

cies _ iscte

e-Working Paper

A MARINHA PORTUGUESA É A MAIS ANTIGA DO MUNDO?

JORGE SILVA PAULO

Nº 239/2023

E-Working Paper | Número 239/2023

A MARINHA PORTUGUESA É A MAIS ANTIGA DO MUNDO?

JORGE SILVA PAULO

cies _iscte

Centro de Investigação
e Estudos de Sociologia

Lisboa | setembro 2023

© Jorge Silva Paulo, 2023

Jorge Silva Paulo

A Marinha Portuguesa é a mais antiga do mundo?

Primeira publicação: setembro de 2023

ISSN: 1647-0893

Conselho editorial:

Sandra Palma Saleiro (coordenadora)

Ana Margarida Barroso

Jorge Vieira

Nuno de Almeida Alves

Rita Cachado

Rosário Mauritti

Conceção gráfica e composição: Lina Cardoso

Composição em caracteres Futura, 12

Propriedade do título: CIES-Iscte

Correspondência:

CIES-Iscte, Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

Av. das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa

Tel.: (+351) 21 046 4018

E-mail: cies@iscte-iul.pt

A MARINHA PORTUGUESA É A MAIS ANTIGA DO MUNDO?

Jorge Silva Paulo

Jorge Silva Paulo Doutor em Políticas Públicas pelo Iscte — Instituto Universitário de Lisboa e capitão-de-mar-e-guerra na reforma. Começou a sua carreira militar como profissional de engenharia de máquinas, tendo passado para a arquitetura naval após um mestrado nesse âmbito na University College, London; depois de um MBA na Heriot-Watt University lecionou economia na Escola Naval, e acabou a sua carreira militar naval a chefiar o combate à poluição do mar da Autoridade Marítima. Tem estudado a gestão pública, sobretudo no âmbito da defesa, e desde 2007 que se dedicou à Autoridade Marítima e à Polícia Marítima em especial, matérias de que se ocupou na sua tese de PhD e em vários livros e artigos.

Resumo A Armada defendeu publicamente que foi criada em 1317 e que é a mais antiga do mundo. Associa essa tese ao contrato firmado em 1317 entre o rei D.Dinis e o genovês Manuel Pessanha, que nomeou almirante. Este artigo apresenta alguns factos sustentados na investigação histórica, em especial sobre as entidades de almirante e de capitão de porto, que lançam dúvidas sobre esta tese. Assim, nem se encontra fundamento para afirmar que a Armada foi institucionalmente criada em 1317, nem, muito menos, para afirmar que antes de 1317 não houve qualquer organização militar-naval no mundo.

Palavras-chave: almirante; capitão de porto; marinha; armada; Manuel Pessanha.

Abstract *Is the Portuguese Navy the oldest in the world?*
The Portuguese Navy claimed publicly that it was created in 1317, and that it is the oldest in the world. It ties this claim to the contract signed in 1317 between King Dinis and the Genoese Manuel Pessanha, whom he appointed admiral. This paper presents some facts established by historical research, on the entities of admiral and captain of the port, that throw doubts over these claims. Hence, there is neither grounds to state that the Portuguese Navy was institutionally created in 1317, nor, moreover, to state that before 1317 there has never been any naval organization in the world.

Keywords: admiral; captain of the port; maritime; navy; Manuel Pessanha.

Introdução

O exército do mar — Armada ou Marinha de Guerra Portuguesa — afirmou que é a mais antiga Marinha do mundo, e colocou a sua origem no contrato do rei D.Dinis com o genovês Manuel Pessanha, em 1317 (Marinha, 2018, 2022); a seguir atribuiu-lhe o título de almirante. Porém, não apresenta referências, estudos ou documentos que sustentem uma afirmação tão definitiva e abrangente. Não se encontraram na literatura técnica e académica fundamentos para esta tese, ou proclamação, publicada pelos dirigentes da Armada.

Neste artigo, apresentam-se factos que colocam dúvidas sobre esta tese da Armada; os quais podem também servir para colocar a matéria na sua correta posição histórica e política.

O artigo insere-se numa investigação que o autor vem realizando sobre a política pública de Autoridade Marítima (Paulo, 2020, 2021), a qual passa por apurar e estudar as suas origens e a sua evolução, e das autoridades marítimas, nas costas mediterrânicas, onde parecem estar as raízes desta política pública e destas autoridades, e do Direito Marítimo (Lozzi, 2017), e por conseguinte, das marinhas e das armadas. Encontraram-se várias anteriores à portuguesa.

Até que as funções policiais se tornaram autónomas das funções e forças militares no século XIX, confundiam-se aquelas duas funções. A Autoridade Marítima abrangia tipicamente a gestão portuária e foi exercida,

em vários locais e épocas, por militares; nalguns, ainda é. Mas a figura típica da Autoridade Marítima, o capitão de porto, também com origem em cidades da futura Itália, não se confundia com a figura do almirante, crucial na origem e evolução dos exércitos do mar. Além disso, a origem remota do almirante é mediterrânica, mas árabe.

O artigo não pretende estabelecer qual é a origem do exército do mar em Portugal, nem sequer da marinha, ou como se firmaram. Tais aspetos parecem, hoje, ser secundários; mas não serão irrelevantes, para estudar e descrever a evolução da política pública de Autoridade Marítima, só institucionalizada no século XIX.

