



Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos – PPGEM

Mannom Costa

Evolução histórica do policiamento aquático brasileiro Parte I: 1808-1945.

Trabalho apresentado como requisito parcial para aprovação na disciplina Estudos Marítimos I, ministrada pelo Prof. Dr. Nival Nunes.

Rio de Janeiro

2021.1

Resumo:

O artigo trata sobre como tem sido o policiamento das águas nacionais, ora visto como sinônimo de defesa nacional ora como uma parte do setor de segurança pública. Muito dependente de atores políticos, que com o passar dos anos, se tornou mais complexo e exigente de atenção por todos, inclusive da própria sociedade. Conforme novos poderes foram surgindo, mais órgãos começaram a atuar como polícia no meio aquático. O tema extenso, ficou dividido em três partes, sendo a primeira de 1808-1944, a segunda de 1945-1985 e a terceira de 1985 ao primeiro semestre de 2021. Esse texto relata como surgiram cada um dos atores do ato de policiar as águas brasileiras desde a Independência até a segunda fase da República.

Palavras- chave: Polícia Naval, Polícia Marítima, Polícia Portuária, Marinha, Polícia Federal.

Introdução:

O policiamento das águas litorâneas brasileiras foi criado no Brasil Império e, na época, era chamado de Polícia Naval. Ao longo de cento e cinquenta e seis anos, esse policiamento evoluiu influenciado por variáveis federais, estaduais e municipais. A ação efetiva de patrulhar as águas jurisdicionais sobre diversas influências, em especial da Autoridade Marítima e, por conseguinte, da Marinha do Brasil é um desafio enfrentado pelo Estado no decorrer da história. Outros órgãos públicos também exerceram função de polícia marítima e as razões motivadoras de suas criações representam um insumo relevante para a pesquisa histórica. É importante que todos conheçam o esforço dos homens do mar para proteger os mares, contados sob o ponto de vista de um deles, um mercante. Foi feita uma análise qualitativa dividida em partes que integram este texto, a saber: Brasil Império (1808 a 1893), República Velha (1889-1930) e a Era Vargas (1930-1945). As informações aqui reportadas foram baseadas nas legislações nos períodos informados, livros de história das Marinhas de Guerra e da Mercante, da Academia da Polícia Federal.

Policiamento nas Águas Brasileiras no Brasil Império (1808 – 1889):

Como resquícios do Brasil Colônia, desde 1803, práticos do Maranhão e do Pará tripulavam escunas armadas para patrulhar nossas águas. Com a certidão do Conselho do Almirantado Português, os alunos civis eram admitidos ao serviço da Marinha Real.

A formação da Esquadra Brasileira, datada de 1823, é composta por navios portugueses e navios mercantes adquiridos por subscrição popular, os quais se encontravam no porto do Rio de Janeiro. Apesar da abertura dos portos brasileiros para o comércio marítimo com países amigos e da criação da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação terem sido em 1808, a esquadra não foi instituída no sentido proativo ou preventivo, mas em decorrência do início da Guerra da Cisplatina.

Embora a Academia Real dos Guardas-Marinha com dupla finalidade de formar Oficiais da Marinha e Pilotos da Marinha de Comércio, não dispunhamos de meios próprios para proteção das águas brasileiras. A função do nosso poder naval foi a proteção do tráfego marítimo e do litoral contra ataques de corsários inimigos, impedindo a ação de tais embarcações para adentrar ou sair dos portos, para romper bloqueios navais em Montevideu e para preservar os navios mercantes para livre fluxo.

Os filhos da Pátria não eram aceitos na marinhagem da recém criada frota, só se fossem “bem apadrinhados”, então adotava -se o método de contratação de estrangeiros – ingleses e portugueses. Nosso adestramento naval baseou-se na Marinha Inglesa, já que muitos de seus oficiais e praças por aqui permaneceram, e com isso, adquirimos a doutrina, a tradição e a prática. A primeira Constituição Nacional (CN) datada em 1824 não menciona policiamento no mar territorial ou na segurança das fronteiras.

Do início da formação da armada nacional no mar até a primeira reforma da Instituição Educacional da Marinha, entramos em guerra e conflitos armados referentes aos portos e comércio de importação e exportação, como: Guerra da Cisplatina, Guerra do Corso, Guerra da Tríplice Aliança, Setembrada, Novembrada, Abrilada, Cabanagem, Sabinada e o início da Balaiada.

A atividade marítima estava vinculada em grande parte aos índios Tupinambás na pesca, e por meio de grande habilidade na navegação; da utilização do serviço indígena na Bahia, tanto na Marinha Real como na Comercial; e desde a criação da Companhia de Navegação a Vapor para a Região Norte em 1836, o país tinha uma navegação de cabotagem e litorânea.

