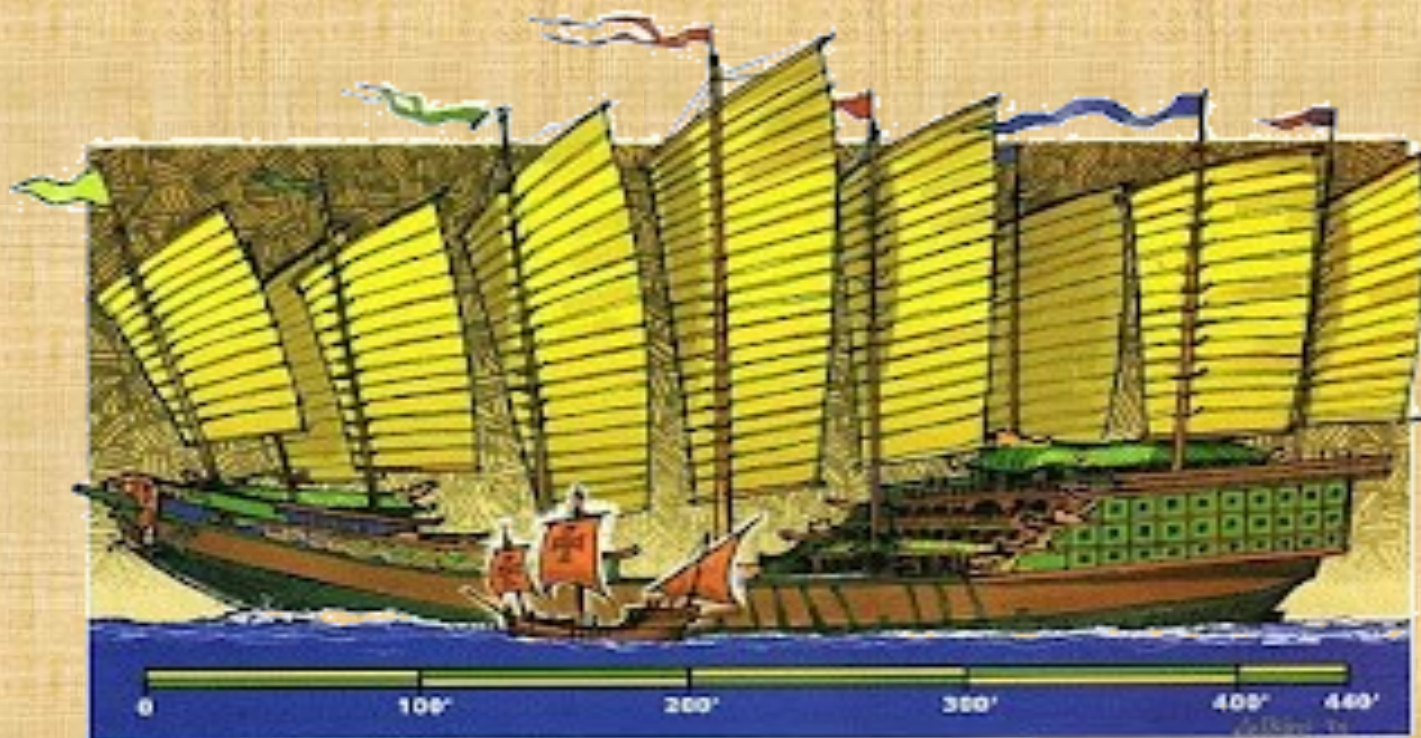




INFORMATIVO MENSAL 31 / 10 / 2021—ANO —4— Edição 47 *ON LINE*  
Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa

## TERIAM OS CHINESES DESCOBERTO AS AMÉRICAS?



Comparativo Junco (*Ba Chuan*) Chinês e Caravela Portuguesa.  
Imagem: Ba Chuan Blogger, 01/07/2010,captura 24/10/2021



Junco Chinês - Compartimentagem.  
Imagem: Estadão - mar sem fim, 01/05/2018, captura  
24/10/2021

**“Navigare necesse est”**

## LEIA NESTA EDIÇÃO

<b>CCMM -DIRETORIA</b>	<b>2</b>
<b>RESPONSABILIDADES DOS NOSSOS COLABORADORES</b>	<b>2</b>
<b>MISSÃO E VALORES DO CCMM</b>	<b>3</b>
<b>EXPEDIENTE DO CCMM</b>	<b>3</b>
<b>NOSSA CAPA - TERIAM OS CHINESES DESCOBERTO AS AMÉRICAS?</b>	<b>4</b>
<b>CAMPANHA DA SEDE PRÓPRIA</b>	<b>7</b>
<b>ANIVERSARIANTES DOS MESES NOVEMBRO E DEZEMBRO</b>	<b>7</b>
<b>CIABA COMPLETA 129 ANOS</b>	<b>7</b>
<b>NOTA DE FALECIMENTO - PRÁTICO LEÔNIDAS CRAVEIRO DA SILVA</b>	<b>8</b>
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO -</b>	<b>9</b>
<b>A VIGILÂNCIA NO PASSADIÇO</b>	<b>9</b>
<b>Orientação Global contra Pirataria para as Companhias, Comandantes e Tripulantes (Parte 9)</b>	<b>14</b>
<b>TRABALHO ACADÊMICO</b>	<b>16</b>
<b>EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO - PARTE II: 1945-1985 - FINAL</b>	<b>16</b>
<b>NOTAS INFORMATIVAS</b>	<b>20</b>
<b>Aos leitores - Pedido de opiniões e sugestões</b>	<b>20</b>
<b>Disponibilização de espaço para artigos e informações</b>	<b>20</b>
<b>Convite para novos sócios e associados</b>	<b>20</b>
<b>Novos dados bancários do CCMM</b>	<b>20</b>
<b>FALE CONOSCO</b>	<b>20</b>
<b>SEDE RIO DE JANEIRO - RJ</b>	<b>20</b>
<b>DELEGACIA EM BELÉM -PA</b>	<b>20</b>
<b>DELEGACIA EM MANAUS - AM</b>	<b>21</b>
<b>DELEGACIA EM ITAJAÍ - SC</b>	<b>21</b>
<b>LOJA DO CCMM</b>	<b>21</b>
<b>LIVRARIA DO CCMM</b>	<b>22</b>
<b>CONTRACAPA - FROTA DO TESOURO, SÉCULO XV</b>	<b>23</b>

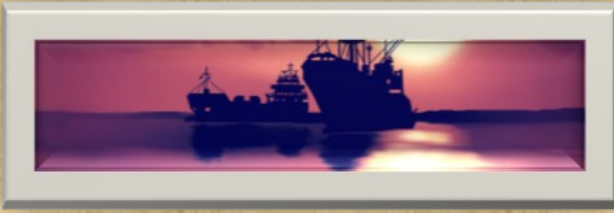
## CCMM — DIRETORIA

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

## RESPONSABILIDADES DOS NOSSOS COLABORADORES

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

## 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.

## Expediente do CCMM

Conforme determinação da Diretoria do CCMM, devido à situação atual na cidade do Rio de Janeiro da pandemia da COVID 19, informamos que manteremos a interrupção das atividades do Centro dos Capitães até 31 de dezembro 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"



## TERIAM OS CHINESES DESCOBERTO AS AMÉRICAS?

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

A Nossa capa mostra o *Ba Chuan* - Junco<sup>[1]</sup> - navio do tesouro - do ano de 1421, com cerca de 140 metros de comprimento, comparando com uma caravela do tempo dos descobrimentos portugueses, cujo comprimento era de cerca de 20 metros.

