

CCMM - CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

FUNDADO EM 19/10/1933



O SEXTANTE

Centro dos Capitães da Marinha Mercante



INFORMATIVO MENSAL 31 / 08 / 2021—ANO —4— Edição 46 *ON LINE*

Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa

ESTANDARTE DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA



Crédito de imagens: Marinha do Brasil

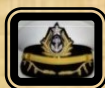


“Navigare necesse est”

CCMM -Diretoria	2
Responsabilidades dos nossos colaboradores	2
Nossa Capa - Estandarte da Marinha Mercante	3
Missão e Valores do CCMM	4
Recesso do CCMM	4
Aniversariantes do mês de agosto	5
O Sonho de um Museu Marítimo Brasileiro	5
AGENDA DO CCMM	6
Centro dos Capitães participa de audiência na Diretoria de Portos e Costas para tratar da normatização dos Capitães de Manobras (<i>Mooring Master</i>)	6
Nota de falecimento - Vice-Almirante MD, Montenegro	8
RESGATANDO NAVIOS DO PASSADO: OS ITAS	8
TRANSPORTE MARÍTIMO	10
As Rosas dos Ventos e a da Agulha	10
Orientação global contra pirataria para as companhias, comandantes e tripulantes (Parte 7)	15
TRABALHO ACADÊMICO	17
EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO PARTE II: 1945-1985.	17
NOTAS INFORMATIVAS	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
Fale conosco	26
Loja do CCMM	27
Livraria do CCMM	28
Contracapa - Entrega do Estandarte da Marinha Mercante no CCMM	29

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.

ESTANDARTE DA MARINHA MERCANTE

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

[1] O Brasil integra o rol de países cuja Marinha Mercante conta com um estandarte próprio. A ideia surgiu em 2016 quando o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, se deu conta que o Brasil precisava ter sua Bandeira. Tal demanda foi comunicada ao Presidente do Centro dos Capitães, CLC Alvaro José de Almeida Junior e, com o apoio da Diretoria de Portos e Costas, comandada pelo Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, a encomenda da Bandeira foi feita ao setor de heráldica da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. A Bandeira possui as cores azul, prata e amarelo, a constelação Cruzeiro do Sul na parte superior e o símbolo alusivo ao empreendimento naval do Barão de Mauá, patrono da Marinha Mercante, na parte inferior.

[2] O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) realizou, no dia 2 de fevereiro de 2017, a cerimônia de criação e incorporação do estandarte da Marinha Mercante Brasileira. O evento contou com a presença de autoridades militares, ex-Comandantes do CIAGA, alunos da EFOMM e membros da Comunidade Marítima.

O estandarte da Marinha Mercante Brasileira foi criado e incentivado pelo representante da Autoridade Marítima em parceria com o Centro de Capitães da Marinha Mercante e apoiado pela Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). O Estandarte foi incorporado à Guarda-Bandeira do CIAGA e visa valorizar os profissionais da Marinha Mercante Brasileira e reforçar os laços históricos que sempre uniram a Marinha do Brasil e a Marinha Mercante na formação de homens e mulheres que, pelo mar, contribuem para o desenvolvimento do Brasil.

Durante a incorporação do estandarte à Guarda-Bandeira, o Diretor Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster, convidou o representante da Comunidade Marítima, Capitão de Longo Curso Álvaro José de Almeida Junior para a entrega oficial do Estandarte.

17/março/2017

Diretor da DPC, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho entrega o [Estandarte](#) da Marinha Mercante Brasileira ao Presidente do CCMM, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior.



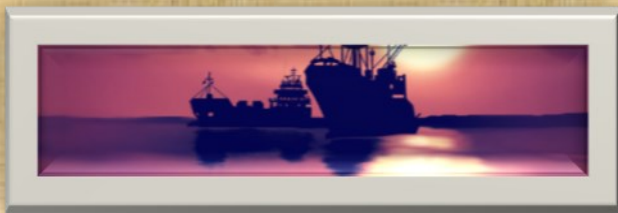
Crédito de imagem: DPC, Marinha do Brasil.

Fontes:

[1] [CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante.](#)

[2] [Ministério da Defesa - Marinha do Brasil.](#)

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 30 de setembro 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 AGOSTO

Durval Menezes Gama	02/08
Antônio Judas Tadeu Bechara Arero	20/08
Rucimar Souza de Lima	22/08
Geraldo Cortegiano	27/08
João Carlos Ferreira Gonçalves	30/08



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

O SONHO DE UM MUSEU MARÍTIMO BRASILEIRO

(CLC Alberto Pereira de Aquino)

Há muito tempo, na cidade do Rio de Janeiro, existiu um museu portuário, que estava estabelecido na antiga estação de embarque de passageiros de cabotagem, situado num dos armazéns portuários da orla marítima. Mas, com o tempo, ele foi desativado e, do seu acervo, não se teve mais notícia.

Das grandes companhias de navegação marítima brasileiras, que também já desapareceram, também não existe quase nada que lembre o seu glorioso passado.

Há muito tempo, a Comunidade Marítima sonhava com a ideia do Rio de Janeiro possuir um museu marítimo à semelhança dos que existem em Greenwich, Rotterdam, Amsterdam, Hamburgo, Bremen, etc.

Todos aqueles museus são imensos, magníficos, possuem acervos fantásticos e são intensamente visitados por turistas e pelo público local.

Sim, a nossa cidade já possui um excelente Museu Naval e um magnífico Espaço Cultural, dedicados a assuntos navais.

Mas por que não temos também um museu que também possa abrigar o acervo histórico e cultural da Marinha Mercante Brasileira?

Felizmente, esse desejo; que tínhamos no passado, também era almejado e planejado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha – DPHDM.

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante – CCMM, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, acaba de receber, do Diretor da DPHDM, Vice-Almirante José Carlos Mathias, a grande notícia de que a Marinha do Brasil e o Instituto de Arquitetos do Brasil – Rio de Janeiro (IAB-RJ) anunciaram o projeto vencedor do concurso para o Museu Marítimo Brasileiro!

O novo museu será construído na área atualmente ocupada pelo Espaço Cultural da Marinha.



ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

O Espaço Cultural da Marinha está situado na área da antiga Doca da Alfândega, ocupada por muitos anos pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, próximo da qual funcionava a sua sede e a antiga Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro – EMMRJ, que ali funcionou entre os anos de 1939 e 1957



EDIFÍCIO SEDE DO LLOYD BRASILEIRO 1950

PROJETO VENCEDOR PARA O MUSEU MARÍTIMO BRASILEIRO



O projeto vencedor é magnífico e, certamente, será a resposta às nossas esperanças para o tão desejado Museu Marítimo Brasileiro!

Estão de parabéns os arquitetos vencedores do concurso, a Marinha do Brasil e o Instituto de Arquitetos do Brasil, que realizaram o concurso.

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante e a Comunidade Marítima parabenizam o Diretor da DPHDM, Vice-Almirante Mathias, grande defensor desse projeto, por essa brilhante vitória!

BRAVO ZULU!

AGENDA DO CCMM

CENTRO DOS CAPITÃES PARTICIPA DE AUDIÊNCIA NA DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS PARA TRATAR DA NORMATIZAÇÃO DOS CAPITÃES DE MANOBRAS (*MOORING MASTER*)

(CLC Plínio Rodrigues Calenzo)



No dia 27 de agosto, o Centro dos Capitães da Marinha Mercante (CCMM) participou de audiência de caráter técnico na Diretoria de Portos e Costas (DPC) para tratar a respeito da normatização dos Capitães de Manobras, também conhecidos como *Mooring Master*.

A DPC encontra-se em trabalho para a inserção das especificações técnicas alusivas aos Capitães de Manobras na NORMAM e para isso consultou a opinião dos CCMM a respeito das particularidades da atividade.

Em um breve histórico, pode-se dizer que a aparição em maior número dos Capitães de Manobras ocorreu na década de 70 e início da década de 80. Nessa ocasião havia um latente crescimento das atividades de lavra submarina de hidrocarbonetos na bacia de Campos e ficava claro que as jazidas petrolíferas em mar aberto eram muito maiores do que as existentes em terra, em sua grande parte no estado da Bahia.



Na ocasião a Petrobras, que detinha a operação das plataformas da Bacia de Campos, chegou a consultar a praticagem do Rio de Janeiro para saber se haveria a possibilidade do fornecimento de Práticos para auxiliar nas manobras off Shore, tais como amarração em quadro de boias ou monoboias, dentre outras. Entretanto, após várias discussões técnicas e interpretações a Praticagem declinou das manobras em referência e a Petrobras oficializou a adoção dos Capitães de Manobras na bacia de Campos.

Essa dedicação da Petrobras em achar Prático ou Capitão de Manobras para auxílio nessas manobras pode levar ao questionamento do leitor: Por que precisa-se de Práticos ou Capitães de Manobras a bordo de um navio?

A resposta é relativamente simples: o Comandante do navio é treinado e formado para comandar um navio em regimes específicos e devidamente conhecidos. Entretanto, quando se entra em um ambiente desconhecido, onde existem restrições naturais ou artificiais tais como bancos de areia, recifes, pontes, entre outros, o Comandante necessita ser assessorado por um profissional que conheça “na prática” as particularidades daquele local. Destaca-se que essas particularidades são inerentes a apenas um local do mundo, particularidades que são de fato distintas de um local para o outro. Assim como as digitais de um dedo humano são diferentes para cada ser humano, os portos, rios, eclusas e outros locais onde os navios devem escalar, também possuem particularidades próprias uma das outras, o que obriga a existência de profissionais específicos para orientar os Comandantes, nesse caso o Prático.

