

## **Contributos para a história institucional da Autoridade Marítima**

**Contribution to the institutional history of the Maritime Authority**

**Jorge Silva Paulo**

Doutorando em Políticas Públicas, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

Outubro de 2016

**RESUMO:** Este artigo contribui para a história institucional da política pública de Autoridade Marítima. O estudo centrou-se no órgão administrativo emblemático do “capitão de porto”, criado em lei de 1839; e investigou a sua evolução legal até à 1ª Revisão Constitucional (1982), a qual determinou que a Autoridade Marítima saísse da Armada. O artigo descreve a evolução das atribuições e competências do capitão de porto nos socorros a náufragos, na farolagem e balizagem, na pilotagem, nos registos dos marítimos e dos navios, na regulação das profissões marítimas, e na Polícia Marítima, criada em 1919 como “o braço operacional” do capitão de porto.

**PALAVRAS-CHAVE:** autoridade marítima; autoridade portuária; segurança interna; Polícia Marítima; Armada; políticas públicas.

**ABSTRACT:** This paper concurs to the institutional history of the public policy of Maritime Authority. The study centered on the emblematic administrative official of “harbor captain”, created by law in 1839; and investigated its legal evolution up to the first Constitutional Amendment (1982), which determined that the Maritime Authority would leave the Navy. The paper describes the evolution of the legal powers of the harbor captain in rescue, lighthouses and buoys, harbor pilots, registry offices for maritime personnel and ships, regulation of maritime professions, and the Maritime Police, created in 1919 as the “operational arm” of the harbor captain.

**KEY WORDS:** maritime authority; port authority; internal security; maritime police; Navy; public policy.

## **SUMÁRIO:**

1. Introdução
2. Origem da expressão “Autoridade Marítima”
3. Antecedentes do Capitão de Porto
4. Regulamentação Específica das Autoridades Marítimas
  - 4.1. Regulamento para a Polícia dos Portos de 1839
  - 4.2. Reforma da Autoridade Marítima de 1851
  - 4.3. Regulamento Geral das Capitanias de 1884
  - 4.4. Regulamento Geral das Capitanias de 1892
  - 4.5. Reformas do Regulamento Geral das Capitanias de 1892
  - 4.6. Regulamento Geral das Capitanias de 1972
  - 4.7. Despacho de Largada
5. Reformas do Ministério da Marinha e Ultramar
  - 5.1. Reforma de 1859
  - 5.2. Reforma de 1892
  - 5.3. Reforma de 1906
  - 5.4. Reforma de 1911
  - 5.5. Reforma de 1918
  - 5.6. Reforma de 1921
  - 5.7. Reforma de 1924
  - 5.8. Reforma de 1969
  - 5.9. De 1974 a 1982
6. Socorros a Náufragos
7. Farolagem e Balizagem
8. Pilotagem
  - 8.1. Regulamento dos Pilotos de Lisboa de 1839
  - 8.2. Regulamento dos Pilotos do Porto de 1841
  - 8.3. Regulamento para a Pilotagem dos Portos de 1859
  - 8.4. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1878
  - 8.5. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1914

8.6. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1925

8.7. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1935

8.8. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1958

8.9. Mudança de Ministério

8.10. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1978

9. Registo de Embarcações e Fixação de Lotações

10. Regulação das Profissões Marítimas

11. Origens da Polícia Marítima

12. Proteção do Meio Marinho

13. Considerações Finais

Bibliografia

Anexo. Tabela – Mapa das capitánias: evolução desde 1839

## 1. Introdução

São raríssimos os estudos sobre a História da Autoridade Marítima, enquanto política pública. Este artigo visa reduzir essa deficiência desde o século XIX até 1982. Faz um levantamento extenso, mas não exaustivo, e não faz uma análise comparativa profunda, da legislação que definiu e regulou a política pública de Autoridade Marítima (PAM). Prefere largamente os juízos caracterizadores aos juízos avaliadores. Mais do que um trabalho analítico trata-se de uma coletânea estruturada de diplomas legais (ainda que alguns tenham natureza administrativa, por não haver então fronteiras claras entre os domínios legal e administrativo); por isso, não visa extrair conclusões – antes procura destacar alguns aspetos para futura investigação.

O artigo foca-se na vertente institucional da PAM, e regista a evolução do cargo administrativo do “capitão de porto”, criado na lei em 1839, até à 1ª Revisão Constitucional (1982). A Lei Constitucional n.º 1/82, ao retirar as competências próprias que as Forças Armadas (FA) tinham na Segurança Interna (que eram anteriores à Constituição de 1933 e foram mantidos nesta), determinou que a Autoridade Marítima saísse do âmbito das FA, e da Armada em concreto, e forçou a mudança de modelo; por isso, constitui o fim de um período, e de um modelo, e o início de outros.

Os órgãos da Autoridade Marítima foram quase sempre titulados por oficiais da Armada, e o seu clube (Clube Militar Naval<sup>1</sup>) vem publicando há quase 150 anos uma revista (Anais do Clube Militar Naval<sup>2</sup>) onde numerosos oficiais têm debatido temas que lhes interessam. Porém, constata-se que os artigos dedicados à PAM são uma ínfima parte das centenas de artigos<sup>3</sup> publicados<sup>4</sup>; já sobre setores e temas muito específicos do exercício da autoridade

<sup>1</sup> Fundado em 1866: <http://cmnaval.com/>.

<sup>2</sup> Publicada ininterruptamente desde 1870, com periodicidade que variou de bianual a bimensal.

<sup>3</sup> Por exemplo, a proporção de artigos sobre questões de geopolítica ou estratégia, ou sobre a organização da Marinha, é da ordem de várias dezenas por cada artigo sobre a Autoridade Marítima, vista no seu conjunto ou nas suas vertentes.

<sup>4</sup> GAMITO, JORGE “As Capitánias... Essas Desconhecidas...”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.XCVII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1967, pp.624-631; FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE “As Capitánias”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CV, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 1975, pp.505-518; FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE “Os Primeiros Capitães de Portos”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVII, Tomos 1 a 3, Jan-Mar, 1977, pp.141-147; FONSECA, ALEXANDRE “A Fiscalização da Z.E.E. Missão da Armada ou de uma Guarda-Costeira?”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CIX, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1979, pp.323-332; CONCEIÇÃO, JOÃO RODRIGUES “Capitania do Porto de Peniche. Os Primeiros Cem Anos da Repartição Marítima (Julho de 1882 a Julho de 1982)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1982, pp.733-759; PONTE, ANTÓNIO FUZETA DA “Fiscalização das Águas de Interesse Nacional”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 1982, pp.849-858; HORTA, HENRIQUE SILVA “Marinha de Guerra: Ramo das Forças Armadas e Serviço Público”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXI, Jan-Mar, 1991, pp.15-25; DUARTE, ANTÓNIO REBELO; DUARTE LYNCE DE FARIA “O Sistema da Autoridade Marítima. Subsídios para o seu enquadramento conceptual e orgânico”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1997, pp.245-257; PEREIRA, JOSÉ RODRIGUES “A Capitania do Porto de Aveiro. Órgão Local do Sistema da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1997, pp.259-307; ALVES, LUÍS MEDEIROS; LUÍS COSTA DIOGO “A Influência da Hidrografia no Desenvolvimento Marítimo-Portuário”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1998, pp.341-389; DIOGO, LUÍS COSTA “O Controlo de Navios pelo Estado do Porto. O Acesso e Permanência nos Portos (1ª Parte)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Out-Dez, 1998, pp.865-927; COELHO, PAULO NEVES “As Unidades Navais na Fiscalização dos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional-Questões de Legitimidade”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXX, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 2000, pp.785-814; DIOGO, LUÍS COSTA; JOSÉ VELHO GOUVEIA “Crónica de Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 2009, pp.291-303; DIOGO, LUÍS COSTA; JOSÉ VELHO GOUVEIA “Crónica de Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Vol.III, Jul-Set, 2010, pp.591-598; DIOGO, LUÍS COSTA “A Polícia Marítima, Enquadramento e Origens. Uma Polícia Secular de Especialidade no Âmbito da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLV, Jul-Dez, 2015, pp.675-682; DIOGO, LUÍS COSTA “O Relatório sobre a Organização dos Departamentos Marítimos e das Capitánias dos Portos, Diploma exarado pelo Secretário de Estado dos

do Estado no mar existem mais artigos nos Anais do Clube Militar Naval, em especial nas secções temáticas<sup>5</sup>; é ainda o caso de algumas dezenas de artigos dedicados à fiscalização da pesca. Acresce que, embora muitos oficiais da Armada tenham estudado História e obtido graus académicos nesse domínio, não se sabe de algum que tenha investigado a História da PAM; porém, foram publicados contributos setoriais sobre capitánias, a Polícia Marítima (PM) e outros temas<sup>6</sup>. Por fim, são raríssimas as monografias e os artigos em publicações não-jornalísticas<sup>7</sup>, e não se conhecem trabalhos com natureza ou fins académicos.

O artigo está organizado de acordo com os setores que foram integrando a PAM; e dentro da secção relativa a cada setor segue-se a ordem cronológica dos diplomas legais identificados. A abordagem segue de perto a natureza da Autoridade Marítima: por um lado, em termos globais, descrevem-se as atribuições e as competências das autoridades marítimas, e dos capitães dos portos em especial; e as reformas orgânicas que mudaram os perfis institucionais das autoridades marítimas; por outro lado, em termos setoriais, trata-se de registar a evolução institucional dos socorros a naufragos, da farolagem e da balizagem, da pilotagem, dos registos, da regulação das profissões marítimas e da PM. O artigo termina

---

Negócios da Marinha e do Ultramar em 01 de Dezembro de 1892”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVI, Jan-Jun, 2016, pp.363-373.

<sup>5</sup> É o caso da secção “Temas Jurídicos” (da autoria de João da Silva Teixeira e publicada em Jul-Set 1956, Jul-Set 1957, Out-Dez 1957, Jan-Mar 1958, Abr-Jun 1959, Jul-Set 1959, Jan-Mar 1960, Jul-Set 1960, Out-Dez 1960, Abr-Jun 1961, Jan-Mar 1962, Jul-Set 1962 e Jan-Mar 1963) e as “Crónicas de Autoridade Marítima” (com vários autores, mas quase sempre incluindo Luís da Costa Diogo, e publicada em Jul-Set 1997, Out-Dez 1997, Jan-Mar 1998, Abr-Jun 1998, Jul-Set 1998, Jan-Mar 1999, Abr-Jun 1999, Jul-Set 1999, Out-Dez 1999, Jan-Mar 2000, Jan-Mar 2009, Abr-Jun 2009, Jul-Set 2009, Out-Dez 2009, Jul-Set 2010, Out-Dez 2011, Jul-Dez 2013, Jul-Dez 2015 e Jan-Jun 2016), que tiveram a natureza de pequenos artigos ou de crónica sobretudo relativa à legislação. De notar ainda que Luís da Costa Diogo é assessor jurídico civil da DGAM, e serviu na Marinha como oficial da Reserva Naval.

<sup>6</sup> FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE “As Capitánias”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CV, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 1975, pp.505-518; FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE “Os Primeiros Capitães de Portos”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVII, Tomos 1 a 3, Jan-Mar, 1977, pp.141-147; FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE “As Esquadrilhas de Fiscalização da Costa”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVIII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1978, pp.495-521; CONCEIÇÃO, JOÃO RODRIGUES “Capitania do Porto de Peniche. Os Primeiros Cem Anos da Repartição Marítima (Julho de 1882 a Julho de 1982)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1982, pp.733-759; PEREIRA, JOSÉ RODRIGUES “A Capitania do Porto de Aveiro. Órgão Local do Sistema da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1997, pp.259-307; SUBTIL, JOSÉ BRITO “Génese da Capitania do Porto do Funchal”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIV, Jan-Mar, Tomos 1 a 3, 2004, pp.127-137; DIOGO, LUÍS COSTA; JOSÉ VELHO GOUVEIA; TIAGO SILVA BENAVENTE “O Capitão do Porto. Mais de 4 Séculos de Autoridade Marítima ao Serviço das Comunidades”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 2009, pp.685-692; DIOGO, LUÍS COSTA “A Polícia Marítima, Enquadramento e Origens. Uma Polícia Secular de Especialidade no Âmbito da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLV, Jul-Dez, 2015, pp.675-682; DIOGO, LUÍS COSTA “O Relatório sobre a Organização dos Departamentos Marítimos e das Capitánias dos Portos, Diploma exarado pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar em 01 de Dezembro de 1892”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVI, Jan-Jun, 2016, pp.363-373.

<sup>7</sup> DIOGO, LUÍS COSTA; RUI JANUÁRIO *Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*, Lisboa: Áreas Editora, 2000; DIOGO, LUÍS COSTA *O Contexto do Direito do Mar e a Prática. Algumas Abordagens Doutrinárias sobre Modelos de Autoridade Marítima. O Modelo Final Aprovado pelo Governo*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n.º 4, Jan-Mar, 2003; DIOGO, LUÍS COSTA “Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado”, *Nação e Defesa*, n.º 108, 2ª Série, Verão, 2004, pp.85-138; ALVES, LUÍS MEDEIROS *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania ou Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima. (Temas e Discursos Doutrinários)*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Temas e Reflexões n.º 5, 2006; ALVES, LUÍS MEDEIROS *Estudo para o Aperfeiçoamento do Modelo de Exercício da Autoridade do Estado nos Espaços de Jurisdição e Soberania Marítima Nacionais*, Marinha-Gabinete do CEMA, 11-Jan. 2011, Confidencial; CÂNDIDO, ANTÓNIO COELHO *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n.º 39, Out-Dez, 2011; DIOGO, LUÍS COSTA “Mais de 210 anos de Capitania do Porto e uma década de Autoridade Marítima Nacional”, *Revista da Armada*, Abr, 2012, pp.10-12; NEVES, JOÃO PIRES; ANTÓNIO REBELO DUARTE *A Maritimidade Portuguesa. Do Reavivar da Consciência à Oportunidade do Desenvolvimento*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n.º 44, Jan-Mar, 2013; PAULO, JORGE SILVA *A Autoridade Marítima Nacional*, Lisboa: Chiado Editora, 2015; PACHECO, LUÍS BESSA “A Génese da Polícia Marítima”, *Revista da Armada*, Fev, 2016, pp.21-23.

destacando alguns tópicos da evolução da Autoridade Marítima e dos seus setores, e a sugestão de pistas para investigação futura.

## 2. Origem da expressão “Autoridade Marítima”

“Autoridade marítima” designa o exercício da autoridade do Estado no mar; quer dizer, o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional e no domínio público marítimo (DPM). Mas a expressão “autoridade marítima” teve e tem três sentidos:

- O institucional, cujo conteúdo são as estruturas orgânicas e os órgãos e serviços que exercem a autoridade do Estado no mar, de que se destaca, tipicamente, o capitão de porto;
- O substantivo, cujo conteúdo é o exercício em concreto dessa autoridade;
- O genérico, relativo à PAM, uma política regulatória, que engloba as duas anteriores.

De notar a centralidade que a segurança, num sentido alargado, e a imposição do cumprimento da lei aplicável (*law enforcement*), têm no conteúdo material da Autoridade Marítima.

Crê-se que a primeira vez que a expressão “autoridade marítima” surgiu em diplomas legais para designar o conjunto dos órgãos com atribuições e competências relativos ao exercício da autoridade do Estado no mar (patrões-mor, cabos de mar, guardas de lastro, capitães dos portos, chefes de divisão ou departamentos marítimos, intendentos de marinha e outros) foi no decreto de 28 de Abril de 1840, no qual a Rainha avisou as câmaras municipais que “[...] não devem ingerir-se nas atribuições das Autoridades marítimas [...]”.

Voltou a ser usada com o mesmo sentido no decreto de 14 de Agosto de 1840, no qual a Rainha determinou que, perante a recusa de um piloto em sair num navio, este pode recorrer a um práctico; e mandou informar o Major-General da Armada desta sua decisão “[...] para que assim o faça constar a todos os Capitães de Portos, mais Autoridades Marítimas do Reino, e Ilhas Adjacentes [...]”.

O decreto de 14 de Julho de 1848 referiu-se à “competente autoridade de marinha, nos portos do Reino e ilhas adjacentes” (art. 7º), ou seja, a Autoridade Marítima, uma vez que visa genericamente os intendentos de Marinha e os capitães dos portos.

“Autoridade Marítima” foi usada com igual sentido no relatório em anexo à portaria de 17 de Março de 1851, relativa às competências para realizar vistorias técnicas e vistorias judiciais. E ficou interiorizada na legislação a partir do decreto de 22 de Outubro de 1851 (onde só foi usada uma vez, no art. 24º), que alterou a organização da Autoridade Marítima fixada no

Regulamento de Polícia dos Portos (RPP) de 1839, em complemento do decreto da mesma data que criou o Corpo de Marinheiros e que extinguiu o Batalhão Naval<sup>8</sup>.

O passaporte que atestava a nacionalidade portuguesa dos navios, em anexo ao decreto de 17 de Setembro de 1852, usa a expressão “Autoridade marítima competente”. É provável que a expressão “autoridade marítima” tenha tido uma grande divulgação por este meio, porque cada embarcação ou navio era obrigado por lei a ter e atualizar o seu passaporte.

“Autoridade marítima” surge ainda no final do decreto de 21 de Novembro de 1859 no âmbito da certificação de capitães e mestres.

Como se mostrará resumidamente adiante, a Autoridade Marítima, enquanto serviço ou estrutura orgânica, assentou originalmente:

- Na figura de autoridade do patrão-mor, criada provavelmente no séc.XVI e estruturada num regimento de 17 de Março de 1674 e que era em regra um oficial da Armada; por proposta do Conselho do Almirantado, os patrões-mor foram transformados de ofícios em “empregos vitalícios e amovíveis”, a desempenhar por oficiais da Armada, pelo alvará de 20 de Março de 1797;
- Na figura do intendente de Marinha, cuja origem está no Intendente dos Armazéns de Guiné e da Índia, ligado ao Arsenal de Marinha, criado pelo alvará de 03 de Junho de 1793 e autonomizado pelo alvará de 13 de Maio de 1808, um oficial da Armada;
- Na figura (na origem, de cariz honorífico e civil) do capitão de porto<sup>9</sup>, criado provavelmente em 1808, como efeito indireto das Invasões Francesas e a partir de 1839 quase sempre um oficial da Armada;
- Na ligação à Armada (ainda que fosse independente desta), pois os órgãos da Autoridade Marítima (as autoridades marítimas) foram quase sempre titulados por oficiais da Armada<sup>10</sup>.

Os primeiros capitães de porto terão existido em Olhão e Faro (1808), e em Setúbal (1810). Há referências ao cargo de autoridade do capitão de porto em diversos diplomas legais extravagantes ou avulsos<sup>11</sup>, mas sem as atribuições e competências terem sido previamente

<sup>8</sup> Cabe notar que este decreto regulava também o recrutamento do pessoal para a Armada, e que ele se fazia através das capitánias, certamente por se tratar de um dispositivo distribuído pelo país, enquanto a Armada se concentrava em Lisboa.

<sup>9</sup> A expressão “capitão de porto” poderá ter origem na organização territorial criada para garantir a colonização e a administração das colónias, onde foram criadas capitánias dirigidas por “capitães donatários” (VELBC:1966-4,col.915). Por isso, chegou a ser designado “[...] figura ‘meio feudal’ do capitão do porto.” Cf. SILVA, JOSÉ BAPTISTA DA “A Fraude Marítima na Perspectiva da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXV, Out-Dez, 1985,711. Mas “capitão...” estava muito em voga desde o séc.XVI, sendo exemplos da sua aplicação o “capitão do navio” (o seu comandante, mestre ou arrais), o “capitão-general” (autoridade militar regional), o “capitão-mor” (autoridade militar local), além dos postos militares (“capitão” no Exército e “capitão-tenente”, “capitão-de-fragata” e “capitão-de-mar-e-guerra” na Armada) (VELBC:1966-4,col.916-918).

<sup>10</sup> As autoridades consulares também têm, por lei, poderes de autoridade marítima, pelo que também são autoridades marítimas; mas este estudo não as considera, porque estão fora dos serviços da Autoridade Marítima.

<sup>11</sup> “As leis não-compiladas oficialmente, mas publicadas durante a vigência dum código, chamam-se extravagantes. Após as Ordenações Filipinas multiplicaram-se, no longo período da sua vigência, essas leis avulsas. Toda a manifestação de vontade do Soberano tendente a regular a conduta dos súbditos era lei. É certo que essas manifestações de vontade podiam revestir diversas formas: era impossível, porém, estabelecer entre elas uma hierarquia rigorosa, uma vez que todas tinham a mesma origem e o mesmo valor material. Assim, a legislação extravagante compreende Cartas de lei, Alvarás com força de lei, simples Alvarás, Provisões, Decretos, cartas régias e Portarias. Além disso, havia ainda os Avisos expedidos pelos Secretários do Estado e os Assentos das Casas da Suplicação e do Cível.” Cf. FERNANDES, ERNESTO; ANÍBAL REGO *História do*



codificadas em lei geral, pelo que faltava coerência normativa e funcional entre os primeiros capitães de porto. Idêntico conteúdo de atribuições e competências parece ocorrer entre os primeiros capitães dos portos e “comandantes dos registos”. É assim que há referências anteriores a 1839 a capitães dos portos ou “comandantes dos registos” de Caminha, de Viana, da Figueira, de S. Martinho do Porto, de Olhão, de S. Miguel, da Terceira, do Faial e de S. Vicente<sup>12</sup>, e referências no Regulamento de Pilotagem de 1859 (art. 96º, art. 101º, art. 104º, art. 107º e art. 108º); no capítulo 3 indicam-se referências aos capitães dos portos de Lisboa e de Setúbal na legislação anterior a 1839.

### 3. Antecedentes do Capitão de Porto

O desenvolvimento do comércio internacional foi dando cada vez mais importância aos portos, e nestes, às alfândegas marítimas; e sendo os direitos aduaneiros uma das principais fontes de receitas do Estado – mesmo no constitucionalismo ou liberalismo (após 1834), defensor do livre-cambismo ou comércio livre – era natural que se empenhasse em evitar perdas de receitas aduaneiras<sup>13</sup>. O crescente movimento nos portos tornou-os também espaços escassos e sujeitos a congestionamentos e efeitos secundários indesejáveis, como eram os despejos de lastro ou as âncoras perdidas que ficavam abandonadas no leito dos estuários. Emergiu assim a necessidade de uma entidade com natureza policial que gerisse e fiscalizasse os portos (pelo menos, os que tinham maior movimento de importações e exportações, que eram à data sobretudo Lisboa, Porto e Setúbal); é a esta necessidade que vai começar a corresponder o capitão de porto em 1839, embora o perfil deste órgão tenha variado muito desde a sua criação na lei. Apesar da natureza funcional aproximar o cargo mais das alfândegas e da polícia, só na Armada havia pessoas com o conhecimento do meio marítimo e em quantidade que podia satisfazer os requisitos do cargo; por isso, foi a Armada que forneceu a larga maioria do pessoal, sobretudo os dirigentes<sup>14</sup>.

