

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

CADERNOS NAVAIS

N.º 62 – Outubro – Dezembro de 2021

A organização marítimo-naval das origens ao final do século XX

Capitão-de-mar-e-guerra Luís Miguel Cardoso Pércio Bessa Pacheco



Edições Culturais da Marinha

LISBOA

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

CADERNOS NAVAIS

N.º 62 – Outubro – Dezembro de 2021

A organização marítimo-naval das origens ao final do século XX

Capitão-de-mar-e-guerra Luís Miguel Cardoso Pércio Bessa Pacheco

Edições Culturais da Marinha

LISBOA

O Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM) foi criado pelo Despacho número 13/18, de 12 de abril, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), cuja origem remonta ao ano de 1999.

O CEEM, situado na direta dependência do Almirante CEMA, tem como principais incumbências a reflexão e o estudo nas áreas da estratégia marítima, doutrina naval e projeção externa da Marinha.

No âmbito das suas competências, o CEEM promove a publicação de textos sobre temas da sua vocação, através das coleções dos Cadernos Navais, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

A organização marítimo-naval das origens ao final do século XX

COLEÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO ANO:

62/Outubro-Dezembro 2021

EDIÇÃO:

Comissão Cultural de Marinha
Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM)

ISBN: 978-989-9065-06-2

Depósito legal n.º 183119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: Instituto Hidrográfico/Luís Gonçalves

TIRAGEM: 230 exemplares

O AUTOR

Capitão-de-mar-e-guerra Luís Miguel Cardoso Pércio Bessa Pacheco

O Comandante Miguel Bessa Pacheco nasceu em Lisboa, em 1969 e ingressou na Escola Naval em 1987, tendo concluído a licenciatura em Ciências Militares Navais, classe de Marinha, em 1992.

Especializou-se em hidrografia, é Master of Engineering in Surveying Engineering pela Universidade de New Brunswick (Canadá), Mestre em Sistemas de Informação Geográfica pelo Instituto Superior Técnico, Mestre em História Marítima pela Universidade de Lisboa e Escola Naval, engenheiro hidrógrafo pelo Instituto Hidrográfico, efetuou o Curso Geral Naval de Guerra no Instituto Superior Naval de Guerra e o curso de Altos Estudos Estratégicos para Oficiais Superiores Ibero-americanos no Centro Superior de Estudios de Defensa Nacional de Espanha.

Esteve embarcado na fragata Álvares Cabral, que integrou a Força Naval Permanente da NATO em 1992, e comandou a lancha de fiscalização Açor. Realizou diversas missões técnico-científicas a bordo de navios e lanchas hidrográficas. De 2009 a 2011 comandou o navio hidrográfico Almirante Gago Coutinho.

Em terra, prestou serviço no Instituto Hidrográfico onde desempenhou funções de adjunto do Chefe da Divisão de Oceanografia, adjunto do Chefe do Centro de Dados Técnico-Científicos, tendo posteriormente chefiado este Centro por um período de cerca de 5 anos. Foi, durante 5 anos, vogal da Comissão do Domínio Público Marítimo e Professor na Escola Naval de diversas disciplinas na área dos Sistemas de Informação Geográfica.

De 2011 a 2015 prestou serviço na Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada. Posteriormente, serviu durante três anos na Direção de Informações no Estado-Maior Militar da União Europeia (Reino da Bélgica). De 2018 a 2019 exerceu as funções de Chefe da Divisão de Informações do Comando Naval e, em acumulação, Diretor do Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais da Marinha (CADOP).

Fora do âmbito específico da Marinha, de 2003 a 2009 foi investigador na Unidade de Engenharia e Tecnologia Naval do Instituto Superior Técnico. De 2001 a 2015 foi professor auxiliar convidado da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Desde 2004 faz parte de comissões científicas de conferências no âmbito da cartografia, geodesia, hidrografia, engenharia hidrográfica e oceanografia. Tem cerca de 75 artigos publicados em revistas de especialidade e atas de congressos e uma monografia sobre as dimensões da Terra e do Mar. É membro da Ordem dos Engenheiros, da Sociedade de Geografia de Lisboa e da Academia de Marinha.

Foi promovido ao posto de capitão-de-mar-e-guerra em 2019 e atualmente exerce as funções de Diretor Técnico do Instituto Hidrográfico.

ÍNDICE

3	O AUTOR
7	1. INTRODUÇÃO
9	2. Das origens à expansão
27	3. Da expansão à República
49	4. Da República ao final do século XX
71	5. Conclusões
74	Bibliografia
75	CADERNOS NAVAIS

1. Introdução

Conhecer a evolução da organização da Marinha permite-nos saber de onde viemos, o que mudámos e porque mudámos. Naturalmente as organizações mudam para se adaptarem à realidade, ou seja, aos desafios, às oportunidades e às limitações verificadas em cada época face aos objetivos que se pretendem atingir aos diversos níveis da governação.

O tema em causa tem vários desafios. No que se refere à organização marítimo-naval podemos referir-nos ao nível político-estratégico, ao nível orgânico ou ao nível operacional. Sobre estes decorre ainda a evolução do conceito de Reino, Estado, Nação e País que importa ter em conta. Por último, há que ter em consideração que uma organização de dimensão significativa tem o seu desenvolvimento primário a partir de bases normalmente frágeis e não necessariamente estruturadas ao nível estratégico.

Nestes cadernos navais vamo-nos focar essencialmente na evolução de nível orgânico, embora a espaços se aborde a organização de nível político-estratégico e ocasionalmente a de nível operacional.

O período temporal escolhido para a presente análise vai desde o estabelecimento da nacionalidade por D. Afonso Henriques até ao final do século XX. Nestes longos cerca de 850 anos podemos descortinar três grandes períodos da estratégia nacional. Assim, no capítulo 2 serão identificadas e analisadas as organizações marítimo-navais desde 1143 até 1500, data sensivelmente a partir da qual os Descobrimientos se transformam em Expansão. No capítulo 3 cobre-se o período da Expansão ao final da monarquia em 1910. No capítulo 4 cobre-se o período do século XX a partir da implantação da República.

2. Das origens à expansão

Com o estabelecimento da nacionalidade em 1143 e a sua confirmação inequívoca em 1179, Portugal constituiu-se como um reino liderado pela figura do rei e auxiliado na governação pela cúria régia ou corte. No seio da corte estavam estabelecidos vários cargos e unidades orgânicas de gestão dos diversos assuntos, mas não tendo sido criados regimentos específicos, haveria alguma indefinição de competências entre alguns ofícios. Tal indefinição permitia ao rei gerir com alguma flexibilidade a atribuição de tarefas em função das características pessoais dos seus súbditos.

Inicialmente havia três principais unidades orgânicas na corte: a câmara, a capela e a aula. A câmara tinha como função principal garantir o bem-estar do rei, sendo encimada pelo mordomo mor. A capela congregava os servidores clericais tendo como principal unidade orgânica a chancelaria, de onde emanavam e ficavam arquivados e registados todos os atos administrativo-legais determinados pelo Rei.

Quanto a atividades marítimas após o reconhecimento da independência nacional, os forais¹ de Lisboa (1179), Santarém (1179), Almada (1190), Povos² (1195), Alenquer (1212), Montemor-o-Velho (1212), Vila Franca de Xira (1212), Torres Vedras (1250), Beja (1254), Odemira (1255), Monforte (1257), Estremoz (1258), Vila Viçosa (1270), Castro Marim (1277) e Vila de Rei (1285), associam honras e deveres a determinados ofícios navais³. Nestes forais lê-se que, em cada navio do concelho, deviam ter o foro de cavaleiro o alcaide, dois espadeleiros, dois proeiros e um petintal:

“O comando do navio ou alcayde⁴ e dous espadeleyros⁵, e dous proeyros⁶, e hum petintal⁷, diam foro de cavaleiros.”⁸

¹ Foral – providência emanada da chancelaria do rei, para dar organização e governo a terras, tanto povoadas como as que se queriam povoar.

² Castelo de Povos, próximo da atual cidade de Vila Franca de Xira.

³ Ayres de Sá, *Frei Gonçalo Velho*, Revue Hispanique nº 93, Tomo XXXVIII, outubro 1916, p. 9.

⁴ Alcaide do navio, entendido como responsável máximo do navio ou embarcação, e com estatuto militar uma vez que tinha foro de cavaleiro. Este cargo correspondia, nas embarcações ou navios de comércio, às funções de mestre.

⁵ Espadeleiro, indivíduo que manobra a embarcação com a espadela (leme). Este ofício foi evoluindo para a designação de arrais. Adolfo Martins, *a Arqueologia Naval Portuguesa (séculos XIII-XVI), uma aproximação ao seu estudo ibérico*, Lisboa, 2001, p. 225.

⁶ E Proeiro, indivíduo que tinha como função executar as manobras do mastro, das velas e vigia do navio à proa. Idem, ibidem. Todavia, nas *Siete Partidas do rei Afonso X de Castela*, na *Partida II*, Título XXIV, que fala sobre a guerra que se faz no mar, na *Ley VI*, descrevendo as funções de bordo dos proeiros indica que eram os homens encarregados de tomar ação à proa durante os processos de abalroamento a outros navios, sendo os primeiros elementos a entrar em combate direto. Para tal deviam ser esforçados, rápidos e estar habituados ao mar: *“Proeres são llamados aquellos que van en la proa de la galea que es la delantera: et porque de su oficio es seer en las primeras feridas quando lidian, por ende deben haber en si três cosas: la primera que sean esforçados; la segunda ligeros; la tercera usados de fecho de mar.”*

⁷ Petintal, artífice de construção naval, com o ofício de carpinteiro de machado. Por vezes o petintal acumulava o ofício de calafate, cuja arte era a de garantir a estancicidade do navio ou embarcação. Idem, p. 211.

⁸ *Portugaliae Monumenta Historica*, Leges et Consuetudines. Volumen I, fasciculus III, IV e V, 1863.

O foro ou dignidade de cavaleiro correspondia, considerando as naturais diferenças temporais, às funções dos oficiais militares de hoje em dia, e significava que estes indivíduos estavam sob a jurisdição do alcaide da cidade⁹.

Todas estas cidades têm em comum o facto de serem banhadas, ou estarem localizadas, perto de rios, o que leva a concluir que, em Portugal, a génese da Marinha estará ligada à instituição, com cobertura nacional, de uma organização concelhia para atividades marítimo-fluviais, incluindo a capacidade de construção e manutenção naval. Tendo estes oficiais o foro de cavaleiro, significa que eram vassallos do Rei e que o serviriam nas suas necessidades combatentes, em tempo de guerra, e comerciais, em tempo de paz. Uma das atividades comerciais mais relevantes consistiu no estabelecimento de um monopólio comercial de transporte marítimo em favor da coroa. Isto está claro nos costumes e foros de Castelo Bom (1188-1230) e Castelo Rodrigo (1209), onde se proibiu que os particulares tivessem embarcações próprias, onde existissem embarcações dos concelhos, com exceção do clero:

*“Que não ponham barco em rio. — Nenhum homem não ponha barco em nosso rio, em aquele lugar onde é o barco de concelho, senão quem quiser passar homens por sua alma, do concelho; e quem outro barco aí puser perca o barco e peite dois morabitanos. E frades do Pereiro ou de outras ordens metam seus barcos, se quiserem passar seus homens e homens de concelho, em salvo.”*¹⁰

Em alguns dos forais das povoações ribeirinhas, como é o caso de Almada (1190), surgiu claramente referenciada a existência do cargo de alcaide dos navios, numa linguagem que o parece equivaler hierarquicamente ao alcaide do concelho. Curiosamente, estes forais estabeleceram limites de poder às autoridades locais, entre eles o alcaide dos navios, proibindo-os de se apoderarem dos bens de terceiros:

“Mando, outrossim que nem a meu Alcaide da Villa, nem o Alcaide dos Navios, nem os Alvazis¹¹, nem nenhum outro ouse a forçar nenhum homem do Concelho de seu vinho, nem do seu pão, nem do seu pescado, nem das suas carnes.”

Esta mesma frase, que refere o cargo de alcaide dos navios, apesar de não constar do foral de Lisboa de 1179, consta de uma antiga escritura de privilégio e foro desta cidade passada pelo Rei D. Sancho I, cerca de 1185¹². É com naturalidade que se conclui que este relevante cargo tenha surgido primeiro em Lisboa, entre 1179 e 1185, e apareça, posteriormente, consagrado no foral de Almada de 1190.

Acresce que o cargo de *alcaide dos navios* parece constituir o elo de ligação entre o Rei e os alcaides das embarcações, evidenciando uma hierarquia funcional primária, para operacionalizar a ação do reino no mar.

⁹ Mário Viana, *O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média*, “Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval”, Logroño, 2012, pp. 313-344.

¹⁰ Ayres de Sá, *Frei Gonçalo Velho*, Revue Hispanique n° 93, outubro, tomo XXXVIII, 1916, p. 9.

¹¹ Alvazil, vereador ou governador de uma província, cidade ou território.

¹² António Coelho Gasco, *Conquista, antiguidade, e nobreza da mui insigne, e inclita cidade de Coimbra*, Lisboa, 1666, reimpresso em 1805, p. 103.

Na organização superior do Estado estabelecida por D. Afonso Henriques, o Rei concentrava em si a chefia militar (guerra) e a justiça suprema, para além do poder legislativo e fiscal, tendo como objetivo a afirmação do poder real e a centralização estatal. Dispunha, como órgão de conselho, da cúria régia, constituída pela alta nobreza, familiares e clero, que intervinha no governo do reino, exercendo funções muito semelhantes ao Conselho de Ministros de hoje em dia. Os altos funcionários para a administração central do Estado eram o Alferes-mor, para os assuntos militares (exército), o Mordomo-mor, para a administração civil do reino, e o Chanceler-mor, para a redação dos diplomas régios e guarda dos selos reais (figura 1). O Rei contava, ainda, com dois órgãos de conselho, um mais restrito e outro mais alargado, que eram, respetivamente, o Conselho e as Cortes. Ao nível da administração local, no âmbito militar, o Rei fazia-se representar pelo *Alcaide do Concelho*, que comandava localmente as tropas ao serviço da coroa e vigiava as atividades judiciais locais. No âmbito fluvial e marítimo, o Rei fazia-se representar, ao nível do concelho, pelo Alcaide dos Navios, do qual dependia cada alcaide de navio, como acima ficou explícito. A reduzida expressão naval nacional nesta altura, fazia com que não se justificasse a existência de um cargo real de coordenação. As atividades marítimas eram essencialmente comerciais, e só a espaços eram usadas no âmbito militar. Por isso, o responsável municipal por estas atividades era figura de relação direta com a corte em caso de utilização de navios para ações militares.

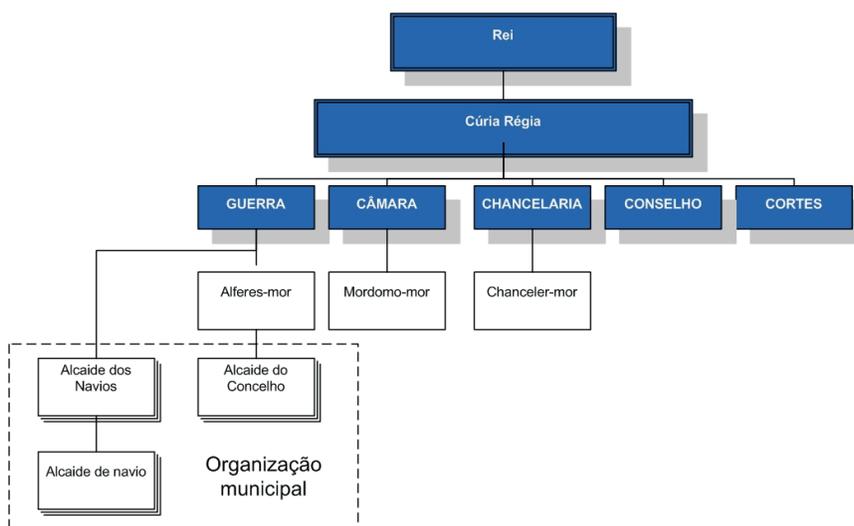


Figura 1 - Organização superior do Estado em finais do século XII¹³, incluindo a componente marítima-fluvial

¹³ Adaptado de Judite de Freitas, *O Estado em Portugal (séculos XII-XVI)*, 2011, p. 205.

Esta organização inicial para as atividades marítimas, correspondia às necessidades de ação internas. Porém, cedo se verificaram existir novos requisitos, no âmbito da proteção dos interesses nacionais contra terceiros.

No que se refere à atividade marítima, as reformas organizativas foram sendo realizadas ao longo do tempo, à medida que a experiência e dimensão crítica de algumas capacidades ia sendo atingida. A capacidade marítima e naval de Portugal não foi uma criação de D. Dinis. Porém, este monarca foi, sem dúvida, o seu grande organizador e impulsionador ao serviço de Portugal.

No que se refere à organização municipal para as atividades marítimas, o cargo de alcaide do mar, criado no tempo do Rei D. Afonso III, teve continuidade com D. Dinis. Tudo parece indicar que o alcaide do mar surgiu da evolução do anterior cargo concelhio de *alcaide dos navios*, ampliando as suas competências sobre o aprontamento dos navios do concelho para os assuntos e gentes do mar em geral. Essas competências estão, de algum modo, espelhadas numa carta que D. Dinis escreveu, em 1282, ao alcaide e alvazis de Tavira, onde referiu que se informou junto das autoridades municipais de Lisboa sobre as funções e competências exercidas pelo alcaide do mar, e determinou que semelhantes competências passassem a ser exercidas pelo alcaide do mar daquele concelho. Nessa carta, o Rei identificou os foros e honras que tinham os diversos oficiais marinheiros de Lisboa, e informou que o alcaide do mar tinha precedência de juízo, sobre as restantes autoridades, quando os envolvidos nos problemas, mesmo os que ocorressem em terra, fossem os marinheiros do conto:

“...o alcaide do navio, 2 espadeleiros 2 proeiros e 1 petintal têm foros de cavaleiros; os 66 marinheiros do conto, enquanto o forem, têm honras de cavaleiros, e sobre eles, bem como sobre os desertores e reveis, terá o alcaide do mar penhore [jurisdição civil] e constringe [jurisdição criminal] sempre que se fizer frota...”¹⁴

Tendo em conta que os navios reais eram galés, que cada navio tinha seis elementos com ofício específico e foro de cavaleiro (um alcaide, dois espadeleiros, dois proeiros e um petintal), constituindo os restantes elementos a chusma¹⁵ de remadores, normalmente condenados, tudo leva a crer que os 66 “marinheiros do conto”, em Lisboa, corresponderiam aos oficiais da guarnição de 11 galés do serviço real (11 alcaides, 22 espadeleiros, 22 proeiros e 11 petintais). Estima-se, assim, que a força naval permanente do rei, nesta época, seria constituída por 11 galés. A figura 2 ilustra a eventual constituição e organização da guarnição de uma galé medieval. O quantitativo de soldados e remadores dependia da dimensão de cada navio.

¹⁴ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 1, pp 46vs – 47 (1282-05-06). *Carta per que elRey mandou ao Concelho de Tavira como se mantivessem com o alcaide do mar e com os marinheiros segundo como usam os de Lisboa.*

¹⁵ Chusma, marinagem de serviço nos navios, voluntária ou forçada.

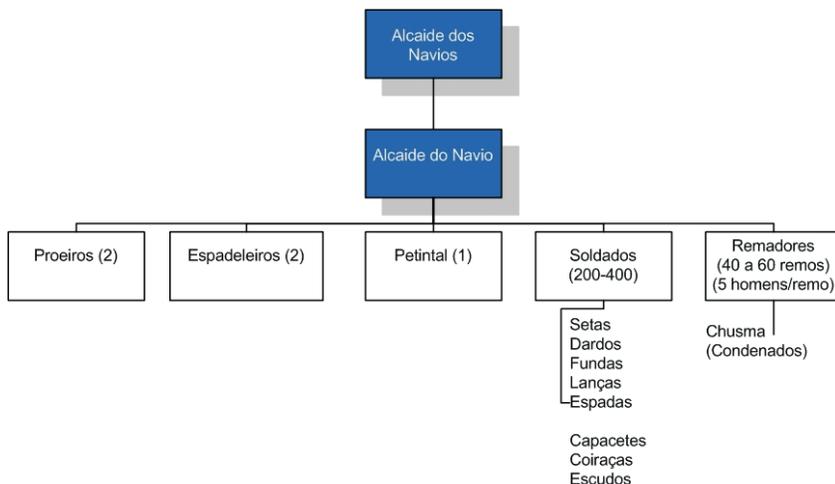


Figura 2 - Organização de bordo de uma galé medieval

Nesta mesma carta surgiram, igualmente, as primeiras referências relativas a competências especiais do alcaide do mar como autoridade marítima. D. Dinis evocou o exemplo do alcaide do mar de Lisboa, como modelo a seguir:

*“...quando os pescadores estavam na costeira e que se chagavam (feriam) ou alguma coisa faziam sem guisa, que **esses alcaides os prendiam** e diziam que isto era por razão da alcaidoria do mar...”*¹⁶

Daqui se infere que, ao alcaide do mar era dada competência para atuar sobre os profissionais da pesca, mesmo se estes, porventura, faziam desatcos em terra. Declaradamente, o alcaide do mar, sendo um cargo de exercício real, para aprontar e controlar os navios e marinheiros ao serviço do rei, tanto nas suas atividades militares como empresariais, tinha igualmente competências não-militares de juízo sobre os marítimos da pesca.

Em Portugal, entre o fim da reconquista (1249) e o reinado de D. Dinis, o cargo de almirante foi por diversas vezes atribuído¹⁷, mas não se encontraram registos formais de nomeações ou personalização dos investidos. A situação alterou-se depois da subida ao trono deste monarca, que realizou um contrato particular, datado de 6 de fevereiro de 1288, onde é feita menção a Domingo Martinz, na qualidade de almirante¹⁸. Esta é, provavelmente,

¹⁶ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 1, pp 46vs – 47 (1282-05-06). *Carta per que elRey mandou ao Concelho de Tavira como se mantivessem com o alcaide do mar e com os marinheiros segundo como usam os de Lisboa.*

¹⁷ Manoel Severim, *Notícias de Portugal*, Lisboa, 1655, p. 66.

¹⁸ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, liv. 1º, fl 221 (1288-02-07). *Doações de diversos herdamentos.*

¹⁹ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, liv. 3º, fl 109 (1317-02-23). *Carta per que seja confirmado para sempre almirante de Portugal.*

a referência nacional mais antiga ao cargo de almirante, embora não de jure, uma vez que não há registo de nomeação oficial. O facto de a carta, anteriormente referida, enviada por D. Dinis ao Concelho de Tavira em 1282, versando o alcaide do mar e os marinheiros do conto, nada referir sobre o cargo de almirante, sendo assuntos igualmente considerados de sua competência, leva a inferir que a criação deste cargo na estrutura administrativa e militar nacional deve ter ocorrido entre 1282 e 1288. Mais tarde, D. Dinis, numa carta de confirmação do cargo e função de almirante, ratificou a existência de vários almirantes sem nomeação formal:

*“E mando que possam tirar e por nas Galees alcaides e arazezes e oficiais que hy comprirem como virem que seera mais serviço de Deus e meu e dos meus sucesores que forem Reis em Portugal e que aiam todos **os poderes que os outros meus Almirantes de direito e de Costume ouveram sempre nos homens da cossaria do mar.**”¹⁹*

O surgimento deste cargo associado à função de comando parece natural, uma vez que, como atrás se referiu, existia um vazio estrutural entre o Rei e a organização local para as atividades marítimas (alcaides do mar), ao contrário das atividades militares terrestres que estavam, ao nível do governo central, a cargo do alferes-mor.

A relação funcional entre os cargos *de almirante e de alcaide do mar* não aparece clara na diversa documentação consultada. No entanto, numa carta de 6 de janeiro de 1298, D. Dinis garantiu a manutenção dos foros e costumes dados por outros reis aos alcaides, arrais e petintais das suas galés, e diz que terão juiz privativo, que será o *almirante ou o seu alcaide do mar*²⁰, dando a entender que os dois cargos estariam hierarquicamente relacionados.