Não obstante, o Capitão de Manobras tem função muito semelhante a do Prático, no tocante ao assessoramento ao Comandante do navio. Entretanto, usualmente o Capitão de Manobras presta seu assessoramento voltado às questões da particularidade da manobra, atento as interferências meteorológicas e oceanográficas do local e seus efeitos sobre o navio que ele assessora. Usualmente o Capitão de Manobras assessora o Comandante em locais onde as questões de profundidade ou geografia são pouco relevantes, pois os quadros de boias, as monoboias e /ou as manobras de transferência de carga tipo “ship to ship” tanto atracado quanto “under way” são (usualmente) realizadas em local de profundidade bem superior ao calado do navio.

O Capitão de Manobras tem como desafio fazer as manobras utilizando os conhecimentos de vento e corrente. Existem exemplos diversos, mas dentre eles destacamos o campo de Albacora, onde na amarração, com o navio descarregado, o vento domina sobremaneira o navio, enquanto na hora de largar, o navio passa a ser dominado pelas correntes locais. Mesmo o comandante sendo conhecedor que o vento é 1.000 vezes menos denso que a água do mar, tal conhecimento acerca das peculiaridades local é algo particularmente difícil para que um comandante domine, considerando a existência de milhares de quadros de boias e monoboias espalhadas pelo mundo, o que torna humanamente impossível para um comandante conhecer todas as particularidades de manobra de cada uma delas. É nesse contexto que o Capitão de Manobras é de suma importância no assessoramento do Comandante do navio.

A DPC elevará o nível de segurança das manobras atualmente realizadas, com a normatização da função e das competências do Capitão de Manobras, assim como padronizará de forma eficaz um profissional que é de suma importância para a indústria marítima

O CCMM compartilhou seu conhecimento com a DPC e pontuou necessidades relevantes para a regulação da categoria. Dentre elas destaca-se a necessidade do profissional ser brasileiro e ter seus registros de aquaviário junto a Autoridade Marítima Brasileira, principalmente a Carteira de Inscrição e Registro (CIR) brasileira.

Além do Capitão de Manobras, o CCMM explicou a importância da regulação do Superintendente de Operações “Ship to Ship” e dos Inspetores Náuticos que atuam nos terminais.

Ocorrerão outras audiências e o CCMM continuará prestando seu serviço de auxiliar a elaboração de regras que interferem na Marinha Mercante Brasileira, assim como na figura do comandante do navio, missão essa que o CCMM cumpre desde 1933.

(CMG (Ref) Sergio Silvan Basieiro da Silva)



★ 23/04/1940 – 17/08/2021 ★

Faleceu no dia 17 deste mês o Vice-Almirante Médico, Marco Antônio Montenegro, ex-Diretor de Saúde da Marinha - DSM, que também era Aviador e Velejador.

Ao entrar para a Reserva da Marinha do Brasil, após 33 anos de relevantes serviços, decidiu continuar prestando serviços à Pátria, ingressando na Marinha Mercante como Oficial-Médico, servindo em navios de cruzeiro, onde, como na Marinha do Brasil, seguiu uma carreira exemplar, sempre muito querido por todos.

O Presidente do CCMM, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, e seus Diretores, consternados e solidários com a família enlutada neste período de dor, apresentam seu adeus e suas profundas condolências aos familiares e amigos pela irreparável perda.

† *Descanse em paz.* †

RESGATANDO NAVIOS DO PASSADO

OS ITAS

(CLC Horácio Alberto Duarte)



Ita era o nome que designava a classe de navios, ou qualquer um dos navios a vapor brasileiros, pertencentes à Companhia Nacional de Navegação Costeira, que faziam a cabotagem, transportando cargas e passageiros de norte a sul do Brasil, na primeira metade do século 20, e que tinham nomes em tupi-guarani iniciados pelas sílabas ita (que significa pedra). São eles:

Itaberá, Itagyba, Itaguassú, Itahité, Itaimbé, Itaipu, Itajubá, Itanagé, Itapagé, Itapé, Itapema, Itapuca, Itapuhy, Itapura, Itaquara, Itaquatiá, Itaquera, Itaquicé, Itassucé, Itatinga e Itaúba.

Concepção artística do navio a vapor *Itapagé*, torpedeado pelo submarino alemão U-161, em 1943

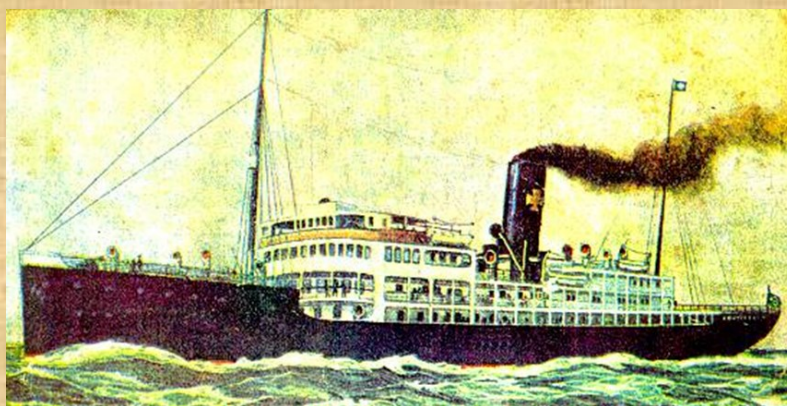


Havia três tipos básicos de Itas: os pequenos, com cerca de 60 metros de comprimento; os médios, com 80 a 90 metros, para cerca de 140 passageiros; os grandes, com 110 a 120 metros de comprimento, para até 280 passageiros distribuídos em três classes: 1ª, 2ª e 3ª.

Os portos servidos pelos paquetes da Costeira eram, entre outros, os de Manaus, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Penedo, Aracaju, Salvador, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, São Sebastião, Florianópolis, Rio Grande e Porto Alegre.



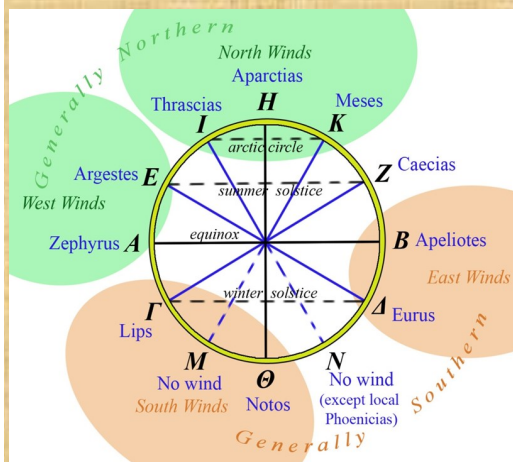
Na década de 1970, a maior parte dos paquetes da Costeira restava abandonada em um cemitério de navios, na Baía de Guanabara, aguardando, como sucata enferrujada, o desmonte com serra e maçaricos para o destino final na reciclagem de ferro-velho



Apesar de não existirem mais os Itas, o termo perpetuou-se na canção *Peguei um Ita no Norte*, de **Dorival Caymmi**, iniciada pelos versos "Peguei um Ita no norte / e vim pro Rio morar / Adeus meu pai, minha mãe / Adeus Belém do Pará". A canção, composta nos anos 1940, é considerada um dos maiores sucessos do compositor baiano.

AS ROSAS DOS VENTOS E A DA AGULHA

(CLC Alberto Pereira de Aquino)



ROSA DOS VENTOS GREGA

Antes da invenção da agulha magnética, no Mediterrâneo, os navegantes se orientavam utilizando a “rosa dos ventos”, que indicava as diversas direções de onde sopravam os principais ventos de cada região.

Assim, as rosas dos ventos, construídas na Grécia, só eram úteis para orientação, na parte oriental do Mediterrâneo..

Como sabemos os ventos são denominados a partir da direção de onde eles sopram.

Um vento Norte sopra do Norte para o Sul, um vento Leste sopra de Leste para Oeste.

A direção do vento é, portanto, o ponto cardinal de onde vem o vento:

Na Idade Média, algumas rosas dos ventos, elaboradas para utilização no sul da Sicília, apresentavam as seguintes indicações:



ROSA DOS VENTOS - 1375

Com essa apresentação, podemos concluir que a rosa dos ventos acima, foi construída, para fornecer orientação em uma região situada no centro do Mediterrâneo, como no Sul da Itália, onde o vento de Sudeste tem a direção da Síria (Sirocco) e o do Sudoeste tem a direção da Líbia (Libeccio).

Vejamos a significação de cada uma das denominações da rosa dos ventos usada na parte média do Mediterrâneo:

TRAMONTANA (N)

Na Itália, é o vento que sopra da direção dos Montes Alpes, situados ao norte da Península Itálica. Tramontana também é a denominação da Estrela Polar, porque é avistada para além das montanhas dos Alpes, indicando a direção do norte.

Com o passar do tempo a palavra TRAMONTANA foi substituída por NORTE.

A palavra “Norte” foi originada da palavra francesa “Nord” que, por sua vez, tem origem na palavra anglo-saxônica “North”, que significa “o que fica à esquerda”.

Como as primeiras formas de se orientar sempre foram baseadas no ponto do horizonte onde o Sol nascia e esses pontos oscilarem sempre em torno do “Leste”, o “Norte” é “a direção que fica à esquerda”.

GRECO (NE)

Vento que sopra da direção em que está situada a Grécia, que é a direção entre a Tramontana e o Levante.

Quando a bússola passou a ser utilizada e se tornou possível determinar, com precisão, os pontos cardeais N, S, L e W, ficou muito fácil determinar os pontos colaterais.

O “NE” é o ponto colateral que fica entre o “N” e o “E”

LEVANTE (E)

Vento que vem da direção em que o Sol nasce. Em alguns mapas era indicado por uma cruz grega, por ser a direção de Jerusalém.

