



# O SEXTANTE

Centro dos Capitães da Marinha Mercante



INFORMATIVO MENSAL 31 / 07 / 2021—ANO —4— Edição 45 *ON LINE*

Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa

# NOSSO PAÍS, NOSSA BANDEIRA!

Cred..imagem Bandeira:  
Wikipedia



Cred. imagem de fundo:  
Pinterest



Cred. Imagem navio: Transpetro

# O MAR É NOSSO COMPROMISSO

“Navigare necesse est”

<b>CCMM -Diretoria</b>	2
<b>Responsabilidades dos nossos colaboradores</b>	2
<b>Nossa Capa - Nosso país, nossa bandeira</b>	3
<b>Missão e Valores do CCMM</b>	4
<b>Recesso do CCMM</b>	4
<b>Aniversariantes do mês de julho</b>	5
<b>Agenda do CCMM</b>	5
SOAMAR homenageia Almirante Ilques	5
Cerimônia em Memória aos Mortos em Guerra, da Marinha de Guerra e Marinha Mercante.	6
<b>NOTA DE FALECIMENTO - ION MARCOS MACHADO DA SILVEIRA</b>	8
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO</b>	8
Da cravação à soldagem	8
Orientação global contra pirataria para as companhias, comandantes e tripulantes (Parte 6)	13
<b>TRABALHO ACADÊMICO</b>	15
EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLÍCIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO PARTE I: 1808-1945.	15
<b>HISTÓRIAS DA MARINHA MERCANTE</b>	23
RAIMUNDA SEVERINA	23
<b>ERRATA</b>	25
<b>RECONSTRUÇÃO E RESTAURAÇÃO DO SITE DO CCMM</b>	25
<b>NOTAS INFORMATIVAS</b>	26
Estabelecimento de delegacia do CCMM em Itajaí-SC	26
Aos leitores - Pedido de opiniões e sugestões	26
Disponibilização de espaço para artigos e informações	26
Convite para novos sócios e associados	26
Acesso às dependências do CCMM	26
<b>Fale conosco</b>	26

**CCMM — DIRETORIA**

Presidente	CLC Alvaro José de Almeida Junior
1º Vice-Presidente	CLC Plínio Rodrigues Calenzo
2º Vice-Presidente	CLC Joselito Guerra de Andrade Câmara
Diretor Administrativo	CLC Horácio Alberto Duarte
Diretor Financeiro	CLC Lucival Gonçalves de Alcântara
Diretor de Com. Social	CLC Afonso de Almeida Corrêa
Diretor de Marketing	CLC Durval Menezes Gama
Diretor Procurador	CLC Raildo Viana do Nascimento Júnior
Diretor Jurídico	CLC Walter de Sá Leitão
Diretor Técnico	CMG Sérgio Silvan Brasileiro da Silva

**RESPONSABILIDADE DOS NOSSOS COLABORADORES**

**Os artigos contidos neste boletim são de exclusiva responsabilidade de seus autores e não expressam necessariamente a opinião do CCMM.**

## **NOSSO PAÍS, NOSSA BANDEIRA!**

*(Comodoro Alvaro José de Almeida Junior)*

O Brasil, terra de dimensões continentais como todos nós sabemos, com imenso potencial de recursos naturais ainda pouco explorados, em terra e no mar, necessários à utilização pela sua população e pelos povos de além-mar, sem dúvida alguma, tem que manter arvorada a sua bandeira em todos os modais de transporte em seus domínios - terra, mar e ar.

Cerca de 95% das riquezas produzidas no mundo são movimentadas pelo modal aquaviário. E o nosso país, como um grande exportador e importador que é, não está fora desse contexto. Pelo contrário, alinha-se nesse seguimento, sem contudo afastar-se dos demais,

O transporte do seu quinhão nessas riquezas, sob sua Bandeira – não Bandeira de Conveniência (BDC/FOC) – certamente criaria uma gigantesca economia, não só evitando ou reduzindo a evasão de divisas, mas principalmente trazendo grandes benefícios a nossa sociedade como um todo, através da geração de renda pela nossa população economicamente ativa, com efeito multiplicador na economia interna induzido pela aceleração da intensidade do consumo de bens e serviços, conseqüente elevação da produção interna e do equilíbrio no balanço de pagamentos. Poderíamos acrescentar a elevação do nível de bem-estar e segurança das tripulações, a prática de salários mais justos, entre outros, pela garantia do cumprimento das Convenções Internacionais, estabelecidas pela *IMO (International Maritime Organization)*.

O Comodoro Alvaro José de Almeida Junior e o CLC Alberto Pereira de Aquino em seus artigos “Bandeiras de Conveniência” e “Navios de Bandeira de Conveniência”, respectivamente, publicados na [edição 153 da nossa Revista Eletrônica](#), citam significativos inconvenientes da utilização dessa Bandeira.

Adicionalmente registramos abaixo o resumo do trabalho elaborado pelas Doutoras Carmen Lucia Sarmiento Pimenta <sup>[1]</sup> e Maria Fernanda Britto Neves <sup>[2]</sup> no “III Encontro de Internacionalização do CONPE-DI - MADRI” intitulado “[A INCONVENIÊNCIA DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA À LUZ DOS DIREITOS HUMANOS](#)”:

“Estabelecida num momento histórico mundial, a prática da bandeira de conveniência surgiu como uma solução econômica para o barateamento dos fretes navais, fomentando, assim, o tráfego e tráfico marítimos. Com o tempo, entretanto, percebeu-se que essa grande ideia traria, além de grande lucro financeiro, prejuízos para a humanidade, tanto de forma coletiva quanto individualizada. A adoção do uso das bandeiras de conveniência toca, quando se observa de forma mais apertada, ao trabalhador marítimo e, máxime, ao meio ambiente. Ofende a dignidade da pessoa humana em prol de um capitalismo voraz. O mundo não deixou de conhecer e discutir a forma como são tratados os inúmeros trabalhadores marítimos embarcados em navios que ostentam bandeira de conveniência. Porém, muito pouco se tem feito para coibir tal prática, sendo urgente e necessária a intervenção de órgãos nacionais e internacionais que visam à proteção da humanidade para que tal prática seja banida de nossos mares.”

Estas são as razões pelas quais os navios mercantes de empresas brasileiras devem arvorar o nosso Pavilhão Nacional.