Da conjugação destes documentos sobre o *alcaide do mar* e o *almirante*, entende-se que este seria uma figura singular da corte, enquanto o *alcaide do mar* existiria nos principais concelhos ribeirinhos. Os assuntos reais relacionados com as atividades marítimo-navais seriam do trato do almirante, principalmente os militares, enquanto o alcaide do mar tratava, localmente, da disciplina e controlo do aprontamento e do armamento dos navios. É ainda revelada a competência do alcaide do mar sobre os marítimos, estivessem eles, ou não, ao serviço do rei. Destaca-se, igualmente, a atribuição de honras de cavaleiro a todos os agentes marítimos ao serviço do rei, embora apenas enquanto ao seu serviço. Os alcaides das galés (figura 3) teriam honras de infância^{21 e 22} e, enquanto os remadores, arrais, proeiros e petintais, de acordo com os diversos forais das cidades, eram cavaleiros.

²⁰ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, liv. 4º, fl 1v (1298-01-06). *Confirmação do foro dos alcaides e araezes e petintais das galees.*

²¹ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, liv. 4º, fl 1v (1298-01-06). *Confirmação do foro dos alcaides e araezes e petintais das galees.*

²² Infância era uma categoria de pessoa nobre imediatamente inferior à de rico-homem.

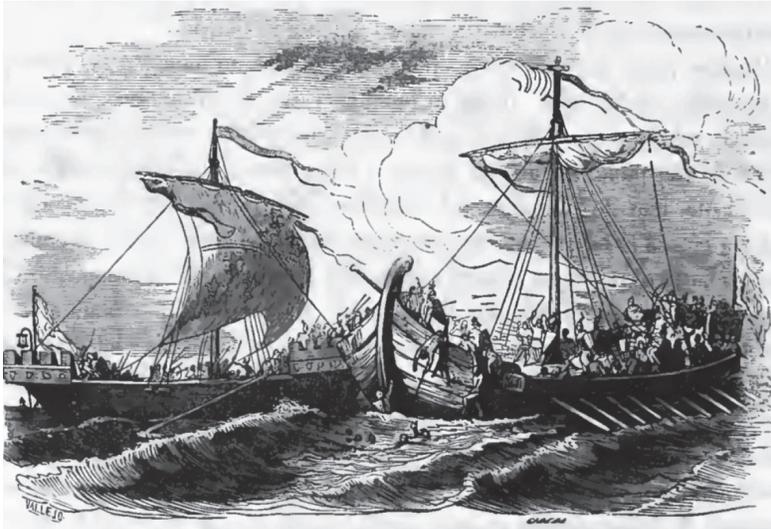


Figura 3 - Combate naval de galés usando a técnica de abordagem²³

O desenvolvimento das atividades marítimas e navais na época de D. Dinis, implicou a tomada de algumas medidas genéticas e estruturais de grande impacto. Desde logo se destacou a ampliação significativa do pinhal de Leiria, associada à gestão dos recursos florestais nacionais.

Para além disso, foi promovido o ordenamento industrial e urbano da zona ribeirinha de Lisboa.

Estes foram fatores genéticos que, conjugados com alguns estruturais, permitiram desenvolver e sustentar a desejada capacidade do reino para agir no mar. O próprio sistema de recrutamento de remadores para as galés foi remodelado. Até esta época, os homens do mar apresentavam-se para o serviço nas armadas por foro, uso ou costume. Após a estruturação da organização marítima/naval, embora o recrutamento se efetivasse de modo semelhante, passou a haver um arrolamento escrito dos potenciais homens do mar a recrutar em caso de necessidade²⁴, em livros designados de *Armação*²⁵.

No que se refere aos processos de gestão florestal, foi necessário aumentar a disponibilidade de material lenhoso para a construção naval. O pinhal de Leiria tinha sido mandado plantar por D. Afonso III, para barrar o transporte de areias da zona costeira sobre os campos agrícolas do Oeste.

²³ José Couto, *História de la Marina Real Española*, tomo I, 1849, p. 28.

²⁴ José de Vasconcellos e Menezes, *Armadas Portuguesas – Os Marinheiros e o Almirantado – Elementos Para A História Da Marinha (Século XII – Século XVI)*, Lisboa, 1989, pp. 187-188.

²⁵ Manoel Severim Faria, *Notícias de Portugal*, Lisboa, 1655, p. 69.

D. Dinis, no balanço de necessidades industriais e agrícolas, mandou aumentar significativamente a área deste pinhal, por forma a garantir sustentabilidade da construção naval e correspondente atividade de exportação de bens agrícolas através do transporte marítimo.

A crescente capacidade marítima desta época foi igualmente sustentada através da criação e ampliação de estaleiros navais e de zonas de abrigo de navios. A zona ribeirinha de Lisboa, em Alfama, contava com um espaço de construção naval e por tercenas²⁶, que tudo indica já estariam estabelecidas antes da conquista da cidade aos mouros (figura 4). Durante o reinado de D. Afonso III e, principalmente, no de D. Dinis, as necessidades de construção e reparação naval ultrapassaram a capacidade existente, tendo sido designados novos espaços e criadas outras infraestruturas, onde hoje se localiza a baixa da cidade. Esta expansão foi de tal modo significativa que, em 7 de agosto de 1285, foi acordado pelo Rei *“a não mais construir tercenas, tendas, ferrarias e outras casas nos rocios públicos conforme o tinha feito, e os reis seus antecessores, com grave prejuízo das rendas do concelho”*²⁷.

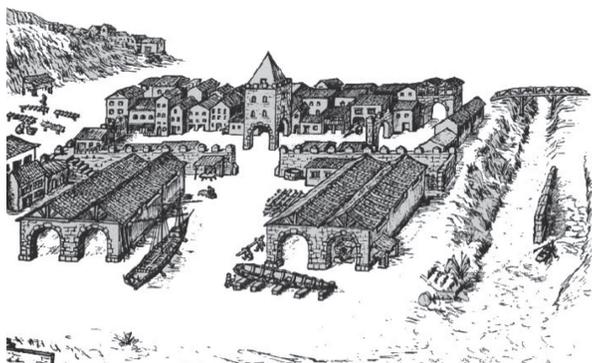


Figura 4 - Tercenas de D. Dinis – Casas das Galés. Reconstituição imaginária dos edifícios²⁸

No final do século XIII construíram-se as casas das tercenas²⁹, ou casas das galés, que seriam dois grandes armazéns, com capacidade para abrigar estes navios. Lisboa passou, assim, a contar com dois locais de tercenas, em que o mais antigo, junto a Alfama, permitia varar³⁰, simultaneamente, pelo menos, 12 navios³¹.

²⁶ Tercena, estrutura edificada para abrigo de galés.

²⁷ Livro dos Pregos, fl 202 vs. *Escritura de 7 de agosto da era de 1323* (ano de 1285). Extrato em Eduardo Oliveira, *Elementos para a história do município de Lisboa*, 1882, pp. 238-239.

²⁸ Adaptado de José Menezes, *Tercenas de Lisboa I*, Revista Municipal de Lisboa, nº 16, 1986.

²⁹ Taracenas, ou tercenas, espaços ribeirinhos de construção e reparação de navios.

³⁰ Os navios, depois de alados para terra por cabrestantes ou juntas de bois, eram mantidos na vertical, com recurso a varas de apoio que iam do solo ao casco.

³¹ *Ibidem*, p. 8.

A figura 5 apresenta um diagrama da organização superior do Estado nos finais do século XIII, estendida à organização municipal da componente marítima e naval. A Cúria Régia, enquanto órgão de conselho e executivo, era constituída por uma série de oficiais responsáveis pelos assuntos do Estado, um conselho próximo do Rei e as cortes, com competências e funções semelhantes ao atual Conselho de Ministros. Nesta fase, já tinha sido criado o cargo de almirante, para gestão superior dos assuntos marítimos e militares navais. O alferes-mor mantinha as suas competências de secundar o Rei nos assuntos militares terrestres, servindo de porta-bandeira e liderando as tropas na ausência do monarca. O mordomo-mor mantinha-se como o mais importante dos ofícios régios, competindo-lhe receber as contas apresentadas pelos almoxarifes dos concelhos. O chanceler-mor continuava a assumir a redação dos diplomas régios e a guarda do selo real. O porteiro-mor seria o vértice centralizador das finanças reais, tendo sob suas ordens um tesoureiro encarregue dos recebimentos e pagamentos reais. Os contadores resolviam os conflitos que surgissem entre os contribuintes, os rendeiros, os escrivães e os recebedores. Durante muito tempo não houve uma distinção clara entre a esfera pública e privada nas tarefas diárias da administração do monarca. Por inerência, a fazenda régia (bens do reino) era confundida com os direitos particulares do rei, havendo, por isso, um conjunto alargado de oficiais que tratavam das contas régias³². Os sobrejuizes estavam encarregues dos tratamentos processuais da justiça régia. O Rei contava ainda com um restrito órgão de conselho, constituído por familiares e homens importantes, onde eram discutidos todos os tipos de problemas do reino. Para as tomadas de decisão nacionais, o Rei convocava assembleias gerais extraordinárias da cúria, designadas por cortes, onde estavam representadas as três classes sociais e os procuradores dos diversos concelhos do país.

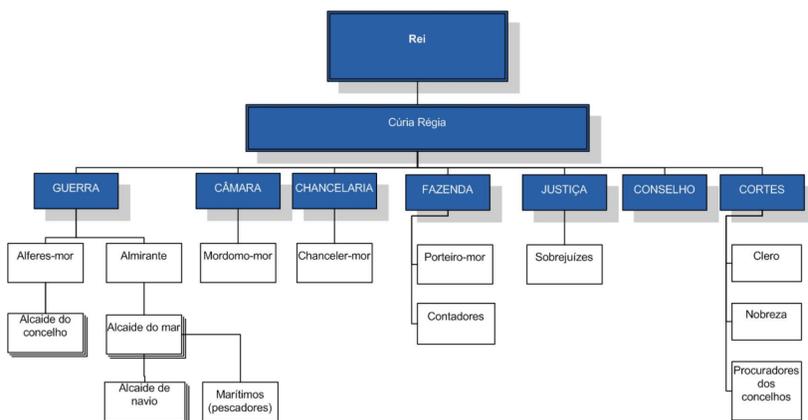


Figura 5 - Organização superior do Estado em finais do século XIII, incluindo a componente marítima e naval

³² Judite de Freitas, *O Estado em Portugal, séculos XII –XVI*, 2011.

Esta estrutura governativa diferia da do final do século XII, pela atribuição de competências consultivas aos representantes do Povo e criação de tutelas especializadas para a gestão da fazenda e justiça, e ainda pela criação do cargo de almirante, que acumulava competências militares e não militares para a sua atuação.

Os poucos registos navais do século XIII levaram alguns cronistas e historiadores a assumir que Portugal teria desleixado o seu poder naval, ou que o seu contributo para o cumprimento dos objetivos nacionais teria sido de reduzida monta. No entanto, em 1650, o Fr. Brandão Ferreira, referindo-se ao período anterior ao reinado de D. Dinis, diz:

*“...com a notícia da armada naval, que aqui se aponta, me pareceu conveniente relatar alguma coisa acerca do que em Portugal havia desde seu princípio, por faltar em nossas histórias a memória que convinha das forças marítimas deste reino, e do que com elas se obrou na defesa dele, e ofensa de nossos inimigos. Sendo que no voto dos bem considerados é a armada naval braço direito da defesa do reino, e naquele tempo era mais necessária pela vizinhança dos Mouros Africanos, e Granadinos, que tão de perto infestavam nossas conquistas.”*³³

Em síntese, no período de 1147 a 1307, os grandes objetivos políticos nacionais passaram pela expansão do território, através da conquista territorial a sul, da contenção da fronteira norte e leste com Leão e Castela, e formação de uma entidade territorial, viável e politicamente independente, ultimando a individualização de Portugal como reino soberano reconhecido pela Santa Sé. Paralelamente pretendeu-se fomentar a coesão interna e a criação de uma identidade nacional, tendo para tal contribuído a adoção da língua portuguesa nos processos judiciais, em substituição do latim, e a fixação da população à terra pela atribuição de forais a vilas e locais, estabelecendo regras de sociedade e condições favoráveis ao desenvolvimento comercial.

Para prossecução destes objetivos, foi implementada uma estratégia militar que implicou: a utilização das ordens religiosas militares no processo de conquista, defesa e povoamento do território; o estabelecimento de pontos estratégicos, baseados no triângulo formado pelas cidades de Coimbra, Santarém e Lisboa; a realização de ações militares ofensivas de curta duração e objetivos limitados, como sejam incursões a norte e cercos a sul; a sustentação da defesa local baseada em castelos que regionalmente se apoiavam mutuamente; o estabelecimento de uma capacidade militar naval crescente para defesa da fronteira marítima, cerco marítimo à tomada de povoações costeiras e guarda da costa contra a pirataria sobre o comércio marítimo e pesca.

Nos séculos XII e XIII, a Marinha estava numa fase embrionária, mas com capacidade crescente. Não existiria propriamente uma Marinha militar, como hoje a concebemos, autónoma nas suas capacidades. Não estava dotada de uma organização nacional específica, funcionando, essencialmente, à base

³³ Francisco Brandão, *Quinta parte da Monarquia Lusitana*, Lisboa, 1650, p.22

da organização municipal, dos marítimos da pesca, do imprevisto funcional, e com um reduzido número de embarcações reais, passando pelo afretamento de embarcações de oportunidade (transporte, pesca e comércio) e da capacidade de liderança dos chefes militares embarcados. Para a realização de atividades militares construíram-se galés para o serviço real, mas seria essencialmente uma Marinha de comércio que, em determinadas circunstâncias, embarcava homens armados com capacidade de lutar contra terceiros, através de processos de abaloamento, lançamento de material incendiário e abordagem para a luta corpo a corpo. Isto não significa que uma Marinha só se pode considerar de guerra se os seus navios estiverem dotados de peças de artilharia (que só foram embarcadas na segunda metade do século XV). As características de um navio militar vão muito além da sua capacidade de fogo. Aspetos relacionados com a sua arquitetura, materiais de construção, qualidades náuticas, armamento diverso e tipo de guarnição embarcada, são fatores que foram evoluindo com os tempos e que, tanto isoladamente como no seu conjunto, representam capacidades militares navais que podem ser utilizadas nas atividades de garantia da ação do Estado no mar.

As primeiras ações militares navais nacionais visaram a defesa dos acessos aos portos nacionais, evitando a pilhagem dos navios de comércio e pesca, em ações de ataque ao porto de Ceuta e, posteriormente, na tomada de cidades costeiras aos mouros e ações combinadas com Castela. Tendo o século XIII sido, essencialmente, marcado por atividades militares terrestres, decorrentes da reconquista do território nacional, verificou-se, no entanto, um conjunto de atividades navais relevantes e uma atenção especial para as gentes do mar, que são elucidativas da crescente importância dos assuntos marítimo-navais na conjuntura político-económica do país.

Na expansão do território continental as capacidades navais foram usadas na projeção de forças, durante os cercos e as tomadas das localidades de Silves, Faro, Cacela, Aiamonte e Sevilha (figura 6), esta última em apoio a Castela.

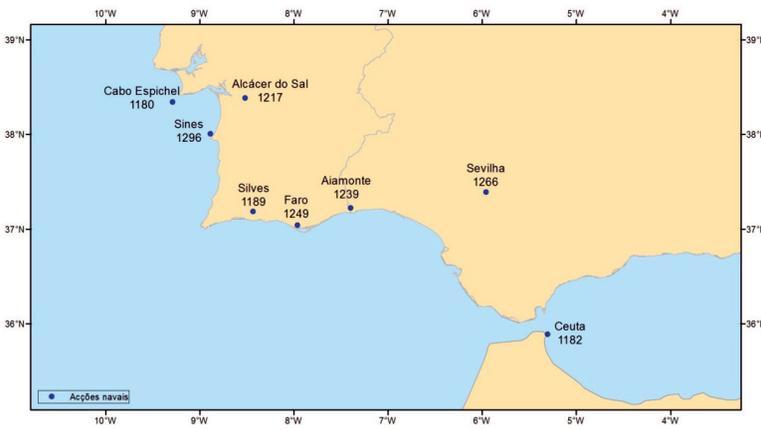


Figura 6 - Principais ações militares-navais da Marinha (1180-1307)³⁴

No final do século XIII Portugal atingiu alguma estabilidade funcional, sobretudo em resultado do acordo fronteiriço estabelecido com o reino de Castela, e ganhou espaço e tempo para maturar a organização do Estado e apontar novos caminhos de desenvolvimento, que permitiram conceber e pôr em prática a realização dos descobrimentos marítimos, que impulsionaram o primeiro estágio da globalização.

Como primeiro passo para explorar o mar em benefício da política nacional, D. Dinis desenvolveu a capacidade de defesa militar naval, acelerada por uma sequência de acontecimentos entre os reinos de Castela, Portugal e dos mouros de Granada.

Para isso, em 1307, à semelhança do que fizera o Rei de Castela em meados do século XIII³⁵ D. Dinis criou oficialmente o cargo de *Almirante-mor* e nomeou Nuno Fernandes Cogominho para o exercer³⁶. Este cargo tinha associado uma série de foros, privilégios, poderios e costumes, e competia ao seu incumbente o comando dos navios de alto bordo³⁷, com capacidade de navegação oceânica. Ao cargo de Almirante (sem o sufixo mor) competia o comando das galés³⁸. Esta capitania bicéfala era costume igualmente praticado pelo reino de Castela. A existência de vários documentos que aludem aos cargos de almirante, alcaide, arrais e petintal, bem como a referência a foros, privilégios, poderios e costumes, permite concluir da existência, no início do século XIV, de uma organização marítima e naval já minimamente estruturada³⁹, tanto mais que em 1308 Portugal celebrou um tratado comercial com a Inglaterra, que implicava uma capacidade de transporte marítimo efetiva.

Esta organização marítima e naval teve enorme relevância estratégica para Portugal, porque permitiu que, paulatinamente, fosse estabelecida uma política atlântica para o país, sobreposta à que decorria da sua posição ibérica. Tratou-se de uma obra lenta, mas progressiva, cujo mentor foi D. Dinis, tendo sido executada pela burguesia comercial marítima que se foi fortalecendo cada vez mais.

Com a morte do *Almirante-mor* Cogominho em 1316, iniciou-se o processo da sua substituição. O perfil do novo almirante iria ser definido com base em vários fatores, entre os quais se contavam os problemas havidos entre o Rei e o Príncipe herdeiro, os objetivos estratégicos de D. Dinis relativamente aos assuntos marítimo-navais, a evolução naval europeia e o reconhecimento de

³⁴ Compilação das ações militares navais descritas em:

- Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. 1, 2ª edição, Lisboa, 2009.

- Ignácio Quintela, *Annaes da Marinha Portuguesa*, vol. 1, 1839.

³⁵ Salazar de Mendoza. *Origen de las dignidades seglares de Castilla, y Leon*, 1657, pp. 65-66.

³⁶ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 3º, fl 85. *Doação da orta de Salvaterra a Nuno Fernandiz Cogominho*.

³⁷ Os navios de alto bordo eram inicialmente apenas utilizados em atividades mercantes. Com o passar do tempo, este tipo de navios foram ganhando importância nas atividades militares navais, mas até ao embarque efetivo de artilharia, as galés mantiveram-se como os principais navios de combate.

³⁸ Francisco Brandão, *Sexta parte da Monarquia Lusitana*, Lisboa, 1672, p. 240.

³⁹ António Vasconcelos de Saldanha, *O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quincentista de um cargo medieval*, Revista da Universidade de Coimbra, vol XXXIV, 1988, pp. 137-156.

existentes potências marítimas.

O primeiro almirante mor, Nuno Fernandes Cogominho, era igualmente chanceler mor de D. Afonso, o Príncipe herdeiro. D. Afonso iniciou uma disputa com D. Dinis visando a sua subida ao trono, o que quase degenerou numa guerra civil. Vários nobres da confiança do Príncipe foram perseguidos, e neles se incluiu o almirante mor que se refugiou, em 1316, no reino de Castela, falecendo pouco depois. Estava-se perante um problema de equilíbrio de forças e disputa de funções reais entre duas fações. Neste sentido, a contratação de um estrangeiro para o cargo de almirante mor seria uma solução de muito agrado do Rei, por não ser alguém comprometido ou afeto às intenções de D. Afonso.

Por outro lado, o almirante mor Cogominho não era um marinheiro, tendo sido nomeado para o cargo pelo seu estatuto de nobre. D. Dinis tinha aspirações marítimo-navais que implicavam uma liderança com competências na área. No início do século XIV, as grandes potências marítimo-navais europeias eram as repúblicas italianas, principalmente Génova e Veneza. Em 1204, a IV Cruzada resultou numa vitória cristã sobre o império Bizantino, o que permitiu o controlo de Constantinopla, do estreito do Bósforo⁴⁰ e das rotas marítimas do Mar Negro. Estas rotas marítimas materializavam uma parte relevante do comércio com o oriente, pelo que o seu domínio era comercialmente muito relevante. Cerca de 60 anos mais tarde, o império Bizantino recuperou o espaço geográfico perdido no início do século, contando para tal com o apoio de Génova, em contraponto com as outras repúblicas e reinos cristãos. O apoio de Génova à reconquista Bizantina valeu-lhe uma importante aliança que representou a sua continuação no comércio marítimo do Mar Negro, a manutenção da cidade de Galata no Bósforo, um ponto de apoio em Trebizonde e a manutenção da cidade de Caffa na Crimeia (figura 7).

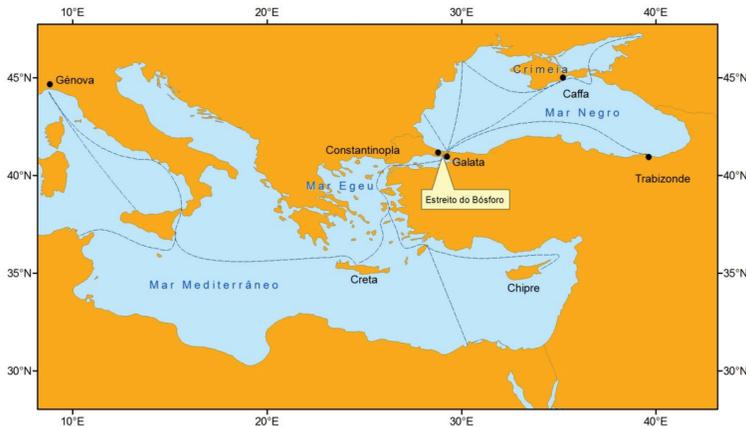


Figura 7 - Principais rotas comerciais marítimas genovesas no início do séc. XIV

⁴⁰ O estreito do Bósforo liga o Mar Egeu, no Mediterrâneo, ao Mar Negro.

O domínio de rotas marítimas do comércio do oriente com o norte da Europa levou a vários conflitos e guerras marítimas entre as repúblicas italianas, principalmente as suas cidades Estado de Génova, Pisa e Veneza. Para além de marítimos, os seus marinheiros especializaram-se na arte da guerra do mar. Além disso, o comércio marítimo praticado pelos genoveses, desde o Mar Negro ao Mar do Norte, tornou estes mareantes excelentes fontes de informação e potenciais diplomatas⁴¹.

Neste contexto, em 1317 o Rei D. Dinis, tal como tinha feito, por um período relativamente curto, o Rei de Castela no final do século XIII, contratou um estrangeiro, o genovês Manuel Pessanha^{42e43} (do italiano Emanuele Pessagno), para “*apurar o exercício naval*”⁴⁴, que foi igualmente intitulado Almirante, passando a ficar registado com o título de *Almirante-mor*^{45e46}.

Manuel Pessanha pertencia a uma família de marítimos de Génova, que incluía o seu pai e os seus 3 irmãos. Juntamente com o seu irmão mais velho, no início do século XIV, Manuel Pessanha tinha comandado galés no trato do Mar Negro. Posteriormente serviram o rei de Inglaterra por duas vezes, em 1306 e 1316, fornecendo galés e homens para a guerra da Escócia⁴⁷. O seu irmão mais novo radicou-se na corte inglesa, tendo sido nomeado *The King's Merchant*⁴⁸. Foi no regresso a Génova, após a campanha inglesa de 1316, que os embaixadores de D. Dinis em Avinhão referenciaram Manuel Pessanha⁴⁹.

Numa das cartas régias relativas à contratação e nomeação de Manuel Pessanha, provavelmente porque o descritor do documento de concessão assim o indicava, o título de *Almirante-mor* passou a ser, abusivamente, denominado por *Almirante de Portugal*. Este cargo, e o respetivo título, tinham carácter vitalício e hereditário.