Achados arqueológicos indicam a presença de povos da Antiguidade nas Américas em uma época anterior a Colombo.

Textos hebraicos falam que o Rei Salomão teria estabelecido um acordo com o monarca *Hiram*<sup>[2]</sup>, da cidade fenícia de Tiro, com o objetivo de participar de expedições marítimas para além das fronteiras das Colunas de *Héracles* - Estreito de Gibraltar - onde haveria uma terra chamada *Braasi pelos fenícios, e Ofir pelos Hebreus*.

Platão, em *Timeu e Críticas*, relata a existência de uma civilização bastante desenvolvida - lenda da Atlântida - que extrapola os limites do mundo conhecido à sua época.

Esses indícios demonstram que os povos da antiguidade acreditavam na existência de terras habitáveis em um mar além dos seus limites, que mais tarde seria denominado Mar Tenebroso<sup>[3]</sup>.

Ibn Battuta, peregrino marroquino considerado um dos maiores exploradores do mundo, em uma das suas viagens à Calicute, Índia, relata que viu grandes navios mercantes - os Juncos - que faziam a rota que pretendia seguir para a China: “os navios tinham até 12 velas, todas de bambu entrelaçado; a tripulação era composta de até 1000 pessoas, sendo 600 marinheiros e 400 guerreiros. As famílias dos marinheiros viviam a bordo dos navios onde cultivavam verduras, legumes e gengibre”.



Imagem: Estadão - mar sem fim,

Marco Polo, explorador e mercador veneziano, também descreveu os juncos: “Eu lhes digo que são na maior parte construídos da madeira que é chamada abeto ou pinho... têm um andar, que a gente chama de convés. Neste convés há geralmente 60 quartos ou cabanas, e em alguns, mais, e em alguns, menos... E quatro mastros com velas, e eles frequentemente acrescentam dois mastros, que são levantados e guardados toda vez que desejam, com duas velas, de acordo com o estado do tempo”.

Alguns navios têm além de 13 porões, divisões no interior feitas com pranchas fortes encaixadas de modo que, se por acaso o navio bater em uma pedra, faz com que a água entre... E então a água que entra pelo buraco corre até o porão, mas não passa para os outros”.

Outras fontes falam em “quatro pavimentos, ou conveses”. Os navios podiam acomodar entre 500 a mais de 1.500 passageiros.

Além da estanqueidade dos porões, os juncos, para melhor estabilidade, utilizavam âncoras flutuantes nas suas laterais e tinham suas quilhas compostas de vigas de madeira amarradas com aros de ferro.

Mil anos antes de serem introduzidas na Europa essas tecnologias já eram comumente utilizadas pelos chineses.

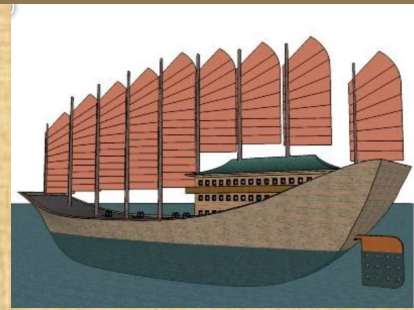
<sup>[1]</sup> Embarcações chinesas de madeira - cânfora, abeto ou pinho, fundo chato ou com quilha, carena em forma de “V”, com anteparas estanques, velas rígidas de seda sobre estrutura de bambu, para navegação fluvial ou em mar aberto.

<sup>[2]</sup> Construtor do Templo de Salomão.

<sup>[3]</sup> Comentado numa lenda árabe como um oceano desconhecido, desprovido de terras, habitados por estranhas criaturas, constituído de água fervente e imerso em eterna escuridão, terminando bruscamente em um abismo sem fim e sem retorno.

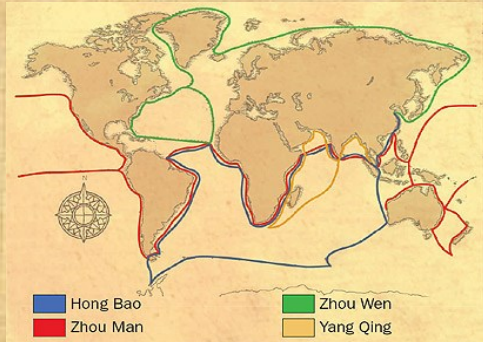
Desde o século primeiro os Chineses já utilizavam o leme à popa, que podiam ser elevados ou abaixados conforme a profundidade do local em que navegavam.

A ilustração ao lado mostra um junco de nove mastros, e leme à popa (Crédito: Estadão, mar sem fim, captura 24/12021).



Sabiam os chineses como armazenar e transportar água potável, e construir tanques para a captura e conservação de peixes e outros animais marinhos frescos.

Mapas chineses do século XV, datados de 1421, mostram com relativa precisão, os contornos do continente americano.



Crédito de Imagem: MundoGeo. Captura, 25/10/2021.



Crédito de Imagem: Wikipédia, A Enciclopédia Livre. Captura, 25/10/2021.

Naquele ano - 1421 - 800 juncos divididos em quatro grandes frotas com navios de até 150 metros de comprimento e nove mastros, sob o comando do Almirante Zheng He, da Corte do Imperador Zhun Di, foram encarregados de explorar o mundo até então para eles desconhecido, em busca de riquezas, e povos para serem submetidos à serventia do Imperador.

A necessidade de alimentos para suprir a crescente população chinesa teria sido o estímulo para o Imperador buscar novos produtos e novos súditos para abastecer os cofres do Estado com tributos que seriam canalizados para a manutenção burocrática e militar daquele império.

Mas seriam os chineses os reais descobridores das Américas?

Detentores de tamanha tecnologia na construção naval para a época e outras aplicadas à navegação como, por exemplo, a bússola, é de se supor que poderiam explorar com relativa segurança, locais bastante distantes de sua base.

Embora haja controvérsias sobre muitos fatos históricos relativos à China como Potência Marítima no Século XV, o fato é que os Juncos ou Navios do Tesouro eram muito superiores às embarcações dos outros povos à época.