**O CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante se mantém sempre firme no seu compromisso com o mar**

[1] Doutoranda em Direito Ambiental Internacional pela Universidade Católica de Santos – UNISANTOS (2015), Mestre em Direito Internacional pela UNISANTOS (2014). Pós-graduações *Lato Sensu* em Direito Marítimo e Portuário pela UNISANTOS (2014). Professora convidada das Pós-graduações em Direito Marítimo e Portuário da Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ, Universidade Católica de Santos/SP, Universidade Redentor/RJ e da Escola Superior de Advocacia - ESA da OAB/RJ. Vice-presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da 57ª Subseção da OAB/RJ. Atua na área de Direito Marítimo e Portuário e Direito do Mar. [carmen@matusalemmpimentaadv.com.br](mailto:carmen@matusalemmpimentaadv.com.br)

[2] Doutora em Direito Ambiental Internacional, Mestre em Gestão de Negócios, com linha de pesquisa em Meio Ambiente e Portos e graduada em Arquitetura pela Universidade Católica de Santos - UNISANTOS. Docente da UNISANTOS desde 2007, nos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Ambiental, Gestão de Portos e Administração de Empresas. Atua na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento Ambiental e Arquitetura Sustentável. [fbrittoneves@uol.com.br](mailto:fbrittoneves@uol.com.br)

## MISSÃO E VALORES DO CCMM



### MISSÃO

O Centro de Capitães da Marinha Mercante é dedicado a apoiar e fortalecer a Marinha Mercante do Brasil e a posição do Comandante, promovendo o intercâmbio de informações marítimas e compartilhando nossa experiência.

Estamos empenhados na promoção da segurança no mar, prevenção da poluição marítima, educação náutica, melhoria dos padrões de formação e no apoio à publicação de literatura profissional.

O CCMM monitora, comenta e toma posições sobre a legislação e regulamentações locais, estaduais, federais e internacionais atinentes à função de comando.



### VALORES

Promover uma Marinha Mercante ética, eficaz, eficiente e próspera, que seja de benefício máximo para a nação, os marítimos, armadores e sociedade;

Prestar um serviço de utilidade pública, expressando as opiniões profissionais consideradas dos Comandantes sobre questões marítimas;

Incentivar e promover avanços na educação náutica, padrões de treinamento e publicação de literatura profissional para o comandante brasileiro;

Promover ações de incremento sobre a importância da Marinha Mercante e do Comandante brasileiros.

## Recesso do CCMM

Conforme determinação da Diretoria do CCMM, devido à situação atual na cidade do Rio de Janeiro da pandemia do COVID 19, informamos que manteremos a interrupção das atividades do Centro dos Capitães até 31 de agosto de 2021. A secretaria continuará a funcionar na condição *home office* também durante este período, excetuando-se às terças-feiras, quando, somente o Primeiro Vice-Presidente, CLC Plínio Calenzo, e a secretária Cristina irão à sede do Centro dos Capitães. Qualquer alteração deste planejamento entraremos em contato.

Até lá, favor permanecer "em capa" nas suas casas.

Saudações marinheiras!

CLC Horácio Alberto Duarte  
Diretor Administrativo



## ANIVERSARIANTES DO MÊS DE JULHO

Mauro Tavares de Paula	02/07
Alexandre Magno de Andrade	06/07
Idalmir da Silva	06/07
Ronaldo Cevidanes Machado	06/07
Antônio Carlos Carvalho Calandrini Matos	09/07
Francisco Antônio Pereira	10/07
Afonso de Almeida Corrêa	11/07
Walter Albuquerque da Silva	13/07
Hugo de Oliveira Alcoforado	17/07
Vanessa Cunha dos Santos Sila	18/07
Rufino Ignácio Vera	30/07



O presidente do CCMM e seus diretores parabeni-  
zam a todos, desejando saúde, paz e prosperidade.  
Deus os abençoe.

### AGENDA DO CCMM

#### SOAMAR-RIO HOMENAGEIA O ALMIRANTE ILQUES

(CLC Plínio Rodrigues Calenzo)



Da esquerda para direita: Dr. José Antônio, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior e Comodoro Francisco Gondar

No dia 15 de julho a SOAMAR (Sociedade Amigos da Marinha) realizou um almoço em homenagem ao Exmo. Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, que atuou como comandante da Marinha de 2019 à 2021.

Estavam presentes no almoço, prestigiando o Almirante Ilques, ex-comandantes da Marinha, como o Almirante de Esquadra Eduardo Bacelar Leal Ferreira, atual presidente do conselho da Petrobras Ministros de Estado, autoridades navais, autoridades civis, e representantes de organizações civis que labutam no transporte marítimo brasileiro, dentre os quais destacam-se os representantes de classe (SINDMAR) e dos setores da armação, agenciamento marítimo e portos. O Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, Presidente do CCMM, foi representado pelo CLC Calenzo Primeiro Vice-Presidente, atendendo ao gentil convite recebido do presidente da SOAMAR-Rio, Dr. José Antônio.

Durante o almoço foi executado pela primeira vez um dobrado, composto pelo Comodoro Francisco Gondar, também um SOAMARINO e Conselheiro do CCMM, intitulado [Dobrado Almirante Ilques Barbosa Junior](#), executado pela banda dos FNs antes do início do almoço.

O CCMM congratula a SOAMAR Rio pela bela e merecida homenagem feita ao Almirante Ilques que tanto realizou em prol do Poder Marítimo Brasileiro e, por consequência, em prol da Marinha Mercante Nacional.

## Cerimônia em Memória aos Mortos em Guerra, da Marinha de Guerra e Marinha Mercante.

(CLC Joselito Guerra de Andrade Câmara)



Comandante da Marinha, AE. Garnier, em Continência aos nossos heróis.



Momento da homenagem aos mortos da Marinha em guerra.

O Comando do 1º Distrito Naval realizou, no dia 21 de julho, a Cerimônia em Memória aos Mortos da Marinha em Guerra, no Mausoléu do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Rio de Janeiro (RJ). A data faz alusão ao afundamento da Corveta “Camaquã” e homenageia todos os marinheiros que perderam suas vidas no mar durante os conflitos que o Brasil participou. A solenidade foi presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos.

Durante a cerimônia, o Comandante da Marinha falou sobre o valor da data para a Força. “Os marinheiros de hoje prestam uma justa homenagem aos heróis do passado, que no cumprimento do dever sacrificaram as próprias vidas, defendendo o Brasil no mar. Muitos desses bravos marinheiros pereceram em rios e oceanos longínquos, sem direito a um túmulo, onde amigos e familiares pudessem chorar a saudade. Por isso, em suas memórias, todos os anos lançamos, dos nossos navios, flores ao mar. Jamais serão esquecidos!”

