

EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO: 1945-1985*

MANNOM TAVARES DA COSTA**
Capitão de Cabotagem

SUMÁRIO

Introdução
República Populista (1945-1964)
República sob comando militar: 1964-1985
Análise Qualitativa

INTRODUÇÃO

O policiamento das águas litorâneas brasileiras começou na época do Império e era chamado de Polícia Naval. Ao longo de 156 anos, perceberam-se a complexidade da Marinha Mercante brasileira e a necessidade de sua estrutura a nível organizacional. O artigo publicado na edição anterior (3^o trimestre/2021)

apresentou os 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 seriam defendidas por

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

** Formada pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm/Ciaga), trabalhou em navios, embarcações PSV e de apoio às plataformas, mergulho e plataformas de perfuração. Mestranda em Segurança Internacional e Defesa na Escola Superior de Guerra. Autora do livro *A Origem das Leis, Regulamentos e Normas que regem a Marinha Mercante*. Agraciada, em 25 de novembro de 2021, com a Ordem do Mérito da Abrammil, no grau de Cavaleiro, por seu trabalho de pesquisa de Mobilização Nacional na Marinha Mercante.

homens que tinham um único interesse no País: o patriótico.

Durante as duas guerras mundiais, a Marinha viu-se sem uma reserva naval forte para corroborar a 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 atuar 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 ou até mesmo no político, com as mudanças de Ministério que exerceriam Autoridade Marítima no Brasil. Por haver tantas variáveis atuantes na função de polícia marítima e pelos motivos de sua criação, 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 realizada uma análise qualitativa dividida em partes que integram este texto: República Populista (1945 a 1963) e República sob o comando militar (1964-1985). As informações aqui reportadas foram fundamentadas nas legislações dos períodos em questão e em obras bibliográficas usadas como referências nas escolas de formação das Marinhas de Guerra e Mercante e da Academia da Polícia Federal.

REPÚBLICA POPULISTA (1945-1964)

Consta no arquivo histórico da Polícia Militar de Sergipe, no contexto temporal da Segunda Guerra Mundial, que esta instituição 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, trazendo consigo conceitos gerais de proteção e segurança.

O termo “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 o 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, o 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.

Sob alarme com a situação de crise e para defender nosso extenso domínio marítimo, foi negociada, com base na lei norte-americana de defesa e assistência mútua (*Mutual Assistance Act*) de 1949, a compra de dois cruzadores, nomeados de *Almirante Tamandaré* e *Almirante Barroso*, como estratégia naval de defesa do Atlântico Sul, sendo partes integrantes do policiamento das águas jurisdicionais de interesse 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



Figura 1 – Imagem ilustrativa com a representação dos atores do policiamento aquaviário de 1808 a 1945

Fonte: Compilação da autora

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, diante da precariedade da nossa frota mercante, tal apoio fora necessário. Mais uma vez, as Marinhas se uniram para sobreviver e, juntas, se apoiarem, 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. A plataforma submarina margeia o continente e se prolonga sob o alto-mar como um verdadeiro território submerso, constituindo-se 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 – adicionalmente, referia-se à pesca como parte de exploração desses recursos.

Fazendo referência a 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, com o monopólio estatal no setor, por meio da Lei nº 2004/53. A empresa liga-se 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 ficavam a cargo da 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 navio mercante alemão *Baden* desrespeitar o policiamento marítimo no porto do Rio de Janeiro, foi regulamentado pela Lei nº 2.180/54, a qual dispunha sobre 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 o 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 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 oficialmente em 1955, em forma de lei visando aos 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, lançamento de minas e outros próprios de uma Marinha de Guerra e para auxiliar nos serviços de repressão ao contrabando e ao comércio ilícito de tóxicos e no serviço de socorro marítimo.

A Lei definiu 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 a ela 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. Em 1956, foi criado, pelo Exército, o Comando Militar do Amazonas, vislumbrando um aumento da importância internacional e a possibilidade de ocorrência de crimes transnacionais (drogas, armas e contrabandos). Com isso, as embarcações do Exército Brasileiro poderiam

ser empregadas em patrulha de rios e interceptação de outras embarcações no combate aos ilícitos na faixa de fronteira, bem como no transporte de uma esquadra sem proteção armada.