O site Muslim Heritage no artigo Zheng He - o Almirante muçulmano chinês, de Salah Zaimche, publicado em 1o de dezembro de 2001, registra: “O “navio do tesouro” da bandeira de Zheng He tinha 120 metros de comprimento - muito maior que o de Colombo”. Neste desenho, as duas naus capitâneas são sobrepostas para dar uma ideia clara do tamanho relativo dessas duas naus. O navio St. Maria de Colombo tinha apenas 85 pés de comprimento, enquanto o navio de bandeira do Zheng He tinha surpreendentes 400 pés.



Imagem: Muslim Heritage, 1/12/2001, captura 31/10/2021

A frota sob o comando do Almirante Zheng He, além dos juncos gigantes, era composta por dezenas de navios de abastecimento, navios-tanque de água, transportes para cavalos de cavalaria e barcos-patrolha. A tripulação da armada totalizava mais de 27.000 marinheiros e soldados.



Almte. .Zheng He  
Imagem:: Muslim Heritage -  
Discover the Golden age of muslim civilization, captura  
3/10/2021

A China como potencia marítima dessa época, não era largamente conhecida até a publicação do livro “1421 - O ano em que a China Descobriu o Mundo”, de autoria do submarinista inglês Gavin Menzies, em 2001.

O autor insiste que foram os chineses que descobriram a maior parte do mundo, inclusive as Américas (e o Brasil), muito antes de Colombo e Cabral, Antártica, Austrália e o Polo Norte, mas grande parte de renomados historiadores refutam essa teoria.

Mas os chineses poderiam ter feito estas descobertas?

Veja o comentário de João Lara Mesquita, autor do artigo “China potência marítima do século XV”, publicado no Estadão, mar sem fim, em 1o de maio de 2018:

“Com exceção dos polos, sim, pelo que se já provou de suas fantásticas embarcações. Entre muitas outras, eles de fato tinham barcos grandes o suficiente para manterem pequenas plantações de ervas, frutas e plantas comestíveis, a ponto de seus marinheiros jamais enfrentarem o pesadelo dos nautas portugueses, e outros da mesma época, o escorbuto. Mas, daí a terem descoberto todo o mundo, depende da imaginação do autor. Para historiadores como Eric Hobsbawm, e todos os outros do mesmo calibre, eles jamais ultrapassaram o Cabo da Boa Esperança.”

Complemente a leitura assistindo aos vídeos abaixo, postados pelo YouTube e tire suas próprias conclusões:

[COMO ERAM AS CARAVELAS, AS NAUS E OS JUNCOS: AS EMBARCAÇÕES DAS GRANDES NAVEGAÇÕES](#)

(Canal história e Tu)

[Pesquisa na China - Junco](#)

(Televisão Central da China)

---

## Referências

Internet - Blog do Pensador, História, Fábio Pestana Ramos - Ph.D. em História pela USP.

Internet - Livraria da Travessa, Literatura Brasileira, A Odisseia da Frota Fenícia do Rei Salomão à Lendária Terra Braazi, 3000 anos atrás - 2001 (Ediouro - RJ), Youri Sanada.

Internet - Ba Chuan Blogger- Ribeiro, Carlos; Vieira, Darci; Trindade Vladimir.

Internet - Muslim Heritage - Zheng He - o almirante muçulmano chinês, Salah Zaimache - 01/12/2001

---

*“Um navio está sempre mais seguro na costa, mas não é para isso que ele foi construído.”*

*(Albert Einstein)*

## CAMPANHA DA SEDE PRÓPRIA

O Centro dos Capitães está disponibilizando uma conta bancária com o objetivo exclusivo de captar recursos de doações de pessoas físicas e jurídicas para a aquisição de sua Sede Própria, conforme estabelecido no Termo de Constituição de Fundo Financeiro assinado em 24/03/2014. Sua contribuição é bem-vinda.

Dados da conta bancária:

Associação Profissional  
de Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante  
CNPJ: 295.542.68/0001-57  
Banco Bradesco (237) - Agência: 3002 (Praça Pio X - Centro, Rio /RJ)  
Conta Corrente 390209-9

## ANIVERSARIANTES DOS MESES DE NOVEMBRO E DEZEMBRO.

Edgar Spezapria Dias	21/11
José Otávio Cesar Ramos	23/11
Raimundo Antônio Ferreira dos Santos	25/11
Horácia Alberto Duarte	29/11
Alvaro José de Almeida Junior	03/12
Daisy Lima da Silva	05/12
José Carlos Gomes Barros	08/12
Gilberto Maciel da Silva	12/12
Luiz de Almeida Maatos	13/12
José Bruno de Oliveira Filho	16/12



O presidente do CCMM e seus diretores parabenizam a todos, desejando saúde, paz e prosperidade

## CIABA COMPLETA 129 ANOS

No dia 13 de outubro o CIABA - A Universidade do Mar, como era denominado pelo nosso saudoso Alyrio Sabbá - sob o Comando do CMG Josué Fonseca Teixeira Júnior, completou 129 anos.

O evento foi comemorado no dia 19 desse mesmo mês e contou com a presença do Comandante do 4º Distrito Naval, VA Valter Citavicius Filho, do CA (RM1) Marcio Ferreira de Mello - Superintendente do Ensino Profissional Marítimo, Representante da DPC - e outras autoridades.

Abaixo, transcrevemos a mensagem de felicitações do CCMM, enviada pelo seu Presidente, Alvaro José de Almeida Junior - ao Comandante Josué:

“Exmo Sr. Capitão de Mar e Guerra Josué Fonseca Teixeira Junior - Comandante do CIABA

Prezado Comte Josué,

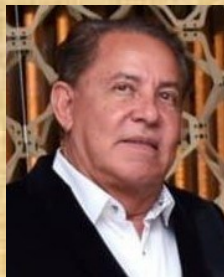
O Centro dos Capitães felicita V. Senhoria pelo aniversário do CIABA e deseja continuado sucesso na vossa administração.

O mar é nosso compromisso!

Cordiais saudações,”

Alvaro José de Almeida Junior  
Centro dos Capitães da Marinha Mercante  
Presidente.

**PRÁTICO LEÔNIDAS CRAVEIRO DA SILVA**



★ 14/07/1948 – 22/10/2021 ★

Faleceu no dia 22 deste mês, aos 73 anos, o Prático da Bacia Amazônica Leônidas Craveiro da Silva.

Como disse o Colunista Luiz Celso em sua Coluna Navegação em Foco - Jornal O Liberal, em Belém do Pará: “O volume de água do Rio Amazonas aumentou um pouco mais nos últimos três dias, por conta das lágrimas do Rio Mar. O gigante chorou pelo falecimento do Prático Leônidas Craveiro da Silva, ocorrido no último sábado, 22”.

O Leônidas, ainda muito, muito jovem começou a atuar na navegação Fluvial, exercendo suas atividades na Autarquia Serviço de Navegação da Amazônia e Administração dos Portos do Pará - SNAPP, criada em abril de 1940 e extinta no ano de 1967, sendo sucedida pela ENASA - Empresa de Navegação da Amazônia S/A, constituída nesse mesmo ano, onde continuou seu exercício profissional sempre com esmero, competência, habilidade e amor à profissão, alcançando as funções de Comandante em navios dessa Empresa.