A palavra “Leste” vem de “Este”, que tem origem na palavra francesa “Est” que, por sua vez, deriva da palavra anglo-saxônica “East”, com origem na palavra grega “Eos”, que significa “aurora” ou “raiar do dia”.

Leste tem o significado de “ponto do horizonte onde o Sol nasce por ocasião do equinócio”. Significa, também, “lado em que o Sol nasce”.

SIROCCO (SE)

Vento que, no sul da Itália, sopra da direção da Síria.

Com a utilização da agulha magnética, esse ponto colateral situado entre o Sul e o Leste, passou a ser mais bem determinado.

OSTRO (SUL)

Também conhecido como “Mezzogiorno” (meio-dia). Tinha essa denominação porque, como a maior declinação norte do Sol está em torno de 23° 27' e aquelas regiões da Itália, que utilizavam essa rosa dos ventos, estavam em latitudes superiores a do Trópico de Câncer, ao meio-dia verdadeiro, naquelas regiões, o Sol culmina ao Sul. Por isso o Sul tem, também, a denominação de Mezzogiorno.

A palavra “Sul” tem origem na palavra francesa “Sud” que, por sua vez, se origina na palavra anglo-saxônica “Suth”, que significa “do lado do Sol”.

LUBECCIO (SW)

Vento que sopra da direção onde está situada a Líbia.

Com o advento das agulhas magnéticas ficou fácil a determinação do ponto colateral SW, situado entre o Sul (S) e o Oeste (W).

POENTE (W)

Na Itália, o vento que soprava da direção de onde o Sol se põe, também era conhecido como “Zéfiro”.

Na canção Santa Lucia, em certo trecho, Luciano Pavarotti cantava:

“Con questo zeffiro
così soave
oh com'è bello
star sulla nave!”

MAESTRALLE (NW)

O Maestralle ou Maestro é também conhecido como “Mistral”. É um vento de noroeste, frio, seco e muito violento, canalizado pelo vale do Ródano; sopra no fim do inverno. Semelhante ao Bora, do Mar Adriático. O nome tem o significado de magistral.

A denominação Noroeste surgiu com o advento das agulhas magnéticas que tornou fácil a determinação da sua direção, entre o Norte (N) e o Oeste (W).

A ROSA DA AGULHA

Antes de 1200 da Era Cristã, existiam diferentes dispositivos, em diferentes partes do mundo, que indicavam o Norte ou o Sul.

Os chineses, por exemplo, encontraram aplicação para a pedra magnética, formada por um mineral denominado magnetita, encontrada em várias regiões da China.

Eles usavam uma colher feita de magnetita, que colocada em equilíbrio, sobre uma placa de bronze polida, podia mover-se livremente e o seu cabo se posicionava apontando para o Sul.



Muitos utilizavam as pedras magnéticas ou agulhas, que eram imanadas pelas referidas pedras magnéticas, para construírem dispositivos que indicavam a direção norte-sul magnética.



Figure 34.—Medieval floating compass, as shown by Athanasius Kircher, "Magnes sive de arte Magnetica" (1643).

Essas pedras se denominam magnéticas porque, na Grécia antiga eram abundantes na região denominada Magnésia.

Quando os europeus começaram a utilizar a magnetita, para se orientar, eles não estavam interessados em saber a direção dos pontos cardiais N, S, E ou os pontos laterais NE, SE, SW, NW porque, até então, esses conceitos de direção ainda não tinham sido criados.

Eles utilizavam a magnetita para determinar a direção do vento.

Era muito importante, para os marinheiros daquele tempo, da navegação à vela, saber de onde o vento estava soprando, para navegar para o destino desejado.

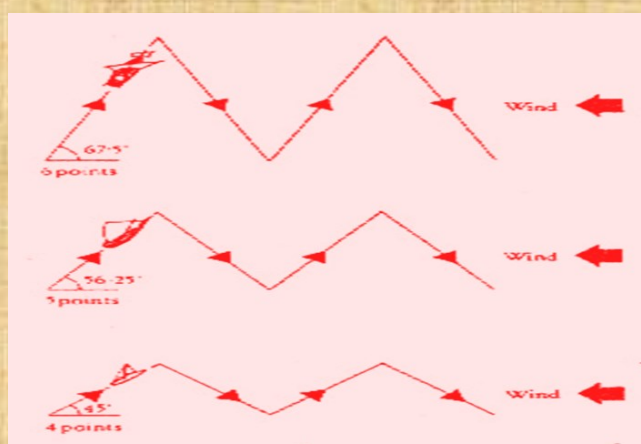
A maioria das embarcações do Mediterrâneo era armada em redondo e, para se ir para um destino, era desejável que a navegação fosse feita com ventos soprando de direções favoráveis para seguir naquela direção.

As embarcações armadas com vela redonda e com quilha (que ofereciam resistência à força lateral do vento) podiam chegar, no máximo, até 6 quartas ($67^{\circ} 30'$) da linha do vento.

Uma embarcação armada com velas redondas e com o auxílio de algumas velas latinas podia chegar até 5 quartas ($56^{\circ} 15'$) da linha do vento.

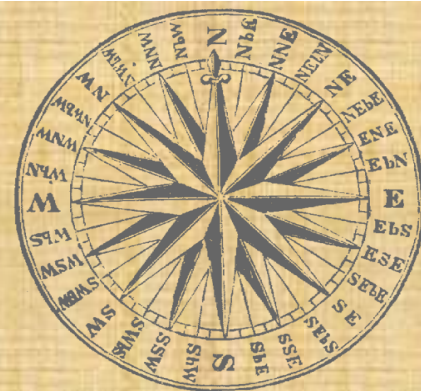
Uma embarcação "dhow", com vela latina bem projetada, pode chegar até 4 quartas (45°) da linha do vento.

Um moderno iate, armado com o mais eficiente projeto de vela latina, também está limitado a 4 quartas, mas já ocorreram casos de se atingir o limite de 3 quartas ($33^{\circ} 45'$).



Com o conhecimento da direção do “norte magnético”, para onde aponta a agulha magnética, se tornou possível determinar a direção dos pontos cardeais (N-S-E-W), pontos laterais (NE-SE-SW-NW), pontos colaterais (NNE-ENE-ESE-SSE-SSW-WSW-WNW-NNW) e rumos de quarta, totalizando 32 divisões do círculo do horizonte.

Cada uma dessas divisões recebeu a denominação de “quarta” e equivalia a $11^{\circ} 15'$



ROSA DA AGULHA COM 32 QUARTAS

Posteriormente, a “quarta” da agulha magnética passou a ser dividida em “quartos” de $2^{\circ} 48' 45''$, também denominados de “pontos”



ROSA DA AGULHA EM QUARTAS E

A rosa da agulha pode ser circular ou quadrantal.

Ela é circular quando é graduada de 000° a 360° .

Ela é quadrantal quando é dividida em quatro quadrantes iguais.

O primeiro quadrante é o de Nordeste (NE), que é graduado, do Norte (N) para Leste (E), de 000° a 090° .

O segundo quadrante é o de Sueste (SE), que é graduado, do Sul (S) para Leste (E), de 000° para 090° .

O terceiro quadrante é o de Sudoeste (SW), que é graduado do Sul (S) para oeste (W), de 000° para 090° .

O quarto quadrante é o de Noroeste (NW), que é graduado do Norte (N) para Oeste (W), de 000° para 090° .



ROSA QUADRANTAL

Antigamente, os alunos de Náutica eram obrigados a saber cartear todos os rumos da agulha tanto em rosa circular quanto em rosa quadrantal, graduada em quartas e quartos.

Era uma tortura para os iniciantes decorar toda a nomenclatura da navegação, para cartear a rosa e não errar na correção de rumos levando em conta a declinação magnética, desvio da agulha e abatimento.

Para se cartear a rosa não quadrantal em “quartas”, a partir do Norte, os portugueses, usavam o seguinte processo:



MÉTODO PORTUGUÊS PARA CARTEAR A ROSA

Entre N e NNE o rumo é “Norte quarta de Nordeste” (N4NE);

Entre NNE e NE o rumo é “Nordeste quarta ao Norte (NE4N);

Entre NE e ENE o rumo é “Nordeste quarta de Leste (NE4E);

Entre ENE e E o rumo é “Leste quarta ao Nordeste” (E4NE).

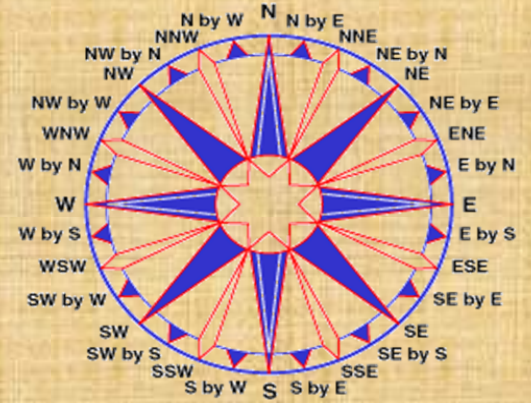
Esse critério para cartear a rosa da agulha segue passando por SE, S, SW, W, NW e N. Assim as 16 quartas terão a seguinte leitura a partir do Norte:

N4NE, NE4N, NE4E, E4NE, E4SE, SE4E, SE4S, S4SE, S4SW, SW4S, SW4W, W4SW, W4NW, NW4W, NW4N, N4NW.

Além desse, existem outros métodos para se cartear os rumos da agulha, que também foram adotados no passado, como o dos americanos e ingleses. Pelo método utilizado por ingleses e americanos as 16 “quartas” são carteadas da seguinte maneira:

N por E, NE por N, NE por E, E por N, E por S, SE por E, SE por S, S por E,

S por W, SW por S, SW por W, W por S, W por N, NW por W, NW por N, N por W.



