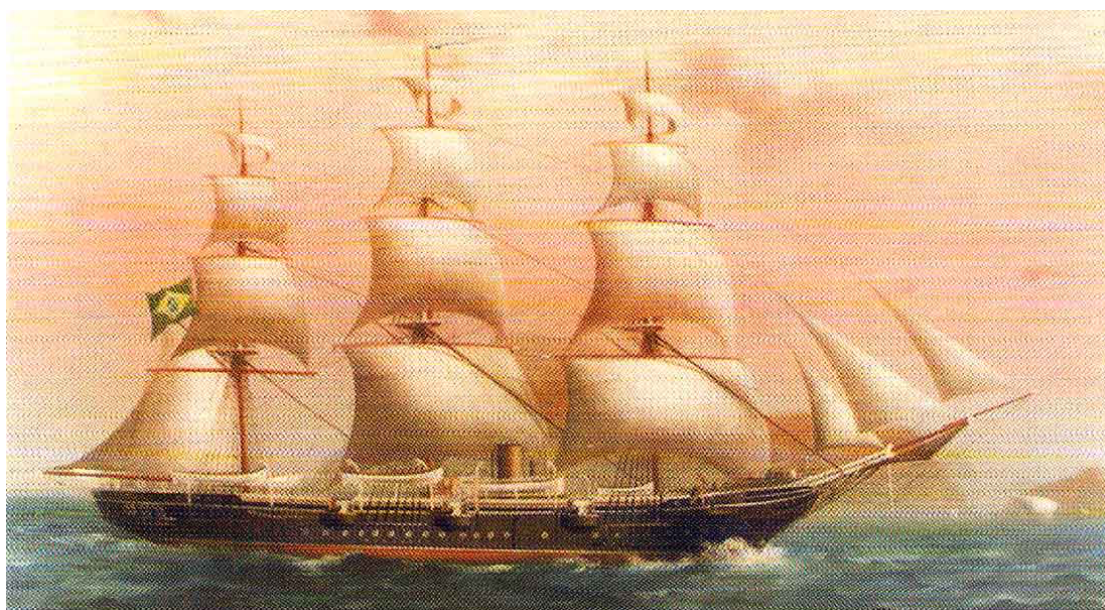


EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO, PARTE I: 1808-1945

Por Mannom Costa*



Cruzador Almirante Barroso, 1880-1893 (Imagem: SRPM – Serviço de Relações Públicas da Marinha do Brasil).

O policiamento das águas nacionais, ora visto como Defesa, ora como Segurança Pública, com o passar dos anos se tornou mais complexo com mais órgãos atuando como polícia do meio aquático. Este primeiro artigo de uma série de três, aborda o período de 1808-1944 e relata como surgiram os atores do policiamento das águas brasileiras, desde a Independência até a segunda fase da República.

INTRODUÇÃO

O policiamento das águas litorâneas brasileiras foi criado 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 sofre diversas influências, em especial da Autoridade Marítima e, por conseguinte, da Marinha do Brasil, sendo 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 se conheça o esforço dos homens do mar para proteger nossos mares, sob o ponto de vista de um deles, um mercante. O presente artigo é dividido em três partes – Brasil Império (1808 a 1893), República Velha (1889-1930) e A Era Vargas (1930-1945) –, finalizado com uma análise qualitativa. As informações

para o trabalho foram obtidas nas legislações dos períodos informados e em livros de história sobre as Marinhas de Guerra e Mercante, além da Academia da Polícia Federal.

POLICIAMENTO DAS ÁGUAS BRASILEIRAS NO BRASIL IMPÉRIO (1808-1889)

Como resquícios do Brasil Colônia, desde 1803 os práticos do Maranhão e do Pará tripulavam escunas armadas para patrulhar nossas águas. Com certidão do Conselho do Almirantado Português, alunos civis eram admitidos no serviço da Marinha Real.

Em sua formação a 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 ocorrido 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 nossas águas. A função do nosso poder naval era a proteção do tráfego marítimo e do litoral contra os ataques de corsários inimigos, impedindo a ação de tais embarcações para adentrar ou sair dos portos, romper bloqueios navais em Montevideu e preservar o livre fluxo dos navios mercantes.

Os filhos da Pátria só eram aceitos na marinhagem da recém-criada frota, se fossem “bem apadrinhados”, portanto adotava-se o expediente de contratar estrangeiros – ingleses e portugueses. Nosso adestramento naval baseou-se na Marinha inglesa, já que muitos de seus oficiais e praças aqui permaneceram e, com isso, adquirimos sua doutrina, tradição e prática. A primeira Constituição Nacional, datada em 1824, não menciona policiamento do mar territorial ou a segurança das fronteiras.

