

EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO – 1808-1945*

MANNOM TAVARES DA COSTA**
Capitão de Cabotagem

SUMÁRIO

Introdução
Policiamento nas Águas Brasileiras no Brasil Império (1808-1889)
Primeira República (1889-1930)
República na Era Vargas (1930-1945)
Análise Qualitativa

INTRODUÇÃO

O policiamento das águas litorâneas brasileiras foi estabelecido no Brasil Império e, na época, era chamado de Polícia Naval. Ao longo de 156 anos, esse policiamento evoluiu, influenciado por variáveis federais, estaduais e municipais. A ação efetiva de patrulhar as águas

jurisdicionais sob diversas influências, em especial da Autoridade Marítima e, por conseguinte, da Marinha do Brasil (MB), 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

* Artigo originário de trabalho apresentado no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN).

** Formada pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm/Ciaga), trabalhou em navios, embarcações PSV e de apoio às plataformas, mergulho e plataformas de perfuração. Mestranda em Segurança Internacional e Defesa na Escola Superior de Guerra. Autora do livro *A Origem das Leis, Regulamentos e Normas que regem a Marinha Mercante*.

importante que todos conheçam os esforços dos homens do mar para proteger os mares, relatados 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 Era Vargas (1930-1945). As informações aqui reportadas foram baseadas nas legislações dos períodos informados e em livros de História das Marinhas de Guerra e Mercante e 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, deu-se 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 acontecido 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 tivesse a dupla finalidade de

formar oficiais da Marinha e pilotos da Marinha de Comércio, não dispúnhamos 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 marinagem 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; com isso, adquirimos a doutrina, a tradição e a prática. A primeira Constituição Nacional (CN), datada em 1824, não mencio-

na 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 relativos aos portos e ao comércio de importação e exportação, como: Guerra da Cisplatina, Guerra do Corso, Guerra da Tríplíce Aliança, Setembrada, Novembro, Abrilada, Cabanagem, Sabinada e o início da Balaiada.

A atividade marítima estava vinculada em grande parte aos índios Tupinambás, na pesca, na grande habilidade na navegação e na utilização do serviço indígena na Bahia, tanto na Marinha Real como na

Nosso adestramento naval baseou-se na Marinha inglesa; com isso, adquirimos doutrinas, tradições e prática

comercial. O País também possuía uma navegação de cabotagem e litorânea, desde a criação da Companhia de Navegação a Vapor para a Região Norte, em 1836.

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 admisão em caráter mais moderno, retirando-se o requisito do título de nobreza. Podemos supor que, a partir daquele ano, brasileiros natos começaram a ingressar na instituição e, então, proteger o País e o meio aquático.

A primeira aparição do termo “polícia” foi no Decreto nº 447/1846, com o regulamento de criação das Capitâneas dos Portos, que menciona o termo ora como Polícia Naval do Porto, ora como Polícia dos Portos. Quatro anos mais tarde, surgiu o Código Comercial, que aborda, em sua Segunda Parte, o comércio marítimo, com ênfase na melhoria 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 com que um canhão em terra poderia atingir uma nau. A Flotilha do Amazonas foi criada em 1868 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 das nossas fronteiras aquáticas.

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 limi-

tado 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 nas sombras da Marinha de Comércio; a primeira ficou atrofiada pela limitação de navegação da segunda, e ambas ficaram à mercê da política.

O governo, sob a liderança do Barão do Rio Branco, por meio de regulamento, em 1873, com o propósito 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 marinha. A Lei 2.348 daquele 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 dispúnhamos de uma esquadra composta por cinco navios pequenos mistos, empregados para serviço de correios e policiamento da costa para coibir o 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 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 do Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, e o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, ao 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 regulamentaram o serviço da empresa Lloyd Brasileiro, na qual os tripulantes dos paquetes eram oficiais da Marinha de Guerra ou ex-militares, para constituir a frota mercantil, com o Almirante Arthur Jaceguay e outros dois senhores administrando a sociedade em questão, conforme o documento que regulava o serviço do Lloyd Brasileiro:

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, 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.

O conceito de segurança pública para Polícia do Porto surgiu na cidade de Santos (SP), sede do maior porto de exportação de café, a partir do Decreto nº 121/1892, o qual determinava ser esta policia subordinada à Repartição Central de Polícia do Estado. 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 à época, tornou o ambiente naval conflituoso, o que gerou a primeira Revolta da Armada.