O artigo enquadra-se na disciplina de Políticas Públicas, mas aborda a matéria na perspetiva histórica. Tem subjacente o neoinstitucionalismo histórico, cuja ideia fundamental é *history matters*; não só porque se pode aprender com o passado, mas também porque as instituições ligam o passado ao futuro (Arrow, 1974: 56; North, 1992: vii); elas influenciam, e podem por vezes determinar, o presente e o futuro (*path dependency*) (Crozier e Friedberg, 1977: 350).

Após esta introdução, no capítulo 1, apresenta-se a tese da Armada. O capítulo 2 apresenta alguns dos factos do passado que se afiguram mais relevantes para analisar a tese da Armada. No capítulo 3, analisa-se a tese da Armada à luz dos factos apresentados no capítulo anterior. Conclui-se o artigo com uma resposta à pergunta no título, que também avalia a referida tese, e colocam-se algumas questões para futuras investigações.

1 | A Proclamação da armada

O exército do mar comemorou em 2017 o que chamou os “700 anos da Marinha”, e realizou em 12-Dez-2017 (terça-feira) uma parada e revista naval com a presença de várias entidades políticas e militares, e navios de guerra de diversos estados aliados. Este evento foi presidido pelo Presidente da República e coberto sobretudo pela televisão do Estado; pelo que se viu na reportagem televisiva, não parece ter sido grande a adesão popular

(Marinha, 2018). No canal que a Armada tem no *Youtube*, consta uma proclamação, cujo estilo sugere ter sido aprovada pelos dirigentes da Armada, reproduzida na figura 1. Apesar de depender do comandante da Armada (art.1º do seu Estatuto, no anexo II ao decreto regulamentar 10/2015), a Academia de Marinha não subscreveu esta proclamação (AM, 2017).

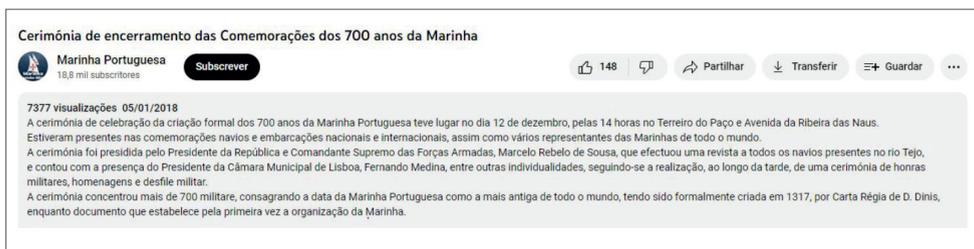


Figura 1 Imagem capturada no canal da Armada no *Youtube* (Marinha, 2018)

Em 2022, a Armada voltou a fazer esta proclamação no seu portal na *Internet*, reproduzida na figura 2; mas já não o fez de novo em 2023.



Figura 2 Imagem capturada no portal da Armada na *Internet* (Marinha, 2022)

Como a Armada não apresenta os factos ou fundamentos da sua tese ou proclamação, tem de se considerar o texto que consta dos seus comunicados, cujo carácter é oficial, dado que foram colocados em portais da *Internet* sob a direção e o controlo dos dirigentes da Armada; só estes têm competência para representar e vincular este serviço público (não é certo que tal ocorra com o canal da Armada no *Youtube*). Por isso, importa considerar e analisar as seguintes três passagens e as respetivas afirmações, constantes do comunicado e destacadas na figura 2:

- (i) “A Marinha existe desde o nascimento do País, há quase novecentos anos, onde, ao longo da sua história, se registam ações de defesa e de proteção desde o início da nacionalidade.”
- (ii) “Contudo, a assinatura deste contrato, em 1317, é vista como o registo e a data da criação formal da Marinha, conferindo-lhe um carácter permanente.”
- (iii) “Por esse motivo é considerada a mais antiga do mundo.”

Estas afirmações tiveram amplo eco mediático (ver, entre muitos, Manuel, 2017; Leal, 2022). São ideias simples, veiculadas nos *media* de massas, com origem em fontes oficiais, ambos em geral gozando de uma presunção de credibilidade, pelo menos entre leigos (Morais, 2017); assim, é de esperar que tenham chegado a muitos estratos da população, até fora de Portugal, que os poderão ter facilmente interiorizado.

1.1 A criação formal da Marinha

Importa realçar duas afirmações do referido comunicado:

- (i) “A Marinha existe desde o nascimento do País, há quase novecentos anos, ...”.
- (ii) E “... 1317, é vista como o registo e a data da criação formal da Marinha, ...”.

O comunicado atribui a um contrato firmado, em 1317,¹ entre um particular genovês, Manuel Pessanha,² e um Estado, o Reino de Portugal, representado pelo rei D.Dinis, a criação de uma instituição pública ou serviço público, o exército do mar, a que chama “Marinha” (Marinha, 2022). Mas não é explícito sobre se está em causa o exército do mar (a Armada) ou todos os setores do mar. Dito isto, a expressão “ações de defesa e de proteção” do parágrafo anterior é um indício persuasivo de que está em causa o exército do mar, que hoje se designa, por lei, em Portugal, “Marinha” (art.8º da lei orgânica 2/2021).

O comunicado não permite concluir em que se funda a tese pela qual de um contrato emergiu, emergia, devia emergir ou emerge um serviço público num Estado (ou se institucionaliza uma política pública), mesmo tendo presente que o Direito Público à data estava na sua infância. O comunicado não o diz, mas este contrato atribuiu o título de almirante ao genovês Manuel Pessanha. Isto sugere que a Armada entende que a combinação do título e do contrato em 1317 criou formalmente este serviço do Estado. Vai-se assumir esta hipótese neste estudo.