Do início da formação da Armada nacional até a primeira reforma da Instituição Educacional da Marinha, entramos em guerras e conflitos armados referentes aos portos e ao comércio de importação e exportação, tais 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 sua 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 passou por sua primeira reforma, como fator importante para a análise da conjuntura, em que se tentava formar uma educação militar com admissão de 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 seu meio aquático.

A primeira aparição do termo “Polícia” ocorreu no decreto nº 447/1846, com o regulamento de criação das Capitânias dos Portos, o qual ora menciona o termo “Polícia Naval do Porto”, ora “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 fazendo em 1850, estabelecendo o limite de três milhas marítimas, que era o alcance máximo em que o 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, servindo 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 na época, a marinha recomendada só poderia ser de cabotagem, porque tínhamos um comércio marítimo limitado e não oferecíamos uma navegação internacional com grande volume de negócios. Não havia a ambição de ampliar a Marinha de Guerra para resguardar o comércio de longo curso, deixando-a à sombra da Marinha de Comércio e, com isso, a primeira se atrofiou pelas limitações de navegação da segunda, com ambas à mercê da política.

O governo, sob a chefia do Barão do Rio Branco, por meio de um regulamento de 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, embarcações civis e estabelecimentos nacionais de construção naval, além de coordenar o embarque de guardas-marinha nos vapores para aprendizado da arte marinha. A Lei 2.348 daquele ano estabelecia 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 respondia por 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 no tráfico de escravos. Dois anos mais tarde, criou-se a Flotilha do Mato Grosso, em decorrência da Guerra do Paraguai, e o país viveu a experiência dos males resultantes de um deficiente aparelhamento marítimo.

PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930)

A República foi instituída em 1889, e com a mudança de regime governamental veio a disputa de novos atores políticos pelo poder e uma forte crise econômica (Crise do Encilhamento). Com intenção de ampliar e favorecer a transformação da navegação marítima, a Marinha de Guerra e o Exército, sob comando do Marechal

Manoel Deodoro da Fonseca, e o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, ao qual a Marinha Mercante era vinculada, 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”, 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 para administrar 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 legislarem 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 (maior porto de exportação de café), a partir do decreto nº 121/1892, que a subordinava à repartição central de Polícia do Estado e definia sua composição por mercantes com patentes de patrões e remeiros. Posteriormente, a criação de uma Polícia do Porto por outro órgão que não a Marinha, juntamente com a formação política influenciada pelas oligarquias de São Paulo e Minas Gerais, na época causou descontentamento no ambiente naval, o que acabou por gerar a Primeira Revolta da Armada.

O almirante Jaceguay, no comando da frota mercante brasileira, tinha planos de uma navegação com militares como parte da tripulação dos vapores, assim embarcando parte do armamento para casos de conflitos, como meio de aumentar o Poder Naval Brasileiro, repousando numa maior Reserva Naval, buscando 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, face à insatisfação com o governo. A manifestação com sentimento de inferioridade deu lugar a uma sensível hipertrofia de espírito de classe e reação à dominação militar do 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 nos níveis operacional e estratégico, sendo negado qualquer crescimento, renovação ou progresso, e assim as marinhas (de comércio e de guerra) foram recriminadas, mesmo afetando a economia e a defesa do território. Nesse cenário, ao assumir a pasta da Marinha, o almirante 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 para praticar e complementar sua formação, principalmente em viagens do estado do Amazonas até Rosário, na Argentina. Esse fato mostra a importância das companhias de navegação fluviais para a Amazônia, não apenas no sentido de integração e dinamismo da economia regional, mas também no 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 dos rios nacionais.

No início de 1900, foi criada a Inspetoria Geral da navegação, subordinada não ao Ministério da Guerra (exército e marinha), mas ao Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, cabendo 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 Buarque & Cia. Nesse interim, houve a Revolta dos Marinheiros, também conhecida como Revolta da Chibata, que corroborou a má imagem pública dos homens do mar.

No final do primeiro decênio, houve uma reorganização da Capitania dos Portos do Distrito Federal (até então a capital era o Rio de Janeiro), criando a Inspetoria dos Portos, instituindo como parte das atividades da Polícia Naval, a proteção do tráfego marítimo, e regulamentando a alteração da formação de pilotos fluviais e maquinistas na região do Amazonas pela Escola de Marinha Mercante, apesar de a Escola Naval no Rio de Janeiro continuar como instituição formadora de diretrizes militares e civis par o 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, face ao receio de novas rebeliões. No contexto estadual, em 1911 e 1915 São Paulo reorganizou a Polícia Marítima subordinada ao Secretário da justiça e estabelecendo sua composição por pessoal com formação em ciências náuticas.

