



Temporário Marinha

2021

História Naval Aula 01

*"Imagine uma nova história para sua vida e acredite nela."
(Paulo Coelho)*

MCA concursos - PAIXÃO PELO SEU FUTURO!

mcaconcursos.c

1. Introdução
 - 1.1 Os conceitos em História Naval
 - a) Comunicações marítimas
 - b) Poder Marítimo
 - c) Poder Naval
2. A História da Navegação:
 - a) Os navios de madeira: construindo embarcações e navios;
 - b) O desenvolvimento dos navios portugueses;
 - c) O desenvolvimento da navegação oceânica: os instrumentos e as cartas de marear;
 - d) A vida a bordo dos navios veleiros.
3. A Expansão Marítima Europeia e o Descobrimento do Brasil:
 - a) Fundamentos da organização do Estado português e a expansão ultramarina
 - b) A Lusitânia
 - c) As ordens militares e religiosas;
 - d) O papel da nobreza;
 - e) A importância do mar na formação de Portugal;
 - f) Desenvolvimento econômico e social;
 - g) A descoberta do Brasil;
 - h) O reconhecimento da costa brasileira:
 - i) A expedição de 1501/1502;
 - ii) A expedição de 1502/1503;
 - iii) A expedição de 1503/1504;
 - iv) As expedições guarda-costas;
 - v) A expedição colonizadora de Martim Afonso de Sousa.

INTRODUÇÃO

1. Conceitos centrais da História Naval Comunicações marítimas

Entende-se por comunicações marítimas os caminhos existentes no mar para o comércio exterior ou interno, isto é, as rotas por onde trafegam os navios, desde seus portos de origem até os de destino. Elas não são vias físicas, somente se materializando quando existirem navios, tanto de transporte ou de guerra, navegando com suas cargas.

Um dos principais objetivos numa batalha naval é cortar as comunicações marítimas do inimigo, dificultando sua mobilidade e seu abastecimento, pode ser constituído por um Bloqueio Naval, ou em escala mais ampla o Domínio do Mar.

Bloqueio Naval / Bloqueio Fluvial:

O bloqueio naval / fluvial consiste em impedir a entrada ou saída de navios mercantes e de guerra de um porto, base ou área confinada, pela ameaça de atacá-los com forças navais superiores.

O bloqueio naval poderá ser:

O bloqueio comercial: Mais que isolar e não permitir o abastecimento por via marítima do adversário, o bloqueio comercial impede o comércio marítimo no porto bloqueado.

O bloqueio militar: Destina-se a manter no porto ou confinada numa área restrita a força naval adversária.

Domínio do Mar: Controle parcial de uma região marítima exercido por uma ação efetiva de uma força naval possibilitando, por exemplo, executar um bloqueio naval e/ou cortar as comunicações marítimas de uma determinada área.

Questão 47 - (Oficiais da Reserva 2016.1 - prova verde)

Leia o texto a seguir:

“... minha resolução foi de acabar de uma vez, com toda a esquadra paraguaia, que eu teria conseguido se os quatro vapores que estavam mais acima não tivessem fugido. Pus a proa sobre o primeiro, que o escangalhei, ficando inutilizado completamente, de água aberta, indo pouco depois ao fundo. Segui a mesma manobra contra o segundo, que era o

Marques de Olinda, que inutilizei, e depois o terceiro, que era o Salto, que ficou pela mesma forma.”

(parte de Combate escrita em 12 de junho de 1865 a bordo da Fragata Amazonas pelo Chefe da Divisão Francisco Manoel Barroso).

O trecho acima se trata do relato do almirante Barroso a respeito da vitória brasileira sobre as forças navais paraguaias, na Batalha naval do Riachuelo, ocorrida no dia 11 e junho de 1865. Apesar de a guerra ter se estendido até 1870. Porque tal Batalha Naval pode ser considerada como decisiva para a vitória da Tríplice aliança?

- A) O presidente paraguaio, Francisco Solano Lopez, foi morto durante a Batalha naval do Riachuelo, desestabilizando as forças paraguaias.
- B) Na Batalha Naval do Riachuelo, grande parte da esquadra paraguaia foi aniquilada, o que garantiu o bloqueio naval que impediu o Paraguai de receber armamentos do exterior.
- C) Com a vitória brasileira em Riachuelo, parte das fortalezas paraguaias se rebelou contra governo paraguaio.
- D) Tal batalha anulou todas as forças paraguaias, de modo que o restante do conflito foi uma marcha sem esforços da Tríplice Aliança até Assunção
- E) Com a vitória em Riachuelo, a Argentina entrou na guerra ao lado do Brasil, saindo do seu estado de neutralidade.

a) Poder Marítimo

Poder Marítimo é a capacidade que resulta da integração dos recursos que dispõe o Brasil para a utilização do mar e também das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e a manter os objetivos nacionais.

Elementos que constituem o Poder Marítimo:

- i) A Marinha Mercante: com suas facilidades, serviços e organizações relacionadas com os transportes marítimo e fluvial. Dessa maneira, o navio mercante, a companhia de navegação e os representantes marítimos fazem parte desse Poder
- ii) A infraestrutura hidroviária, incluindo-se os portos, os terminais, os meios e as instalações de apoio e controle. Assim, todos os portos brasileiros fazem parte desse Poder.
- iii) A indústria naval com seus estaleiros de construção e reparos e setor de navio e peças.
- iv) A indústria bélica de interesse do armamento naval.
- v) A indústria de pesca com suas embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado.
- vi) As organizações e os meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar e águas interiores e de seus recursos, aí se incluindo as universidades e os centros de pesquisa voltados para o mar.
- vii) As organizações e os meios de exploração (sondagem, pesquisa, estudo) e exploração (retirada de recursos para fins de utilização) dos recursos do mar, seu leito e subsolo, inclusive as que operam embarcações de apoio *offshore* (movimento terra para o mar).
- viii) O pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar e hidrovias interiores e os estabelecimentos destinados à formação e ao treinamento.

b) Poder Naval

Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar e nas águas interiores na conquista e manutenção dos objetivos estabelecidos pelo Estado brasileiro.

Compreende o Poder Naval:

- i) Os meios navais; (navios)
- ii) Os meios aeronavais;
- iii) Os fuzileiros navais;
- iv) As bases e posições de apoio, suas estruturas de comando e controle, logística e administração; e
- v) As forças e os meios de apoio não constitutivos da Marinha do Brasil, mas quando vinculados ao cumprimento da

missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval.

Exemplo: Navios mercantes, cargueiros, pesca que estejam cumprindo missão militar com orientação e comando de uma autoridade naval.

Para ser eficaz um **Poder Naval** necessita de ser capaz de atuar em grandes áreas, por um período de tempo ponderável e nelas adotar atitudes tanto defensivas quanto ofensivas.

Observando as seguintes características:

i) Mobilidade:

Representa a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevado nível de prontidão em condições de emprego. Assim, quando uma força naval se desloca rapidamente para uma área conflagrada a característica por ela utilizada é a mobilidade.

ii) Permanência:

Indica a possibilidade de operar continuamente por longos períodos em áreas distantes e de grandes dimensões com independência

iii) Versatilidade:

Permite regular o poder de destruição e alterar a postura militar, mantendo a aptidão para executar uma grande gama de tarefas.

Exemplo: utilização de uma força naval como instrumento de combate, ao mesmo tempo em que ela pode transformar-se em instrumento da paz por meio de apoio a populações atingidas por sinistros naturais, como furacões e tsunamis.

iv) Flexibilidade.

Capacidade de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão recebida.

Exemplo: um grupo de navios varredores pode limpar as minas de um campo marítimo, assim como pode, devido ao seu armamento, realizar uma patrulha no mar territorial reprimindo a pesca ilegal.