MÉTODO AMERICANO PARA CARTEAR A ROSA



ROSA DA AGULHA DE WILLIAM THOMSON – 1876

Foi William Thomson (mais tarde Lord Kelvin) que, em 1876, inventou a bitácula e a rosa circular da agulha magnética, graduada em graus de 000° a 360° que, na sua patente, ainda estampava, também, a rosa da agulha, dividida em “quartas” e “quartos” ou “pontos”.

Passado o período de transição do uso da rosa graduada em 32 quartas para a rosa circular, com escala graduada em graus de 000° a 360°, esta última passou a ser utilizada em todas as marinhas de guerra e mercantes, pelas vantagens que oferecia para o seu aprendizado e utilização no governo das embarcações, marcação de alvos e correção de rumos.



ROSA CIRCULAR GRADUADA EM GRAUS

ORIENTAÇÃO GLOBAL CONTRA PIRATARIA PARA AS COMPANHIAS, COMANDANTES E TRIPULANTES – PARTE 8.

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



CLC Afonso de Almeida Corrêa

diretor_comunicacaosocial@centrodoscapitales.org.br

correa.afonso@gmail.com

(21) 99410 - 2627



7.6 Monitores de spray de água e espuma

O uso de spray de água e/ou monitores de espuma é eficaz para dissuadir ou retardar qualquer tentativa de embarcar ilegalmente em um navio. O uso da água pode dificultar a permanência de um barco não autorizado ao lado e torna significativamente mais difícil tentar subir a bordo. A dissuasão do spray de água deve ser controlada remotamente – a ativação manual no hidrante pela tripulação é insegura, especialmente quando os atacantes estão usando armas de fogo



Mangueiras de incêndio e monitores de espuma

Recomenda-se que mangueiras e monitores de espuma (jateando água) sejam fixados em posição para cobrir as prováveis rotas de acesso. Uma melhor cobertura de água pode ser alcançada usando mangueiras de incêndio no modo jato e utilizando placas de defletor fixadas a uma curta distância na frente do esguicho.

Canhões de água

- Fornecem água em um arco vertical de varredura e protegem uma grande parte do casco.

Rede de borrifo de água

- Alguns navios tem instalado tubos de pulverização usando uma rede de água de plástico reforçado com vidro (GRP), com bicos de spray para produzir uma cortina de água para cobrir áreas maiores.



Espuma

- Pode ser usada, mas deve ser excedente do estoque padrão de equipamento de combate a incêndio (FFE) de um navio. A espuma é desorientadora e muito escorregadia, dificultando a subida a bordo.

Os seguintes pontos são relevantes:

- Uma vez manipulados e fixados na posição, recomenda-se que mangueiras e monitores de espuma estejam prontos para serem usados, simplesmente exigindo ativação remota das bombas de fogo para iniciar a entrega de água.
- Pode ser necessária energia adicional para utilizar todas as bombas; os sistemas de suporte devem estar prontos para uso imediato.
- Prática, observação e exercícios são necessárias para garantir que o equipamento ofereça uma cobertura eficaz de áreas vulneráveis.

7.7 - Alarmes

Soar o alarme do navio serve para informar a tripulação que um ataque está em andamento. Se próximo, o som contínuo do apito distrairá os atacantes e os avisará que eles foram vistos. É importante que:

- O alarme seja diferenciado para evitar confusão com outros alarmes, que possam levar a tripulação a reunir-se no local errado.
- Os membros da tripulação estejam familiarizados com cada alarme, especialmente aqueles que alertem para um ataque e indicam "tudo claro".
- Todos os alarmes são seguidos por um anúncio, na linguagem de trabalho do navio, para o convés e acomodações, pelo sistema de som (*PAS - Public Address System*).
- Os exercícios devam ser realizados para garantir que o alarme seja ouvido em toda o navio. O treinamento confirmará o tempo necessário para que todos os tripulantes se movam para uma posição de segurança.
- A prática de manobras no navio garantirá familiaridade com as suas características de e como realizar manobras evasivas, mantendo a melhor velocidade possível. Experiências tem mostrado que tais ações podem resistir a um ataque pirata longo e determinado, pois criar uma esteira ou barreira pode ter um impacto defensivo melhor do que a velocidade. Tais manobras só devem ser realizadas quando for seguro fazê-lo levando em conta a situação de navegação.

7.9 Circuito fechado de televisão (CCTV)

Se um ataque está em andamento e os atacantes estão atirando no navio, é difícil e perigoso observar se eles conseguiram obter acesso. O uso da cobertura do CCTV pode permitir que o ataque seja monitorado a partir de uma posição menos exposta:

- Considere o uso de câmeras de CFTV para cobertura de áreas vulneráveis, particularmente na popa.
- Considere posicionar monitores de CFTV na parte traseira do passadiço em uma posição protegida.
- Outros monitores de CFTV podem ser localizados no ponto de encontro seguro/cidadela.
- Imagens gravadas da CCTV podem fornecer evidências úteis após um ataque.

7.10 Lighting

As luzes de navegação não devem ser desligadas à noite, pois esta é uma violação das regulamentações internacionais. Recomenda-se que:

- Em áreas de risco aumentado identificadas através da avaliação de risco, deve-se considerar o nível adequado de iluminação adicional a ser utilizada.
- A iluminação do convés ao redor do bloco de acomodação e a iluminação no convés de popa está testada e pronta para uso.
- Uma vez identificados os atacantes ou um ataque iniciado, a iluminação lateral, se instalada, deve ser ligada. Isso vai encandear os atacantes e dar aos navios maior visibilidade.
- Se instaladas, as luzes de busca devem estar prontas para uso imediato.
- Fundeado, as luzes são deixadas acesas, pois navios bem iluminados são menos vulneráveis a ataques.

(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 II: 1945 - 1985.

(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 da segunda parte do tema do ato de policiar as águas brasileiras a partir da República Populista. O tema marítimo é extenso, logo foi 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. Este texto relata como surgiram cada um dos atores a partir de 1945, seus conceitos e definições de acordo com o Ministério responsável e a legislação vigente na época.

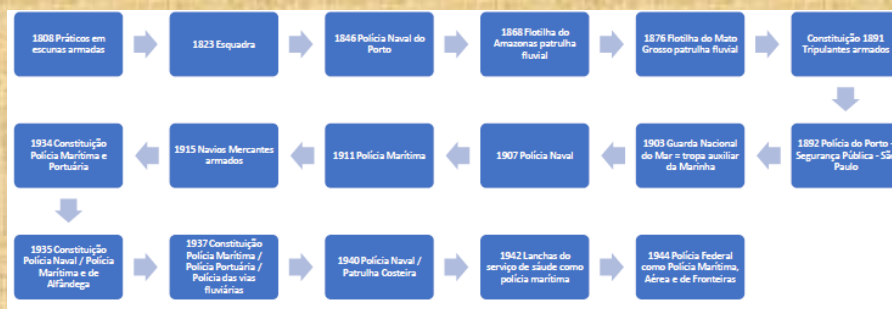
Palavras chave: Polícia Naval. Polícia Marítima. Polícia Portuária. Marinha. Polícia Federal.

Introdução:

.O policiamento das águas litorâneas brasileiras começou no Brasil na época do Império e era chamado de Polícia Naval. Ao longo de cento e cinquenta e seis anos, percebeu-se a complexidade da Marinha Mercante Brasileira e a necessidade de sua estrutura a nível organizacional. O artigo anterior – Parte I, apresentou grandes desafios de gestão dos órgãos e seus atores políticos - ora com ideias convergentes (perante conflitos ou em vista de possíveis ameaças), ora divergentes (quando se distanciava a memória dos acontecimentos marítimos) - bem como o fato de os primeiros brasileiros natos poderem realmente ingressar na Marinha e a partir disso, assegurar que nossas águas eram defendidas por homens que tinham um único interesse no país: o patriótico.

Durante as duas grandes guerras mundiais, a Marinha viu-se sem uma reserva naval forte para corroborar na logística de pessoal nas embarcações de guerra e continuar o tráfego mercantil sem abalar a economia do país; até mesmo quem não tinha formação náutica passou a vigorar como polícia marítima para ajudar na proteção de nossas águas. A ação de patrulhar as águas jurisdicionais tem tido diversas influências, seja no campo da defesa, no da segurança pública e até mesmo no político com as mudanças de Ministério que exerceriam Autoridade Marítima no Brasil. Por ter tantas variáveis atuantes na função de polícia marítima e pelos motivos de suas criações destaca-se a necessidade de uma pesquisa histórica. Além disso, é mister que a sociedade saiba da necessidade de proteger as águas nacionais. Com o intuito de fomentar a conscientização marítima brasileira foi feita uma análise qualitativa dividida em partes que integram este texto: República Populista (1945 a 1963) e República sob o Regime Militar (1964-1985). As informações aqui reportadas foram fundamentadas nas legislações dos períodos em questão, obras bibliográficas usadas como referência nas Escolas de Formação das Marinhas de Guerra e da Mercante e da Academia da Polícia Federal.

Figura 1: Imagem ilustrativa com a representação dos atores do policiamento aquaviário de 1808 até 1945.



Fonte: Figura usada na Parte I do Artigo A evolução do policiamento aquaviário brasileiro: 1808-1945. (2021).