Em alocação por vídeo, o Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, convidado pelo Comandante do 1º Distrito Naval a fazer o pronunciamento em nome da Marinha Mercante, destacou que as homenagens históricas trazem identidade e sentido a uma Nação. Para assistir, acesse:

<https://www.facebook.com/marinhaoficial/videos/1631415773729696>

Presencialmente o Comodoro Alvaro foi representado pelo 2º Vice-Presidente do CCMM, o Capitão de Longo Curso Joselito Guerra de Andrade Câmara.

Na ocasião, ocorreram o disparo de cargas de fuzilaria pelo destacamento de Honras Fúnebres do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro e as execuções da Marcha Fúnebre e do Toque de Silêncio. Também foram entoados os Toques de Alvorada e Vitória, seguidos da canção dos Combatentes da Segunda Guerra Mundial, simbolizando o reconhecimento eterno da Marinha por aqueles que se imortalizaram no mar a serviço da Pátria.

A solenidade contou com a presença de Chefes Navais, Ministro do Superior Tribunal Militar, membros do Almirantado, Almirantes, representantes do Exército, da Força Aérea, do Clube Naval, do Centro de Capitães da Marinha Mercante, da Sociedade de Amigos da Marinha, da Comunidade Marítima, de Escoteiros do Mar e dos Bombeiros Militares do Estado.

Abaixo, o pronunciamento integral do presidente do CCMM, Comodoro Alvaro José de Almeida Júnior:

“Exmo. Sr. Almirante de Esquadra Almir Garnier Santo, Comandante da Marinha, que preside esta cerimônia, em nome do qual cumprimento os senhores almirantes presentes, o representante da Mari-

nha Mercante e demais militares.

Felicito os heroicos veteranos e as pessoas que acompanham esta homenagem na Cripta da Saudade.

A memória histórica é capaz de trazer identidade e sentido a uma nação, compreender sua importância é valorizar heróis e fatos na construção de um país.

Por isso se faz necessária a presente homenagem aos marinheiros que com bravura cumpriram sua missão.

O Brasil participou de 3 guerras e venceu todas.

A primeira, contra o Paraguai, chamada Guerra da Tríplice Aliança, teve como motivação principal a apreensão do navio mercante Marquês de Olinda.

O conflito, que durou 6 anos, teve como marco a Batalha Naval de Riachuelo, sob o comando do Almirante Barroso, decisiva para a vitória de nosso país.

As palavras de incentivo aos seus comandados perduram até hoje: “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”.

Na Primeira Guerra Mundial, o torpedeamento do navio mercante *Macau* fez o Brasil declarar guerra à Alemanha, Áustria-Hungria, que lutavam contra os aliados.

O Brasil perdeu os navios mercantes torpedeados por submarinos inimigos e dezenas de tripulantes pereceram nos mares do hemisfério Norte.

Nossa participação na Primeira Guerra também ocorreu através do afretamento de 30 navios mercantes com tripulações brasileiras para a França.

Em 1917, a Marinha do Brasil enviou uma esquadra com 7 navios, denominada DNOG, que ficou sediada em Dakar para auxiliar os aliados naquele hemisfério.

A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi causada pelo torpedeamento de vários navios mercantes por submarinos alemães e italianos em plena costa brasileira e no exterior.

Os nossos inimigos torpedearam inclusive navios de passageiros.

No fim da Segunda Guerra, a Marinha Mercante contabilizou 32 navios torpedeados e centenas de heroicos tripulantes e passageiros que pereceram no mar.

A Marinha do Brasil, patrulhando a nossa costa e comboiando navios mercantes, perdeu os navios *Bahia*, *Camacã* e *Vital de Oliveira*, além de centenas de bravos marinheiros.

Todos os anos, na homenagem aos heróis brasileiros em guerras, cabe repetir a máxima: “Em túmulo de marinheiro não se cultivam flores e sim bravura e heroísmo”.

Neste momento difícil em que vivemos, quando o Brasil e o mundo se deparam com o inimigo cruel e traiçoeiro, a Marinha Mercante e a Marinha do Brasil, com os seus marinheiros e marinheiras, permanecem cumprindo sua missão.

Venceremos mais essa guerra.

Bravo Zulu ao Poder Marítimo!

Viva o Brasil!



Comodoro Alvaro, Presidente do CCMM

# † NOTA DE FALECIMENTO -1ON MARCOS MACHADO DA SILVEIRA †

(CLC Plínio R. Calenzo -Primeiro Vice-Presidente do CCMM)



★ 22/10/1960 – 02/07/2021 ★

O CCMM não tem por hábito a publicação de notas de falecimento de Oficiais da Marinha Mercante. Entretanto, no que se refere ao 1º Oficial de Náutica Marcos Machado da Silveira, o CCMM abre uma exceção à regra, uma vez que trata-se de Oficial que muito fez pela Marinha Mercante Nacional e que, por sua personalidade introspectiva, pouco se destacou em questões de relevância pessoal.

O 1º Oficial Marcos Machado da Silveira se formou na EFOMM/CIAGA em 1979 e iniciou sua carreira a bordo de navios graneleiros, passando para navios petroleiros e embarcações Off Shore, onde galgou ao cargo de Comandante. Posteriormente, se lançou ao mundo tecnológico e acadêmico, sempre com o viés na Marinha Mercante, onde concluiu com presteza diversas proezas, elevando a Marinha Mercante Brasileira a parâmetros internacionais

Destacamos abaixo alguns dos projetos do Marcos:

- Participou da construção e operação do primeiro simulador de manobra *full mission* no Brasil;
- Participou da empreitada que propiciou o primeiro curso de posicionamento dinâmico homologado no Brasil;
- Participou do desenvolvimento da primeira embarcação autônoma de bandeira brasileira;
- Desenvolveu a página eletrônica, museu virtual dos navios e portos brasileiros;
- Participou do projeto Colégio Militar da Marinha Mercante Barão de Mauá (incompleto);
- Participou do projeto da barca Museu da Marinha Mercante (incompleto);

Marcos foi agraciado com a Medalha do Mérito Marítimo em 2019, deixou um legado de boas ações e bons exemplos para a Marinha Mercante e por isso o CCMM presta essa devida homenagem póstuma ao 1ºON Marcos Machado da Silveira.

## TRANSPORTE MARÍTIMO

### DA CRAVAÇÃO À SOLDAGEM

(CLC Alberto Pereira de Aquino)

Quando o ferro e, posteriormente, o aço, substituíram a madeira como elementos principais, na construção naval, os rebites substituíram os parafusos e pregos, como meios de fixação das peças estruturais do casco dos navios



REBITES

O rebiteamento, também conhecida como cravação, exigia o emprego de muitos operários e tinha uma baixa produtividade.