Questão 31 (Oficiais Quadro Técnico-2011- prova amarela)

A frase atribuída ao Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva, “Não compreendo defender-se um mar que não se use”, encerra uma recíproca verdadeira, na medida em que dificilmente se fará uso do mar sem assegurar a sua defesa. Assim, na dinâmica Poder Marítimo e Poder Naval, é **INCORRETO** afirmar que:

- A) toda a potencialidade marítima de um país, traduzida em termos de uso do mar, constitui o seu Poder Marítimo, tendo o Poder Naval para assegurá-lo.
- B) o Poder Naval traduz-se como parte do Poder Marítimo, englobando aquele à Marinha Mercante, nascida em decorrência da existência das Marinha de Guerra, apesar de hoje, maciçamente, o comércio internacional não se realizar mais por mar.
- C) o Poder Naval é parte do poder Marítimo, que inclui também a Marinha Mercante, o território marítimo, as indústrias subsidiárias, a vocação marítima de um povo, a política governamental para tal e outros elementos afins.
- D) o Poder Naval constitui-se de uma esquadra ou de Forças Navais (como núcleo), das bases navais, do pessoal engajado, e de outros elementos diretamente ligados à guerra naval, tendo surgido posteriormente à Marinha Mercante na história.
- E) as Marinhas de Guerra são apenas uma parte do Poder Marítimo, constituindo o chamado Poder Naval, a reunir os elementos diretamente responsáveis pela garantia do exercício da soberania de cada país no mar.

2. A História da Navegação

a) Os navios de madeira: construindo embarcações e navios

O primeiro método de construção de embarcações, utilizado desde a canoa de tábuas, é chamado de “costado rígido”.

i) Método de “costado rígido”

Construísse primeiro o costado da embarcação, juntando as tábuas pelas bordas e, depois, acrescentavam-se, os reforços estruturais internos e externos. Foi muito utilizado por povos navegadores do passado, como os cretenses, os gregos, os romanos, os bizantinos e os nórdicos.

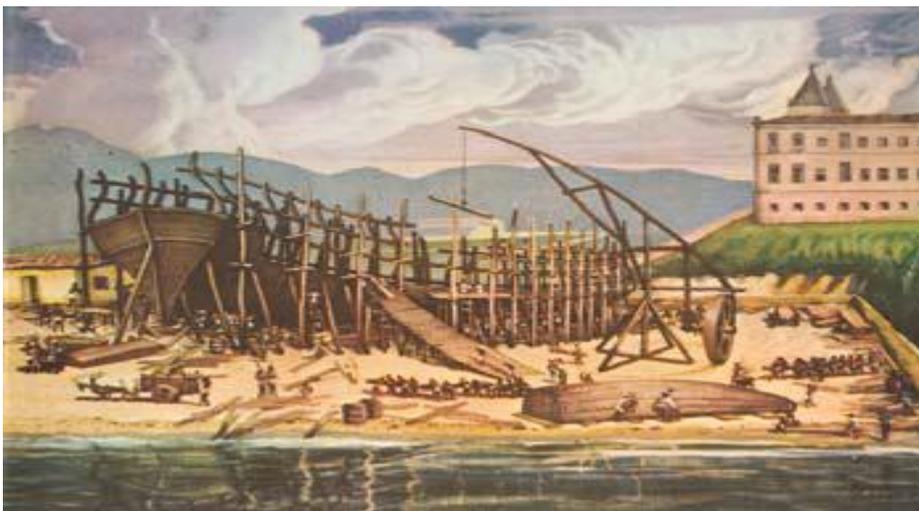


Modelo de galé trirreme grega Acervo do Museu Naval

Após um longo período de evolução que durou mais de mil anos, passando por métodos chamados de híbridos, chegou-se ao método de “esqueleto rígido”.

ii) Método de “esqueleto rígido”

Método que permitiu controlar a forma do casco durante a construção, para que ele pudesse enfrentar melhor as grandes ondas do oceano. Isso se resolveu construindo primeiro a estrutura. A quilha (proporciona a direção da embarcação) e as cavernas (parte interna da embarcação) do navio são montadas em primeiro lugar, formando o que parece ser o “esqueleto” do navio. Depois é que se montam as tábuas do costado, fixando as aos elementos estruturais. Este método é chamado de “esqueleto rígido”.



Nau São Sebastião em construção no Arsenal de Marinha da Corte em 1764 Desenho de Armando Pacheco Fonte: *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1783-1822)* de Juvenal Greenhalg

Método de “esqueleto rígido” foi empregado pelos portugueses para construir os navios que iniciaram, no século XV, a aventura das Grandes Navegações, que não somente levou ao Descobrimento do Brasil, mas também transformou o

mundo. Os oceanos, que antes eram obstáculos entre os povos da Terra, tornaram-se vias de comunicação entre eles.

Questão 28 (Oficiais Quadro Técnico 2011- prova amarela)

Analise o texto abaixo.

“desde cedo usado para o estabelecimento de relações entre os povos por ele banhados (...) vê-se que o mar teve, como ainda tem, amplo uso: comércio, expansão de ideias e de domínios, fonte de sobrevivência, etc.”

(ALBUQUERQUE, Antônio Luis Porto e; SILVA, Léo Fonseca e. Fatos da História Naval. P. 25)

O trecho acima se refere à importância do mar nas origens da civilização ocidental. Na obra citada, os autores destinam particularmente ênfase à dimensão restrita do mar, que se associa ao uso circunscrito do mar...

- A) Adriático
- B) Mediterrâneo
- C) Egeu
- D) Atlântico
- E) Vermelho

b) O desenvolvimento dos navios portugueses

i) As Caravelas

As caravelas provavelmente tiveram sua origem em embarcações de pesca, que já existiam na Península Ibérica (Portugal e Espanha) desde o século XIII. Tinham, em geral, velas latinas. As velas latinas (triangulares) são próprias para navegar com qualquer vento e, por isso, adequadas às explorações da costa da África. Principalmente foi com as caravelas que os portugueses exploraram o litoral africano durante o século XV. Assim, foi possível chegar ao extremo sul do continente africano, ao Cabo da Boa Esperança, permitindo contornar a África, passando do Oceano Atlântico para o Oceano Índico, e chegar ao Oriente.



Modelo de Caravela de três mastros. Acervo do Museu Naval

ii) As Naus

Navio maior destinado à navegação e ao transporte de mercadorias. Tem-se notícias que naus de três mastros, com o velame (conjunto de velas) completamente desenvolvido, eram utilizadas pelos portugueses desde o século XV. Suas velas principais têm as vergas transversais à linha de centro do navio e têm a forma de um trapézio, mas são chamadas de redondas. O nome não tem a ver com seu formato, mas com o fato de serem semelhantes às velas dos navios mercantes da Antiguidade, chamados de navios redondos (que eram muito largos, ou, em linguagem marinheira, tinham uma boca grande em relação a seu comprimento). A vela redonda era boa com vento de popa, mas exigia ângulos bem mais abertos do que a vela latina quando navegando contra o vento.



Modelo de Nau Acervo do Museu Naval

As Naus eram mal armadas militarmente, levando poucos canhões para sua defesa e das rotas marítimas que comandavam, abrindo espaço para a concorrência estrangeira.

iii) O Galeão

O galeão, navio de guerra maior e com mais canhões, para combater os turcos no Oriente e os corsários e piratas europeus ou muçulmanos no Atlântico. O galeão foi a verdadeira origem do navio de guerra para emprego no oceano. Foi construído para fazer longas viagens e combater longe da Europa.

Obs: Navios Corsários, eram navios com manutenção, armamento e operação a cargo de particular, que recebia autorização de um país em conflito, através do documento chamado Patente de Corso, para operar sob sua bandeira exclusivamente contra os inimigos da concedente, atacando o comércio marítimo do adversário e, eventualmente, depredando estabelecimentos terrestres. Sustentava-se com o que fosse conseguido nos apresamentos, o que tornava a operação um “negócio”.

Galeão. Fonte: www.marinhaguerraportuguesa.blogspot.com.br

Questão 42 (Oficiais da Reserva 2016.1 - prova Verde)

O desenvolvimento da tecnologia náutica ocorrido na Península ibérica entre os séculos XIII e XV foi fundamental para a consecução da navegação oceânica, possibilitando a emergência das chamadas “Grandes Navegações”. Assinale a opção que apresenta uma embarcação pertencente ao contexto histórico da Expansão Marítima Europeia dos séculos XV-XVI.