O órgão administrativo de capitão de porto foi especificado pela primeira vez no RPP. Todavia, bastantes diplomas legais avulsos ou extravagantes anteriores ao RPP merecem destaque, pois definem atribuições e competências que vieram a ser atribuídas às autoridades marítimas e aos capitães de porto e alguns serão seguidamente referidos.

---

*Direito Português-Súmula das Lições do Professor Doutor Marcello Caetano*, Faculdade de Direito-Universidade de Lisboa, 1941,290.

<sup>12</sup> Ver SUBTIL, JOSÉ BRITO “Génese da Capitania do Porto do Funchal”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIV, Jan-Mar, Tomos 1 a 3, 2004,p.131.

<sup>13</sup> Ver MATA, EUGÉNIA; NUNO VALÉRIO *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, Lisboa: Editorial Presença, 2003, 2ªedição, pp.142-147; e COSTA, LEONOR FREIRE; PEDRO LAINS; SUSANA MÜNCH MIRANDA *História Económica de Portugal. 1143-2010*, Lisboa: A Esfera dos Livros:2011,pp.330-331.

<sup>14</sup> Uma boa imagem social também teria ajudado, como sugere Pyrdard: “Os marinheiros são mui respeitados; e ha poucos que não saibam ler e escrever, porque isto lhes é necessário para a arte de navegar.” Mas logo a seguir qualifica: “Por esta palavra Marinheiro entende-se o que sabe bem tudo o que toca á navegação; mas poucos são os bons, com quanto todos tenham aquelle nome.” Cf.PYRDARD, FRANÇOIS *Viagem de Francisco Pyrdard, de Laval, contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientaes, Ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os diferentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes paizes: (1601-1611)*, Nova Goa: Imprensa Nacional; tradução de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivada, 1858, Tomos I e II, 1679,p.167.

O alvará de 03 de Fevereiro de 1810<sup>15</sup> não-numerado<sup>16</sup>, embora referindo-se ao porto do Rio de Janeiro (onde estava sediado o chefe de Estado à data), reformou as normas do despacho de saída (hoje, “despacho de largada”) dos navios e criou uma “Mesa de Despacho Marítimo” na qual “se deverão concentrar os Despachos, e mais diligências a eles relativas, que se expediam por diferentes Repartições”<sup>17</sup> para agilizar o comércio marítimo e entre nações (visto como um bem para todos). Este alvará fixou ainda os emolumentos que os navios tinham de pagar pelos serviços prestados no porto.

A portaria de 06 de Março de 1810 pôs em vigor o “Regulamento de Polícia”, que regula a entrada de estrangeiros pelo porto de Lisboa, e que atribuiu ao Governador da Torre de Belém a competência para controlar a entrada de pessoas e de navios (art. 1º). Nesta data, ainda não existia um capitão do porto de Lisboa. Até então, estas funções seriam da competência das autoridades militares, como se depreende do “Regulamento provisional das quarentenas, e outras providências relativas a cautelas para evitar comunicação de contágio” posto em vigor pelo decreto de 27 de Julho de 1807:

“[...] como os governos militares dos portos marítimos são os legítimos fiscais, que pela Real Autoridade tomam conhecimento das embarcações, e dos motivos, e circunstâncias das suas entradas; [...]” (Título III-art. III).

A portaria de 07 de Junho de 1811 pôs em vigor o “Regulamento da Polícia do Porto de Lisboa” e atribuiu ao Inspetor do Arsenal Real de Marinha a competência para exercer a autoridade do Estado ante infrações ao disposto no regulamento (art. X) e na solução de contencioso entre navios, abaixo de um determinado montante (art. XI). Ainda não existia um capitão do porto de Lisboa. O Inspetor do Arsenal de Marinha manteve atribuições no âmbito da Autoridade Marítima, como Intendente de Marinha de Lisboa, até 1914.

O decreto de 18 de Agosto de 1812 visou limitar as atividades em portos portugueses dos navios envolvidos na guerra entre os EUA e a Grã-Bretanha. Ainda não refere os capitães dos portos entre as autoridades encarregadas de fazer cumprir esta lei.

A portaria de 09 de novembro de 1813 aprovou “o ajuste dos Comissários Portugueses, e Ingleses celebrado em Londres” em 18 de Dezembro de 1812, o qual visou normalizar as regras burocráticas e alfandegárias no comércio entre Portugal e a Grã-Bretanha. Ainda não refere os capitães dos portos entre as autoridades encarregadas de fazer cumprir esta lei. Mas refere o “despacho final de saída” (art. 2º).

A portaria de 28 de Agosto de 1813 criou uma Junta de Saúde em Lisboa; ainda se refere às autoridades de segurança dos portos como “guardas-mores” (art. V) e não fala em capitães

<sup>15</sup> Os diplomas legais anteriores a 1910 foram obtidos no portal da Assembleia da República, e da sua página relativa à legislação régia, onde se encontram digitalizados e disponíveis, sem dificuldades nem formalismos, para busca, consulta ou para serem descarregados: <http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>.

<sup>16</sup> Os diplomas legais só começaram a ser numerados em 01-Jul-1913. A publicação de decretos-lei iniciou-se em 10-Mai-1933 e a sua numeração continuou a dos decretos, tendo o decreto-lei n.º 22505 sido o primeiro deste tipo.

<sup>17</sup> Não seria despropositado chamar-lhe, com a nomenclatura moderna, “balcão único portuário” ou “janela única portuária”.

dos portos. Ainda em 1814, no âmbito dos mesmos esforços de contenção de doenças oriundas do exterior e entradas em Portugal por navios através dos portos, manteve-se a referência aos guardas-mores.

A portaria de 25 de Janeiro de 1819 referiu os poderes atribuídos ao capitão do porto de Lisboa e recomendou “Que o Capitão do Porto visite as Embarcações dos Varinos<sup>18</sup>, quando entrarem pela Foz do Tejo, e achando nelas redes de arrastar, lhas tire, e conserve em deposito para lhes serem restituídas quando voltarem para as suas Terras, [...]” (art. 1º). Porém, não foi possível apurar se a figura foi usada no seu futuro sentido, se foi por analogia, ou se foi só em sentido honorífico, pois não foi possível encontrar o documento de nomeação.

A carta de lei de 02 de Setembro de 1822 estabeleceu os princípios da reforma do Corpo da Armada, e determinou em especial que os oficiais “impossibilitados para serviço ativo por suas moléstias, ou idade” (art. 1º) “[...] poderão ser interinamente empregados, [...] em algum serviço de terra, como Comandos de Fortalezas Marítimas, Capitánias de Porto, e outras semelhantes, [...]” (art. 3º). Como já referido, não foi possível apurar o exato sentido atribuído à expressão “capitánias dos portos”, uma vez que ainda não foi especificado na lei o órgão de capitão de porto.

A carta de lei de 31 de Outubro de 1822 visou a proteção da construção naval e da frota portuguesas e atribuiu ao “[...] Intendente, Capitão do porto, ou Guarda Mor do lastro, a designação do local, em que a mesma carga, ou descarga deve ter lugar [...]” (art. 9º). Além disso, liberalizou os procedimentos de carenagem “[...] ficando abolido o abuso praticado em alguns portos de obrigar o Patrão Mor os Proprietários a servirem-se exclusivamente da sua barça.” (art. 13º). Estabeleceu ainda que: “O Intendente, Capitão do porto, ou Patrão Mor, Escrivão, e Meirinho, pelas vistorias, a que procederem, somente perceberão os emolumentos, que por Lei expressa lhe forem designados: ficando abolida qualquer prática em contrário, ou ainda argumento de analogia deduzido de Lei.”<sup>19</sup> (art. 14º).

Por fim, atribuiu ainda competência ao capitão de porto – caso não exista intendente e exista capitão de porto – para referendar os passaportes dos navios (art. 18º), documentos que visavam a demonstração da nacionalidade dos navios.

O decreto de 05 de Agosto de 1824 aprovou e pôs em vigor o “Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra da Cidade de Lisboa”, referindo-se ao capitão do porto de Lisboa. Os pilotos de Lisboa foram colocados sob a dependência do “oficial que exercer as funções de Capitão do Porto”, que passou a deter sobre eles poder de direção, e competências de registo e disciplinares (art. 2º ao art. 7º, art. 15º, art. 16º e art. 18º). O capitão do porto de Lisboa foi integrado na estrutura hierárquica da Armada (art. 4º, art. 7º e art. 18º).

<sup>18</sup> Designação então atribuída aos pescadores de Aveiro e Ovar, conforme indica a mesma portaria.

<sup>19</sup> A aplicação de emolumentos sem base legal ocorreu mais vezes ao longo dos anos, e foi mais vezes notada e proibida por ordem real, constando das coletâneas de legislação, apesar de ter uma natureza administrativa e não legal.

No regulamento relativo ao controlo de pessoal que entrava e saía de Portugal pelos portos, em anexo à carta de lei de 25 de Maio de 1825, que regulava os passaportes, sobretudo de estrangeiros (à semelhança da carta de lei de 1810 acima referida), continuaram a atribuir-se as funções de registo de embarcações (matrícula e passaporte), de polícia do porto e despacho de saída ou de largada – mais tarde a cargo do capitão de porto – ao Delegado de Polícia (em Lisboa, eram atribuídas ao Delegado da Polícia na Torre de Belém). Esta lei refere-se ainda ao “desembarço”, para significar o cumprimento de condições que permitam a saída de navios e de embarcações dos portos (ponto 10.).

O decreto de 06 de Novembro de 1830 do Regente D. Pedro, embora relativo aos Açores (onde se encontrava) aboliu todos os direitos e restrições que reduziam a atividade, de modo a desenvolver a atividade da pesca em Portugal. É de notar que não refere diretamente qualquer autoridade marítima, determinando que a matrícula das “tripulações dos navios empregados em pescarias longínquas, serão matriculados pela forma por que são os marinheiros dos navios mercantes [...]” (art. 18º), o que significava as alfândegas, à data.

O decreto de 02 de Maio de 1831, do rei D. Miguel, que passou a regular a autorização e a atribuição de local para fundear e a ferros perdidos, acrescentando-se assim à portaria de 1811 que pôs em vigor o “Regulamento da Polícia do Porto de Lisboa”, manteve as competências do “oficial encarregado da Polícia do Porto” e do Inspetor do Arsenal (como Intendente de Marinha de Lisboa) ante infrações ao disposto no regulamento e quanto à solução de conflitos entre navios, abaixo de um determinado montante.

O decreto de 20 de Outubro de 1831 foi dirigido pelo rei D. Miguel ao capitão do porto de Setúbal e pôs em vigor o “Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra de Setúbal”, “para regular o Serviço da Pilotagem da mesma Barra, [através de um] Regulamento para este efeito do mesmo modo, que se ordenou para o Serviço da Pilotagem da Barra de Lisboa” de 1824. Tal como em Lisboa, os pilotos de Setúbal foram colocados na dependência do capitão de porto local, que passou a deter sobre eles poder de direção, e competências disciplinares e de registo (art. 2º ao art. 7º, art. 15º, art. 16º e art. 18º). O capitão do porto de Setúbal também foi integrado na estrutura hierárquica da Armada (art. 4º e art. 7º).

A portaria de 20 de Março de 1832 do Regente D. Pedro pôs em vigor novo regulamento para as ilhas dos Açores com vista ao controlo sanitário dos navios lá chegados, e atribuiu a autoridade marítima ao “comandante do porto” (art. 1º).

A lei de 16 de Maio de 1832 do Regente D. Pedro criou uma nova organização administrativa do Estado, mas não se referiu a capitães dos portos, nem nenhuma outra figura da Autoridade Marítima, nem em geral tratou do exercício da autoridade do Estado do mar.

O decreto de 18 de Setembro de 1833 do Regente D. Pedro aprovou e pôs em vigor o Código Comercial<sup>20</sup>, do qual importa destacar:

---

<sup>20</sup> Chamava-se “Código Comercial Marítimo” às normas que iam do art. 1287º ao art. 1860º, e que constituíam o “Livro Único do Comércio Marítimo”.

— Estabeleceu nos art. 1316º a 1320º as normas para o registo ou matrícula de navios. Foram clarificadas no decreto de 17 de Dezembro de 1836, sendo atribuídas aos intendentess de Marinha ou aos seus delegados.

— Atribuiu a competência para o registo às intendências dos portos (art. 1318º).

— Determinou que o passaporte é um dos elementos essenciais de identificação do navio e a ter a bordo atualizado (art. 1379º). Esta norma foi reforçada e densificada pelo decreto de 14 de Julho de 1848, que se referiu à “competente autoridade de marinha, nos portos do Reino e ilhas adjacentes” (art. 7º), o que significa os intendentess de Marinha e os capitães dos portos (já existentes em todo o país, a partir de 1839). O modelo de passaporte apenas surgiu na lei em anexo ao decreto de 17 de Setembro de 1852.

— Definiu o “rol de equipagem”, ou lista nominal e funcional da tripulação da embarcação ou navio, pelo seu conteúdo (art. 1442º).

A portaria de 28 de Maio de 1834 do Regente D. Pedro referiu os poderes atribuídos ao capitão do porto de Lisboa no regulamento de pilotagem de 1824, e instou-o a nunca deixar os navios entrar no, ou sair do, porto de Lisboa sem piloto. A portaria de 18 de Junho de 1834 suspendeu as disposições estabelecidas na portaria de 28 de Maio, e também referiu o capitão de porto de Lisboa explicitamente.

O decreto de 03 de Julho de 1834 do Regente D. Pedro criou a Guarda Municipal de Lisboa, mas sem jurisdição sobre o porto ou as águas; e também não diz como se relacionaria com as autoridades com jurisdição no porto ou nas águas. Pelo decreto de 24 de Agosto de 1835 criou a Guarda Municipal do Porto, em termos muito próximos à de Lisboa.

O decreto de 10 de Julho de 1834 do Regente D. Pedro pôs em vigor um novo regulamento das alfândegas de Lisboa. Este regulamento nunca refere o capitão de porto de Lisboa, que já foi mencionado dois meses antes. Mas refere-se ao “comandante do registo” e ao Guarda-Mor aos quais atribuiu as competências de fiscalização e de polícia. Era o comandante do registo que atribuía o ancoradouro<sup>21</sup> aos navios, segundo as instruções recebidas da Administração da Alfândega (cap.III-art. 1º), competência que antes estava atribuída às autoridades de polícia do porto de Lisboa. Também atribuiu às alfândegas a competência para o (aqui assim designado) “despacho de saída” (cap.V-art. 15º) das mercadorias transportadas pelos navios (“fazendas e efeitos”). No decreto de 09 de Maio de 1835 é de novo referido o “comandante do registo” (art. 5º) possivelmente significando o capitão do porto.

O decreto de 28 de Julho de 1834 do Regente D. Pedro determinou que “os negócios sobre as províncias ultramarinas” deixavam de integrar as atribuições da Secretaria de Estado da Marinha, que passou a ocupar-se só das questões relativas à “Repartição de Marinha no Reino de Portugal e seus Domínios”.

<sup>21</sup> O termo “fundeadouro” referia-se muitas vezes ao espaço atribuído para os navios fundearem, e o termo “ancoradouro” referia-se ao local em concreto onde um navio estava fundeado ou amarrado a uma boia. Mas não existe uma diferença definitiva de significado entre os dois termos, e “ancoradouro” tendeu a prevalecer na legislação com os dois sentidos.

O decreto de 17 de Dezembro de 1836 pôs em vigor um regulamento para a matrícula das embarcações portuguesas, e atribuiu aos intendentês de marinha “do porto de saída”, ou aos seus delegados onde não houver intendências, a competência para registar e emitir certidões dos registos das embarcações (art. 3º). Determinou ainda que a matrícula inclui a lista da companhia, ou “rol de equipagem” (art. 4º).

O decreto de 16 de Janeiro de 1837 aprovou e pôs em vigor o “Regulamento da Fiscalização Externa das Alfândegas” da região de Lisboa e ainda se referiu ao Guarda-Mor como a autoridade de polícia do porto de Lisboa (artigos 7º, 10º, 19º, 20º, 21º, 22º e 26º).

O decreto de 25 de Novembro de 1837, na sequência da portaria de 07 de Novembro de 1837, que dispensava as tripulações dos navios mercantes portugueses de virem matricular-se a terra devendo deslocar-se a bordo um escrivão para o efeito, determinou que os Intendentês de Marinha fariam a verificação final de polícia dos “roes de equipagem” indicados pelos respetivos “comandantes” desses navios, aquando do seu registo.

A carta de lei de 07 de Maio de 1838 regulou a gestão do lastro dos navios que entravam nos portos portugueses; em especial, proibiu o lançamento de lastro à água sem autorização do capitão de porto “ou autoridade que suas vezes fizer” (art. 3º). Também criou os guardas de lastro (art. 10º) e definiu os emolumentos para os capitães dos portos e guardas de lastro pelos serviços relativos à gestão do lastro dos navios (art. 11º). Esta lei revela uma preocupação com a proteção ambiental, que veio a ser (e ainda é) uma das atribuições nucleares dos capitães dos portos.

O decreto de 28 de Agosto de 1839 pôs em vigor o “Regulamento para o serviço dos Pilotos Práticos da Barra de Lisboa”. Substituiu o regulamento de 1824, e alargou as competências do capitão de porto, como se mostrará adiante.

Na sequência da comissão criada pela Rainha D. Maria II, pela portaria de 28 de Agosto de 1839, para criar um regulamento para o serviço de pilotos no Porto, foi aprovado e posto em vigor o “Regulamento para o serviço dos Pilotos Práticos da Barra da Cidade do Porto” pelo decreto de 12 de Maio de 1841. De destacar que, apesar das suas extensas semelhanças e ao contrário do regulamento de Lisboa (de 1824, revisto em 1839) e de Setúbal (1831), atribuiu as competências ao Intendente de Marinha e nunca referiu o capitão de porto.

## **4. Regulamentação específica das Autoridades Marítimas**

### **4.1. Regulamento para a Polícia dos Portos de 1839**

O RPP, posto em vigor por decreto de 30 de Agosto de 1839, foi o primeiro diploma normativo legal que definiu a orgânica e as funções dos patrões-mor, dos capitães de porto e dos comandantes de divisão marítima, isto é, as principais autoridades marítimas – sem usar a expressão, mas definindo-a pelas suas atribuições e competências. Concorda-se com Diogo

e Januário quando afirmam que o RPP “constitui, estruturalmente, o primeiro regulamento geral das capitánias”<sup>22</sup>, porque se ocupa de funções de polícia, do despacho de saída ou largada do porto, do salvamento marítimo, dos registos e da proteção ambiental, ainda hoje nucleares nas atribuições dos capitães dos portos.

O RPP é composto por 131 artigos distribuídos por três capítulos, cujas epígrafes são: “Dos capitães dos portos” (68 artigos); “Dos pilotos” (36 artigos); e “Dos Navios ou Mestres deles” (27 artigos).

O RPP estabeleceu que o capitão de porto era oficial da Armada (cap.I-art. 1º), nela integrado: dependia direta e indiretamente do então Major General da Armada (cap.I-art. 17º, art. 28º e art. 65º), no segundo caso, através dos Comandantes de Divisão (cap.I-art. 17º). Onde houvesse Intendentes de Marinha seriam estes os capitães de porto (cap.I-art. 63º). O patrão-mor passou a estar na dependência direta do capitão de porto (cap.I-art. 64º), o qual podia ter um ajudante, oficial da Armada (cap.I-art. 27º). E atribuiu ao capitão de porto, em especial, as seguintes competências:

- Territoriais, pois exercia a sua jurisdição no porto, no mar e na costa adjacente ao mar: “[...] as obrigações do Capitão do Porto são todas junto ao mar, e praias [...]” (cap.I-art. 30º).
- Sobre o registo de navios e embarcações mercantes (cap.I-art. 33º), para transporte de lastro (já estabelecidos no art. 5º da carta de lei de 07 de Maio de 1838) e de pesca.
- Sobre o registo e certificação do pessoal que opera no mar (os “marítimos”), incluindo dos pilotos (cap.I-art. 35º e cap.II-art. 5º) e dos pescadores (artigo adicional).
- Sobre a gestão portuária, incluindo a autorização para fundear, entrar e sair do porto (para o que emitia os devidos “despachos”; cap.III-art. 6º, art. 7º e art. 12º); a lastragem e deslastragem (cap.III-art. 17º); a atribuição e gestão de fundeadouros (cap.III-art. 10º, art. 14º e art. 24º); e a autoridade sobre os pilotos (cap.II-art. 1º), incluindo de natureza disciplinar (cap.II-art. 28º).
- Sobre a segurança da navegação em geral (cap.I-art. 21º) e sobre os faróis em especial (cap.I-art. 36º), embora estes estivessem integrados no Ministério das Obras Públicas até 1864.
- E sobre a segurança (incluindo a sanitária; cap.II-art. 22º e art. 25º) e ordem públicas (cap.I-art. 44º, art. 59º e art. 60º).

O RPP reviu e estabeleceu novas normas para os despachos que autorizam um navio a largar do porto, a apresentar ao capitão do porto para que este os rubricasse (o seu era e é o último despacho), e atribuísse o piloto, sem o qual a saída era ilegal (cap.III-art. 6º e art. 7º). No decreto de 19 de Agosto de 1842 foi acrescentada a lista de passageiros, se os houver (art. 7º), aos despachos, indispensável para ser emitido o “despacho de saída” (art. 5º). No RPP, o capitão do porto apenas tinha de verificar “se os passageiros, que [o navio] leva, vão munidos de passaportes legais” (cap.III-art. 7º).

<sup>22</sup> Cf. DIAGO, LUÍS COSTA; RUI JANUÁRIO *Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*, Lisboa: Áreas Editora, 2000, p.118.



O RPP dividiu a costa continental em três divisões marítimas e em 13 capitánias (cap.I-art. 65º e art. 67º), mas ainda não definiu delegações marítimas:

— A Divisão Marítima do Norte, chefiada pelo Intendente de Marinha do Porto, ia do Rio Minho ao Rio Mondego, inclusive; dela dependiam hierarquicamente cinco capitánias, cada uma chefiada por um capitão de porto:

- a) Capitania do Porto de Caminha;
- b) Capitania do Porto de Viana do Castelo (então apenas “Vianna”);
- c) Capitania do Porto do Porto; o capitão de porto do Porto era por inerência o Intendente de Marinha;
- d) Capitania do Porto de Aveiro;
- e) Capitania do Porto da Figueira da Foz (então apenas “Figueira”).