As mercês⁵⁰ de contratação do genovês foram muito elevadas. D. Dinis tornou-o senhor do lugar da Pedreira⁵¹, onde tinha sido o bairro dos Judeus em Lisboa, e concedeu-lhe uma renda de três mil libras anuais, em dinheiro

⁴¹ Jonathan Harris, «Eduard II, Andronicus II and Giles of Argenteim: A Neglected Episode in Anglo-Byzantine Relations». In: C. DENDRINOS et al, *Porphyrogenita. Essays on the History and Literature of Byzantium and the Latin East in Honour of Julian Chrysostomides*, 2003, pp. 80-81.

⁴² A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 3º, fl 108. Doação do logar da pedreira ao almirante.

⁴³ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 3º, fl 109. *Carta per que o almirante há de manter vinte homens que sabiam de mar.*

⁴⁴ Fr. Francisco Brandão, *Sexta parte da Monarquia Lusitana*, Lisboa, 1672, p. 239.

⁴⁵ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 3º, fl 109. *Carta per que miçe Manuel seja almirante de Portugal.*

⁴⁶ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 3º, fl 109. *Carta per que seja confirmado para sempre almirante de Portugal.*

⁴⁷ Jonathan Harris, *op. cit.*, p. 250 e pp. 252-253.

⁴⁸ Giulia Rossi Vairo, «O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d'El-Rei D. Dinis», *Medievalista*, Lisboa, n. 13, janeiro-junho 2013, p. 3.

⁴⁹ Francisco Brandão, *Sexta parte da Monarchia Lusitana*, Lisboa, 1672, p. 240.

⁵⁰ Mercês, pagamento ou recompensa por serviços ou trabalhos prestados.

⁵¹ Lugar da Pedreira, atual monte do Carmo.

português, pagas pelo rendimento dos reguengos de Frielas, Unhos, Sacavém e Camarate, além da quinta parte das presas⁵² de guerra que fizesse.

O avultado valor dos bens dados pela coroa a Manuel Pessanha, em pagamento dos seus serviços, foi alvo de análise por diversos autores. A explicação mais plausível aponta para o grande interesse de D. Dinis em criar uma grande e permanente capacidade marítima e naval, com o intuito de expandir a economia e o território. Este soberano não tinha terra conquistada por si. Tudo herdara dos seus antecessores e o espírito religioso levava-o a pensar em prosseguir o combate aos mouros e a expansão além-mar, tanto no norte de África como em Granada (sul da península Ibérica)⁵³. Embora esta motivação primária fosse válida, ela estava reforçada por uma segunda: o receio de ver o reino atacado pelos mouros, vindos por mar⁵⁴. Na crónica do Rei D. Dinis, escrita por Christóvão Acenheiro, estão perfeitamente identificadas as duas preocupações referidas:

“Sempre teve guerra per mar com Mouros, nunca paz: toda sua intenção era de acrescentar Reino”⁵⁵

O receio do reino ser atacado pela armada dos mouros atingiu o seu auge em 1319, devido a um evento catastrófico para o reino de Castela. Em finais de junho desse ano, os Infantes D. Pedro e D. João de Castela, respetivamente, primo e tio de D. Dinis, juntaram forças para atacar, por terra, os muçulmanos de Granada, tendo sido mortos e os seus exércitos derrotados. D. Dinis, chocado com a perda dos seus ilustres familiares, receou que os mouros se sentissem galvanizados com esta estrondosa vitória e tentassem atacar Portugal. Atendendo a que o país só tinha fronteiras terrestres com Castela, considerou que esses eventuais ataques teriam elevada probabilidade de ocorrer por mar, sendo o Algarve o alvo mais provável. Face a estes receios, o Almirante Pessanha e as galés do reino foram destacados para a costa sul de Portugal. Para fixar os interesses do genovês no sul do território nacional, em setembro de 1319 o Rei concedeu-lhe, por troca com as doações iniciais, o castelo e a vila de Odemira⁵⁶, cujo rendimento seria equivalente ao do contrato inicial (datado de 1317). De forma inteligente, o almirante era mantido, convenientemente, próximo do local de ação:

⁵² Presas, navios inimigos, adversários ou neutros apresados na sequência de um assalto ou um combate no mar.

⁵³ Júlio Castilho, *A Ribeira de Lisboa – descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho*, Lisboa, 1893, p. 15.

⁵⁴ Foi, certamente, este receio que justificou a promulgação, em 1317, de uma corte indicando que o armamento dos peões varia segundo os seus bens, o que levou à formação de um exército real poderoso, apoiado num grande número de fortalezas espalhadas por todo o país, de modo que quaisquer intervenções externas só pudessem ser feitas em pé de guerra e com bastantes efetivos.

⁵⁵ Cristóvão Acenheiro, *Collecção de inéditos de história portuguesa. Chronicas dos senhores reis de Portugal*, 1535, p. 87.

⁵⁶ A.N.T.T. Chancelaria de D. Dinis, Livro 3º, fls 127. *Doação do Castello e Villa de Odemira ao Almirante*.

"...mas muito mais o perturbou a grande perda que o Reyno de Castela teve na derrota, & morte dos Infantes Dom João, & D. Pedro parentes seus tão chegados, ..., & vendo os mouros com tão grande vitória que os concitaria a maiores empresas, tratou de prevenir-se para a resistência.

E como a hostilidade que podia reccar dos Granadinos, era por mar, prevenio a armada com todo o cuidado, mandando ao Almirante Manoel Peçanha a reformasse; E para com mais cuidado se aplicar a seu ministério, estando ElRey no lugar de Bemfica junto a Lisboa, aonde tinha uma casa de recreação, lhe deu o Castello, & Villa de Odemira com todos seus termos, jurisdições, e senhorio, de que podia tirar as três mil libras de renda que lhe consignou a princípio nos reguengos de Frielas, Unhos, & outros: E sobre a quantia, ficava autorizado com o senhorio da Villa, que por ser vizinha ao Reyno do Algarve vinha muito a conto ao Almirante, que com a armada de galés residia de ordinário naquele Reyno para defensão daquela costa vizinha de África, & excursões no Estreito de Gibraltar, & costas de África e Granada."⁵⁷

Ainda no ano de 1319 D. Dinis fundou a Ordem de Cristo, estabelecendo, assim, um compromisso entre o seu projeto de defesa expansão e a sugestão do papado de dissolução da Ordem dos Templários. Com a extinção desta Ordem, D. Dinis manteve os bens reservados sob o seu controlo e rejeitou a nomeação de um administrador papal. O Papa tinha ordenado a transferência dos bens da Ordem dos Templários para a Ordem do Hospital, mas os reis ibéricos conseguiram dissuadi-lo. No caso de Portugal, D. Dinis apresentou como melhor solução a transferência dos bens para a nova Ordem de Cristo, o que foi aceite.

Face à ameaça de ataque e eventual invasão moura através do Algarve, em 1320, D. Dinis tentou junto da Santa Sé uma fonte extra de financiamento para a sua armada:

"...não afroxou ElRey no tocante ao ofício de Rey, & defensão do Reyno, antes acudindo com a prudência, & com a justiça por sossegar as revoltas civis, & desavenças de seus filhos, se lembrou de aplicar o que tocava à guerra dos Mouros. Para o efeito enviou o seu Almirante Mice Manoel Peçanha, & o Deão do Porto Dom Gonçalo à cúria Romana, com outros negócios mais, na qual sendo bem ouvido, se concedeu a ElRey hum subsídio, para o qual se expedio bulla em Avinhão a 19 de Maio deste ano.

..Que o Rey sobredito determinava ter armada de galés para com ela infestar, & fazer guerra na costa de África, & impedir que os mouros daquela provincia passassem o Estreito a ajuntar-se com os de Granada cá em Hespanha.

...Respeitando zelo tão cristão dizia o pontífice, que lhe concedia para as despesas da armada a décima de todo o Eclesiastico de Portugal por três anos."⁵⁸

⁵⁷ Francisco Brandão, Sexta Parte da Monarchia Lusitana, Livro XIX, Cap XVI, 1672, pp. 361-362.

⁵⁸ *Idem, ibidem*, pp. 372-373.

Com este subsídio do clero português, concedido pelo Papa durante três anos, o Rei conseguiu um financiamento cujo propósito principal era evitar o avanço dos mouros na península Ibérica, ao mesmo tempo que tentava conquistar posições no norte de África.

Tal como indicado no contrato com o Almirante Pessanha, todas as capacidades marítimas e navais nacionais seriam para aplicar em todo o tipo de ações, fossem elas militares ou não militares, conforme as necessidades em cada momento.

A contratação do genovês resultou num ponto de viragem significativo na edificação da capacidade militar naval nacional, por diversas razões. A principal, foi a da atribuição de altas responsabilidades navais a um marinheiro experiente e capaz, em vez da tradicional escolha de um nobre cavaleiro, não necessariamente vocacionado para os assuntos e técnicas da guerra no mar. No entanto, estas competências não seriam possíveis de garantir no tempo, uma vez que, sendo o cargo de ocupação hereditária, dificilmente as mesmas competências surgiriam nas gerações de descendentes, por não serem atributos de transmissão genética.

O regime feudal e os seus jogos de poder, com a atribuição de cargos a nobres e com elevadas mercês, dificilmente permitiriam uma solução operacional e prática. Depois de alguns desaires militares navais de vários titulares da dignidade de Almirante, por para tal ofício serem incapazes, foi criado no final do século XV uma figura secundária, um seu imediato, o capitão-mor do mar, que não dispunha de um estatuto de nobreza tão elevado, mas era um nobre e marinheiro com muita experiência de mar.

A evolução da organização superior do Estado desde finais do século XIII ditou a especialização de funções da Cúria Régia, em várias tutelas. O Conselho Régio, a Casa do Civil e a Casa da Justiça da Corte assumiram as responsabilidades de aconselhamento privado e competências judiciais da antiga Cúria, funcionando esta última como Supremo Tribunal do Reino. Foi criada a Casa dos Contos, que se constituiu como o primeiro órgão de ordenação e fiscalização das receitas e despesas do Estado, com funções análogas ao atual Tribunal de Contas. Na organização militar-naval destacou-se a criação do cargo de capitão-mor do mar (da frota), com competências paralelas ao almirante, mas sendo-lhe subordinado. A figura 8 esquematiza a organização superior do Estado em finais do século XIV.

No início do século XV, com a conquista de Ceuta, dá-se um desenvolvimento significativo na capacidade e ação marítimo-naval do reino. Todavia, a organização será bicéfala: o rei assegurava a organização de uma capacidade militar para defesa dos interesses permanentes, enquanto o Infante D. Henrique, filho do rei D. João I e irmão do rei D. Duarte, grão-mestre da Ordem de Cristo, se encarregava dos Descobrimientos e Expansão comercial. Desta segunda organização não se conhece uma estrutura específica registada em lei, embora estejam documentadas as licenças dos diversos negócios levados a cabo por D. Henrique.

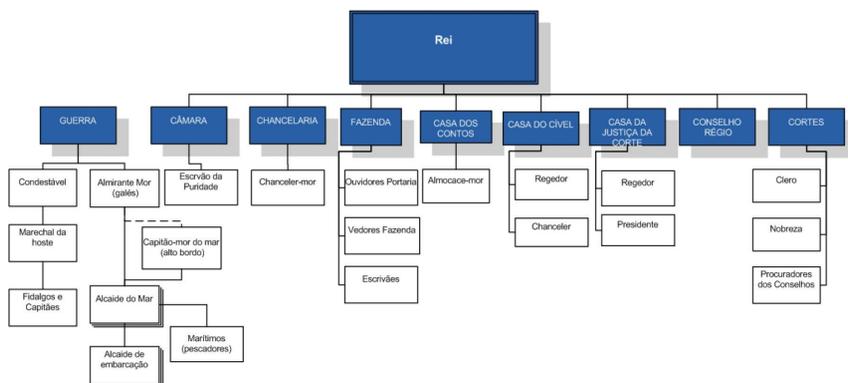


Figura 8 - Organização superior do Estado em finais do século XIV, incluindo a componente marítima e naval

A figura 9 esquematiza a organização superior do Estado em meados do século XV, focando-se nos assuntos marítimos e navais. Desde meados do século XIV verificou-se a criação de cargos de almirante representantes do almirante-mor, um na zona norte e outro na zona centro, por este estar encarregue da defesa do Algarve (Fronteiro-mor). Esta solução deverá ter sido temporária. Nos portos de Lisboa e Porto surgiu, igualmente, a figura do patrão das galés reais, evidenciando a necessidade de ter um oficial com responsabilidades exclusivas na manutenção operacional dos navios de serviço fluvial real.

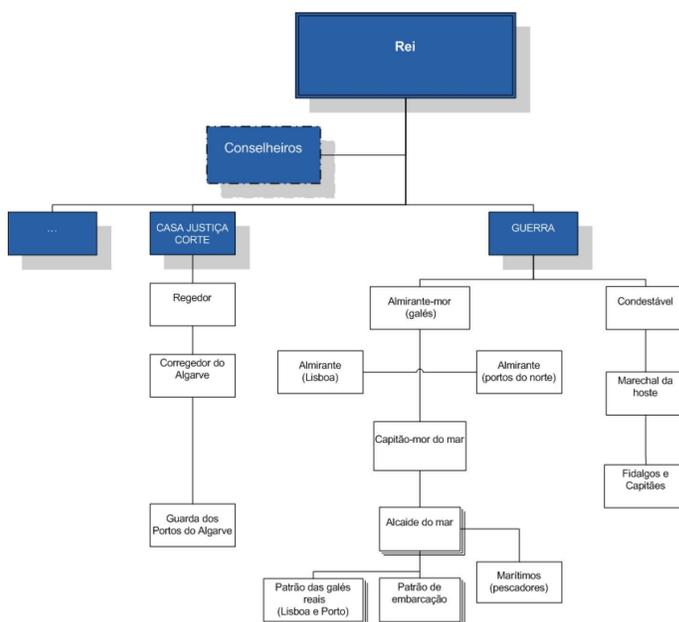


Figura 9 - Organização superior do Estado em meados do século XV, para a componente marítima e naval

3. Da expansão à República

No tempo do Rei D. Dinis, o almirante mor garantia a prontidão e comandava operacionalmente as armadas. Já na segunda metade do século XIV, estas responsabilidades passaram para o *Capitão-mor das frotas*, mais tarde designado *Capitão-mor do Mar*. No entanto, o Rei D. João II chamou a si a gestão direta das atividades marítimas, e alterou as competências destas funções, o que elevou o papel da Marinha na vida nacional ao tomar a sua liderança.

Nos reinados de D. Manuel I e D. João III, apesar de se terem mantido os cargos de *almirante* e *Capitão-mor do Mar*, os seus titulares não exerceram, de facto, funções militares navais. Referimo-nos a títulos correspondentes a cargos que estavam vazios de competências. Inclusivamente, as ordenações afonsinas, de meados do século XV, continham as descrições funcionais do *Almirante-mor* e do *Capitão-mor do Mar*. Todavia, nas ordenações manuelinas, do início do século XVI, estes cargos deixaram de figurar, dando a entender o seu esvaziamento de funções no reino. No século XVI, em termos operacionais, cada armada tinha um *Capitão-mor* e um *almirante* (figura 10).

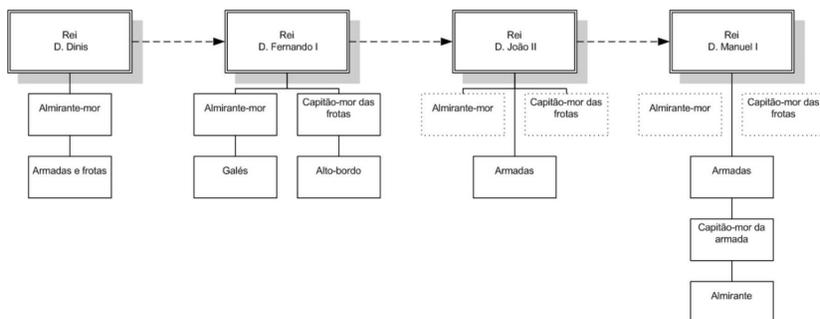


Figura 10 - Evolução do comando operacional de armadas desde D. Dinis a D. Manuel I

Durante o século XVI a organização da capacidade marítimo-naval diluiu-se entre vários ofícios, foi-se adaptando às diversas realidades e teve um cunho pessoal de cada rei. Não esteve particularmente estruturada e a sua demasiada descentralização enfraqueceu alguns aspetos da ação naval.

No oriente havia ainda um Capitão-mor do Mar das Armadas da Índia, que exercia funções de comandante operacional. Em determinadas épocas, os Vice-reis da Índia chamaram a si o comando operacional das armadas locais.

A organização de topo da Marinha desta época foi igualmente descrita pelo Padre Fernando Oliveira:

“Para prover a guerra do mar, e as coisas para ela necessárias é costume nos reinos marítimos haver almirantes homens prudentes, e deligentes, que tenham cuidado de prover as taracenas, e armazéns e navios, de feição que quando cumprir estejam prestes, e não façam demora em acudir onde for necessário.

...

Nesta terra ao presente não se faz assim, porque o Almirante vemos que não tem de seu ofício mais que só o nome...depois de envelhecer algum Almirante dos passados se aposentou e em sua ausência proveu elrey por outrem o que só ia fazer o Almirante. Andou este ofício algum tempo no capitão-mor do mar,...Agora anda partido por muitos, um pedaço faz o armador-mor outro o provedor dos armazéns, outro o vedor da fazenda, e todos o não acabam bem de fazer, porque ainda elrey por si provém muitas coisas que pertencem ao dito ofício.”

Esta divisão das competências do almirante-mor por vários ofícios do reino, foi contestada pelo próprio Fernando Oliveira:

*“O proveito que deste espedaçar vem à fazenda de sua alteza, não entendo que possa ser muito,...ainda que por mais que não seja que **pelos muitos mantimentos que comem os muitos oficiais podendo ser um só.** E mais como as coisas que estas pessoas diversas fazem todas terem a um fim, que é a governança do mar, muito melhor se fariam, e aplicariam a seu fim por um só entendimento unido, que por muitos diversos, **porque a multidão diversa confunde e dilata...**”⁵⁹*

A figura 11 mostra a organização geral do reino no que se refere à capacidade militar naval na segunda metade do século XVI. No que se refere à organização operacional, o Rei detinha o comando operacional da Marinha, dando regimentos de missão, que incluíam os objetivos militares, diplomáticos e comerciais, e detalhando ainda algumas instruções sobre a navegação e derrotas a seguir. Cumprindo o teor dos regimentos, as armadas passavam, depois, a ficar sob o comando operacional dos governadores das zonas onde se encontrassem (Brasil, África Oriental, Índia e Indochina). No caso de as armadas estarem a operar num local remoto, sem controlo efetivo possível por um governador, o *Capitão-mor* de uma armada assumia, igualmente, as funções de *Capitão-mor do Mar*.

No exercício destas funções, era responsável pelo aprontamento e comando operacional das armadas que estivessem na sua área de operações, sendo este cargo, normalmente, acumulado com o de capitão de um dos navios. Imediatamente abaixo do *Capitão-mor do Mar* e/ou do governador, encontrava-se o *Capitão-mor* da armada. As suas funções seriam equivalentes às de comandante de força tarefa de hoje em dia, coordenando a ação dos navios a si subordinados e tendo competências disciplinares sobre a sua armada. Estas funções também eram, normalmente, acumuladas com as de capitão de um dos navios. O *Capitão-mor* de uma armada tinha uma posição hierárquica superior à de capitão de fortaleza, pelo que, em determinadas situações, também coordenava as ações militares conjuntas com estas unidades em terra.

⁵⁹ Fernando Oliveira, *Arte da Guerra do mar*, Estudo introdutório por António Silva Ribeiro, 1ª edição 1555, 2008, pp. 29-30.

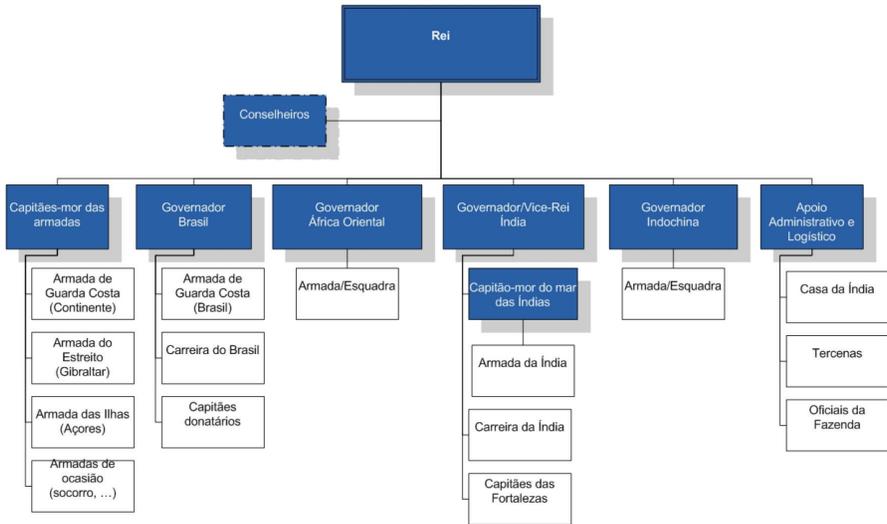


Figura 11 - Organização do reino para a ação no mar em 1571

A figura 12 mostra o esquema da organização dos navios para a ação no mar, no terceiro quartel do século XVI.

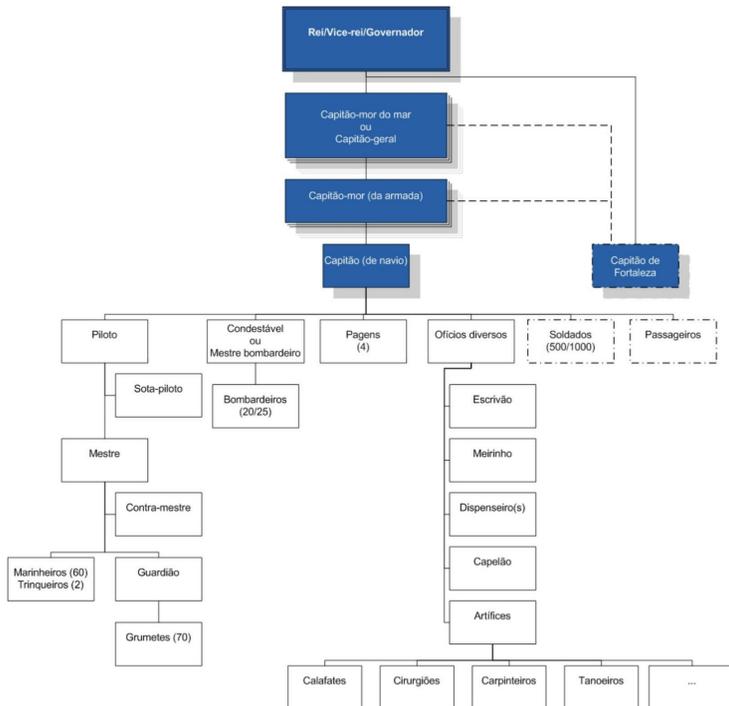


Figura 12 - Organização dos navios no terceiro quartel do século XVI

Ao nível da organização de bordo, o cargo mais elevado era o de capitão do navio, que seria o responsável máximo pela sua unidade naval. Muitas vezes, os capitães-mor das armadas e os capitães dos navios não eram escolhidos, para o exercício das suas funções, pelas suas competências técnicas militares-navais, mas pelo seu estatuto social, ou como recompensa por serviços anteriormente prestados à coroa. Por isso, estes cargos eram entregues a fidalgos, como se de mercês se tratassem, pelo retorno financeiro que daí poderiam obter, caso as missões fossem bem-sucedidas, podendo nunca antes terem entrado a bordo de um navio.

O navio cujo capitão acumulava as funções de *Capitão-mor* da armada era designado por capitânea. Logo a seguir ao capitão do navio, o cargo mais importante a bordo era o de piloto, o responsável máximo pela condução da navegação em segurança, sendo coadjuvado pelo sota-piloto. A manobra de cabos e velas era coordenada, às ordens do piloto, pelo mestre do navio, que era coadjuvado pelo contra-mestre. Uma nau de média dimensão contaria com cerca de 60 marinheiros e de 70 grumetes⁶⁰ para garantir a condução da navegação. Estes faziam quartos⁶¹ de vigia, leme e manobra do velame, para além de toda uma série de atividades de manutenção e aprontamento do navio. Os grumetes eram os elementos de menor graduação a bordo, tendo as piores condições de vida e realizando os trabalhos menos agradáveis, sendo coordenados por um elemento designado por guardião. De entre os marinheiros, havia indivíduos com habilidades específicas de manutenção e reparação das velas, que eram designados por trinqueiros. Estes especialistas serviam, igualmente, de guardiões, também designados por cabos de marinheiros⁶², e de patrões⁶³ de embarcações miúdas⁶⁴.