No ambiente internacional, sobre o regime jurídico no Mar Territorial (MT) e com base na declaração dos Princípios do México, afirmava-se a competência do Estado, declarava-se a regra das três milhas como insuficiente para limitar a extensão do MT e sustentava-se o direito de cada Estado 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 à segurança, desde que houvesse capacidade de policiar e defender o limite estabelecido.

O dilema da segurança foi visto como tônica dos discursos políticos, uma vez que, ainda no referido ano, o Decreto 40.704 relacionava os serviços de praticagem como de utilidade pública e de interesse da 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 adotava medidas que permitiram o grande crescimento do setor.

Foram 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. No Congresso, criou-se a Lei do Fundo Portuário Nacional, com taxas de melhoramentos dos portos.

O Grupo Executivo para a Indústria de Construção Naval (Geicon) surgiu para o fortalecimento da Marinha Mercante nacional e, em consequência, da própria Marinha de Guerra, para controle do tráfego marítimo. Nessa nova visão política, também nasceu o Fundo de Marinha Mercante, como produto da Taxa

O Decreto 40.704, de 1956, relacionava os serviços de praticagem como utilidade pública e de interesse da segurança nacional, devido ao momento político da Guerra Fria

de Renovação da Marinha Mercante, arrecadada pelas empresas de navegação estrangeiras, pelas de propriedade da União e pelos armadores nacionais que operassem navios estrangeiros afretados, vindo a alterar a conveniência da participação dos navios da Marinha brasileira no tráfego comercial.

Com o 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 se encontrava instável, pois a Guerra Fria só findou quase 30 anos depois. No meio político sobre Segurança Pública, existiram em São Paulo um grupo atuando como polícia marítima e outro no 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-se do Rio de Janeiro para Brasília, mas o Tribunal Marítimo permaneceu na cidade primária.

Duas décadas depois do Regulamento para Capitania dos Portos (CP), de 1940, para o tráfego marítimo e sua polícia, o Decreto nº 50.114, de 26 de janeiro de 1961, informava impropriedade do referido regulamento e a inexistência de um Código de Navegação Marítima e Interior.

De acordo com o regulamento, as capitania 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, e era o delegado do Trabalho Marítimo quem deliberava, por meio do Conselho Regional do Trabalho Marítimo, composto por: um representante do Ministério da Marinha (que chefiava a CP), um dos Transportes, um do Trabalho, um da Fazenda, um da Agricultura, um representante dos empregados e outro dos empregadores.

Com a mudança, houve uma reformulação para os órgãos militares executores, que tratou apenas dos pontos relacionados à Polícia Naval para apreensão de embarcações, aforamento de terrenos de Marinha e balizamento, e não para a patrulha ou controle do tráfego mercantil em si, tráfico de ilícitos, contrabando e outros crimes comuns da área marinha.

No campo das Relações Internacionais, tivemos o 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 a 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, o governo aprovou o Plano Diretor da Marinha. O propósito do plano era racionalizar os recursos de forma inteligente, de acordo com a experiência penosamente adquirida pela Marinha brasileira ao longo de todos os anos da sua existência, as novas técnicas de administração e o orçamento por programas desenvolvidos após a Segunda Grande Guerra, com unidades de serviço como as de serviço patrulha costeira e socorro marítimo (12 navios-patrulha costeira), de

polícia naval e as lanchas armadas para as Capitânicas dos Portos e suas delegacias (inclusive as fluviais).

A Lei nº 4.213, do mesmo ano, reorganizou o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, que disciplinaria a aplicação do Fundo Portuário Nacional; todavia não foi mencionado como seria o policiamento naval e/ou marítimo em portos e vias navegáveis interiores, no Mar Territorial e em seus acessos aos portos.

REPÚBLICA SOB COMANDO MILITAR: 1964-1985

O término do governo do Presidente João Goulart foi marcado por descontentamentos políticos e administrativos, com ameaças à segurança interna; como consequência, os militares ascenderam 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, Estados Unidos da América (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”, pela abertura ao capital estrangeiro, pelo posicionamento antiarmamentista na Conferência do Desarmamento em Genebra e pela proposição de um fundo

para reversão de gastos militares em desenvolvimento econômico.