O Almirante Jaceguay, no comando da frota mercante brasileira, criou o plano de uma navegação oficial em que militares eram parte da tripulação a bordo dos vapores. Com isso, parte do armamento era embarcado para casos de conflitos, como meio de aumentar o Poder Naval brasileiro, garantindo maior reserva naval, em busca de uma liberdade marítima, com boa defesa e autonomia do Brasil como nação.

Após a renúncia do Marechal, deveriam ter sido convocadas novas eleições

para escolha do novo presidente, todavia Floriano Peixoto sustentou-se no poder com o apoio da oligarquia paulistana e assumiu o País, a contragosto de muitos, inclusive os navegadores. Com divergências entre o governo florianista e os navais, o País sofreu a segunda Revolta da Armada, diante da insatisfação com o governo. Um manifesto 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 à classe, e assim as Marinhas (de comércio e de guerra) foram recriminadas, mesmo que isso afetasse a economia e a defesa do território. Diante desse cenário, o Almirante Júlio de Noronha, ao assumir a pasta da Marinha, 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 o propósito de praticar e complementar sua formação, principalmente em viagens do 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 habilidades marinheiras. Apesar de o Lloyd ser uma empresa privada, exercia a função de tropa auxiliar da Marinha, além de garantir a soberania e o policiamento nos rios nacionais.

No início de 1900, foi criada a Inspeção Geral da Navegação, subordinada não ao Ministério da Guerra (Exército e Marinha), mas ao Ministério dos Negócios da Indústria, da Viação e das Obras

Públicas. 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 ínterim, 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 (a capital era no Rio de Janeiro), criando-se a Inspeção dos Portos. Essa reorganização descreveu como uma das atividades da Polícia Naval a proteção do tráfego marítimo e regulamentou a alteração da formação de pilotos fluviais e maquinistas na região do Amazonas para a Escola de Marinha Mer-

As companhias de navegação fluviais foram importantes para a Amazônia tanto para integração e dinamismo da economia regional como para o incremento de inovações técnicas de transporte e habilidades marinheiras

cante (apesar de a instituição formadora de ambas as diretrizes de militares e civis para o meio aquático ainda ser a Escola Naval, no Rio de Janeiro).

O fato de a Marinha 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, diante dos receios de novas rebeliões. No contexto estadual, em 1911 e 1915, São Paulo reorganizou a Polícia Marítima sob as ordens do secretário da Justiça, determinando a composição de homens com formação em Ciências Náuticas.

O ministro das Relações Exteriores, Barão do 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. Rio Branco fundamentava-se no pensamento de Lorde Cochrane (1775-1860), o 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 travar guerras de caráter defensivo, 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 Almirante Faria de Alencar foi convocado para assumir a pasta da Marinha em 1913. Ele aprovou o Regulamento para a Marinha

Mercante, vinculando-a à Marinha de Guerra para fins de prestação do serviço militar, e atualizou a administração das Capitânicas, reafirmando 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 o embarque ser feito por turmas, ministrando-se instrução militar às

guarnições dos navios mercantes. Como recíproca, aprendia-se sobre a arte de navegar e seria facilitada a identificação com a navegação de cabotagem por todos os pontos da nossa extensa costa, o que não podia ser feito com navios da Marinha, pela dificuldade em se obter verba para exercícios dos navios de guerra, diante 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 Guerra Mundial; mal chegava a suprir as necessidades do tempo de conflito,

O fato de a Marinha ter sido palco de revoltas contribuiu para a constante escassez de recursos concedidos pelo governo à pasta, diante dos receios de novas rebeliões

não sendo possível encontrar reservas de pessoal que poderiam ser cedidas à Marinha de Guerra sem graves prejuízos aos serviços intensos e exaustivos que competiam à frota mercante durante o período de hostilidades. Durante os tempos difíceis que enfrentamos, a Marinha norte-americana ficou a cargo de batalhas em alto-mar, combates mais ostensivos; já o Brasil, sem material bélico de grande montante, deixava a Marinha brasileira mais na defensiva, devido às suas poucas embarcações, executando 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, de caráter defensivo apenas, tornando verdadeiro o pensamento de Lorde 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 tornou-se, muitas vezes, nociva aos interesses nacionais.