República Populista (1945-1964):

Consta no arquivo histórico da Polícia Militar de Sergipe, no contexto temporal da Segunda Guerra Mundial, que ela efetuou patrulhamentos na orla marítima, mantendo-se alerta em razão da atividade dos submarinos alemães na região costeira do Estado (torpedeamento de navios mercantes brasileiros). Como implicação do conflito internacional, cria-se a Organização das Nações Unidas (ONU) para manutenção da paz e da segurança no âmbito mundial e traz consigo conceitos gerais de proteção e segurança.

O termo de polícia marítima aparece pela primeira vez na Constituição Federativa de 1946 como um dos serviços relacionados à Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras sob responsabilidade da Segurança Pública, mas no documento não fala sobre Polícia Naval, Patrulha Costeira, ou qualquer outro ator policial, independente do órgão. Na época, a Autoridade Marítima cabia ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e não à Marinha. Concomitantemente, no Estado paulista existia um convênio entre o Estado e a União, no qual autorizava o governo de São Paulo a exercer, na sua jurisdição, os serviços de policiamento marítimo, aéreo e de fronteiras, não mais no âmbito federal, mas no setor estadual, ramificando ainda mais o ato de policiar as águas; já no ambiente Internacional, inicia-se a chamada Guerra Fria. Alarmados com a situação de crise e para defender nosso extenso domínio marítimo e baseado na lei norte americana de defesa e assistência mútua (Mutual Assistance Act) de 1949 foi negociada a compra de dois cruzadores, nomeados de Almirante Tamandaré e Almirante Barroso, como estratégia naval de defesa do Atlântico Sul sendo parte integrante do policiamento das águas jurisdicionais de interesses do Brasil.

Os navios recebidos no período imediatamente após a guerra até 1952 vieram a substituir os encouraçados que foram destruídos. Tratava-se de navios auxiliares, voltados para as atividades de apoio, no caso, o controle de tráfego costeiro e litorâneo. Com essas novas aquisições, a marinha deu um impulso significativo nos serviços de socorro e salvamento marítimo na costa brasileira e passou a participar do transporte comercial de combustíveis. Lembrando que na época, face à precariedade da nossa frota mercante, tal apoio fora necessário. Mais uma vez, as Marinhas se uniram para sobreviver e juntas se apoiar como lhes era permitido.

Como consequência da possibilidade de exploração e objeto de desejo, a Plataforma Continental (PC) adjacente ao Brasil foi anexada ao território em 1950, considerando que a plataforma submarina margeia o continente e se prolonga sob o alto mar como um verdadeiro território submerso e constitui, em uma só unidade geográfica com interesse da declaração da soberania, ou do domínio e jurisdição do Estado, com profundidade máxima de 200 metros. A intenção foi aproveitar das riquezas naturais encontradas e adicionalmente referia-se à pesca como parte de exploração desses recursos.

Fazendo referência ao Estado de São Paulo, em 27 de outubro de 1952, a Inspetoria recebeu o nome de Divisão de Polícia Marítima e Aérea dos Portos do Estado de São Paulo. Com os poços de petróleo encontrados na Bahia e com o plano de desenvolver a indústria brasileira de exploração de petróleo foi criada a empresa estatal PETROBRAS como o monopólio estatal no setor, por meio da lei nº 2004/53, que está ligada ao processo político para desenvolvimento da Indústria brasileira em prol dos poços de petróleo encontrados na Bahia. Os poços petrolíferos, antes perfurados pelo Conselho Nacional do Petróleo (CNP) (criado em 1938), a partir de então foram pela PETROBRAS. Enquanto esses acontecimentos se davam no campo político, no campo militar o país evoluía no sentido de uma visão em que conceitos genéricos, como “defesa coletiva” davam lugar a uma maior preocupação com interesses específicos brasileiros, o que veio afetar o conceito estratégico até então vigente.

O Tribunal Marítimo, criado na década de 30, como consequência corretiva após o caso do navio mercante alemão Baden desrespeitar o policiamento marítimo no porto do Rio de Janeiro, foi regulamentado pela lei 2.180/54, a qual dispunha da competência e jurisdição sobre: (1) toda e qualquer embarcação mercante nacional ou não, em águas brasileiras; (2) se forem embarcações brasileiras, em alto-mar, inclusive; (3) todo pessoal de Marinha Mercante. Além disso, define como embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego. Equiparam-se a ela as embarcações no serviço público, exceto as da Marinha de Guerra, e estas são incluídas no serviço público se em transporte comercial. Vale ressaltar que os navios da Marinha, anos antes, começaram a transportar combustíveis líquidos em apoio à frota mercante.

Para a legislação, o conceito de Patrulha Costeira surgiu em 1955, oficialmente, em forma de lei visando os objetivos de defesa, em colaboração com o Serviço de Caça e Pesca do Ministério da Agricultura. O documento foi uma forma de treinar os pescadores como possíveis auxiliares da Esquadra, aperfeiçoando-os nos serviços de sinalização, varredura e lançamento de minas e outros serviços próprios de uma Marinha de Guerra e auxiliar os serviços de repressão ao contrabando e ao comércio ilícito de tóxico e no ser-

viço de socorro marítimo. Informava ainda que: Os membros das tripulações dos navios do Serviço de Patrulha Costeira, quando não pertencentes ao serviço ativo da Marinha, seriam a ele equiparados e receberiam todas as vantagens que lhes coubessem, dentro da legislação em vigor. Assim, ficariam também sujeitos aos mesmos regulamentos, disciplina e regime militar. Também foi estabelecida a Força Naval Brasileira em tempos de paz, incluindo como pertencentes à Força os Práticos da Costa e Práticos Fluviais (antes informados pela lei do TM como Pessoal de Marinha Mercante).

A visão estratégica da parte oriental da Amazônia suscitou maior atenção em torno da foz do rio Amazonas, porta de entrada da região pelo Oceano Atlântico, foi criado em 1956 o Comando Militar do Amazonas pelo Exército, vislumbrando um aumento da importância no nível internacional e a possibilidade dos crimes transnacionais (drogas, armas e contrabandos), com isso o emprego das embarcações do Exército Brasileiro em patrulha de rios e interceptação de outras embarcações no combate aos ilícitos na faixa de fronteira, bem como seu emprego no transporte de uma esquadra sem proteção armada.

No ambiente Internacional, sobre o Regime Jurídico no Mar territorial baseados na Declaração dos Princípios do México afirmava a competência do Estado e declarava a regra das três milhas como insuficiente para limitar a extensão do Mar Territorial (MT), sustentava o direito de cada Estado em estabelecer a largura do seu MT dentro de limites aceitáveis, atendendo a fatores geográficos, geológicos e biológicos, bem como às necessidades econômicas da sua população e segurança, desde que fosse capaz de policiar e defender o limite estabelecido.

O dilema da segurança foi visto como tônica dos discursos políticos, uma vez que ainda no decorrente ano, o decreto 40.704 relacionava os serviços de praticagem como utilidade pública e como interesse de segurança nacional, devido ao momento político da Guerra Fria iniciada no final da década de 40. No setor acadêmico marítimo a Lei 2.801/56 extinguiu a Escola de Marinha Mercante do Lloyd Brasileiro e criou a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ), passando-a para o Ministério da Marinha, a partir do pensamento da época sobre a instabilidade geopolítica mundial.

Vinte e quatro meses mais tarde, o Plano de metas do governo de Juscelino Kubitschek (JK) adotava medidas que permitiram o grande crescimento do setor, são nomeados três Capitães de Mar e Guerra da ativa, para comandar a frota mercante nacional de petroleiros, do Lloyd BR e da Companhia Nacional de Navegação Costeira; já no Congresso, criou-se a lei do Fundo Portuário Nacional com taxas de melhoramentos dos portos. O Grupo Executivo para Indústria de Construção Naval (GEICON) surgiu para o fortalecimento da Marinha Mercante Nacional e em consequência a própria Marinha de Guerra para controle do tráfego marítimo. Nessa nova visão política, também nasceu o Fundo de Marinha Mercante, como produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante arrecadada pelas empresas de navegação estrangeiras, pelas de propriedade da União e pelos armadores nacionais que operem navios estrangeiros afretados; vindo a alterar a conveniência da participação dos navios da Marinha Brasileira no tráfego comercial.

No propósito de defender as linhas de comunicação mercantis, em 1959, foi estabelecido pela Junta Interamericana de Defesa (JID) o Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (PDTMI), que propôs uma estrutura de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) com ar continental, com base em duas organizações: uma militar responsável pelo CNTM e outra civil voltada para a direção civil do transporte marítimo. Cabe ressaltar que o mundo ainda estava instável, pois a Guerra Fria só findou quase trinta anos depois. No meio político sobre Segurança Pública existiu em São Paulo, como polícia marítima e outra para o setor portuário, ambos compostos por pessoal com certificação nauta, sendo chamados de Guardas Marítimos e Aéreos. No primeiro ano da década de 60, a capital do País mudou do Rio de Janeiro para Brasília, mas o Tribunal Marítimo permaneceu na cidade primária.

Duas décadas depois do Regulamento para Capitânicas dos Portos (CP) de 1940 para o tráfego marítimo e sua polícia, o decreto 50.114 de 26 de Janeiro de 1961 informa impropriedade do referido documento e informa a inexistência de um Código de Navegação Marítima e Interior. De acordo com o regulamento, as capitânicas e as delegacias eram vistas como os órgãos mais importantes de toda a estrutura do trabalho marítimo. A elas competiam serviços de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, na navegação e na pesca. Essas delegacias eram subordinadas ao Ministro do Trabalho, ela também era o Delegado do trabalho marítimo quem deliberava a delegacia do trabalho marítimo por meio do conselho denominado Conselho Regional do Trabalho Marítimo composto por: um representante de Ministério da Marinha, que preside a CP dos transportes, do trabalho, da fazenda, da agricultura, dos empregados e dos empregadores. Com a mudança, houve uma reformulação para os órgãos militares executores e que tratou apenas dos pontos relacionados à Polícia Naval para apreensão de embarcações, aforamento de terrenos de Marinha, balizamento, e não para a patrulha ou controle do tráfego mercantil em si, tráfico de ilícitos,

contrabando ou outros crimes comuns da área marinheira.