A instalação de cada rebite exigia a utilização de três operários.

FORJA



MARTELO HIDRÁULICO

Por exemplo, para se fazer uma costura de uma junta sobreposta, um operário aquecia os rebites em uma pequena forja manual à carvão alimentada por uma ventoinha e, à medida que cada um rebite se tornava incandescente, ele o passava para um segundo operário que o introduzia no orifício existente na costura (junta) das chapas a serem unidas e escorava a cabeça do referido rebite, com um martelo hidráulico. Do outro lado, outro operário, com outro martelo hidráulico, martelava a ponta incandescente do rebite, até deixá-la na forma desejada, completando a cravação.

O "Titanic", que afundou em 1912, empregou três milhões de rebites pesando um total de 1.200 toneladas e utilizou, em sua construção, mais de 30.000 operários!



COSTURA COM REBITES

O sistema de construção naval empregando a cravação por rebites apresentava vantagens e desvantagens.

Sobre as possibilidades das costuras com rebites apresentarem defeitos, vale a pena conhecer os fatos que foram recentemente revelados.

Utilizando os modernos meios para recuperar restos de naufrágios, que hoje existem, foram recuperadas diversas partes do famoso "TITANIC".

Entre as peças recuperadas estavam diversos rebites e chapas de partes da carena do referido navio, dos quais foram retirados corpos de provas, para serem realizados ensaios metalográficos e mecânicos.

Os ensaios metalográficos podem ser realizados a olho nu ou com uma ampliação de até 50 vezes, que visa observar o aspecto da superfície de uma peça. após ser ela devidamente polida e atacada por um reagente.

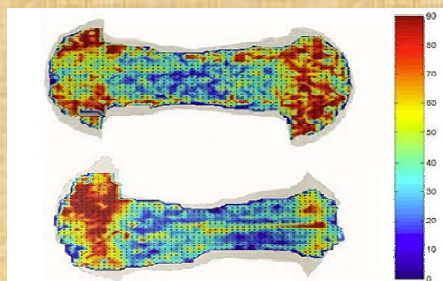
Através desse ensaio é possível retirar conclusões relacionadas à homogeneidade do material, a distribuição e natureza das falhas, a existência de impurezas, profundidade dos tratamentos térmicos, entre outras características.

Os ensaios mecânicos, por sua vez, são realizados para avaliar quais são os limites físicos do corpo de provas extraído da peça a ser testada. Podem ser ensaios não destrutivos e ensaios destrutivos.

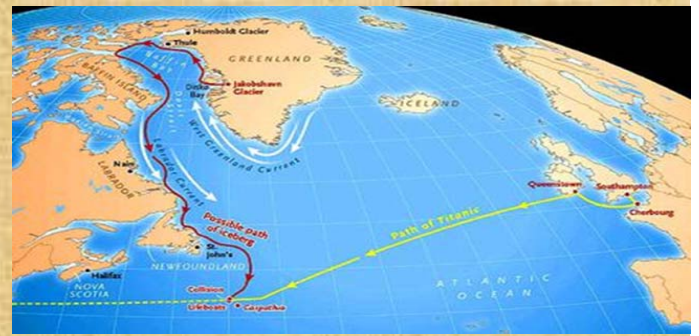
Os não destrutivos são: emissão acústica, radiografia, radioscopia, gamagrafia. ensaio visual, estanqueidade, líquido penetrante, partículas magnéticas e ultrassom.

Os ensaios destrutivos são: tração, compressão, dureza, dobramento e flexão.

Quanto aos rebites, os ensaios determinaram que o metal deles possuía três vezes a quantidade de escória que é hoje admitida.

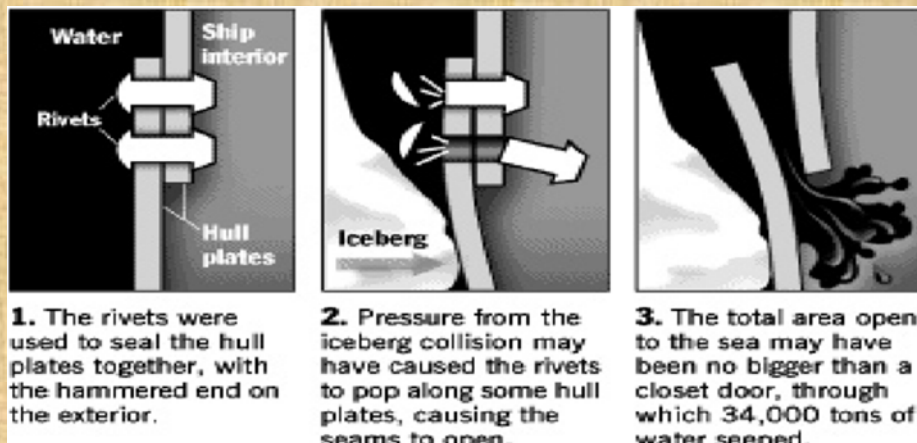


Essa escória tornava os rebites menos dúcteis e mais quebradiços do que eles deveriam ser quando expostos a temperaturas muito frias, como aquelas frequentemente encontradas nas águas do Atlântico Norte no inverno e na primavera, principalmente na área de ação da Corrente do Labrador.



MAPA DO LOCAL DO AFUNDAMENTO DO RMS "TITANIC"

Uma das hipóteses das causas do que levaram ao naufrágio do "TITANIC" teria sido a de que, na colisão contra o "iceberg", as cabeças dos rebites, da região do choque, fragilizadas pelo frio, se desprenderam do seu corpo, rompendo, em sucessão, as costuras de diversas chapas da carena, permitindo a entrada volumosa da água do mar, o que levou ao naufrágio do majestoso navio.



A cravação com rebites, na construção naval, foi empregada largamente até a Segunda Guerra Mundial, mas continuou em pequena escala, por algum tempo, do após guerra.

Foi o que aconteceu, por exemplo, com os navios da "classe nações" (os famosos "Bombas") encomendados pelo Lloyd Brasileiro, que foram construídos à partir de 1946, em dois países. A parte construída no Canadá foi toda executada no sistema de cravação, diferente da parte construída nos Estados Unidos, que foi de construção soldada.