É importante, para entendimento da postura naval brasileira no período pós-guerra, que nos detenhamos numa aná-

lise do drama vivido pelos homens que tinham como tarefa proteger 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 Mundial. A administração naval percebeu que a falta de homens mercantes

para o contínuo trabalho embarcado e para servir a ambas Marinhas era um problema. Precisávamos nos adequar à grandeza econômica e territorial do País. O policiamento era feito de duas formas: com oficiais militares licenciados do serviço ativo em navios mercantes para manter a

proteção do tráfego marítimo e com embarcações oficiais da Marinha como Polícia Naval.

Em 1924, o Decreto nº 16.486 regulamentou a Diretoria de Portos e Costas (DPC) com atribuições de administração naval, inspeção e 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 de portos, rios, lagoas e canais.

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 Mundial

No Porto de Santos foi criada a Inspeção 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 para regulamentar os transportes marítimos e normatizar o conhecimento desse transporte 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. A navegação prestava uma multiplicidade de serviços públicos e era submetida à jurisdição de quase todos os ministérios, e o governo considerou que interferências administrativas seriam prejudiciais aos interesses dessa navegação e aos próprios interesses da defesa nacional. Assim, levou-se em consideração que, por grande parte da natureza dos serviços ter correlação com a Marinha de Guerra, era vantajoso, sob o ponto de vista da defesa nacional, que a repartição ficasse 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 obter consenso em torno da largura do mar territorial.

O término 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, em 1930.

Se fosse possível, após uma breve reflexão, tal fato histórico poderia ser renomeado como “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, foi julgado por um tribunal marítimo alemão – o país de origem do navio. O veredicto dado pelo Tribunal Marítimo de Hamburgo foi o de que a Fortaleza de Santa Cruz não teria obedecido às exigências internacionais.

Era um momento de reformulação política e de possibilidade de reestruturação dos órgãos e ministérios, facilitada pelos fatos recentes da navegação no Brasil, incluindo, com destaque, o Caso *Baden*. 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, em 1931, e o Conselho da Marinha Mercante (CMM), informando que a Polícia Naval era competência da Marinha. Já a Polícia Aduaneira era parte do Ministério da Fazenda, e a Polícia Marítima ficava 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 fronteiriço ao Peru e ao Brasil e na qual se

localiza a 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, envolvendo 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, pois havia preocupação com as situações da época.

Os recursos alocados à Marinha pelo Governo Federal, 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 às funções de 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 com uma 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 este 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 Capitânicas dos Portos ou, como chamavam, Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM). Esse texto já contempla a Polícia Naval, 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 pelos rios e que deveriam ser agrupados sob a autoridade de um pequeno número de chefes autônomos, equiparando-se aos países mais adiantados. Essa medida, imposta também

Quanto menos desenvolvido é o país, maior é a utilização de suas Forças Armadas como instrumento de execução de serviços não relacionados diretamente à defesa e à segurança

pela expansão e importância internacional do nosso litoral e pelos serviços marítimos de guerra (defesa do litoral brasileiro) e de paz (fiscalização), viria ainda 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. 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 se 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, Bahia. Com a Segunda Guerra Mundial, em 1º de setembro de 1939, sob sentimento de receio com a história mercante brasileira na última situação de crise internacional, foi recriada a Escola de Marinha Mercante, nas instalações da empresa 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 ao contrabando e descaminho durante o período hostil. Enquanto isso, a Marinha de Guerra poderia, de fato, deixar as ações subsidiárias e combater como as grandes Marinhas da época.

Os crimes percebidos nas águas brasileiras foram abarcados 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 tivemos um novo RTM para as Capitânicas dos Portos, atuando como Polícia Naval e Patrulha Costeira, na segurança nacional, ambas atividades abrangendo todas as águas em que o País exercia algum grau de soberania.

Ainda sob alarme com a questão fronteiriça entre os nossos vizinhos, expressa pela guerra entre Peru e Equador, a qual resultou que o Peru deixasse de fazer fronteira com o Brasil, foi criado o Comando Naval do Amazonas, a fim de policiar as águas locais em 1941, além da Comis-

são de Marinha Mercante, 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 Segunda Guerra Mundial, após uma série de navios mercantes nacionais terem sido alvos de ataques do submarino alemão *U-507*, foi emitido o decreto-lei relativo à reserva naval a ser utilizada para a defesa naval da Nação (tripulações armadas), a bordo de navios militares, suprimindo as baixas do pessoal da ativa. Mas isso somente nos casos de emergência, para não atrapalhar o tráfego mercantil.