— A Divisão Marítima do Centro, chefiada pelo Intendente de Marinha de Lisboa (por inerência Inspetor do Arsenal de Marinha), ia do Rio Mondego ao Cabo de S. Vicente; dela dependiam hierarquicamente três capitánias, cada uma chefiada por um capitão de porto:

- a) Capitania do Porto de S. Martinho do Porto (então apenas “S. Martinho”);
- b) Capitania do Porto de Lisboa; o capitão de porto de Lisboa era por inerência o Intendente de Marinha;
- c) Capitania do Porto de Setúbal.

— A Divisão Marítima do Sul, chefiada pelo Intendente de Marinha de Faro, ia do Cabo de S. Vicente ao Rio Guadiana; dela dependiam hierarquicamente cinco capitánias, cada uma chefiada por um capitão de porto:

- a) Capitania do Porto de Lagos;
- b) Capitania do Porto de Portimão (então “Villa Nova de Portimão”);
- c) Capitania do Porto de Faro; o capitão de porto de Faro era por inerência o Intendente de Marinha;
- d) Capitania do Porto de Tavira;
- e) Capitania do Porto de Vila Real de Santo António.

Criou ainda capitánias de portos nos então chamados “domínios ultramarinos”: na Terceira, em S. Miguel, no Faial, na Madeira, em Cabo-Verde, em S. Tomé e Príncipe, em Angola, em Benguela, em Moçambique, em Goa e em Damão. Mas nestes territórios não foram criadas divisões marítimas, nem departamentos marítimos (cap.I-art. 68º).

O RPP estabeleceu ainda regras pioneiras com vista a evitar a poluição marinha, ao tornar ilícitos os despejos e operações de lastro (cap.III-art. 16º e art. 17º), ao determinar que as cargas e as descargas de materiais que possam afetar as águas e os fundos terão de se realizar em locais próprios (cap.III-art. 18º) e ao estabelecer que as violações destas normas serão punidas (cap.III-art. 19º).



A respeito dos socorros a náufragos ou salvamento marítimo, o RPP estabeleceu que incumbe ao proprietário de navio socorrido as despesas tidas pelos serviços do Estado com o socorro (cap.I-art. 40º, cap.I-art. 62º e cap.II-art. 25º), norma com largo alcance e que duraria décadas.

Na vigência do RPP, devido ao incremento do contrabando, e ao prejuízo que causava à indústria portuguesa, pela portaria de 27 de Junho de 1856, foi determinado “aos comandantes dos navios de guerra, e muito especialmente aos capitães dos portos, e mais autoridades de marinha, que prestem todo o auxílio de que careçam os empregados fiscais”. Começou assim a articulação entre autoridades marítimas e alfandegárias, que se viria a desenvolver mais tarde.

## 4.2. Reforma da Autoridade Marítima de 1851

O decreto com força de lei de 22 de Outubro de 1851 (que complementou o decreto da mesma data que criou o Corpo de Marinheiros e extinguiu o Batalhão Naval<sup>23</sup>) procedeu à reforma do modelo de Autoridade Marítima posto em vigor pelo RPP, e dele se destacam os seguintes aspetos:

- Dividiu a costa em “departamentos marítimos” (sucederam-se às “divisões marítimas” criadas em 1839), sendo cada um presidido por um intendente de marinha, subordinado ao Major-General da Armada (art. 1º).
- Dividiu os departamentos em “distritos marítimos”, cada um chefiado por um capitão do porto, o qual tinha ainda “delegados de marinha” na sua dependência hierárquica (art. 2º).
- Para lá de regular diversos aspetos relativos aos registos dos marítimos e das embarcações, determinou que os marítimos deviam ser titulares de bilhete ou cédula da matrícula marítima para poderem trabalhar em navios de bandeira portuguesa (art. 7º e art. 11º).
- A expressão “autoridade marítima” também foi usada para designar o capitão de porto e não só (uma vez, no art. 24º).
- Estabeleceu atribuições e competências dos capitães de porto sobre o recrutamento para o Corpo de Marinheiros (art. 3º a art. 6º).
- Mantiveram-se o número, as designações, as atribuições, as competências e os limites geográficos das capitánias existentes.

A integração dos capitães dos portos na Armada foi sublinhada no decreto de 16 de Junho de 1859, que fixou em três anos a duração das comissões de comando ou chefia, incluindo nas capitánias (art. 4º); e determinou ainda que “não poderão tornar a ser empregados em idênticas comissões senão passado um ano, ou quando tenham feito alguma ou algumas

<sup>23</sup> Cabe notar que este decreto regulava também o recrutamento do pessoal para a Armada, e que ele se fazia através das capitánias, certamente por se tratar de um dispositivo distribuído pelo país, enquanto a Armada se centrava em Lisboa.

viagens” (art. 7º). Mas nem sempre os capitães dos portos foram oficiais da Armada. Por exemplo, o capitão do porto de Peniche era patrão-mor naquela cidade e passou o cargo ao filho, de acordo com o decreto de 25 de Agosto de 1859. E a possibilidade dos capitães dos portos não serem oficiais da Armada ainda foi admitida em 1969, como revela o decreto n.º 49158 (30-Jul-1969), que alterou o art. 11º do decreto 41668.

O decreto de 25 de Agosto de 1859 (distinto do referido atrás) densificou a reforma de 1851, ao aprovar e pôr em vigor o “Regulamento da Matrícula e Recrutamento Marítimo”, e dele se destacam os seguintes aspetos:

- Apesar de regular sobretudo a matrícula e o recrutamento dos marítimos, este decreto detalha a reorganização dos departamentos marítimos, distritos marítimos ou capitania, e delegações marítimas esquematizada em 1851.
- Dividiu a costa em quatro departamentos marítimos, cada um chefiado por um Intendente de Marinha, e em 13 distritos marítimos, cada um chefiado por um chefe de distrito ou capitão do porto<sup>24</sup>, e os distritos em delegações, cada uma chefiada por um chefe de delegação, todos oficiais da Armada:
  - Departamento Marítimo do Norte: distritos marítimos de Caminha, Viana (delegação em Esposende; art. 7º), Porto (delegação em Peso da Régua; art. 8º), Aveiro e Figueira (art. 3º).
  - Departamento Marítimo do Centro: distritos marítimos de Alcobaça, Lisboa (delegações em Seixal, Aldeia Galega<sup>25</sup>, Santarém e Vila Franca; art. 9º), Setúbal (delegações em Alcácer do Sal e Santiago do Cacém; art. 10º) e Ilhas da Madeira e Porto Santo (art. 4º).
  - Departamento Marítimo do Sul: distritos marítimos de Lagos, Vila Nova de Portimão, Faro (delegação em Odemira; art. 11º), Tavira e Vila Real de Santo António (art. 5º).
  - Departamento Marítimo dos Açores: distritos marítimos de Terceira (delegações em Vila da Praia<sup>26</sup>, Ilha de S.Jorge e Ilha Graciosa; art. 12º), S.Miguel (delegações em Vila Franca do Campo, Vila da Ribeira Grande e Ilha de Santa Maria; art. 13º) e Faial (delegações em Ilha do Pico, e Ilhas das Flores e do Corvo; art. 14º) (art. 6º).
  - Os Intendentes de Marinha do Porto, de Lisboa, de Faro e dos Açores (residente em Angra do Heroísmo) são também chefes dos distritos marítimos do Porto, de Lisboa, de Faro e dos Açores (art. 15º e art. 16º).
  - Admitiu a possibilidade de, na falta dos titulares, marítimos idóneos poderem exercer as funções de chefes de distrito e de delegação (art. 18º e art. 19º). Solução que foi acolhida pelo decreto de 09 de Dezembro de 1859, relativo à contratação de marítimos para coadjuvar os chefes dos distritos marítimos (capitães dos portos) de Alcobaça e de Setúbal.

<sup>24</sup> A lei de 1851 preferia “capitão do porto” a “chefe de distrito”, mas este decreto (1859) só usou a expressão “capitão do porto” uma vez, no art. 19º.

<sup>25</sup> Também se chamava então Aldeia Galega do Ribatejo ou, simplesmente, Aldeia Galega ou Aldegalega. Desde 1930, passou a chamar-se Montijo.

<sup>26</sup> Em 1837 passou a designar-se “Vila da Praia da Vitória”. Foi elevada a cidade em 1981, tendo deixado de se designar “vila” em 1983, ficando apenas “Praia da Vitória”.

### 4.3. Regulamento Geral das Capitanias de 1884

Pela carta de lei de 27 de Julho de 1882, iniciou-se uma reforma que substituiu o RPP (o qual já concretizou uma reforma das vertentes material e institucional da PAM em 1839) e que concentrou e coordenou as normas da PAM nos planos material e institucional ou formal, até então dispersas por muitos diplomas e muitas vezes vagas e contraditórias entre si. A reforma concretizou-se com a publicação do decreto de 01 de Agosto de 1884, que aprovou e pôs em vigor o “Regulamento geral das capitanias, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes” ou o “Regulamento Geral das Capitanias” (RGC-1884). A lei de 1882, com 25 artigos:

- Alargou as atribuições e as competências civis das autoridades marítimas.
- Mudou a designação dos intendentos de marinha para “chefes de departamento marítimo” (CDM) substituindo a designação de “divisões marítimas” por “departamentos marítimos”, mantida desde então (art. 1º e art. 5º).
- Manteve a acumulação de cargos por inerência em Lisboa, Porto e Faro, mas colocou os CDM na dependência hierárquica do diretor-geral da Marinha (art. 5º e art. 7º).
- Atribuiu aos capitães dos portos a presidência dos tribunais marítimos e comerciais com sede na respetiva jurisdição (art. 6º).
- Admitiu que oficiais da Armada reformados podiam ser capitães dos portos (art. 8º) e que as comissões duravam em geral três anos (art. 12º).
- Manteve a dependência direta das capitanias dos Açores e da Madeira face à administração central (art. 2º); isto é, não foram criados departamentos marítimos dos Açores e da Madeira.
- Criou uma nova capitania (Olhão) (art. 3º).
- Formalizou a criação de delegações marítimas nas capitanias existentes no continente (art. 3º), em Esposende (na capitania de Viana), em Vila do Conde e na Póvoa de Varzim (Porto), em Peniche, na Ericeira e em Cascais (Lisboa), em Sesimbra e em Sines (Setúbal) e em Albufeira (Portimão); nos Açores e Madeira passaram a existir delegações marítimas (art. 4º) em S. Jorge e na Graciosa (Angra do Heroísmo), em Santa Maria (Ponta Delgada), no Pico, nas Flores e no Corvo (Horta), e no Porto Santo (Funchal).
- Atribuiu ao chefe do posto fiscal ou delegação da alfândega local o cargo de delegado da capitania do porto, exceto em Cascais, onde seria um oficial da Armada (art. 10º).
- Criou “ajudantes dos CDM” (hoje, “adjuntos”) no Norte e no Centro (art. 9º).
- Manteve o cargo de patrão-mor; no porto de Lisboa, era também patrão-mor do Arsenal de Marinha e nesta qualidade dependente do Superintendente do Arsenal (art. 14º).
- Manteve as figuras de “cabo de mar” e de “guarda de lastro” (art. 15º).
- Fixou os quadros, os vencimentos e os emolumentos devidos pelo pessoal pelos serviços prestados aos utentes (anexos).

O RGC-1884 densificou a lei de 1882 e é o primeiro regulamento geral das capitanias. Tem 216 artigos, distribuídos por cinco capítulos (67+45+33+33+38), e dele importa destacar:

- Sublinhou a autoridade policial atribuída aos capitães dos portos (art. 42º).
- Manteve as designações que vinham da legislação anterior, designadamente os patrões-mor (art. 60º), mas atribuiu autoridade policial aos “cabos de mar” (art. 56º e art. 61º a 64º).
- Clarificou as competências dos capitães dos portos sobre a matrícula de embarcações e navios e à inscrição dos marítimos e ao despacho de saída dos navios (art. 14º a 18º e art. 40º). Voltou a usar o termo “desembarço” com o sentido atribuído pela lei de 1825 acima referida.
- Atribuiu competências aos capitães dos portos no socorro a sinistros marítimos (art. 22º a 29º).
- Atribuiu competências aos capitães dos portos na solução de acidentes, como abalroamentos (art. 45º a 52º).
- Atribuiu competências aos capitães dos portos na fiscalização da pesca (art. 54º).
- Definiu as competências dos delegados marítimos, como adjuntos dos capitães de portos para portos mais pequenos (art. 57º).
- Definiu o modo de recrutamento dos escrivães e escreventes das capitánias, dando preferência a “oficiais inferiores do Exército [...] ou das guardas municipais, ou do corpo de marinheiros da Armada” sobre civis (art. 65º a 67º).
- Além de estabelecer as regras de manobra e conduta nos portos, atribuiu competências aos capitães dos portos na gestão portuária (cap.II).
- Sublinhou as antigas preocupações ambientais com a proibição de largar lastro, atribuindo aos capitães dos portos competências na sua punição (art. 82º).
- Estabeleceu o dever de todos os navios fundeados acorrerem a sinistros marítimos (art. 91º).
- Atribuiu competências aos capitães dos portos na fiscalização do estado dos navios (art. 99º a 101º).
- Estabeleceu que “o capitão ou mestre de navio [...] é o primeiro responsável por tudo quanto ocorrer a bordo do seu navio, o deve vigiar pela segurança d'elle, empregando para esse fim todos os meios convenientes e permitidos.” (art. 102º).
- Estabeleceu que “Todo o capitão ou mestre de navio [...] é obrigado a respeitar as autoridades marítimas e a cumprir as suas ordens, relativas ao serviço marítimo e regulamento do porto, podendo depois de as haver cumprido representar à autoridade superior.” (art. 108º).
- Assegura garantias de defesa e processo escrito antes da aplicação de punições pelos capitães dos portos (art. 110º).
- Atribuiu competências aos capitães dos portos na gestão de âncoras perdidas (art. 115º a 127º) e embarcações abandonadas (art. 128º a 130º).
- Atribuiu aos capitães dos portos a competência para autorizar a construção de embarcações e de navios, as vistorias em momentos-chave da construção, a matrícula e a definição da lotação (art. 131º a 135º e 138º a 139º, e cap.IV).

- Clarificou e unificou as competências dos capitães dos portos relativas às carreiras do diverso pessoal que opera nos navios portugueses (art. 161º a 173º).
- Atribuiu um capítulo específico para as embarcações de pesca (cap.V).

Importa notar que o decreto de 08 de Julho de 1863, conhecido como “Ato de Navegação”, pôs em vigor um conjunto de normas que regulavam o estatuto dos navios, o rol da matrícula e os papéis de bordo (12 à data; art. 12º), papéis que é obrigatório ter a bordo, em larga medida absorvidas pelo RGC-1884.

Por fim, é relevante notar que o decreto de 12 de Março de 1863 aprovou e pôs em vigor um embrião de regulamento para evitar abalroamentos no mar, porque as regras postas em vigor seriam acompanhadas e fiscalizadas pelas autoridades marítimas, no âmbito das suas atribuições por exemplo relativas ao registo e ao poder sancionatório sobre os marítimos.

#### **4.4. Regulamento Geral das Capitanias de 1892**

Na sequência do decreto de 13 de Junho de 1892, que determinou o corte no pagamento de juros da dívida pública<sup>27</sup>, a carta de lei de 26 de Fevereiro de 1892 determinou aumento dos impostos e redução das despesas públicas. Esta foi conseguida através de “reformas tendentes à simplificação dos serviços públicos e respetivos quadros, efetuando as reduções de despesas compatíveis com a sua boa organização.” (art. 13º). Foi uma oportunidade para a rever e melhorar o RGC-1884, sem aumento global de despesas e de pessoal; mas a reforma foi mais além do que apenas a vertente institucional ou formal da PAM, alterando também aspetos institucionais e, sobretudo, materiais desta política.

A reforma concretizou-se através da carta de lei de 01 de Dezembro de 1892 e densificou-se pelo decreto de 01 de Dezembro de 1892, que aprovou e pôs em vigor um novo “Regulamento geral das capitanias, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes” (RGC-1892), com 329 artigos (50% mais do que o RGC-1884). A lei de 1892, com 5 capítulos e 50 artigos (o dobro da lei de 1882):

- Manteve a organização geral e as designações fixadas no RGC-1884.
- Enfatizou em diversas normas o dever de cooperação entre as várias autoridades, aplicando-se às autoridades marítimas nos dois sentidos.
- Manteve as atribuições genéricas de polícia, disciplinares e judiciais, de proteção ambiental e de salvamento marítimo das autoridades marítimas, e dos capitães dos portos em particular.
- Criou uma nova delegação marítima (Fuzeta) na capitania de Olhão (art. 2º).

---

<sup>27</sup> Conhecida como “a bancarrota de 1892”.

- Atribuiu ao Inspetor do Arsenal de Marinha as funções de CDM Centro por inerência, tendo um oficial adjunto que era o capitão do porto de Lisboa (art. 4º). Manteve a acumulação de cargos por inerência no Porto e em Faro (art. 5º).
- Colocou os CDM na dependência hierárquica do Conselho do Almirantado (art. 6º).
- Clarificou a delimitação das águas interiores que estão sob a jurisdição das “circunscrições hidráulicas” e sob a jurisdição das autoridades marítimas, de acordo com o decreto de 01 de Dezembro de 1887 (art. 7º).
- Manteve as atribuições sobre as pescas e a arqueação dos navios no âmbito dos capitães dos portos e das autoridades marítimas em geral (art. 7º e art. 8º).
- Atribuiu ao chefe do posto fiscal ou delegação da alfândega local o cargo de delegado da capitania do porto, exceto em Cascais e Leixões, onde seriam oficiais da Armada (art. 16º).
- Admitiu que alguns funcionários das alfândegas e da Guarda Fiscal podiam ser capitães dos portos ou delegados marítimos (art. 23º e art. 33º).
- Manteve o cargo de patrão-mor; no porto de Lisboa, era também patrão-mor do Arsenal de Marinha e nesta qualidade dependente do Superintendente do Arsenal (art. 37º).
- Racionalizou os emolumentos “em favor do Estado e do contribuinte” (art. 36º e anexo C).
- Atualizou os vencimentos e os quadros do pessoal em serviço nos departamentos marítimos, capitánias e delegações marítimas (anexos).

O RGC-1892 manteve o essencial das funções dos capitães de porto e dos CDM, e das vertentes materiais da PAM, destacando-se o seguinte:

- Manteve o despacho do capitão do porto como o despacho que autoriza a saída do navio do porto (parágrafo 25º do art. 8º).
- Estabeleceu a dependência hierárquica direta dos capitães dos portos dos Açores e da Madeira ao Conselho do Almirantado (art. 7º).
- Arrumou as atribuições e competências dos CDM (cap.III), dos capitães dos portos (cap.IV), dos adjuntos dos departamentos (cap.V), dos delegados marítimos (cap.VI), dos patrões-mores (cap.VII), dos escrivães (cap.VIII), dos escreventes (cap.IX), dos cabos de mar (cap.X), dos guardas de lastro (cap.XI) e dos serventes (cap.XII), e as penas disciplinares aplicáveis aos funcionários civis das capitánias (cap.XIII). Ainda assim, encontram-se competências dos capitães dos portos, e quase só destes, em diversas normas dos demais títulos do RGC-1892.
- Densificou a regulamentação sobre a inscrição marítima (Título II).
- Densificou e clarificou a regulamentação sobre os navios de comércio (Título III) em especial sobre as vistorias, criando um capítulo próprio para as responsabilidades relativas à segurança dos navios (cap.III).
- Densificou e clarificou a regulamentação sobre as embarcações de serviço fluviais e de pesca (Título IV).
- Definiu as posições dos ancoradouros e amarrações no porto de Lisboa (Título V-cap.IV) e no porto do Douro (Título V-cap.V), com locais específicos para os navios militares e os navios com cargas perigosas (art. 242º e art. 268º).

- Densificou e clarificou a regulamentação sobre a arqueação marítima (Título V-cap.VIII).
- Confirmou o uso da expressão “autoridade marítima” como designação genérica do CDM, do capitão de porto, do chefe de delegação marítima e do patrão-mor.

#### **4.5. Reformas do Regulamento Geral das Capitanias de 1892**

Passados 20 anos, na República, a lei n.º 211 (29-Jun-1914), com 44 artigos, e dois mapas e uma tabela em anexo, aprovou e pôs em vigor nova reforma da Autoridade Marítima, que reformulou (mas não revogou) o RGC-1892, de que importa destacar as seguintes alterações:

- Atualizou os quadros do pessoal em serviço nos departamentos marítimos, capitanias e delegações marítimas (anexo).
- Atualizou os vencimentos, soldos, ordenados, abonos, gratificações e rações do pessoal civil e militar que prestava serviço nos departamentos marítimos, capitanias e delegações marítimas, de acordo com as normas do Regulamento da Administração de Fazenda Naval, aprovado e posto em vigor pelo decreto de 23 de Junho de 1910 (anexo).
- Atualizou os emolumentos, e substituiu “emolumentos” pela expressão “verbas a satisfazer pelos diversos serviços prestados ...” (art. 31º e anexo).
- Criou três novas capitanias (Póvoa de Varzim, Leixões e Nazaré) (art. 3º).
- Extinguiu a capitania de S. Martinho do Porto, que se transformou em delegação marítima da capitania do porto da Nazaré (art. 3º).
- Formalizou a criação de delegações marítimas nas capitanias existentes no continente (art. 3º), em Vila do Conde (na capitania da Póvoa de Varzim); na Lagoa de Óbidos (Nazaré); no Barreiro e na Trafaria (Lisboa); em Vila Nova de Milfontes (Setúbal); e na Fuzeta (Olhão); nos Açores e Madeira passaram a existir delegações marítimas em Vila Franca do Campo (Ponta Delgada), e em S. Roque e nas Lajes do Pico (Horta) (art. 4º).
- Passou a preferir o recrutamento dos escrivães entre sargentos da Armada (art. 7º).
- Estabeleceu que o recrutamento dos cabos de mar e dos guardas de lastro se passava a fazer entre praças da Armada reformadas, embora admitisse que nalguns portos podiam ser pilotos da barra (art. 9º). Na falta de praças da Armada reformadas, podia recrutar-se quem tivesse servido no Corpo de Marinheiros, ou então, recrutava-se por concurso (art. 12º). E nas capitanias onde houvesse guardas de lastro eram estes os preferidos para cabos de mar (art. 15º).
- Determinou a criação de um “Regimento da Marinha Mercante” (art. 42º).
- Pôs em vigor numerosas decisões administrativas relativas a situações de pessoal das capitanias.