Em 1839, a Academia teve sua primeira Reforma como fator importante para a análise da conjuntura em que se tentava formar uma educação militar com admissão em caráter mais moderno, retirando-se o requisito do Título de Nobreza. A partir dessa data, podemos supor que brasileiros natos começaram a ingressar na Instituição e então proteger o país e o meio aquático.

A primeira aparição do termo Polícia surgiu no decreto nº447/1846, com o regulamento de criação das Capitânicas dos Portos, no qual ora menciona o termo como Polícia Naval do Porto, ora como Polícia dos Portos. Quatro anos mais tarde, surgiu o Código Comercial, no qual aborda, em sua Segunda Parte, o Comércio Marítimo, com ênfase na melhora econômica da época.

Logo após a Independência, o Brasil não fixou seus limites no mar como fronteira, só o fez em 1850, informando o limite de três milhas marítimas, que era o alcance máximo do tiro de um canhão em terra poderia atingir uma nau. A Flotilha do Amazonas, criada em 1868, foi voltada para garantir o controle das áreas de fronteiras fluviais, do que hoje conhecemos como Amazônia Ocidental. Esse conflito de interesses serviu de alerta para a fragilidade de controle aquático das nossas fronteiras.

A Companhia Brasileira de Navegação surgiu em 1872, porém já era permitido contratar navios nacionais e estrangeiros para navegação de cabotagem. O Brasil, com grandes interesses marítimos, não pôde dispensar a existência de uma Marinha Mercante com sua bandeira, e naquela época, a marinha recomendada só poderia ser a de cabotagem, porque tínhamos um comércio marítimo limitado e não oferecíamos uma navegação internacional com grande volume de negócios. Não se tinha a ambição de ampliar a Marinha de Guerra para resguardar o comércio de longo curso, deixando a Marinha de Guerra nas sombras da Marinha de Comércio, a primeira ficou atrofiada pela limitação de navegação da segunda e ambas a mercê da política.

O governo sob a chefia do Barão de Rio Branco, por meio do regulamento em 1873, com o objetivo de incentivar a Marinha Mercante, isentou homens do serviço ativo da Guarda Nacional (criada em 1824) para que tripulassem em serviço ativo, em tempos de paz, nos estabelecimentos nacionais de construção e embarcações civis e coordenava o embarque de guardas-marinha nos vapores para aprendizado da arte marinheira. A Lei 2.348 do corrente ano informava que: os capitães, mestres e pilotos poderiam ser nacionais ou estrangeiros, contanto que um terço da tripulação, pelo menos, fosse de brasileiros. Vale lembrar que o mercado inglês possuía quase metade da tonelagem de carga de toda a indústria dos transportes marítimos no país.

Em 1874 dispunhamos de uma esquadra composta por cinco navios pequenos mistos, empregados para serviço de correios e policiamento da costa no tráfico de escravos. Dois anos mais tarde, criou-se a Flotilha do Mato Grosso, em decorrência da Guerra do Paraguai, e o país teve como experiência os males resultantes de um deficiente aparelhamento marítimo.

Primeira República (1889-1930):

A República foi instituída em 1889 e com ela houve uma grande mudança de regime governamental com a disputa de novos atores políticos pelo poder e a forte crise econômica (Crise do Encilhamento). Na intenção de ampliar e favorecer a transformação da navegação marítima, a Marinha de Guerra e o Exército, durante o Governo sob o comando do Marechal Manoel Deodoro da Fonseca e o Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, o qual a Marinha Mercante era vinculada na época, optaram pela fusão de todas as empresas de navegação nacionais para fazer frente às inglesas. Baseados nos decretos nº 208 e nº 857 de 1890 organizaram e regularam o serviço da empresa “*Lloyd Brasileiro*”, no qual os tripulantes dos Paquetes eram Oficiais da Marinha de Guerra ou ex-militares para constituírem a frota mercantil, com o Almirante Arthur Jaceguay e outros dois senhores para administrarem a sociedade em questão. Conforme o documento que regula o serviço do *Lloyd Brasileiro*:

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brazil, constituído pelo Exército e Armada, em nome da Nação:

(...)VII -Os paquetes serão commandados de preferencia por officiaes da Armada nacional ou que tenham a ella pertencido, ou por capitães experimentados da Marinha Mercante do paiz.

VIII - O pessoal das machinas será escolhido de preferencia entre os machinistas e foguistas nacionais e as tripolações tambem formadas de preferencia por ex-praças do Corpo de Marinheiros Nacionais, ou praças effectivas do mesmo corpo que hajam para esse fim obtido a necessaria licença do Ministério da Marinha.