1.2 A Marinha mais antiga do mundo

A terceira afirmação é definitiva. Ao fazer esta afirmação, a Armada obriga-se a provar que nunca houve uma organização militar-naval antes de 1317, em qualquer outra unidade política em todo o mundo. Porém, não apresenta qualquer fundamentação para a tese, e cinge-se a um termo vago: “considera-se”. Mas quem considera?

Sem documentos nem estudiosos que fundamentem as afirmações da Armada, é legítimo concluir que são a Armada e os seus dirigentes nas

1 Importa dar nota que a Academia de Marinha, e vários dos seus académicos, entendem que está em causa um contrato, conforme resulta do uso explícito que fazem desta palavra em publicações suas dedicadas a esta matéria e evento para classificar o acordo entre o rei e Pessanha: <https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/Simposios%20Historia%20Maritima/Final%20-%20XV%20Simposio%20Historia%20Maritima.pdf> (lido em 09-Abr-2023).

2 O seu nome original é Emanuele Pessagno (Belgrano, 1881; Vairo, 2013).

datas das proclamações, que consideram que a sua é a mais antiga do mundo.

2 | Factos históricos relevantes

Desde que Portugal se tornou independente, o Estado exerceu autoridade sobre os assuntos do mar, como sobre muitas mais matérias no território de Portugal — é isso que significa exercer a sua soberania. O que importa apurar é que modelos institucionais, e que políticas públicas, foram adotadas no Reino de Portugal para exercer a soberania e realizar os seus fins. É através das políticas públicas que os estados concretizam o seu poder e visam alcançar os seus fins.

Não se vai fazer aqui essa história. Importa, sim, apresentar alguns factos, que lançam dúvidas sobre as afirmações constantes da proclamação da Armada em 2017 e repetidas em 2022, seja no sentido mais abrangente, seja num sentido mais restrito.

É inerente à natureza do Estado, como organização que dirige e protege uma unidade política, o exercício de funções de autoridade e de atividades de “defesa e de proteção”. O exercício de funções de defesa nacional e de segurança interna pode estar atribuído a instituições formais ou a indivíduos, por dispositivos expeditos ou informais. É neste âmbito que se podem definir autoridades, como foram o alcaide dos navios ou alcaide do mar, nos portos principais, como antepassados distantes do capitão de porto (Caetano, 1990: 21, 25 e 34), e o almirante, como comandante de forças militar-navais.

Importa rever os factos já estabelecidos sobre as origens do almirante e do capitão de porto, pois permitem avaliar a proclamação da Armada. Como se explicará a seguir, o almirante e o capitão de porto têm origem na mesma época histórica e nos mesmos territórios, distinguindo-se pelas funções: o almirante, um dirigente de topo, com natureza militar ou até política; e o capitão de porto, um dirigente tipicamente local (nos portos) e cujo conteúdo funcional é civil, sem prejuízo de ter de cumprir requisitos dos exércitos.

Eles servem para ilustrar como a proclamação da Armada, centrada na palavra “Marinha”, pode ser avaliada num sentido restrito — limitada ao almirante e à Armada — ou num sentido alargado — abrangendo também a Autoridade Marítima e outras políticas públicas marítimas.

2.1 Almirante: origem

Embora não esteja assente a origem concreta e a evolução da palavra “almirante” (e dos seus equivalentes noutras línguas), a origem remota não merece contestação e é “emir”, um chefe entre os povos árabes. É de notar a semelhança com *ammiraglio*, em italiano, e *amiral*, em francês e sueco, que divergem de *admiral* em inglês e alemão, ou até “almirante” em português e castelhano, que ilustram os diferentes percursos de evolução da palavra original.

A palavra terá sido introduzida nas línguas e no discurso europeus através da Sicília, durante a ocupação muçulmana, que acabou no século XI; terá evoluído na Sicília e em Génova, no século XIII, para o mais moderno conceito de chefe militar de forças navais e de esquadras, ou de exércitos do mar (nesse caso, sendo muitas vezes designado “Almirante-mor”) e mesmo de responsável máximo pelos assuntos do mar (no nível político). E, ainda no século XIII, espalhou-se para outros territórios como a França e a Espanha (Menager, 1960: apêndice I).

Há numerosos estudos antigos, sobre a história e a natureza do órgão e de vários titulares, que permitem conhecer onde e como surgiram (ver, entre muitos, Tutini, 1666; Cadier 1891: 173-193; Menager, 1960). Começou no século XI por ser só um título; depois foi definido o órgão e integrado na orgânica do Estado:

[...] L’amirauté siculo-souabe se presente aux historiens des institutions maritimes comme la première formation navale organisée de l’Europe médiévale. Il était normal qu’à cette époque, où se cristallise l’organisation de toutes les marines méditerranéennes, les capitula [Capitula pertinentia ad Officium Ammiratiae, 1239] aient plus ou moins servi d’exemple (Menager, 1960: 119).

Em Génova, por influência do modelo da Sicília, a partir de 1226 começaram a ser nomeados almirantes com funções de comando do respetivo exército do mar, para campanhas concretas e sempre subordinados ao poder político (Menager, 1960: 128-132). Na Sicília, o almirante tinha funções amplas sobre todo o setor do mar, e recrutavam-se muitas vezes genoveses, pela sua competência na matéria (Menager, 1960: 116-119).