O decreto com força de lei n.º 952 (15-Out-1914) visou corrigir a reorganização promovida pela lei 211/1914, seguindo uma estrutura muito próxima desta lei, mas com os seus 52

artigos divididos em quatro capítulos e as mesmas matérias em anexo. Dele importa destacar as seguintes alterações:

- Pela primeira vez, definiu a faixa de 50 metros de largura a contar da linha da mais alta preia-mar como o espaço de jurisdição das autoridades marítimas em terra (art. 5º), embora ainda só para fins limitados (atividades económicas do setor primário). Até então, a jurisdição apenas se estendia até ao nível da mais alta preia-mar.
- Determinou que um novo regulamento seria posto em vigor para dar execução a este decreto (art. 5º), o qual veio a ser aprovado e posto em vigor pelo decreto n.º 3649 (30-Nov-1917), o qual foi suspenso pelo decreto n.º 3716 (28-Dez-1917); o novo regulamento veio finalmente a entrar em vigor pelo decreto n.º 5703 (10-Mai-1919).
- Classificou as capitánias dos portos e as delegações marítimas como repartições militares, o que conferia isenção ao seu pessoal, designadamente quanto a intimações sem autorização do seu superior hierárquico e implicando que a fiscalização das suas atividades só podia fazer-se pela competente autoridade da Marinha (art. 6º). O pessoal civil passou a ser abrangido pelo regime disciplinar da Armada.
- Determinou que os cabos de mar, os guardas de lastro e outro pessoal auxiliar eram nomeados pela DGM, a qual pediria à Majoria General da Armada a indicação do pessoal em condições de ser nomeado (art. 17º).
- Os CDM dos Açores e da Madeira passaram a ficar hierarquicamente subordinados ao DGM (art. 18º), o que ocorreu pela primeira vez.
- Determinou que só quando não houvesse adjuntos nem delegados marítimos disponíveis, os oficiais da Guarda Fiscal ou dos serviços aduaneiros podiam substituir os capitães dos portos quando estes tivessem impedimentos temporários (art. 21º).
- Estabeleceu as regras para a substituição temporária dos CDM e dos capitães dos portos, de modo a não serem civis a exercer os cargos (art. 19º a art. 22º).
- Reviu as normas relativas às remunerações (cap.III-art. 24º a art. 33º).
- Voltou a determinar a criação de um “Regimento da Marinha Mercante” (art. 50º).
- Reviu os quadros de pessoal (apresentados em anexo).

De acordo com a lei 211 e o decreto 952 (1914), devia seguir-se a regulamentação, na vertente institucional e formal, da PAM – mas não na vertente material, a qual continuou a ser regulada pelo RGC-1892 – o que se veio a concretizar no decreto 5703 (1919), com 84 artigos distribuídos por 5 capítulos. Do decreto 5703 importa destacar o seguinte:

- Criou a capitania do porto de Peniche, com delegações marítimas na Foz do Arelho e na Ericeira, e criou a delegação marítima de Quarteira na capitania do porto de Faro.
- Reviu os quadros de pessoal, as remunerações e os emolumentos, sem usar a palavra “emolumentos”, tal como na lei 211 (anexos).
- Manteve o despacho do capitão do porto como o despacho final e o que autoriza a saída do navio do porto (parágrafo 25º do art. 28º) e os seus deveres quanto à iniciativa, à execução e à coordenação do socorro a náufragos ou salvamento marítimo (parágrafo 12º do art. 28º).



- Clarificou-se a estrutura hierárquica da DGM, com a subordinação dos CDM ao DGM, dos capitães dos portos aos CDM (exceto no caso dos Açores e da Madeira, que têm as atribuições dos CDM e ficam sob as ordens diretas do DGM), e dos delegados marítimos e dos patrões-mores aos capitães dos portos (art. 21º).
- Elencou exhaustivamente as competências dos CDM (15 parágrafos no art. 27º), dos capitães dos portos (57 parágrafos no art. 28º), dos delegados marítimos (6 parágrafos no art. 33º), dos patrões-mores (10 parágrafos no art. 34º) e dos cabos de mar (15 parágrafos no art. 38º), entre outros. Aos patrões-mores estavam atribuídas tarefas de polícia, sendo os cabos de mar seus auxiliares.
- Autorizou a delegação de competências (art. 29º).
- Atribuiu o serviço de polícia marítima nos rios Tejo e Douro, e no porto de Leixões apenas às respetivas capitánias (art. 68º), com responsabilidades atribuídas especificamente aos capitães dos portos (parágrafo 28º do art. 28º).
- Determinou que o serviço de polícia e de salvamento na capitania do porto de Lisboa passava a ser permanente (art. 69º).
- Extinguiu a classe dos guardas de lastro (art. 73º).
- Determinou a criação de novo RGC, dum regimento da marinha mercante, de novo código disciplinar da marinha mercante (ver adiante), dum regulamento geral das pescarias marítimas, dum regulamento geral da pilotagem e dum regulamento geral dos viveiros (art. 80º).

Passados cinco anos sobre o decreto 5703, o decreto n.º 9704 (21-Mai-1924) concretizou nova reforma do RGC-1892, para atualizar os vencimentos, os emolumentos, os quadros de pessoal das capitánias e departamentos marítimos, e o próprio mapa das capitánias e delegações marítimas, diversas normas postas em vigor pelo decreto 5703 e de outros diplomas legais relativos àquelas matérias. Sobre o decreto 9704 importa destacar os seguintes pontos:

- Determinou que as receitas dos emolumentos se destinassem ao “Fundo dos departamentos, capitánias e delegações”, criado por este decreto, o qual visava suportar as despesas de capital ou com bens duradouros dos ditos serviços (art. 12º). O art. 58º do decreto 5703 dizia que eram receitas do Tesouro e de organismos específicos, como a Caixa de Proteção a Pescadores Inválidos e a DGM, estando esta obrigada a fazer adiantamentos às capitánias e às delegações para estas constituírem um fundo de reserva com os fins indicados (art. 59º); continuaram a ser devidos adiantamentos àqueles serviços, mas agora a partir do dito fundo (art. 18º).
- Determinou que 20% do “Fundo dos departamentos, capitánias e delegações” devia ser atribuído à “aquisição ou construção de navios de fiscalização e dos estudos da pesca [...] e para instalação e custeio das escolas de pesca” (art. 12º-5º).
- Também determinou que o Estado devia prover “à construção ou aquisição de edifícios para instalação das repartições marítimas e para residência do pessoal da Armada e cabos de mar” para reduzir as despesas com arrendamentos e proporcionar infraestruturas condignas (art. 16º).

— Atribuiu o serviço de polícia marítima apenas às respetivas capitanias (art. 25º).

Passados dois anos, o decreto n.º 12822 (01-Nov-1926) reviu de novo os emolumentos.

#### **4.6. Regulamento Geral das Capitanias de 1972**

Com 80 anos, e dezenas de alterações, o RGC-1892 foi substituído, finalmente, em 1972, pelo RGC-72, aprovado e posto em vigor pelo decreto-lei n.º 265/72 (31-Jul); mas desta vez não surgiu como a regulamentação de uma lei que o enquadrou. Com 250 artigos (três quartos do RGC-1892), distribuídos por 15 capítulos e dois mapas em anexo, importa dele destacar os seguintes pontos:

— Determinou alterações no mapa das capitanias e das delegações marítimas (anexo-quadro 1), nalguns casos interiorizando alterações legislativas avulsas ocorridas desde o decreto 9704:

- a) A capitania do porto de Vila do Conde criada pelo decreto n.º 15277 (29-Mar-1928).
- b) A capitania do porto de Vila do Porto na Ilha de Santa Maria criada pelo decreto n.º 35752 (19-Jul-1946).
- c) A delegação marítima da Praia da Vitória na capitania do porto de Angra do Heroísmo criada pelo n.º 44978 (18-Abr-1963).
- d) A delegação marítima de Cascais elevada a capitania pelo decreto n.º 45393 (29-Nov-1963).
- e) A delegação marítima de Santa Cruz na Ilha das Flores elevada a capitania pelo decreto n.º 47341 (24-Nov-1966).
- f) A delegação marítima de Sagres na capitania do porto de Lagos criada pelo decreto-lei n.º 327/71 (28-Jul).

— Criou a capitania do porto de Sines.

— Manteve no essencial a orgânica em vigor, embora tivesse colocado os capitães dos portos sob a dependência hierárquica do Intendente das Capitanias e funcional dos diretores dos Faróis e do ISN (art. 5º).

— Estabeleceu que as capitanias dos portos e as delegações marítimas constituíam “repartições marítimas” e são repartições militares, ainda que integradas no Ministério da Marinha (art. 1º), mantendo a militarização que vinha de 1914.

— Mudou a orientação normativa face ao RGC-1892, ao dedicar 8 dos 15 capítulos (cap.II ao cap.VIII e cap.XIII), e 64% dos 250 artigos, a normas sobre embarcações (uma grande parte, são só definições e classificações; a arqueação ocupa 13 artigos), um capítulo e 18 artigos às matérias institucionais (cap.I); os restantes abrangem questões processuais, os emolumentos, a ação perante transgressões marítimas ou os procedimentos perante os

achados no mar<sup>28</sup>. A mudança deve-se em larga medida a várias matérias terem passado a reger-se por legislação própria, como foi o caso da inscrição marítima, objeto do decreto-lei n.º 45968 (15-Out-1964), que definiu as normas de regulação das profissões marítimas e do Regulamento de Inscrição Marítima (RIM), aprovado e posto em vigor pelo decreto n.º 45969 (15-Out-1964), a analisar abaixo.

- Os registos e a identificação de embarcações continuaram a ser nucleares no RGC-1972.
- Manteve, embora condensando e atualizando, as atribuições das capitánias dos portos e das delegações marítimas (art. 3º), mas pouco diz a respeito dos departamentos marítimos e ainda menos dos CDM, criados em 1969, depois de terem sido extintos em 1945.
- Definiu “jurisdição marítima” como a “atividade exercida pelas autoridades marítimas para o desempenho da sua competência” (art. 4º), alargando o conceito restrito de “jurisdição”<sup>29</sup>. Esta definição do RGC-1972 interiorizou-se neste setor, como se percebe sobretudo pela legislação e pelo discurso das autoridades marítimas.
- A substituição dos capitães dos portos, nos seus impedimentos, passa a fazer-se só por oficiais da Armada (art. 6º).
- Os capitães dos portos e os delegados marítimos mantiveram as competências disciplinares já previstas no código penal e disciplinar da marinha mercante e regulamento de disciplina militar (art. 9º).
- Atualizou as competências dos capitães dos portos elencando-as exaustivamente ao longo de quase três páginas do Diário do Governo, cobrindo as atribuições administrativas dos registos, de segurança e controlo da navegação, de controlo das pescas, de salvamento marítimo, de proteção ambiental, disciplinares e judiciais, de controlo administrativo, e de polícia, sempre em estreita ligação à Armada (art. 10º).
- Atribuiu o serviço de policiamento marítimo em cada capitania ao pessoal do Corpo de PM, a cabos de mar e a militares da Armada designados temporariamente para o efeito; e, caso estes não fossem suficientes, autorizou os capitães dos portos a recorrer a pessoal “suficientemente qualificado” do Troço do Mar (art. 15º).
- Definiu as atribuições do serviço de policiamento marítimo no âmbito da ordem e segurança públicas, visando o combate à criminalidade, e tendo competências de investigação criminal nesse domínio, mas com as especificidades inerentes ao meio marítimo, como as pescas e a segurança de pranchas de acesso a embarcações (art. 16º e art. 17º). O serviço

<sup>28</sup> O RGC-1892 dedicou 43 artigos às matérias institucionais e 183 (56%) a embarcações (sendo de destacar 33 artigos só para a arqueação).

<sup>29</sup> Este entendimento amplo de “jurisdição” terá as suas raízes nos tempos em que não se distinguiam a função judicial e a função administrativa; mas é difícil de justificar em face das reformas administrativa e judicial de Mouzinho da Silveira, de 1832. Sendo que, no Estado de Direito Democrático, há entendimentos jurídicos mais restritos: “Não podemos limitar-nos a definir a jurisdição como ‘aplicação do direito’ [...]. Pois que também os órgãos da Administração Pública funcionam como órgãos ‘aplicadores’ do direito [...].”

A Jurisdição traduz-se, sem dúvida, na apreciação (‘julgamento’) jurídica duma situação concreta seguida da pronúncia de uma decisão sobre quais são os direitos e quais são as obrigações das partes envolvidas na contenda. Tal pronúncia há-de ser feita por um órgão de Estado ‘imparcial’ [...] e há-de sê-lo em aplicação do direito objectivo e no termo ou conclusão de um processo [...] devidamente organizado e regulado por lei [...]. Diz-se [...] que é por esta característica da imparcialidade [...] que a Jurisdição se distingue da Administração.” Cf. MACHADO, JOÃO BAPTISTA, *Introdução ao Direito e ao Discurso Legitimador*, Coimbra, Almedina, 11ª reimpressão, 1999, pp.144-145. E mais adiante complementa: “[...] o órgão ou agente da Administração age com ‘parcialidade’, na medida em que lhe cumpre defender um interesse (o da Administração) que pode estar em conflito com o interesse de um particular.” Cf. MACHADO, JOÃO BAPTISTA, *Introdução ao Direito e ao Discurso Legitimador*, Coimbra, Almedina, 11ª reimpressão, 1999, p.149).

de policiamento marítimo manteve-se com uma lógica local, como “braço operacional” do capitão do porto.

- Estabeleceu que a aquisição, a construção e a modificação das embarcações de pesca depende de autorização do Ministro da Marinha (art. 47º). Em casos especiais sobre navios mercantes, também é exigida essa autorização (art. 46º).
- Manteve o despacho do capitão do porto como a decisão final que autoriza a saída do navio do porto (art. 145º).
- Alargou os “papéis de bordo” do RGC 1892 (elencados no Ato de Navegação de 1863) de 12 para 23 (art. 121º), incluindo o “desembarço da autoridade marítima” (alínea t) do n.º 1 do art. 121º) e o “alvará de saída” (alínea u) do n.º 1 do art. 121º).
- Dedicou um capítulo à segurança das embarcações e da navegação (cap.VIII), com especial atenção às vistorias (art. 156º a art. 162º). Destaca-se em especial a responsabilização atribuída aos capitães, mestres, arrais ou patrões pelas embarcações que dirigem (art. 163º a art. 165º).
- Regulou a atuação dos vários sujeitos em caso de sinistro marítimo (art. 166º a art. 167º), o que reforçou o papel dos capitães dos portos no salvamento marítimo.
- Reviu também as normas relativas aos ancoradouros, amarrações e atracções e definiu novos critérios e classificações (cap.IX).
- Reforçou o regime previsto no decreto-lei n.º 416/70 (01-Set) sobre achados no mar (cap.X).
- Complementou o código penal e disciplinar da marinha mercante e clarificou ainda o regime das transgressões ou ilícitos marítimos da competência dos tribunais marítimos (cap.XII).
- Atualizou as normas sobre taxas e emolumentos (cap.XIV).
- Já não define a duração das comissões dos militares da Armada na Autoridade Marítima<sup>30</sup>.

Embora extensamente alterado ou revogado (expressa ou implicitamente) por normas posteriores o RGC-1972 ainda tem a maioria das normas em vigor: até 2016 viu três artigos aditados, 18 alterados, 58 revogados e dos restantes 174 que não foram expressamente revogados ou alterados deve notar-se que muitos foram alterados implicitamente por alteração dos órgãos ou dos serviços referidos, e outros é duvidoso que estejam em vigor – é o caso das normas relativas ao serviço de policiamento marítimo, que terão prescrito com a criação da PM, como força de segurança à luz da Constituição de 1976.

Entretanto, ao abrigo do RGC-1972, e antes da reforma de 2002, houve alterações avulsas sobre o mapa das capitánias que importa registar:

- A Delegação Marítima das Velas passou da capitania do porto de Angra do Heroísmo para a capitania do porto da Horta pela portaria n.º 172/78 (30-Mar). A alteração concretizou-se pela mudança das extremas ou limites geográficos das capitánias de Angra do Heroísmo e da Horta (n.º 2 do art. 2º do RGC-1972); ou seja, uma portaria alterou a substância dum decreto-lei (em concreto, o mapa das capitánias, em anexo), o que é de duvidosa legalidade.

<sup>30</sup> Mas manteve-se a prática antiga, que ainda hoje se mantém, de serem temporárias e tipicamente perto de 3 anos, podendo repetir-se as comissões, mas só muito raramente sendo seguidas.

- A Delegação Marítima de Peso da Régua foi criada pelo decreto-regulamentar n.º 05/85 (16-Jan) e integrada na capitania do porto do Douro.
- A capitania do porto da Praia da Vitória foi criada pelo decreto-lei n.º 363/87 (27-Nov).
- A capitania do porto do Porto Santo foi criada pelo decreto-lei n.º 237/94 (19-Set).

As alterações ocorridas no mapa das capitanias desde 1839 resumem-se na tabela em anexo.

#### **4.7. Despacho de Largada**

A importância do ato obriga a uma reflexão específica sobre as expressões “despacho de saída”, “alvará de saída” e “desembarço da autoridade marítima”, que significavam o mesmo facto: era (e é) competência do capitão do porto a decisão de autorização de largada do navio, e essa decisão traduzia-se num documento que refletia o cumprimento de todos os deveres do navio, e que reunia adequadas condições de segurança, pelo que era a última, só revogável por via judicial (parágrafo 5º do art. 7º do RGC-1892). Ou seja, obtido o despacho, alvará ou desembarço o navio podia largar do porto e tinha de o fazer num prazo determinado.

O RGC-1892 usou amiúde o termo “despacho” sem o qualificativo “de saída” (art. 8º, art. 115º, art. 328º e art. 329º), usou a expressão “alvará de saída” com o mesmo sentido (parágrafo 5º do art. 8º) e usou o termo “desembarçado” (art. 79º e art. 124º) no mesmo sentido do usado na lei de 1825 acima referida.

O decreto n.º 15658 (29-Jun-1928) definiu o “desembarço da autoridade marítima” e determinou que se acrescentava ao “desembarço fiscal” que é “constituído pelo alvará de saída”, e que visava a garantia das condições de segurança para o transporte de pessoas a bordo (art. 1º), pela verificação dos documentos obrigatórios (art. 5º). Os navios estrangeiros que entrassem nos portos nacionais pela primeira vez estavam sujeitos a vistoria para obter o desembarço da autoridade marítima (art. 6º). Sem alterar a substância do decreto 15658, o decreto n.º 45604 (09-Mar-1964) simplificou a obtenção dos desembarços dos navios que escalavam mais do que um porto português.

O RGC-1972 alargou os “papéis de bordo” do RGC-1892 (elencados no Ato de Navegação de 1863) de 12 para 23 (art. 121º), incluindo o desembarço da autoridade marítima (alínea t) do n.º 1 do art. 121º) e o alvará de saída (alínea u) do n.º 1 do art. 121º). Além disso, redefiniu o desembarço da autoridade marítima como o “documento em que a autoridade marítima certifica que a embarcação destinada a seguir viagem está em condições de partir sem risco de vidas, possuindo a necessária segurança” (art. 145º); assim, os capitães dos portos tinham a competência relativa à segurança e ainda a decisão final quanto à largada do navio. E redefiniu o alvará de saída como o “documento passado às embarcações sujeitas a desembarço fiscal” (art. 146º).

Em complemento do RGC-1972, o decreto-lei n.º 325/73 (02-Jul) estabeleceu um novo regime do desembarço, que desenvolveu as normas do RGC-1972, e substituiu os decretos acima referidos neste âmbito. Estabeleceu, em especial, a obrigatoriedade do navio largar no prazo máximo de 24 horas após a concessão do desembarço da autoridade marítima (art. 2º).

## **5. Reformas do Ministério da Marinha e Ultramar**

### **5.1. Reforma de 1859**

A reforma do Ministério da Marinha e Ultramar autorizada pela carta de lei de 03 de Junho de 1859 e densificada e posta em vigor pelo decreto de 06 de Junho de 1859 criou a Direção de Marinha (art. 2º) ou "Primeira Direção" (art. 6º), que equivalia à Armada. No anexo ao decreto apresentaram-se as instruções para a concretização da reforma e estabeleceu-se que a Direção de Marinha se organizava em três repartições; a "matrícula marítima" foi integrada na Primeira Repartição (art. 2º-1º) e "a polícia dos portos, da navegação e pescarias marítimas; intendências e capitánias de portos" foram integradas na Segunda Repartição (art. 2º-2º). Importa notar que esta é a primeira referência em diplomas legais às atribuições das autoridades marítimas no âmbito da fiscalização da pesca; até esta data, as atribuições cingiam-se ao registo e certificação de embarcações, suas lotações e de marítimos.

Importa ainda notar que este diploma estabeleceu que o "Chefe do Estado Maior de Marinha é uma autoridade intermédia entre o Ministro e o Corpo da Armada, e pela qual serão transmitidas todas as ordens superiores, dimanadas da Secretaria da Marinha [...]" (art. 12º). Trata-se da afirmação do que se veio a designar "supremacia civil": as FA estão subordinadas ao poder político, através dos órgãos de soberania. Este artigo estabeleceu ainda que "em circunstâncias extraordinárias [a figura do Chefe do Estado Maior de Marinha] será substituída por outra com as amplas atribuições do Comando em Chefe da Armada, e então se denominará Major General", mas este órgão foi extinto em tempo de paz por este diploma (art. 30º).

A reforma do Arsenal de Marinha, posta em vigor pelo decreto de 27 de Dezembro de 1852, que pôs em vigor o seu novo regulamento, manteve a acumulação por inerência dos cargos de Inspetor Geral do Arsenal de Marinha e do Intendente de Marinha de Lisboa (art. 1º). Este regulamento decidiu colocar o Inspetor do Arsenal na direta dependência do Governo e fora da orgânica da Armada, ainda que o Intendente de Marinha de Lisboa continuasse integrado na Armada e na dependência do Major General da Armada (art. 4º).

A reforma do Arsenal de Marinha autorizada pela carta de lei de 03 de Junho de 1859 e densificada e posta em vigor pelo decreto de 20 de Outubro de 1859, sem afastar o Inspetor Geral da orgânica da Autoridade Marítima, libertou-o das atividades correntes da capitania

do porto de Lisboa, porque lhe atribuiu um adjunto para essa função (art. 3º-2º); o Inspetor Geral continuou assim a receber metade dos emolumentos da capitania<sup>31</sup> (art. 26º).

A carta de lei de 09 de Setembro de 1868 autorizou o Governo a “decretar no pessoal e no material dos serviços públicos dependentes de todos os ministérios as simplificações e reduções compatíveis com os mesmos serviços.” (art. 1º). A reforma do Ministério da Marinha e Ultramar foi densificada e posta em vigor através do decreto de 29 de Dezembro de 1868 substituiu a Direção de Marinha pela Direcção-Geral da Marinha<sup>32</sup> (DGM) (art. 2º). É de relevar que a DGM tinha atribuições no âmbito da Autoridade Marítima (intendências de Marinha e capitania dos portos), do registo, das pescas marítimas, da marinha mercante, da justiça marítima e da investigação científica (art. 3º).