A capacidade de combate do navio estava organizada separadamente da capacidade de manobra. O responsável máximo pela capacidade artilheira era designado por condestável do navio, podendo também ser mestre bombardeiro. Os indivíduos que operavam as peças de artilharia (bombardeadas) tinham a designação de bombardeiros. Numa nau de média dimensão seriam cerca de 25 elementos. A guarnição dos navios contava, ainda, com uma série de oficiais com competências específicas, de onde se destacam: o capelão para o serviço religioso, o escrivão para os registos administrativos, o despenseiro para a racionalização da alimentação, o cozinheiro para a preparação de refeições, o meirinho para as punições disciplinares e os calafates, tanceiros e carpinteiros para a manutenção e reparação estrutural do navio. O comandante tinha uma série de pajens para seu serviço pessoal.

⁶⁰ Grumete, palavra com origem francesa “groumet”, que significa servente. Ainda é o posto militar de menor graduação na Marinha.

⁶¹ Quartos, períodos ou turnos de serviço de quatro ou seis horas.

⁶² Cabo de marinheiros, marinheiro experiente e antigo com funções de chefia relativa aos marinheiros mais modernos. Corresponde às funções de Cabo de hoje em dia. A designação cabo identifica responsabilidades e funções de chefia.

⁶³ Patrões de embarcações, designação do marinheiro mais graduado responsável pela condução de embarcações de pequeno porte.

⁶⁴ Embarcações miúdas, embarcações de pequeno porte.

Para além dos elementos responsáveis pela condução da navegação, operação da artilharia, manutenção do navio e serviços de apoio, seguia, a bordo um contingente de 500 a 1000 soldados, para realizar ações militares de abordagem, desembarque, conquista e socorro de praças. Os navios da Carreira da Índia eram igualmente utilizados para transportar passageiros, cujo número podia chegar às centenas. A concentração, num espaço exíguo, de muitas pessoas por períodos muito extensos, era potenciador de doenças e maleitas que facilmente se propagavam. A degradação das condições de sobrevivência aumentava com o tempo e a percentagem de mortes a bordo era relativamente elevada.

Em 1571, com o objetivo de preservar a segurança da navegação, perante um incremento significativo de atos de pirataria e corso, o Rei D. Sebastião ordenou, através de um regimento⁶⁵, que para além dos navios das armadas, todos os navios mercantes fossem armados e embarcassem homens extra para garantir a sua defesa. Este regimento materializou o que se pode caracterizar como o primeiro sistema de avaliação operacional e de controlo naval da navegação. O número e tipo de material de artilharia a embarcar eram dependentes da arqueação de cada navio, e todos os navios teriam de ser inspecionados pelas autoridades locais, de modo a garantir que estavam em condições de assegurar a sua própria defesa⁶⁶. Esta solução não foi do total agrado nos armadores, por implicar custos adicionais aos fretes e redução da sua capacidade de carga.

A organização operacional implementada para a defesa dos interesses do império espanhol foi evoluindo a partir daquela que Portugal e a Espanha tinham montado antes de 1580. Para proteção do mar junto à península e nos Açores, para escolta da Carreira da Índia e das Índias ocidentais, o dispositivo estabelecido foi organizado numa grande armada, que se passou a designar por *Armada del Mar Oceano*, constituída por três esquadras: a de Portugal, para defesa da costa ocidental da península Ibérica e escolta das carreiras das naus que passavam pelos Açores; a da Biscaia, para defesa da costa norte de Espanha; e a do Estreito, para controlo da navegação na zona de Gibraltar. No mar do Norte operava a armada da Flandres, que tinha como principal missão impedir as atividades marítimas dos holandeses, mantendo a pressão sobre as suas intenções de independência. A *armada de la guardia de la carrera de las indias* escoltava as naus espanholas que faziam o transporte marítimo regular entre as Antilhas e Espanha. A armada de barlovento operava no golfo do México e tinha como principal missão conter os avanços ingleses na costa americana. A *armada del sur* protegia as costas do Chile e Perú, no Oceano Pacífico, contra a pirataria aos navios que transportavam prata até ao Panamá, para depois ser enviado para Es-

⁶⁵ Este regimento está transcrito no Alvará de 17 de novembro de 1621.

⁶⁶ Manoel Severim, *Notícias de Portugal*, Lisboa, 1655, p. 71.

subdividir-se ou ser constituída por *divisões* de dois ou mais navios (figura 14). Estas divisões operavam de modo independente, de acordo com as instruções da sua esquadra. O comandante de uma força naval portuguesa, independentemente de ser uma armada, esquadra ou divisão, era designado por *Capitão-mor* (o maior dos capitães) dessa força. Os comandantes de navios isolados da armada da Índia passaram a ser designados, a partir de 1611, por *cabos* e não capitães⁶⁸. Nas armadas aprontadas para grandes batalhas e invasões, cada navio tinha dois oficiais com posto de comando. O *capitão de mar* exercia o comando do navio e dos seus marinheiros, enquanto o *capitão de guerra* exercia o comando dos soldados embarcados, destinados ao combate em abordagem e ao desembarque para terra. Posteriormente, estes dois cargos passaram a ser assegurados por um único comandante, cujas funções foram designadas por capitão-de-mar-e-guerra. A denominação dos cargos de chefia dos diferentes níveis da organização naval e dos navios seria mais tarde, no século XVIII, utilizada para designar os postos militares dos oficiais da armada.

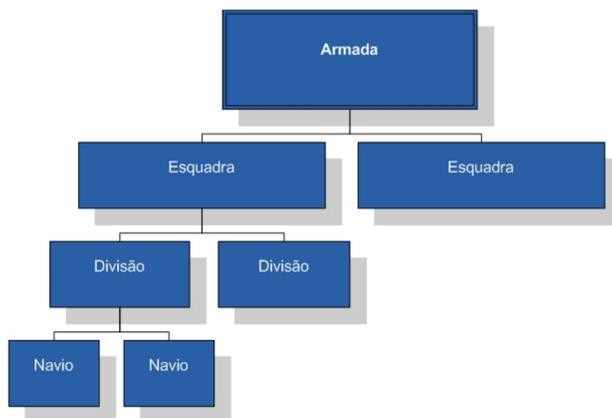


Figura 14 - Organização operacional das armadas para a ação

Portugal aprontou diversas armadas e esquadras que operavam independentemente ou combinadas com armadas e esquadras dos outros reinos que integravam o império Filipino. Embora tendo um Rei comum, a separação funcional entre Portugal e Espanha determinava a existência distinta de duas marinhas. O comandante da Marinha portuguesa, na época, era o capitão-general da armada de Portugal, podendo estar embarcado na esquadra de Portugal, em atuação independente da *armada del mar oceano*. No reinado de Filipe II foi extinta a armada de galés⁶⁹, deixando de haver divisão de comando naval com base no tipo de navios (galés ou navios de alto bordo).

⁶⁸ Alvará de 12 de março de 1611. *Denominação dos capitães separados das armadas da Índia*.

⁶⁹ Ignácio Quintela, *op. cit.*, vol. II, p. 117.

Em 1618 o Rei estabeleceu a precedência entre as armadas de Portugal e de Espanha. Mais do que um normativo de cerimonial marítimo, foi um novo passo na intenção de integração de Portugal na Espanha. Para isso, Filipe II determinou que, num encontro de navios das duas armadas, a *armada del mar oceano* seria sempre mais antiga, devendo a armada de Portugal salvá-la nessa condição:

*“devendo usar nas suas capitánias de estandartes quadrados nos Calseses, de côr azul, vermelha ou a que escolher o Vice-rei, não sendo a branca, privativa da Capitania das armadas de Castella, nem trazendo Estandarte na popa, só próprio da capitania da armada real do mar oceano – devendo as de Portugal, quando encontrarem esta, ou a almirante, na sua ausência, abater o Estandarte, e salvar com quatro peças, a que aquela corresponderá com duas, tornando só depois a levantar o seu estandarte,..., e obedecendo em tudo os Comandantes da Portugueza, no que tocar à viagem e guerra, às ordens do Capitão Geral do mar Oceano – pertencendo-lhe somente a jurisdição criminal, provisão de capitánias, despesa de mantimentos e munições, e o mais que respeitar privativamente à economia particular da Armada de Portugal, que comandarem.”*⁷⁰

Esta determinação representava uma subalternização da marinha de Portugal à de Espanha, facto que foi considerado inaceitável por D. Afonso de Noronha, então general da armada de Portugal, que se demitiu do seu cargo. O imbróglgio do estabelecimento deste tipo de hierarquia ainda se tornava mais complicado no que se referia à armada da Índia. Esta armada, navegando sob a bandeira da ordem de Cristo, respondia perante uma autoridade divina, que se sobrepunha a qualquer Rei. Por isso, mesmo num encontro de navios com a armada de Portugal, a capitânia da armada da Índia, cujo cargo de *Capitão-mor* do seu comandante era inferior ao de general da armada, atuava sempre como mais antiga⁷¹.

Relativamente à organização superior da Marinha, o cargo de Capitão-mor do Mar, enquanto general em chefe da marinha, foi substituído pelo cargo de Capitão General do Mar. A importância das funções ditou que os nomeados fossem da alta realeza. Em 1638, o príncipe João Carlos, irmão do grão-duque de Florença, foi nomeado Capitão General do Mar em substituição do príncipe Felizberto⁷². A figura 15 ilustra a organização superior da Marinha em 1638. Atendendo à dispersão territorial do império, o cargo de Capitão General do Mar de um determinado espaço geográfico, poderia ser criado pelo representante do Rei, fosse Vice-rei ou Governador. No entanto, o cargo no continente europeu era o de maior relevância, pelo que foi entregue a membros da família real. O Capitão-General do Mar tinha, sob seu comando, uma ou várias armadas.

⁷⁰ Alvará de 10 de Junho de 1618. Regula a etiqueta das armadas de Portugal.

⁷¹ Luiz Silva, *História de Portugal dos séculos XVII e XVIII*, tomo V, Lisboa, 1871, p. 61.

⁷² Carta régia de 18 de agosto de 1638. *A nomear o Capitão General do Mar*.

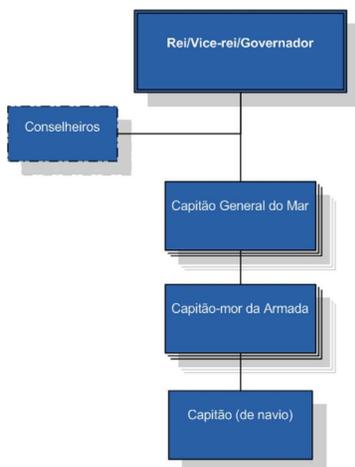


Figura 15 - Organização superior da Marinha em 1638

Ao nível político, a organização do Estado para os assuntos da Marinha começou a ser individualizada e aperfeiçoada em 1643, com a separação do despacho dos assuntos do reino pela “Secretaria de Estado” e pela “Secretaria das Mercês e Expediente” (figura 16), sendo uma das competências da primeira *“Mandar Armadas, ou Esquadras, assim para os mares do Reino, como para fora delles”*⁷³.



Figura 16 - Organização do despacho do Rei em duas secretarias (1643)

Esta organização seria depois reconfigurada em 1736, refletindo uma evolução do pensamento e da gestão dos assuntos nacionais, por alteração do foco das ações administrativas para os âmbitos funcionais de governo (figura 17). Os objetivos nacionais de manutenção da neutralidade nos conflitos entre nações europeias e a restauração económica mantiveram-se vigentes.

Embora implicitamente as ações militares e não militares da Marinha sempre tenham coexistido, a sua individualização clara e perenização legal começaram a ganhar forma em 1736 onde, por alvará do Rei D. João V, foi alterada a estrutura de governo, surgindo a primeira referência expressa a

⁷³ Alvará de 29 de novembro de 1643. Divisão e organização de Secretarias de Estado.

uma pasta de governo para a Marinha, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos^{74e75}:

“À Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas pertencerão:

- todos os despachos, concernentes à Expedição das Armadas e Fro-
tas, e administração da Fazenda dos seus Armazens, os provimentos
de todos os postos Militares da mesma Marinha, e os Officios della.*
- O Expediente dos Passaportes dos Navios, que sahirem deste por-
to, as Ordens sobre os que entrarem, todas as mais dependências da
mesma Marinha, e as Consultas, avisos e requerimentos, que respeita-
rem às matérias referidas, se remeterão à dita Secretaria com a forma-
lidade acima declarada.*
- Igualmente pertencerão a ella as nomeações de Vice-Reis, Governado-
res e Capitães Generaes dos Estados da Índia, Brasil, Maranhão, Reino
de Angola, Ilhas da Madeira, Açores, Cabo-Verde e Presídios de África;*
- os provimentos de todos os postos Militares e Officios de Justiça e Fa-
zenda das mesmas Conquistas, e das Dignidades, Canonicatos, Paro-
chias e mais Benefícios das suas Igrejas;*
- os negócios das Missões e todos os mais pertencentes à administra-
ção da Justiça, Fazenda Real, Commércio e Governo dos referidos Do-
mínios;*
- e as Cartas que me escreverem os Vice-Reis, Governadores, Prelados
e quaisquer outras pessoas, não sendo dirigidas a algum Tribunal, se
remeterão à dita Secretaria, e por ella se expedirão as respostas.”*⁷⁶



Figura 17 - Organização do despacho do Rei em três Secretarias de Estado (1736)

Em 1757, decorrente de problemas funcionais entre atividades e compe-
tências da componente militar e política da Secretaria de Estado dos Negó-
cios da Marinha e Ultramar, foram explicitamente identificados os principais
órgãos de apoio desta Secretaria e definidas as suas competências⁷⁷ (figura
18). O Capitão-General da Armada Real dos Galeões de Alto Bordo do Mar

⁷⁴ Alvará de 28 de julho de 1736, *que cria a secretaria de estado dos negócios da marinha e domínios ultramarinos*.

⁷⁵ Com referência na criação da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, o dia 28 de julho é comemorado na Marinha do Brasil como o “Dia da Criação do Comando da Marinha”.

⁷⁶ Formatação do texto adaptada a uma melhor visualização de cada uma das atividades atribuídas a esta Secretaria de Estado.

⁷⁷ Decreto de 23 de julho de 1757. *Regula a competência do Capitão General e dos Conselhos Ultramarino e da Fazenda*.

Oceano deveria propor ao Conselho de Guerra, para aprovação real, os promovimentos de quadros e promoções dos oficiais militares da Marinha. Deveria, igualmente, propor ao Rei, através da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, três nomes de oficiais para cada posto de comando das tropas dos Guardas Costas, e dos demais navios de guerra, e indicar a guarnição militar que precisaria para cada um dos navios. Deveria, ainda, propor os regimentos das missões dos navios e ordenar aos comandantes o que o Rei lhe determinasse. Os Conselhos da Fazenda e Ultramarino ficariam encarregues de indicar que navios mercantes deveriam seguir para a Índia e os nomes dos comandantes a indigitar. Ao Vedor da Fazenda dos Armazéns caberia dar as indicações de largada dos navios mercantes, apoiar o aprontamento dos navios de guerra e transmitir às frotas as ordens que o Rei determinasse.

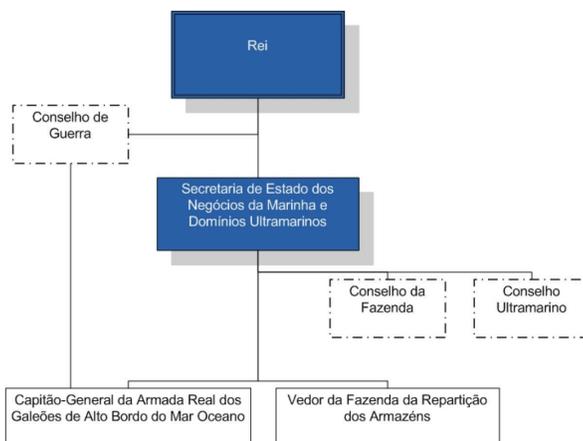


Figura 18 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, em 1757, na parte dos assuntos de Marinha

Em 1770 Martinho de Melo e Castro assumiu a pasta de Ministro da Marinha. Este Ministro imprimiu uma série de reformas marítimo-navais e centralizou em si um conjunto alargado de funções. O vazio de poder e de liderança resultante da sua morte induziu em 1795, de imediato, uma alteração na gestão de topo da Marinha. Assim, em 25 de Abril 1795, cerca de um mês depois do seu falecimento, foi criado o Conselho do Almirantado⁷⁸ (figura 19), que manteve centralizada, mas num órgão colegial, a administração e o comando militar da Marinha, tendo, ainda, competências de tribunal régio⁷⁹.

⁷⁸ Decreto de 25 de Abril de 1795, *Criando o Conselho do Almirantado*.

⁷⁹ Decreto de 20 de junho de 1795, *Declarando o Conselho do Almirantado como Tribunal Régio*.

Este conselho, que era presidido pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, sucedeu, na função de comando militar da Armada, ao Capitão General da Armada Real dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, absorveu parte das competências do Inspetor-geral da Marinha⁸⁰ e tinha como vogais quatro oficiais do Corpo da Marinha.

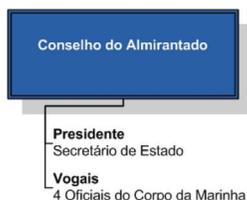


Figura 19 - Constituição do Conselho do Almirantado em 1795

Com o falecimento do Ministro Martinho de Melo e Castro, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos foi assumida, durante sete meses, em acumulação, pelo Primeiro-ministro do Reino Luís Pinto de Sousa Coutinho. Por este facto, compreende-se a solução organizativa de atribuir ao Conselho do Almirantado muitas das competências executivas de Melo e Castro.

Em 1807, nas vésperas da primeira invasão francesa, foi criado o cargo de *Major General da Armada Real*⁸¹, com o propósito do Conselho do Almirantado delegar o comando militar da Armada num único indivíduo, proporcionando, face aos graves e imediatos eventos em curso, uma maior autonomia e rapidez nas decisões operacionais. A figura 20 mostra a organização superior da Marinha, decorrente da emergência nacional em curso.

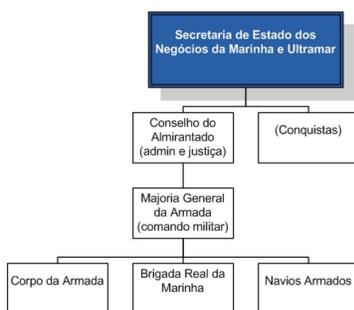


Figura 20 - Constituição do Conselho do Almirantado em 1795

Como no primeiro quartel do século XIX, as necessidades de defesa do território nacional foram essencialmente continentais, estando o controlo dos mares assegurado pela marinha inglesa, não se prosseguiu o esforço

⁸⁰ Alvará de 26 de outubro de 1796, *Regimento para o Conselho do Almirantado*.

⁸¹ Decreto de 16 de outubro de 1807, *Criando o Posto de Major General da Real Armada*.

de construção de navios militares em Portugal. A juntar a este facto, alguns dos navios existentes e respetivas guarnições ficaram no Brasil após a proclamação da independência em 1822. Em todo o caso, mesmo estes navios já estariam em fim de vida, muito degradados pelo tempo e reduzidas ações de manutenção. Nestas circunstâncias, face à exiguidade da sua dimensão operacional, foi considerado que não se justificava que a Marinha tivesse um órgão dirigente com as características do Conselho do Almirantado, pelo que foi decidida a sua extinção⁸². Em contrapartida, ficaram centralizadas no Major General da Armada as competências de comando militar superior da Armada e de inspeção-geral de todos os assuntos relativos ao pessoal e ao material. Havendo, no entanto, necessidade de garantir a manutenção de competências de juízo em matérias disciplinares equivalentes às do Conselho de Guerra, foi criado um Conselho de Marinha, constituído por 3 juizes desembargadores do Tribunal da Relação e quatro oficiais da Armada, sorteados por postos (figura 21). No ano seguinte foi criado um outro Conselho de Marinha, para julgar os assuntos relacionados com prezas marítimas⁸³.



Figura 21 - Constituição do Conselho de Marinha em 1822

A confusão administrativa gerada pela descentralização dos assuntos do Ultramar pelas diversas Secretarias de Estado, motivada pela reforma de 1821, determinou, logo em 1823, a reversão à situação anterior, centralizando novamente estes assuntos na Secretaria de Estado da Marinha⁸⁴.

Em 1832, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar foi reorganizada⁸⁵, tendo sido criadas três repartições: Pessoal da Armada e Brigada da Marinha, Material e Negócios do Ultramar (figura 22).

Em 1838 a Rainha D. Maria II aceitou e jurou uma nova Constituição Política de Portugal⁸⁶. Nesta lei fundamental, no seu artigo 120, no capítulo sexto, subordinado ao âmbito Da Força Armada, se declarou que “*O Exército e a Armada constituem a força permanente do Estado*”, marcando claramente

⁸² Decreto de 5 de novembro de 1822, *Extinção do Conselho do Almirantado e Junta da Fazenda. A criar um novo método de administração da Marinha*.

⁸³ Decreto de 3 de outubro de 1823, *Criando um Conselho de Marinha para julgamento de prezas*.

⁸⁴ Carta de Lei de 3 de outubro de 1823, Mandando reverter à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha os Negócios do Ultramar.

⁸⁵ Decreto de 21 de novembro de 1832, *Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha (Paço do Porto)*.

⁸⁶ Diário do Governo nº 96 de 24 de abril, *Constituição Política da Monarquia Portuguesa (4 de Abril de 1838)*.



Figura 22 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1832

a diferença entre a Marinha, organização abrangente nas competências da acção do Reino no mar, e a Armada, cuja missão principal é realizar as acções militares no mar. Ainda em 1838 foi novamente reorganizada a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, finalizando um processo de reintegração dos assuntos do Ultramar neste órgão, tendo sido criadas duas secções: Marinha e Ultramar. Nesta altura não foi reestruturada a organização da Marinha. Apenas se voltou a colocar na dependência da mesma tutela os assuntos da Marinha e os do Ultramar (figura 23).

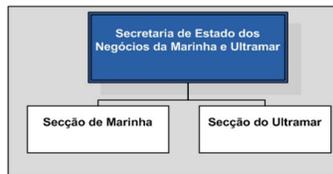


Figura 23 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1838

Em 1843, atendendo ao volume de assuntos a despachar, foi criado o cargo de Director-Geral, na dependência direta do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar⁸⁷, a superintender os assuntos da Marinha e Ultramar, passando estas secções a estar organizadas em repartições temáticas (figura 24).



Figura 24 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1843

⁸⁷ Decreto de 15 de fevereiro de 1843, *Regulamento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

Em 1859, no âmbito de uma nova reestruturação da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar (figura 25), foi extinto o cargo de Major General da Armada e criado o cargo de Chefe do Estado-Maior da Marinha, na qualidade de entidade auxiliar do Ministro e Secretário de Estado, para a ligação com o Corpo da Armada. O Chefe de Estado-Maior da Marinha assumiria as funções de Comando em Chefe da Armada em caso de guerra e passaria a designar-se por Major General (à semelhança do Exército⁸⁸).

*“O Chefe d’Estado Maior de Marinha é uma Auctoridade intermedia entre o Ministro e o Corpo da Armada, e pela qual serão transmittidas todas as ordens superiores, dimanadas da Secretaria da Marinha, sendo das suas attribuições o que se determina nas Instrucções annexas a este Decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar. A graduação d’esta Auctoridade não será inferior á de Capitão de Mar e Guerra. Em circumstancias extraordinarias será substituída por outra com as amplas attribuições do Commando em Chefe da Armada, e então se denominará Major General.”*⁸⁹

Nesta reforma foram criadas três Direções de Serviços, uma das quais designada por Direção de Marinha, com três repartições. Embora nos séculos passados, o processo de fiscalização das diversas regulamentações da pesca dependesse da denúncia de terceiros, nesta reestruturação surge, pela primeira vez, a atribuição explícita à Marinha da missão de policiamento das pescarias marítimas.

Foi, igualmente, criada a Direção de Marinha, como uma repartição da Secretaria de Estado para tratar dos assuntos administrativos da Marinha, com as suas competências distribuídas por três repartições, que tratavam, entre outros, dos assuntos relacionados com o recrutamento naval, o movimento de forças navais, a disciplina, instrução e regulação do serviço de corpos da marinha e guarnições, as promoções, os pilotos das barras, o arsenal, o armamento e equipamento de navios, a polícia dos portos, da navegação e pescarias, as intendências e as capitánias dos portos, o fretamento de transportes e a saúde naval.