Em Castela, a coleção legislativa designada por *Las Siete Partidas* (1256-1265) já regulava o órgão de almirante, na orgânica do Estado, designadamente em três normas escritas sob uma forma doutrinária e narrativa:

- (i) No Título IX, sobre as atribuições dos dirigentes públicos, a lei XXIV sobre *Que deve fazer el Almirante, e qual ha de ser* apresenta as funções atribuídas a este militar, das quais se realça: o comando de forças navais (*armadas*) e da esquadra (*flota*); e o poder disciplinar sobre o pessoal do exército do mar (isto é, tinham um foro privado).
- (ii) No Título XXIV, sobre a guerra no mar, a lei II sobre *Quales omes son menester para armamiento de los navios, quando quisieren guerrear* define o almirante como o órgão máximo de cada força naval.
- (iii) E a lei III do mesmo Título XXIV, com a epígrafe *Qual deve ser el Almirante, e como deve ser fecho* estabelece como se faz a seleção e a nomeação, privilegiando a origem familiar (*linaje*) e o conhecimento das coisas do mar.

Em França, sob influência da vizinha Génova e de vários genoveses, o órgão foi estabelecido entre 1360 e 1367 (D'Esterre, 1906: 14-18), e regulado pela *ordonnance* de 07-Dez-1373; todavia, vários estudiosos apontam para uma criação muito anterior, em 1270 (Viterbo, 1748: 98) ou 1271 (Menager, 1960: 133-150). Em Inglaterra, o cargo de *admiral* estará em uso desde 1297, e terá seguido Afonso X (Gardiner, 1968: 26).

2.2 Almirante em Portugal

Em Portugal, a palavra “almirante” surgiu em textos muito antigos, sem ser claro exatamente o seu conteúdo: D.Fuas Roupinho, no tempo de D.Afonso Henriques; Domingos Martins, em 1288; e Nuno Fernandes Cogominho, nomeado em 1307 e no cargo até que morreu em 1316 (Meneses, 1986; 1989: 211-220; Viana, 2012, 2019; Silva, 2017: 16; Alves, 2019: 82-83). Em 1317, como já foi referido, firmou-se o contrato com Manuel Pessanha (Barata, 2017; Barros, 1885: 199).

Pessanha não era um funcionário público. O contrato com Pessanha determinava a natureza hereditária do cargo; por isso, sucederam-lhe vários almirantes seus descendentes. A linhagem acabou em 1484; depois o rei passou o título para outras famílias, já sem contrato (Pessanha, 1923: 56-67).

Só em 1471, com D.Afonso V, no Título LIV das Ordenações Afonsinas (Costa, 1984: 319-328), surgiu o primeiro diploma legal que regulava a seleção e as funções dos almirantes, o Regimento dos Almirantes; mas ainda refletia o contrato com Manuel Pessanha.

Dos factos apresentados, resulta claro que Pessanha não foi o primeiro almirante do mundo; e nem sequer o foi em Portugal. Mas terá sido com Pessanha que se firmou o cargo, ou melhor, que se iniciou a sua institucionalização em Portugal; e foi decerto o primeiro a ter forças atribuídas e funções definidas em documentos — embora fosse ainda só um contrato. Com o tempo, muito tempo, dele emergiu o exército do mar, como um serviço público ou burocracia pública, com uma orgânica interna e normas estaduais que os regulam.

2.3 Capitão de porto: origem

Há registos da existência permanente de figuras de autoridade nos portos mediterrânicos (*autorità maritime* ou autoridades marítimas), com funções de gestão e encarregadas de fazer cumprir as normas (jurídicas e

técnicas relevantes), com vários nomes, desde há muito. Por exemplo, Aristóteles refere uma figura (em abstrato) de autoridade sobre os portos no livro *Política* (1321b). No porto de Roma, Ostius, chamava-se *procurator portus utriusque* e vários autores equiparam-no ao capitão de porto (Rougé, 1966: 170-171 e 201-211; Christol, 2018; Lozzi, 2017: 111); em geral, designavam-se *vicarius portus* (Lozzi, 2017: 113; Oppedisano, 2021). E há muitas outras no Mediterrâneo (Lozzi, 2017).

Também diversos procedimentos têm origem em Roma, sendo aqui de destacar o despacho de saída, que os romanos designavam a *solita licentia* (Lozzi, 2017: 109).

Num período em que estavam a criar órgãos (*ufficiali*) que governavam as unidades políticas na península da Itália (Tanzini, 2013: 13), desde 1162 que o *Breve Pisani Communis* (Código da Comuna de Pisa) refere o *capitanei portuum Sardiniae* (expressão ainda latina, que designa os capitães de porto da Sardenha), entre as numerosas autoridades que devem ser ouvidas na elaboração de planos governamentais (Bonaini, 1854: 67, 289 e 303), incluindo o *capitaneus portus Pisani* (capitão de porto de Pisa) (Bonaini, 1854: 237), o *capitaneus portus Thunithi* (capitão de porto da Tunísia) (Bonaini, 1854: 267 e 303), e o *capitanei portuum Siciliae* (capitães de porto da Sicília) (Bonaini, 1854: 303). Dado que este código refere estes órgãos, mas não os cria, e refere territórios que não estavam sob a jurisdição de Pisa, é provável que o *capitaneus portus* tenha sido criado antes de 1162.

Outro código, o *Statuti Anconitani del mare, del terzenale e della dogana* (um código marítimo-portuário e aduaneiro de Ancona, na costa leste) de 1372, com pequenas alterações em 1397, adotou uma expressão semelhante, o *capitaneus portus*, que depois evoluiu para *chapitanio del porto*.

Capitanei vem da palavra latina *caput*, que evoluiu para *capo*, e que significam cabeça, chefe, líder, militar ou civil (Lewis, 1891: 110-111). *Caput* terá evoluído para *katepano* em Bizâncio, e para *capitaneus* e *capitano* na Itália medieval (Evangelista, 2008: 31-36).