O Ministro das Relações Exteriores, Barão de Rio Branco, atuou de 1902 a 1912 como 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 amazônica. Fundamentado no pensamento de Lorde Cochrane (1775-1860), que, por meio de sua experiência, havia apresentado ao governo imperial comentários pertinentes à formulação da Política Naval Brasileira. Com extraordinária percepção, Cochrane dizia que o princípio brasileiro seria apenas travar guerras de caráter defensivo, com 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, 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, estabelecendo seu poder de Polícia Naval nas águas brasileiras.

O “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, estabelecendo a possibilidade de mobilização nacional da Marinha Mercante, já preparando o ambiente para uma possível crise militar internacional. Nessa época, atores externos estavam em conflito, desde julho de 1914, na Primeira Guerra Mundial.

O pensamento do ministro era embarcar o maior número de oficiais da Marinha nos navios do Lloyd Brasileiro, por tempo indeterminado, devendo ser feito o embarque por turmas, aproveitando para ministrar instrução militar às guarnições dos navios mercantes. Como recíproca, aprenderiam sobre navegação e facilitaria a navegação de cabotagem em todos os pontos da nossa extensa costa, o que não se podia ser feito com navios da Marinha devido à dificuldade em se obter verba para operações dos navios de guerra, em face da aguda situação financeira do país. Assim, nossas águas foram policiadas pelos mesmos navios mercantes nas duas corporações.

A Marinha Mercante nacional não estava estruturada de forma sólida na Primeira Grande Guerra, mal chegando a suprir as necessidades do tempo de guerra, sendo impossível encontrar reservas de pessoal que pudesse ser cedido à Marinha de Guerra sem graves prejuízos aos serviços que competiam à frota mercante durante o período de hostilidades. Durante esses tempos difíceis, a Marinha americana ficou a cargo de batalhas em alto mar, os combates mais ostensivos; já o Brasil, sem equipamento bélico de grande monta, relegou a Marinha brasileira, devido às suas poucas embarcações, a ações subsidiárias, tais como proteção de comboios mercantes e a guarda das linhas de comunicação mercantil. Uma consequência da influência do pensamento inglês sobre o Poder Naval Sul-americano foi uma guerra regional, de caráter apenas defensivo, tornando verdadeiros os comentários de Lorde Cochrane.

Nos anos seguintes ao término do conflito, 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 uma política marítima difusa, foram muitas vezes nocivos aos interesses nacionais.

É importante, para entendimento da postura naval brasileira no período pós-guerra, fazer uma análise do drama vivido por aqueles cuja tarefa era 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 abastecimento do norte e 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 o problema da falta de homens mercantes para o contínuo trabalho embarcado e para servir a ambas as Marinhas. Era preciso uma adequação à nossa grandeza econômica e territorial. O policiamento ainda era feito com navios mercantes armados, com oficiais militares em licença do serviço ativo para manter a proteção do tráfego marítimo, e a polícia naval com embarcações oficiais da Marinha.

Em 1924, o decreto 16.486 regulamentou 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, lagos e canais, inscritos na reserva naval, além do balizamento de portos, rios, lagos e canais.

No Porto de Santos foi criada a Inspetoria de Polícia Marítima, sob ordens da Delegacia de Polícia Marítima, composta por mercantes. No final dos anos 1920, foi feita uma reorganização para regulamentar os transportes marítimos e normatizar o conhecimento do transporte de mercadorias.

REPÚBLICA NA ERA VARGAS (1930-1945)

O governo provisório, constituído por republicanos com diferentes formações e interpretações contraditórias da legislação, caracterizou-se por sérios conflitos ao tentar homogeneizar soluções. Com a Constituição de 1891 cancelada e o Congresso Nacional fechado desde outubro de 1930, o Chefe do Governo, em uma tentativa de alavancar a economia do país, criou a Diretoria da Marinha Mercante, no intuito de não haver 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. Levando em consideração que grande parte da natureza dos serviços tinha correlação com a Marinha de Guerra, sob o ponto de vista de Defesa, 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 três para seis milhas. No entanto, a

Conferência de Haia de 1930 não conseguiu alcançar um 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 e de passageiros *Baden*, na Baía da Guanabara.