Em 1859, a evolução do socorro a náufragos passou pelo apoio da Marinha à Câmara Municipal de Oeiras, para a construção de um hospital para os socorros a náufragos⁹⁰. Este município tinha cedido um terreno em Paço d’Arcos, para que a Marinha aí construísse uma estação salva-vidas e, num processo sinérgico, solicitou auxílio na construção de um hospital, que acolhesse os náufragos recuperados e em necessidade de cuidados médicos.

⁸⁸ Lei de 4 de junho de 1859, *Abolindo o Comando em Chefe do Exército ficando porém ao Governo a faculdade de o restabelecer em caso de guerra ou rebelião, e autorização para reorganizar as Repartições superiores do Ministério da Guerra.*

⁸⁹ Decreto de 6 de setembro de 1859, *Reorganiza a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar.*

⁹⁰ Portaria de 29 de novembro de 1859, *Auxiliar a Câmara Municipal de Oeiras a criar um hospital para socorros a náufragos.*

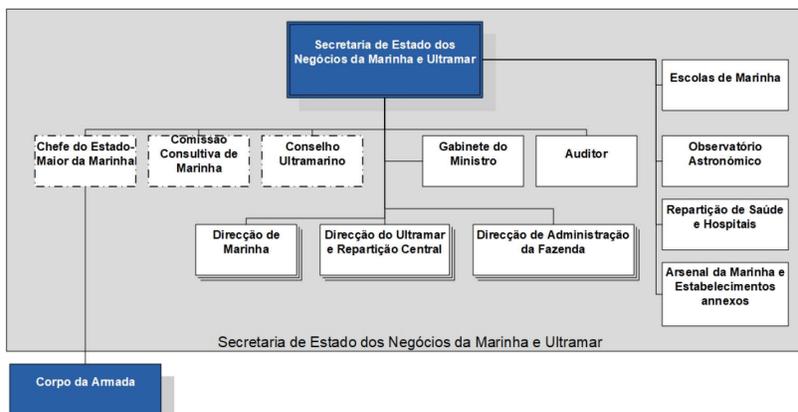


Figura 25 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1859

Ainda nesta reestruturação, foi criada a Comissão Consultiva de Marinha (figura 26), para apoiar a decisão do Ministro relativamente a quaisquer assuntos marítimos e navais. Esta comissão compunha-se de sete vogais: o Chefe do Estado-Maior da Marinha, o diretor da Escola de Marinha⁹¹, o Inspector-geral do Arsenal da Marinha, o Comandante dos Marinheiros e três oficiais da Armada, um dos quais servindo de secretário.

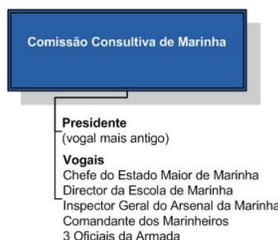


Figura 26 - Constituição da Comissão Consultiva de Marinha em 1859

Em 1867 foi redefinida a constituição da Comissão Consultiva de Marinha⁹² (figura 27), que passou a ter como membros: o Major General da Armada, na qualidade de presidente, o Inspector-Geral do Arsenal da Marinha, o Comandante da Escola Naval e o lente da Escola Naval que pertencesse ao quadro efetivo da Armada e tivesse maior graduação.

⁹¹ O Decreto reformador da organização da Marinha refere as “Escolas de Marinha” como unidades orgânicas diversas, mas no órgão de conselho superior refere-se ao seu responsável no singular “Director da Escola de Marinha”.

⁹² Lei de 26 de junho de 1867, *Reorganizando a administração superior dos negócios da Marinha e do Ultramar*.

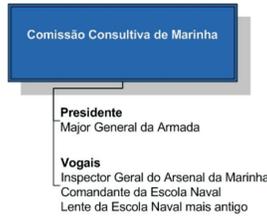


Figura 27 - Constituição da Comissão Consultiva de Marinha em 1867

Em 1868, numa nova reestruturação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha⁹³ e Ultramar (figura 28), foi criada a Direção Geral da Marinha, em substituição da Direção de Marinha, organizada em duas repartições⁹⁴. Esta direção-geral foi o embrião de uma repartição na organização da Marinha que assumiria, progressivamente, as atividades de administração e gestão dos assuntos não militares da Marinha. A administração e inspeção dos faróis foi transferida para o Ministério das Obras Públicas. Foi igualmente criada a Intendência da Marinha de Lisboa, com amplos poderes de gestão de diversos sectores da Marinha e despacho direto com o Ministro⁹⁵.

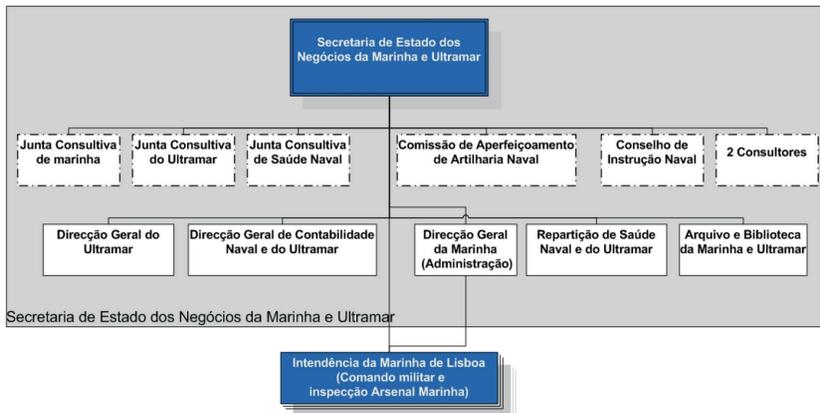


Figura 28 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1868

Foi ainda criada uma Junta Consultiva de Marinha (figura 29), em substituição da anterior Comissão Consultiva de Marinha. Esta Junta era composta por cinco vogais: o Intendente da Marinha de Lisboa, o Comandante da Escola Naval, o Comandante do Corpo de Marinheiros, um oficial superior da Armada em comissão no porto de Lisboa e um engenheiro naval diretor das construções no Arsenal da Marinha.

⁹³ Decreto de 29 de dezembro de 1868, *Reorganiza a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

⁹⁴ Decreto de 29 de dezembro de 1868, *organização da secretaria d'estado dos negócios da marinha e Ultramar*.

⁹⁵ Decreto de 30 de dezembro de 1868, *organizando o serviço da intendência da marinha de Lisboa, reformando o do arsenal da marinha, e extinguindo a maioria geral da armada*.

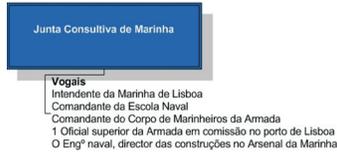


Figura 29 - Constituição da Junta Consultiva de Marinha em 1868

A concentração de competências de inspeção e comando militar da Armada no Intendente da Marinha de Lisboa, visando a simplificação da organização e a redução de custos, cedo resultou numa série de inconvenientes administrativos, além da incapacidade prática do Intendente em executar um extenso rol de tarefas acessórias à grande missão de comando militar de uma força armada. Por isso, cerca de um ano depois, em 1869, foi reposta a organização com competências individualizadas em entidades distintas, ficando o comando militar da Armada a cargo do Comandante Geral da Armada⁹⁶. Nesse mesmo ano, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar foi remodelada, tendo em vista a redução de custos, por meio de simplificação e agregação de repartições⁹⁷ (figura 30).

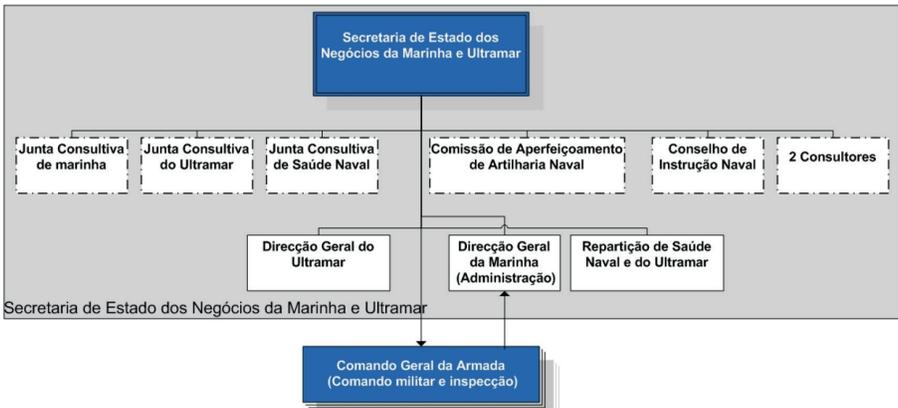


Figura 30 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1869

Uma nova reorganização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar foi decretada em 1878⁹⁸ (figura 31). No essencial, manteve a anterior estrutura, com exceção da repartição de Saúde Naval e do Ultramar que foi extinta.

⁹⁶ Decreto de 28 de outubro de 1869, *Reorganiza a Armada*.

⁹⁷ Decreto de 1 de dezembro de 1869, *Reorganiza a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

⁹⁸ Decreto de 19 de setembro de 1878, *Reorganiza a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

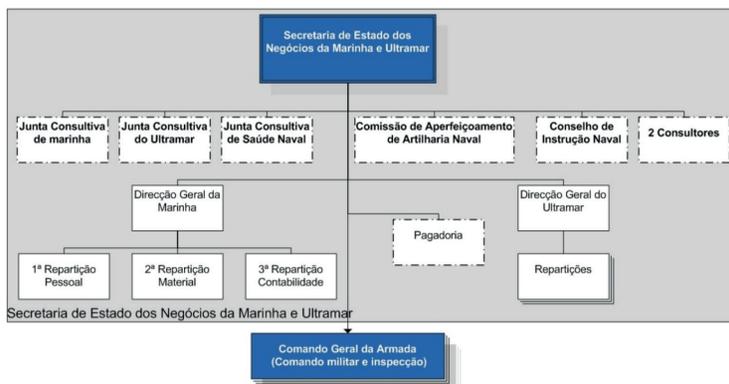


Figura 31 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1878

Em 1892 foi recriado o Conselho do Almirantado⁹⁹ (figura 32), tendo-lhe sido atribuídas competências de administração superior da Marinha e comando militar da Armada, e sido extintas a Direção Geral da Marinha, a Majoria General da Armada e a Junta Consultiva de Marinha. Esta nova organização, centralizadora de diversas competências num órgão colegial, em tudo se assemelhava à que tinha vigorado entre 1795 e 1807. O Conselho do Almirantado era constituído pelo Ministro da Marinha, na qualidade de presidente, dois oficiais generais da Armada e um capitão-de-mar-e-guerra, servindo de secretário.

Nesta reestruturação, foi novamente transferida para a Marinha a administração e inspeção dos faróis, porque detinha competências técnicas e interesses operacionais que não existiam no Ministério das Obras Públicas, conseguindo, assim, economias de escala na agregação de diversos serviços no âmbito da administração.

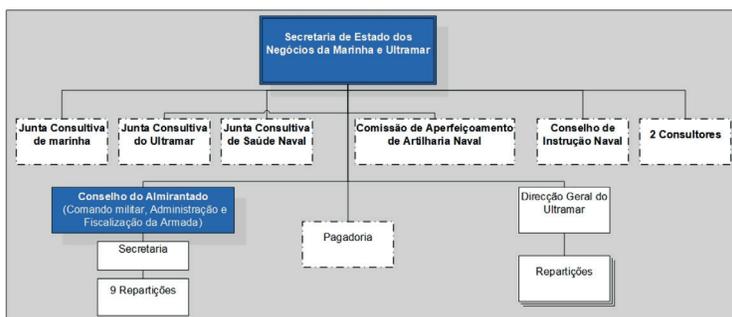


Figura 32 - Organização da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1878

⁹⁹ Decreto de 14 de agosto de 1892, que reorganiza os serviços da Armada.

Em 1897, a acumulação das diversas competências no Conselho do Almirantado, foi considerada como defeituosa¹⁰⁰, tendo sido decretada nova separação de funções. Foram recriadas a Direcção Geral da Marinha, para assumir funções administrativas¹⁰¹, a Majoria General da Armada, para o comando militar da Armada, e o Conselho Superior da Marinha, para apoio à decisão do Ministro (figura 33). Este Conselho tinha como membros os três oficiais generais da Armada mais graduados e antigos, que fizessem parte do quadro em serviço da arma.

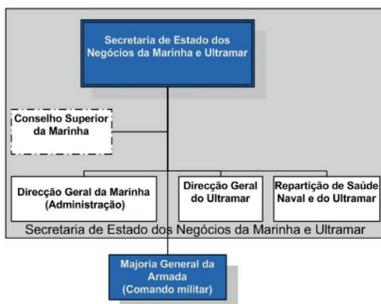


Figura 33 - Organização superior da Marinha em 1897

Em 1907 foi, então, preconizada a reorganização da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar¹⁰², tendo-se estabelecido uma equivalência hierárquica entre o comando militar da Armada (Majoria General da Armada) e a Administração Superior dos Serviços da Marinha (Direcção-Geral da Marinha), a par da Administração dos Serviços Fabris¹⁰³ (figura 34). Desde a sua criação em 1868 que a Direcção Geral da Marinha era uma unidade orgânica da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, enquanto a Majoria General da Armada era um órgão externo, de natureza operacional da Armada. Este facto levou a que, durante cerca de um século, fosse mantida uma aparente subordinação orgânica da componente operacional à administrativa. O principal objetivo do nivelamento organizacional realizado em 1907, foi proporcionar maior autonomia às divisões da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, para que o ministro se pudesse concentrar na administração e governação, com independência e ação efetiva¹⁰⁴. À Majoria General da Armada cabia o exercício do comando superior em matéria disciplinar e de serviço com respeito às forças navais constituídas, aos oficiais e praças da Armada. À Direcção Geral

¹⁰⁰ Decreto de 21 de dezembro de 1897, *Reorganiza a Marinha*.

¹⁰¹ Decreto de 7 de julho de 1898, *aprovando o regulamento da direcção geral da marinha*.

¹⁰² Entre 1736 e 1907 foram realizados diversos ajustes nominais à Secretaria de Estado da Marinha e Colónias, tendo chegado ao início do século XX com a designação de Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar.

¹⁰³ Decreto de 11 de abril de 1907, *aprovando a reorganização da Secretaria do Estado dos Negócios da Marinha*.

¹⁰⁴ Ministério das Colónias, *Aires de Ornelas. Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, vol. III, 1936.

da Marinha incumbia a parte administrativa dos serviços da armada, aquisição e reparação do material naval, departamentos marítimos e capitánias dos portos, marinha mercante e pescas, serviços de faróis e construções civis da Marinha.

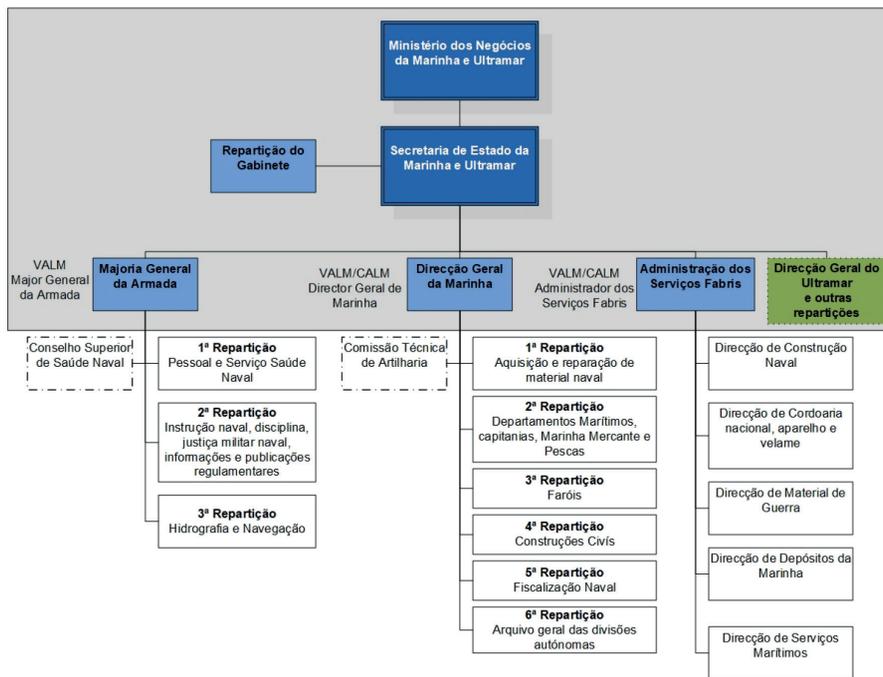


Figura 34 - Organização superior do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1907

Nesta reorganização percebe-se a estruturação da Marinha em três divisões funcionais, duas delas operacionais e uma de apoio: a Armada, materializada pela Majoria General da Armada, abrangendo toda a componente militar da Marinha; o fomento marítimo, materializado na Direcção Geral da Marinha, abrangendo toda uma série de actividades administrativas e não militares da Marinha; e os serviços de apoio funcional, materializados pela Administração dos Serviços Fabris, abrangendo toda uma série de Direcções, encarregados de proporcionar os recursos materiais necessários ao funcionamento e aprontamentos dos meios da Armada e da Direcção Geral da Marinha.

4. Da República ao final do século XX

Em agosto de 1911, no âmbito das reformas da República, foi criado o Ministério da Marinha¹⁰⁵, o que levou à separação dos assuntos da Marinha e das Colónias. Esta separação era já há muito politicamente invocada como necessária pela disparidade de assuntos tratados no âmbito da Marinha e dos territórios ultramarinos.

Logo em 1912 foi criada a Marinha Colonial, distinta da Marinha tradicional, e dependente do Ministério das Colónias, com a principal missão de realizar o serviço normal e permanente de polícia e fiscalização das costas, rios e canais das colónias. Nestes espaços, as atividades de defesa militar naval e de soberania continuariam a ser garantidos pela Marinha de Guerra¹⁰⁶. O pessoal da Marinha Colonial era constituído por praças e oficiais recrutados na Marinha de Guerra, podendo os lugares de segundo-marinheiro e grumete ser ocupados por indígenas, devidamente selecionados, recrutados e instruídos.

Em 1915, em plena I Guerra Mundial, foi definida uma nova constituição do Conselho Superior da Armada¹⁰⁷. Destaca-se a presença, enquanto vogal, do Major General do Exército (figura 35). Sempre que os assuntos a tratar fossem do âmbito geográfico das colónias, seriam igualmente vogais o Director Geral das Colónias e o chefe da 6ª Repartição da mesma Direcção Geral.

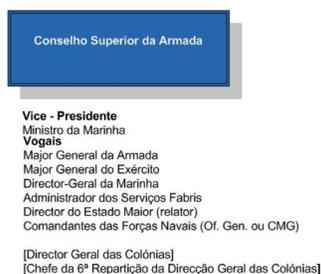


Figura 35 - Constituição do Conselho Superior da Armada em 1915¹⁰⁸

¹⁰⁵ Decreto de 24 de Agosto de 1911, Diário do Governo nº 197. *Mandando desdobrar em dois o atual Ministério da Marinha e Colónias.*

¹⁰⁶ Lei de 10 de Julho de 1912 do Ministério das Colónias, Diário do Governo nº 196. *Criando a marinha colonial e regulando os respetivos serviços.*

¹⁰⁷ Decreto nº 1411 de 17 de março de 1915. *Regulando a constituição do Conselho Superior da Armada.*

¹⁰⁸ De acordo com o Decreto com força de Lei de 25 de maio de 1911, o Conselho Superior da Armada e o Conselho Superior do Exército faziam parte do Conselho Superior da Defesa Nacional, que era presidido pelo Chefe do Governo da República. Por esta razão, os dois conselhos superiores das armas não tinham presidente, sendo encabeçados por um vice-presidente.

Nesse ano foi igualmente decretado que, em circunstâncias extraordinárias, por razões de unidade de comando, todos os serviços de Marinha poderiam ficar subordinados à Majoria General da Armada¹⁰⁹. Esta era uma forma de antecipar competências e proporcionar agilidade na defesa nacional, caso Portugal fosse envolvido na I Guerra Mundial.

Em Junho de 1918, decorrente das práticas e necessidades operacionais sentidas durante a I Guerra Mundial, foi realizada uma reestruturação da Secretaria de Estado da Marinha¹¹⁰ (figura 36), que tinha como principais atividades tratar “...**os assuntos de carácter civil ou militar que dizem respeito à marinha ou se relacionam com ela e organiza, prepara e dirige as forças da armada necessárias à defesa do país**”. Esta Secretaria¹¹¹ passou a contar com 4 direções gerais: Majoria General da Armada, Direcção do Pessoal, Direcção do Material e Direcção dos Serviços Auxiliares e de Administração Financeira. Foi criado o Estado-Maior Naval¹¹², consolidando e renovando as competências da anterior Direcção dos Serviços de Estado-Maior. Esta nova unidade orgânica tinha como missão específica a preparação dos elementos para a realização da política do Governo, para os assuntos navais, segundo um plano devidamente estudado. Este plano dava azo à definição de uma política naval que, por sua vez, permitia definir claramente os desígnios da Marinha e determinar a estratégia a seguir. Em termos operacionais, competia ao Estado-Maior Naval a realização dos estudos necessários à preparação e condução da guerra no mar. Foi, ainda, dada continuidade ao Conselho General da Armada, como órgão de conselho do Ministro da Marinha, sendo membros o próprio Secretário de Estado, na qualidade de presidente, os quatro diretores gerais e o Chefe do Estado-Maior Naval.

Em 1924 a organização do Ministério da Marinha foi sistematizada em duas divisões autónomas: o Comando Geral da Armada, competente na função de alto comando e direcção superior das forças e serviços da Armada; e a Direcção Geral da Marinha (DGM), competente na função reguladora e de direcção superior dos assuntos de carácter não-militar e de fomento marítimo da Marinha^{113e114}. Até esta data, os serviços de autoridade marítima faziam parte de um conjunto alargado de matérias tratadas pela DGM. A partir de então, pas-

¹⁰⁹ Decreto nº 1299 de 2 de fevereiro de 1915. *Determinando que quando se deem circunstancias extraordinarias todos os serviços de marinha fiquem subordinados à Majoria General da Armada.*

¹¹⁰ Decreto nº 4451 de 24 de junho de 1918 da Secretaria de Estado da Marinha, Diário do Governo nº 138, pp 953-956. *Reorganizando a Secretaria de Estado da Marinha.*

¹¹¹ Durante a presidência da República de Sidónio Pais, entre maio e dezembro de 1918, os Ministérios voltaram a ser designados, à semelhança do século XIX, por Secretarias de Estado.

¹¹² Decreto nº 4451 de 24 de junho de 1918 da Secretaria de Estado da Marinha, Diário do Governo nº 138, pp 953-956. *Reorganizando a Secretaria de Estado da Marinha.*

¹¹³ Decreto nº 9663 de 9 de maio de 1924 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 102, 1ª Série, pp 628-632. *Remodela a organização central do Ministério da Marinha.*

¹¹⁴ Decreto nº 9720 de 23 de maio de 1924 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 114, 1ª Série, pp 718-736. *Aprova e manda pôr em execução o regulamento geral orgânico do Ministério da Marinha.*

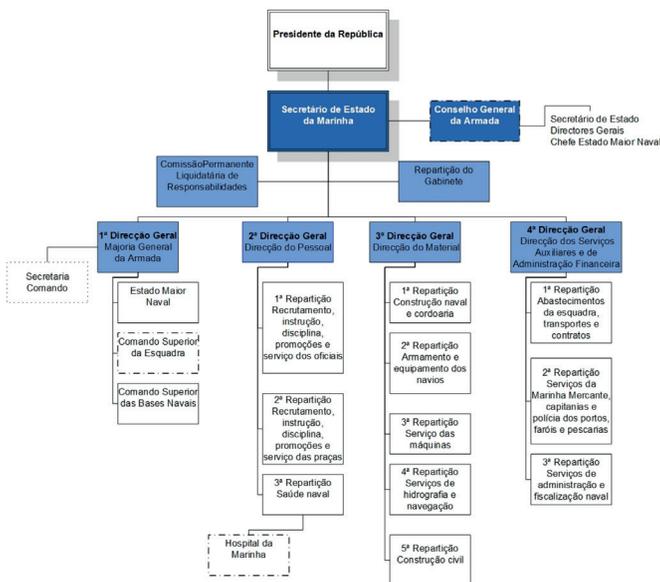


Figura 36 - Organização superior da Marinha em 1918

saram a ser, em conjunto com o fomento marítimo¹¹⁵, o assinalamento marítimo e a hidrografia, o âmbito de competência especializada desta direcção geral. Esta sistematização baseou a organização da Marinha no tipo de ação militar e não militar, ficando a coordenação de atividades entre estes dois ramos a cargo do Ministro da Marinha (figura 37). Foi uma estrutura cujo conceito durou cerca de 50 anos e que se revelou muito eficiente e eficaz a servir Portugal.