O *capitanei portuum* estendeu-se a Livorno (Bonaini, 1854: 67); e a partir do século XIII, aos portos da região de Lazio, onde se situa Roma, substituindo o antigo *prefetto navale* ou *prefectus navalis*, subordinado às autoridades eclesiásticas de Roma, as quais tinham à época jurisdição na região (Caciorgna, 2013).

Na Sicília (que incluía Nápoles), a reforma dos portos de Frederico II (1239) densificou o órgão criado pelos normandos *magister portulanos*, *maestro portulano* ou *maestro portuali* (Galanti, 1788: 201-203; Marro-ne, 2005: 338-342; Laudani, 2008; Caciorgna, 2013: 124), expressão que foi depois adotada na Grécia e no norte da Europa, onde foi traduzida por *harbour master*. O *maestro portulano* dirigia as atividades portuárias, incluindo os respetivos registos, a recolha de impostos aduaneiros e portuários e chefiava a polícia portuária, cujos membros se designavam *portulanotti* (Lozzi, 2017: 254-259; Mignone, 2018). Não foi ainda possível apurar qual surgiu primeiro, o *capitanei portuum* ou o *maestro portulano*; mas ambos terão surgido no século XI ou no século XII.

Em Veneza, as funções de *autorità maritime* foram atribuídas a várias figuras ao longo dos séculos; uma das mais destacadas foi o Ammiraglio, como dirigente máximo dos setores marítimos, mas ainda sem ser exclusivamente militar. Destaca-se o *Ammiraglio dell’Arsenale*, desde 1376; e, mais tarde, os *Ammiragli* do Porto do Lido (também conhecido por Porto de Veneza) e do Porto de Malamocco, órgãos densificados no decreto de 1786 (*Titolo IV da Parte Terza*), que reviu o secular direito marítimo veneziano e pôs em vigor o *Codice per la Veneta Mercantile Marina*.

O capitão de porto não tinha então jurisdição no mar; as funções de polícia marítima no mar tinham uma natureza civil e militar, eram exercidas por outros atores e eram distintas nos dois lados da península italiana. As principais ameaças eram então o contrabando, os corsários berberes e os piratas, encaradas como missões policiais a executar por militares (Piccino, 2000; Beri, 2011: 165-186 e 229-241; Piergiovanni, 2012). Mas enquanto no Mar Adriático e nas costas do leste da Itália, Veneza tinha o monopólio da segurança, através do *Provveditore Generale da Mar in*

*Golfo*³ (a autoridade política e militar superior) e do *Capitano del Golfo* (o comandante operacional duma força marítima designada *galeote della Dalmazia*), a oeste, no Mar da Ligúria e no Mar Tirreno, havia fraco patrulhamento e a segurança estava fragmentada nas jurisdições de Pisa (incluindo a Sardenha), no século XIV absorvida por Genova (incluindo a Córsega, até que o Reino de Aragão a conquistou em 1326), Nápoles e a Sicília (Calcagno, 2013; Candiani, 2013).

Com a adoção do *Capitanato del Porto* em Veneza em 1806, como polícia portuária, e a sua integração no Ministério da Guerra, em 1813, concluiu-se a adoção do capitão de porto em todas as unidades políticas no leste da península italiana (Anselmi, 2020: 62).

O Reino de Espanha ter-se-á inspirado no modelo italiano, já estabilizado no século XVIII. As *Ordenanzas generales de la Armada*⁴ de 1748 já referem o órgão, mas ainda de modo vago:

- (i) O art.XXVI do *Titulo I do Tratado Sexto da Parte Primera*,⁵ que trata dos salários do pessoal da Armada, estabelece que os oficiais que não estejam aptos para servir a bordo — por ferimentos, doença ou idade — serão empregados nas *capitanias de puertos*.
- (ii) E o art.XVI do *Titulo Quinto do Tratado Segundo da Parte Primera*, que trata do comandante de navios e embarcações, refere-se aos portos em que haja *Capitanes à Prácticos*, referindo-se ao capitão de porto como piloto.

Foi só com as *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793 que foi institucionalizado e regulamentado, pela primeira vez, o *capitán de puerto*. É o *Titulo Septimo do Tratado Quinto do Tomo Segundo*, intitulado *De la Policía general de los puertos y otros qualesquier fondeaderos á cargo de los Capitanes de Puerto, y de las demas obligaciones de estos*, que se

3 Em Veneza, o Mar Adriático era designado o “Golfo”.

4 *Históricamente se denominaba “ordenanzas” a un conjunto de normas que sistematizaban el régimen de los militares en sus variados aspectos*, segundo explica o informativo preâmbulo do real decreto 96/2009.

5 *Parte Primera* significa que é o primeiro de dois volumes, ambos com centenas de páginas.

designa também *Ordenanza de Puertos*, com 194 artigos, que trata desta matéria. A ênfase está colocada na eficácia e na utilidade dos portos e locais de abrigo para as forças navais. Realçam-se aqui algumas normas:

- (a) “[...] *habra en cada puerto de Comercio [...], un Xefe ó Cabo, denominado Capitan del Puerto [...]*” (art.2).
- (b) A nomeação era proposta ao rei pelo *Director General de la Armada* entre os oficiais da Armada que este *considére de prémio semejantes destinos por los méritos de sus servicios e sirvan por biénios en clase de comision* (art.3).
- (c) As suas funções são de administração portuária, como mostra o seguinte trecho: *El cargo y obligaciones del Capitan de Puerto son el buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden en cargas y descargas, y relativamente á la policia en general y su seguridad, la limpieza del puerto, su conocimiento cabal, y la direccion en entradas y salidas, y de todas las maniobras ocurrentes en él.* (art.6).
- (d) O *Capitan del Puerto* estava subordinado a autoridades militares, judiciais e sanitárias, mas foram-lhe atribuídas competências sancionatórias sobre todos os agentes civis que operassem nos portos (art.7).
- (e) Os pilotos e os *prácticos*, onde os houvesse, estavam subordinados funcionalmente ao *Capitan del Puerto*, o qual tinha competência disciplinar sobre eles (art.18).
- (f) Competia-lhe autorizar a saída das embarcações, ou seja, o despacho de saída: *Ninguna embarcacion podra hacer movimiento de trasladarse de un parage á otro sin solicitar y obtener la licencia del Capitan de Puerto* (art.36).
- (g) Era o responsável funcional pelos faróis e demais assinalamento marítimo: *Si hubiere linterna, estara inmediatamente baxo la inspeccion del Capitan de Puerto* (art.81).
- (h) Tinha competências de registo dos navios: *Numerará los barcos, en cuya proa se pondra el nombre con letras blancas y su número en la popa* (art.88).

2.4 Capitão de porto em Portugal

O alcaide dos navios ou alcaide do mar, nos portos principais, terá sido o antepassado distante do capitão de porto (Caetano, 1990: 21, 25 e 34), desde logo quanto ao exercício do poder disciplinar sobre os marítimos (Barros, 1922: 172). Foi substituído pelo guarda-mor, que durou até à institucionalização do capitão de porto em 1839. A designação de guarda-mor aplicava-se a vários dirigentes intermédios do Estado, como o Guarda-Mor do Lastro, o Guarda-Mor do Sal, o Guarda-mor da Alfândega ou, além do âmbito naval, portuário ou aduaneiro, o Guarda-Mor da Torre do Tombo (Domingues, 2008: 26).

A primeira referência conhecida ao capitão de porto em Portugal consta da carta de lei de 26-Out-1796, que reorganizou a “Marinha Real”, mas a figura não tem conteúdo definido. Desde 1796, houve numerosas referências a “capitão de porto”, ou órgãos equivalentes com outros nomes, em diplomas legais avulsos ou extravagantes; mas as atribuições e competências não estavam codificadas na lei, pelo que faltava coerência normativa e funcional a esses órgãos e títulos. Os primeiros capitães de porto, ainda só com natureza honorífica, foram nomeados por D.João Príncipe Regente: em 17-Dez-1808, em Faro; em 22-Dez-1808, em Olhão; e em 11-Jun-1811, em Setúbal (ANTT, 1808a, 1808b).

Como já foi ilustrado, o capitão de porto já existia havia séculos em várias unidades políticas italianas, e havia décadas em Espanha.

As invasões francesas, o domínio britânico com a Coroa no Brasil, a Revolução Liberal e a Guerra Civil que se lhe seguiu causaram uma turbulência política incompatível com a reforma de fundo. Terá sido por isso que só após 1833 começaram a ser publicados códigos de grande alcance: o Código Comercial (1833); o Código Administrativo (1836); e o Regulamento para a Polícia dos Portos (RPP), articulado com o Código Comercial (1839).

O Governo tinha sido incumbido, pela carta de lei de 07-Mai-1838, de elaborar o RPP, e ele foi posto em vigor pelo decreto de 30-Ago-1839.

No entanto, os diplomas legais e os debates parlamentares nada dizem sobre a fonte de inspiração da legislação; só referem a necessidade de institucionalizar a nova política pública, sobre a gestão e polícia dos portos. É inequívoca a semelhança de numerosas normas do RPP com as *Ordenanzas* de 1793, mas uma comparação pormenorizada não importa para este estudo.

O RPP foi o primeiro diploma legal que definiu a orgânica e as atribuições e competências dos patrões-mor, dos capitães dos portos e dos comandantes de divisão marítima (mais tarde chefes de departamento marítimo), ou seja, as principais autoridades marítimas (sem usar esta expressão). Institucionalizou-se assim uma nova política pública e superaram-se as práticas seculares, muito personalizadas e quase informais, de exercício da autoridade do Estado sobre os assuntos do mar, nas costas e nos portos.

O RPP “constitui, estruturalmente, o primeiro regulamento geral das capitánias” (Diogo e Januário, 2000: 118), pois ocupa-se de funções de polícia, do despacho de saída ou largada do porto, do salvamento marítimo, dos registos e da proteção ambiental, ainda hoje nucleares nas atribuições e competências do capitão de porto.

A orgânica estabelecida pelo RPP era autónoma e distinta do Código Administrativo (1836), que estabeleceu a organização administrativa do país. Parece, porém, ter havido um esforço para evitar grandes desfasamentos entre as capitánias e os concelhos costeiros; todavia, não houve nem há correspondência direta entre concelhos e capitánias, e não têm qualquer relação formal entre si. Esta autonomia marcou todo o setor desde então.

2.5 A criação de exércitos do mar ou marinhas de guerra

Por outro lado, a existência de navios para fazer a guerra é antiga; já em Roma (mas até antes, em Cartago e na Grécia) se distinguia a marinha militar da marinha comercial, tendo chegado a ser prevista uma área em Portius (junto a Ostius) para os navios militares (Menezes, 1986: 3-5; Zevi, 2004;

Lozzi, 2017: 50, 76, 97, 111, 126, 166, 234, 249, 396). A individualização destes navios e da organização de exércitos do mar veio a sofrer um impulso relevante com as galés de Veneza, construídas em série desde o século XI no respetivo Arsenal, dirigido pelo “almirante do Arsenal”, que não era um órgão militar (Wiel, 1910; Lane, 1966: 143-252).