No campo das Relações Internacionais, tivemos um incidente chamado “Guerra da Lagosta” (1961-1963), no qual navios pesqueiros franceses estavam sem autorização em nossas águas, usufruindo do nosso pescado no Nordeste. Tal crise levou o governo brasileiro a tomar uma atitude de persuasão naval coercitiva em relação à França e suas embarcações pesqueiras, determinando o envio de navios da Marinha do Brasil ao local da crise a fim de demonstrar que o País estava disposto a defender seus direitos.

Por meio do programa Silvio Mota, em 1963, aprovou o plano diretor da marinha, começou a racionalizar, de acordo com a experiência penosamente adquirida pela Marinha Brasileira ao longo de todos os anos da sua existência, com novas técnicas de administração e orçamento por programas desenvolvidos após a Segunda Grande Guerra com unidades de serviço, como: serviço patrulha costeira e socorro marítimo – 12 navios patrulha costeira; polícia naval e as lanchas armadas para as capitânicas de portos e suas delegacias (inclusive as fluviais). A lei 4.213 desse ano reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional, todavia não menciona sobre como seria o policiamento naval e ou marítimo nos portos e vias navegáveis interiores, mar territorial e seus acessos aos portos.

República sob o Comando Militar: 1964-1985:

O término do governo do Presidente João Goulart foi marcado por descontentamentos políticos e administrativos, com ameaças de segurança interna e como consequência, ascensão dos militares ao poder como forma de estabilizar o governo. Após a posse do General Humberto Castelo Branco como Presidente da República, Vasco Leitão da Cunha foi designado para chefiar o Itamaraty e Juracy Magalhães para representar a embaixada brasileira em Washington/EUA. A política externa sob o comando militar ficou conhecida pela "correção de rumos" e pelo desmonte das bases da Política Externa Independente, por meio da teoria conhecida como "círculos concêntricos", uma vez que estabeleceu metas específicas para a América Latina. Esse período foi pautado no realismo da bipolaridade da Guerra Fria, pelo ocidentalismo, pela noção de “segurança coletiva” e pela abertura ao capital estrangeiro, o posicionamento antiarmamentista na Conferência do Desarmamento em Genebra; e na proposição de um fundo para reversão de gastos militares em desenvolvimento econômico. A participação de 26 países da Organização das Nações Unidas (ONU) em 1964 foi uma demonstração de segurança coletiva, incluindo a proteção dos mares.

Assim, sob uma nova perspectiva, no ano seguinte houve novas atribuições da Comissão de Marinha Mercante (CMM) e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo, informando que a CMM não era órgão de representação, como antes caracterizavam, ao contrário, era uma entidade de atribuições executivas que abrangeriam toda a política e o programa de Marinha Mercante e de construção naval. Sem lugar para representantes com mandatos pré-determinados, que afetassem a sua continuidade administrativa e, muito menos, para representações de organizações interessadas. O objetivo era resguardar o interesse nacional para o tráfego marítimo e não apenas de algumas classes.

Em decorrência dessa lógica, o governo federal com Castelo Branco, ex-Chefe do Estado Maior do Exército, vinculou ao Departamento de Segurança Pública os serviços de Polícia Marítima como o grupamento operacional marítimo e fluvial, codificados como CT-303-12 e CT 305-7 compostos por tripulantes com formação mercantil.

Com mercantes e militares na proteção e defesa das águas jurisdicionais brasileiras no campo de segurança pública (no Mar Territorial) e defesa nacional (em águas além do MT), a Nação aumentou o limite do Mar Territorial para seis milhas, por meio do Decreto-lei nº 44/1966. Além disso, esse decreto também estabeleceu uma faixa adicional, até a distância de doze milhas do litoral, no que concerne à prevenção e à repressão das infrações em matéria de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração. Ainda sob a perspectiva legislativa, o documento número 5189/1966, lei de meios para o exercício de 1967, nasceu o programa orçamentário do governo federal com as funções que foram criadas como defesa nacional e segurança pública e transporte. Cada função não se vinculava com exclusividade a tal ou qual ministério ou conselho, uma vez que mais de uma função poderia ser contemplada em cada órgão. Internamente, tivemos a criação do Código Tributário Nacional em outubro, dispondo de um sistema e instituição de normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios, nelas havendo a definição sobre policiamento, considerando o conceito de polícia o ato de atividade da administração pública, sem abuso ou desvio de poder.

O ano de 1967 foi importante para a navegação, a começar pela Constituição com o artigo oitavo sobre a

competência da união, que informava: VII - organizar e manter a polícia federal com a finalidade de prover: a) os serviços de política marítima, aérea e de fronteiras; b) a repressão ao tráfico de entorpecentes; porém não menciona mais o Poder de Polícia Naval. Houve uma omissão quanto às Forças Armadas (FA), mas no Código Tributário inclui indiretamente o termo polícia como administração pública. Juntamente com a nova Constituição houve um Projeto de Expansão da Marinha Mercante com Comissão de Marinha Mercante por meio das resoluções 2995 e 3205, que definiram as atribuições dos Portos Organizados e Repartições aduaneiras na fiscalização, controle e trânsito de mercadorias. Na gestão do Diretor de Porto e Costas, o Vice-Almirante Gastão Brasil do Carmo Júnior e a CMM, em forma de incentivo para a Indústria de Construção Naval e o Fundo de Marinha Mercante, desejosos por melhorias na construção naval do país e em manter as embarcações brasileiras aptas para navegarem em tempo hábil nos estaleiros brasileiros, onde os navios seriam construídos e reparados, mantendo todas as fases do ciclo econômico permanecendo dentro da Nação, retirando do poder internacional o privilégio de se ter embarcações para construção e reparo fora do país. Foi disseminado no meio legislativo que a Marinha era responsável por: propor a organização e providenciar o aparelhamento e adestramento das forças navais e aeronavais; propor diretrizes para a primeira Política Marítima Nacional (PMN/1984), além de relacionar como atribuições subsidiárias: orientar e controlar a Marinha Mercante, no que interessa à Segurança Nacional e prover a segurança da navegação, seja ela marítima, fluvial ou lacustre, além de exercer a Polícia Naval. Consagrou, então, a filosofia de que o Ministério da Marinha deveria ser hibridamente organizado: como repartição da administração pública e ao mesmo tempo como comando militar operativo. Já na primavera seguinte, foi alterada a Força Ativa da Marinha, incluindo os alunos dos Centros de Instrução e Escolas de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha e os Práticos, alterando a lei de 1955, mas sem alteração na lei do Tribunal marítimo de 1954, em que foram arrolados como Pessoal da Marinha Mercante.

Nas anuidades posteriores, a PETROBRAS conseguiu com seus homens do mar – mercantes brasileiros perfurar o poço, no Campo de Guaricema, na Bacia de Sergipe-Alagoas, um marco para a produção petrolífera e para a economia do País. Outros atores conceituais e de controle entraram em cena: o termo “Lei e Ordem” e a criação do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), com objetivo de melhorar a organização da fiscalização e do policiamento nas águas brasileiras, ambos pelos artigos 45 e 57, pelo decreto número 900 que alterava o documento feito dois anos antes, destinado a proporcionar melhores condições e expansão do setor marítimo, coube ao Ministério dos Transportes a responsabilidade da navegação marítima e interior com a taxa de Marinha Mercante e a mudança conceitual do Departamento Federal de Segurança Pública para Departamento de Polícia Federal. Com reajustes no governo, o Estado Maior da Armada (EMA) reorganizou a Polícia Naval definindo-a como importante para a segurança marítima, fluvial e lacustre; e o ato de exercer a Polícia Naval era um dos instrumentos da Marinha, visando principalmente o controle, no que interessa à Segurança Nacional como uso do mar territorial e zona contígua, das águas interiores, da plataforma submarina e dos terrenos de marinha e seus acrescidos e dos terrenos marginais dos portos, rios, lagoas e canais. Saindo do ambiente nacional e adentrando ao estadual, temos a lei orgânica da Polícia do Estado de São Paulo integrando a Polícia Marítima à Guarda Civil, mas sem a necessidade de que esses homens fossem de formação náutica, como era antes requisito, perdeu a especialidade acadêmica da formação de homens do mar – Ciências Náuticas – com a finalidade do ato de policiar.

Já em 25 de abril de 1969, o governo brasileiro editou o Decreto-lei nº 553, alterando novamente os limites do mar territorial brasileiro, que passou a ser de 12 milhas marítimas, medidas a partir da linha de baixa-mar; um aumento expressivo de poder e soberania ao se pensar no patrimônio aquático brasileiro. A partir de tais novidades, poderíamos dizer que duplicou a área, mas não o investimento nos órgãos protetores delas.

No início dos anos 70, a nossa Zona de Pesca foi alterada, para evitar situações conflituosas no campo militar e diplomático como a ocorrida no último conflito internacional da Guerra da Lagosta (1961-1963), os responsáveis pela fiscalização nas águas brasileiras foram funcionários credenciados armados equiparados à polícia para proteção do pescado nas águas, sob ordens do Ministério da Agricultura com a Superintendência de Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) e da Marinha com as Capitânicas dos Portos. Menos de um ano depois, o governo brasileiro determinou que o “mar territorial do Brasil” abrangeria uma faixa de duzentas milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, como compreendidas de todas as águas que banham o litoral do país, desde o Cabo Orange, na foz do Rio Oiapoque ao Arroio Chuí.