No entanto, 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 *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 se tratar de um navio estrangeiro. Na inexistência de uma corte marítima no Brasil, o caso foi julgado por um tribunal marítimo alemão – país de origem do navio. O veredito do Tribunal Marítimo de Hamburgo foi que a Fortaleza de Santa Cruz teria sido negligente.

Foi um momento de reformulação política e da possibilidade de reestruturação de órgãos e ministérios, aliado aos fatos recentes da navegação no Brasil, incluindo como destaque o caso do *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 em 1931, além do Conselho da Marinha Mercante (CMM), estabelecendo que a Polícia Naval era competência da Marinha, e colocando a Polícia Aduaneira como parte do Ministério da Fazenda e a Polícia Marítima subordinada ao Ministério da Justiça.

No inverno seguinte, ocorreu o incidente conhecido como Questão Letícia, entre o Peru e a Colômbia, que teve como objeto o controle de uma área do extremo sul do território colombiano fronteiriço ao Peru e ao Brasil, onde 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 englobando as Relações Exteriores e o policiamento naval nas águas adjacentes aos territórios. Ainda em 1932, a criação do Fundo Naval foi um impulso para a renovação de material flutuante da Marinha de Guerra, resultado da apreensão com as situações vividas na época.

Os recursos alocados pelo governo federal à Marinha, expressos em percentual da despesa geral da União, foram diminuindo de ano para ano, conforme se reduzia o medo e aumentava o período de paz ou entre conflitos. Isso se deu não obstante o fato de que se mantiveram numerosos os encargos atribuídos à Marinha em áreas não diretamente vinculadas 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 serviços não relacionados diretamente à Defesa e à Segurança, 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, com a Polícia Marítima e Portuária sob competência da União, sem prejuízo dos serviços policiais dos Estados. Ela não menciona mais o termo Polícia Naval e, no mesmo ano, é extinta a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro e o ensino volta a ocorrer 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 1935 reformulou o Regulamento para as Capitânicas dos Portos ou, como era chamado, Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM). Esse texto já contemplava a Polícia Naval, a Polícia Marítima e a Alfândega como atores diferentes sob diferentes órgãos ministeriais.

No relatório de 1935, volta-se a tratar do assunto naval em termos de serviços esparsos pela costa e rios, que deveriam ser agrupados sob a autoridade de um pequeno número de chefes autônomos e se 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 de paz (fiscalização), viria ainda descentralizar providências que atrapalhavam a administração. 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 tiveram início 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 segurança das fronteiras, sem mencionar 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 desde 1º de setembro de 1939 e com o receio pelo histórico da Marinha Mercante brasileira na última 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 país entrasse em guerra, com intenção de controle do tráfego marítimo e manutenção da frota mercantil, e com metas de policiamento na repressão, contrabando e descaminho durante o período de hostilidades, para que a Marinha de Guerra pudesse, de fato, deixar de lado ações subsidiárias e efetivamente combater como as grandes marinhas da época.

Os crimes ocorridos em águas brasileiras foram cobertos pelo Código Penal de 1940 nos artigos 261 e 334, porém ainda 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, 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 fronteira entre nossos vizinhos, pela guerra Perúvio-equatoriana, na qual o Peru deixou de fazer fronteira com o Brasil, foi

criado o Comando Naval do Amazonas para policias as águas locais em 1941, além da Comissão de Marinha Mercante (CMM) como órgão regulador 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 uma série de navios mercantes nacionais terem sido alvos de ataques do submarino alemão U-507, é emitido o decreto-lei destinando a Reserva Naval para a Defesa Naval da Nação (tripulações armadas) apenas em casos de emergência, para não atrapalhar o tráfego mercantil, a bordo de navios militares, suprimindo 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 pela Declaração do Panamá aprovada em setembro de 1939, que instituía uma zona neutra nas Américas e propunha medidas para defesa territorial do comércio e da navegação. Já no segundo ano da década de 1940, foi decretada a criação da Polícia Marítima no período de guerra, com lanchas do serviço de saúde dos portos fazendo o policiamento, e cabendo ao pessoal da Marinha Mercante 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 como Polícia Federal e responsável pela 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. 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 postos de comando), já que Oficiais Superiores da ativa da Marinha de Guerra tiveram que ser alocados para comandar os navios mercantes durante a Segunda Grande Guerra, com as patentes de Capitão de Mar e Guerra e Capitão de Fragata sendo arrolados, respectivamente, como Capitão de Longo Curso e Capitão de Cabotagem.