Em Génova, foi criado em 1235 um modelo de provisão pública e produção privada, as *maone*, aprofundado séculos mais tarde pelas companhias das Índias (Lozzi, 2017: 313-318).

Em Castela, a coletânea *Las Siete Partidas* (1256-1265), mandada elaborar por Afonso X, ajudou a firmar a Armada espanhola (Menezes, 1986: 6; Pérez-Bustamante, 1991).

2.6 A criação institucional da Marinha e da Armada

Uma marinha de guerra existe desde que tenha pessoal especializado (militares), material de guerra, uma administração específica e legislação adequada (Jourdain, 1881: 378).

A institucionalização da Marinha, e por consequência das “submarinhas”, incluindo a marinha de guerra ou Armada, só se deu com a criação da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, pelo alvará de 28-Jul-1736; a institucionalização implicou o estabelecimento de regras orgânicas e de procedimentos, mecanismos formais de recrutamento e de carreiras, e a impessoalidade que permite a continuidade para lá das pessoas que servem em cada momento (burocratização das funções) e que é inerente às instituições. Assim, esta Secretaria de Estado foi o primeiro departamento governamental que teve por atribuições específicas os assuntos do mar, civis e militares, e a autoridade do Estado sobre eles de modo permanente. E teve sempre continuidade política e administrativa, enquanto departamento governamental, ainda que com variadas formas e conteúdos, e nada faz supor que tenha o seu fim à vista.

Esta Secretaria de Estado também não foi pioneira no mundo: por exemplo, a *ordonnance de la marine de Colbert* (1681), em França, e o

real decreto de 04-Dez-1714, em Espanha, já tinham criado departamentos governamentais especificamente dedicados às políticas do mar e órgãos e serviços públicos nesse âmbito. A *ordonnance* de la marine de Colbert será mesmo a origem do Direito Marítimo moderno (Lozzi, 2017: 263), o qual só se concretizou em códigos em Portugal no século XIX, começando pelo Código Comercial Português de 1833.⁶

3 | Análise da proclamação da armada

Neste capítulo, vai-se analisar a tese que a Armada apresentou no seu comunicado (Marinha, 2022) à luz dos factos históricos elencados no capítulo anterior.

3.1 Influências externas em Portugal

O almirante e o capitão de porto foram e são entidades substantivamente diferentes, de algum modo complementares; porém, foram criados e evoluíram em paralelo nas unidades políticas da futura Itália. Ambos foram criados também em Portugal, mas séculos depois de surgirem na Itália, e não houve qualquer paralelismo na sua evolução.

Assim, em Portugal, enquanto o almirante, como comandante de forças navais ou exércitos do mar, vem de 1317, o capitão de porto, como autoridade marítima, só surgiu em 1839; embora o título tenha sido adotado em 1808, ele só tinha natureza honorífica, sem correspondência institucional.

Embora tenham sido militares a exercer as funções em ambos os casos, acabam aí os aspetos em comum: o almirante tinha uma natureza inequivocamente militar, enquanto o capitão de porto refletia a militarização de uma função largamente civil, embora subordinada a critérios e a necessidades da defesa nacional e das forças navais.

⁶ Chamava-se “Código Comercial Marítimo” ao conjunto de normas que iam do art.1287º ao art.1860º do Código Comercial Português, e que constituíam o *Livro Único do Comércio Marítimo*.

Entretanto, a inspiração da Espanha, mais do que da futura Itália, parece prevalecer. Já havia almirantes em vários territórios mediterrânicos, incluindo em Espanha, antes de Portugal: em Espanha o órgão começou a ser regulamentado na coletânea *Las Siete Partidas* enquanto em Portugal foi definido por contrato, mais de cinco décadas depois (1317).

Também a criação de coletâneas de legislação — com fins de centralização, uniformização de práticas e de conhecimento geral das normas — dá-se com *Las Siete Partidas* em Castela, quase dois séculos antes de ocorrer em Portugal, com as Ordenações Afonsinas, talvez em 1446 ou 1447, e cuja parte inovadora terá entrado em vigor em 1449 (Costa, 1984: 7-8).

Enquanto em Espanha o capitão de porto foi primeiro criado em 1748 e regulamentado nas *Ordenanzas* de 1793, em Portugal só foi criado e regulamentado em 1839. O facto de surgir (só) em 1796 a expressão “capitão de porto” na lei e em documentos oficiais, e que se tenham formulado as normas com pequenas diferenças face às referidas *Ordenanzas*, sugerem que foi Espanha a inspiração direta do RPP. Dito isto, numa época com (ainda) deficientes meios de comunicações, enquanto o modelo espanhol era descentralizado, parece clara a intenção de fazer do capitão de porto em Portugal um elo decisivo na ligação entre o centro político e administrativo e as comunidades marítimas mais distantes de Lisboa, e na direção e no controlo central das políticas marítimas sobre as zonas costeiras.

Em todo o caso, merece ser investigada a influência específica da Itália, porque os Reinos de Portugal e da Sardenha tinham relações próximas, no século XVIII, como atesta a “Convenção, para estabelecer huma inteira reciprocidade a respeito de Successões entre os Meus Vassallos”, de 11-Set-1786 e ratificada pela Rainha D.Maria I em 10-Nov-1787.