## 5.2. Reforma de 1892

A reforma da organização da Marinha posta em vigor pelo decreto de 14 de Agosto de 1892<sup>33</sup>, e confirmada pelo decreto de 31 de Dezembro de 1892, que aprovou e pôs em vigor o “Regulamento da Secretaria do Conselho do Almirantado” realizou-se no contexto da reorganização do Estado devida à crise de 1892<sup>34</sup>. Sobre o decreto de reforma da Marinha importa destacar o seguinte:

- Confirmou a integração dos serviços da Autoridade Marítima na Armada, na Secretaria do Conselho do Almirantado, e em concreto da sua 3ªrepartição (art. 175º).
- Atribuiu a presidência do Conselho do Almirantado, e um papel decisório nuclear, ao ministro da Marinha (art. 163º).
- Colocou a “Comissão de Pescarias” junto do Conselho do Almirantado, para obter e centralizar informação para o desenvolvimento das pescas, e integrada por oficiais da Armada (art. 224º a art. 227º).

<sup>31</sup> A este respeito, e pela sua relevância para a atualidade, importa citar algumas declarações no âmbito da “Comissão de Inquérito acerca das Repartições de Marinha”; em primeiro lugar, “Que o Inspector do Arsenal ficou mais oprimido de escripturação do que anteriormente, em que já soffria bastante, sendo em todo o caso indispensavel alliviar-lo da capitania do porto, e das funcções de Intendente; compensando-o porém dos interesses que n’isso perderá.” Cf. CIRM *Trabalhos da Comissão Nomeada pela Câmara dos Senhores Deputados para Examinar o Estado das Diversas Repartições de Marinha*, Lisboa: Imprensa-Nacional, Tomo I, 1856,p.114; e também “o Sr. Torres: — O Sr. Inspector do Arsenal tem razão, porque se não póde ser Inspector do Arsenal e Capitão do porto ao mesmo tempo; mas nenhum quer largar a Capitania do porto.” Cf. CIRM *Trabalhos ...*, Tomo I, 1856,p.387.

<sup>32</sup> Como se mostrará, a DGM foi sucessivamente reformada e restrita ao âmbito da autoridade marítima, foi substituída pela DGSFM em 1969, substituiu-a em 1984 e foi extinta em 2002, com a criação da Direcção-Geral da Autoridade Marítima.

<sup>33</sup> Além da reorganização orgânica da Marinha, este diploma funcionou ainda como estatuto do pessoal que servia o Estado na Armada e até fixou vencimentos.

<sup>34</sup> Correntemente conhecida como “a bancarrota de 1892”, que determinou uma reestruturação da dívida pública e que Portugal ficasse impedido de obter empréstimos externos durante décadas. Ver MATA, EUGÉNIA; NUNO VALÉRIO *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, Lisboa: Editorial Presença, 2003, 2ªedição, pp.162-165; e COSTA, LEONOR FREIRE; PEDRO LAINS; SUSANA MÜNCH MIRANDA *História Económica de Portugal. 1143-2010*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2011, pp.358-363.

- Integrou a “Esquadilha da Fiscalização Marítima e Aduaneira” no Ministério da Marinha e Ultramar, e militarizou os respetivos navios (art. 234º), ainda que atendendo aos requisitos das autoridades aduaneiras, sanitárias e das pescas<sup>35</sup> (art. 236º).
- Ordenou a transferência dos faróis do Ministério das Obras Públicas para o Conselho do Almirantado (art. 240º).
- Determinou que o CDM do Centro era um contra-almirante, que acumulava essa função com a de Inspetor do Arsenal de Marinha (art. 248º). Teria um capitão de mar e guerra como sub-CDM e que era o capitão do porto de Lisboa (art. 249º).

### 5.3. Reforma de 1906

No âmbito da reforma da defesa nacional, aprovada e posta em vigor pela carta de lei de 24 de Dezembro de 1906, foi criado o Supremo Conselho de Defesa Nacional e mandada reorganizar, entre outras, a Secretaria de Estado da Marinha (art. 1º), que passou a ser a Secretaria de Estado de Negócios da Marinha (base IX). Com esta base legal, a reforma foi aprovada e posta em vigor pelo decreto de 11 de Abril de 1907, tendo o modelo por ela criado sobrevivido ao fim da monarquia. Desta reforma, importa destacar os seguintes pontos:

- A Marinha era dirigida politicamente pelo ministro da Marinha (art. 1º).
- O Major-General da Armada e o DGM, com diferentes atribuições e âmbitos de atuação, dependiam diretamente do ministro da Marinha (art. 1º).
- A Autoridade Marítima, a marinha mercante, os faróis e as pescas, e a parte administrativa dos serviços da Armada integravam as atribuições da DGM (art. 12º).

O Governo Provisório constituído em 05 de Outubro de 1910, após a Implantação da República, substituiu o Ministério da Marinha e Ultramar pelo Ministério da Marinha e Colónias.

### 5.4. Reforma de 1911

O decreto de 26 de Maio de 1911 que estabeleceu a reorganização do Exército, no capítulo XIV relativo ao Conselho Superior da Defesa Nacional, criou o Conselho Superior da Armada,

---

<sup>35</sup> É relevante citar aqui parte do preâmbulo, pela sua atualidade: “Possuindo o paiz, infelizmente, uma marinha pequena, aproveitar o que ha na execução de serviços que podem praticar-se ao mesmo tempo e com a mesma despeza, não é só aconselhável, é uma obrigação indeclinável de quem pretende organizar e constituir, com o pouco que ha, a base do muito que ha a fazer e considerar. N'esta ordem de idéas se firma o regimen proposto e a consequente passagem do serviço da fiscalização marítima aduaneira da guarda fiscal, a que pertencia por uma aberração de competencia dirigente verdadeiramente extraordinaria, e com uma duplicação de administração mais dispendiosa e absolutamente inexplicável, para sob a acção disciplinadora e administrativa dos únicos competentes, dos únicos que têm a auctoridade moral precisa para saber e para poder mandar, satisfazer de uma forma completa á diversidade de serviços que lhe está commettida” (p.591).



mas deixou a sua regulamentação para legislação especial (art. 235º e art. 236º). Mas incluía o comandante de cada um dos ramos no conselho superior do outro ramo. Assim, o decreto n.º 1722 (08-Jul-1915) estabeleceu a composição do Conselho Superior da Armada, presidido pelo ministro da Marinha e contando com o Major General da Armada, o Major General do Exército e o DGM entre os seus membros (art. 1º).

### **5.5. Reforma de 1918**

A reforma posta em vigor pelo decreto n.º 4451 (16-Jun-1918) dividiu a Secretaria de Estado da Marinha em quatro direções-gerais, cujos chefes integravam – com o Secretário de Estado da Marinha e o Chefe do Estado-Maior Naval – o Conselho General da Armada (art. 9º). A primeira direção-geral era a Majoria-General da Armada (art. 7º) e a quarta, designada “Direção dos Serviços Auxiliares e de Administração Financeira”, tinha na sua 2ª Repartição as atribuições relativas à Autoridade Marítima (art. 39º). Esta reforma foi regulamentada pelo decreto n.º 5041 (03-Dez-1918), que pouco de relevante acrescentou ao decreto 4451.

### **5.6. Reforma de 1921**

A reforma posta em vigor pelo decreto n.º 7842 (28-Nov-1921) manteve a separação entre a Armada e a Intendência de Marinha, que dirigia a Autoridade Marítima, os socorros a naufragos, as pescarias, os faróis e outros serviços, mas não a marinha mercante (art. 45º). A montante, separou a Marinha do Ultramar.

### **5.7. Reforma de 1924**

A reforma posta em vigor pelo decreto n.º 9663 (09-Mai-1924) e cujo regulamento foi aprovado e posto em vigor pelo decreto n.º 9720 (23-Mai-1924) produziu algumas mudanças a notar:

- Substituiu a Intendência de Marinha por, de novo, a DGM, cujo diretor-geral integrava o novo Conselho Geral da Armada, órgão superior de consulta e estudo (art. 2º e art. 6º).
- Manteve a separação entre a Armada (Comando-Geral da Armada) e a DGM (art. 33º), cujos dirigentes superiores despachavam diretamente com o ministro da Marinha (art. 211º).
- A DGM foi dividida em direções de serviços, por exemplo a Direção da Marinha Mercante, a Direção das Pescarias, a Direção da Hidrografia, Navegação e Meteorologia Náutica ou a DF (art. 189º a art. 192º).

- Do diretor-geral dependia também o ISN (art. 163º e art. 167º).
- Estabeleceu ainda os quadros do pessoal (art. 198º a art. 210º).

A reforma posta em vigor pelo decreto n.º 26120 (24-Nov-1935), poucos dias depois substituído pelo decreto n.º 26148 (14-Dez-1935) retornou o Ministério da Marinha e a DGM, e a separação de um ramo naval e de um ramo marítimo que convergiam no ministro da Marinha (art. 1º). A DGM voltou a ter atribuições sobre a marinha mercante, e continuou a ter sobre a Autoridade Marítima ou os faróis, tendo as esquadrilhas de fiscalização da pesca na sua dependência (art. 72º). O ISN era um dos organismos na dependência do DGM (art. 76º). A lei n.º 1921 (30-Mai-1935) criou, de novo, o Conselho Superior da Armada, como órgão de conselho do ministro da Marinha, no qual o DGM não estava incluído.

## 5.8. Reforma de 1969

Em 1969 realizou-se nova reforma da vertente institucional da PAM, a qual foi posta em vigor pelo decreto-lei n.º 49078 (25-Jun-1969), e de que se destaca o seguinte:

- A DGM passou a designar-se DGSFM, mas manteve as atribuições da DGM em relação às “marinhas de comércio, de pesca e de recreio, às pescas, faróis, socorros a naufragos e ao domínio marítimo” (n.º 1 do art. 1º). Notava a lei que estas atribuições não se estendiam às vertentes de exploração económica daquelas matérias (n.º 2 do art. 1º), o que parece contradizer a expressão “fomento marítimo” em DGSFM.
- Foram recriados os departamentos marítimos do Norte, do Centro e do Sul, como autoridades marítimas regionais (n.º 2 do art. 10º), extintos pelo decreto-lei n.º 34383 (18-Jan-1945) (art. 1º) e que colocou os capitães dos portos na direta dependência hierárquica do DGM (art. 4º). A par, e implicitamente, foi extinto o “Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões”.
- Mantiveram-se as capitánias dos portos (n.º 1 do art. 11º) e delegações marítimas (n.º 1 do art. 12º) existentes na data de criação da DGSFM. Mas importa notar que a “capitania do porto do Porto” mudou de nome para “capitania do porto do Douro” pelo decreto-lei n.º 38119 (29-Dez-1950), diploma que também criou um departamento marítimo único, e que se designou o “Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões” (art. 2º do DL 38119).
- A DGSFM integrava, em especial, a intendência das capitánias, os departamentos marítimos, as capitánias dos portos, as delegações marítimas, o ISN e os tribunais marítimos (art. 2º). Note-se que o ISN já tinha sido integrado no Ministério da Marinha, na dependência do DGM, de acordo com o decreto-lei n.º 41279 (20-Set-1957) que aprovou e pôs em vigor a sua lei orgânica.
- Foi criada a Intendência das Capitánias (alínea g) do art. 2º), para “coordenar o funcionamento das capitánias”, com vista a obter maior eficiência e uniformizar procedimentos, o que incluía funções de inspeção (art. 9º). O Intendente de Marinha era um comodoro e substituíva o diretor-geral nos seus impedimentos, o qual podia delegar-lhe

competências (n.º 2 e n.º 4 do art. 9º), mas não tinha poder de direção próprio sobre os CDM nem sobre os capitães dos portos (n.º 3 do art. 10º).

— Alterou-se a estrutura hierárquica da DGM, passando os CDM a depender hierarquicamente do DGSFM (n.º 3 do art. 10º), os capitães dos portos do Intendente das capitánias (n.º 5 do art. 11º), e os delegados marítimos aos capitães dos portos (n.º 4 do art. 12º).

— Manteve-se o princípio de organização da PM como “braço operacional” do capitão do porto (n.º 1 do art. 14º), notando-se, porém, que ao pessoal do Corpo de Polícia Marítima compete “o desempenho de funções policiais que, pela sua natureza, não devam ser exercidas pelas capitánias dos portos” (alínea b) do n.º 4 do art. 14º).

— A Comissão Nacional contra a Poluição do Mar (CNPM) (ver abaixo) foi mantida da dependência do DGSFM, com natureza consultiva (art. 20º).

— Estabeleceu a dependência funcional do Instituto Hidrográfico (IH), criado pelo decreto-lei n.º 43177 (22-Set-1960), “quando a sua ação incidir sobre as marinhas de comércio, de pesca e de recreio [...]” (n.º 3 do art. 2º).

— Estabeleceu que a criação e extinção de capitánias e delegações marítimas se faria por decreto e as mudanças de extremas ou limites geográficos se fariam por portaria (n.º 5 do art. 24º).

— E determinou que “as condições em que os navios da Armada desempenham missões que interessam à DGSFM são estabelecidas por portaria do Ministro da Marinha” (art. 27º), o que colocava tal decisão no plano político e acima dos dirigentes administrativos.

## 5.9. De 1974 a 1982

O golpe de Estado militar de 25-Abr-1974 pôs fim ao Estado Novo<sup>36</sup> e iniciou uma mudança de regime. A transição para o novo regime (até à entrada em vigor da nova constituição) começou por ser regulada pela lei n.º 3/74 (14-Mai), na qual se previa, em particular, que:

— As FA eram independentes do Governo Provisório (n.º 1 do art. 19º).

— A ligação entre as FA e o Governo era feita pelo Ministério da Defesa Nacional (MDN) (n.º 2 do art. 19º).

— O CEMGFA tinha “categoria idêntica à do primeiro-ministro” (art. 20º).

— Os chefes de Estado-Maior (CEM) dos ramos herdavam as funções militares dos ministérios da sua área.

— As funções civis transitaram para o Governo Provisório (art. 21º).

— Foram extintos o Ministério do Exército e o Ministério da Marinha.

O MDN, criado pelo decreto-lei n.º 37909 (01-Ago-1950) devido à integração na NATO<sup>37</sup>, foi até 1991 um ministério de “segundo nível”, face aos ministérios em geral, e face ao

<sup>36</sup> Através da lei n.º 1/74 (25-Abr), uma lei constitucional que exonerou os titulares dos órgãos de soberania, e da lei n.º 2/74 (14-Mai), outra lei constitucional, que extinguiu a Assembleia Nacional e a Câmara Corporativa.

Ministério da Marinha e ao Ministério do Exército em particular: só lhe cabia a coordenação dos ramos militares, enquanto estes tinham os seus ministérios próprios, que dirigiam mais do que o seu ramo militar, como já acima se mostrou.

O decreto-lei n.º 464/74 (18-Set) reformulou a Marinha para uma menor dimensão, determinou que passava a ser chefiada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) (n.º 1 do art. 2º), e incluía, entre outros, a “Armada nacional” (os serviços de natureza militar da Marinha), e a DGSFM (alínea o) do n.º 1 do art. 1º). De recordar que, mesmo na sua criação, as atribuições da DGSFM não abrangiam as matérias relacionadas com a exploração económica das atividades que integravam as atribuições da DGSFM ou do Ministério da Marinha (n.º 2 do art. 1º).

Entretanto o decreto-lei n.º 203/74 (15-Mai), que definiu a orgânica e o programa do I Governo Provisório, criou a Secretaria de Estado da Marinha Mercante (SEMM), no Ministério do Equipamento Social e do Ambiente (alínea d) do art. 7º). Já para as pescas foi criada uma subsecretaria de Estado, no Ministério da Coordenação Económica (n.º 2 do art. 6º), embora poucos dias depois fosse substituída por uma secretaria de Estado das Pescas, integrada no mesmo ministério, conforme o decreto-lei n.º 240/74 (15-Jun). Pelo decreto-lei n.º 256/74 (15-Jun) a SEMM herdou diversos serviços e funções civis do Ministério da Marinha, e da DGSFM em particular (alínea b) do art. 7º); a Autoridade Marítima permaneceu sob a direção do CEMA, mas as “[...] capitânias de portos e suas delegações marítimas manterão as funções de fiscalização da segurança da navegação, agora atribuídas à Secretaria de Estado da Marinha Mercante, actuando como seus órgãos” (art. 6º). O decreto-lei n.º 587/74 (06-Nov) definiu a orgânica da SEMM. Operou-se assim a separação entre o que se designa – só em Portugal – por:

- “Administração Marítima”, integrada nos ministérios da economia, do mar, dos transportes ou do planeamento, com atribuições nas matérias de natureza administrativo-burocrática, técnica, económica e cultural relativas ao mar.
- “Autoridade Marítima”, sob a tutela ou a direção do MDN, com atribuições na fiscalização, nos registos, na segurança interna e na administração da justiça.

A separação dos conceitos, concretizada em distintas estruturas orgânicas integradas em distintos ministérios, foi reforçada, designadamente com a criação do SAM em 1984, com o Ministério do Mar em 1991, e com o regime de inspeção de navios estrangeiros. Mas esta cisão e conseqüente separação tem exceções significativas, como é o caso das funções de registo (repartição marítima) que ficaram na Autoridade Marítima, e a fiscalização (designadamente, da pesca) que é partilhada pelas duas (e mais recentemente com a GNR). Alguns autores justificam a separação no facto de a Autoridade Marítima estar ligada à função de segurança e exigir independência de interesses, e a Administração Marítima estar

---

<sup>37</sup> Em Espanha, que só aderiu à NATO em 1982, o Ministerio de Defensa só foi criado em 1977 (art. 2º do real decreto n.º 1558/77, de 05-jul).

ligada à função comercial, que legitimamente os considera<sup>38</sup>; o que sugere que as atribuições e as competências de regulação do Estado pela Administração Marítima são menos independentes e estão menos vinculadas ao interesse público.

É importante notar que a lei n.º 4/74 (01-Jul) atribuiu autonomia legislativa às FA, através das chefias respetivas. Mais tarde, pela lei n.º 5/75 (14-Mar), também o Conselho da Revolução veio a ser titular de competência legislativa no âmbito das FA e de matérias no âmbito militar, autonomia que durou até 1982. É de recordar, em especial, que decidiu, através do DL 190/75, subordinar o pessoal da PM à disciplina militar; pelo DL 282/76, que revogou e substituiu o anterior, alargou esse regime aos faroleiros e outro pessoal. As normas que determinavam a subordinação deste pessoal (civil até 1974) à disciplina militar foram declaradas inconstitucionais pelo Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 308/90 (05-Dez). À data, (ainda) se considerava necessário<sup>39</sup>, incluindo entre os militares, que a PSP fosse militarizada e dirigida por militares (situação só alterada duas décadas depois).

Também importa notar que o golpe militar de 25-Abr-1974 modificou, mas não abandonou, a opção ideológica do Estado Novo de atribuir às FA, além da habitual defesa da integridade territorial, a missão de manter a ordem e a paz públicas (art. 53º da Constituição de 1933), e a consequente eventual definição de um “inimigo interno”; em coerência, a segurança interna foi até à Guerra Colonial uma das missões mais importantes das FA<sup>40</sup>. Três meses após o golpe militar, o decreto-lei n.º 310/74 (08-Jul) criou o Comando Operacional do Continente<sup>41</sup> (COPCON), uma nova unidade militar, para garantir a ordem e a segurança públicas, só no continente (art. 1º), embora visasse sobretudo a defesa do novo poder instituído com o golpe militar. Se é certo que o COPCON tinha uma natureza especial e transitória, dado o período revolucionário, já as forças de segurança (PSP e GNR<sup>42</sup>) mantiveram a sua natureza e dependência militares, mesmo depois da 2ª revisão constitucional (1989); só com a lei orgânica de 1999<sup>43</sup>, a PSP adotou a natureza civil e deixou de ser comandada por militares, com a oposição de vários militares<sup>44</sup>; e a PM ainda é dirigida por militares que acumulam com funções na orgânica das FA e usam o uniforme

<sup>38</sup> Ver REVISTA DE MARINHA-RM “O Livro Branco e a Segurança”, *Revista de Marinha*, n.º 878, Jun-Jul, 1997, pp.14-15; e ALVES, LUÍS MEDEIROS; LUÍS COSTA DIOGO “A Influência da Hidrografia no Desenvolvimento Marítimo-Portuário”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1998, pp.341-389.

<sup>39</sup> Pelo menos, uma parte decisiva dos militares, que exercia cargos políticos (sobretudo os chefes militares e os membros do Conselho da Revolução), tinha essa convicção, revelada com a resistência oposta à Revisão Constitucional de 1982 e à transformação da PSP numa força de segurança civil.

<sup>40</sup> Ver FERREIRA, JOSÉ MEDEIROS *O Comportamento Político dos Militares. Forças Armadas e Regimes Políticos em Portugal no Séc.XX*, Lisboa: Editorial Estampa, 1992, pp.236-237; e OSUNA, JOSÉ JAVIER OLIVAS *Iberian Military Politics-Controlling the Armed Forces during Dictatorship and Democratisation*, New York: Palgrave MacMillan, 2014, p.206.

<sup>41</sup> Foi integrado no EMGFA dois dias depois do golpe militar fracassado de 25-Nov-1975, mas não se conhece qualquer diploma legal (lei ou decreto-lei) que o tenha alterado ou extinto.

<sup>42</sup> A Guarda Fiscal foi extinta em 1993 e os seus recursos incorporados na GNR, passando a designar-se “Brigada Fiscal”.

<sup>43</sup> Lei n.º 5/99 (27-Jan) já revogada e substituída pela lei n.º 53/2007 (31-Ago), em vigor.

<sup>44</sup> Ver COLAÇO, ANTÓNIO BERNARDO; ANTÓNIO CARLOS GOMES *Sindicalismo na PSP. Medos e fantasmas em regime democrático*, Lisboa: Edições Cosmos, 2001, pp.29-41.

militar – na GNR, os militares oriundos do Exército, desde 2013 que usam os uniformes próprios desta força de segurança<sup>45</sup>.

## 6. Socorros a Náufragos

O socorro a náufragos é uma preocupação tão antiga quanto a navegação. Os capitães dos portos sempre tiveram responsabilidades no socorro ou auxílio a vidas humanas em dificuldades no mar, mas só tinham meios para atuar nas praias ou junto à costa (salvamento marítimo costeiro).

A abordagem moderna ao salvamento marítimo costeiro começa a tomar forma talvez nos anos 1820s e sobretudo a partir da Resolução Real de 21 de Abril de 1828 do Rei D.Miguel, que mandou criar, junto à foz do Douro, uma casa para socorro a náufragos (“asylo dos naufragados”) (art. 2º) e colocar uma embarcação salva-vidas “para acudir prontamente a qualquer navio ou barco a tomar as pessoas em perigo, ou colher do mar as que houverem naufragado.” (art. 1º). Esta estação salva-vidas estaria a funcionar em 1829<sup>46</sup>.