- A) O encouraçado tipo dreadnought, detentor de forte armamento e poderosa blindagem e resistente às intempéries oceânicas.
 - B) A galé movida a remo, que se constituía como embarcação veloz e era própria para a navegação atlântica.
 - C) A caravela, que devido às suas velas latinas possibilitou melhor navegabilidade na costa africana.
 - D) O galeão, que fora projetado para servir exclusivamente como navio mercante, tendo, desse modo, um grande porte.
 - E) A nau, que era uma embarcação de pequeno porte totalmente desarmada e equipada com velas redondas.
- c) **O desenvolvimento da navegação oceânica: os instrumentos e as cartas de marear.**
Para que Portugal pudesse realizar a expansão marítima efetiva nos séculos XV e XVI foi preciso que se aperfeiçoasse a navegação, de modo a que se tornasse transoceânica e não apenas costeira, como se praticava. Para

navegação era preciso fazer cálculos utilizando instrumentos pouco precisos com o auxílio das estrelas. Os nórdicos navegavam com a ajuda de pedras translúcidas que polarizavam a luz nos dias nublados, sem agulha de marear (bússola). Para fazer as medições eram utilizados a bússola e o astrolábio.

No Hemisfério Norte, a estrela Polar, que ocupa uma posição muito próxima do polo norte celeste, permite nos crepúsculos - à nascente e ao poente, quando se avista ao mesmo tempo o horizonte e as estrelas de maior brilho no céu - um cálculo mais seguro da latitude. Basta medir sua altura em relação ao horizonte.

No Hemisfério Sul, a melhor forma de calcular a latitude nesse hemisfério era observando o Sol em sua passagem meridiana, ou seja, medindo em graus sua altura, quando ele passa pelo ponto mais alto do céu, no local onde se está. Os navegadores da época das Grandes Navegações faziam isto muito bem, utilizando instrumentos náuticos.

i) A bússola

Inventada pelos chineses, também chamada de agulha de marear ou agulha magnética, A bússola é composta por uma agulha imantada que se alinha em função do campo magnético natural da terra, podendo-se saber a direção em que está o polo norte magnético, propiciando ao navio traçar seu rumo, sua direção.



Bússola ou agulha de marear Acervo do Museu Naval

ii) O astrolábio

O astrolábio é um instrumento astronômico inventado pelo grego Hiparco, no século II a.C., e aperfeiçoado pelos astrônomos portugueses. Ele se constituía de uma roda de madeira com escala em graus, um pino central (a alidade) com orifícios nas duas extremidades (as pínulas). O piloto fazia a alidade girar até os raios do Sol atravessarem os orifícios das pínulas. O número então indicado na roda revelava a altura do sol acima do horizonte, permitindo ao piloto estabelecer a latitude em que seu navio se encontrava naquele momento. Com o balanço, o astrolábio provocava erros na medição da altura do Sol.

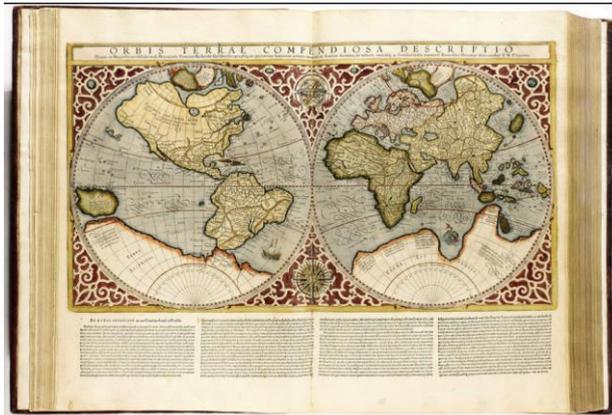
O astrolábio era o mais importante dos instrumentos náuticos e servia para medir o ângulo entre o Sol em sua passagem meridiana e a vertical. Outros instrumentos utilizados mais tarde, como o quadrante e o sextante, mediam a altura do Sol através do ângulo em relação ao horizonte.



Astrolábio. Acervo do Museu Naval

iii) As cartas náuticas

As cartas náuticas eram muito imprecisas e passaram por um difícil processo de desenvolvimento. As que foram inicialmente elaboradas pelos portugueses eram conhecidas como portulanos. A partir do final do século XVI, passou-se a utilizar a Projeção de Mercator feita por Gerardus Mercator, um importante fabricante de mapas e cartas náuticas, nasceu em 1512, onde hoje é território belga, e faleceu em 1594. Esta projeção é utilizada até os dias de hoje nas cartas náuticas.



Projeção de Mercator

iv) A vida a bordo dos navios veleiros

A vida a bordo dos navios veleiros era muito difícil. O trabalho a bordo, com as manobras de pano, muitas vezes durante tempestades, exigia bastante esforço físico e era arriscado. A comida, sem possibilidade de se ter uma frigorífica, era deficiente, principalmente em vitaminas, o que causava doenças como o beribéri (pela carência de vitamina B) e o escorbuto (carência de vitamina C). Durante os longos períodos de mau tempo, não havia como secar as roupas. A higiene a bordo também deixava muito a desejar. Muitos morreram nas longas viagens oceânicas.

Havia pouco conhecimento sobre uma dieta alimentar adequada, a medicina da época era muito deficiente e os antibióticos ainda não existiam. Morria-se por infecções causadas por bactérias, que seriam curadas sem grandes dificuldades nos dias de hoje. O escorbuto merece destaque, pois foi uma doença que causou a morte de muitos marinheiros nas longas estadias no mar, quando a dieta dependia apenas de peixe, carne salgada e biscoito (feito de farinha de trigo, o último alimento que se deteriorava a bordo dos veleiros).

3. A Expansão Marítima Europeia e o Descobrimento do Brasil



Nau. Pintura a óleo de Carlos Kirovsky (Acervo do Clube Naval)

a) Fundamentos da organização do Estado português e a expansão ultramarina.

A condição fundamental para o processo de formação das nações europeias foi a crise do feudalismo, que teve início em meados do século XIII. Esta crise foi resultante da relativa paz que vivia o continente europeu, que permitiu a criação dos burgos (fora dos limites do senhor feudal, que lhes dava proteção em troca da vassalagem).

Surgiram vilas ou cidades com relativa autonomia. Isto provocou o enfraquecimento dos senhores feudais, reduzindo o poder da nobreza e, conseqüentemente, abrindo espaço para a retomada do poder político pelos reis. Os soberanos, à medida que obtinham recursos financeiros, em troca de privilégios, fortaleciam seus exércitos e submetiam os antigos feudos e as novas vilas e cidades à sua autoridade, incorporando esses territórios ao que viria ser seus reinos. Era o embrião do futuro Estado Nacional.

b) Pioneirismo português

Intensas lutas precederam e consolidaram o Estado português. Iniciou com a expulsão dos mouros da Península Ibérica em 1249 (os mouros invadiram a Península Ibérica no ano de 711), no movimento denominado *Reconquista*, quando Portugal consolidou seu território e firmou-se como “o primeiro Estado europeu moderno” (Estado centralizado), segundo

o historiador Charles Boxer. Mas somente após a vitória sobre os Reinos de Leão e Castela, em 1385, na Batalha de Aljubarrota, e a assinatura do tratado de paz e aliança perpétua com o Reino de Castela, em 1411, a paz foi selada.

Portugal iniciou seu processo de expansão ultramarina conquistando aos mouros a cidade de Ceuta, no norte da África. A partir daí, virou-se para o mar, onde se tornou dominante. Como não poderia deixar de ser, esta empreitada envolveu somas altíssimas e, para financiá-la, a coroa portuguesa se valeu do aumento de impostos e recorreu a empréstimos de grandes comerciantes e banqueiros (inclusive italianos).

c) A Lusitânia

A região que hoje é conhecida como Portugal foi originalmente habitada por populações ibéricas de origem indo-europeia. Mais tarde, foi ocupada, sucessivamente, por fenícios (século XII a.C.), gregos (século VII a.C.), cartagineses (século III a.C.), romanos (século II a.C.) e, posteriormente, pelos visigodos (povo germânico, convertido ao cristianismo no século VI), desde 624.