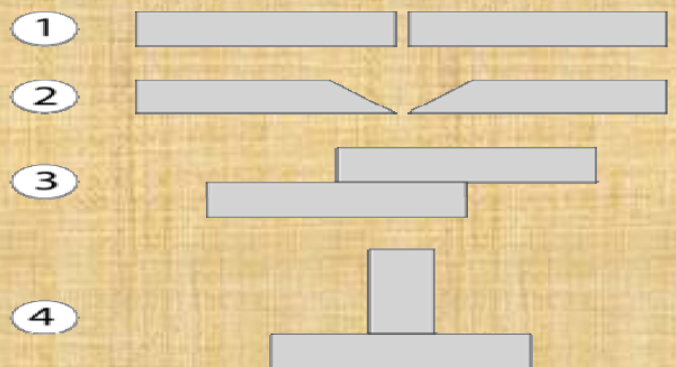


NAVIO CARGUEIRO "LOYD BRASIL"

## SOLDAGEM ELÉTRICA

Ao que consta, a soldagem manual elétrica, com eletrodo revestido, foi introduzida, na construção naval, nos anos de 1920.

O seu emprego aumentou gradualmente, ao longo dos anos



TIPOS DE JUNTAS SOLDADAS



JUNTA CHANFRADA EM "V" SOLDADA



SOLDADOR

Em 1941, quando a mobilização para a II GM estava em curso, os construtores navais empregavam a soldagem elétrica manual em combinação com a cravação de rebites.



A soldagem contribuiu para o aumento da produtividade na construção naval, possibilitando a construção de grandes blocos, fora da carreira, como aconteceu na construção dos navios das classes "LIBERTY" e "VICTORY".

Durante o período da II Guerra Mundial o método da soldagem dos cascos de navios apresentava alguns problemas técnicos, motivados pela necessidade de lançar ao mar maior tonelagem, do que aquela que era afundada pelos submarinos alemães. Isso fez com que alguns navios que saíam dos estaleiros apresentassem defeitos de soldagem, em peças importantes de sua estrutura. Essas falhas ocasionaram a perda de vários navios quando navegavam em mar grosso no Atlântico Norte. Outros navios sofreram serias avarias, quando estavam carregando ou descarregando nos portos.

A soldagem elétrica com eletrodo revestido, a mais empregada na construção naval da época, podia apresentar alguns dos seguintes defeitos:

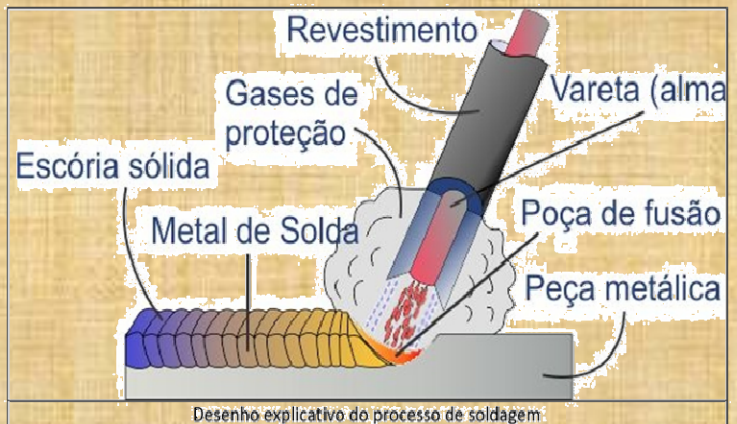
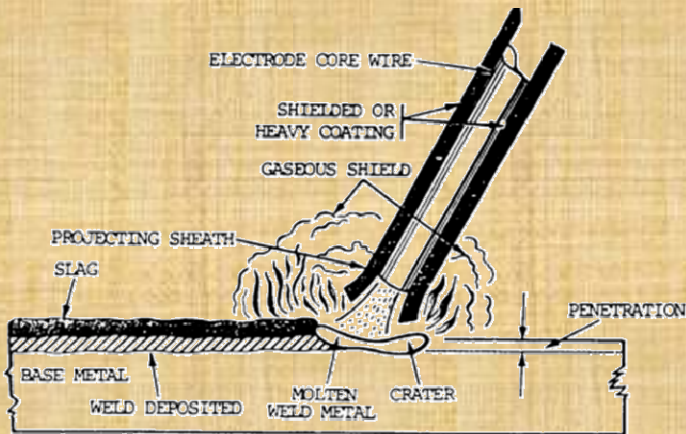
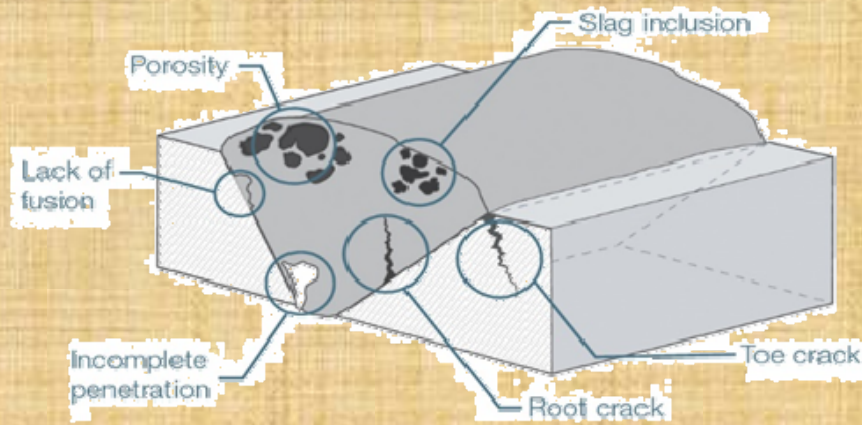
1. Trincas; Rachadura (Crack);
2. Porosidade (Porosity);
3. Mordedura (Undercut);
4. Falta de fusão (Lack of fusion) ;
5. Penetração incompleta (Incomplete penetration) ;
6. Inclusão de escória (Slag inclusion);
7. Respingo (Spatter).



NAVIO TIPO "LIBERTY" AVARIADO

Description	Cross-section of weld	Radiogram
Worm hole		
Linear Slag Inclusion -		
Gas Pore		
Porosity (Linear)		
Lack of side-wall fusion - (lack of root fusion)		
Lack of inter-rim fusion		
Longitudinal Crack		
Transverse Crack		
Radiating Cracks		

RADIOGRAFIA DOS DEFEITOS DE SOLDAGEM



A soldagem com eletrodo revestido é um processo manual realizado com o calor de um arco elétrico mantido entre a extremidade de um eletrodo metálico revestido e a peça metálica de trabalho.