No âmbito da segurança internacional, a participação de 26 países na 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, com a informação de que a CMM não era órgão de representação, como antes caracterizavam; ao contrário, era uma entidade de atribuições executivas que abrangeriam toda a política, o programa de Marinha Mercante e o de construção naval. Não havia lugar para representantes com mandatos predeterminados que afetassem a continuidade administrativa do CMM, e muito menos para representações de organizações interessadas no setor de Marinha Mercante. O propósito era resguardar o interesse nacional para o tráfego marítimo e não apenas os interesses de algumas classes.

Em decorrência dessa lógica, o governo de Castelo Branco, ex-chefe do Estado-Maior do Exército, vinculou ao Departamento de Segurança Pública os serviços de Polícia Marítima, como os grupamentos operacionais marítimo e o 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 na 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 estabeleceu uma faixa adicional, até a distância de 12 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 (Lei nº 5.189/1966, Lei de Meios para o Exercício de 1967), nasceu o programa orçamentário do Governo Federal, com as funções criadas: defesa nacional, 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, em outubro, a criação do Código Tributário Nacional, dispondo de um sistema e instituição de normas gerais de Direito Tributário aplicáveis à União e aos Estados e Municípios, nelas havendo a definição sobre policiamento, considerando o conceito de polícia como 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, que, no artigo 8º, sobre a competência da União, 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 é mais mencionado o poder de Polícia Naval.

Houve uma omissão quanto às Forças Armadas (FA), mas o Código Tributário inclui indiretamente o termo “polícia” como administração pública. Juntamente com a nova Constituição, houve um Projeto de Expansão da Marinha Mercante com a Comissão de Marinha Mercante, por meio

das Resoluções 2.995 e 3.205, que definiram as atribuições dos Portos Organizados e Repartições Aduaneiras na fiscalização e no controle e trânsito de mercadorias.

A Diretoria de Portos e Costas, sob gestão do Vice-Almirante Gastão Brasil do Carmo Júnior, e a CMM, em forma de incentivo para expandir a Indústria de Construção Naval e o Fundo de Marinha Mercante, estavam desejosas por melhorias na construção naval do País e em prontificar em tempo hábil, nos estaleiros brasileiros, as embarcações nacionais, tornando-as aptas a navegar. Os navios seriam construídos e reparados em solo brasileiro, mantendo todas as fases

do ciclo econômico dentro da Nação.

Foi disseminado no meio legislativo que a Marinha era responsável por propor a organização, providenciar o aparelhamento e o adestramento das forças navais e aeronavais e sugerir 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, fosse ela marítima, fluvial ou lacustre, além de exercer a Polícia Naval.

Consagrou-se, 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 aumentada a Força Ativa da Marinha, incluindo os alunos dos Centros de Instrução e

Consagrou-se, em 1967, 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

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 estes foram arrolados como pessoal da Marinha Mercante.

Nos anos posteriores, a Petrobras, com seus homens do mar, mercantes brasileiros, perfurou 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 o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram), com o propósito de melhorar a organização da fiscalização e do policiamento nas águas brasileiras, ambos pelos artigos 45 e 57 do Decreto nº 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 ajustes 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 ao controle no que diz respeito à Segurança Nacional, como uso do Mar Territorial e da Zona Contígua, das águas interiores, da plataforma submarina, dos terrenos de marinha e seus acrescidos e dos terrenos marginais dos portos, rios, lagoas e canais.

Ao mudar o foco do ambiente nacional para o 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-se a obrigação da formação acadêmica especializada de homens do mar – Ciências Náuticas – com a finalidade do ato de policiar. Antes, eram homens do mar policiais; agora, policiais administrativos sem formação marinheira.

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 a área duplicou, mas não o investimento nos seus órgãos protetores.

No início dos anos 70, 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.