(...)X -Os vapores serão nacionalizados brasileiros e isentos de qualquer imposto de transmissão de propriedade e de matricula; gozarão todos os privilegios, isenções e vantagens de paquete, praticando-se a respeito de suas tripolações, como se pratica com as dos navios de guerra, o que, entretanto, não os isentará das disposições dos regulamentos de policia, das alfandegas e capitancias de portos(...).

(BRASIL, Decreto nº 857, 1890).

Com a Constituição de 1891, foi vinculado o direito da União e dos Estados de legislar sobre a viação férrea e a navegação interior. O policiamento era feito pelos próprios tripulantes armados, oriundos da Escola Naval com licença para operar como policiais.

A aparição do conceito de segurança pública para Polícia do Porto surgiu na cidade de Santos, em São Paulo (o maior porto de exportação de café), a partir do decreto nº 121/1892, no qual afirmava serem subordinados à repartição Central de Polícia do Estado e era composta por mercantes com as patentes de patrões e remeiros. Posteriormente, a criação de uma Polícia do Porto de outro órgão que não o de Marinha, juntamente com a formação política influenciada pelas oligarquias de São Paulo e Minas gerais, na época, tornou o ambiente naval muito desgostoso o que gerou a Primeira Revolta da Armada.

O Alte. Jaceguay, no comando da frota mercante brasileira, teve o plano de uma navegação oficial onde militares eram parte da tripulação a bordo dos vapores e com isso, embarcavam parte do armamento, para casos de conflitos, como meio de aumentar o Poder Naval Brasileiro, repousando numa maior Reserva Naval, em busca de uma liberdade marítima com uma boa defesa e autonomia do Brasil como Nação.

Após a renúncia do Marechal, deveriam ter sido convocadas novas eleições para determinar o novo presidente, todavia Floriano Peixoto sustentou-se no poder com o apoio da Oligarquia paulistana e assumiu o país, a contragosto de muitos, sendo alguns deles, os navegadores. Com divergências entre o governo florianista e os navais, o país sofreu com a segunda Revolta da Armada, em face à insatisfação com o governo. A manifestação com sentimento de inferioridade deu lugar a uma sensível hipertrofia de espírito de classe e à reação à dominação militar pelo Exército, levando os elementos mais radicais a se levantarem contra o governo de Floriano, o que agravou a posição da Marinha no contexto nacional.

O homem do mar foi visto como suspeito tanto no nível operacional como no estratégico, sendo negado qualquer crescimento, renovação ou progresso, e assim as marinhas (de comércio e de guerra) foram recriminadas, mesmo que isso afetasse a economia e a defesa do território. Envolto nesse cenário, ao assumir a pasta da Marinha, o Alte. Júlio de Noronha propôs um programa naval para reorganizar toda a Esquadra brasileira e a Marinha Mercante com postos, patentes e uniformes e relacionou a marinha mercante a uma espécie de Guarda Nacional do Mar.

Os tenentes da Armada realizavam viagens de instrução em Paquetes do Lloyd com a intenção de praticar e complementar sua formação, principalmente em viagens no Estado do Amazonas até Rosário, na Argentina. Esse fato expõe a importância das companhias de navegação fluviais para a Amazônia, não apenas no sentido de integração e dinamismo da economia regional, mas também em acréscimo de inovações técnicas de

transporte e habilidade marinheira, pois apesar de ser uma empresa privada, exercia a função de tropa auxiliar da Marinha, além da soberania e do policiamento nos rios nacionais.

No início de 1900, foi criada a Inspetoria Geral da navegação dependente, não do Ministério da Guerra (exército e marinha), mas do Ministério dos Negócios da indústria, da Viação e das Obras Públicas e cabia ao Capitão dos Portos, como Polícia do Porto, verificar os aspectos técnicos e operacionais das empresas de navegação e seus pertences. A companhia de navegação “*Lloyd Brasileiro*” foi transferida à empresa civil Buarque & Cia. Nesse interim, houve a Revolta dos Marinheiros, também conhecida como Revolta da Chibata, a qual veio corroborar com a má visão pública sobre os amantes do mar.

No final do primeiro decênio, houve uma reorganização da Capitania dos Portos do Distrito Federal (até então a Capital era no Rio de Janeiro), criando a Inspetoria dos Portos, descrevendo como uma das atividades da Polícia Naval, a proteção do tráfego marítimo e regulamenta a alteração da formação de pilotos fluviais e maquinistas na região do Amazonas, como Escola de Marinha Mercante, apesar da Escola no Rio de Janeiro ainda ser na Escola Naval, como Instituição formadora de ambas diretrizes de homens militares – civis ao meio aquático.

O fato de ter sido palco de duas revoltas, uma de oficiais (1893) e outra de marinheiros (1910), contribuiu largamente para a constante escassez de recursos concedidos pelo governo à pasta, face aos receios de novas rebeliões. No contexto estadual, em 1911 e 1915 São Paulo reorganizou a Polícia Marítima sob as ordens do secretário da justiça e informando a composição de homens com formação em ciências náuticas.