O calor produzido pelo arco elétrico funde o metal, a alma do eletrodo e seu revestimento de fluxo. Os gases produzidos durante a decomposição do revestimento e a escória líquida protegem o metal de solda da contaminação atmosférica durante a solidificação.

Atualmente, além da soldagem a arco elétrico são utilizados outros tipos de soldagens, como:

1. Soldagem MIG/MAG;
2. Soldagem com ARAME TUBULAR;
3. Soldagem TIG;
4. Soldagem por FEIXE DE ELÉTRONS;
5. Soldagem a HIDROGÊNIO ATÔMICO;
6. Soldagem a ARCO DE PLASMA;
7. Soldagem por ARCO SUBMERSO;
8. Soldagem por OXIGÁS.

Para assegurar a qualidade de uma soldagem deve-se levar em conta os seguintes aspectos:

1. Qualidade do material;
2. Definição do processo;
3. Habilitação do soldador;
4. Eficiência do equipamento.

Para atender os critérios, acima mencionados, os estaleiros de construção naval possuem rigorosos controles de qualidade que, ao longo da construção dos cascos dos navios, evitam ou eliminam qualquer defeito constatados tanto por inspeção visual quanto por ensaios destrutivos e não destrutivos das soldagens executadas.

# ORIENTAÇÃO GLOBAL CONTRA PIRATARIA PARA AS COMPANHIAS, COMANDANTES E TRIPULANTES – PARTE 7.

## SEÇÃO 7 - MEDIDAS DE PROTEÇÃO DO NAVIO - SPM (CONTINUAÇÃO)



CLC Afonso de Almeida Corrêa

[diretor\\_comunicacaosocial@centrodoscapitães.org.br](mailto:diretor_comunicacaosocial@centrodoscapitães.org.br)

[correa.afonso@gmail.com](mailto:correa.afonso@gmail.com)

(21) 99410 - 2627



7.4.....

- Barras removíveis devem ser usadas próximas aos pontos de embarque de Práticos para que um navio não precise manipular grandes áreas antes da chegada aos portos.



- Os invasores podem ter acesso através de aberturas e vigias. A instalação das barras de aço nas janelas evitará isso mesmo que consigam quebrar o vidro.
- Os procedimentos para controlar o acesso às acomodações, espaços de máquinas e salas de loja devem ser divulgados para a tripulação e praticados antes da entrada na área de risco aumentado identificada na avaliação de riscos.



### 7.5 Barreiras físicas

Barreiras físicas devem ser utilizadas tanto quanto possível para dificultar o acesso aos navios;

- O arame farpado (também conhecido como fita farpada) cria uma barreira eficaz, mas apenas quando implantado com segurança. A seleção de arame farpado apropriado é importante, pois a qualidade (medida do arame e frequência de farpas) e tipo variam consideravelmente – o fio das lâminas ou farpas de baixa qualidade é menos eficaz.



- O arame farpado tipo concertina é recomendado, pois as espirais ligadas fazem dele a barreira mais eficaz.
- Qualquer barreira de arame deve ser construída com fio de alta tração, que é difícil de cortar com ferramentas manuais. Recomenda-se diâmetros de bobina de arame farpado concertina entre 730 mm ou 980 mm.

- Ao instalar o arame farpado, equipamentos de proteção individual para proteger mãos, braços e rostos devem ser usados. Mover arame farpado usando ganchos de arame em vez de mão reduz o risco de ferimentos. Recomenda-se que o arame farpado seja fornecido em seções mais curtas (por exemplo, seção de 10 m), pois é significativamente mais fácil e seguro de usar do que seções maiores que podem ser muito pesadas e desordenadas.
- Uma robusta barreira de arame farpado é particularmente efetiva se:
  - Construída externamente à estrutura do navio, isto é, pendendo.
  - Construído a partir de um rolo duplo de fio concertina – quanto mais voltas, mais eficaz é a barreira. A construção mínima recomendada é um único rolo de alta qualidade fixado firmemente à popa externamente à estrutura do navio.
  - Apropriadamente preso ao navio para evitar que os atacantes retirem o arame farpado. Deve-se considerar também a proteção do arame farpado com um cabo de aço através do arame farpado para evitar que ele seja desalojado.
  - O arame farpado deve ser mantido adequadamente para que não fique enferrujado, pois se torna mais fácil de ser rompido.
  - Dependendo da avaliação de risco, o uso de arame farpado na aproximação a um cais pode ser feito, mas não pode interferir nas operações de bordo. Trapas e buzinas devem ficar livres, e uma vez atracado, se ainda manipulado, o arame farpado não deve interferir nas operações portuárias; amarração/ corredores/carregamento/descarga. Os navios geralmente mantêm toda a área da popa com arame farpado durante todo o período de operações em áreas de risco aumentado indetificadas através da avaliação de riscos.



Outras barreiras têm se mostrado eficazes – desde pendurar obstáculos sobre as amuradas até proteção pendente especificamente projetada, que impede o embarque subindo sobre as bordas do navio.

*(Continua na próxima edição)*

Fonte: Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers (BIMCO, ICS, IFSMA, IGP&I, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERMANAGER and OCIMF).





## **Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos – PPGEM**

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

*(CCb Mannom Costa)*

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 de 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 surgiu 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 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 marinhagem da recém-criada frota. Só se fossem “bem apadrinha -

dos”... . 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, Novembro, 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; à 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 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. 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 marinha. 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 regulamentaram 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 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 (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 florianoista 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 Inspeção 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 empre-

sa 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 a 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 veredito 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 diminuindo 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 Capitânicas 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 equiparados 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 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 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 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 da 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.

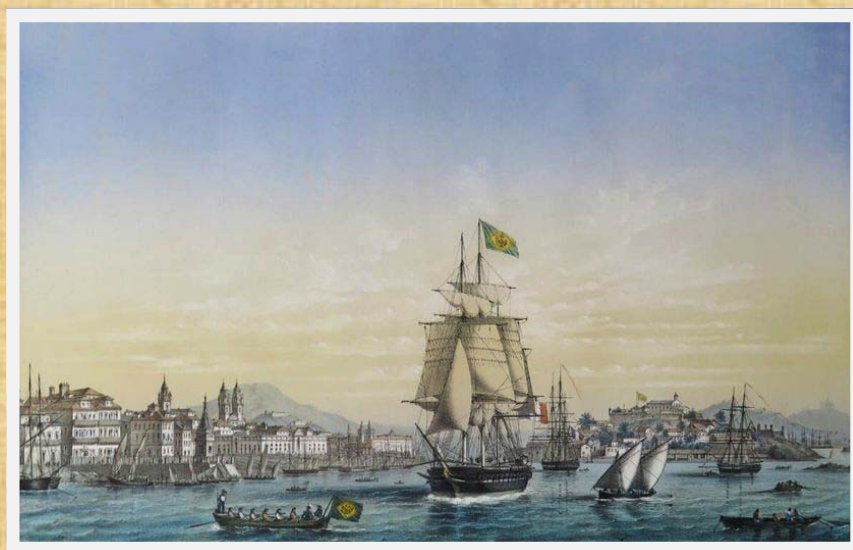
MARINHA, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da. Participação da Marinha no Ciclo Revolucionário dos anos 20 e 30, **Revista Marítima Brasileira**. v. 137, suplemento 2017, p. 250-266.