Em 711, a região foi conquistada pelos muçulmanos, impulsionados por sua política de expansionismo, tendo como base uma coligação formada por árabes, sírios, persas, egípcios e berberes, estes em maioria, todos unidos pela fé islâmica e denominados mouros. A resistência aos invasores só ganhou força a partir do século XI, após a formação dos reinos cristãos ao norte, como Leão, Castela, Navarra e Aragão.

A guerra deflagrada contra os mouros contou com o apoio de grande parte da aristocracia europeia. Durante o reinado de Afonso VI (1069-1109), de Leão e Castela, a partir de 1072, dois nobres franceses - Raimundo e Henrique de Borgonha - receberam como recompensa pelos serviços prestados na campanha a mão das filhas do rei, além de terras como dote. D. Raimundo recebeu as terras a norte do Rio Minho, o Condado de Galiza, e D. Henrique o Condado Portucalense.

A origem do próprio Estado português se deu com a formação do Condado Portucalense, sob o domínio de D. Henrique de Borgonha. Estas terras não se constituíam em reinos independentes e seus proprietários deviam prestar vassalagem ao rei de Leão.

O caráter inicial da formação dos reinos ibéricos, definido pelos aspectos militar e religioso desenvolvidos nas lutas contra os mouros, marcou as tendências principais da constituição desses Estados.

O processo de expulsão do inimigo muçulmano deu prioridade ao aspecto militar, o que criou a necessidade de unificação do comando das forças cristãs, papel exercido pelos senhores de terras mais poderosos das diversas regiões da península. Atribuindo um profundo caráter religioso ao processo da *Reconquista*, identificado com as cruzadas contra os *infiéis* muçulmanos, fez com que a Igreja de Roma tivesse grande interesse no sucesso das forças cristãs.

As vitórias alcançadas pelos exércitos de D. Henrique mostraram à Santa Sé a importância que estes vinham adquirindo no sucesso das lutas militares. Assim, os interesses do senhorio do condado e os do papado iam aos poucos convergindo para o reconhecimento da autonomia portucalense ante o Reino de Leão.

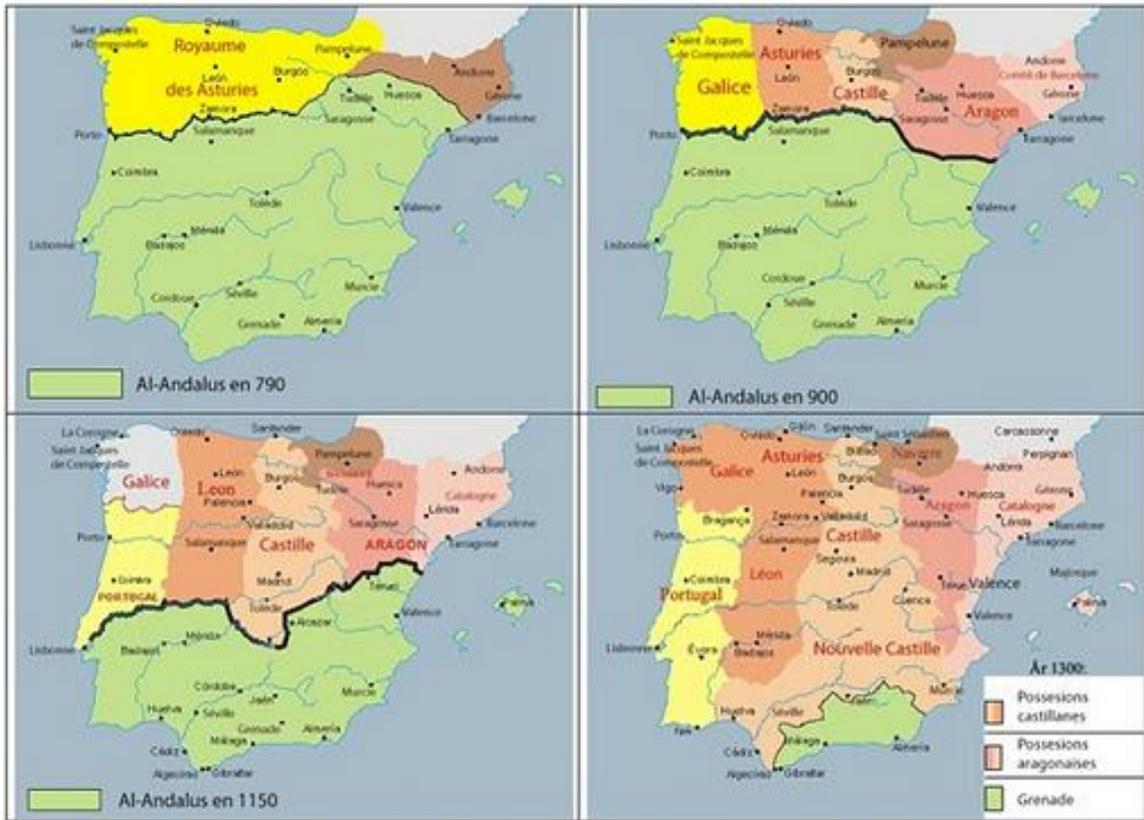
O Tratado de Zamora, firmado em 1143 entre o Duque portucalense D. Afonso Henriques (1128-1185), filho de Henrique de Borgonha, e D. Afonso VII, imperador de Leão, determinou o reconhecimento por parte deste último da independência do antigo condado, agora Reino de Portugal.

Os diferentes reinos cristãos



Mapa da evolução da Reconquista cristã (http://hgp-recursos.blogspot.com.br/2008/03/mapa-dos-reinos-cristos-no-sculo-xi_06.html)

Formação do Reino de Portugal - Estado português.



QUESTÃO 26 (RM2 2018 - INSPEÇÃO E VISTORIA NAVAL - PROVA AMARELA)

Importante tratado firmado em 1143 entre o Duque portugalense D. Afonso Henriques (1128-1185), filho de Henrique de Borgonha, D. Afonso VII, imperador de Leão, determinou o reconhecimento por parte deste último da independência do antigo condado, transformado em Reino de Portugal. Segundo Bittencourt (2006), qual é a denominação desse tratado?

- (A) Tratado de Haia
- (B) Tratado de Windsor
- (C) Tratado de Methuen
- (D) Tratado de Fontainebleau
- (E) Tratado de Zamora

d) As ordens militares e religiosas

Outro fator a ser ressaltado diz respeito às ordens militares (ordens de cavalaria sujeitas a um estatuto religioso e que se propunham a lutar contra os muçumanos) no processo da *Reconquista*. Tais ordens, fundadas com o intuito de auxiliar os doentes e peregrinos que iam à Terra Santa e, sobretudo, para combater militarmente os adeptos da fé muçumana, participaram das batalhas contra os mouros na Península Ibérica.

Seus contingentes, em muitos casos, formaram a base dos exércitos cristãos. Em consequência dessa atuação, várias ordens receberam doações de terras nos reinos ibéricos. Em Portugal, as ordens dos Templários, de Avis e de Santiago foram as mais beneficiadas por tais privilégios.

Contribuíram significativamente para o povoamento do território português, a partir das regiões que lhes foram distribuídas. Em torno de castelos e fortalezas, com efeito, desenvolveram atividades agrícolas que levaram à fixação da população.

Foi importante a participação das ordens religiosas no processo de ocupação territorial cujos membros não atuavam das lutas militares. Os mosteiros e capelas destas ordens, dentre as quais se destacou a dos beneditinos, tornaram-se polos de atração pela segurança que ofereciam a inúmeras famílias. Da mesma forma, desde a *Reconquista*, as ordens lideraram a colonização de zonas desertas ou dizimadas pela guerra, criando novos focos de povoamento e estimulando a exploração da terra.

e) O papel da nobreza

Além de setores diretamente ligados à Igreja, assinala-se também intensa vinculação da nobreza portuguesa na formação do Estado Nacional lusitano.