O Ministro das Relações Exteriores, Barão de Rio Branco, atuou de 1902 a 1912 com uma base de apoio para modernização da Marinha e se preocupou com as defesas militares diante da relação com nossos vizinhos no contexto internacional, principalmente com o Peru e a Bolívia na fronteira com a Amazônia. Fundamentado no pensamento de *Lorde Cochrane* (1775-1860), no qual por meio de sua experiência, apresentou ao governo imperial comentários pertinentes à Formulação da Política Naval Brasileira: Com extraordinária percepção, dizia que o princípio brasileiro seria só de travar guerras de caráter defensivo e cujas ações ficariam limitadas à área do Atlântico Sul, fatores que conduziram a uma reavaliação do poder militar brasileiro, em especial do Poder Naval.

Quanto ao enfoque político, o Alte. Faria de Alencar foi convocado para assumir a pasta da Marinha em 1913, aprovou o regulamento para a Marinha Mercante

vinculando-a à Marinha de Guerra para fins de prestação do serviço militar; atualizou a administração das Capitânicas, sempre informando seu poder de Polícia Naval nas águas brasileiras.

A companhia *Lloyd Brasileiro* passou a ser patrimônio nacional e em 1915, o Estado maior da Armada (EMA) reorganizou suas bases para se adaptar à nova estrutura da antiga Companhia privada, informando a possibilidade de mobilização nacional e da marinha mercante, já preparando o ambiente para uma possível crise militar internacional. Nessa época, atores externos já se encontravam em conflito, desde julho de 1914 com a Primeira Guerra Mundial.

O pensamento do Ministro era embarcar o maior número de oficiais da Marinha nos navios do Lloyd Brasileiro, por espaço de tempo não determinado, devendo ser feito o embarque por turmas, aproveitando para ministrar instrução militar às guarnições dos navios mercantes e como recíproca aprendendo sobre a arte de navegar e facilitar a identificação com a navegação de cabotagem por todos os pontos da nossa extensa costa, o que não se podia ser feita com navios de marinha pela dificuldade em se obter verba para exercícios dos navios de guerra, em face da aguda crise financeira do país. Assim, nossas águas foram policiadas pelos mesmos navios mercantes com as duas corporações.

A Marinha Mercante nacional não era estruturada de forma sólida na primeira grande guerra, mal chegava a suprir as necessidades do tempo de guerra, não sendo possível encontrar reservas de pessoal que poderiam ser cedidas à Marinha de Guerra sem graves prejuízos aos serviços intensos e exaustivos que compeliram a frota mercante durante o período de hostilidades. Durante os tempos difíceis que enfrentamos, a Marinha americana ficou a cargo de batalhas em alto mar, combates mais ostensivos; já o Brasil sem material bélico de grande montante, deixando a Marinha brasileira mais no sentido defensivo, devido às suas poucas embarcações, com ações subsidiárias, como a proteção dos comboios mercantes guardando as linhas de comunicação mercantil. Uma consequência da influência dos pensamentos ingleses sobre o Poder Naval Sul Americano foi uma guerra regional, em caráter defensivo apenas, tornando verdadeiro o pensamento do Lord Cochrane.

Nos anos seguintes ao término do conflito armado, foi estabelecido um sistema de defesa do nosso litoral com cinco bases navais e um porto militar e foi criada a Diretoria de Pesca e Saneamento do Litoral subordinada à inspetoria de Portos e Costas.

A inexistência de um programa permanente de renovação e ampliação de material flutuante compatível com as possibilidades econômico-financeiras do país e com uma

política marítima de governo difusa, muitas vezes se tornou nociva aos interesses nacionais.

É importante, para entendimento da postura naval brasileira no período pós-guerra, que nos detenhamos numa análise do drama vivido pelos homens que tinham como tarefa proteger o nosso tráfego marítimo de exportação e importação, essencial para manter o desenvolvimento do país, que procurava se industrializar e se modernizar na cabotagem para o abastecimento do norte e do nordeste. E ainda prover uma Marinha Mercante capaz de se tornar forte e independente.

O problema da formação de uma reserva naval de pessoal para uso da marinha de guerra, a fim de atender a uma mobilização militar, irrompeu com a Primeira Guerra. A administração naval percebeu que a falta de homens mercantes para o contínuo trabalho embarcado e para servir a ambas as Marinhas era um problema. Precisávamos nos adequar à grandeza econômica e territorial. O policiamento ainda era feito com navios mercantes armados, com oficiais militares e com licença ao serviço ativo para manter a proteção do tráfego marítimo e a polícia naval com embarcações oficiais da Marinha.