Continuou sua trajetória passando pela CNA - Companhia de Navegação da Amazônia, em 1985 ingressou no quadro de Práticos da Associação de Praticagem da Bacia Amazônica – APBAM - e mais tarde veio a ser cofundador e Prático da Empresa de Praticagem do Norte - NORTEPILOT

Foi considerado por todos um dos grandes navegadores da Bacia do Amazonas e um grande Mestre em várias gerações de Práticos.

Ao longo da minha carreira tive a honra de algumas vezes trabalhar lado a lado com esse profissional ímpar, de caráter exemplar, inclusive no período em que estive à frente da Divisão de Operações da ENASA.

Nosso último encontro foi em uma reunião institucional com o Presidente do SINDNÁUTICA , CFL Edson Lima, na sede dessa Instituição em Belém do Pará, em outubro de 2020.

Na imagem ao lado, a partir da esquerda:

CFL Edson Lima.

PRT Leônidas

CLC Afonso Corrêa



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.* ✠

Referências:

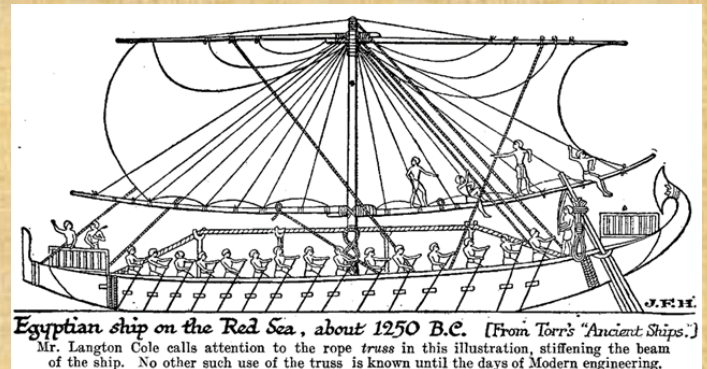
1. Navios e Portos, História - da Amazon River ao SNAPP e à ENASA.
2. Luiz Celso News, Coluna Navegação em Foco,- Jornal O Liberal

## A VIGILÂNCIA NO PASSADIÇO

(CLC Alberto Pereira de Aquino)

A vigilância a bordo de embarcações é uma atividade muito antiga.

Em uma reprodução de uma imagem do Egito Antigo, datada do ano 1250 a.C., que representa uma embarcação navegando pelas águas do Mar Vermelho, já podemos identificar a existência de vigias tanto na proa, quanto em pontos elevados da mastreação, orientando a navegação por aquelas águas perigosas, repletas de recifes.



À medida que as embarcações à vela aumentavam de dimensões, os vigias passaram a ser localizados em pontos situados nos galopes e nas gáveas dos mastros.



VIGIA NO GALOPE DO GRANDE



GÁVEAS

Na história das navegações entre Portugal e Brasil existe um poema romanceado, datado de 1565, que narra a longa e tortuosa viagem entre Olinda e Lisboa, da nau “Catarineta”.

Com falta de água e alimentos a nau procurava, a todo custo, chegar ao porto desejado.

“ .....  
Faz vinte e um anos e um dia  
Que andamos n’ondas do mar  
Botando sola de molho de dia  
Para de noite jantar

.....  
Sobe, sobe gajeiro,  
Meu gajeirinho real,  
Vê se vês terras de Espanha  
Areias de Portugal  
.....”

Ali fica constatada a importância que tinha, na época, o marinheiro gajeiro que na altura em que ficava a gávea tinha melhor visão para tentar visualizar perigos à navegação da embarcação e, no caso da nau “Catarineta”, a tão desejada terra portuguesa.

Por ser uma posição exposta às intempéries da natureza, sofrer grandes movimentos de balanço, caturro e arfagem e por estar situada a grande altura. A gávea também era considerada como local para cumprir punição.

Diz a história de que o primeiro ninho de pega teria sido construído por um baleeiro, para melhor se abrigar do frio e para localizar as baleias em águas do Mar Ártico.

O seu nome, em inglês, é “crow’s net”, isto é; “ninho de corvo”.

Por que em português, é “ninho de pega”?

Mas o que é “pega”?

A pega é uma ave da família *corvidae* que é encontrada no sertão brasileiro.



Mas por que recebeu o nome de “crow’s net”?

A resposta está na semelhança que o invento criado tinha com o ninho de corvo americano.



#### NINHO DE CORVO

Nos navios mercantes de propulsão mecânica o ninho de pega ficava localizado por ante avante do mastro de vante e o seu acesso era feito através de uma escada vertical. Em alguns navios abrigava dois vigias e era dotado de sino e megafone e, depois, de telefone, para comunicação com o passadiço. Ficou em uso até o fim da primeira metade do século XX.



Até o advento do radar a bordo dos navios mercantes brasileiros, isso lá pela metade dos anos cinquenta, do século passado, a vigilância exercida pelos oficiais de serviço no passadiço era visual e auditiva e só contava com o auxílio de binóculos de pouco alcance, como os 7x30, 8x30 e 8x40.

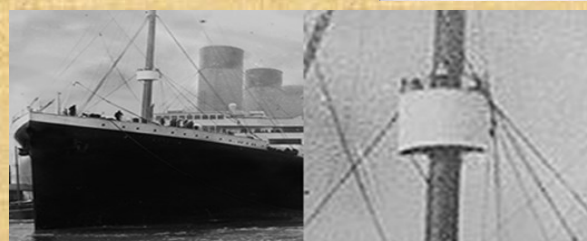
Às vezes, já nos anos 60, quando embarcávamos em navios construídos no Japão, que possuíam grandes binóculos 15x80, passávamos a ter melhores condições de observação.



#### BINÓCULOS 15X80



Os bons binóculos sempre foram um grande complemento para a observação visual. A falta deles pode ter sido um dos elos que levou à ocorrência do desastre com o “RMS TITANIC”, em 1912.



#### NINHO DE PEGA DO “RMS TITANIC”

Como foi provado durante o inquérito, que a seguir foi instaurado, para levantar as responsabilidades por aquela tragédia, os dois vigias que estavam de serviço no ninho de pega do mastro de vante, no momento da colisão com o “iceberg”, não portavam binóculos, como era costume nos outros navios da White Star Line, proprietária do navio.

Na ocasião, o mar estava calmo e o céu, sem lua, estava estrelado.

A visibilidade, porém, estava comprometida porque não se distinguia a linha do horizonte.

Um estudo realizado pelo [titanicology.com](http://titanicology.com), sobre o acidente, quer provar que a falta dos binóculos pouco contribuiu para evitar o acidente.



Quando eu comecei a minha vida profissional na Marinha Mercante, no final dos anos 50 do século passado, a maioria dos navios da Frota Nacional de Petroleiros – Fronape, onde eu embarquei, já possuía radar. Mas este, só era utilizado por ocasião de nevoeiros ou grande redução de visibilidade.