Este setor social, cujo poder se originava na propriedade da terra, também participou de forma decisiva nas guerras da *Reconquista*, apoiando o esforço militar da realeza que, por sua vez concedeu privilégios bastante amplos à nobreza que mais tarde foram limitados, impondo medidas que beneficiavam a centralização do poder, tais como:

- Autonomia concedida pelo poder central aos *concelhos* (municípios nos dias de hoje). Iniciando a influência das aspirações de comerciantes e mestres de ofício e a enfraquecer o poder da nobreza fundiária em sua própria base territorial.
- O estabelecimento das *inquirições*. A partir de uma interrupção nas lutas militares contra os mouros, entre os séculos XII e XIII, a coroa portuguesa buscou avaliar a situação da propriedade de terras no reino. Comissões de inquérito (alçadas) a fim de investigar se os direitos reais devidos estariam sendo cumpridos e até mesmo verificar o direito legal às propriedades.
- As *confirmações*, processo pelo qual o rei sancionava não só a propriedade da terra como o próprio título nobiliárquico do senhor em questão. Esses poderes submetiam, de certa maneira, a nobreza eclesiástica e civil à coroa, já que passavam a depender desta para a preservação tanto do título quanto da propriedade.

f) A importância do mar na formação de Portugal

O comércio marítimo e a pesca eram as mais importantes atividades praticadas em Portugal, país de solo nem sempre fértil e produtivo. A atividade pesqueira destacou-se como fundamental para complemento da alimentação de sua população.

Situado em posição geográfica estratégica, à beira do Oceano Atlântico e próximo ao Mediterrâneo, era de se esperar que desenvolvesse grande devotamento à navegação e, conseqüentemente, à construção naval. Natural, também, que a Marinha portuguesa fosse utilizada em caráter militar, o que ocorreu a partir do século XII.

No reinado de D. Sancho II (1223-1245) podem ser assinaladas as primeiras tentativas de implantação de uma frota naval pertencente ao Estado, ordenando, inclusive, a construção de locais específicos nas praias para reparo de embarcações.

g) Desenvolvimento econômico e social

i) O Reinado de D. Diniz

Durante o reinado de D. Dinis (1279-1325), sexto rei de Portugal (primeiro a assinar documentos com nome completo e, presumidamente, primeiro rei não analfabeto daquele país), foram adotadas iniciativas para o fomento da cultura, da agricultura, do comércio e da navegação. Iniciativas

D. Dinis foi um monarca essencialmente administrador e não guerreiro. Envolvendo-se em guerra contra Castela, em 1295, desistiu dela em troca das Vilas de Serpa e Moura.

Pelo Tratado de Alcanizes (1297) formou a paz com Castela, ocasião em que foram definidas as fronteiras atuais entre os países ibéricos. Nesse período, Lisboa foi considerada um importante centro cultural, culminando com a fundação da Universidade de Coimbra pela *Magna Charta Privilegiorum*.

D. Dinis assinou o primeiro tratado comercial com a Inglaterra, em 1308, e instituiu a Marinha Real. Nomeou então o primeiro almirante da Marinha portuguesa (que se tem conhecimento), Nuno Fernandes Cogominho. Em 1317 foi contratado, o genovês Pezagno (ou Manuel Pessanha). Data dessa época a chegada dos portugueses às Ilhas Canárias.

O monarca foi responsável pela intensificação da monocultura do pinheiro bravo (Pinhal de Leiria), em princípio, com a finalidade de criar uma barreira vegetal que protegesse as terras agrícolas do avanço das areias costeiras e, também, como reserva florestal para o fornecimento de madeira destinada à construção naval e à exportação.

O Pinhal de Leiria bastante utilizado durante os séculos XV e XVI, no período dos descobrimentos marítimos. Além de fornecer madeira para a construção naval, o pinho fornecia um subproduto importantíssimo para conservação e calafeto dos cascos das embarcações: o chamado *pez*, alcatrão vegetal de grande poder de vedação.

ii) O Reinado de D. Fernando I

No reinado de D. Fernando I (1367-1383), a construção naval recebeu grande incentivo, mediante a isenção de impostos e a concessão de vantagens e garantias aos construtores navais, tais como a autorização aos construtores de embarcações com mais de cem tonéis que cortassem a madeira necessária nas matas reais com isenção de impostos. Também ficou isenta de impostos, a matéria-prima importada destinada à construção naval.

Em 1380, o monarca criou a Companhia das Naus, que funcionava como uma empresa de seguros destinada a evitar a ruína financeira dos homens do mar. Como resultado, incrementaram-se o comércio marítimo, a exportação de

produtos da agricultura e a importação de tecidos e manufaturas. As rendas da Alfândega de Lisboa, considerado porto franco, aumentaram significativamente e era intensamente frequentado por estrangeiros.

Após a morte de D. Fernando, os portugueses não aceitaram a sucessão do trono por uma regência da rainha viúva em nome da filha, a Infanta Dona Beatriz, pelo fato de ser casada com um potencial inimigo, o rei de Castela. Este fator, somado à continuidade da crise de abastecimento, deflagrou a Revolução de Avis.

iii) O Reinado de D. João I

Após deliberação das Cortes, foi aclamado rei o Mestre da Ordem de Avis, D. João I (1385-1433), filho bastardo do oitavo rei de Portugal D. Pedro I (1357-1367), a quem caberia inaugurar uma nova dinastia.

Vitoriosa em Lisboa, a Revolução de Avis transformou-se em movimento de fidalgos e plebeus em guerra contra Castela, cujo rei declarou pretensão à coroa portuguesa. Os castelhanos foram vencidos em várias batalhas e, embora tenham bloqueado Lisboa, foram, afinal, fragorosamente derrotados na Batalha de Aljubarrota (1385). A paz só foi selada em 1411.

iv) O Reino de D. Duarte

A nobreza também teve suas bases de poder atingidas pelo movimento de centralização régia, com a colocação em prática da Lei Mental. Por meio dessa lei, baixada por D. Duarte (1433-1438) em 8 de abril de 1434, os bens doados pela coroa à nobreza só poderiam ser herdados pelo filho varão legítimo mais velho. Isso permitiu à coroa retomar uma série de propriedades antes doadas às famílias nobres, reforçando seu poder e, de alguma maneira, minando as bases do poderio senhorial.

Tal processo de centralização do poder foi o elemento essencial que permitiu ao reino português lançar-se na expansão ultramarina. Deve-se destacar ainda que os limites da extração das rendas obtidas com a agricultura fizeram a coroa voltar seus olhos às atividades comerciais e marítimas.

O monopólio exercido pelas cidades italianas de Gênova e Veneza sobre as rotas de comércio com a Ásia levou os grupos mercantis portugueses a procurar outra alternativa para a realização de seus negócios e, conseqüentemente, para obtenção de lucros. A saída seria a tentativa de contato direto com os comerciantes árabes, evitando o intermediário genovês ou veneziano. Para isso muito contribuiu a estrutura naval já existente no reino, cujo desenvolvimento foi estimulado pela coroa.

h) A Expansão Marítima

A expansão marítima portuguesa caracterizou-se por duas vertentes.

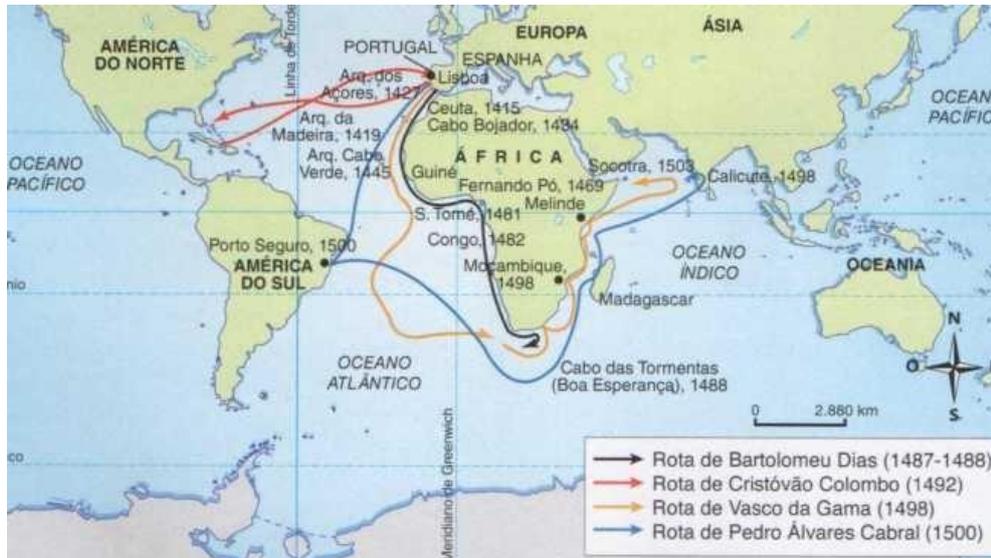
A primeira: realizada ao norte do continente africano, visava à obtenção de riquezas acumuladas naquelas regiões através de prática de pilhagens. A tomada de Ceuta, no norte da África (Marrocos), em 1415, seria um dos exemplos mais representativos deste tipo de empreendimento e marca o início da expansão portuguesa à África e à Ásia.