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.

PRESIDÊNCIA 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 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.

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



Navio da Armada Imperial na entrada da Baía de Guanabara - Gravura de Louis Le Breton, 1840.  
Crédito; Facebook, Brazil Imperial.

### RAIMUNDA SEVERINA

(Trecho extraído do livro “Marinheiras e Brejeiras V”, de autoria do Comodoro Francisco Gondar)  
(Comodoro Francisco Gondar)



Ilustração: Sérgio Rodrigues Piranguense

Um nome como esse nos remete às mulheres nordestinas, trabalhadoras e guerreiras, mas pergunto se é possível uma mulher ter esse nome e ser demasiadamente elegante, fina, sensual e bonita?

E você já teve conhecimento de uma noiva, um tanto confusa, que deixou o noivo no altar, na igreja, em frente aos convidados?

Ou já teve a oportunidade de ver mulheres em um bordel muito bem vestidas, altivas e elegantes, ao invés de trajes sumários e lingerie sensuais?

Se está curioso (a) então leia essa história interessante.

Nosso navio fazia a linha expressa para Europa e com frequência escalava em duas cidades do Nordeste, bem próximas, sendo que em uma delas vivia uma jovem linda que se chamava Raimunda Severina, filha de um político muito influente.

O nome Raimunda vinha da mãe e Severina da avó materna, contudo o nome não fazia a menor diferença, pois o que vale mesmo é o desenho feminino, como diz o marinheiro caipira.

O pai de Raimunda era político na cidade, ex delegado de polícia, valente, tipo Coronel manda chuva no bairro e também dono de um grande bordel na cidade, onde os marinheiros procuravam se divertir durante as estadias.

O que tinha de curioso nessa casa noturna não eram as garotas da noite, mas sim a austera e elegante presença de Raimunda Severina que não obstante ser filha do dono, não supervisionava e tampouco gerenciava os negócios do pai, mas acreditem, por opção, ela por simples prazer, relacionava-se com os clientes, à sua escolha e exigia deles um caro e suntuoso presente.

O pai de Raimunda sabia das investidas da filha na casa noturna, contudo se apresentava como um pai moderno, sem preconceitos e sobretudo entendia que sua filha Raimunda, adulta e emancipada, era dona de seu nariz.

Os presentes de uma noite com Raimunda Severina, dependendo de sua necessidade e do cliente premiado, variavam entre um belo vestido já encomendado, roupas de *griffe*, uma alta conta de luz, um condomínio, até uma passagem aérea e outros.

E assim, em toda estadia do navio, algum oficial do navio se engraçava com Raimunda Severina em contrapartida pagava um preço alto pelo seu entusiasmo.

Como a vida sempre nos prega surpresas, Raimunda Severina se apaixonou por um oficial de nosso navio. e não tardou em marcar um casamento na próxima escala.. Os tripulantes todos apoiaram o colega. O pai de Raimunda também. A pequena cidade soube do casamento e até as meninas do bordel apoiaram muito, pois com a Raimunda casada e sossegada não roubaria clientes.

O navio foi à Europa e regressou ao Brasil. Enfim chegou na cidade e atracou pela manhã e na mesma noite, a igreja toda enfeitada recebeu os convidados que lotaram o santuário e áreas afins. Até a bandeira do navio estava no altar.

Presentes à cerimonia: amigos da família, os mais chegados, parentes, marinheiros pecadores, quase toda tripulação, as meninas da zona, o pai da noiva com a madrasta, demais padrinhos, daminhas, o Padre para realizar o matrimônio e um juiz civil para realizar o casamento.

Tudo pronto. A música começa. Entram os padrinhos e em seguida o noivo. O nosso colega entrou ladeado pela enfermeira do navio e no momento mais aguardado, acompanhada do pai, entra Raimunda Severina de noiva e muito, muito linda. Parecia um conto de fadas.

Raimunda chega no altar é recebida com um beijo na testa pelo noivo. Todos atentos. O padre começa a falar. O juiz abriu o livro sobre a mesa e, de repente, Raimunda Severina, a noiva, surtou e largou o bouquet na mão do padre, deu um beijo demorado no noivo, pediu desculpas pelo seu gesto e disse que ainda não estava preparada para o casamento. Em seguida deu as costas para o altar, voltou-se para a saída e em passos muito apressados saiu pela porta da igreja.

Aquele gesto causou uma surpresa muito grande para todos e um grande aborrecimento ao pai de Raimunda que gastou um bom dinheiro para a festa. Todos ficaram tristes: O padre, os coroinhas, as daminhas, os convidados, padrinhos, funcionários, zeladores da igreja, também ficaram tristes, pois não esperavam essa atitude. Até o pipoqueiro da praça ficou decepcionado, mas como o marinheiro tem jeito para tudo, compadecidos do noivo, fomos todos para a casa noturna afogar as mágoas de um casamento que não se consolidou.

Foi de fato um dia interessante e atípico, pois o noivo chegou na cidade pela manhã, quase casou no mesmo dia e foi passar a noite na zona, sem a noiva, que desistiu do casamento. A festa do “quase casamento” foi transferida para a casa noturna com as bebidas, guloseimas e doces e principalmente o bolo de casamento.

Sim, o bolo de casamento foi parar na zona e as garotas que lá trabalhavam deixaram a igreja e foram diretamente para o bordel e elas estavam muito elegantes e muito bem vestidas, maquiadas e bem diferentes dos trajes sumários de lingerie e afins.

Dois dias depois deixamos o porto e o nosso navio continuou na linha por mais um tempo, contudo não vimos mais Raimunda na casa noturna, Soubemos mais tarde que ela deixou a cidade para estudar no exterior e parece por lá ficou, pois a pacata cidade nordestina agora no século XXI não conhece mais a Raimunda Severina, nossa grande protagonista dessa história.