A vigilância, porém, continuava seguindo os rígidos padrões adotados durante a Segunda Guerra Mundial, que recentemente findara.

Uma prova deste fato é a de que qualquer navio que aparecia no horizonte, de dia ou de noite, era chamado, por meio da lâmpada Aldis de sinalização, conhecida a bordo como “daylight”, para se identificar, indicando, nacionalidade, tipo de navio, nome, porto de origem e porto de destino. Em resposta, informávamos os nossos dados e desejávamos boa viagem.



SINALIZADOR  
“DAYLIGHT”

Como não existiam mais os riscos de navios, submarinos e aviões inimigos, a nossa atenção estava voltada, principalmente, para o cumprimento do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – RIPEAM, Código Internacional de Sinais – C.I.S. e Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, mais conhecida pelo acrônimo inglês SOLAS (Safety of Life at Sea).

- Todo vigia era instruído a informar:
- Qualquer tipo de objeto flutuante;
- Luzes e marcas de navegação;
- Qualquer tipo de sinal de perigo de outras embarcações ou portos;
- Sinais de terra;
- Gelo de qualquer tamanho ou forma;
- Qualquer tipo de embarcação ou navio a despeito de suas dimensões;
- Qualquer tipo de construção sobre o mar;
- Problemas com qualquer sistema ou luzes de navegação; e
- Qualquer tipo de perigos para a navegação do navio.

O serviço de quarto no passadiço era efetuado por um Oficial de Náutica, auxiliado por um Marinheiro e um Moço de Convés, que se revezavam nos serviços de vigilância e governo do leme. Com o advento do governo automático a vigilância passou a contar somente com o auxílio de um marinheiro.

O Oficial de Náutica de serviço executava as tarefas relativas à navegação, governo do navio e da vigilância.

Na época, a maioria dos navios não possuía ar condicionado. Assim a casa do leme ficava com as portas abertas com livre acesso para as asas do passadiço. Isso facilitava a vigilância, que cobria os 360 graus do horizonte do mar.



ASAS DO PASSADIÇO

O serviço era feito sempre de pé e pensar em sentar, por algum momento, na cadeira do Comandante não passava pela cabeça de nenhum Oficial, que tirava serviço de quarto naquele tempo. A cadeira do Comandante era sagrada!

Com o passar do tempo foram se aperfeiçoando ou aparecendo vários auxílios à navegação tais como o ecobatímetro, agulha giroscópica, radio-goniômetro, odômetro de fundo, radar, ARPA, GPS, DGPS, AIS, rádio transmissor-receptor VHF, etc., que contribuíram muito para aumentar a segurança da navegação.

Hoje não sei como ocorre o serviço de vigilância nas embarcações que possuem passadiços fechados, apresentando disposição ergonômica dos aparelhos e instrumentos, ar condicionado e uma confortável cadeira, para o oficial de serviço de quarto, condições favoráveis e perigosas para



PASSADIÇO ERGONOMÉTRICO

No mundo, são muitos os velejadores náufragos ou com embarcação à matroca que, depois de salvos, fizeram reclamação porque se viram em situação de quase abaloamento por navios, que nem notaram os seus sinais de socorro.

A vigilância no passadiço continua tendo a mesma importância que tinha nos anos 50 e, ainda mais, a responsabilidade do Oficial de Quarto de Serviço foi ampliada com as novas exigências que Autoridades Marítimas, nacionais e internacionais, passaram a adotar, para cumprimento do referido



Pense que, algum dia, esse náufrago pode ser você!

## 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).

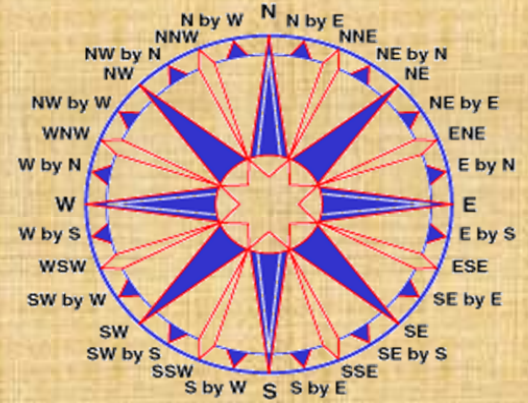
Esse critério para cartear a rosa da agulha segue passando por SE, S, SW, W, NW e N. Assim as 16 quartas terão a seguinte leitura a partir do Norte:

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

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”.



ROSA DA AGULHA DE WILLIAM THOMSON – 1876

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

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



CLC Afonso de Almeida Corrêa

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

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

(21) 99410 - 2627



**7.11 Equipamentos e ferramentas que podem ser utilizados pelos atacantes devem ser armazenadas em locais seguros**

- Deve-se considerar a proteção balística a garrafas de gás ou recipientes de líquidos inflamáveis. Sacos de areia não são recomendados, pois se degradam rapidamente se não forem mantidos regularmente.
- O excesso de garrafas de gás deve ser desembarcado antes da viagem.

**7.12 Pontos de reuniões seguras e cidadelas**

Ao atuar em áreas de maior risco identificadas por meio da avaliação de risco, a consideração cuidadosa e o planejamento detalhado são fundamentais para a segurança da tripulação. A avaliação de risco deve identificar a localização de um ponto seguro e/ou uma cidadela segura dentro de um navio também deve / devem ser considerados.

**7.12.1 Pontos de reunião protegidos**

- Um ponto seguro é uma área designada para fornecer proteção física máxima contra ataques de piratas e ladrões armados à tripulação, de preferência nas partes baixas dentro do navio. É o local em que a tripulação não necessária no passadiço ou na sala de controle da sala de máquinas se reunirá se o navio estiver sob ameaça.
- O ponto seguro é um local provisório que fornecerá proteção caso os atacantes comecem a disparar armas de fogo;
- Escolha um local seguro protegido por outros compartimentos bloqueados.
- 

**7.12.2 Cidadelas**

Uma cidadela é uma área pré-planejada designada onde, no caso de embarque iminente por atacantes, toda a tripulação pode buscar proteção. Uma cidadela é projetada e construída para resistir à entrada forçada.

Antes de decidir pela utilização da cidadela, deve se analisar como a situação pode terminar. O seu uso não garante uma resposta militar ou policial e o Comandante pode ter que decidir em que momento desistir se não houver a ajuda de forças militares ou policiais.

Cidadelas bem construídas usadas por uma tripulação bem treinada, podem oferecer proteção eficaz durante um ataque. Se forem utilizadas as cidadelas, elas devem ser complementares e não uma substituição para todas as outras SPMs (Ship Protection Measures).

A criação de uma cidadela exigirá assessoria técnica externa e apoio. No entanto, as orientações sobre a construção podem ser acessadas a partir das fontes listadas nos anexos e é fortemente recomendável ser levada em conta na avaliação de risco.