Em 1924, o decreto 16.486 regulamenta a Diretoria de Portos e Costas (DPC) com atribuições de administração naval, inspeção ou superintendência dos serviços concernentes ao material flutuante não pertencente à Marinha de Guerra, ao pessoal, oficinas navais, estaleiros, carreiras, pesca, estiva de embarcações e praticagem dos portos, rios, lagoas e canais, inscritos na reserva naval, além do balizamento dos portos, rios, lagoas e canais.

No Porto de Santos é criada a Inspetoria de Polícia Marítima para o referido local, sob ordens da Delegacia de Polícia Marítima, composta por mercantes. No final dos anos 20, foi feita uma organização regulamentar para os transportes marítimos e normatizar o conhecimento desses transportes de mercadorias.

República na Era Vargas (1930-1945):

O governo provisório, constituído por homens republicanos com diferentes formações e contraditórias interpretações da legislação, caracterizou-se por sérios conflitos ao tentar homogeneizar as soluções. Com a Constituição de 1891 cancelada e o Congresso Nacional fechado desde outubro de 1930, o Chefe do Governo, numa tentativa de alavancar a economia do país, criou a Diretoria da Marinha Mercante, no intuito de

não ter uma interferência administrativa, pela multiplicidade dos serviços públicos que prestava e por ser submetida à jurisdição de quase todos os ministérios, prevendo ser prejudicial aos interesses da navegação marítima e aos próprios interesses da defesa Nacional. Então, ele levou em consideração que grande parte da natureza dos serviços terem correlação com a Marinha de Guerra, logo, sob o ponto de vista de Defesa Nacional, viu-se a vantagem de a repartição ficar diretamente ligada ao Ministério da Marinha.

No meio internacional, na Convenção de Haia, a delegação brasileira foi favorável a uma expansão do mar territorial de 3 para 6 milhas. No entanto, a Conferência de Haia de 1930 não conseguiu alcançar consenso em torno da largura do mar territorial.

O fim do governo do Presidente Washington Luís pôs fim à chamada República Velha, em que as oligarquias de São Paulo e Minas Gerais se revezavam na presidência do país e trouxe consigo outro fato que marcou a história da justiça marítima brasileira: o bombardeio do navio mercante *Baden*, na Baía de Guanabara, como é contada a história.

No entanto, se fosse possível, após uma breve reflexão, tal fato histórico poderia ser renomeado de “O desrespeito ao Policiamento Marítimo Brasileiro”, uma vez que foi o navio de passageiros *Baden* que decidiu prosseguir viagem do Rio de Janeiro para o sul do país sem autorização das polícias marítima e naval.

O caso teve repercussão internacional, por ser um navio estrangeiro. Na inexistência de uma corte marítima no Brasil, o caso foi julgado por um tribunal marítimo alemão - o país de origem do navio. O veredicto dado pelo Tribunal Marítimo de Hamburgo foi de que a Fortaleza de Santa Cruz não teria obedecido às exigências internacionais.

Diante de um momento de reformulação política e da possibilidade de reestruturação de seus órgãos e ministérios, aliado aos fatos recentes da navegação no Brasil, incluindo como destaque o caso *Baden*, no final de 1931. Como resultado foi criado o Tribunal Marítimo (TM), um ato corretivo sobre o Policiamento Marítimo nas águas jurisdicionais brasileiras, assim como a Diretoria de Marinha Mercante em substituição à DPC no ano de 1931, além do Conselho da Marinha Mercante (CMM), informando que a Polícia Naval era competência da Marinha, já a Polícia Aduaneira como parte do Ministério da Fazenda e a Polícia Marítima sob ordens do Ministério da Justiça.

No inverno seguinte, ocorreu o incidente militar conhecido como: Questão Letícia, entre o Peru e a Colômbia, o qual teve como objeto o controle de uma área do extremo sul do território colombiano fronteiro ao Peru e ao Brasil e na qual se localiza na cidade de Letícia. A ocorrência de choques armados na proximidade da fronteira com

o Brasil chamou a atenção do governo para os riscos à soberania do país englobando as Relações Exteriores com o policiamento naval nas águas adjacentes aos territórios. Ainda em 1932, a criação do Fundo Naval foi um impulso para renovação de material flutuante da Marinha de Guerra, apreensivos com as situações da época.

Os recursos alocados pelo governo federal à marinha, expressos em percentuais da despesa geral da união foram minguando de ano para ano, conforme se reduzia o medo e aumentava-se o período de paz ou entre conflitos. Isso, não obstante o fato de que se mantiveram numerosos os encargos atribuídos à marinha em setores não vinculados diretamente à função Defesa e Segurança. Via de regra, quanto menos desenvolvido é o país, maior é a utilização de suas Forças Armadas como instrumento de execução de certos serviços não relacionados diretamente à Defesa e à Segurança, situados em áreas geográficas ou em setores de atividades não atendidos pelos demais órgãos dos governos regionais e nacional, como o policiamento marítimo.