Em menos de um século, Portugal dominou as rotas comerciais do Atlântico Sul, da África e da Ásia, cuja presença foi tão marcante nesses mercados que, nos séculos XVI e XVII, a língua portuguesa era usada nos portos como língua franca - aquela que permite o entendimento entre marinheiros de diferentes nacionalidades.

Na segunda: o objetivo colocava-se mais a longo prazo, já que se buscava conquistar pontos estratégicos das rotas comerciais com o Oriente, criando ali entrepostos (feitorias) controlados pelos comerciantes lusos. Foi o caso da tomada das cidades asiáticas. O modelo de expansão ficou marcado pelo aspecto religioso (cruzadas), pois mantinha-se a ideia de luta cristã contra os muçulmanos.

Lembrar da importante atuação das ordens militares no processo de expansão ultramarina, especialmente da riquíssima Ordem de Cristo. Constituída em 1319, com os bens lusitanos pertencentes à Ordem dos Templários (1119-1311), a Ordem de Cristo tornou-se, aos poucos, detentora de um grande poder no reino, o que despertou o interesse da coroa em absorver suas posses, quando do movimento, já referido, de centralização político-administrativa. Mais tarde, a obtenção do grão-mestrado da Ordem de Cristo por Dom João III (1521-1557), em 1522, permitiu ao monarca garantir a si próprio os poderes oriundos da influência da própria ordem.

A expansão ultramarina permitiu, assim, uma convergência de interesses entre os setores mercantis e a nobreza, tendo o Estado o papel de controle e direção de tal empreendimento. O monopólio do comércio dos produtos asiáticos e o tráfico de escravos africanos (mão-de-obra para as regiões produtoras de matérias-primas) enriqueciam não só os grupos mercantis, como geravam vultosas receitas para o tesouro régio, as quais a coroa, em certa medida, repassava à nobreza através da doação de mercês, bens móveis e de raiz, bem como de privilégios.



Cronologia das Grandes Navegações Portuguesas

Entre 1421 - 1434: Chegada aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores e avançaram para além do Cabo Bojador, até então a navegação era basicamente costeira.

Em 1436: Iniciaram a conquista da Guiné. Ali se apropriaram da Mina, centro aurífero explorado pelos reinos nativos em associação aos comerciantes mouros, a maior fonte de ouro de toda a história de Portugal até aquela data.

Em 1441-1444: Chegaram ao Cabo Branco e atingiram o Senegal, onde instalaram a primeira feitoria em território africano e iniciaram a comercialização de escravos, marfim e ouro.

Entre 1445 - 1461: Descobriram o Cabo Verde e avançaram até Serra Leoa.

Entre 1470 - 1475: Exploração da costa da Serra Leoa até o Cabo de Santa Catarina.

Entre 1487 - 1488: Bartolomeu Dias atingiu o Cabo das Tormentas, no extremo Sul do continente - depois Cabo da Boa Esperança - e chegou ao Oceano Índico, conquistando o trecho mais difícil do caminho das Índias.

Em 1498: Vasco da Gama chegou a Calicute, na costa Sudoeste da Índia, estabelecendo a rota entre Portugal e o Oriente

ATENÇÃO!

A expansão ultramarina permitiu, assim, uma convergência de interesses entre os setores mercantis e a nobreza, tendo o Estado o papel de controle e direção de tal empreendimento.

O monopólio do comércio dos produtos asiáticos e o tráfico de escravos africanos (mão-de-obra para as regiões produtoras de matérias-primas) enriqueciam não só os grupos mercantis, como geravam vultuosas receitas para o tesouro régio, as quais a coroa, em certa medida, repassava à nobreza através da doação de mercês, bens móveis e de raiz, bem como de privilégios.

i) D. João II e a expansão marítima do mediterrâneo para o Atlântico

Durante o reinado de D. João II, iniciado em 1481, a expansão ultramarina atingiu o auge com os feitos dos navegadores Diogo Cão e Bartolomeu Dias.

Abriam-se, desse modo, novas e extraordinárias perspectivas para a nação portuguesa.

O negócio das especiarias do Oriente, vai se concentrar em novas rotas, deslocando o foco do comércio mundial do Mediterrâneo para o Oceano Atlântico.

Cristóvão Colombo abalou as pretensões de D. João II na sua política expansionista, ao descobrir a América em 1492.

D. João II cogitou em mandar uma expedição em direção às terras recém descobertas, convencido de que lhe pertenciam por direito.

Três bulas do Papa Alexandre VI, concederam à Espanha os direitos sobre as terras achadas por seus navegadores a ocidente do meridiano traçado a cem léguas a oeste das Ilhas dos Açores e de Cabo Verde.

Os portugueses discordaram e novas negociações resultaram na assinatura do Tratado de Tordesilhas, garantiu à coroa portuguesa as terras que viessem a ser descobertas até 370 léguas a oeste do Arquipélago de Cabo Verde.

Com a morte de D. João II em 1495, coube ao seu sucessor, D. Manuel, dar continuidade ao projeto expansionista

Nessa época a viagem de Vasco da Gama dobrou o Cabo da Boa Esperança e chegou a Calicute, na Índia

Vasco da Gama colocou Portugal em contato direto com a região das especiarias, do ouro e das pedras preciosas

A conquista do quase o monopólio total de tais produtos na Europa, abalando seriamente o comércio das repúblicas italianas.

A conquista da rota marítima para as Índias assumiu, na época, importância revolucionária, mais destaque até mesmo que o maior acontecimento da história moderna das navegações: o descobrimento da América por Cristovam Colombo



Questão 36 (Oficiais do Quadro Técnico 2011 - prova amarela)

O pioneirismo português, na chamada expansão Marítima, deveu-se, dentre outros fatores,

- A) à privilegiada posição geográfica do país, voltada para o continente asiático.
- B) ao conhecimento dos portugueses das “técnicas de marear”, com suas longitudes e latitudes.
- C) ao desenvolvimento da nau, considerada o navio dos descobrimentos.
- D) à existência de um estado nacional à frente de países como a Espanha e a Holanda.
- E) ao crescimento econômico do país, consequência da guerra contra Castela.

Questão 41 (Oficiais da Reserva 2016.1 - prova Verde)

Leia o texto a seguir:

“As armas e os barões assinalados
 Que da ocidental praia Lusitana,
 Por mares nunca dantes navegados.
 Passaram ainda além da Taprobana,
 Em perigos e guerras esforçados
 Mais do que prometia a força humana,
 E entre gente remota edificaram;
 Novo reino, que tanto sublimaram (...)”
 (Trecho de “Os Lusíadas” de Luís de Camões, 1572)

Publicado no século XVI, Os ‘Lusíadas’ de Luís de Camões, trata-se de uma ode ao pioneirismo lusitano no processo de expansão marítima europeia no final do século XIV. Que fatores posicionaram tal pioneirismo português?

- A) A centralização política de Portugal e a aliança entre a nobreza e os setores mercantis.
- B) A vitória sobre a Inglaterra na Guerra dos cem Anos e a posição geográfica favorável.
- C) A absorção de tecnologia náuticas dos ingleses e o isolamento da nobreza.
- D) A independência portuguesa ao Reino de Castela e o emprego dos navegadores holandeses.
- E) A aliança com os comerciantes genoveses e o monopólio português do comercio do mar mediterrâneo.