Nesta reforma foi criada a Direcção de Faróis, em substituição de uma repartição da Intendência da Marinha, com o objetivo de normalizar todos os processos de aliuimento e assinalamento marítimo das costas nacionais. Nesta altura já estava consolidado o sistema de assinalamento marítimo do Continente, havendo, no entanto, muito trabalho a desenvolver nos territórios ultramarinos.

Em 1926 foi extinta a Marinha Colonial. Tal facto deveu-se à constatação de: não haver capacidade de sustentação financeira da Marinha Colonial pelas colónias; se ter verificado um desequilíbrio da distribuição das forças navais pelos territórios nacionais; não se terem verificado vantagens práticas na existência de duas marinhas; que o afastamento da Marinha de Guerra das áreas coloniais provocar um indesejável distanciamento político e emocional entre as gentes da metrópole e as das colónias¹¹⁶.

¹¹⁵ Fomento marítimo – conjunto de atividades dinamizadoras da economia do mar, como por exemplo, o comércio, a pesca e o lazer marítimo.

¹¹⁶ Decreto nº 12694 de 19 de novembro de 1926 do Ministério das Colónias, Diário do Governo nº 259, 1ª Série, pp 1926-1929. Extingue a Marinha colonial.

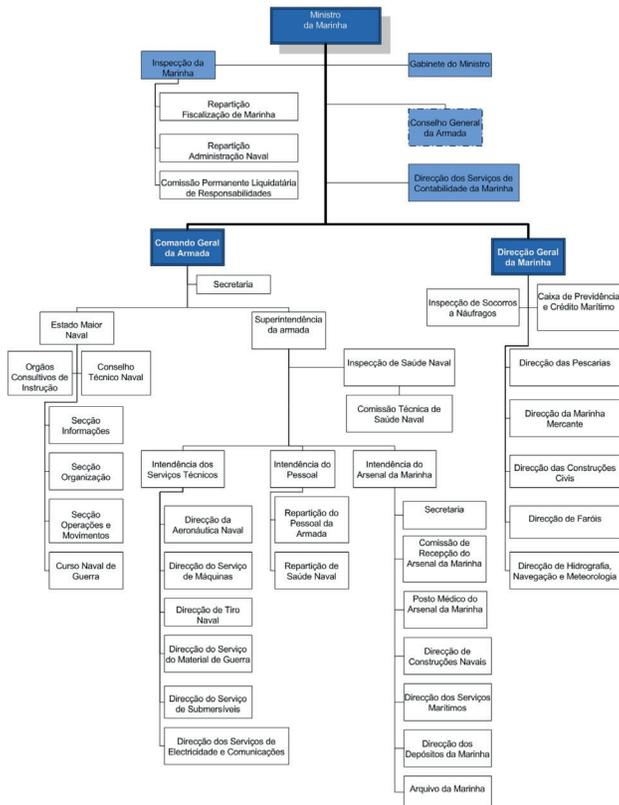


Figura 37 - Organização superior da Marinha em 1924

Em 1927, atendendo ao reduzido número de oficiais generais (7) para comandar as diversas Intendências da Armada, foi realizada uma reorganização dos serviços¹¹⁷, aglutinando as competências de diversas unidades orgânicas, tornando, desta forma, a organização mais piramidal na sua gestão de topo. Foram extintas a Superintendência dos Serviços da Armada, a Intendência do Arsenal, a Intendência dos Serviços Técnicos e a Intendência do Pessoal, tendo ficado os respetivos serviços concentrados em novas estruturas, de número mais reduzido e algumas de nível de direcção inferior.

Em 1928 foi realizada a fusão das competências do Comando Geral da Armada com as do Chefe do Estado-Maior Naval, passando este último a assumir o comando e a administração militar da Armada¹¹⁸. Foi igualmente revista a constituição do Conselho General da Armada, passando a ter como membros: o Ministro da Marinha, na qualidade de presidente; o Chefe do Estado Maior Naval; o Director Geral da Marinha; o Superintendente dos Ser-

¹¹⁷ Decreto de nº 13640 de 20 de maio de 1927 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 103, 1ª Série, pp 788-789. *Dá nova organização a vários serviços do Ministério da Marinha.*

viços da Armada; o Superintendente do Arsenal da Marinha; e um secretário sem direito a voto.

Em 1928, foram definidos os princípios orientadores da investigação hidrográfica nos territórios ultramarinos. Estava identificada a deficiência de cobertura das cartas de navegação das costas de Cabo Verde, Angola, Moçambique e Timor, havendo que tomar medidas que, acima de tudo, fomentassem a economia e contribuíssem para a segurança da navegação. Neste último objetivo, o preâmbulo do Decreto nº 15522 foi muito claro e curioso:

“...para que à navegação sejam fornecidas cartas suficientemente exatas e minuciosas para que a duração das viagens possa ser reduzida ao mínimo e as possibilidades de perdas de navios sejam limitadas às causadas por incompetência de quem os dirige.”¹¹⁹

Em 1930 foi decidido simplificar e reduzir alguns órgãos da administração central da Marinha. Foram mantidas as duas grandes divisões do Ministério da Marinha: Comando Geral da Armada e Direcção Geral da Marinha¹²⁰. Foi igualmente atualizada a constituição do Conselho General da Armada, que passou a ter como membros: o Ministro da Marinha, na qualidade de presidente, o Comandante Geral da Armada, o Chefe do Estado-Maior Naval, o Director Geral da Marinha, o Inspector da Marinha, o Intendente do Arsenal da Marinha e um secretário, sem direito a voto (figura 38).

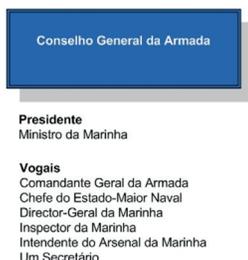


Figura 38 - Constituição do Conselho General da Armada em 1930

Em 1935 foi reorganizado o órgão de conselho superior do Ministro da Marinha¹²¹. Este órgão passou a designar-se por Conselho Superior da Armada, e integrou os seguintes membros: o Ministro da Marinha, na qualidade de presidente, o Major General da Armada, o Inspector da Marinha, o Chefe

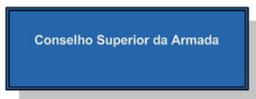
¹¹⁸ Decreto nº 15555 de 7 de junho de 1928 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 129, 1ª Série, pp 1331-1332. *Extingue o Comando Geral da Armada, passando essas funções a ser exercidas pelo chefe do estado-maior naval – Restabelece a Superintendência dos Serviços da Armada – Dá uma nova composição ao Conselho General da Armada.*

¹¹⁹ Decreto nº 15522 de 29 de maio de 1928 do Ministério das Colónias. *Autoriza o Governo a criar missões hidrográficas para o levantamento das costas das colónias de Cabo Verde, Angola, Moçambique e Timor.*

¹²⁰ Decreto nº 18218 de 16 de abril de 1930 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 88, 1ª Série, pp 691-693. *Introduz alterações a vários artigos do regulamento orgânico do Ministério da Marinha.*

¹²¹ Lei nº 1921 de 30 de maio de 1935 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 123, 1ª Série, pp 794-795. *Promulga a reorganização do Conselho Superior da Armada.*

do Estado-Maior Naval, o Superintendente da Armada, o Superintendente da Instrução, o Intendente do Arsenal, o Comodoro comandante das forças navais da metrópole e o Sub-Chefe do Estado-Maior Naval, cujo voto seria apenas consultivo e serviria de secretário (figura 39).



Presidente
Ministro da Marinha
Vogais
Major General da Armada
Inspector da Marinha
Chefe do Estado-Maior Naval
Superintendente da Armada
Superintendente da Instrução
Intendente do Arsenal
Comodoro comandante das forças navais da metrópole
Sub-Chefe do Estado Maior Naval (Secretário sem voto)

Figura 39 - Constituição do Conselho Geral da Armada em maio de 1935

Nesse mesmo ano, foi confirmada a sistematização de 1924 da organização da Marinha nas duas vertentes ligadas à ação militar e não militar, sendo os seus serviços distribuídos pelo ramo naval (Armada) e pelo ramo marítimo (autoridade marítima, fomento marítimo, assinalamento marítimo, socorros a naufragos, etc.)¹²². O principal responsável pelo ramo naval continuou a ser o Major General da Armada. A direção do ramo marítimo (marinha mercante e de pescas, de hidrografia, navegação e meteorologia náutica, de faróis e de construções civis) foi conferida ao Director-Geral da Marinha. Ambos dependiam e despachavam diretamente com o Ministro (figura 40).

Nesta reestruturação, a composição do Conselho Superior da Armada foi novamente alterada, voltando a incluir o Director Geral da Marinha como vogal. Todavia, atendendo ao âmbito funcional do Conselho Superior da Armada, restrito aos assuntos militares navais, em 1936¹²³ foi declarada, pela Assembleia Nacional, como inconstitucional a inclusão do Director-Geral da Marinha como seu membro. Esta deliberação levou, em 1937, à alteração formal da constituição deste órgão¹²⁴ (figura 41). Este facto é um exemplo objetivo e formal de que a Marinha tinha dois âmbitos de competências distintos (militar e não militar) e de administração separada.

¹²² Decreto nº 26148 de 14 de dezembro de 1935 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 291, 1ª Série, pp 1886-1892. *Substitui o decreto nº 26120, que reorganiza a administração central da marinha.*

¹²³ Declaração da Assembleia Nacional de 10 de fevereiro de 1936, Diário do Governo nº 33, 1ª Série. *Declaração de ter a Assembleia Nacional resolvido ser inconstitucional a disposição do artigo nº 8 do decreto nº 26148, que promulga a nova organização do Ministério da Marinha, na parte em que incluiu no Conselho Superior da Armada o diretor geral da marinha.*

¹²⁴ Decreto nº 27876 de 20 de julho de 1937 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 167, 1ª Série, pp 699-700. *Altera algumas disposições do decreto nº 26148, que promulga a organização do Ministério.*

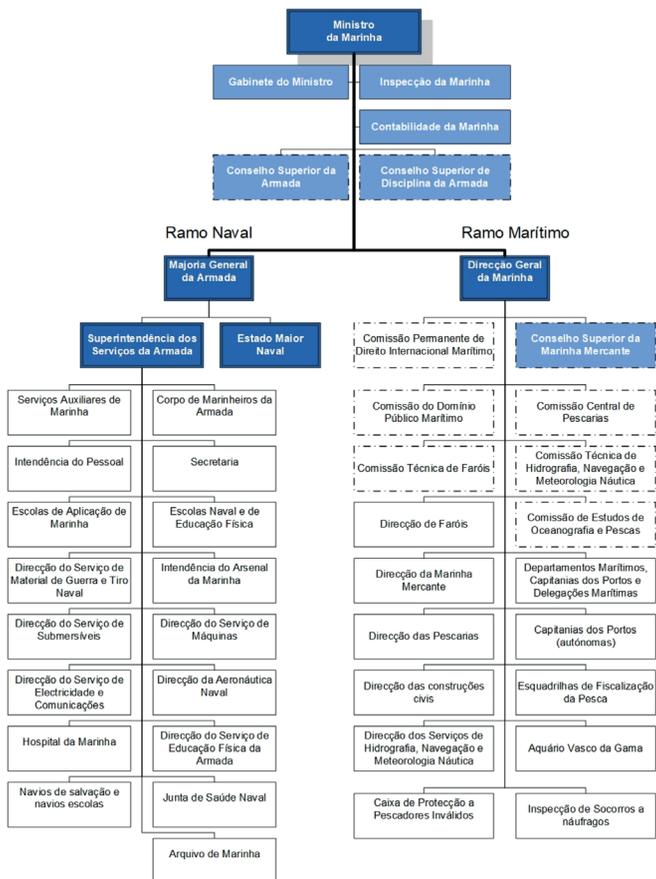


Figura 40 - Organização superior da Marinha em 1935



Presidente

Ministro da Marinha

Vogais

Major General da Armada

Inspector da Marinha

Chefe do Estado-Maior Naval

Superintendente dos Serviços da Armada

Director Geral da Marinha

Intendente do Arsenal

Of. General ou Comodoro comandante das forças navais da metrópole

Sub-Chefe do Estado Maior Naval (Secretário sem voto)

Figura 41 - Constituição do Conselho Geral da Armada em dezembro de 1935

Ainda em 1962 foi atualizada a composição do Conselho Superior da Armada¹²⁵ (figura 42). As remodelações orgânicas da Marinha, realizadas desde a década de trinta, tinham extinguido ou alterado a designação de vários

cargos de topo, tornando-se necessário atualizar este Conselho em conformidade. No entanto, para além das necessárias correções, voltou a ser designado como vogal efetivo o Director-Geral da Marinha. Recorde-se que em 1936 a sua inclusão tinha sido declarada inconstitucional e a Constituição em vigor em 1962 ainda era a mesma. Todavia, não dispondo de elementos objetivos sobre esta alteração em particular, considera-se que o estado de necessidade e o pragmatismo de ação se sobrepuseram à Lei Fundamental. Tinha-se iniciado a guerra no ultramar e, em nome da defesa nacional, seria necessário que a autoridade marítima estivesse em perfeita sintonia e participasse nas decisões de topo da Marinha, no que à ação da Armada se referia. Assim, o Conselho Superior da Armada passou a ser constituído pelo Ministro da Marinha, na qualidade de presidente, Chefe do Estado-Maior da Armada, Subchefe do Estado-Maior da Armada, Director-Geral da Marinha, Director do Instituto Superior Naval de Guerra, Comandante Naval do Continente, Comandante da Base Naval de Lisboa e Subchefe Adjunto do Estado-Maior da Armada.

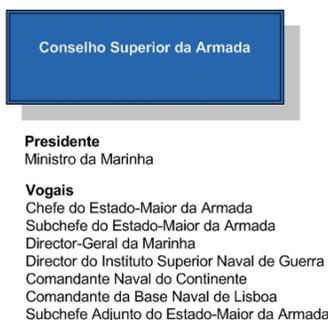


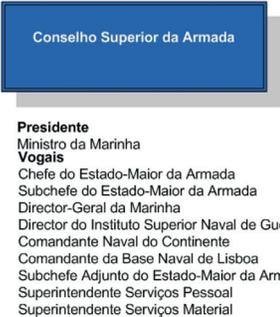
Figura 42 - Constituição do Conselho Superior da Armada 1962

Em 1968, foi realizada uma remodelação no ramo naval do Ministério da Marinha, tendo o cargo de Superintendente dos Serviços da Armada sido substituído pelos cargos de Superintendente dos Serviços do Pessoal e Superintendente dos Serviços do Material. Os contra-almirantes responsáveis por estes cargos passaram a integrar o Conselho Superior da Armada¹²⁶ (figura 43).

Em 1969 foi atualizada a estrutura orgânica da Direcção-Geral da Marinha, que passou a designar-se por Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo. Esta Direcção-geral compreendia uma secretaria central, um ga-

¹²⁵ Decreto-Lei nº 44653 de 29 de outubro de 1962 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 249, 1ª Série, pp 1418. *Corrige a composição do Conselho Superior da Armada, criado pela Lei nº 1921.*

¹²⁶ Decreto nº 48689 de 16 de novembro de 1968 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 270, 1ª Série, pp 1683-1686. *Cria no ramo naval do Ministério os cargos de superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada e de superintendente dos Serviços do Material da Armada e extingue o cargo de superintendente dos Serviços da Armada - Regula o exercício das referidas funções e insere disposições destinadas a introduzir algumas alterações na orgânica da administração central da Marinha.*



Conselho Superior da Armada

Presidente

Ministro da Marinha

Vogais

Chefe do Estado-Maior da Armada

Subchefe do Estado-Maior da Armada

Director-Geral da Marinha

Director do Instituto Superior Naval de Guerra

Comandante Naval do Continente

Comandante da Base Naval de Lisboa

Subchefe Adjunto do Estado-Maior da Armada

Superintendente Serviços Pessoal

Superintendente Serviços Material

Figura 43 - Composição do Conselho Superior da Armada em 1968

binete de estudos, a Direcção da Marinha Mercante, a Direcção das Pescas e do Domínio Marítimo, a Direcção de Faróis, o Instituto de Socorros a Náufragos, a Intendência das Capitánias, os Departamentos Marítimos, as Capitánias dos Portos, as Delegações Marítimas, os Tribunais Marítimos, a Polícia Marítima, o Instituto de Biologia Marítima, a Escola Náutica, a Escola de Mestrança e Marinhagem, a Escola de Faroleiros, a Comissão do Domínio Público Marítimo, a Comissão Nacional contra a Poluição do Mar, a Comissão Nacional para os Navios Nucleares e a Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos¹²⁷ (figura 44). O comandante da Polícia Marítima do Porto de Lisboa exercia cumulativamente, as funções de comandante do Corpo da Polícia Marítima, na dependência direta do Intendente das Capitánias. Esta alteração sistematizou o que já constituía a estrutura de unidades orgánicas responsáveis pela ação não militar da Marinha e atualizou a sua designação focando-se na essência deste tipo de ação: o fomento económico marítimo.

Em 1972, na sequência de diversos ajustamentos organizacionais, foram especificamente identificados os organismos e entidades dependentes do Ministro da Marinha. Nesta data, a Marinha estava organizada em 4 ramos, contando ainda com diversos organismos de natureza cultural e fabril¹²⁸. Os 4 ramos em causa eram o ramo naval, com uma série de organismos e entidades correspondentes essencialmente aos assuntos militares da Marinha (Armada), o ramo de investigação do mar, assegurado pelo Instituto Hidrográfico, o ramo da administração financeira com diversos organismos de administração financeira da Marinha e o ramo do fomento marítimo que incluía a *Direcção Geral dos Serviços de Fomento Marítimo*, a Junta Nacional da Marinha Mercante, a Junta Nacional do Fomento das Pescas e a Comissão

¹²⁷ Decreto-Lei nº 49078 de 25 de junho de 1969 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 147, 1ª Série, pp 744-748. *Atualiza a estrutura orgânica da Direcção-Geral da Marinha, que passa a designar-se Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (D.G.S.F.M.).*

¹²⁸ Decreto nº 06/72 de 5 de janeiro de 1972 do Ministério da Marinha, Diário do Governo nº 3, 1ª Série, pp 33-34. *Especifica todas as entidades e organismos diretamente dependentes do Ministro da Marinha e os que, conjuntamente, podem prestar apoio a outras entidades.*

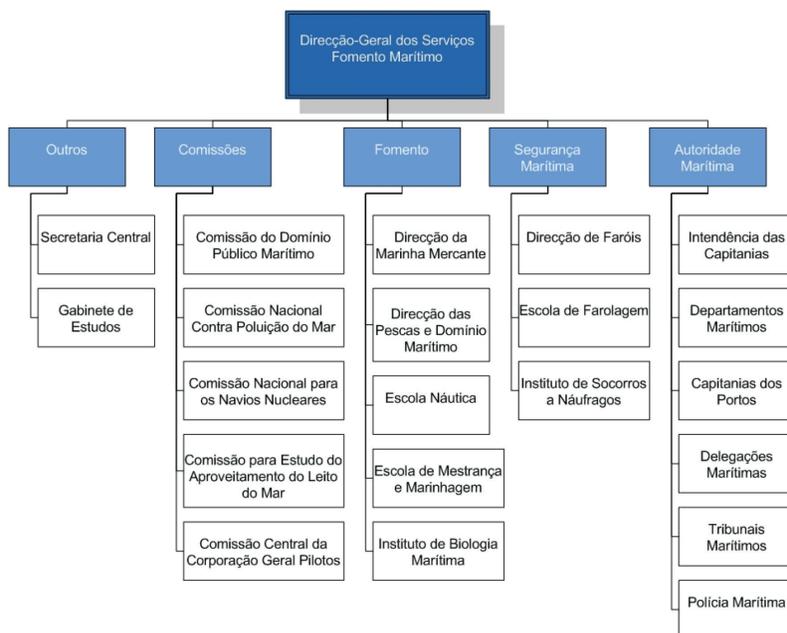


Figura 44 - Organização da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo em 1969

Consultiva das Pescas. A figura 45 mostra todas as unidades e entidades que dependiam diretamente do Ministro da Marinha. Estava prevista a possibilidade de delegação no Chefe do Gabinete do Ministro o despacho com os organismos de natureza cultural. O Estado-Maior da Armada funcionava, simultaneamente, como Estado-Maior central do Ministro e como Estado-Maior do Vice-almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Na sequência da mudança de regime político verificada em abril de 1974, foram destituídos das suas funções o Presidente da República e o Governo, dissolvida a Assembleia Nacional e o Conselho de Estado¹²⁹, passando estas responsabilidades para Junta de Salvação Nacional¹³⁰.

Em 14 de maio de 1974, pela Lei nº3/74 foram definidos os órgãos de soberania transitórios, até que o processo democrático fosse estabelecido na sua plenitude¹³¹. Os órgãos estabelecidos foram a Assembleia Constituinte,

¹²⁹ Lei nº 1/74 de 25 de Abril de 1974 da Junta de Salvação Nacional, Diário do Governo nº 97, 1ª Série, Suplemento. *Destitui das suas funções o Presidente da República e o atual Governo e dissolve a Assembleia Nacional e o Conselho de Estado – Determina que todos os poderes atribuídos aos referidos órgãos passem a ser exercidos pela Junta de Salvação Nacional.*

¹³⁰ Junta de Salvação Nacional, órgão criado pelo MFA (Movimento das Forças Armadas) para a chefia de topo do processo revolucionário. Era constituído por sete militares, três do Exército, dois da Marinha e dois da Força Aérea. Esta Junta governou o país até à criação de um Governo provisório.

¹³¹ Lei nº 2/74 de 14 de maio de 1974 da Junta de Salvação Nacional, Diário do Governo nº 112, 1ª Série, pp 617-620. *Define a estrutura constitucional transitória que regerá a organização política do País até à entrada em vigor da nova Constituição Política da República Portuguesa.*

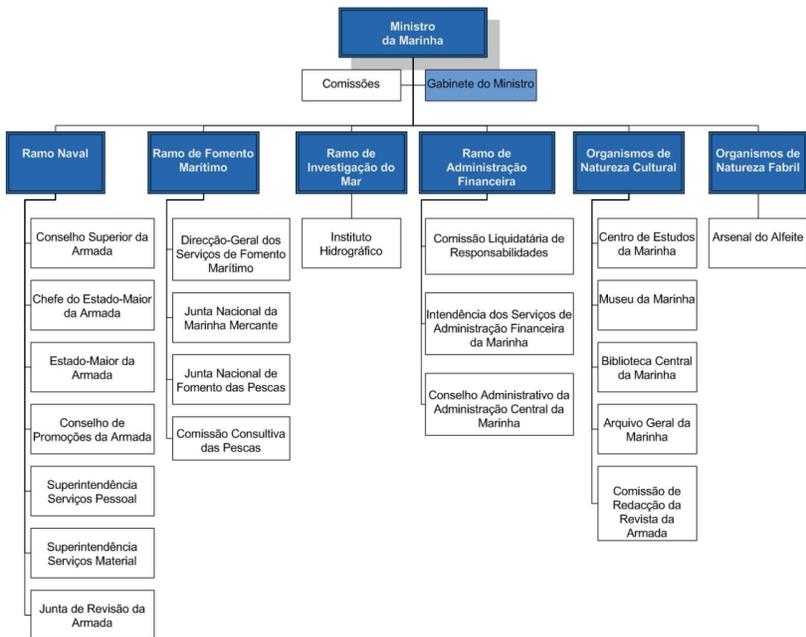


Figura 45 - Organização superior da Marinha em 1972

o Presidente da República, a Junta de Salvação Nacional, o Conselho de Estado, o Governo Provisório e os tribunais (figura 46).