Pelo menos de um detalhe soubemos. Raimunda Severina jamais se casou. De fato nasceu para ser livre

Fatos atípicos como este são privilégios de marinheiros que, viajam pelo mundo e escalam nos mais variados rincões dessa terra

Com essa breve história aprendemos também que grandes paradigmas podem ser facilmente quebrados, uma vez que não devemos associar nomes bonitos à beleza ou nomes nobres à inteligências e celebrações.

Quem sabe, tenhamos no futuro, um Zé da Silva como grande cientista premiado com o Nobel ou o Barreirinha como campeão mundial de clubes?



## ERRATA

Na edição 153 da nossa REVISTA ELETRÔNICA, de 30 / 06 / 2021, PÁGINA 7, no parágrafo intitulado “MEDALHA DO MÉRITO NAVAL”, leia-se “MEDALHA DO MÉRITO MARÍTIMO”.

## RECONSTRUÇÃO E RESTAURAÇÃO DO SITE DO CCMM

*(CLC Afonso de Almeida Corrêa)*

É com muito prazer e satisfação que comunicamos aos nossos sócios, associados e demais leitores, que estamos finalizando a reconstrução e restauração do nosso [site](#). Já estamos na fase de testes.

O responsável técnico, Sr. Paulo Antônio, nosso apoio em TI, não mediu esforços com suas habilidades, para nos oferecer uma ferramenta de fácil operação, segura como antes, mas agora pretendendo ser melhor,

Com cores novas e modernas, nova organização e funcionalidade, disponibiliza importantes links e matérias de interesse dos profissionais aquaviários, acadêmicos, estudantes, e outros ligados ao transporte marítimo.

Você pode agora se comunicar com o CCMM utilizando o WhatsApp diretamente pelo nosso [site](#).

Nossas mídias, são lá depositadas, e podem ser consultadas a qualquer momento. Ele guarda o nosso acervo cultural como um cofre aberto para benefício de todos.

Estamos tentando resgatar nossas mídias mais antigas, deste século e do século passado, para armazenar nesse cofre, e assim enriquecer e manter nosso acervo cultural, nossa riqueza.

Como falamos no primeiro parágrafo, estamos em fase de testes. Assim pedimos e agradecemos a todos que acessarem o nosso [site](#) que nos forneçam informações sobre eventuais dificuldades e falhas encontradas, ajudando-nos a melhorá-lo.

**VISITE NOSSO SITE!**

<http://centrodoscapitales.org.br/>



**ESTABELECIMENTO DE DELEGACIA DO CCMM EM ITAJAÍ - SC**

No dia primeiro de julho passado, foi criada mais uma Delegacia do CCMM, desta vez no porto de Itajaí/SC. Para sua gestão foi nomeado o CLC Orlando **Pastana** Marques.

O Centro dos Capitães apresenta ao Comandante Pastana suas boas vindas e votos de pleno sucesso na sua nova missão.

BEM VINDO, COMANDANTE PASTANA.

**Aos leitores - pedido de opiniões e sugestões**

As nossas mídias são dinâmicas. A cada edição procuramos incrementar inovações, que esperamos sejam para melhor. Por isso as opiniões e sugestões dos nossos leitores são muito importantes, e gostaríamos de recebê-las. Pedimos que as enviem para os endereços constantes da seção “Fale conosco”, aqui repetidos. Serão sempre bem vindas.

[contato@centrodoscapiates.org.br](mailto:contato@centrodoscapiates.org.br)  
[diretor\\_comunicacaosocial@centrodoscapiates.org.br](mailto:diretor_comunicacaosocial@centrodoscapiates.org.br)

**Disponibilização de espaço para artigos e informações**

Reservamos espaços para os nossos sócios e associados publicarem artigos técnicos, notícias e informações de interesse da nossa comunidade, que poderão ser enviadas para os endereços constantes da coluna “Fale Conosco”.

**Convite para novos sócios e associados**

O CCMM está aceitando novos sócios e associados e convida seus membros a fazerem suas indicações. O formulário da proposta poderá ser solicitado por telefone, e-mail, diretamente em nossa sede e nas nossas delegacias em Belém e Manaus, ou obtido através do nosso site: <http://www.centrodoscapiates.org.br/associe-se/>

**ACESSO ÀS DEPENDÊNCIAS DO CCMM**

Devido a situação atípica que o país enfrenta, o CCMM continua em recesso, conforme informado na página 5, e por essa razão, não está recebendo nas suas instalações, seus sócios, associados e o público em geral.

Dentro do horário comercial, contatos poderão ser feitos pelo celular disponibilizado ou por e-mail, e, fora do expediente, com o Diretor de Comunicação Social, CLC Afonso de Almeida Corrêa, até às 21 horas inclusive sábados, domingos e feriados.

**FALE CONOSCO****SEDE RIO DE JANEIRO - RJ**

Avenida Rio Branco, 45, salas  
1907/1908, Centro, Rio de Janeiro-RJ, CEP: 20090-003

(21) 97510 5172  
(21) 2253 4623  
(21) 2518 1638  
(21) 99410 2627

[contato@centrodoscapiates.org.br](mailto:contato@centrodoscapiates.org.br)  
[presidência <presidencia@centrodoscapiates.org.br>](mailto:presidencia@centrodoscapiates.org.br)  
[diretor\\_comunicacaosocial@centrodoscapiates.org.br](mailto:diretor_comunicacaosocial@centrodoscapiates.org.br)

**DELEGACIA EM BELÉM - PA.**

Travessa quatorze de março,  
1155, Edifício Urbe 14, sala  
207, Umarizal, Belém - PA,  
CEP 60.055-450.

(91) 99202-5599  
[renato.bonatelli@rvbconsult.com.br](mailto:renato.bonatelli@rvbconsult.com.br)

## DELEGACIA EM MANAUS - AM.

Rua Xavier de Mendonça, 77 -  
Aparecida, Manaus / Am.

(92) - 99153 4488

[rucimar.souza@bol.com.br](mailto:rucimar.souza@bol.com.br)

CEP 69.010 - 430

## DELEGACIA EM ITAJAÍ - SC.

Rua Uruguai, 223, Edifício Ma-  
nhattan Office, sala 1513, Itajaí-  
SC

(47) 3021 4320

[cap.pastana@colodel.com](mailto:cap.pastana@colodel.com)

CEP 88.302-201



**BANDEIRA DO BRASIL NO GLOBO**



Crédito imagem: Depositphotos

**Navios de empresas brasileiras devem arvorar o Pavilhão Nacional, honrando seu país!**