A Constituição de 1934 aparece numa nova roupagem para o policiamento, como a Polícia Marítima e Portuária sob competência da União, sem prejuízo dos serviços policiais dos Estados. Ela não menciona mais o termo Polícia Naval, no mesmo ano, é extinta a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ) e o ensino volta a ser na Escola Naval, sendo outro fator que limitou o crescimento do setor, e com isso, da Marinha de Guerra (ainda vista exclusivamente como protetora do tráfego marítimo). O governo criou uma "zona de pesca costeira", aprovando o Código de Caça e Pesca, com distância de até 12 milhas, aumentando a jurisdição brasileira para a fiscalização. A nova Constituição de 35 reformulou o Regulamento para as Capitâneas dos Portos ou como chamavam: Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM), nesse texto já contempla a Polícia naval e a Polícia Marítima e a Alfândega, como atores diferentes e sob diferentes órgãos ministeriais.

No relatório de 1935, o Ministro volta a tratar do assunto naval em termos de serviços esparsos pela costa e rios e que deveriam ser agrupados sob a autoridade de um pequeno número de chefes autônomos e equipara aos países mais adiantados. Essa medida imposta também pela expansão e importância internacional do nosso litoral, pelos serviços marítimos de guerra (defesa do litoral brasileiro) e pelos de paz (fiscalização) viria ainda a descentralizar o Ministro de providências que perturbam a ação administrativa. A delegacia Regional de Santos ficou responsável pela Superintendência da Polícia Marítima civil, com a reforma do serviço Policial.

As atividades de Exploração de Petróleo começaram e na Constituição de 1937 houve uma nova definição nos conceitos, surgindo mais atores, como: a Polícia Marítima, a Polícia Portuária e a Polícia das Vias Fluviais. Houve, então, uma separação entre a antiga Polícia Marítima e Portuária, e a polícia e a segurança das fronteiras, mas não menciona a Polícia naval como a do Regulamento das Capitânicas dos Portos.

O Conselho Nacional do Petróleo (CNP) foi criado em 1938 com a perfuração do primeiro poço de petróleo *DNPM-163* no Campo de Lobato, na Bahia. Com a Segunda Grande Guerra em Primeiro de setembro de 1939 e receosos com a história mercante brasileira na última situação de crise internacional foi recriada a Escola de Marinha Mercante, nas instalações da empresa do Lloyd Brasileiro, numa tentativa de prover pessoal suficiente para reserva naval caso o Estado entrasse em guerra, na intenção do controle do tráfego marítimo e da manutenção da frota mercantil, com metas de policiamento na repressão, contrabando e descaminho durante o período hostil, enquanto a Marinha de Guerra pudesse, de fato, deixar de ter ações subsidiárias e combater como as grandes marinhas da época.

Sobre os crimes percebidos nas águas brasileiras foram atendidos pelo Código Penal de 1940 nos artigos 261 e 334, porém não se viam limites territoriais de soberania brasileira. Ainda sobre o Estado de Neutralidade perante o conflito internacional, em 1940, temos um novo RTM para as Capitânicas dos Portos como a Polícia Naval e a Patrulha Costeira, como Segurança Nacional, ambas abrangendo todas as águas em que o país exercia algum grau de soberania.

Ainda alarmados com a questão fronteiriça entre os nossos vizinhos, pela guerra Perúvio-equatoriana, no qual o Peru deixou de fazer fronteira com o Brasil, foi criado o Comando Naval do Amazonas para policiar as águas locais em 1941, além de criar a Comissão de Marinha Mercante (CMM) como órgão regulamentador do setor normativo e de política, autarquia do governo, não recebendo orientação político-administrativa de outros ativos.

Com a entrada do Brasil na Guerra, após o uma série de navios mercantes nacionais terem sido alvos de ataques do submarino alemão U-507, é emitido o decreto-lei destinado à Reserva Naval para ser utilizada para Defesa Naval da Nação (tripulações armadas) e só nos casos de emergência para não atrapalhar o tráfego mercantil, a bordo de navios militares, suprindo as baixas do pessoal da ativa.

A zona de guerra para o Brasil foi delimitada, com as águas do Atlântico Sul compreendidas como “Faixa de Segurança” estabelecida na Declaração do Panamá aprovada em setembro de 1939, que instituía uma zona neutra nas Américas e propunha medidas para a defesa territorial do comércio e da navegação. Já no segundo ano da década de 40, foi decretado a Polícia Marítima, no período de guerra, em que lanchas do serviço de saúde dos portos faziam o policiamento, e cabia ao Pessoal de Marinha Mercante fazer a vigilância do litoral.