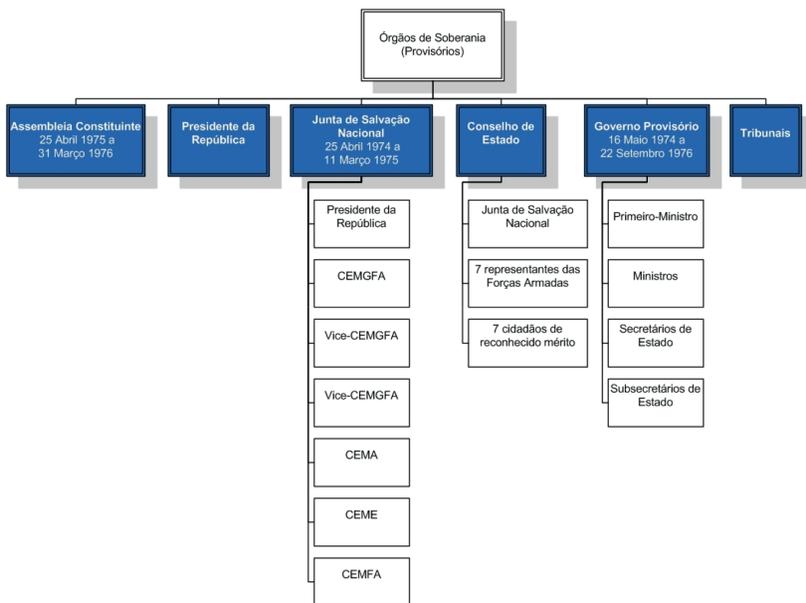


Figura 46 - Órgãos de soberania provisórios estabelecidos após o 25 de abril de 1974

Os membros da Junta de Salvação Nacional (figura 47) definiram entre si a ocupação dos cargos de Presidente da República, Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, Vice-Chefes do Estado-Maior-General das Forças Armadas, e Chefes do Estado-Maior da Armada, Exército e Força Aérea.



Figura 47 - Os membros da Junta de Salvação Nacional¹³²

Na mesma lei foi determinado que as Forças Armadas funcionariam de modo independente do Governo Provisório e deixaram de existir ministérios militares, passando os Chefes de Estado-Maior dos ramos a desempenhar as funções dos anteriores ministros.

“Forças Armadas

- 1. A estrutura das forças armadas é totalmente independente da estrutura do Governo Provisório.*
- 2. A ligação entre as forças armadas e o Governo Provisório é feita através do Ministro da Defesa Nacional*

Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas

O Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas tem categoria idêntica à do Primeiro-Ministro, sucedendo-lhe imediatamente na hierarquia da função pública.

Chefes dos estados-maiores dos três ramos das forças armadas

Os chefes dos estados-maiores dos três ramos das forças armadas desempenharão todas as funções que correspondiam, até 25 de Abril de 1974, às dos Ministros das pastas militares, com exceção das de natureza exclusivamente civil, que transitarão para o Governo Provisório.”¹³³

¹³² Vida Mundial nº 1821, 3 de maio de 1974, pp. 24. Os membros da Junta de Salvação Nacional: capitão-de-fragata Rosa Coutinho, capitão-de-mar-e-guerra Pinheiro de Azevedo, General Costa Gomes, General Spínola, Brigadeiro Silvério Marques e coronel Galvão de Melo (General Diogo Neto ausente da foto).

¹³³ Lei nº 2/74 de 14 de maio de 1974 da Junta de Salvação Nacional, Diário do Governo nº 112, 1ª Série, pp 617-620. *Define a estrutura constitucional transitória que regerá a organização política do País até à entrada em vigor da nova Constituição Política da República Portuguesa.*

Na sequência do golpe de Estado de 25 de abril de 1974, o ministro da Marinha foi detido, tendo decidido de imediato cessar a sua carreira e passar à reserva. O Contra-almirante¹³⁴ Pereira Crespo seria o último Ministro da Marinha. Para além de ter exercido o ministério durante seis anos, ao longo da sua carreira tinha desempenhado funções durante 15 anos no âmbito da hidrografia e 9 anos no Estado-Maior da Armada. Da sua ação resultaram importantes inovações e alterações organizacionais e doutrinárias na Marinha, que contribuíram de forma significativa para a ação militar naval na 2ª Guerra de África¹³⁵.

Após a Revolução de Abril, o cargo de Chefe de Estado-Maior da Armada foi assumido pelo Almirante Pinheiro de Azevedo, membro da Junta de Salvação Nacional.

Posteriormente, a Junta de Salvação Nacional elegeu o General Spínola Presidente da República, foi definido o programa do Governo Provisório, a sua orgânica¹³⁶ e constituição.

Atendendo à governação separada dos assuntos militares, o Governo Provisório não tinha qualquer pasta ministerial dos ramos militares. Ao Ministério da Defesa Nacional competia, como até aqui, assegurar a ligação entre o Governo e as Forças Armadas. No que interessava à Marinha, foi criada, no Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, a Secretaria de Estado da Marinha Mercante. Esta foi a primeira medida estrutural tomada no sentido de separar a gestão de assuntos militares dos assuntos com natureza essencialmente civil. A Marinha começou, progressivamente, a ser confundida com a Armada, e vista exclusivamente como um ramo das forças armadas, não tendo sido considerada a sua especificidade, experiência e competência multissecular de gestão conjunta de assuntos militares e não-militares relacionados com o Mar.

Em 5 de junho de 1974 foi criada a Secretaria de Estado das Pescas, na dependência do Ministério da Coordenação Económica, tendo sido consideradas extintas todas as organizações estatais às quais estavam atribuídas funções e competências semelhantes¹³⁷. Desta forma, o ramo do fomento marítimo da Marinha, que tinha como órgão máximo a Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, deixou de ter competências nas matérias relativas à administração, planeamento e investigação das pescas, mantendo apenas a sua fiscalização.

¹³⁴ Neste período o posto de Contra-almirante era o segundo de oficial general, sendo atualmente equivalente ao posto de Vice-almirante.

¹³⁵ Considera-se que a 1ª Guerra de África ocorreu entre os finais do século XIX e o início do século XX, resultante dos confrontos entre as forças portuguesas e a população nativa de vários territórios ultramarinos durante o processo de imposição da soberania nacional nesses territórios, principalmente na Guiné e em Moçambique.

¹³⁶ Decreto-Lei nº 203/74 de 15 de maio de 1974 da Junta de Salvação Nacional, Diário do Governo nº 113, 1ª Série, pp 623-627. *Define o programa do Governo Provisório e estabelece a respectiva orgânica.*

¹³⁷ Decreto-Lei nº 240/74 de 5 de junho de 1974 do Ministério da Coordenação Económica, Diário do Governo nº 131, 1ª Série, pp 687-688. *Cria, no Ministério da Coordenação Económica, a Secretaria de Estado das Pescas.*

Em 15 de junho de 1974 foram transferidos os órgãos e competências que a Marinha detinha, no âmbito da Marinha Mercante, para a Secretaria de Estado da Marinha Mercante¹³⁸. O decreto-lei referente a este processo continha algumas ambiguidades e contradições, próprias do processo de político da época. A transferência foi efetivada invocando os méritos da Marinha Mercante, enquanto fonte geradora de riqueza, e alegando que a estruturação de qualquer organização se deve subordinar mais aos fins a alcançar que aos meios que utiliza. Todavia, paradoxalmente, esta Secretaria de Estado era tutelada pelo Ministério do Equipamento Social (meios) e Ambiente, e não pelo Ministério da Coordenação Económica (fins). Para além do fomento marítimo da Marinha Mercante, esta Secretaria de Estado assumiu igualmente responsabilidades no âmbito da segurança da navegação. As capitânias dos portos eram unidades fundamentais no âmbito destas últimas competências e tudo indicava um desejo de as integrar nesta nova estrutura do Estado. Contudo, tal não foi realizado, por aparente dificuldades técnicas e políticas.

“Considerando que na fiscalização da segurança da navegação não podem deixar de participar as capitânias dos portos e as suas delegações marítimas; Considerando que todas as outras funções exercidas por estas entidades não cabem no âmbito da Secretaria de Estado da Marinha Mercante e tem de continuar a ser assegurado o seu exercício; Considerando a dificuldade de estruturar, de imediato, as capitânias dos portos como órgãos desta Secretaria de Estado:

Deverá ser mantida a competência das capitânias dos portos e suas delegações marítimas para a realização da fiscalização da segurança da navegação, iniciando-se, desde já, o estudo da sua reestruturação no sentido da separação de funções.

Será, então, facultado o acesso aos profissionais oriundos da marinha mercante a capitão de porto e demais quadros.”¹³⁹

Considerando que a governação civil do país se devia fazer de forma independente da estrutura das Forças Armadas, foi definido, em 1 de julho de 1974 que o exercício de funções legislativas sobre matérias militares era do Conselho de Chefes de Estados-Maiores das Forças Armadas¹⁴⁰. Este Conselho era constituído pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e pelos Chefes de Estado-Maior dos três ramos militares.

¹³⁸ Decreto-Lei nº 256/74 de 15 de junho de 1974, Diário da República nº 138, 1ª Série, pp 715-716. Determina que a Junta Nacional da Marinha Mercante e o Fundo de Renovação da Marinha Mercante passem a depender da Secretaria de Estado da Marinha Mercante.

¹³⁹ Extrato do preâmbulo do Decreto-Lei nº 256/74 de 15 de junho de 1974.

¹⁴⁰ Lei nº 4/74 de 1 de julho de 1974 da Presidência da República, Diário do Governo nº 151, 1ª Série, pp 769-770. *Determina que sejam da competência do Conselho dos Chefes de Estado-Maior das Forças Armadas o exercício de funções legislativas sobre matérias que respeitem à estrutura e organização das forças armadas, bem como a assuntos internos das mesmas, ou que tenham como únicos destinatários militares ou civis integrados na organização militar.*

Em 18 de setembro de 1974 foi definida uma nova orgânica da Marinha¹⁴¹, muito sucinta, que quebrou o tradicional enquadramento das unidades em ramos específicos, limitando-se a enumerar as unidades constituintes, a criar a Superintendência dos Serviços Financeiros e a definir as competências do Chefe do Estado-Maior da Armada. Nesta lei foram claramente identificadas as unidades orgânicas que, no seu conjunto, constituíam a Armada, mantendo a sua distinção relativamente ao conceito de Marinha.

"1. A Marinha compreende:

- a) Os comandos, forças e unidades da Armada;*
- b) O Estado-Maior da Armada;*
- c) A Superintendência dos Serviços do Pessoal;*
- d) A Superintendência dos Serviços do Material;*
- e) A Superintendência dos Serviços Financeiros;*
- f) O Conselho Superior da Armada;*
- g) O Conselho Superior de Disciplina da Armada;*
- h) O Conselho de Promoções da Armada;*
- i) O Conselho Técnico Naval;*
- j) O Instituto Superior Naval de Guerra;*
- k) O Arsenal do Alfeite;*
- l) O Centro de Comunicações da Armada;*
- m) A Junta de Revisão da Armada;*
- n) O Instituto Hidrográfico;*
- o) A Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo;*
- p) O Museu de Marinha;*
- q) O Aquário Vasco da Gama;*
- r) O Centro de Estudos de Marinha;*
- s) A Biblioteca Central da Marinha;*
- t) O Arquivo Geral da Marinha;*
- u) O Gabinete de Heráldica Naval;*
- v) A Comissão de Direito Marítimo Internacional;*
- x) A Comissão Liquidatária de Responsabilidades;*
- y) A Comissão Consultiva de Estatística;*
- z) A Comissão de Redacção da Revista da Armada.*

2. O conjunto dos organismos indicados nas alíneas a) a m) do número anterior constitui a Armada nacional."

A partir desta data o responsável pela administração superior da Marinha passou a ter uma designação de cargo que não correspondia, na verdade, às funções que exercia. Tendo desaparecido a figura do Ministro da Marinha, que geria distintamente a Armada, através do Chefe do Estado-Maior da Armada, e o fomento marítimo, através do Diretor-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, passou o primeiro a gerir a Marinha, sob uma designação funcional demasiado restrita face às suas competências. A solução encontrada foi a atribuição do despacho dos assuntos da Armada ao Vice-Chefe

¹⁴¹ Decreto-Lei nº 464/74 de 18 de setembro de 1974 do Conselho dos Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas, Diário do Governo nº 218, 1ª Série, pp 1104. *Fixa a composição da Marinha e define a competência do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA).*

do Estado-Maior da Armada e dos restantes assuntos a um contra-almirante adjunto do Chefe do Estado-Maior da Armada. A Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo já tinha deixado de ter competências nos assuntos da pesca e do comércio marítimo, pelo que se pode considerar que o seu âmbito se limitava à autoridade marítima, ao assinalamento marítimo e aos socorros a náufragos. A figura 48 mostra a organização da Marinha em setembro de 1974, com todas as unidades dependentes diretamente do Chefe do Estado-Maior da Armada.

A partir desta data o responsável pela administração superior da Marinha passou a ter uma designação de cargo que não correspondia, na verdade, às funções que exercia. Tendo desaparecido a figura do Ministro da Marinha, que geria distintamente a Armada, através do Chefe do Estado-Maior da Armada, e o fomento marítimo, através do Diretor-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, passou o primeiro a gerir a Marinha, sob uma designação funcional demasiado restrita face às suas competências. A solução encontrada foi a atribuição do despacho dos assuntos da Armada ao Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e dos restantes assuntos a um contra-almirante adjunto do Chefe do Estado-Maior da Armada. A Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo já tinha deixado de ter competências nos assuntos da pesca e do comércio marítimo, pelo que se pode considerar que o seu âmbito se limitava à autoridade marítima, ao assinalamento marítimo e aos socorros a náufragos. A figura 48 mostra a organização da Marinha em setembro de 1974, com todas as unidades dependentes diretamente do Chefe do Estado-Maior da Armada.

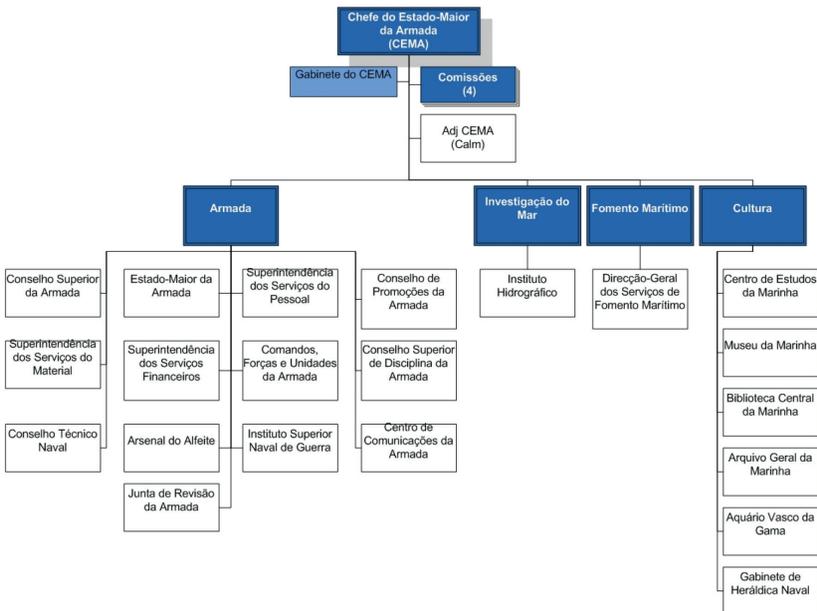


Figura 48 - Organização Superior da Marinha em 1974

Em 1976 foi atualizada a composição do Conselho Superior da Armada e definida a sua competência¹⁴² (figura 49). Foi determinado que o âmbito deste Conselho se estendia à Marinha, aconselhando o Chefe do Estado-Maior da Armada relativamente a problemas e decisões importantes a tomar. A clarificação do âmbito deste órgão deveria ter sido acompanhada da atualização da sua designação. Mais uma vez se manteve uma designação histórica, desfasada da realidade, em detrimento da verdadeira e correspondente competência – Conselho Superior da Marinha.

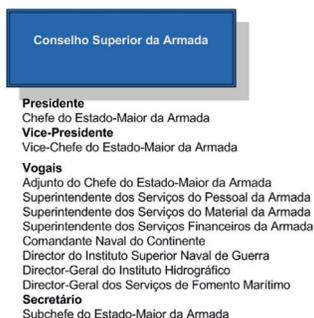


Figura 49 - Constituição do Conselho Superior da Armada em 1976

Ainda em 1976 foi modificada a estrutura dos comandos territoriais da Armada instalados em terra, responsáveis pelas operações navais e defesa marítima do território nacional¹⁴³. Para as áreas oceânicas, foram criados dois comandos navais (Continente e Açores), sob chefia de oficiais gerais. Para as águas costeiras, foram dadas competências a comandos de zona marítima, dirigidos por capitães-de-mar-e-guerra. Para as zonas portuárias, foram definidos comandos de defesa marítima de portos, cujas competências eram exercidas, por inerência e cumulativamente, pelos capitães dos portos.

Em 1984 foi criado o Sistema de Autoridade Marítima¹⁴⁴, que ficou na direta dependência do Chefe do Estado-Maior da Armada, e que, de alguma forma, estancou a intenção inicial, pós alteração de regime político de 1974, de transferir parte dos assuntos da autoridade marítima, para a tutela da Secretaria de Estado da Marinha Mercante (entretanto extinta em 1980).

¹⁴² Portaria nº 405/76 de 7 de julho de 1976 do Conselho da Revolução – Estado-Maior da Armada, Diário da República nº 157, 1ª Série, pp 1487-1488. *Atualiza a composição do Conselho Superior da Armada e define a sua competência.*

¹⁴³ Decreto-Lei nº 717/76 de 9 de outubro de 1976 do Conselho da Revolução, Diário da República nº 237, 1ª Série, pp 2284-2285. *Modifica a estrutura dos comandos territoriais da Armada estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 478/5, de 26 de julho de 1967.*

¹⁴⁴ Decreto-Lei nº 300/84 de 7 de setembro de 1984 da Presidência do Conselho de Ministros e Ministérios da Defesa Nacional, dos Negócios Estrangeiros, das Finanças e do Plano, da Saúde, da Agricultura, Florestas e Alimentação, da Indústria e Energia, do Comércio e Turismo, da Cultura, da Qualidade de Vida e do Mar, Diário da República nº 208, 1ª Série, pp 2766-2770. *Define a orgânica do sistema da autoridade marítima.*

“Na estrutura do antigo Ministério da Marinha, organizado por ramos, o ramo de fomento marítimo, concitando como atribuições os assuntos relativos às marinhas de comércio, de pescas e de recreio, às pescas, faróis, socorros a náufragos e domínio marítimo, tinha no Decreto-Lei n.º 49978, de 25 de Junho de 1969, a expressão mais significativa da disciplina que o orientava.

*As profundas modificações orgânicas operadas após 25 de Abril de 1974, em particular as que concretizaram, a título transitório, a **separação institucional** das Forças Armadas relativamente ao Governo, determinaram, entre outros, que **os assuntos de marinha mercante e das pescas passassem a ser tratados por departamentos governamentais criados para o efeito**, afectando assim o antes citado decreto-lei nos aspetos inovados.*

Continuou, porém, a Marinha**, paralelamente aos assuntos de carácter militar naval que se relacionem ou digam respeito à defesa nacional do mar, **a tratar de questões cuja natureza reveste evidentes características de serviço público.

*Compreendem-se neste âmbito, como **mais importantes**, as que são exercidas através da **autoridade marítima**, expressão cujo conteúdo conceptual, dada a separação de poderes antes referida, **se apresenta hoje, passados 10 anos de experiência, como bastante mais clara.***

Semelhante prática permite fazer entender, assim, a autoridade marítima como o poder público a exercer nas áreas de jurisdição marítima, referido ao cumprimento das leis e regulamentos marítimos.”¹⁴⁵

Com a criação do Sistema de Autoridade Marítima, foi igualmente (re)criada a Direcção-Geral da Marinha, em substituição da anterior Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

Em dezembro de 1991, no documento de definição da orgânica do XII Governo Constitucional¹⁴⁶, foi determinado que o sistema de autoridade marítima passava a estar na dependência direta do Ministro da Defesa Nacional, podendo delegar esta competência no Chefe do Estado-Maior da Armada.

“1 - O Ministro da Defesa Nacional é coadjuvado no exercício das suas funções pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e pelo Secretário de Estado do Equipamento e Tecnologias de Defesa.

*2 - O sistema de autoridade marítima a que se refere o Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, **passa a depender diretamente do Ministro da Defesa Nacional**, que, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 24.º, **pode delegar no Chefe do Estado-Maior da Armada.**”¹⁴⁷*

A figura 50 apresenta um organograma que mostra a relação orgânica e funcional entre o Ministério da Defesa Nacional, a Marinha e o Sistema de Autoridade Marítima, de acordo com a interpretação conjugada dos De-

¹⁴⁵ Preâmbulo do Decreto-Lei 300/84.

¹⁴⁶ DDecreto-Lei nº 451/91 de 4 de dezembro de 1991 da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República nº 279, 1ª Série A, 1º Suplemento, pp 6372 (2) - 6372 (5). *Aprova a Lei Orgânica do XII Governo Constitucional.*

¹⁴⁷ Extrato do artº 7º do Decreto-Lei nº 451/91 sobre a orgânica do XII Governo Constitucional.

cretos-Lei nº 47/93 e 49/93. O Sistema da Autoridade Marítima surgiu como uma responsabilidade funcional do Ministro da Defesa Nacional, mas na sua constituição encontravam-se várias unidades que pertenciam organicamente à Marinha.

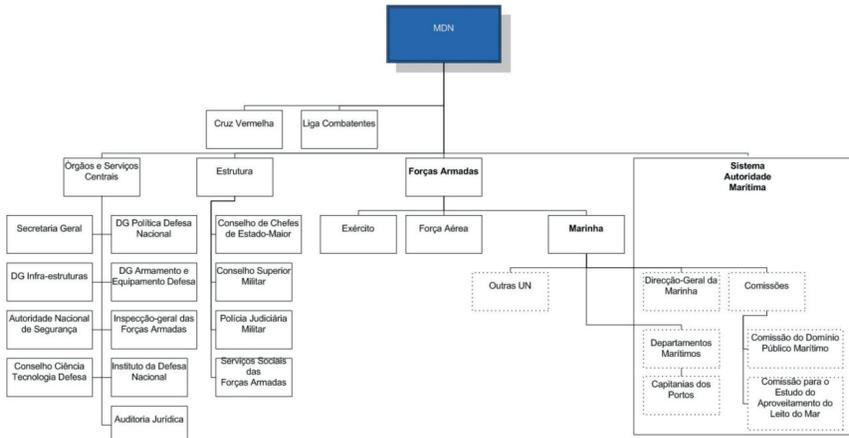


Figura 50 - Organograma da estrutura do Ministério da Defesa Nacional, Marinha e Sistema da Autoridade Marítima em 1993

Relativamente à organização da Marinha (figura 51), as Superintendências do Material, do Pessoal e Financeira, juntamente com o Instituto Hidrográfico e a Direcção de Análise e Métodos de Apoio à Gestão (DAMAG) foram classificados como órgão centrais de administração e direcção (OCAD). A DAMAG tinha

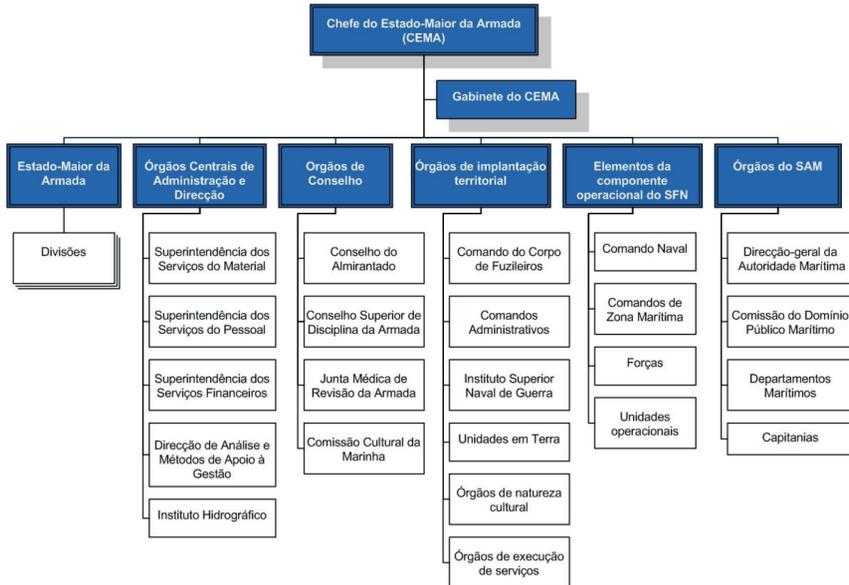


Figura 51 - Organização da Marinha em 1993

como principal missão assegurar o apoio técnico da Marinha em matéria de tecnologias da informação, análise ocupacional e métodos de organização do trabalho e investigação operacional. A sua criação permitiu que a Marinha desse resposta a uma série de problemas e aproveitasse oportunidades de desenvolvimento, decorrentes das novas tecnologias de informação.