As razões que levaram o Brasil a expandir seu mar territorial de doze para duzentas milhas, em um espaço de menos de um ano, foram várias: de índole interna e externa.

Naquele determinado momento histórico, havia a percepção por parte das autoridades brasileiras que recomendavam e justificavam o ato de reivindicação unilateral sobre uma extensa área do mar adjacente às costas brasileiras. A ampliação do território brasileiro estava intimamente ligada à segurança nacional, com isso a Marinha de Guerra viu-se diante de um problema: como proteger de forma eficiente? Além de ser atingido por meio do patrulhamento ostensivo e periódico, por navio de guerra, buscou melhorar a consciência marítima da população, divulgando elementos do poder marítimo para contribuir com essa mentalidade focada no mar: (1) a parcela do poder militar que atua no mar, inclusive sobre ele e em outras vias navegáveis (a que chamamos de poder naval); (2) a marinha mercante (lato sensu: empresas, navios e institutos jurídicos ou organizacionais com ela relacionados); (3) as indústrias de construção e reparos navais, os portos; (4) a indústria de pesca (embarcações, terminais e indústrias de processamento do pescado); (5) os meios de pesquisa, exploração e preservação das riquezas do mar e do seu leito, e por último, mas talvez o mais importante, (6) os homens cujo labor está vinculado ao mar, todos em busca de proteger nossas águas.

Sobre o setor de Segurança Pública: houve uma fusão da Força Pública com a Guarda Civil e a Polícia Rodoviária, incorporadas à Polícia Militar, ordenando ao 34º Batalhão Policial Militar Marítimo e Aéreo com a finalidade de Polícia Marítima, Aérea, Fluvial, Portuária e Imigratória para o litoral de São Paulo. No final da década, a Comissão de Marinha Mercante passou a ser denominada Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM) e se torna Conselho Consultivo da Presidência da República.

O General Emílio Garrastazu Médici, em exercício como Presidente, teve um governo com grande crescimento econômico. Em 1973, ele decretou ao departamento de Polícia Federal que executasse em todo território nacional o serviço de polícia marítima para evidenciar a Comunidade marítima com boa opinião pública internacional. Ainda no ano, o Estado do Rio Grande do Norte foi palco de boas novas no setor petrolífero brasileiro, com o campo de Ubarana, mais uma vitória do Nordeste mercante na exploração das nossas águas.

O governo do Presidente Geisel (1974-1979) ensejou profundas modificações no pensamento estratégico brasileiro, com inevitáveis repercussões sobre a estratégia naval. O espetacular desenvolvimento econômico do país, principalmente, no período de 1967 a 1972, em que a taxa de crescimento do produto real foi inacreditável - período conhecido como o “Milagre brasileiro”. O Diário Oficial da União, retratou em 1974 a SUNAMAM como Autoridade Marítima no Brasil, sob responsabilidade do Ministério dos Transportes, o que antes era encargo do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Posteriormente, a SUNAMAM visando permitir maior participação brasileira nos fretes do transporte de granéis, concedeu a todas as empresas brasileiras de longo curso, privadas e estatais, autorização para operar com esse tipo de carga. Foram criadas, assim, condições para maior expansão da frota mercante, ampliando o mercado de construção naval. As linhas pioneiras anualmente, estruturadas pela SUNAMAM no que concerne a escalas, número de navios e de viagens redondas, eram as seguintes: - Linha LB-I - Brasil/Costa Oeste EUA - Canadá, via Canal do Panamá, - Linha LAC Brasil-América Central; Linha LAF Brasil-África Ocidental; - Linha LOM - Brasil/Oriente Médio; e Linha LAUST - Brasil/Austrália e Nova Zelândia. Com essa política adotada na navegação de longo curso e a expansão do comércio exterior brasileiro, um vislumbre promissor para a Marinha vista com muitas ações de subsidiárias, no caso do policiamento marítimo, lacustre e fluvial. Para se abster desse encargo e focar no que de fato sempre foi sua formação básica, convergindo todos os seus recursos no mesmo objetivo, sem responsabilidades internas de segurança pública.

Em 1975, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) reformou do Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM), mencionando que os limites dos portos marítimos e águas interiores seriam estabelecidos pelas Capitânicas dos Portos e submetidos à aprovação da DPC, observando as definições sobre os tipos de navegação e embarcações também referidas no RTM, sem constar os limites na legislação nacional, apenas em documentos internos dos próprios departamentos da instituição marinheira. No nível internacional foi elaborado um Plano de Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (PLANDEFTRAMI) realçando a “importância da manutenção do comércio marítimo” entre Américas e a Europa.

No Norte do país, a divisão da Flotilha do Amazonas deu origem ao Grupamento Naval do Norte, comportando a maioria dos meios aquáticos do 4º Distrito Naval. O Grupamento Naval do Norte tem sido a única Força da Marinha cujas atividades se desenvolvem simultaneamente em ambiente marítimo e fluvial. Dentre as suas missões estavam as operações de defesa de porto, polícia naval, patrulha costeira e fluvial.

No decorrer da década, o Estado-Maior da Armada criou o plano Constelação: instrumento administrativo

elaborado para envolver toda a Marinha na preparação para receber novos navios. A intenção foi a construção de uma capacidade industrial-tecnológica para projetar e construir navios de guerra no Brasil, impulsionada pela ampliação da navegação marítima de longo curso, expansão do setor mercantil e exploração offshore nas bacias petrolíferas e teve como pano de fundo a defesa das águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e o Tráfego Marítimo.

A visão marinheira no ano de 1977, com o Decreto nº 79.132, estabelecia a obrigatoriedade de utilização de transporte ferroviário, marítimo, fluvial e lacustre para as cargas dos órgãos e entidades da administração pública federal e fundações instituídas pela união. Nesse ínterim, a Marinha adotou novo conjunto de políticas básicas e diretrizes, na gestão do Almirante Geraldo Henning na pasta da Marinha, documento esse que reservava a Marinha brasileira como essencialmente de proteção ao tráfego marítimo, envolvendo operações antissubmarino e contramedidas de imagem – chamando a atenção para guerras regionais. Indubitavelmente, a partir de 1977, a Marinha, pela primeira vez de forma plenamente consciente, formalizou por meio de documentação adequada sua concepção estratégica em consonância com a política governamental para orientar o planejamento e o preparo da força naval e do apoio que ela necessitava. Com a visão protetora, criou-se a Capitania Fluvial do Araguaia-Tocantins para patrulhar aquelas águas, devido a sua importância estratégica para o país.

Faltando dois anos para decênio de 80, é a vez das águas amazônicas entrarem em evidência com o Tratado de Cooperação da Amazônia (TCA) e depois Organização do Tratado Cooperação da Amazônia (OTCA), o qual demonstrava a preocupação de patrulhar os rios e afluentes, grandes geradores de cooperação internacional. Na margem brasileira sempre existiu a dependência das cidades em relação aos rios navegáveis, tão próximas quanto possível das barrancas fluviais. Na ausência de ocupação contínua, os contatos internacionais na Bacia se limitaram a quatro portos fluviais de fronteira: Iquitos/Peru, Leticia/Colômbia, Benjamin Constant e Tabatinga (Brasil), com comércio e navegação esporádicos e insignificantes; mas extremamente preciosos a nível estratégico, quem esqueceu a *Questão Leticia de 1932*?

Os documentos sobre os temas amazônicos foram a constituição de uma Subcomissão Mista para a Amazônia, promovida depois ao "status" de Comissão, vários atos sobre transportes fluviais e navegação em rios amazônicos; acordo sobre telecomunicação, sobre Depósito Franco para o Peru em Belém, de importância regional como a importação pelo rio, de petróleo peruano para abastecer a Refinaria de Manaus.

O Equador tem na Bacia Amazônica cerca de metade do seu território. A descoberta de petróleo nessa área criou as condições para uma complementação comercial com o Brasil em troca de bens industriais e serviços. Com uma Relação Exterior pouco conturbada, porém amigável, coube às Forças Armadas o controle e o policiamento das águas fluviais na região. Receosos sobre o curso do transporte aquaviário, uma coordenação nacional na direção civil do transporte marítimo foi implantada para situações de tensão, emergência ou guerra, procurando resguardar embarcações e tripulações de serem convocadas para uma frente (conflito) e prejudicarem outra (comércio / mercantil), por meio do decreto 85.174/80.

No comando da Marinha, em exercício estava o Almirante de Esquadra Maximiliano da Fonseca, o qual criou muitos projetos acadêmicos e foi o responsável pela criação de órgãos de desenvolvimento para o País, um deles foi o programa de reaparelhamento da Marinha (PRM), buscando melhorar as embarcações de patrulha naval e de guerra. Motivado com as expectativas de melhora brasileira no setor marítimo interna e externamente, propôs a criação da Guarda Costeira Brasileira (GC), objetivando tirar o peso da Força Naval em questões de segundo plano, como policiamento marítimo e controle da Marinha Mercante, proporcionando um impulso da Marinha de Guerra antes vista como Marinha de Guerra Regional para um aumento de força, em uma Marinha de Guerra mais ostensiva e proeminente. Detentor do pensamento sobre a resistência ao novo e sabendo que nas instituições públicas militares tem o tradicionalismo como predomínio, propôs uma GC adaptada aos Fuzileiros Navais, para que os combatentes fossem parte componente da CG no campo gerencial e operacional, juntamente com o pessoal da Reserva da Marinha, os alunos recém-formados do CIORM. O sentimento de que o novo era orientado pela razão, influenciado pela doutrina Americana (desde a criação da Escola Naval de Guerra com professores Norte Americanos lecionando no País), o Ministro acreditava numa expansão da Marinha do Brasil com embarcações capazes de atuar em guerras e conflitos mais afastados do Atlântico Sul, usando como exemplo a Guarda Costeira Americana. Aprendeu muito com as Guerras anteriores, em que a Marinha Brasileira só pôde ficar com encargos menores, por não ter aparelhamento de combate (navios e armas) para batalhas, além de defender o tráfego marítimo no litoral brasileiro, sem poder de ação ostensivo, apenas defensivo e regional.