Questão 40 (Oficiais Quadro Técnico - 2011- prova amarela)

Em relação às motivações da expansão marítima portuguesa para as Índias, é correto afirmar:

- (A) a ambição dos navegadores portugueses em alcançar as Índias foi motivada, exclusivamente, pelos seus interesses e curiosidades em descobrir outra natureza e sociedade, consideradas fantásticas em comparação com o mundo miserável e limitado da Europa.
- (B) o desejo de mercadores e embarcadores portugueses pela descoberta da via marítima para as Índias foi resultado da insatisfação crescente com a intermediação comercial entre a Europa, a África e o Oriente, monopolizada pelos ingleses.
- (C) como a expansão pelo Atlântico rumo ao sul da África foi se tornando possível a lucrativa, o desejo dos navegadores portugueses em alcançar a Índia por via marítima se tornou ainda mais forte com a Tomada de

Constantinopla pelos turcos otomanos em 1453.

- (D) os monarcas, mercadores e aristocratas portugueses incentivaram a expansão marítima, visando única e exclusivamente o lucro e o poder. A religião e o desafio tecnológico da navegação foram apenas pretextos ou justificativas inexpressivas quando comparadas com a lucratividade das atividades colonizadoras nos litorais africanos e asiáticos.
- (E) a primeira viagem de Vasco da Gama à Índia não foi muito lucrativa. Sua tentativa de estabelecer relações comerciais com o chefe de Calicute fracassou. A competição entre mercadores e embarcadores pelas conquistas e descobertas marítimas no Atlântico e no litoral africano alimentou a expansão colonial.

j) A descoberta do Brasil

Em 9 de março de 1500, partiu em direção ao oriente uma grande frota de 13 navios (dez provavelmente eram naus e “três navios menores”, que seriam caravelas. Escolheu como seu comandante Pedro Álvares Cabral que, na juventude teria prestado bons serviços à coroa nas guerras da África. D. Manuel teve dúvida na escolha de sua escolha para ser comandante da expedição, que no primeiro momento recaiu sobre Vasco da Gama.

Cabral teria na época cerca de 30 anos e levava consigo marinheiros ilustres, como Bartolomeu Dias e Nicolau Coelho, além de numerosa tripulação, perto de 1.500 homens, alguns degredados e oito frades franciscanos, os primeiros religiosos mandados por Portugal a tais lugares.

Uma das recomendações feitas a Cabral era que tivesse particular cuidado com o sistema de ventos nas proximidades da costa africana, fruto da experiência de Vasco da Gama. Na manhã do dia 14 de março, a frota atingiu as Ilhas Canárias, fazendo 5.8 nós de velocidade média. No dia 22, avistou São Nicolau, uma das ilhas do Arquipélago de Cabo Verde. Na manhã seguinte, desgarrou a nau comandada por Vasco de Ataíde, que foi procurada exaustivamente e dada como perdida.

Proseguindo a navegação sempre em rumo sudoeste, foram avistadas ervas marinhas, indicando terra próxima. No dia 22 de abril, foram avistadas as primeiras aves e ao entardecer avistaram terra. Ao longe, um monte alto e redondo foi denominado Pascoal por ser semana da Páscoa. Na manhã seguinte, avançaram as caravelas sondando o fundo e fundeando a milha e meia da praia próxima à foz de um rio mais tarde denominado Rio do Frade. Após reunião com os comandantes, foi decidido enviar a terra um batel sob o comando de Nicolau Coelho para fazer contato com os homens da terra, quando se deu o primeiro encontro entre portugueses e indígenas.

No domingo de Páscoa, rezou-se a missa e foi decidido mandar ao reino, a notícia do acontecimento. Nos dias posteriores, os marinheiros ocuparam-se em cortar lenha, lavar roupa e preparar aguada, além de trocar presentes com os habitantes do lugar. Em 1º de maio, Pedro Álvares Cabral assinalou o lugar onde foi erigida uma cruz, próximo ao que hoje conhecemos como Rio Mutari. Assentadas as armas reais e erigido o cruzeiro em lugar visível, foi erguido um altar, onde Frei Henrique de Coimbra celebrou a segunda missa.

No dia 2 de maio, a frota de 11 navios levantou âncoras rumo a Calicute, deixando na praia dois degredados, além de outros tantos grumetes, se não mais, que desertaram de bordo. Antes de atingirem o Boa Esperança, quatro navios naufragaram e desgarrou-se a nau comandada por Diogo Dias, que percorreu todo o litoral.

Com seis navios, Cabral alcançou à Índia, em setembro de 1500. Em Calicute, as negociações foram difíceis, surgindo desentendimentos com os indianos, quando portugueses foram mortos em terra (inclusive o escrivão da Armada, Pero Vaz de Caminha) e o porto bombardeado. Em seguida, a Armada ancorou em Cochim e Cananor, onde foi bem recebida, abastecendo-se de especiarias antes da viagem de retorno, iniciada no dia 16 de janeiro de 1501. No trajeto de volta, um navio perdeu-se no regresso e, dos que sobraram da esquadra, cinco retornaram ao reino. Em 23 de junho, a Armada adentrou o Rio Tejo concluindo sua jornada.

h) O reconhecimento da costa brasileira

i) A expedição de 1501/1502

Preocupado em realizar o reconhecimento da nova terra, D. Manuel enviou, antes mesmo do retorno de Cabral, uma expedição composta por três caravelas comandadas por Gonçalo Coelho, tendo a companhia do florentino Américo Vespúcio. A expedição partiu de Lisboa em 13 de maio de 1501 em direção às Canárias, de onde rumou para Cabo Verde. Nessa ilha se encontrou com navios da Esquadra de Cabral que regressavam da Índia. Em meados do mês de junho, partiu para sua travessia oceânica, chegando à costa brasileira na altura do Rio Grande do Norte.

Na Praia dos Marcos (RN), deu-se o primeiro desembarque, tendo sido fincado um marco de pedra, sinal da posse da terra. A partir de então, Gonçalo Coelho deu partida a sua missão exploradora navegando pela costa, em direção ao sul, onde avistou e denominou pontos litorâneos, conforme calendário religioso da época. O périplo costeiro da expedição teve como limite sul a região de Cananéia, localizada no atual litoral Sul do Estado de São Paulo.

ii) A expedição de 1502/1503

Essa segunda expedição foi resultado do arrendamento da Terra de Santa Cruz (nome inicial das nossas terras) a um consórcio formado por cristãos-novos (judeu que se converteu ao cristianismo por ocasião da Inquisição ocorrida na Europa.), encabeçado por Fernando de Noronha, e que tinha a obrigação, conforme contrato, de mandar todos os anos seis navios às novas terras com a missão de descobrir, a cada ano, 300 léguas avante e construir uma fortaleza.

Essa viagem foi realizada entre o segundo semestre de 1502 e o primeiro semestre de 1503. A rota traçada pela expedição possivelmente seguiu o percurso normal até Cabo Verde, cruzou o Atlântico, passando pelo Arquipélago de Fernando de Noronha, concluindo sua navegação nas imediações de Porto Seguro.

iii) A expedição de 1503/1504

Segundo as informações do cronista Damião de Góis, essa expedição partiu de Portugal em 10 de junho de 1503, era composta por seis naus, e novamente foi comandada por Gonçalo Coelho. Ao chegarem em Fernando de Noronha, naufragou a capitânia. Neste local deu-se a separação da frota. Após aguardar por oito dias o aparecimento do restante da frota, dois navios (num dos quais se encontrava embarcado Américo Vespúcio) rumaram para a Baía de Todos os Santos, pois assim determinava o regimento real para qualquer navio que se perdesse da companhia do capitão-mor.

Havendo aguardado por dois meses e quatro dias alguma notícia de Gonçalo Coelho, decidiram percorrer o litoral em direção ao sul, onde se detiveram durante cinco meses em um ponto cujas coordenadas indicam ter sido no litoral do Rio de Janeiro, onde ergueram uma fortificação e deixaram 24 homens. Logo depois retornaram a Portugal aportando em 18 de junho de 1504. Gonçalo Coelho com o restante da frota regressou a Portugal, ainda em 1503.

iv) As expedições guarda-costas

A costa do pau-brasil prolongava-se desde o Rio de Janeiro até Pernambuco, onde foram sendo estabelecidas feitorias, nas quais navios portugueses realizavam regularmente o carregamento desse tipo de madeira para o reino. Esse negócio rendoso começou a atrair a atenção de outros países europeus que nunca aceitaram a partilha do mundo entre Portugal e Espanha, dentre eles a França.