Além da proteção, uma cidadela deve fornecer meios confiáveis para se comunicar em terra e manter algum grau de consciência situacional. A capacidade de negar o controle da propulsão aos atacantes deve também ser considerado.

Um SSP (Ship Security Plan) deve definir as condições de uso da cidadela e a logística necessária para sobreviver, por exemplo, alimentos, kits de primeiros socorros, medicamentos, água potável. A ação de uso da cidadela deve ser analisada de modo a garantir que o Comandante seja capaz de tomar a decisão correta e oportuna sobre a sua utilização.

Todo o conceito da abordagem da cidadela é desperdiçado se algum tripulante for deixado do lado de fora durante a sua ocupação. Portanto, os planos devem incluir um método para garantir que toda a tripulação tenha assegurada a sua entrada na cidadela.

### **7.13 STS and other static operations**

Atacantes tem abordado navios em operações da STS através das defensas.

A utilização de uma cerca de corrente, particularmente se for encimada por arame farpado ligado aos trilhos laterais do navio e complementada por escoras ou balaústres nas proximidades dos defensas, proporciona um dissuasor eficaz para potenciais invasores. Deve ser tomado cuidado na interface entre a cerca de corrente e o arame farpado para assegurar a melhor proteção possível.

O uso de grades, particularmente grades de plástico reforçado com fibra de vidro para facilitar a montagem, pode ser fixado forma porta rolante que impedirão ainda mais qualquer possível embarque.

Um obstáculo adicional nas proximidades das defensas e cabeços dos navios poderia ser o uso de de água em spray.

O tubo hawse (escovém) deve ser devidamente protegido para evitar acesso não autorizado. O uso da água do ferro também pode ajudar a proteção contra invasões através do escovém.

Os motores principais devem ser mantidos imediatamente, para que o Mestre tenha a opção de se pôr em marcha no caso de um incidente

A Praça de M[quinas deve ser mantida de prontidão, para que o Comandante tenha a opção de utiliza-la imediatamente no caso de um incidente.

#### **Outras considerações para o Comandante durante operações STS ou operações estáticas:**

- A tripulação é suficiente para suprir proteção adicional enquanto a realizar simultaneamente e realizam as operações de carga?
- Monitorizar e-mails durante as comunicações costeiras com agentes e agências. Não activar "responder a todos", uma vez que os e-mails podem ter cerca de vinte (20) destinatários. Não permitir que as suas intenções sejam enviadas para desnecessários e desconhecidos endereços de correio.

### **7.14 Empreiteiros privados de proteção marítima desarmados**

A utilização de instituições privadas de proteção marítima desarmadas seria determinada pelos resultados da avaliação dos riscos. Deverão ser consideradas as leis relevantes tanto dos Estados de bandeira como de quaisquer Estados litorais. A utilização de contratantes desarmados experientes e competentes pode ser uma medida de protecção valiosa, particularmente quando pode haver a exigência de interface e coordenação com as agências locais de aplicação da lei, forças navais e guardas costeiras.

### **7.15 - Empresas Privadas de Segurança Marítima (PMSC) e Privadas de Segurança Pessoal Armada Contratadas (PCASP)**

A utilização, de Pessoal de Segurança Armada de Contratação Privada (PCASP) a bordo dos navios seria determinado pelo out-put do risco avaliação e aprovação do respectivo Estado de bandeira. Esta orientação não constitui uma recomendação ou um endosso do uso geral do PCASP.

Qualquer decisão de contratar os serviços de um PMSC & PCASP deve ser tomada após uma cuidadosa avaliação do risco da viagem prevista (ver secção 4) tendo em conta fatores como a rota, o tipo de carga, velocidade, borda livre, localização de quaisquer operações estáticas, níveis de proteção proporcionados pelos Estados costeiros, ameaça atuais e riscos ambientais. O emprego do PCASP é apenas uma camada adicional de proteção e não constitui uma alternativa à outras medidas de mitigação.

A presença a bordo de PCASPs envolve questões jurídicas complexas. É importante que seja obtida a autorização das autoridades do Estado de Bandeira antes da instalação do PCASP a bordo. Além disso, é essencial assegurar que o PCASP seja permitido pelos governos de todos os Estados (Estados limítrofes) por cujas águas o navio pode passar, já que maioria dos Estados litorais não permite que o PCASP funcione no seu águas territoriais. Os proprietários devem exercer a devida diligência para verificar as credenciais e licenças/permissoes do PMSC e onde apropriado os PCASPs, para assegurar que estão funcionando legalmente e que as armas são também licenciadas para a sua utilização. Além disso, armas de fogo, outros equipamentos utilizados pelo PMSC podem estar sujeitos restrições de controle e também exigir

licenças para utilização por civis. O proprietário tem o dever de realizar a devida diligência sobre o PMSC, uma vez que o proprietário será responsável pelo PCASP no navio. É recomendado que as companhias de navegação empreguem PMSC que tenham a certificação ISO 28007 (ou qualquer norma futura que a substitua). O PMSC deve ser contratado para um contrato como o BIMCO GUARDCON que não prejudica as disposições de cobertura do seguro do navio. O contrato deve ser celebrado entre a empresa e a PMSC mesmo que o preço do seja pago ou repartido com um afretador ou outra parte.

As empresas devem garantir que o PMSC tenha apólices de seguro que sejam atuais e conformes com os requisitos do contrato.

Deve haver um entendimento claro da autoridade do Comandante, e das Regras para o Uso da Força (RUF), sob as quais o PCASP funciona. A RUF deve prever um gradual, razoável, proporcional e comprovada necessidade na aplicação da força em defesa do pessoal no navio. O Comandante continua sempre a ser a autoridade máxima num navio.

O PCASP individual deve sempre agir em conformidade com os princípios amplamente reconhecidos de autodefesa e autodefesa coletiva.

Os procedimentos PCASP devem ser exercitados com a tripulação para garantir a sua eficácia durante o ataque.

Esta orientação não constitui uma recomendação ou um endosso da utilização geral do PCASP. A utilização, ou não, de PMSCs e instalação de PCASP a bordo de navios é uma decisão tomada por empresas individuais na sequência de uma análise de risco detalhada.

Se o PCASP for implantado a bordo de um navio, isto deve ser incluído em todos os relatórios para os centros de informação VRA designados e devem ser autorizado pelo Estado de bandeira. Onde a análise de risco considera PCASP de implantação necessária, recomenda-se que as empresas utilizem PMSCs que são acreditados segundo a norma ISO 28007 (ou qualquer futuro norma que a substitui).

Se o PCASP for utilizado, deve ser como um recurso adicional de mitigação e proteção, não como alternativa à outras medidas. A tripulação não deve manusear nem utilizar armas de fogo.

### **7.16 Destacamentos de Proteção de Embarcações (VPDs)**

Os Destacamentos de Proteção de Embarcações Armadas (VPDs) são por vezes destacados a bordo de navios. Os VPDs consistem de pessoal estatal armado nomeado. O seu objetivo é dissuadir os atacantes e defender o navio, se necessário. A presença a bordo de VPDs envolve complexas questões legais e autorizações podem precisar ser obtidas da bandeira Estado e autoridades nos Estados costeiros e portuários.