Os responsáveis pela fiscalização nas águas brasileiras foram funcionários credenciados e 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 200 milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, compreendidas 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 12 para 200 milhas em um espaço de menos de

um ano foram várias, de índole interna e externa. Naquele 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, de que 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 do patrulhamento ostensivo e periódico por navio de guerra, buscou melhorar a consciência marítima da população, divulgando os elementos do poder marítimo, a saber: 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 e 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 6) por último, mas talvez o mais importante, os homens cujo labor está vinculado ao mar, todos em busca de proteger nossas águas.

Em relação ao setor de Segurança Pública, houve uma fusão da Força Pública com a Guarda Civil e a Polícia Rodoviária, incorporadas à Polícia Militar, ordenando o 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 tornou Conselho Consultivo da Presidência da República.

O General Emílio Garrastazu Médici, em exercício como Presidente, fez 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 internacionalmente a participação de civis na comunidade marítima brasileira, angariando opinião pública favorável. Ainda naquele 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

O Governo Geisel ensejou profundas modificações no pensamento estratégico brasileiro, com inevitáveis repercussões sobre a estratégia naval

brasileiro, com inevitáveis repercussões sobre a estratégia naval. O País vivenciou um espetacular desenvolvimento econômico, principalmente no período de 1967 a 1972, em que a taxa de crescimento do produto real foi inacreditável – período conhecido como “Milagre brasileiro”.

O *Diário Oficial da União* comunicou, em 1974, a Sunamam como Autoridade Marítima no Brasil, sob responsabilidade do Ministério dos Transportes – antes era encargo do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Posteriormente, a Sunaman, 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 e ao 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 de linhas adotada na navegação de longo curso e a expansão do comércio exterior brasileiro, havia um vislumbre promissor para a Marinha, responsável por muitas ações subsidiárias, no caso o policiamento marítimo, lacustre e fluvial. A Força se absteria do encargo e de cuidar e administrar a Marinha Mercante, focando no que de fato sempre foi sua função básica: proteger as águas jurisdicionais brasileiras, convergindo todos os seus recursos para o mesmo propósito – de defesa, sem responsabilidades internas de segurança pública.

Em 1975, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) reformou o Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM), determinando que os limites dos portos marítimos e das águas interiores seriam estabelecidos pelas Capitania dos Portos e submetidos à aprovação do órgão, observando as definições sobre os tipos de navegação e embarcações também referidas no RTM, sem constar os limites na legislação nacional, mas apenas em documentos internos dos próprios departamentos da instituição marinheira.

No nível internacional, foi elaborado o Plano de Coordenação da Defesa do

Tráfego Marítimo Interamericano (Plan-deframi), realçando a “importância da manutenção do comércio marítimo” entre as 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. Entre 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, tendo 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, na gestão do Almirante Geraldo Henning na pasta da Marinha, a instituição adotou novo conjunto de políticas básicas e diretrizes, em documento que reservava à Marinha brasileira a proteção ao tráfego marítimo, envolvendo operações antissubmarino e contramedidas de minagem, 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 de que ela necessitava. Com a visão protetora, criou-se a Capitania Fluvial do Araguaia-Tocantins para patrulhar aquelas águas, devido à sua importância estratégica para o País.

Dois anos antes de completar o decênio de 80, foi a vez das águas amazônicas entrarem em evidência com o Tratado de Cooperação da Amazônia (TCA), depois Organização do Tratado de 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 Amazônica se limitaram a quatro portos fluviais de fronteira: Iquitos (Peru), Letícia (Colômbia), Benjamin Constant (Brasil) e Tabatinga (Brasil), com comércio e navegação esporádicos e insignificantes, mas extremamente preciosos a nível estratégico. Quem esqueceu a Questão Letícia, de 1932?

Os documentos sobre os temas amazônicos foram uma Subcomissão Mista para a Amazônia, promovida depois ao *status*

de Comissão, vários atos sobre transportes fluviais e navegação em rios amazônicos e acordos sobre telecomunicação e sobre o 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 um pouco conturbada com a Questão Letícia, porém amigável do ponto de vista diplomático, coube às Forças

Armadas o controle e o policiamento das águas fluviais na região.

Com receio sobre o curso do transporte aquaviário, uma coordenação nacional na direção civil do transporte marítimo foi implantada, por meio do Decreto 85.174/80, para situações de tensão, emergência ou guerra,

procurando resguardar embarcações e tripulações de serem convocadas para uma frente (conflito) e prejudicarem outra (comercial/mercantil).