Internacionalmente, acontecia na Jamaica, em 1982, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do

Mar (CNUDM) criando um documento que regularizou uma série de questões sobre o Direito Marítimo no cenário mundial. Ele apresentava definições do que seriam o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, entre muitas outras. A Institucionalização de uma Autoridade Internacional gerou uma forma de administrar a regulamentação dos transportes e comunicações marítimas, das águas dos Estados Arquipélagos, de um novo Tribunal do Mar, fixação de critérios de delimitação de fronteiras marítimas e quem poderia policiar, vindo a influenciar o Brasil e toda a legislação pertinente às nossas águas. A Guerra das Malvinas, entre Argentina e Reino Unido, sensibilizou e muito a sociedade brasileira para uma visão da Marinha Mercante como assunto também de Relações Exteriores e a sua diplomacia, como foi abordado o navio de guerra brasileiro no Canal de Beagle pela embarcação da Prefeitura Navale do país e não por navios de guerra argentinos e como seria a opinião de agressão diplomática e de soberania brasileira x argentina e as repercussões que tiveram, já que o Brasil não tinha uma GC para atuar nesses casos em que o ato de policiar não é hostil e não fere a diplomacia dos navios estrangeiros. Incidentes diplomáticos-militar como o da interceptação do navio mercante Schakleton pela armada argentina (1976) foram analisados para se perceber como tirar ensinamentos para o Brasil.

No campo petrolífero, a PETROBRAS conseguia mais um fato inédito: a Marinha Mercante atingia o recorde de perfuração em águas profundas e ultra profundas com o Campo de Albacora. As profundidades eram iguais ou maiores que 500 metros e 1500 metros respectivamente, o que foi um novo marco da capacidade mercantil brasileira, expansão da Marinha Mercante no setor de perfuração.

Nessa nova configuração, passamos a ter um mar territorial (MT) de doze milhas, uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de cento e oitenta e oito milhas e uma Plataforma Continental (PC) que poderia se estender até trezentas e cinquenta milhas. Trazendo implicações econômicas muito importantes, principalmente no que dizia respeito à exploração de recursos como a pesca, a extração de petróleo e gás da PC. Além disso, o país promulgou a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, mesmo esta convenção tendo entrado em vigor no território, alguns anos antes. A ampliação da área de soberania brasileira foi um impulso no pensamento estratégico naval.

(Continua na próxima edição)

Referências Bibliográficas

ALVES, Vagner Camilo; CAMPOS, Márcio Teixeira de. A Guerra das Falklands/Malvinas e o Exército brasileiro. Disponível em: <http://lepeb.uff.br/wp-content/uploads/sites/369/2021/02/275-668-1-SM.pdf>. Acesso em 9 jul. 2021.

BRAGA, Fábio Carvalho, A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro na concepção do Almirante Vidigal: Uma possível composição de meios para Marinha do Brasil. Monografia Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2020.

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

CAMINHA, João Carlos. História Marítima. Biblioteca do Exército Coleção General Benício, Publicação 504, v. 184. 1979.

DHN, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, versão em língua Portuguesa, publicação dos Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Mar do Governo da República de Portugal.

FEDERAL, Serviço Público. A Polícia. In: FEDERAL, Serviço Público. Polícia Federal. Apostila de Introdução ao Estudo da Polícia, Documento de Acesso restrito. Brasília. 2019. Portaria n. 8.714-DG, de 13 de agosto de 2018, capítulo 4.

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

GUSMÃO, FUNDAÇÃO ALEXANDRE. APOSTILA CURSO DE ALTOS ESTUDOS, Entre o Beagle a as Malvinas, Conflito e Diplomacia na América do Sul. Disponível em: <http://funag.gov.br/biblioteca/download/1176-entre-o-beagle-e-as-malvinas.pdf> Brasília, 2016; Acesso em 02 de jul. 2021.

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

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.

PORTAL ANTAQ, Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile sobre Transportes Marítimos, Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/05/Conv%C3%AAnio-entre-a-Rep%C3%BAblica-Federativa-do-Brasil-e-a-Rep%C3%BAblica-do-Chile-sobre-Transportes-Mar%C3%ADtimos.-Assinado-em-25-de-abril-de-1974.pdf>. Acesso em 2 de jul. 2021.

PETROLEO, CONSELHO NACIONAL. A Era Vargas. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EstadoEconomia/ConselhoPetroleo>. Acesso em 03 de jul. 2021.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Constituição Federativa dos Estados Unidos do Brasil, de 18 de setembro de 1946.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Lei n. 2004, de 3 de outubro de 1953. Dispõe sobre a Política Nacional do Petróleo e define as atribuições do Conselho Nacional de Petróleo, institui a Sociedade Anônima e dá outras providências.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Lei n. 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Lei n. 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Lei n. 2.801, de 18 de junho de 1956. Extingue a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, cria uma Escola de Marinha Mercante no Ministério da Marinha, e dá outras providências.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Decreto n. 40.704, de 31 de dezembro de 1956.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Decreto n. 50.114, de 26 de janeiro de 1961.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Lei n. 4.213, de 14 de fevereiro de 1963. Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Subchefia para assuntos da Casa Civil. Decreto n. 64.063, de 5 de fevereiro de 1969. Regulamenta a lei que Institui a Patrulha Costeira.

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, n.4/6. 2018, p. 9-30.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Construção Naval no Brasil. FEMAR & LAMN Liga dos Amigos do Museu Naval, Fundação de Estudos do Mar. 2001.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985



Porto de Leticia, Colômbia
Crédito de imagem: Tripadvisor, captura, 30/08/2021

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@centroscapitales.org.br
diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.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 (PA), Itajaí (SC) e Manaus (AM), ou obtido através do nosso site:

<http://www.centroscapitales.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

contato@centroscapitales.org.br
(21) 99410 2627 **presidência <presidencia@centroscapitales.org.br>**
diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.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



DELEGACIA EM MANAUS - AM.

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

(92) - 99153 4488

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

CEP 88.302-201

LOJA DO CCMM

O Centro dos Capitães possui uma série de souvenirs e livros que podem ser adquiridos em sua sede, por meio de pagamento em dinheiro, ou via depósito em conta bancária.

**Associação Profissional
dos Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante**

CNPJ: 29554268/0001-57

Banco Bradesco (237) - Agência: 2579-8

Conta Corrente 209 - 7

Encomendas para envio podem ser feitas por meio do e-mail contato@centrodoscaptães.org.br, ou via telefone, com frete a ser custeado pelo solicitante.



LIVRARIA DO CCMM

O Centro dos Capitães disponibiliza os livros abaixo que podem ser adquiridos diretamente em sua sede, ou por meio do e-mail contato@centrodoscapitães.org.br com frete a ser custeado pelo solicitante



CLC ALVARO JOSÉ DE ALMEIDA JUNIOR



CLC FRANCISCO CEZAR MONTEIRO GONDAR

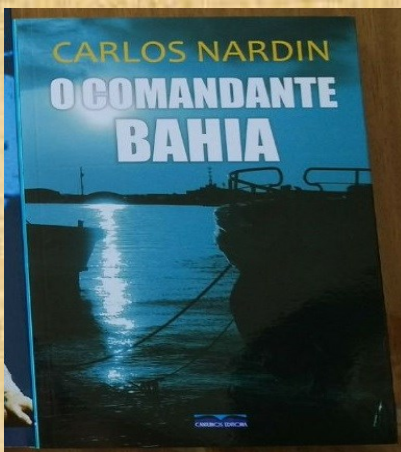


CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO
2a. Edição - 2020, Vls. I e II

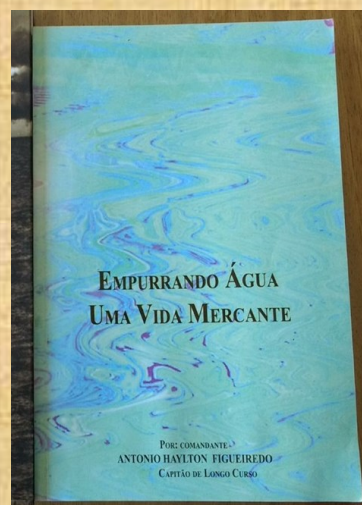


CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO

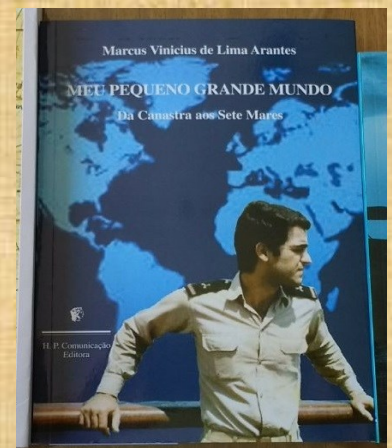
“Glossary of Merchant Marine Terms & Expressions (From Dinghy to Ultra Large Cargo Carrier) – English/Portuguese,



CLC CARLOS NARDIN



CLC ANTONIO HAYLTON FIGUEIREDO



10M-ENG. MEC. MARCUS V. ARANTES

Conheçam um pouco mais da História da Marinha Mercante Brasileira e das nossas histórias.

ENTREGA DO ESTANDARTE DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA NO CCMM



17/03/2017