Os franceses começaram a frequentar nosso litoral comercializando o pau-brasil clandestinamente com os índios. Portugal procurou, a princípio, usar de mecanismos diplomáticos, encaminhando várias reclamações ao governo francês na esperança de que o mesmo coibisse esse comércio clandestino.

Notando que ainda era grande a presença de contrabandistas franceses no Brasil, D. Manuel resolveu enviar o fidalgo português Cristóvão Jaques, com a missão de realizar o patrulhamento da costa brasileira.

Cristóvão Jaques realizou viagens ao longo de nossa costa entre os períodos de 1516 a 1519, 1521 a 1522 e de 1527 a 1528, onde combatendo e reprimindo as atividades do comércio clandestino.

Em 1528, foi dispensado do cargo de capitão-mor da Armada Guarda-costas, regressando para Portugal.

As rotas das expedições



v) A expedição colonizadora de Martim Afonso de Sousa.

Em 1530, Portugal resolveu enviar ao Brasil uma expedição comandada por Martim Afonso de Sousa visando à ocupação da nova terra. A Armada partiu de Lisboa a 3 de dezembro e era composta por duas naus, um galeão e duas caravelas que, juntas, conduziam 400 pessoas.

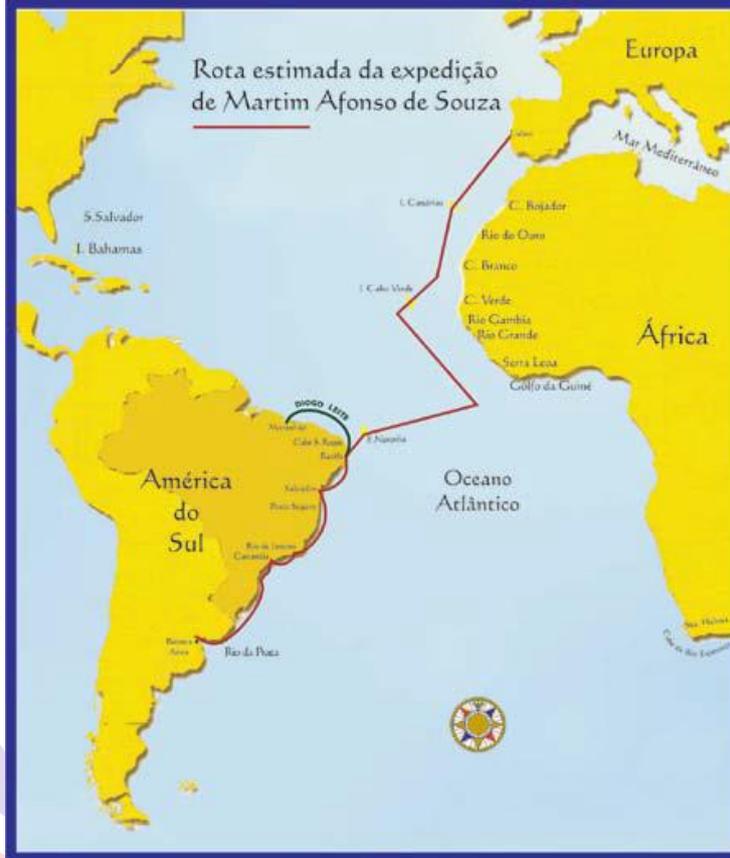
Tinha a missão de combater os franceses, que continuavam a frequentar o litoral e contrabandear o pau-brasil; descobrir terras e explorar rios; e estabelecer núcleos de povoação.

Em 1532, fundou no atual litoral de São Paulo a Vila de São Vicente e logo a seguir - no limite do planalto que os índios chamavam de Piratininga - a Vila de Santo André da Borba do Campo. Da Ilha da Madeira, Martim Afonso trouxe as primeiras mudas de cana que plantou no Brasil, construindo na Vila de São Vicente o primeiro engenho de cana-de-açúcar.

Ainda se encontrava no Brasil quando, em 1532, Dom João III decidiu impulsionar a colonização, utilizando a tradicional distribuição de terras. O regime de capitanias hereditárias consistiu em dividir o Brasil em imensos tratos de terra que foram distribuídos a fidalgos da pequena nobreza, abrindo à iniciativa privada a colonização.

Martim Afonso de Sousa retornou a Portugal em 13 de março de 1533, após ter cumprido de maneira satisfatória sua missão de fincar as bases do processo de ocupação das terras brasileiras.

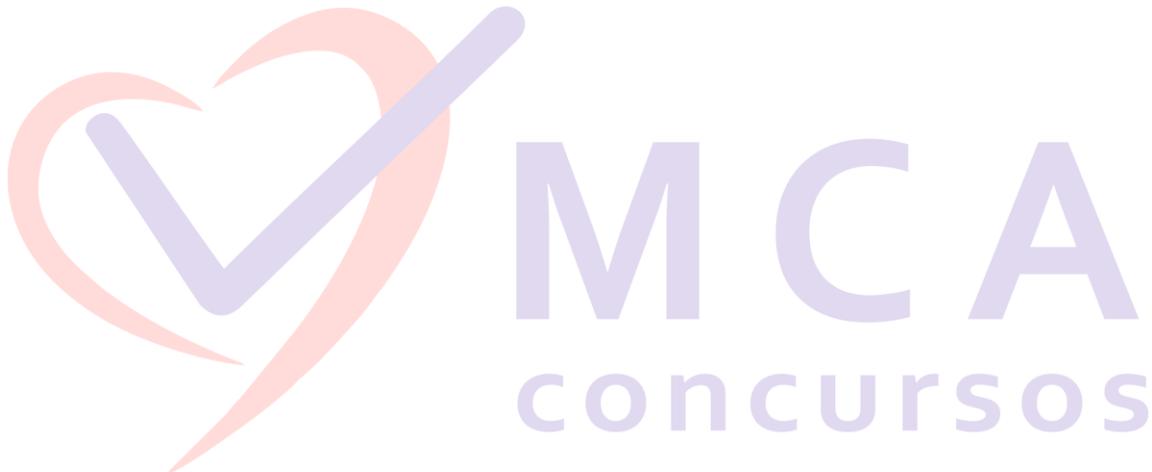
A rota da expedição colonizadora de Martim Afonso de Sousa



CRONOLOGIA

DATA	EVENTO
1415	Conquista da cidade de Ceuta pelos portugueses.
1421 e 1434	Os lusitanos chegam aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores e avançam para além do Cabo Bojador. Até esse ponto, a navegação era basicamente costeira.
1436	Os lusitanos atingem o Rio do Ouro e iniciam a conquista da Guiné. Ali se apropriam da Mina, centro aurífero explorado pelos reinos nativos em associação aos comerciantes mouros, a maior fonte de ouro de toda a história de Portugal.
1441	Chegam ao Cabo Branco.
1444	Atingem a Ilha de Arguim, onde instalam a primeira feitoria em território africano, e iniciam a comercialização de escravos, marfim e ouro.
1445 e 1461	Descobrem o Cabo Verde, navegam pelos Rios Senegal e Gâmbia e avançam até Serra Leoa.

- 1470 a 1475 Exploração da costa da Serra Leoa até o Cabo de Santa Catarina.
- 1482 e 1485 O navegador Diogo Cão explorou a costa da África.
- 1487 Bartolomeu Dias atingiu o Cabo das Tormentas, no extremo sul do continente -que passou a ser chamado de Cabo da Boa Esperança - e chegou ao Oceano Índico, conquistando o trecho mais difícil do caminho da Índia.
- 1492 Cristóvão Colombo chegou à América.
- 1494 Assinatura do Tratado de Tordesilhas.
- 1498 Vasco da Gama chegou a Calicute, na costa sudoeste da Índia.
- 1500 Descobrimento do Brasil por Pedro Álvares Cabral.
- 1519 Fernão de Magalhães chegou às Filipinas passando pelo extremo sul do continente americano.



GABARITO									
47- B	31-B	28-B	42-C	26-E	36-D	41-A	40-C		