No comando da Marinha estava o Almirante de Esquadra Maximiano da Fonseca, o qual impulsionou vários 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 incrementar as embarcações de patrulha naval e de guerra. Motivado com as expectativas de melhora brasileira

A partir de 1977, a Marinha formalizou sua concepção estratégica em consonância com a política governamental para orientar o planejamento e o preparo da força naval e do apoio de que ela necessitava

no setor marítimo interna e externamente, propôs a criação da Guarda Costeira brasileira (GC), com o propósito de tirar o peso da Força Naval em questões de segundo plano, como policiamento marítimo e controle da Marinha Mercante, proporcionando um impulso de força na Marinha de Guerra, antes vista como Marinha de Guerra Regional, para que se tornasse mais ostensiva e proeminente.

O Almirante Maximiano, como detentor do pensamento sobre a resistência ao novo e sabendo que o tradicionalismo tinha predomínio nas instituições públicas militares, propôs uma GC adaptada aos Fuzileiros Navais, para que os combatentes fossem parte componente da guarda no campo gerencial e operacional, juntamente com o pessoal da Reserva da Marinha, os alunos recém-formados dos Centros de Instrução de Oficiais para a Reserva da Marinha (Ciorm).

Com o sentimento de que o novo era orientado pela razão e influenciado pela doutrina americana (desde a criação da Escola de Guerra Naval, com professores norte-americanos lecionando no Brasil), 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.

O Almirante Maximiano 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, mesmo defendendo o tráfego marítimo no litoral brasileiro, mas 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. Tal documento apresentava definições do que seriam Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, entre outras. A institucionalização de uma Autoridade Internacional gerou uma forma de administrar a regulamentação dos transportes e comunicações marítimas, das águas dos estados-arquipélagos e de um novo Tribunal do Mar e de fixar critérios de delimitação de fronteiras marítimas e quem poderia policiá-las, vindo a influenciar o Brasil e toda a legislação pertinente às nossas águas.

A Guerra das Malvinas, entre Argentina e Reino Unido, no Atlântico Sul, sensibilizou, e muito, a sociedade brasileira para uma visão da Marinha Mercante como assunto também de Relações Exteriores e de diplomacia, por se tratar de um assunto estratégico devido à sua complexidade e importância comercial e essencial para o País, como provou o caso da abordagem de um navio de guerra brasileiro no Canal de Beagle pela embarcação da Prefectura Naval argentina e não por navios de guerra daquele país. Como se comportaria a opinião pública brasileira no caso de agressão diplomática e de soberania brasileira x argentina e quais repercussões haveriam, 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-militares 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 entre 500 e 1.500 metros, o que significou um novo marco da capacidade mercantil brasileira, na expansão da Marinha Mercante e no setor de perfuração.

Nessa nova configuração, passamos a ter um Mar Territorial de 12 milhas, uma Zona Econômica Exclusiva de 188 milhas e uma Plataforma Continental que poderia se estender até 350 milhas, o que trouxe implicações econômicas muito importantes, principalmente em relação à exploração de recursos como a pesca e 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.

Com base 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, mas também porque abrangiam outros ministérios.

Daí a necessidade de um organismo que permitisse uma escalada intermediária da ação de governo, deixando-se a Força Naval para atitudes firmes e irreversíveis e para 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, caso 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-se o Regulamento do Tráfego Marítimo, cancelando os decretos anteriores, mantendo-se o controle e a ordem das águas por instalações e/ou tripulações do Ministério da Marinha. Todavia, o regulamento mencionava que a instituição proveria a segurança da navegação aquaviária e exerceria o poder de Polícia Naval devido aos acordos internacionais e de patrulha costeira no que dissesse respeito à Defesa Nacional, inclusive na Plataforma Continental.

No fervor parlamentar, foi 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 e do Interior, além da Secretaria de Planejamento da Presidência e da Secretária-Geral do Conselho de Segurança Nacional.