Era natural a especial atenção à foz do Douro, por ser uma barra estreita, assoreada e com diversos perigos para os navios, incluindo a agitação marítima. Mas a matéria merecia atenção noutros portos. Por exemplo, pelo decreto de 12 de Dezembro de 1845 a Rainha D.Maria II mandou colocar boias na barra e embarcações na Trafaria e em Paço de Arcos, para o socorro na barra do porto de Lisboa, sendo guarnecidas por pescadores locais; determinou ainda a construção de duas embarcações salva-vidas no Norte. Ou a portaria de 29 de Novembro de 1859 do Ministro da Marinha que concedeu apoio financeiro à Câmara Municipal de Oeiras para a criação de um hospital local que prestasse os primeiros socorros também aos náufragos na barra de Lisboa – em contrapartida pela cedência do terreno em Paço de Arcos onde se instalou a estação salva-vidas que ainda hoje lá se encontra. Ou a portaria de 21 de Maio de 1880 que autorizou a cedência duma verba à Associação Comercial de Lisboa para a construção e arranque duma estação salva-vidas em Cascais.

Devido ao naufrágio do vapor “Porto” junto à foz do Douro em 29 de Março de 1852, foi criado um “estabelecimento salva-vidas” (depois, “estação salva-vidas”), numa parceria circunstancial entre o Estado e a Associação Comercial do Porto, tendo o Intendente de Marinha do Porto sido nomeado vice-presidente da administração desse estabelecimento pelo decreto de 23 de Dezembro de 1852. Essa comissão de administração foi dissolvida por decreto de 03 de Fevereiro de 1853.

O decreto de 19 de Abril de 1883 aprovou e pôs em vigor o regulamento proposto por uma comissão nomeada “para estudar e propor o modo mais eficaz por que poderá cooperar a iniciativa particular com a do governo na realização de um serviço regular de socorros a

<sup>45</sup> De acordo com o Regulamento de Uniformes da GNR, aprovado e posto em vigor pela portaria n.º 169/2013 (02-Mai).

<sup>46</sup> Ver GAZETA DE LISBOA (1829) “Porto. 10 de Julho. Edital”, *Gazeta de Lisboa*, 20-Jul-1829, p.698.

náufragos nas costas do continente do reino e ilhas adjacentes”; esse regulamento estabeleceu as bases da cooperação entre o Governo e os particulares<sup>47</sup>, cabendo notar o seguinte:

- Visava-se uma subscrição pública para obter os recursos necessários (art. 1º) para “estabelecer no primeiro ano seis estações [salva-vidas], das quais duas nas ilhas dos Açores, uma na ilha da Madeira, e três na costa do continente do reino; e estabelecer seis postos [de socorros], dos quais dois nas ilhas dos Açores e quatro na costa do continente do reino”.
- O projeto contava com um subsídio do Governo nos primeiros cinco anos (art. 6º).
- O projeto seria realizado por uma sociedade composta pelos membros da referida comissão (art. 2º).
- Previu a criação de uma “Instituição nacional de socorros a náufragos” (art. 4º).

A portaria de 11 de Fevereiro de 1890 atribuiu à DGM a obrigação de determinar os pontos do litoral onde serão estabelecidas as estações salva-vidas, bem como o respetivo equipamento, previstas em 1883. Mas continuava a estar em causa apenas o salvamento marítimo costeiro.

Só em 1892 o Estado interveio sem ser de modo meramente reativo e circunstancial. Assim, pela carta de lei de 21 de Abril de 1892, foi instituído um fundo para suportar as despesas com o pessoal e com o material cuja missão permanente era o salvamento marítimo, para aumentar a sua eficácia e eficiência. Importa notar que este fundo era financiado por numerosas fontes, incluindo o Governo, as câmaras municipais com costa marítima, os pescadores, taxas sobre espetáculos nas praias, as joias e quotas dos sócios do então Real Instituto de Socorros a Náufragos, e outras (art. 1º).

A referida lei foi densificada pelo regulamento publicado e posto em vigor pelo decreto de 09 de Junho de 1892, do qual importa destacar os seguintes aspetos:

- Criou “um instituto de socorros a náufragos” (art. 1º), precursor do atual Instituto de Socorros a Náufragos (ISN).
- Determinou que a direção e administração do instituto incumbia a:
  - a) Uma comissão central em Lisboa, presidida pelo Rei, integrando numerosas entidades (incluindo o ministro da Marinha, o Governador Civil, o presidente da Câmara Municipal, o CDM do Centro e um construtor naval) e vinte eleitos (art. 2º).
  - b) Comissões departamentais (ou regionais) no Porto, Faro, Funchal e Angra do Heroísmo, integrando diversas autoridades locais, incluindo as autoridades marítimas (art. 3º) e com jurisdição sobre a área dos respetivos departamentos marítimos (art. 5º).
  - c) Comissões locais em posições a definir pelas comissões departamentais e integrando sempre o capitão do porto (art. 4º).
- Embora este instituto fosse uma entidade privada, este decreto criou a figura do “inspetor de socorros a náufragos”, oficial superior da Armada (art. 26º e art. 27º), “instalado na

<sup>47</sup> Não seria desajustado chamar-lhe, com a nomenclatura moderna, uma parceria público-privada.

secretaria da Marinha” (art. 50º), revelando a presença da Armada também neste âmbito, embora a ligação à DGM fosse mais intensa por via da articulação com as capitânias.

— Definiu o material de socorros a náufragos, desde logo barcos salva-vidas e carros portacabos (art. 31º).

— Atribuiu responsabilidades às autoridades marítimas no treino e aprontamento do pessoal e do material salva-vidas (art. 33º), aos capitães de portos a obrigação de colaborar com as câmaras municipais quanto ao financiamento do referido fundo e à DGM no início da atividade do ISN (art. 36º).

— Determinou que houvesse ligação telefónica entre a Inspeção dos Socorros a Náufragos e os observatórios meteorológicos (art. 52º).

— Instituiu medalhas para premiar bons serviços e contribuições, e socorros a náufragos (art. 55º a art. 60º).

— Estabeleceu que os capitães dos portos só podiam dar o despacho de saída depois de terem a certeza de o navio ter “instalada a caixa de esmolos para os náufragos” (art. 62º).

Este modelo sofreu uma reforma pela carta de lei de 04 de Junho de 1901, que foi densificada no decreto de 18 de Junho de 1901, e concretizada no regulamento posto em vigor pelo decreto de 07 de Maio de 1903. Esta reforma incidiu sobretudo no financiamento do ISN – então designado Real Instituto de Socorros a Náufragos (art. 1º do regulamento) – e por várias alterações na sua organização. E acentuou-se a ligação às autoridades marítimas e à Armada. No plano substantivo da PAM, e como aspeto de pormenor com relevância ainda hoje, nota-se a introdução nestes três diplomas legais de uma norma que obrigava os pescadores a usar colete salva-vidas nas suas atividades no mar (art. 102º do regulamento).

O decreto de 02 de Junho de 1910 aumentou os quadros da secretaria do Real ISN (art. 1º) e reforçou a ligação das autoridades marítimas às comissões locais do RISN (art. 2º) entre outros pontos. O decreto de 29 de Maio de 1911 passou a designar o RISN só por ISN, manteve as ligações à DGM e à Armada e reformou vários aspetos da sua gestão financeira; e a concluir determinou a revisão do decreto de 1903, o que se concretizou no regulamento aprovado e posto em vigor pelo decreto n.º 1029 (06-Nov-1914). O decreto n.º 5476 (30-Abr-1919) promoveu nova reorganização dos órgãos dirigentes do ISN. O decreto n.º 8762 (13-Abr-1923) reviu as normas de atribuição das medalhas. O decreto n.º 9636 (05-Mai-1924) atualizou as taxas que dão origem às receitas do ISN.

O decreto n.º 14870 (12-Jan-1928) reformou vários aspetos da gestão financeira do ISN.

O ISN foi inserido na orgânica da DGM pelo decreto-lei n.º 41279 (20-Set-1957), diploma de que importa salientar:

— A sua missão principal era o salvamento marítimo costeiro, pouco mais do que a sua vocação tradicional de socorro a banhistas nas praias e de náufragos nas barras ou perto delas (art. 1º).

— Manteve a sua natureza nacional (art. 2º).



- Conjugava a sua natureza de serviço da AP com autonomia administrativa com a capacidade de ter receitas próprias (art. 4º e art. 12º).
- Definiu os quadros do pessoal, sendo os dirigentes oficiais da Armada (art. 7º, art. 8º e art. 14º).
- Revogou expressamente a carta de lei de 21 de Abril de 1892 e os numerosos diplomas que se lhe seguiram até este.

O decreto-lei n.º 41495 (31-Dez-1957) atualizou os valores dos selos a apostar obrigatoriamente nas cédulas marítimas, que já não eram alterados desde o decreto 14870. O decreto-lei n.º 42114 (20-Jan-1959) atribuiu uma gratificação aos oficiais da Armada a prestar serviço em acumulação no ISN. O decreto-lei n.º 46857 (07-Fev-1966) e o decreto-lei n.º 46890 (07-Mar-1966) alteraram o regulamento do ISN, posto em vigor pelo DL 41279. Todos estes diplomas foram revogados pelo decreto-lei n.º 455/70 (02-Out), do qual importa destacar o seguinte:

- Manteve o ISN sob a direção de um oficial da Armada, diretamente dependente do DGSMF; o ISN passou assim a ter a natureza de direção de serviço.
- Previu a reformulação pelos ministros da Marinha e das Finanças da gratificação dos oficiais, prevista no DL 42114.
- Reforçou o princípio da subordinação da gestão financeira do ISN às normas da administração pública.

O decreto n.º 137/71 (09-Abr) aprovou e pôs em vigor o respetivo regulamento, ainda hoje em vigor. Nele se manteve a natureza nacional do ISN, cabendo às autoridades marítimas locais apenas a direção das operações de salvamento (art. 1º), atuando os capitães dos portos e os delegados marítimos como delegados do diretor do ISN (art. 11º). Este diploma foi expressamente revogado pelo decreto-lei n.º 349/85 (26-Ago), que pôs em vigor novo regulamento interno, e atribuiu autonomia administrativa e financeira ao ISN (art. 5º a art. 7º).

## 7. Farolagem e Balizagem

Até à lei de 20 de Julho de 1864 os faróis estavam integrados no Ministério das Obras Públicas, tendo sido transferidos para o Ministério da Marinha e Ultramar por meio desta lei. O decreto de 03 de Novembro de 1864 aprovou e pôs em vigor o chamado “Regulamento Provisório para o Serviço dos Faróis”, que abrangia a farolagem e a balizagem. Mas o decreto de 29 de Dezembro de 1868, que reformou o Ministério da Marinha e Ultramar, retornou os faróis ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria (art. 83º), mas nada diz sobre as competências das autoridades marítimas e deixa por esclarecer se o regulamento de 1864 está incluído na legislação revogada (art. 86º). Na prática, os faróis mantiveram-se

integrados no Ministério da Marinha e Ultramar, e este até recebeu transferências do Ministério das Obras Públicas para suportar despesas com faróis até 1869.

Pelo decreto de 08 de Abril de 1869 foi aprovada e posta em vigor a “Organização da direção dos telégrafos e faróis do reino”, que unia a administração da telegrafia e da balizagem, e no qual não há qualquer referência às autoridades marítimas.

Nova reorganização do serviço de telégrafos e faróis é aprovada e posta em vigor pela lei de 07 de Julho de 1880, e regulamentada pelo decreto de 23 de Setembro de 1880, os quais alargaram o serviço de telégrafos para telégrafo-postal, e visaram articulá-lo com a farolagem e a balizagem. Desta vez já definiu atribuições e competências às autoridades marítimas:

- Tinham de ser ouvidas a respeito da natureza e localização de balizas e faróis (art. 374º).
- Eram responsáveis pela vigilância sobre faróis e balizas, e por informar a Direção-Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis de todas as ocorrências (art. 376º), incluindo a colocação de faróis ou balizas por particulares (art. 498º).
- Os CDM deviam ser informados de certas ocorrências detetadas em postos semafóricos, como a deteção de navios de guerra estrangeiros (art. 391º), e o Ministério da Marinha podia colocar dependentes seus nos postos semafóricos (art. 387º).

Nova reorganização do serviço de telégrafos e faróis é aprovada e posta em vigor pela lei de 29 de Julho de 1886, mas não traz alterações relativamente às autoridades marítimas.

O decreto de 01 de Dezembro de 1887 aprovou e pôs em vigor o regulamento para estabelecer faróis e balizas, o qual criou “uma comissão permanente de faróis e balizas” como órgão colegial para aconselhar o Governo sobre os assuntos relativos à farolagem e à balizagem (art. 1º); essa comissão era nomeada pelo Governo e incluía o CDM do Centro (art. 2º-7º) e um oficial da Armada (art. 2º-10º). E estabeleceu que a comissão devia ouvir as autoridades marítimas locais na elaboração dos seus pareceres (art. 15º). Pelo seu lado, estas autoridades estavam obrigadas a “coadjuvar, com todos os meios de que poderem dispor, todos os serviços da comissão” (art. 17º). Continuava a competir à Direção-Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis o projeto, a superintendência, a conservação e a manutenção dos sistemas de farolagem e de balizagem (art. 20º).

Contudo, continuaram a ser realizadas despesas de manutenção pelo Ministério da Marinha, que foi pontualmente compensado por transferências para o efeito pelo Ministério das Obras Públicas. Até que, na reorganização da Marinha promovida pelo decreto de 14 de Agosto de 1892, os faróis regressaram ao Ministério da Marinha (art. 240º) e o pessoal dos faróis foi colocado na dependência hierárquica das autoridades marítimas mais próximas (art. 243º); porém, a construção dos faróis manteve-se no Ministério das Obras Públicas (art. 244º). No decreto de 31 de Dezembro de 1892, que aprovou e pôs em vigor o “Regulamento da Secretaria do Conselho do Almirantado”, os faróis e a hidrografia foram atribuídos à 6ª Repartição desta secretaria (art. 2º, art. 8º e art. 89º).

Desde logo, o pessoal dos faróis foi transferido de ministério e ficou a depender das autoridades marítimas com jurisdição sobre os faróis onde prestavam serviço (art. 243º). Depois, o recrutamento do pessoal passou a regular-se pelo decreto de 04 de Janeiro de 1894, o qual atribuía competências aos capitães dos portos no processo de seleção, embora a decisão fosse tomada superiormente; e orientava a seleção do pessoal dos faróis de acordo com as capitánias onde desejavam prestar serviço.

Mais tarde, o decreto de 21 de Novembro de 1895 aprovou e pôs em vigor novo "Regulamento para o Serviço de Faróis do Continente e Ilhas Adjacentes", do qual importa notar o seguinte:

- Embora se refira à Repartição e ao seu chefe, depreende-se que este diploma criou a Direção de Faróis (DF), pois define um "diretor dos serviços de faróis" (art. 1º).
- O pessoal dos faróis foi colocado na dependência hierárquica direta das autoridades marítimas (art. 2º), mas não passou a ser considerado pessoal das capitánias, como resulta implicitamente dos diplomas que alteraram o RGC-1892 (art. 43º do decreto 5703 e art. 8º do decreto 9704).
- Os CDM e os capitães dos portos passaram a ter atribuições e competências na administração dos faróis e do seu pessoal, desde logo no seu recrutamento, já previstas no decreto de 1894 (art. 3º e art. 4º).
- Ter sido praça da Armada era condição de preferência no recrutamento (art. 8º).
- Estabeleceu o regime disciplinar, o estatuto e os vencimentos do pessoal dos faróis, mas com estatuto civil.

Em decreto posterior, com a mesma data, foi aprovada e posta em vigor a "Instrução para o Serviço de Faróis", na qual se definiram exaustivamente os equipamentos de farolagem e as normas de funcionamento dos faróis.

O decreto n.º 8383 (25-Set-1922), que visava a proteção da marinha mercante criou o "imposto marítimo" (art. 1º) e atualizou o "imposto de farolagem", criado pela lei orçamental de 30 de Junho de 1914 (art. 7º). Parte das receitas obtidas ficaria a cargo da Repartição de Faróis (art. 9º) e seriam aplicadas no melhoramento do serviço de faróis (art. 8º). O decreto n.º 12270 (03-Set-1926) deu autorização para nova reorganização do serviço de faróis, e atualizou o imposto de farolagem, afetando uma percentagem maior do montante cobrado a melhoramentos no serviço de faróis (art. 2º). Com este regulamento passou a estar atribuído à DF um "navio privativo para o serviço dos faróis e transporte de material e combustível" (art. 137º).

Cabe ainda notar a criação da associação de beneficência "A Lutuosa dos Faróis", cujos estatutos foram aprovados pelo decreto n.º 9303 (18-Dez-1923) e que visava garantir uma pensão por morte de pessoal dos faróis que dela fosse sócio.

O decreto n.º 21274 (21-Mai-1932) aprovou e pôs em vigor novo "Regulamento Orgânico para o Serviço de Faróis". Nele já se refere explicitamente a DF (art. 1º). Manteve em geral

as competências das autoridades marítimas em relação aos faróis e ao pessoal dos faróis (art. 79º a art. 81º). E atualizou os estatutos da Lutuosa dos Faróis (cap.XIV).

Com a criação em 1969 da DGSFM, a DF passou a direção de serviço. A portaria n.º 537/71 (04-Out) aprovou e pôs em vigor o seu novo regulamento, ainda hoje em vigor. Entretanto, a DGSFM foi alterada pelo decreto-lei n.º 88/71 (20-Mar), que (entre outras normas) criou a Escola de Faroleiros (art. 2º), tendo a portaria n.º 603/71 (03-Nov) aprovado e posto em vigor o regulamento desta escola.

Mais tarde, o decreto-lei n.º 594/73 (07-Nov) atribuiu à DF as competências de direção técnica da sinalização marítima, e as normas para o estabelecimento da servidão em redor dos sistemas. Já tinha o RGC-1972 estabelecido que o diretor de Faróis exercia autoridade técnica ou funcional, no âmbito da sinalização marítima, sobre os capitães dos portos.

Noutro âmbito, o decreto-lei n.º 618/70 (14-Dez) criou o “Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha” (QPCMM), no qual o pessoal dos faróis se integrava. Já depois do golpe de Estado militar de 25-Abr-1974, o decreto-lei n.º 282/76 (20-Abr) criou o quadro do pessoal Militarizado da Marinha (QPMM), no qual os faroleiros se integravam (alínea f) do n.º 2 do art. 1º).

## 8. Pilotagem

Os pilotos e a pilotagem estiveram inseridos na Autoridade Marítima desde que esta foi criada até 1978, tendo nesta data transitado para a Administração Marítima. Embora já não integrem a Autoridade Marítima importa conhecer a sua evolução, porque a integraram no período coberto por este estudo.

Já foi referido que o decreto de 05 de Agosto de 1824 pôs em vigor o “Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra da Cidade de Lisboa”, e colocou os pilotos de Lisboa sob a dependência do “oficial que exercer as funções de Capitão do Porto”, que passou a deter sobre eles poder de direção, e competências de registo e disciplinares (art. 2º ao art. 7º, art. 15º, art. 16º e art. 18º).

Também já foi referido o decreto de 20 de Outubro de 1831, que pôs em vigor o “Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra de Setúbal”. Tal como em Lisboa, os pilotos de Setúbal foram colocados na dependência do capitão de porto local, que passou a deter sobre eles poder de direção, e competências disciplinares e de registo (art. 2º ao art. 7º, art. 15º, art. 16º e art. 18º).

E foi referida a portaria de 28 de Maio de 1834, que instou o então capitão do porto de Lisboa a nunca deixar entrar ou sair os navios no porto de Lisboa sem piloto.

### **8.1.Regulamento dos Pilotos de Lisboa de 1839**

O decreto de 28 de Agosto de 1839 pôs em vigor o “Regulamento para o serviço dos Pilotos Práticos da Barra de Lisboa”. Substituiu o regulamento de 1824, e alargou as competências do capitão de porto, importando destacar o seguinte:

- Manteve a autoridade do capitão do porto de Lisboa sobre os pilotos, as suas atribuições no âmbito da saúde pública e a sua integração na estrutura da Armada.
- Introduziu taxas e remunerações pelos serviços de pilotagem (art. 10º do Título III).
- Determinou que os danos sofridos em embarcações que eram obrigadas a socorrer outras em dificuldades deviam ser suportados por quem recebeu auxílio (art. 9º do Título III).
- Atribuiu à capitania a cobrança das diversas taxas aplicadas aos navios (Título V).

Sublinha-se que, ainda em 1839, entrou em vigor o RPP, cujo capítulo II (com 36 artigos) incluía as normas relativas aos pilotos.

### **8.2. Regulamento dos Pilotos do Porto de 1841**

Na sequência da comissão criada pela Rainha D.Maria II, pela portaria de 28 de Agosto de 1839, para criar um regulamento para o serviço de pilotos no Porto, foi aprovado e posto em vigor o “Regulamento para o serviço dos Pilotos Práticos da Barra da Cidade do Porto” pelo decreto de 12 de Maio de 1841. De destacar que, apesar das suas extensas semelhanças e ao contrário do regulamento de Lisboa (de 1824, substituído em 1839) e de Setúbal (1831), atribuiu as competências ao Intendente de Marinha e nunca referiu o capitão de porto.

### **8.3. Regulamento para a Pilotagem dos Portos de 1859**

A reforma autorizada pela carta de lei de 30 de Agosto de 1858 e densificada e posta em vigor pelo decreto de 30 de Setembro de 1859 criou o “Regulamento Geral para Serviço de Pilotagem nos Diversos Portos do Reino”, e revogou implicitamente<sup>48</sup> os regulamentos da barra de Lisboa (1839), da barra de Setúbal (1831) e da barra do Porto (1841). Deste regulamento importa destacar o seguinte:

- Tinha um conjunto de disposições gerais, incluindo as sanções disciplinares (art. 1º a art. 83º); e depois tinha disposições específicas para cada um dos portos nacionais, incluindo as taxas a pagar pelos navios e as remunerações dos pilotos, e os critérios para a fixação dos montantes, que este regulamento visou uniformizar (Lisboa, art. 84º a art. 108º; Porto, art. 109º a art. 148º; Caminha, art. 149º a art. 151º; Viana do Castelo, art. 152º a art. 164º; Esposende, art. 165º a art. 168º; Vila do Conde, art. 169º a art. 171º; Aveiro, art. 172º a

<sup>48</sup> Usando uma expressão raramente esclarecedora e que durou até 1974 “Fica revogada a legislação em contrário”.

art. 185º; Figueira da Foz, art. 186º a art. 190º; S.Martinho, art. 191º a art. 207º; Setúbal, art. 208º a art. 217º; Vila Nova de Milfontes, art. 218º a art. 227º; Vila Nova de Portimão, art. 228º a art. 239º; Faro e Olhão, art. 240º a art. 252º; Tavira, art. 253º a art. 261º; e Vila Real de Santo António, art. 262º a art. 276º).