Na ausência de homens para patrulhar nossas águas, seja relacionada à Defesa Nacional ou à Segurança pública, já que estávamos em guerra, em 1944 foi criado o Departamento Federal de Segurança Pública – nomeado de Polícia Federal e órgão responsável da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras.

Em 1946, foram criados os Centros de Instrução de Oficiais da Reserva da Marinha (CIORM), embasados na carência da existência de oficiais civis brasileiros adestrados e com tempo de mar suficiente para comandar. Outro aprendizado obtido pelo governo (o primeiro foi a necessidade das escolas de Marinha mercante e o segundo a importância da continuidade de carreira dos mercantes até os postos de comando), já que Oficiais Superiores da ativa da Marinha de Guerra tiveram que ser alocados para comandar os navios mercantes na Segunda Grande Guerra, nas patentes de Capitão de Mar e Guerra e Capitão de Fragata, sendo arrolados com as categorias de Capitão de Longo Curso e Capitão de Cabotagem, respectivamente durante o conflito internacional.

Análise Qualitativa:

O ato de proteção de nossas águas esteve à mercê da política reinante. No início, mesmo com a Armada brasileira, eram os tripulantes oficiais estrangeiros quem comandavam o policiamento, pois até 1839 não eram brasileiros natos que ingressavam na Academia Real. A primeira Constituição Brasileira não menciona o ato de proteger o território aquático. A Marinha Real buscou, então, como poderia defender nossas águas, antes com práticos em escunas armadas, depois com o Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM) informando sobre a definição do termo Polícia Naval e quem faria essa patrulha, pois ainda não tínhamos a extensão marítima que temos hoje, eram apenas três milhas de distância, ou 5556 quilômetros fora da linha de terra.

Com a disputa de poder entre oligarquias paulistas e mineiras contra o resto da nação, surge em São Paulo (o maior porto da época), no porto de Santos, oriundo das

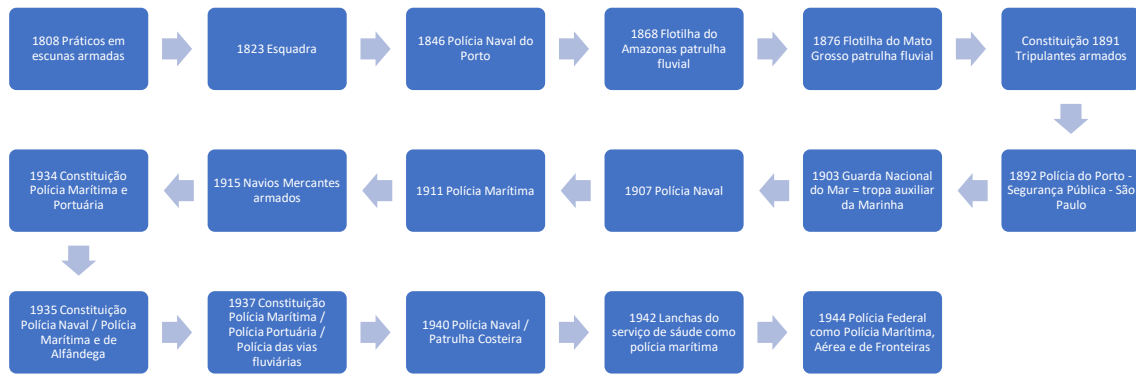
flutuações políticas e divergências de gosto pelo poder, a Polícia do Porto de Santos, causando desconforto entre os navais, os quais permaneceram como Polícia Naval e adestrando o pessoal de Marinha do Comércio para proteção armada dos paquetes, sendo chamados como Guarda Nacional do Mar, a tropa auxiliar da Marinha.

O setor político procurou separar o RTM da legislação vigente e conforme leis e decretos foram criados, a Instituição do Mar, teve que se adequar aos nomes e reformular os RTM periodicamente, não pela falta de acurácia, mas sim, pela mudança conceitual dos atores existentes. Durante a Primeira Grande Guerra, as marinhas se fundiram para defender o Brasil, então, viu-se a necessidade de separação das forças, no meio de formação e organização das corporações. A Marinha Mercante brasileira não tinha gente suficiente para suprir o tráfego mercantil e ainda substituir ou complementar os homens nos navios de guerra. O policiamento das águas foi feito por navios mercantes com oficiais com licença para operar como Polícia Naval.

Os termos de Polícia Naval, Polícia Marítima e Polícia Aduaneira no porto surgiram na legislação, já segregados por órgãos dos Ministérios da Marinha, da Justiça e da Fazenda buscando ter uma solução homogênea que satisfizesse todos os envolvidos. Com isso na CF de 1934 vigorou os termos Polícia Marítima e Polícia Portuária, mas não o Polícia Naval. A Marinha sem tempo a perder, tratou de recorrer a uma atualização do RTM.