ANÁLISE QUALITATIVA

O ato de proteção de nossas águas esteve à mercê da política reinante no momento. No início, mesmo com a Armada brasileira, eram oficiais estrangeiros que comandavam o policiamento, pois até 1839 poucos brasileiros natos ingressavam na Academia Real. A primeira Constituição Brasileira não menciona o ato de proteger o território aquático. A Marinha Real buscou, então, formas de defender nossas águas, primeiro com práticos em escunas armadas, depois com o Regulamento do Tráfego Marítimo estabelecendo a definição do termo Polícia Naval e quem faria essa patrulha, pois ainda não tínhamos a extensão marítima de hoje, eram apenas três milhas, ou 5.556 quilômetros fora da linha de terra.

Com a disputa de poder entre oligarquias paulistas e mineiras contra o restante da nação, surge em São Paulo, no porto de Santos, o maior da época, oriundo das flutuações políticas e divergências pelo poder, a Polícia do Porto de Santos,

causando desconforto entre os navais, que permaneceram como Polícia Naval e adestrando o pessoal de Marinha do Comércio para proteção armada dos paquetes, sendo chamados como Guarda Nacional do Mar, uma tropa auxiliar da Marinha.

O setor político procurou separar o RTM da legislação vigente e conforme leis e decretos foram sendo criados, a instituição marítima teve que se adequar e reformular os RTM periodicamente, não pela falta de acurácia, mas 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 pessoal 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 Polícia Naval, Polícia Marítima e Polícia Aduaneira no Porto surgiram via 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 CF 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.

Podemos perceber que, em pouco mais de um século, as águas brasileiras foram apresentadas a mais de dez atores, independente de nível gerencial nacional ou estadual, porém muito suscetível ao poder e vontade dos representantes do povo. Só a partir de 1930 foi considerada a complexidade que envolvia todo ambiente marítimo e seu tráfego, com a criação da Diretoria de Marinha Mercante. A FIGURA 1 mostra como estes atores foram surgindo ao longo do tempo.

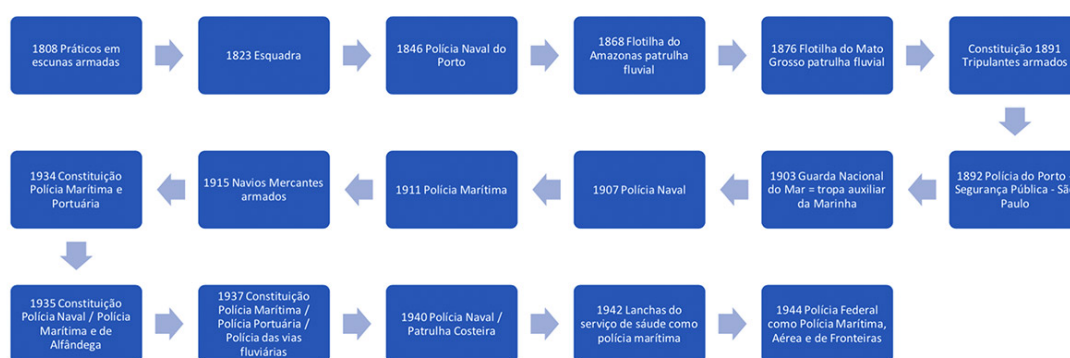


FIGURA 1: Mapa cronológico dos atores do policiamento aquaviário brasileiro (Compilação da autora com dados cronológicos a partir das informações obtidas para construção do artigo).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Marcus Vinícius de Lima. *O torpedo: O terror no Atlântico*. Livre Expressão. 2012.

BESKOW, Gabriela Carames. *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*. Revista Navigator 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.

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.). 2ª ed. v.1 SDM Serviço de Diretoria da Marinha. 2019.

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

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

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.

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.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Decreto número 208, 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, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. *A importância da Marinha do Brasil no Pantanal*. Revista Marítima Brasileira, v. 138, nº 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.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL. 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.

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

**Mannom Costa é graduada em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) no Rio de Janeiro em 2010. Fez sua praticagem na Norsul, no extinto navio graneleiro Norsul Santos (transporte de Bauxita na linha dos Macacos). Especializou-se em Posicionamento Dinâmico e ingressou no ramo Offshore. Em 2019 fez o curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Náutica, em Belém-PA, ascendendo à categoria de Capitão de Cabotagem. É autora do livro “A Origem das Leis, Regulamentos e Normas que Regem a Marinha Mercante”.*