*Continua na próxima edição)*

---

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

## **TRABALHO ACADÊMICO**



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

#### **Evolução histórica do policiamento aquático brasileiro Parte II: 1945 - 1985. - Final**

*(CCb Mannom Costa)*

.....

Baseado nessa perspectiva, possibilitando uma possível necessidade de incrementar a vigilância e a fiscalização de nossas águas, a Marinha considerou ser importante que o Governo dispusesse de um organismo capaz de efetuar vigilância e fiscalização que não fosse a Força Naval, não só porque muitas dessas atribuições não eram da missão do Ministério da Marinha como abrangeria a outros ministérios, um organismo que permitisse uma escalada intermediária da ação de governo, deixando a Força Naval para atitudes firmes e irreversíveis e poder permitir uma gradação e proporcionar à nossa diplomacia a devida condição

de poder responder aos países dos navios e embarcações, infratores de nossas normas fiscais e ou administrativas, que a ocorrência fosse mera ação do exercício do poder de polícia e não de ato hostil ou de guerra não declarada, efetuado por navio de guerra e/ou elementos da Força Armada da Marinha. Assim, alterou o Regulamento do Tráfego Marítimo, cancelando os decretos anteriores, mantendo o controle e a ordem das águas seja por instalações e/ou tripulações sob o Ministério da Marinha, mas menciona no regulamento que a Instituição proveria a segurança da navegação aquaviária, exerceria o poder de Polícia Naval devido aos acordos internacionais e Patrulha Costeira no que tangeria à Defesa Nacional, inclusive na Plataforma Continental.

No fervor parlamentar, é criada a Comissão Marítima Nacional (CoMaNa), como órgão governamental de mais alto nível para assuntos ligados às atividades marítimas, com a finalidade de assessorar diretamente o Presidente da República na consecução da Política Marítima Nacional (PMN). Como forma de unificar todos os interessados no mesmo projeto, foi instituída a Comissão Marítima Nacional, presidida pelo Ministro da Marinha, com representantes dos seguintes ministérios: Relações Exteriores, Fazenda, Transportes, Agricultura, Educação e Cultura, Trabalho, Indústria e Comércio, Minas e Energia, do Interior; a Secretaria de Planejamento da Presidência; e Secretária-geral do Conselho de Segurança Nacional.

A Guerra das Malvinas, entre Argentina e Reino Unido, no Atlântico Sul, instigou o Brasil a procurar meios diplomáticos para lidar com o setor marítimo e seus territórios, incluindo a passagem de navios mercante e como esses poderiam ser usados na logística no teatro de operações em um conflito, como foram usados pelos britânicos durante a referida guerra. No caso brasileiro, o incidente com o navio mercante Barão de Teffé com destino a Antártica foi interceptado no Canal de Beagle, em águas argentinas. A embarcação interceptora, da "Prefectura Naval Argentina GC81", procedeu a uma verificação de norma interna local, acordada bilateralmente entre os argentinos e chilenos, sobre a alternância de práticos embarcados, que a Marinha brasileira desconhecia. O episódio foi minimizado e com explicações de ações policiais de normatizações administrativas, sem ferir a soberania brasileira. Foram especuladas as possíveis implicações caso a embarcação interceptora fosse da Armada Argentina, caracterizando um ato hostil e inaceitável pelo Brasil.

O parlamento convencido das características complexas da Marinha Mercante, envolvendo tantos Ministérios, receosos com a possibilidade de novos atos hostis envolvendo as embarcações nacionais da Marinha de Guerra no policiamento marítimo, propôs um projeto lei como um plano de ação em que concentraria em uma única autarquia, uma cooperação interministerial para reger a Marinha Mercante, inclusive no campo policial. Segue um trecho do dossiê do projeto lei número 2.494/83, com destaque por parte da autora deste trabalho, retratando a inexistência de um órgão adequado para policiar as águas brasileiras:

“(...) os Ministérios da Marinha, da Justiça, das Relações Exteriores, da Fazenda, dos Transportes, da Agricultura, da Educação e Cultura, do Trabalho, da Saúde, da Indústria e do Comércio, das Minas e Energia, do Interior, das Comunicações e a Secretaria de Planejamento da Presidência da República possuem atribuições no ambiente marítimo, fluvial e lacustre, em decorrência do exercício do Poder de Polícia, que se efetiva com base nas exigências do Serviço Público e nos interesses da Comunidade. O Ministério da Marinha exerce o controle e a orientação da Marinha Mercante no que interessa à Segurança Nacional, exerce também a Polícia Naval, provê segurança à navegação, fiscaliza as águas sob jurisdição nacional, provê toda a rede de Sinalização Náutica e é responsável pela salvaguarda da vida humana no mar. (...)

(...) Todas essas atribuições necessitam de estrutura, meios e recursos humanos para serem bem executadas. Podemos afirmar que os recursos de que dispõe a nação são pulverizados por todos os responsáveis, podendo-se visualizar as superposições de ações e de esforços que podem ser traduzidas como dispersão de recursos pecuniários. Alguns dos Ministérios citados têm procurado soluções conciliatórias, de maneira a reduzir os gastos e agilizar as ações; os Ministérios: da Fazenda - através de convênio - cede às Capitâneas dos Portos lanchas, que são guarnecidas por pessoal da Marinha, no desempenho de ações para coibir o contrabando e o descaminho. Conclui-se, portanto, pela inexistência de um órgão adequado em nossas águas, - quer no litoral, quer nos rios e lagos, para o exercício de um policiamento permanente, que assegure uma fiscalização efetiva do cumprimento das leis pertinentes. Tal deficiência não ocorre em terra, onde diversas organizações de natureza policial, federais ou estaduais, se encarregam de diferentes aspectos do indispensável policiamento. Apesar da atividade de natureza policial propriamente dita não ser uma missão da Marinha, ela sempre cooperou na medida das suas possibilidades, embora com sensível prejuízo de sua destinação constitucional (...).”

No quesito leis, o Código Penal Brasileiro sofreu uma alteração em decorrência das causas do ambiente marítimo internacional, buscando se adequar à nova territorialidade marinha. Menciona, então, como extensão do território nacional as embarcações brasileiras de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro, bem como aos navios mercantes que se achem em alto-mar. Para aplicar à lei brasileira aos crimes praticados a bordo, estando no porto ou MT do Brasil, sem prejuízo das convenções, tratados e regras do Direito Internacional.

Na metade da década de oitenta, surge o Programa Calha Norte, priorizando o desenvolvimento da Amazônia Setentrional, em particular os rios Negro, Amazonas e Solimões com sua navegação fluvial e patrulhamento ostensivo feito pelas Forças Armadas, em que o encarregado pelo policiamento aquático era a Marinha.