— Definiu os pilotos em cada porto como uma corporação local (art. 1º).

— Manteve os pilotos na dependência do capitão de porto local, que passou a deter sobre eles poder de direção, e manteve as competências disciplinares e de registo dos capitães dos portos e, indiretamente, mas agora explicitamente, também face aos Intendentes de Marinha (art. 4º).

— Na ausência de delegados sanitários e das alfândegas, atribuiu aos pilotos este papel (art. 39º e art. 48º).

— Estabeleceu normas de conduta e de manobra dos navios nos portos (art. 44º a art. 58º), e notou que os pilotos estavam vinculados às “regras tendentes a evitar abalroamentos”, aprovadas e postas em vigor pelo decreto de 12 de Março de 1863.

#### **8.4. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1878**

A carta de lei de 06 de Maio de 1878 revogou expressamente o regulamento de 1859 e outras disposições em contrário, e continha em anexo novo “Regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes”. Trouxe alterações significativas, mas não na matéria que mais interessa a este estudo: manteve a organização dos pilotos em corporações, a sua dependência hierárquica do capitão de porto, e as competências do capitão de porto relativas a registos e disciplina da carreira dos pilotos enquanto marítimos. Embora já estivesse implícito nos anteriores regulamentos, este determinou expressamente que os capitães dos portos exerciam superintendência sobre o serviço de pilotagem (art. 30º). De notar ainda que se admitia que os pilotos fossem também cabos de mar nas capitánias dos arquipélagos (art. 214º).

A carta de lei de 20 de Março de 1883 introduziu algumas alterações neste regulamento, mas não se referem a matérias que interessam a este estudo.

#### **8.5. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1914**

A lei n.º 254 (21-Julho-1914) promoveu nova reorganização nacional do serviço de pilotagem, de que se destaca a autorização para elaborar novo regulamento (art. 11º) e a afetação de receitas das taxas para melhorias do material relativo à pilotagem e a cargo das capitánias (art. 12º e art. 13º). De acordo com a lei 254, o decreto n.º 775 (20-Ago-1914) aprovou e pôs em vigor novo “Regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e

portos do continente e ilhas adjacentes". Também este regulamento trouxe mudanças significativas, mas não se referem a matérias que interessam a este estudo, nas quais se mantiveram as orientações de fundo. De notar, todavia, que os pilotos que eram também cabos de mar tinham direito a remuneração por cada uma das funções (art. 41º e art. 214º); mas os cabos de mar ficaram obrigados a fazer um estágio prático por seis meses antes de assumirem as funções (art. 213º). Foram ainda atualizadas as taxas de pilotagem, por terem sofrido forte erosão com a elevada inflação à data, através dos seguintes diplomas legais:

- A lei n.º 1036 (25-Ago-1920).
- O decreto n.º 8397 (26-Set-1922), com um aumento de 200% face aos valores da lei 1036.
- O decreto n.º 9590 (12-Abr-1924), que criou a "taxa de navegação", que se dividia na "taxa de pilotagem" e na "taxa de entrada no porto" (art. 1º).
- O decreto n.º 9920 (18-Jul-1924), com um aumento específico para o porto do Douro, dadas as suas mais exigentes condições, designadamente sob cheias.
- O decreto n.º 10046 (28-Ago-1924).

## **8.6. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1925**

O decreto n.º 11111 (19-Set-1925) aprovou e pôs em vigor novo "Regulamento geral de serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes". Tal como o regulamento anterior, manteve o essencial do modelo e da estrutura, e trouxe mudanças significativas, mas não se referem a matérias que interessam a este estudo, nas quais se mantiveram as orientações de fundo. Também aumentou as taxas de pilotagem.

## **8.7. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1935**

O decreto n.º 24931(10-Jan-1935) aprovou e pôs em vigor novo "Regulamento geral dos serviços de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes". Também manteve o essencial do modelo e da estrutura, e trouxe mudanças significativas, mas não se referem a matérias que interessam a este estudo, nas quais se mantiveram as orientações de fundo. De novo, aumentaram as taxas de pilotagem.

Importa assinalar que o decreto-lei n.º 34196 (12-Dez-1944) atribuiu ao ministro da Marinha a competência para, por despacho, anualmente, alterar os benefícios de que usufruíam os pilotos e alterar diversas tabelas de receitas.

Por fim, cabe notar que o decreto n.º 36081 (31-Dez-1946) integrou expressamente o "Pessoal do Serviço de Pilotagem" no âmbito do pessoal civil do Ministério da Marinha (art.

1º, que remete para a alínea E) do mapa n.º 1), “sujeito ao regulamento de disciplinar militar” (art. 4º).

### **8.8. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1958**

O decreto-lei n.º 41667 (07-Jun-1958) revogou o regulamento de 1935 e autorizou um novo, que foi posto em vigor pelo decreto n.º 41668 (07-Jun-1958) com a mesma designação “Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes”. Também manteve o essencial do modelo e da estrutura, e trouxe mudanças significativas, mas não se referem a matérias que interessam a este estudo, nas quais se mantiveram as orientações de fundo. De novo, aumentaram as taxas de pilotagem. Sucederam-se diversas alterações avulsas, mas que não relevam para o presente estudo.

### **8.9. Mudança de ministério**

Após o golpe de Estado militar de 25-Abr-1974, e a criação da SEMM, o decreto-lei n.º 329-F/75 (30-Jun) determinou que a Corporação dos Pilotos passava a depender do Ministério dos Transportes e Comunicações, e foram transferidas para o Ministro dos Transportes e Comunicações as competências que pertenciam ao Ministro da Marinha. Em seguida, o decreto-lei n.º 567/75 (19-Set) determinou que a competência atribuída ao Ministro dos Transportes e Comunicações pelo DL 329-F/75 seria exercida por intermédio do SEMM (art. 1º); e atribuiu ainda a competência ao SEMM para alterar, por portaria, o regulamento da pilotagem em vigor (art. 2º). Assim, a portaria n.º 12/76 (08-Jan) transferiu para o SEMM as competências atribuídas pelo regulamento de 1958 ao DGSFM. Depois a portaria n.º 143/76 (15-Mar) introduziu novas alterações naquele regulamento (art. 1º), transferiu para o então diretor-geral do Pessoal do Mar as competências atribuídas ao DGSFM naquele regulamento (art. 2º) e revogou a portaria 12/76 (art. 3º). Por fim, a portaria n.º 279/76 (03-Mai) introduziu novas alterações no referido regulamento, mas já não fazia qualquer referência às autoridades marítimas.

### **8.10. Regulamento da Pilotagem dos Portos de 1978**

O decreto-lei n.º 360/78 (27-Nov) revogou o regulamento de 1958 e pôs um novo em vigor, com a designação “Regulamento dos Serviços de Pilotagem dos Portos e Barras”, mas já fora da Autoridade Marítima e integrado na Administração Marítima. Os pilotos deixaram em definitivo de depender hierárquica e disciplinarmente das autoridades marítimas e passaram



a ter só uma ligação funcional com elas (designadas por esta expressão genérica), em especial no que concerne a ações de polícia (art. 21º), à segurança da navegação (art. 34º e art. 38º) e ao desembarço da autoridade marítima (art. 22º).

Articulado com o novo regulamento, o decreto-lei n.º 361/78 (27-Nov) criou o Instituto Nacional da Pilotagem e dos Portos, na dependência do SEMM, para “assegurar a eficiência do serviço público de pilotagem nas barras, portos, rios, terminais ou boias de amarração, na orla marítima sob jurisdição nacional” (art. 3º). Também designa as autoridades marítimas apenas com esta expressão genérica.

## 9. Registo de Embarcações e Fixação de Lotações

Para resolver dúvidas existentes sobre a matrícula ou registo das embarcações de pesca, apesar de o RPP determinar que os registos se encontravam nas atribuições dos capitães dos portos, foi posto em vigor um regulamento através do decreto de 28 de Novembro de 1842. Assim, só as embarcações de pesca longínqua deviam ser registadas nas intendências de marinha e capitánias dos portos; todas as demais deviam ser registadas nas alfândegas, como era antes. O decreto de 08 de Julho de 1863 alterou estas normas e determinou que “o título da propriedade do navio deve ser registado na intendência do porto a que ele pertencer”, e “nos portos onde não existirem intendentes ou seus delegados é feito o registo pelos chefes das alfândegas respetivas” (secção I-art. 13º e secção III-art. 18º). De notar que os diplomas de 1842 e 1863 não referem de todo o capitão de porto; o decreto de 1842 não refere nenhuma autoridade marítima; e o decreto de 1863 apenas refere os intendentes de marinha e as intendências.

A propósito da fuga ao recrutamento militar no distrito de Aveiro, os capitães de portos passaram a ter competências na fixação da lotação (“companhas permanentes”) dos barcos de pesca, através do decreto de 20 de Janeiro de 1851. A composição das companhias e as lotações permanentes das embarcações eram, até então, da competência exclusiva dos donos e mestres ou arrais, que só estavam obrigados a registar as embarcações e os marítimos nas capitánias dos portos ou nas alfândegas. A matéria enquadrava-se nas atribuições dos capitães dos portos, pois quem fugia ao recrutamento militar e se integrava em companhias de pesca, muitas vezes ficava acima da capacidade dos barcos para operar em segurança no mar, causando ou facilitando sinistros marítimos. Por isso, o capitão do porto de Aveiro foi chamado a integrar a comissão que veio a decidir as lotações permanentes dos barcos de pesca do distrito (art. 3º) e isso veio a ser generalizado ao país em legislação posterior.

As normas sobre fixação de lotações dos navios e embarcações, e as atribuições e competências das autoridades marítimas nesse âmbito, passaram a constar dos vários RGC.

## 10. Regulação das Profissões Marítimas

As dificuldades de revisão e atualização do RGC-1892 (que podia ter-se tornado num “código marítimo”) e os diversos ritmos de evolução das matérias que o integram tiveram como resultado a sua fragmentação. Assistiu-se, por exemplo, à migração das normas relativas aos “marítimos” para leis avulsas e autónomas, que culminaram no RIM de 1964.

“Marítimos” é uma designação antiga que abrange todo o pessoal que opera no mar, cuja origem se desconhece, mas que surge, pelo menos, a partir do decreto de 09 de Março de 1813, que os isentou da prestação de serviço militar, por faltarem tripulações para os navios portugueses. O termo só foi formalmente definido no art. 1º do decreto-lei n.º 45968 (15-Out-1964): “Os indivíduos de ambos os sexos que exerçam profissões sujeitas à jurisdição da Autoridade Marítima, nos termos fixados na lei, são designados genericamente por marítimos”.

A regulação das profissões marítimas começou por se fazer no RPP-1839; foi abrangida pelo RGC-1882 e pelo RGC-1892 e suas revisões. Mas em 1928 começou a autonomizar-se do RGC, que já se estava a tornar antiquado, e hoje está substancialmente fora do RGC.

Aspeto nuclear da regulação dos marítimos foi o facto de terem um código penal e disciplinar próprio e tutelado pelo capitão de porto, o qual exercia competências nesse âmbito em especial através da presidência do tribunal marítimo local.

Assim, pela carta de lei de 04 de Julho de 1864 foi aprovado e posto em vigor o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa (CPDMM-1864), a respeito do qual importa destacar:

- Definiu três tipos de infrações de disciplina da marinha mercante: as faltas ou contravenções, os delitos e os crimes (art. 7º).
- Definiu os deveres pela negativa, através das penas aplicáveis às infrações: as contravenções no cap.III; os delitos no cap.IV; e os crimes marítimos no cap.V.
- Estabeleceu as penas para as contravenções e para os delitos, as quais podem incluir a prisão (art. 10º, art. 11º e art. 87º). As penas para os crimes constam em geral da legislação ordinária (art. 14º) e o seu julgamento compete aos tribunais comuns (art. 66º).
- Criou os tribunais marítimos comerciais (na prática, só “tribunais marítimos”), um por cada porto (em especial, art. 56º), aos quais atribuiu a jurisdição sobre os delitos marítimos.
- Atribuiu a presidência dos tribunais marítimos aos intendentes de marinha e aos capitães dos portos, nos portos nacionais onde haja intendente de marinha ou capitão de porto (art. 58º).
- Estabeleceu uma segunda e última instância de recurso das sentenças dos tribunais marítimos para o Supremo Tribunal de Justiça Militar (art. 90º).
- Atribuiu aos intendentes de marinha e aos capitães dos portos competência disciplinar sobre os marítimos (art. 47º, art. 52º e art. 54º).

— Este código prosseguiu no uso da expressão “autoridade marítima”, como designação genérica do capitão de porto e do Intendente de Marinha (art. 55º, art. 70º e art. 87º). E referiu nos anexos os “cabos de mar”<sup>49</sup>, mas sem definir as suas funções.

Só 80 anos mais tarde foi revisto e revogado o CPDMM-1864, através do decreto-lei n.º 33252 (20-Nov-1943), hoje expurgado das matérias disciplinares e processuais penais (estas desatualizadas face ao atual modelo de Processo Penal), mas permanecendo quase metade ainda em vigor. Desta lei importa destacar o seguinte:

- Manteve a competência para o exercício da autoridade disciplinar nos capitães dos navios mercantes e nas autoridades marítimas.
- Manteve a deferência da marinha mercante perante a Armada.
- Reduziu as infrações a dois tipos: disciplinares e penais, e passaram a só estas serem julgadas pelos tribunais marítimos, que se mantiveram.
- Definiu os deveres marítimos em 34 artigos do Título III do Livro I e os crimes marítimos em 42 artigos do Livro IV.
- As penas disciplinares continuaram a incluir a detenção, a prisão e a exclusão (art. 49º).
- O ministro da Marinha, os capitães dos portos, os delegados marítimos, os comandantes dos navios de guerra, os capitães dos navios e os cônsules portugueses são os órgãos a quem a lei atribui competência para punir disciplinarmente os marítimos (art. 59º). Estes órgãos tinham ainda a competência para instaurar o respetivo processo disciplinar (art. 91º).
- Dividiu os crimes em dois tipos: os crimes marítimos, definidos no CPDMM e julgados pelos tribunais marítimos (art. 126º); e os crimes comuns, definidos no Código Penal e julgados por tribunais comuns (art. 127º).
- Estabeleceu as normas processuais penais marítimas em 200 artigos do Livro V; em especial, determinou que a instrução do processo (“corpo de delito”) competia ao capitão de porto, ao delegado marítimo, ao capitão do navio ou, se houvesse, à PM (art. 79º a art. 181º).
- Reformou os tribunais marítimos (Título III do Livro V), embora mantendo a última instância de recurso para o Supremo Tribunal Militar (art. 265º).
- Atribuiu a presidência dos tribunais marítimos, em geral, aos capitães dos portos<sup>50</sup>, com dois vogais, um, oficial da Armada, e outro, capitão da marinha mercante (art. 266º). Para crimes puníveis com pena de prisão maior, o segundo vogal era o juiz de direito local (art. 267º).

No âmbito dos registos, o decreto n.º 16135 (13-Nov-1928) estabeleceu em pormenor as regras para regular as lotações dos navios da marinha mercante (distinguindo entre navios a vapor e navios à vela) e atribuindo aos capitães dos portos a sua fixação ou revisão (art. 2º).

<sup>49</sup> Figura com semelhanças com os “cabos da ponte” do Arsenal de Marinha, sendo que estes chefiavam o pessoal do troço de mar que operava embarcações e ajudava na manobra dos navios.

<sup>50</sup> Ainda se admitia a possibilidade de os capitães dos portos não serem oficiais da Armada; e admitia-se a possibilidade de a presidência do tribunal marítimo ser desempenhada por um oficial mais antigo em serviço localmente.

Quanto à inscrição marítima, o primeiro regulamento foi aprovado e posto em vigor pelo decreto n.º 21952 (08-Dez-1932); mas foi logo revogado e substituído pelo decreto-lei n.º 23764 (13-Abr-1934), o qual atribuía as responsabilidades dos registos dos marítimos aos capitães dos portos. Em especial:

- Visava a marinha mercante, mas abrangia em numerosos aspetos as embarcações de pesca.
- Manteve o conceito de “inscritos marítimos”, criado pelo decreto 21952, o qual abrangia as equipagens ou tripulações dos navios e embarcações, e ao “pessoal auxiliar”<sup>51</sup> (art. 1º).
- No ato de inscrição, os inscritos marítimos recebiam a sua “cédula marítima” (que substituiu a “matrícula do RGC”), documento essencial para poderem exercer os seus ofícios marítimos (art. 3º). Na cédula marítima, registavam-se as infrações marítimas punidas (art. 12º).
- Obrigava as autoridades marítimas a conferir e rubricar as cédulas de inscrição marítima e a proceder às matrículas dos marítimos (art. 11º).
- Estabeleceu os requisitos gerais e os conteúdos funcionais a ser avaliados para admissão aos ofícios marítimos (cap. II).
- Definiu os ofícios e designações oficiais, e o estatuto, do pessoal que integrava a equipagem das embarcações da marinha mercante (cap.III e o art. 55º em especial), tendo sido atualizado pelo decreto-lei n.º 37519 (13-Ago-1949).
- Definiu o “rol de matrícula da tripulação de uma embarcação da marinha mercante, ou rol de equipagem”, como a relação nominal da equipagem e respetivas funções a bordo (art. 123º).

O decreto 23764 e o decreto 16135 foram revogados e substituídos pelo DL 45968 (1964), que uniu as respetivas normas e do qual importa destacar o seguinte:

- Determinou que a inscrição marítima se passasse a fazer num livro de “Registo de Inscrição Marítima” (art. 2º), mantendo-se a Cédula Marítima como o documento profissional de registo individual de cada marítimo (art. 3º).
- Definiu a matrícula como um contrato escrito entre o capitão e o inscrito da equipagem, que deve sempre preceder o embarque do inscrito marítimo (art. 6º).
- Atualizou e definiu de um modo mais rigoroso as normas sobre o Rol de Matrícula (art. 7º).
- Em particular, atribuiu aos capitães dos portos a competência para autorizar a inscrição dos marítimos portugueses em equipagens de navios estrangeiros (art. 15º). E só podiam conceder autorização a estrangeiros com autorização da respetiva autoridade nacional (art. 41º).
- Determinou que “nos navios de comércio de longo curso, de cabotagem e de navegação costeira têm de ser portugueses o comandante, os oficiais (e equiparados) e, pelo menos, dois terços dos restantes tripulantes embarcações” (art. 33º).

---

<sup>51</sup> Este pessoal não operava embarcado, e auxiliava as atividades marítimas ou desempenhava outras sob jurisdição marítima; por exemplo, os mergulhadores e os banheiros (hoje nadadores-salvadores).

- Atribuiu aos capitães dos portos a competência para resolver os conflitos entre os marítimos, e entre estes e os seus empregadores e outras entidades (art. 46º).
- Atribuiu aos capitães dos portos a competência para fixar as lotações (art. 47º).
- E concluiu determinando que seria regulamentado por decreto (art. 49º).

Tal como previsto, o DL 45968 foi regulado pelo decreto n.º 45969 (15-Out), que aprovou e pôs em vigor o "Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca". Embora tenha numerosas alterações face aos diplomas acima referidos, manteve a essência da dependência das autoridades marítimas, e em especial dos capitães dos portos, e a essência da inscrição marítima e do rol de matrícula, como vinham do passado. O decreto 45969 tratou sobretudo de atualizar a linguagem, os ofícios e os procedimentos.

Este regime foi revogado e substituído pelo decreto-lei n.º 74/73 (01-Mar), que aprovou e pôs em vigor o "Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio". É de notar que extinguiu duas expressões enraizadas: "rol de matrícula" ou "rol de equipagem" foram substituídas por "rol de tripulação"; e "matrícula" ou "contrato de matrículas" foram substituídas por "inscrição no rol de tripulação" (art. 4º/DL). O regulamento reduziu as competências das autoridades marítimas no âmbito da relação entre os inscritos e aqueles para quem eles trabalham; mas manteve as competências dos capitães dos portos relativamente à inscrição marítima (art. 1º) e ao rol de tripulação estabelecidas na legislação em vigor à data (art. 15º).

## 11. Origens da Polícia Marítima

A expressão "polícia marítima" já tinha ocorrido na lei, para se referir a polícia dos portos<sup>52</sup>. Mas foi em 1919 que ela foi criada com esse nome, através da lei n.º 876 (13-set-1919) que criou o Corpo de Polícia Marítima no porto de Lisboa, que é o precursor da PM.

O Corpo de PM foi concebido como o "braço operacional" do capitão de porto de Lisboa, sendo um dos adjuntos do departamento marítimo o chefe deste corpo (art. 2º). A ligação à, e dependência da, Armada manifestam-se também no recrutamento e no estatuto do pessoal: o primeiro fazia-se entre as praças da Armada, cuja designação era "cabos de mar" (art. 4º); e o pessoal estava sujeito ao regulamento disciplinar e ao código de justiça da Armada (art. 7º).

É importante notar que já se previa a função de investigação criminal nesta força policial (art. 3º), pelo que foi-lhe atribuída pelo CPDMM-1943 a investigação dos crimes marítimos (art. 181º).

<sup>52</sup> Por exemplo, no decreto de 08 de Julho de 1863, relativo ao registo de embarcações e de marítimos, e no relatório em anexo à portaria de 17 de Março de 1851.

A lei 876 já autorizava a criação de corpos de polícia marítima em Leixões e no Porto, o que veio a ocorrer através do decreto n.º 6273 (10-dez-1919).

Entretanto, o decreto n.º 6151 (04-Out-1919) aprovou e pôs em vigor o “Regulamento da Polícia Marítima do Porto de Lisboa”, o qual foi revogado e substituído pelo decreto n.º 7094 (06-Nov-1920), do qual importa destacar o seguinte:

- Atribuiu ao pessoal da PM competências policiais típicas, mas também de socorro e em caso de incêndios (art. 1º).
- Determinou que um dos oficiais adjuntos do capitão do porto seria o chefe da PM (art. 2º).
- Confirmou que dois agentes da polícia de investigação criminal (hoje, Polícia Judiciária) estariam destacados na capitania do porto de Lisboa (art. 4º).
- Estabeleceu o quadro da PM em vinte cabos de mar (art. 5º), sendo recrutados entre as praças da Armada (art. 6º). E estabeleceu duas categorias nos cabos de mar: os cabos-mor e os sota cabos-mores (art. 14º).
- Definiu os uniformes do pessoal da PM (art. 16º).
- Determinou que o pessoal da PM de Lisboa podia, se necessário, ser empregue nas outras capitanias do DM do Centro (art. 21º).
- Determinou que o pessoal ficava abrangido pelo regime disciplinar da Armada (art. 35º).