Ainda decorrente da Lei Orgânica da Marinha de 1993, foi extinto o Conselho Superior da Armada e recriado, com funções análogas, o Conselho do Almirantado, como Conselho Superior da Marinha. Este Conselho passou a ter como membros: o Chefe do Estado-Maior da Armada, na qualidade de presidente, e todos os vice-almirantes no ativo em serviço nas Forças Armadas, servindo o Subchefe do Estado-Maior da Armada como secretário¹⁴⁸ (figura 52).

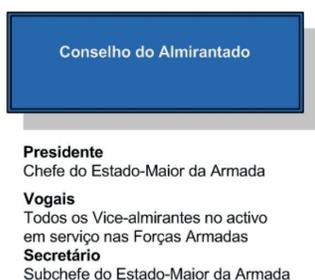


Figura 52 - Constituição do Conselho do Almirantado em 1993, regulamentado em 1994

Em 1994 foi criado o Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo, a funcionar no âmbito do Ministério da Defesa Nacional e dirigido pelo próprio Ministro. Este sistema tinha como principal órgão operacional o Serviço Nacional de Busca e Salvamento Marítimo, a funcionar no âmbito da Marinha. A lógica orgânica e funcional deste sistema era em tudo análoga à do Sistema da Autoridade Marítima de 1993. A figura 53 mostra a orgânica do Ministério da Defesa Nacional em 1994. A par dos três ramos das Forças Armadas e dos seus próprios órgãos e serviços, tinha na sua dependência o Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo e o Sistema de Autoridade Marítima. Estes dois sistemas tinham na sua constituição diversos órgãos e serviços que funcionavam no âmbito de vários organismos, nomeadamente da Marinha, da Força Aérea e do próprio Ministério da Defesa Nacional, contando ainda com a colaboração de organismos exteriores ao próprio Ministério, como eram, por exemplo, a GNR ou a PSP, enquadrados como estruturas auxiliares do Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo.

¹⁴⁸ Decreto Regulamentar nº 26/94 de 1 de setembro de 1994 do Ministério da Defesa Nacional, Diário da República nº 202, 1ª Série B, pp 5088-5089. *Estabelece as atribuições, organização e competências do Conselho do Almirantado.*

¹⁴⁹ Decreto-Lei nº 15/94 de 22 de janeiro de 1994 do Ministério da Defesa Nacional, Diário da República nº 18, 1ª Série A, pp 322-326. *Cria o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo.*

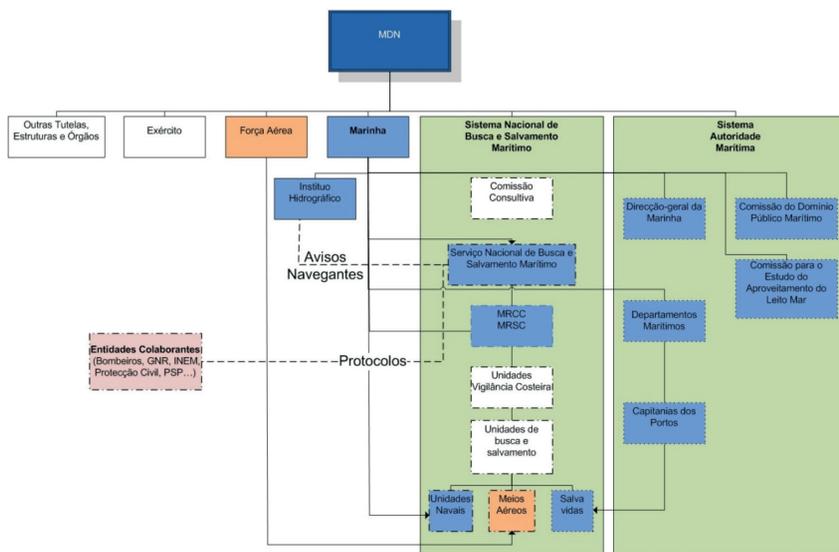


Figura 53 - Orgânica do Ministério da Defesa Nacional em 1994¹⁵⁰

Em 2002 foi decretada legislação clarificadora, estruturante e inovadora sobre o Sistema de Autoridade Marítima (SAM)¹⁵¹, sobre a Autoridade Marítima Nacional¹⁵² (criando a Direcção-Geral da Autoridade Marítima, em substituição da Direcção-Geral da Marinha) e sobre as contraordenações no espaço de jurisdição da autoridade marítima¹⁵³. Tendo o Sistema da Autoridade Marítima sido transformado num sistema transversal a vários ministérios, deixou de estar integrado no Ministério da Defesa Nacional. O funcionamento integrado do Sistema da Autoridade Marítima passou a depender das determinações de um Conselho Coordenador Nacional, presidido pelo Ministro da Defesa Nacional e tendo como membros os representantes dos vários Ministérios e organismos envolvidos no sistema¹⁵⁴. A figura 54 mostra um organograma com as relações orgânicas e funcionais do Sistema da Autoridade Marítima definido em 2002.

¹⁵⁰ MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre, centro coordenador de salvamento marítimo.
MRSC – Maritime Rescue Sub-Centre, subcentro coordenador de salvamento marítimo.

¹⁵¹ Decreto-Lei nº 43/2002 de 2 de março de 2002 do Ministério da Defesa Nacional, Diário da República nº 52, 1ª Série, pp 1750-1752. *Define a organização e atribuições do sistema da autoridade marítima e cria a autoridade marítima nacional.*

¹⁵² Decreto-Lei nº 44/2002 de 2 de março de 2002 do Ministério da Defesa Nacional, Diário da República nº 52, 1ª Série, pp 1752-1758. *Estabelece, no âmbito do sistema da autoridade marítima, as atribuições, a estrutura e a organização da autoridade marítima nacional e cria a Direcção-Geral da Autoridade Marítima.*

¹⁵³ Decreto-Lei nº 45/2002 de 2 de março de 2002 do Ministério da Defesa Nacional, Diário da República nº 52, 1ª Série, pp 1758-1761. *Estabelece o regime das contraordenações a aplicar nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional.*

¹⁵⁴ Apesar de estabelecido ao mais alto nível, este Conselho nunca terá reunido.

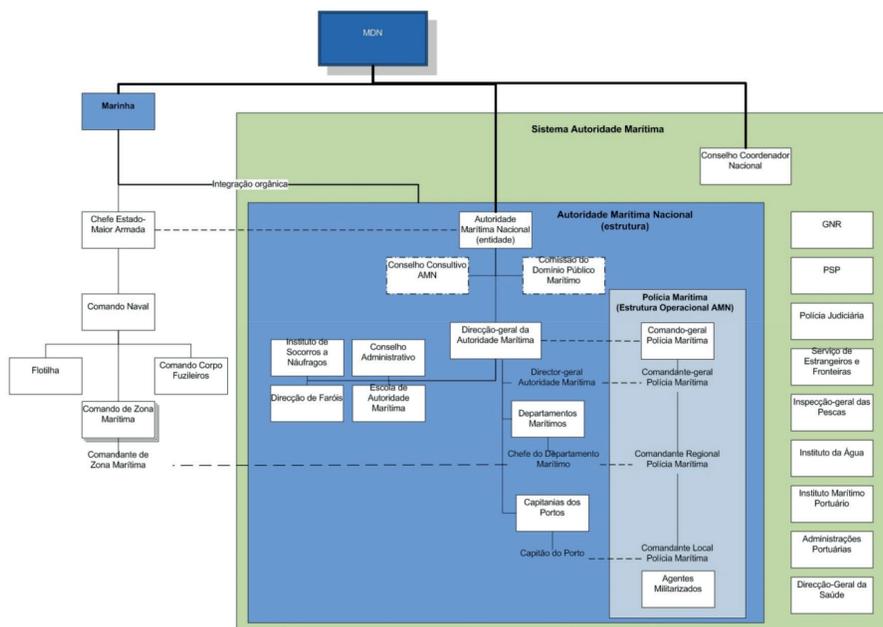


Figura 54 - Estrutura funcional e orgânica do Sistema da Autoridade Marítima em 2002

Chama-se a atenção do leitor que a evolução organizacional da Marinha manteve uma elevada dinâmica no início do século XXI, sendo que à data de escrita deste Caderno Naval, se rege pelo Decreto-Lei nº 185/2014, de 29 de dezembro.

5. Conclusões

Embora se possa considerar que Portugal tenha utilizado e operacionalizado uma componente marítimo-naval desde o surgimento da nacionalidade, esta era inicialmente muito básica e assente em meios e pessoal marítimo, pescadores e mercadores, recrutados e utilizados de acordo com a iminência das ameaças.

Os primeiros reis terão tido algumas galés especificamente ao seu serviço, ocupando-se em tempo de paz em serviços de transporte primariamente fluvial. Todavia, cedo se começaram a atribuir responsabilidades, cargos e funções a marítimos, dando-lhes proteções especiais pelo seu serviço específico.

A grande evolução na organização naval vai acontecer por decisão do rei D. Dinis através da contratação de Manuel Pessanha como almirante mor em 1317. A partir dessa data podemos considerar que Portugal passa a contar com uma estrutura de Marinha permanente. Ao contrário dos exércitos que se organizavam apenas para ações militares ou períodos específicos, a Marinha passava a ter atividades permanentes ao serviço do rei.

Três figuras dominaram a organização marítimo-naval até ao final do século XV. Os alcaides dos navios, enquanto responsáveis locais pelos homens do mar (pescadores e mercadores), os almirantes comuns e depois os almirantes-mores como principais responsáveis da ação naval e os capitães-mores do mar que assumiram as funções de caráter essencialmente operacional quando o cargo de almirante-mor, face à sua especificidade, recaiu em indivíduos sem habilitação ou vocação marítimo-naval. Esta organização, encabeçada pelo rei, defendia os seus interesses próprios.

Paralelamente, com o início dos descobrimentos e expansão no século XV, surge uma segunda Marinha, fundada e patrocinada pela Ordem de Cristo. Esta Marinha não teria uma estrutura hierarquizada como a real, baseando-se na organização de expedições às zonas a explorar e a estabelecer entrepostos comerciais. Com a morte do Infante D. Henrique em 1460, esta clara separação entre duas organizações marítimo-navais vai-se diluir e passar para o controlo total do rei.

A partir do início do século XVI, com a entrada dos navios nacionais no Oceano Índico, vai-se verificar uma transformação significativa da organização marítimo-naval. Os novos desafios operacionais, nomeadamente face às ameaças de pirataria aos navios da carreira da Índia e a necessidade de impor os interesses nacionais sobre terceiros, levou à criação de uma estrutura operacional naval baseada em Armadas, com o rei a assumir a gestão de topo da Marinha. Foi um período em que o retorno das atividades navais era muito relevante para a riqueza do rei e dos diversos intervenientes.

O necessário crescimento das atividades marítimo-navais do século XVI levaram a uma dispersão de funções de apoio por diversas organizações, levando a problemas de eficiência e até eficácia da Marinha.

No século XVII e principalmente no século XVIII os assuntos da Marinha passam a ser tratados ao nível de secretaria de estado (unidade orgânica equivalente aos Ministérios dos dias de hoje) e a estar associados aos territórios ultramarinos. É igualmente no século XVIII que vamos assistir à consolidação de uma Marinha militar com meios específicos (navios de linha dedicados à guarda da costa e ao combate naval), pessoal dedicado (Brigada de Infantaria de Marinha), criação de uniformes e definição dos diversos postos militares. Estas inovações vão ter consequências significativas ao nível da sua organização. Começando pelo estabelecimento de intendências lideradas por almirantes, vamos assistir no final do século XVIII à criação do Conselho do Almirantado como órgão coletivo de gestão da Marinha militar.

O primeiro quartel do século XX foi bastante conturbado ao nível político e militar. Deu-se a implantação da república em 1910 e ocorreu a primeira guerra mundial de 1914 a 1918.

Em termos políticos os assuntos da Marinha passam a ser tratados separadamente dos assuntos dos Territórios Ultramarinos, tendo o Ministério da Marinha sido criado em 1911.

Este período conturbado vai depois levar a uma organização da Marinha que se considera ter sido a mais eficiente, adequada e eficaz a todos os níveis. O Ministério da Marinha organizou-se em duas áreas: um ramo naval (Armada) e um ramo Marítimo (Direção-geral da Marinha). Este paradigma prevaleceu desde 1924 até 1972, cerca de 48 anos. Nesta data foram definidos 4 ramos e dois conjuntos de organismos. Muito provavelmente esta reorganização foi uma resposta ao grande crescimento da Marinha durante a Segunda Guerra de África (1963-1974), levando à necessidade de subdividir as grandes atividades para facilitar o seu controlo em tempo de guerra.

Com a extinção do Ministério da Marinha em 1974 e transferência dos assuntos da Marinha Mercante, de Recreio e Pescas para outros Ministérios vai-se verificar uma dispersão e conseqüente descoordenação dos assuntos do Mar. Os assuntos do fomento marítimo mais complicados de gerir e de complicada transferência para outras unidades orgânicas mantiveram-se na Direção Geral da Marinha (autoridade marítima, assinalamento marítimo, socorros a náufragos, etc). O Chefe do Estado-Maior da Armada passou, então, a fazer a gestão de topo dos diversos ramos da Marinha, passando a estar hierarquicamente na dependência do Ministro da Defesa Nacional.

Até ao final do século XX vamos assistir a diferentes esforços de reorganização do antigo ramo do fomento marítimo da Marinha, que irá dar corpo, em 2002, à Direção-geral da Autoridade Marítima, que apesar da sua designação inclui ou integra, além do sistema de autoridade marítima, o sistema de assinalamento marítimo nacional e o serviço de socorro a náufragos. Neste período vai-se verificar uma dispersão por vários organismos de competências no âmbito da autoridade marítima. No que se refere à Marinha, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada passou a ser igualmente a Autoridade Marítima Nacional, garantindo desta forma a coordenação da ação no mar com a Direção-geral da Autoridade Marítima.

Bibliografia

Martins, Adolfo, *A Arqueologia Naval Portuguesa (séculos XIII-XVI), uma aproximação ao seu estudo ibérico*, Lisboa, 2001.

Acenheiro, Cristóvão, *Collecção de inéditos de história portugueza. Chronicas dos senhores reis de Portugal*, 1535.

Brandão, Francisco, *Quinta parte da Monarquia Lusitana*, Lisboa, 1650.

Brandão, Francisco, *Sexta parte da Monarquia Lusitana*, Lisboa, 1672.

Castilho, Júlio, *A Ribeira de Lisboa – descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho*, Lisboa, 1893.

Couto, José, *História de la Marina Real Espanhola*, tomo I, 1849.

Freitas, Judite de, *O Estado em Portugal (séculos XII-XVI)*, 2011.

Gasco, António Coelho, *Conquista, antiguidade, e nobreza da mui insigne, e inclita cidade de Coimbra*, Lisboa, 1666, reimpresso em 1805.

Goodman, David, *Spanish Naval Power, 1589-1665*, [S.l.], Cambridge University Press, 1997.

Harris, Jonathan, «Eduard II, Andronicus II and Giles of Argenteim: A Neglected Episode in Anglo-Byzantine Relations». In: C. DENDRINOS et al, *Porphyrogenita. Essays on the History and Literature of Byzantium and the Latin East in Honour of Julian Chrysostomides*, 2003.

Menezes, José de Vasconcellos e, *Armadas Portuguesas – Os Marinheiros e o Almirantado – Elementos Para A História Da Marinha (Século XII – Século XVI)*, Lisboa, 1989.

Menezes, José, *Tercenas de Lisboa I*, Revista Municipal de Lisboa, nº 16, 1986.

Monteiro, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. 1, 2ª edição, Lisboa, 2009.

Mendonza, Salazar de. *Origen de las dignidades seglares de Castilla, y Leon*, 1657.

Ministério das Colónias, *Aires de Ornelas. Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, vol. III, 1936.

Oliveira, Eduardo, *Elementos para a história do município de Lisboa*, 1882.

Oliveira, Fernando, *Arte da Guerra do mar*, Estudo introdutório por António Silva Ribeiro, 1ª edição 1555, 2008.

Portugaliae Monumenta Historica, Leges et Consuetudines. Volumen I, fasciculus III, IV e V, 1863.

Quintela, Ignácio, *Annaes da Marinha Portuguesa*, vol. 1, 1839.

Annaes da Marinha Portuguesa, vol. 2, 1840.

Sá, Ayres de, *Frei Gonçalo Velho*, Revue Hispanique nº 93, Tomo XXXVIII, outubro, 1916.

Saldanha, António Vasconcelos de, *O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval*, Revista da Universidade de Coimbra, vol XXXIV, 1988.

Severim, Manoel, *Notícias de Portugal*, Lisboa, 1655.

Silva, Luiz, *História de Portugal dos séculos XVII e XVIII*, tomo V, Lisboa, 1871.

Vairo, Giulia Rossi, «O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d'El-Rei D. Dinis», *Medievalista*, Lisboa, n. 13, janeiro-junho, 2013.

Viana, Mário, *O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média*, "Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval", Logroño, 2012.

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

- 1. A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti
- 2. Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados**
Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille
- 3. Conceito Estratégico de Defesa Nacional**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille
- 4. O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima**
Dr. Luís da Costa Diogo
- 5. Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional**
Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues
- 6. Portugal e a sua Circunstância**
Professor Doutor Adriano Moreira,
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Dr. João Soares Salgueiro,
Professora Doutora Maria do Céu Pinto,
Professora Doutora Maria Regina Flor e Almeida
- 7. O Poder Naval. Missões e Meios**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Nélon Lopes da Costa
- 8. Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação. Breve Abordagem Filosófico-Estatutária**
Segundo-tenente Carla Cristina Martins Pica
- 9. Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bi-Lateral**
Prof. Dr. José Medeiros Ferreira
- 10. A Estratégia Naval Portuguesa**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Professor Doutor António José Telo,
Vice-Almirante Magalhães Queiroz,
Almirante Vieira Matias,
Contra-Almirante Lopo Cajarabille,
Capitão-de-fragata Marques Antunes,

Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-Almirante Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-Almirante Reis Rodrigues,
Contra-Almirante Melo Gomes,
Vice-Almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-Almirante Pires Neves,
Vice-Almirante Rebelo Duarte

11. O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares

Capitão-de-Mar-e-Guerra José Manuel Silva Carreira

12. As Forças Armadas e o Terrorismo

Contra-Almirante José Augusto de Brito

13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal

Almirante Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

Professor Doutor Ernani Lopes,
Professor Doutor Manuel Lopes Porto,
Dr. João Salgueiro,
Professor Doutor José Carlos Venâncio,
Dr. Salgado Matos,
Dr. Félix Ribeiro,
Professor Doutor Fernando Santos Neves,
Dr. Joaquim Aguiar,
Professor Doutor Adriano Moreira

15. A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS

Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo,
Capitão-tenente José António Velho Gouveia

16. O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia

Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

17. As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz

Capitão-tenente José António Zeferino Henriques

18. A NATO e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?

Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues

19. Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas

Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes

- 20. Continentalidade e Maritimidade**
A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China
Professor Doutor António Marques Bessa
- 21. O Poder na Relação Externa do Estado**
Professor Doutor Luís Fontoura,
Embaixador Leonardo Mathias
- 22. Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”**
Intervenções dos Conferencistas
- 23. A Definição de Agressão da Assembleia-Geral das Nações Unidas:
História de uma Negociação**
Dr.ª Maria Francisca Saraiva
- 24. Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico Coordenadores:**
Professor Doutor António Marques Bessa,
Professor Doutor Pedro Borges Graça
- 25. A Europa da Segurança e Defesa**
Vice-Almirante António Rebelo Duarte
- 26. 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**
- 27. Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e processo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro
- 28. O Sistema de Planeamento de Forças Nacional. Implicações da Adopção do Modelo de Planeamento por Capacidades.**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos César Martinho Gusmão Reis Madeira
- 29. Reflexões sobre o Mar**
Uma Homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
Almirante Fernando Melo Gomes,
Professor Doutor Adriano Moreira,
Vice-Almirante António Ferraz Sacchetti,
Almirante Nuno Vieira Matias,
Vice-Almirante Victor Lopo Cajarabille
- 30. A “Guerra às Drogas”**
Capitão-de-Mar-e-Guerra J. Margalho Carrilho
- 31. Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal**
Primeiro-tenente Humberto Santos Rocha

- 32. 60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais**
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Vice-Almirante José Carlos Lima Bacelar
- 33. A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar**
Vice-Almirante Victor Lopo Cajarabille,
Vice-Almirante António Rebelo Duarte,
Dr.^a Patrícia Viana Afonso
- 34. Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Braz da Silva,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma,
Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro
- 35. O Papel da União Europeia e da União Africana na Prevenção e Gestão de Conflitos em África**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Edgar Marcos Bastos Ribeiro
- 36. Oxigénio e medicina subaquática e hiperbárica. Perspectiva histórica e realidade militar em Portugal**
Capitão-de-Mar-e-Guerra José de Gouveia de Albuquerque e Sousa
- 37. Liderança e exercício de comando contributos**
Capitão-de-fragata Francisco José Costa Pereira,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Eduardo de Gouveia e Melo,
Capitão-tenente Pedro Eduardo Fernandes Fonseca
- 38. O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agências de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma
- 39. Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar**
Capitão-de-Mar-e-Guerra António Manuel de Carvalho Coelho Cândido
- 40. Os Media como Vectores na Prossecução dos Objectivos Estratégicos das Forças Armadas**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimiro José das Neves Coelho
- 41. O combate à pirataria marítima**
Vice-almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues

42. Conceitos e Tecnologia das Operações Navais: da II Guerra Mundial aos nossos dias

Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Capitão-de-fragata Armando José Dias Correia

43. A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional

Capitão-tenente Jaime Carlos de Vale Ferreira da Silva

44. A Maritimidade Portuguesa: Do Reavaliar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento

Vice-almirante Ref João Manuel Lopes Pires Neves,
Vice-Almirante Ref António Carlos Rebelo Duarte

45. Mahan. 7 Virtudes e 7 Pecados

Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro

46. O Processo Estratégico na Marinha

Almirante António Silva Ribeiro

47. Vis per Mare

Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar

Capitão-de-mar-e-guerra Nuno Sardinha Monteiro

48. Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal

Vice-Almirante Ref. António Carlos Rebelo Duarte

49. Centro de Decisão de Alcance Global em Contexto Marítimo

Dr. Miguel Marques

50. O mar em perspetiva

Professor Doutor Adriano Moreira

51. Portugal, como potência costeira

Vice-almirante Alexandre Reis Rodrigues

52. A segurança do ciberespaço em Portugal e no setor marítimo

Contra-almirante António Gameiro Marques

53. Uma Marinha útil e minimamente significativa

Vice-Almirante Gouveia e Melo

54. Metodologia dos estudos marítimos

Almirante António Silva Ribeiro

55. As Forças Armadas e a sua capacidade para o empenhamento em cenários complexos de assistência humanitária

Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Osvaldo Rodrigues Campos

56. A evolução da saúde em Portugal.

O papel da saúde militar

Contra-almirante Médico Naval Menezes Cordeiro

57. O conhecimento científico do oceano. Instituto Hidrográfico, conhecer o mar para que todos o possam usar.

Contra-almirante Carlos Ventura Soares

58. O pensamento de Defesa em Portugal

Vice-almirante Alexandre Reis Rodrigues

59. O Ciclo de Vida dos Navios Militares

Contra-almirante Engenheiro Construtor Naval (Ref) Victor Gonçalves de Brito

60. Nação, Estado e novos Poderes sem fronteiras

João Carlos de Oliveira Moreira Freire

61. Reserva Voluntária e Cadetes do Mar em Portugal

Contra-almirante António José Ravasco Bossa Dionísio (Coordenador)

Capitão da Marinha Mercante (RM) António Carlos Ribeiro Ramos

Comandante João Cunha Bellem Ribeiro

Tenente (RC) Helena Maria Amorim Maciel

Nota: Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no portal da Marinha, sob o título Estudos e Reflexões: <http://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Paginas/default.aspx>