Análise qualitativa:

Nos períodos traumáticos das guerras, até quem não tinha formação nauta passou a vigorar como ator policial das águas jurisdicionais nacionais, o que deixou um rastro sutil de esquecimento de uma formação marinheira milenar. Após esses períodos, os limites territoriais aquáticos brasileiros cresceram exorbitantemente com a mudança internacional de conscientização marítima, a criação da ONU e posteriormente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. No entanto, os proventos brasileiros não vieram com a mesma proporção financeira para defender e proteger nossas águas ou sequer o reconhecimento da necessidade de como deveria ser o policiamento do bem marinho e das embarcações que nele se servem.

A Marinha, durante os períodos de 1945 a 1985, desenvolveu-se pouco em relação ao Brasil, porém ainda com um bom crescimento no setor de construção e reparo naval, mesmo que ainda muito carente de recursos para a projeção territorial brasileira nas águas jurisdicionais cada vez mais importantes para a economia brasileira. Com uma visão política de que não se tem recursos para investimento de meios flutuantes para policiamento e proteção de nossas águas, buscou desmembrar a responsabilidade da Marinha Mercante com o projeto de criação da Guarda Costeira brasileira para o policiamento marítimo e encargos de segurança pública e possíveis consequências no âmbito diplomático internacional ao se tratar de embarcações de todos os tipos de bandeiras e como poderia ser visto como hostilidade uma interceptação por parte de navio de guerra brasileiro no ato de policiar. Essas responsabilidades extra- Marinha, contrapõem-se em muito ao desejo da Marinha de ser capaz de operar por longos períodos em alto-mar, com capacidade de projeção naval sobre terra. Essa instituição limitada por navios de pequeno porte e sistemas de armas mais simples tem sido atrofiada, apesar de ciente do seu ato de assegurar a defesa das águas territoriais brasileiras, aqui vistas como uma ação subsidiária, de responsabilidade direta do Ministério da Justiça.

O decorrer do policiamento marítimo brasileiro será descrito na Parte III, com as República Nova de 1985 e na atualidade até o primeiro semestre do ano 2021.

Figura 2: Imagem ilustrativa sobre os atores policiais a partir de 1945 até 1985.



Fonte: Montagem feita pela autora

## 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

## **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](mailto:contato@centroscapitales.org.br)

[diretor\\_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br](mailto: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/>

## **NOVOS DADOS BANCÁRIOS DO CCMM**

**Associação Profissional  
de Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante**  
CNPJ: 295.542.68/0001-57  
Banco Bradesco (237) - Agência: 3002 (Praça Pio X - Centro. Rio /RJ)  
Conta Corrente 390209-9

## **FALE CONOSCO**

### **SEDE RIO DE JANEIRO - RJ**

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

(21) 99410 2627 [contato@centroscapitales.org.br](mailto:contato@centroscapitales.org.br)  
[presidência <presidencia@centroscapitales.org.br>](mailto:presidencia@centroscapitales.org.br)  
[diretor\\_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br](mailto: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](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

## 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  
de Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante**

**CNPJ: 29554268/0001-57**

**Banco Bradesco (237) - 3002 (Praça Pio X - Centro. Rio /RJ)**

**Conta Corrente 390209-9**

Encomendas para envio podem ser feitas por meio do e-mail [contato@centrodoscapitães.org.br](mailto:contato@centrodoscapitães.org.br), ou via telefone, com frete a ser custeado pelo solicitante.

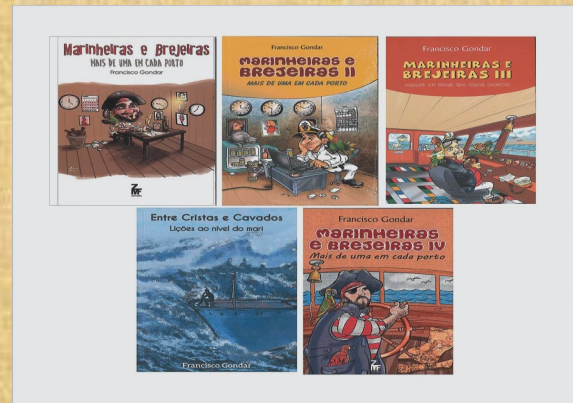


# LIVRARIA DO CCMM

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](mailto:contato@centrodoscapitães.org.br) com frete a ser custeado pelo solicitante



CLC ALVARO JOSÉ DE ALMEIDA JUNIOR



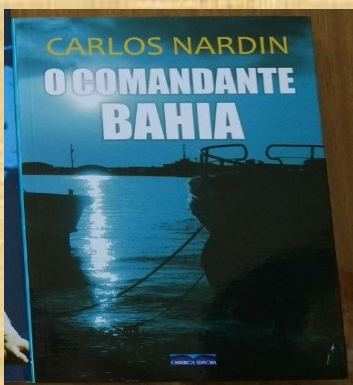
CLC FRANCISCO CEZAR MONTEIRO GONDAR



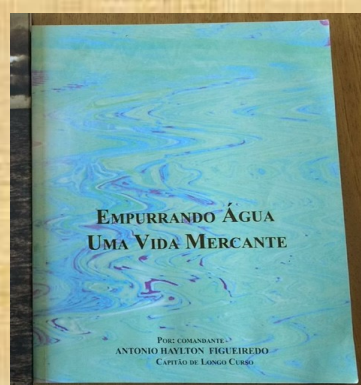
CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO  
2a. Edição - 2020, Vls. I e II



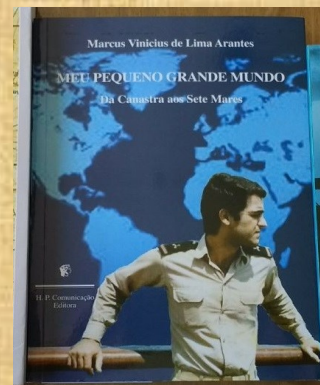
CLC ALBERTO PEREIRA DE AQUINO  
“Glossary of Merchant Marine Terms & Expressions (From Dinghy to Ultra Large Cargo Carrier) – English/Portuguese,



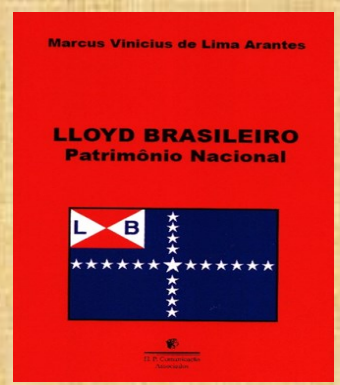
CLC CARLOS NARDIN



CLC ANTONIO HAYLTON FIGUEIREDO



10M-ENG. MEC. MARCUS V. ARANTES



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

**FROTA DO TESOURO - SÉCULO XV**



Zheng He no comando da frota chinesa. (Ilustração: <http://www.southbaysail.com/>  
Imagem: Estadão - mar sem fim, 01/05/2018, captura 24/10/2021



Imagem: Expedição Oriente, 04/06/2019, captura 30/10/2021