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 instituiu 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 decretada a instituição da Polícia Marítima no período de guerra, em que lanchas do serviço de saúde dos portos faziam o policiamento, cabendo ao pessoal de Marinha Mercante a vigilância do litoral.

Na ausência de homens para patrulhar nossas águas, fosse em relação 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 –, órgão responsável pela Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras.

Em 1946, foram criados os Centros de Instrução de Oficiais da Reserva da Marinha (Ciorm), embaixados na carência de oficiais civis brasileiros adestrados e com tempo de mar suficiente para comandar. Este foi 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 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 que 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, uma forma de defender nossas águas, antes com práticos em escunas armadas, depois com o Regulamento do Tráfego Marítimo, definindo o termo Polícia Naval e quem faria essa patrulha, pois na época ainda não tínhamos a extensão marítima que temos hoje. Eram apenas três milhas de distância, ou 5.556 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, no Porto de Santos (o maior porto da época), oriunda 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. 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 Guerra Mundial, 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 pessoal suficiente para suprir o tráfego mercantil e ainda substituir ou complementar o efetivo nos navios de guerra. O policiamento das águas foi feito por navios mercantes com oficiais licenciados para operar como Polícia Naval.

Os termos 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 uma solução homogênea que satisfizesse a todos os envolvidos. Com isso, na Constituição Federal de 1934 vigoraram os termos Polícia Marítima e Polícia Portuária, mas não 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, independentemente do nível gerencial de Nação ou estadual, ficando muito suscetível ao poder e à vontade dos senhores representantes do povo. Só a partir de 1930 foi percebida a complexidade que envolvia todo o ambiente marítimo e seu tráfego, com a criação da Diretoria de Marinha Mercante. A figura a seguir mostra como foram surgindo esses atores.



Figura 1 – Mapa cronológico dos atores do policiamento aquaviário brasileiro
 Fonte: Compilação da autora

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
 <PODER MARÍTIMO>; Autoridade Marítima; Polícia Marítima; Polícia Naval;
 Tráfego Marítimo;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AQUINO, Alberto Pereira de (Org.). *História da Marinha Mercante brasileira*. 2ª ed., v. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2019.
- ARANTES, Marcus Vinícius de Lima. *O torpedo – o terror no Atlântico*. Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2012.
- BESKOW, Gabriela Carames. “A modernização da Marinha brasileira no início do século XX na visão da imprensa: os jornais *O Paiz* e *Correio da Manhã*”. *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. V.10; n. 20; p. 50-51,55-69; dez. 2014.
- BRAGA, Cláudio da Costa. *1910 – O fim da Chibata – Vítimas ou Algozes*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2010.
- CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil. Organização e Administração do Ministério da Marinha na República*. Funcep, v. 36, 1989.
- CONAPRA. *Conapra de 1808 a 2008: 200 anos de praticagem regulamentada no Brasil*. Rio de Janeiro: Conapra – Conselho Nacional de Praticagem, 2008.
- FLORES, Mário César. *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Coleção General Benício, v. 105. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército/Serviço de Documentação Geral da Marinha., 1972.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A reconciliação do Brasil com o mar*. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1976.
- 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.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *História Naval Brasileira*, Volume Quinto, Tomo IA. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. 1995.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *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.
- POLÍCIA FEDERAL. “A Polícia Federal”. In: *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.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição Política do Império do Brasil, elaborada por um Conselho de Estado e outorgada pelo Imperador D. Pedro I, em 25 de março de 1824.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Decreto nº 208, de 19 de fevereiro de 1890.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, 24 de fevereiro de 1891.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, 16 de julho de 1934.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, 10 de novembro de 1937.
- QUINTAS, Humberto; QUINTANS, Luiz Cesar. *A história do petróleo no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2010.
- RIBEIRO, Mozart Junqueira. “A importância da Marinha do Brasil no Pantanal”. *Revista Marítima Brasileira*, v. 138, n. 4/6, p. 9-30, 2018.
- RIO DE JANEIRO. Decreto nº 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*. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 2001.