Com o exposto, podemos perceber que em pouco mais de um século, as águas brasileiras foram apresentadas a mais de dez atores, independente do nível gerencial de Nação ou estadual, porém muito suscetível ao poder e vontade dos senhores representantes do povo. Só a partir de 1930, que foi vista a complexidade que envolvia todo ambiente marítimo e seu tráfego, com a criação da Diretoria de Marinha Mercante. A figura a seguir mostra como foram surgindo com as datas.

Figura 1 – Mapa cronológico dos atores do policiamento aquaviário brasileiro.



Fonte: Compilação da autora.¹

Referências Bibliográficas

ARANTES, Marcus Vinícius de Lima. **O torpedo - o terror do Atlântico**. Livre Expressão. 2012.

BESKOW, Gabriela Carames, Navigator, **Subsídios para a História Marítima do Brasil**. A modernização da Marinha Brasileira no início do século XX na visão da imprensa: os jornais O Paiz e Correio do Manhã v.10, n.20, p. 50-51,55-69, dez., 2014.

BRAGA, Cláudio da Costa. **1910 O fim da Chibata – Vítimas ou Algozes**. 2010.

CAMINHA, Herick Marques. **História Administrativa do Brasil**. Organização e Administração do Ministério da Marinha na República, FUNCEP, v.36, 1989.

CONAPRA, **de 1808 a 2008: 200 anos de praticagem regulamentada no Brasil**. Rio de Janeiro., CONAPRA- Conselho Nacional de Praticagem. 2008.

FEDERAL, Serviço Público – Polícia Federal. **A Polícia Federal In: FEDERAL, Serviço Público – Polícia Federal**. Apostila de Introdução ao Estudo da Polícia, Documento de Acesso restrito, Brasília, Portaria nº 8.714-DG, de 13 de agosto de 2018, p. 69-70, 2019.

FLORES, Mario Cesar. **Panorama do Poder Marítimo Brasileiro.**, Biblioteca do Exército/Serviço de Documentação Geral da Marinha. Coleção General Benício. v. 105, 1972.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. **A Reconciliação do Brasil com o mar**. Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1976.

HISTÓRIA da Marinha Mercante Brasileira. In: Alberto Pereira de Aquino (Org.). 2 ed. v.1SDM Serviço de Diretoria da Marinha. 2019.

HISTÓRIA da Marinha Mercante Brasileira., In: Alberto Pereira de Aquino (Org.). 2 ed. V.1 SDM Serviço de Diretoria da Marinha. 2019.

MARINHA, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da. Participação da Marinha no Ciclo Revolucionário dos anos 20 e 30, **Revista Marítima Brasileira**. v. 137, suplemento 2017, p. 250-266.

MARINHA, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. **Revista Marítima Brasileira**, v. 138, suplemento.2018, p. 47-57.

PRESIDENCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição Política do Império do *Brazil*, elaborada por um Conselho de Estado e outorgada pelo Imperador D. Pedro I, em 25de março de.1824.

MARTINS, Hélio Leôncio, Ministério da Marinha. **História Naval Brasileira Volume Quinto Tomo IA**. Rio de Janeiro. Serviço de Documentação da Marinha. 1995.

MARTINS, Hélio Leôncio, **Ministério da Marinha. História Naval Brasileira Volume Quinto Tomo IB**, Rio de Janeiro. Serviço de Documentação da Marinha. 1997.

MARTINS, Hélio Leôncio. **A revolta da Armada**. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército. 1997.

PRESIDENCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Decreto número 208, de 19 de fevereiro de 1890.

PRESIDENCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 24 de fevereiro de 1891.

PRESIDENCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 16 de julho de 1934.

PRESIDENCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 10 de novembro de 1937.

QUINTAS, Humberto e QUINTANS, Luiz Cesar. **A história do Petróleo no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro. Freitas Bastos. 2010.

RIBEIRO, Mozart Junqueira, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. A importância da Marinha do Brasil no Pantanal. **Revista Marítima Brasileira**, v. 138, n.4/6. 2018, p. 9-30.

RIO DE JANEIRO. Decreto n. 447, de 19 de maio de 2018. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1846. Rio de Janeiro, v. 1, p.5.

RIO DE JANEIRO. Lei 2.348, de 25 de agosto de 1873. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1873. v.1, p. 265, 1873.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Construção Naval no Brasil**. Fundação de Estudos do Mar, 2001.

i

ⁱ Nota 1 – Figura feita com a ferramenta do programa WORD, com dados cronológicos a partir das informações obtidas para construção do artigo.