A Guerra das Malvinas instigou o Brasil a procurar meios diplomáticos para lidar com o setor marítimo e seus territórios, incluindo a passagem de navios

A ampliação da área de soberania brasileira foi um impulso no pensamento estratégico naval

mercantes, e como esses navios poderiam ser usados na logística no teatro de operações em um conflito, como foram usados pelos britânicos durante a referida guerra.

No caso do incidente, já citado, com o navio *Barão de Teffé*, com destino a Antártica, interceptado no Canal de Beagle, em águas argentinas, a embarcação interceptora, da Prefeitura Naval argentina, chamada de GC81, procedeu a uma verificação de norma interna local, acordada bilateralmente entre argentinos e chilenos, sobre a alternância de práticos embarcados, que a Marinha brasileira desconhecia.

O episódio foi minimizado com explicações de ações policiais de normalizações 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 cometido pelo Brasil.

O parlamento, convencido das características complexas da Marinha Mercante, envolvendo tantos ministérios, e receoso com a possibilidade de novos atos hostis contra embarcações nacionais da Marinha de Guerra no policiamento marítimo, propôs um projeto de 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 de Lei nº 2.494/83 retratando a inexistência de um órgão adequado para policiar as águas brasileiras (grifo meu):

(...) 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 Secre-

taria 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 Capitânicas 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. Ape-

sar 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 os navios mercantes que se achem em alto-mar, para aplicar a lei brasileira aos crimes praticados a bordo, estando o navio no porto ou no MT do Brasil, sem prejuízo das convenções, dos tratados e das regras do Direito Internacional.

Na metade da década de 80, 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 feitos 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, em termos financeiros, os proventos brasileiros não vieram com a mesma proporção para defender e proteger nossas águas. Também não havia o total reconhecimento da necessidade de como deveria ser o policiamento do bem marinho e das embarcações que nele atuam.

A Marinha, durante o período 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 havia recursos para investimento em meios flutuantes para policiamento e proteção de nossas águas, buscou-se desmembrar a responsabilidade da Marinha Mercante com o projeto de criação da Guarda Costeira brasileira. Os intuitos eram o policiamento marítimo, encargos de segurança pública e possíveis consequências no âmbito diplomático internacional, ao se tratar de embarcações mercantes de todos os tipos de bandeiras, além de como seria vista com 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 vista como uma ação subsidiária, de responsabilidade direta do Ministério da Justiça.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Polícia Marítima; Marinha Mercante;

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, Funeup, 1989.
- CAMINHA, João Carlos. *História Marítima*. Biblioteca do Exército. Coleção General Benício, Publicação 504, v. 184. 1979.
- CONSELHO NACIONAL DE PETRÓLEO. “A Era Vargas”. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas/anos37-45/EstadoEconomia/ConselhoPetroleo>. Acesso em: 3 de jul. 2021.
- DHN – Diretoria de Hidrografia e Navegação. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, versão em Língua Portuguesa. 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 nº 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. “Entre o *Beagle* e as Malvinas, Conflito e Diplomacia na América do Sul”. *Apostila Curso de Altos Estudos*. Disponível em: <http://funag.gov.br/biblioteca/download/1176-entre-o-beagle-e-as-malvinas.pdf>. Brasília, 2016; Acesso em: 2 de jul. 2021.
- HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA. Alberto Pereira de Aquino (Org.). 2 ed., v.1, Serviço de Documentação da Marinha, 2019.
- 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.
- 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 nº 2004, de 3 de outubro de 1953. Dispõe sobre a Política Nacional do Petróleo, 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 nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Subchefia para Assuntos da Casa Civil. Lei nº 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 nº 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 nº 40.704, de 31 de dezembro de 1956.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Subchefia para Assuntos da Casa Civil. Decreto nº 50.114, de 26 de janeiro de 1961.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Subchefia para Assuntos da Casa Civil. Lei nº 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 nº 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. “A importância da Marinha do Brasil no Pantanal”. *Revista Marítima Brasileira*. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, v. 138, n. 4/6, p. 9-30, 2018.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Construção Naval no Brasil*. Femar & LAMN – Liga dos Amigos do Museu Naval. Rio de Janeiro: 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.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. *Revista Marítima Brasileira*, v. 138, suplemento, p. 47-57. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2018.