Cabe destacar o decreto n.º 36081 (31-Dez-1946), que colocou expressamente o Corpo de Polícia Marítima no âmbito do pessoal civil do Ministério da Marinha (art. 1º, que remete para a alínea F) do mapa n.º 1), mas “sujeito ao regulamento disciplinar da Armada na parte aplicável a militares” (art. 4º).

E destaca-se o decreto n.º 37979 (22-Set-1950), que alterou o decreto 7094 quanto a uniformes, para os distinguir melhor de outro pessoal da Marinha, e assim servir melhor a função da PM.

Mais tarde, o pessoal do Corpo de PM foi integrado no Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha (QPCMM) pelo decreto-lei n.º 618/70 (14-Dez). Depois, o Conselho da Revolução aprovou e pôs em vigor o decreto-lei n.º 190/75 (12-Abr), que criou o Quadro do Pessoal dos Serviços de Polícia e de Transportes da Marinha (QPSPTM), militarizando o pessoal, pela sua subordinação ao regime de disciplina militar. O Grupo 1 do QPSPTM integrava o pessoal do Corpo de PM (alínea a) do art. 2º); o Grupo 3 integrava os cabos-de-mar (alínea c) do art. 2º); e o Grupo 4 integrava o pessoal do troço de mar (alínea d) do art. 2º). O decreto-lei n.º 282/76 (20-Abr) revogou e substituiu o DL 190/75 e o QPSPTM, e criou no seu lugar o Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha (QPMM); mas manteve os estatutos militarizados deste pessoal.

Também foram sujeitos a frequentes atualizações os emolumentos devidos às visitas pelo pessoal da PM a navios, designadamente pelo decreto-lei n.º 396/76 (26-Mai).

## 12. Proteção do Meio Marinho

A proteção ambiental, e em concreto do meio marinho e das costas, preocupa as autoridades há muito, como se constata pelas normas do RPP (1839) que proibiam o despejo de lastros ou as relativas a âncoras abandonadas (ainda que neste caso as prioridades seriam a gestão portuária e a segurança da navegação no porto). Mas a concretização dessas preocupações em posições institucionais manifestou-se neste caso menos em diplomas autónomos e modelos específicos de regulação, e mais nos diplomas relativos às atribuições e competências das autoridades marítimas, embora centrados em aspetos muito específicos (como os lastros, inicialmente).

Considerando as preocupações ambientais começou também a emergir o conceito de “domínio público marítimo” (DPM), uma faixa de território à beira do mar ou de águas interiores sob elevada atenção do Estado, exercido em larga medida pelas autoridades marítimas e sobretudo pelos capitães dos portos, como o mostram as suas atribuições e competências definidas nos RGC. Mas importa considerar o decreto de 17 de Outubro de 1865, que, além de chamar a atenção para o uso abusivo do DPM – então definido até às “margens e braços dos rios navegáveis, e nas costas do mar até onde chegar o colo do praia-mar de águas vivas” (art. 1º) – atribuiu aos capitães dos portos a competência para levantar o auto de notícia e informar o “intendente de marinha do departamento [...], para assim chegar ao conhecimento do governo” (art. 5º).

Este decreto de 1865 sucedeu e revogou o decreto de 19 de Outubro de 1864, com idêntico tipo de preocupações ambientais, embora relativas apenas ao rio Tejo. Em especial, atribuiu ao capitão do porto a competência para emitir a licença para se fazerem despejos no DPM (art. 1º).

Quando os navios a motor e o transporte de hidrocarbonetos por mar já eram muito relevantes é que o decreto n.º 14354 (29-Set-1927) proibiu o despejo de todo o tipo de hidrocarbonetos nas águas sob jurisdição nacional (o mar territorial tinha então só seis milhas). Entretanto, o decreto n.º 45082 (21-Jun-1963) estabeleceu a obrigatoriedade de todos os navios disporem dum livro de registo de óleos para registo dos seus movimentos, mas não indicava a quem competia fiscalizar.

O decreto 14354 foi revogado e substituído pelo decreto-lei n.º 46619 (27-Out-1965), no qual já se aludia à Comissão Nacional para a Prevenção da Poluição do Mar. Na criação da DGSM (1969) já se designou por Comissão Nacional contra a Poluição do Mar (CNPM) e tinha por atribuições “estudar os problemas da poluição das águas em todos os seus aspectos, propor as medidas adequadas para a evitar e promover os trabalhos necessários para o mesmo fim” (n.º 1 do art. 20º). A função de promover a prevenção da poluição atribuiu-lhe um carácter executivo, além do óbvio carácter consultivo. Mas foi o decreto-lei n.º 90/71 (22-Mar) que converteu este órgão colegial, em órgão de conselho das autoridades marítimas e das autoridades sanitárias na fixação da multa por poluição do meio marinho (art. 4º); e determinou que incumbia à CNPM a fixação das multas acima do montante

atribuído às autoridades marítimas (art. 5º). Na sua sequência, o despacho n.º 11 do Ministro da Marinha (29-Nov-1973) criou, com funções executivas e complementares às da CNPM, o Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (SCPMH), que ainda não foi extinto nem as suas atribuições atribuídas a outro serviço.

### 13. Considerações finais

De acordo com um modelo de institucionalismo histórico, estudar a história institucional da Autoridade Marítima é decisivo para entender o seu presente porque *“l’homme este le prisonnier des moyens organisationelles qu’il doit employer pour agir, et ces moyens ont une force d’inertie considérable et lui échappent [...]”*<sup>53</sup>. Este artigo centrou-se nos séculos XIX e XX, até 1982, deixando o período posterior à 1ª Revisão Constitucional para outro artigo; mas alguns elementos emergiram que apontam para linhas de investigação futuras, e para os fatores que explicam a situação atual e ajudar a prever a evolução.

A Autoridade Marítima centrou-se desde 1839 no órgão administrativo do “capitão de porto” e, menos, do “delegado marítimo”, do “intendente de Marinha”, e mais recentemente, do CDM. Desde a origem, a estrutura orgânica da Autoridade Marítima foi paralela à estrutura orgânica da Armada; se é certo que durante décadas convergiram no Major-General da Armada, no último quartel do séc.XIX a Autoridade Marítima tinha a sua chefia própria autónoma do comandante da Armada, dependendo as duas estruturas do ministro da Marinha (após 1851, mais de metade dos titulares eram civis; cerca de 15% eram oficiais do Exército e cerca de 30% eram oficiais da Armada, mas todos fora da estrutura das FA). Todavia, as chefias e grande parte do pessoal executivo dos diversos serviços da Autoridade Marítima foram esmagadoramente militares da Armada, de acordo com a lei; a qual não previa a acumulação de cargos nas duas estruturas; e alguns relatórios de fundamentação das leis revelam que a Armada sempre defendeu que a Autoridade Marítima só tinha a ganhar em ser operada e dirigida por militares da Marinha, e não outros. E tendo em conta que o pessoal das alfândegas, das pescas, da marinha mercante, ou mesmo do Exército e das polícias, não tinha em geral capacidade para exercer os cargos das autoridades marítimas (houve exceções), a opção adotada na lei e na prática não tinha melhor alternativa.

Todas as componentes do que são hoje as atribuições e as competências da Autoridade Marítima e da Administração Marítima (extraída da primeira em 1974) – os registos das embarcações e dos marítimos, a proteção ambiental, a polícia marítima, as vistorias de chegada e no porto, o despacho de saída, a salvaguarda da vida humana no mar, os faróis – foram evoluindo com avanços e recuos desde que foi criado o RPP (1839), mas estavam já, de algum modo, presentes no RPP.

<sup>53</sup> Cf. CROZIER MICHEL; ERHARD FRIEDBERG *L’Acteur et le Système*, Paris: Editions du Seuil, 1977, p. 350.



É ainda de registar que, à semelhança dos serviços aduaneiros, de onde em certa medida se pode dizer que emanou a polícia dos portos, os serviços da Autoridade Marítima sempre usufruíram do que se chamam “emolumentos”, e que constituem acréscimos remuneratórios para o pessoal. O conhecimento fino das ligações da Armada à Autoridade Marítima e a importância dos emolumentos na resistência da Armada e dos seus militares em deixarem de dirigir a Autoridade Marítima são linhas de investigação a explorar.

## Bibliografia

ALVES, LUÍS MEDEIROS, *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania ou Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima. (Temas e Discursos Doutrinários)*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Temas e Reflexões n.º 5, 2006. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/temasreflexoes/TEMAS%204.pdf> (lido em 22-Out-2016)

ALVES, LUÍS MEDEIROS, *Estudo para o Aperfeiçoamento do Modelo de Exercício da Autoridade do Estado nos Espaços de Jurisdição e Soberania Marítima Nacionais*, Marinha-Gabinete do CEMA, 11-Jan, 2011. Confidencial.

ALVES, LUÍS MEDEIROS, LUÍS COSTA DIOGO “A Influência da Hidrografia no Desenvolvimento Marítimo-Portuário”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1998, pp. 341-389.

CÂNDIDO, ANTÓNIO COELHO, *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n.º 39, Out-Dez, 2011. Disponível em: [http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos\\_navais\\_n39\\_outubro\\_dezembro\\_2011.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n39_outubro_dezembro_2011.pdf) (lido em 22-Out-2016)

COELHO, PAULO NEVES, “As Unidades Navais na Fiscalização dos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional–Questões de Legitimidade”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXX, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 2000, pp. 785-814.

COLAÇO, ANTÓNIO BERNARDO/GOMES, ANTÓNIO CARLOS *Sindicalismo na PSP. Medos e fantasmas em regime democrático*, Lisboa: Edições Cosmos, 2001.

COMISSÃO DE INQUÉRITO ACERCA DAS REPARTIÇÕES DE MARINHA-CIRM *Trabalhos da Comissão Nomeada pela Câmara dos Senhores Deputados para Examinar o Estado das Diversas Repartições de Marinha*, Lisboa, Imprensa-Nacional, Tomos I e II, 1856.

CONCEIÇÃO, JOÃO RODRIGUES, “Capitania do Porto de Peniche. Os Primeiros Cem Anos da Repartição Marítima (Julho de 1882 a Julho de 1982)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1982, pp. 733-759.

COSTA, LEONOR FREIRE/LAINS, PEDRO/MIRANDA, SUSANA MÜNCH, *História Económica de Portugal. 1143-2010*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2011.

CROZIER, MICHEL/FRIEDBERG, ERHARD *L'Acteur et le Système*, Paris: Editions du Seuil, 1977.

DIOGO, LUÍS COSTA, "O Controlo de Navios pelo Estado do Porto. O Acesso e Permanência nos Portos (1ª Parte)", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Out-Dez, 1998, pp. 865-927.

DIOGO, LUÍS COSTA, *O Contexto do Direito do Mar e a Prática. Algumas Abordagens Doutrinárias sobre Modelos de Autoridade Marítima. O Modelo Final Aprovado pelo Governo*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n.º 4, Jan-Mar, 2003. Disponível em: [http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos\\_navais\\_n4\\_janeiro\\_marco\\_2003.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n4_janeiro_marco_2003.pdf) (lido em 22-Out-2016)

DIOGO, LUÍS COSTA, "Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado", *Nação e Defesa*, n.º 108, 2ªSérie, Verão, 2004, pp. 85-138.

DIOGO, LUÍS COSTA, "Mais de 210 anos de Capitania do Porto e uma década de Autoridade Marítima Nacional", *Revista da Armada*, Abr, 2012, pp.10-12. Disponível em: [http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/revista-armada/Documents/2012/RA\\_462\\_ABR.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/revista-armada/Documents/2012/RA_462_ABR.pdf) (lido em 22-Out-2016)

DIOGO, LUÍS COSTA, "A Polícia Marítima, Enquadramento e Origens. Uma Polícia Secular de Especialidade no Âmbito da Autoridade Marítima", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLV, Jul-Dez, 2015, pp. 675-682.

DIOGO, LUÍS COSTA, "O Relatório sobre a Organização dos Departamentos Marítimos e das Capitánias dos Portos, Diploma exarado pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar em 01 de Dezembro de 1892", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVI, Jan-Jun, 2016, pp. 363-373.

DIOGO, LUÍS COSTA/JANUÁRIO, RUI, *Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*, Lisboa, Áreas Editora, 2000.

DIOGO, LUÍS COSTA/GOUVEIA, JOSÉ VELHO, "Crónica de Autoridade Marítima", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 2009, pp. 291-303.

DIOGO, LUÍS COSTA/GOUVEIA, JOSÉ VELHO, "Crónica de Autoridade Marítima", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Vol.III, Jul-Set, 2010, pp. 591-598.

DIOGO, LUÍS COSTA/GOUVEIA, JOSÉ VELHO/BENAVENTE, TIAGO SILVA, "O Capitão do Porto. Mais de 4 Séculos de Autoridade Marítima ao Serviço das Comunidades", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 2009, pp. 685-692.

DUARTE, ANTÓNIO REBELO/FARIA, DUARTE LYNCE DE, "O Sistema da Autoridade Marítima. Subsídios para o seu enquadramento conceptual e orgânico", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1997, pp. 245-257.

- FERNANDES, ERNESTO/REGO, ANÍBAL, *História do Direito Português-Súmula das Lições do Professor Doutor Marcello Caetano*, Faculdade de Direito-Universidade de Lisboa, 1941.
- FERREIRA, JOSÉ MEDEIROS, *O Comportamento Político dos Militares. Forças Armadas e Regimes Políticos em Portugal no Séc.XX*, Lisboa, Editorial Estampa, 1992.
- FONSECA, ALEXANDRE, "A Fiscalização da Z.E.E. Missão da Armada ou de uma Guarda-Costeira?", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CIX, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1979, pp. 323-332.
- FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE, "As Capitánias", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CV, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 1975, pp. 505-518.
- FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE, "Os Primeiros Capitães de Portos", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVII, Tomos 1 a 3, Jan-Mar, 1977, pp. 141-147.
- FONSECA, HENRIQUE ALEXANDRE, "As Esquadrilhas de Fiscalização da Costa", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVIII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1978, pp. 495-521.
- GAMITO, JORGE "As Capitánias... Essas Desconhecidas...", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.XCVII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, 1967, pp. 624-631.
- GAZETA DE LISBOA (1829) "Porto. 10 de Julho. Edital", *Gazeta de Lisboa*, 20-Jul-1829, p. 698-699.
- HORTA, HENRIQUE SILVA, "Marinha de Guerra: Ramo das Forças Armadas e Serviço Público", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXI, Jan-Mar, 1991, pp.15-25.
- MACHADO, JOÃO BAPTISTA, *Introdução ao Direito e ao Discurso Legitimador*, Coimbra, Almedina, 11ª reimpressão, 1999.
- MATA, EUGÉNIA/VALÉRIO, NUNO, *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, Lisboa, Editorial Presença, 2003, 2ª edição.
- NEVES, JOÃO PIRES/DUARTE, ANTÓNIO REBELO, *A Maritimidade Portuguesa. Do Reavivar da Consciência à Oportunidade do Desenvolvimento*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n.º 44, Jan-Mar, 2013. Disponível em: [http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos\\_navais\\_n44\\_janeiro\\_marco\\_2013.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n44_janeiro_marco_2013.pdf) (lido em 22-Out-2016)
- OSUNA, JOSÉ JAVIER OLIVAS, *Iberian Military Politics-Controlling the Armed Forces during Dictatorship and Democratisation*, New York, Palgrave MacMillan, 2014.
- PACHECO, LUÍS BESSA, "A Génese da Polícia Marítima", *Revista da Armada*, Fev, 2016, pp. 21-23.
- PAULO, JORGE SILVA, *A Autoridade Marítima Nacional*, Lisboa, Chiado Editora, 2015.
- PEREIRA, JOSÉ RODRIGUES, "A Capitania do Porto de Aveiro. Órgão Local do Sistema da Autoridade Marítima", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, 1997, pp. 259-307.

PYRARD, FRANÇOIS, *Viagem de Francisco Pyrard, de Laval, contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientaes, Ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os diferentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes paizes: (1601-1611)*, Nova Goa, Imprensa Nacional; Tomos I e II, 1679; tradução de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivada, 1858.

PONTE, ANTÓNIO FUZETA DA, "Fiscalização das Águas de Interesse Nacional", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 10 a 12, Out-Dez, 1982, pp. 849-858.

REVISTA DE MARINHA-RM, "O Livro Branco e a Segurança", *Revista de Marinha*, n.º 878, Jun-Jul, 1997, pp. 14-15.

SILVA, JOSÉ BAPTISTA DA, "A Fraude Marítima na Perspectiva da Autoridade Marítima", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXV, Out-Dez, 1985, pp. 681-722.

SUBTIL, JOSÉ BRITO, "Génese da Capitania do Porto do Funchal", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIV, Jan-Mar, Tomos 1 a 3, 2004, pp. 127-137.

VERBO ENCICLOPÉDIA LUSO-BRASILEIRA DE CULTURA-VELBC, vários volumes.

## Anexo

### Tabela – Mapa das capitánias: evolução desde 1839

Departamentos	Sedes de jurisdição marítima	RPP	Reforma	RGC	RGC	Lei 211	Decreto 5703	Decreto 9704	RGC	Alters. avulsas
Marítimos <sup>1</sup>		1839	1851 <sup>2</sup>	1882	1892	1914	1919	1924	1972	Pós-1972
Norte <sup>3</sup>	Caminha	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Vila Praia de Âncora	---	---	---	---	---	Deleg. Caminha	Deleg. Caminha	Deleg. Caminha	
	Viana do Castelo	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Esposende	---	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	
	Póvoa do Varzim	---	---	Deleg. Porto	Deleg. Porto	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Vila do Conde	---	---	Deleg. Porto	Deleg. Porto	Deleg. Póvoa	Deleg. Póvoa	Deleg. Póvoa	Capitania	
	Leixões	---	---	---	Deleg. Porto	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Porto/Douro <sup>4</sup>	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	(Peso da )Régua	---	Deleg. Porto	---	---	---	---	---	---	Deleg. Douro <sup>5</sup>
	Aveiro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
Figueira da Foz	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
Centro	Alcobaça	---	Capitania	---	---	---	---	---	---	
	Nazaré	---	---	---	Deleg. S.Martinho	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	S.Martinho	Capitania	---	Capitania	Capitania	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	
	Lagoa de Óbidos/ /Foz do Arelho	---	---	---	---	Deleg. Nazaré	Deleg. Peniche	Deleg. Peniche	---	
	Peniche	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Nazaré	Capitania	Capitania	Capitania	
	Ericeira	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Peniche	Deleg. Lisboa	Deleg. Cascais	
	Cascais	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Capitania <sup>6</sup>	
	Lisboa	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
Seixal	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---		

	Barreiro	---	---	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	
	Aldeia Galega/ /Montijo	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---	
	Santarém	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---	
	Vila Franca de Xira	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	Deleg. Lisboa	
	Trafaria	---	---	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	
	Sesimbra	---	---	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	
	Setúbal	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Alcácer do Sal	---	Deleg. Setúbal	---	---	---	---	---	---	
	Sines	---	---	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Capitania	
	Santiago do Cacém	---	Deleg. Setúbal	---	---	---	---	---	---	
	Vila Nova de Milfontes	---	---	---	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	---	
Sul	Odemira	---	Deleg. Faro	---	---	---	---	---	---	
	Lagos	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Sagres	---	---	---	---	---	---	---	Deleg. Lagos	
	Portimão	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Albufeira	---	---	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	
	Faro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Quarteira	---	---	---	---	---	Deleg. Faro	Deleg. Faro	Deleg. Faro	
	Olhão	---	---	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Fuzeta	---	---	---	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão	
	Tavira	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
Vila Real de Sto. António	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
Açores	Ponta Delgada	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	

	Vila Franca do Campo	---	---	---	---	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	
	Ribeira Grande	---	---	---	---	---	---	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	
	Sta.Maria/ /Vila do Porto	---	---	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Capitania	
	Angra do Heroísmo	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Graciosa/ /Santa Cruz	---	---	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	
	S.Jorge/ /Velas	---	---	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Horta <sup>7</sup>
	Praia da Vitória	---	---	---	---	---	---	---	Deleg. Angra <sup>8</sup>	Capitania <sup>9</sup>
	Horta	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Pico	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	---	---	---	---	
	S.Roque/Pico	---	---	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	
	Lajes/Pico	---	---	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	
	Flores/ /Santa Cruz	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Capitania <sup>10</sup>	
	Corvo	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	---	---	
Madeira	Funchal	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Porto Santo	---	---	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Capitania <sup>12</sup>

<sup>1</sup> Designaram-se “Divisões Marítimas” de 1839 até 1882. Foram extintos em 1945 e recriados em 1969, com a DGSFM.

<sup>2</sup> As capitánias passaram a exercer jurisdição territorial sobre “distritos marítimos” de 1851 até 1892. As capitánias dos Açores e da Madeira ficaram dependentes do departamento marítimo do Centro.

<sup>3</sup> Após a extinção dos departamentos marítimos pelo decreto-lei n.º 34383 (18-Jan-1945), o decreto-lei n.º 38119 (29-Dez-1950) criou um departamento marítimo único, e que se designou o “Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões” (art. 2º do DL 38119), que foi extinto com a criação da DGSFM pelo decreto-lei n.º 49078 (25-Jun-1969).

<sup>4</sup> A capitania do porto do Porto passou a designar-se por capitania do porto do Douro pelo decreto-lei n.º 38119 (29-Dez-1950).

<sup>5</sup> A delegação marítima de Peso da Régua foi criada pelo decreto-regulamentar n.º 05/85 (16-Jan) e integrada na capitania do porto do Douro.

<sup>6</sup> A delegação marítima de Cascais foi elevada a capitania pelo decreto n.º 45393 (29-Nov-1963).

<sup>7</sup> A delegação marítima das Velas passou da capitania do porto de Angra do Heroísmo para a capitania do porto da Horta pela portaria n.º 172/78 (30-Mar).

<sup>8</sup> A delegação marítima do porto da Praia da Vitória foi criada pelo decreto n.º 44978 (18-Abr-1963).

<sup>9</sup> A capitania do porto da Praia da Vitória foi criada pelo decreto-lei n.º 363/87 (27-Nov).

<sup>10</sup> A delegação marítima de Santa Cruz da Ilha das Flores foi elevada a capitania pelo decreto n.º 47341 (24-Nov-1966).

<sup>11</sup> A delegação marítima do Corvo foi extinta pelo decreto n.º 19401 (02-Mar-1931) e as suas atribuições e competências foram integradas na, então delegação marítima de Santa Cruz da Ilha das Flores.

<sup>12</sup> A capitania do porto do Porto Santo foi criada pelo decreto-lei n.º 237/94 (19-Set).