3.2 *Marinha e antiguidade do país*

É clara a contradição entre a afirmação com que começa o referido comunicado (“A Marinha existe desde o nascimento do País, há quase novecentos anos, ...”) e a afirmação no segundo parágrafo (“... 1317, é vista

como o registo e a data da criação formal da Marinha, ...”). Ou existia a Marinha desde a independência de Portugal, ou só passou a existir em 1317; ter as duas em simultâneo não é possível.

Não é por a segunda afirmação incluir a palavra “formal” que se remove a contradição, pois a palavra “Marinha” no comunicado tem um sentido institucional, formal, justamente o mesmo nome do exército do mar em Portugal na atualidade; refere-se sempre a uma instituição do Estado, ou seja, é sempre formal.

Poderá resolver-se esta contradição substituindo a primeira afirmação por “Portugal tem um setor marítimo e atividades marítimas desde o nascimento do país” ou, mais sinteticamente, “Portugal tem marinha desde o nascimento do país”. O que nos remete para a definição de “marinha” e de “Marinha”.

“Marinha” significava e significa o conjunto dos atores institucionais, civis e militares, que operam no mar, nas costas ou em relação com o mar, abrangendo: a defesa nacional no mar alto e junto às costas (mar territorial); a investigação científica marítima; a salvaguarda da vida humana no mar; o comércio marítimo; a polícia sanitária, dos portos (incluindo o controlo de fronteiras), do mar e das atividades marítimas; as pescas marítimas; o recreio náutico e de banhistas; e as atividades de apoio, como a construção e a reparação navais.

“Armada” designava e designa a marinha de guerra ou exército do mar, e as atividades de defesa nacional no mar alto e junto às costas (Freire, 2011: 71 e 113). Usar “Marinha” (todo o setor e todos os atores) para designar só a Armada (o subsetor ou a instituição militar) mistura conceitos distintos e causa confusão a leigos.⁷

Até 1982, “Armada” designava sem dúvida o exército do mar. Porém, no Estado Novo, com a militarização de todos os setores do mar, que se concretizou desde logo no facto de o ministro da Marinha ser sempre um oficial da Armada, interiorizou-se, em especial entre os oficiais, a designação globalizante, frequentemente sendo “Armada” e “Marinha” usadas no discurso corrente como sinónimos. Em 1982, a reforma dos exércitos

adotada pelo Conselho da Revolução (decreto-lei 20/82) antes da 1.ª Revisão Constitucional (1982) e da publicação da Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (lei 29/82), determinou o abandono da designação “Armada”, apesar de a Constituição estabelecer, desde então, que aos exércitos só compete a defesa militar da República contra ameaças externas, o que exclui competências próprias nos demais setores civis e atividades marítimas (Paulo, 2023: 26-30).

3.3 Antiquidade da marinha

Não parece estar claro entre os historiadores qual é o exército do mar mais antigo do mundo, se é que algum tratou de fazer esse ordenamento. Pode mesmo ser impossível saber, por falta de informação objetiva, embora se possa saber de qual se tem a informação mais antiga. Em qualquer caso, o conhecimento atual sugere que a criação dos exércitos do mar nos países não se deu em um momento inequívoco, por um ato individualizado, mas através de uma evolução progressiva, a par da própria evolução das demais instituições e serviços do estado, do qual os exércitos eram e são pilares, como instrumentos da soberania (Castro, 2011: 411-412).

Mesmo colocando a criação da Marinha de Guerra Portuguesa em Pessanha, o primeiro almirante a gozar de algum formalismo e longevidade, todos os casos referidos na secção 3.1 são anteriores ao contrato de 1317 de D.Dinis com Pessanha, e até anteriores a 1307 e Cogominho.

A Marinha de Castela tem a sua origem apontada para 1252, após a conquista de Sevilha, em 1248, o que concorda com a institucionalização

7 Confusão agravada pelo facto de a palavra “Armada” ser aplicada na designação de diversos órgãos e serviços do exército do mar, pela respetiva lei orgânica, o decreto-lei 185/2014, com as alterações introduzidas pelo decreto-lei 19/2022. Desde logo o comando do exército do mar é exercido pelo Chefe do Estado-Maior da **Armada** (nº1 do art.8º) e pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da **Armada** (nº1 do art.10º). Outros exemplos são: Estado-Maior da **Armada** (Secção II do Capítulo II); o Conselho Superior de Disciplina da **Armada** (alínea b) do nº2 do art.19º); a Junta Médica de Revisão da **Armada** (alínea c) do nº2 do art.19º); a Banda da **Armada** (alínea c) do nº2 do art.30º); a Revista da **Armada** (alínea g) do nº2 do art.19º); e o Centro de Educação Física da **Armada** (nº2 do art.25º do decreto-regulamentar 10/2015). Há ainda a notar que a ordem de serviço do exército do mar se designa Ordem da **Armada** (negritos introduzidos pelo autor) e a listagem dos oficiais é publicada anualmente na Lista da **Armada**.

e regulação do cargo de almirante pelas *Siete Partidas* (Pery, 1991; Quesada, 2003; Castro, 2011: 44-48), e não por contrato. Castela foi o núcleo agregador do Estado espanhol, o que determina a continuidade entre a Armada de Castela e a Armada de Espanha. Por isso, é inevitável admitir que as “*Siete Partidas*” foram a principal fonte de inspiração do legislador português, nesta matéria e à data — tal como as *Ordenanzas* de 1793 o foram, em relação ao capitão de porto (Saldanha, 1988: 142-143).

Importa notar que Pessanha veio de Génova, unidade política que então “exportava” almirantes (Menager, 1960: 111-119; Homem, 1990: 57-58; Vairo, 2013: 7-8); o que permite concluir que não foi portuguesa a inovação na criação do cargo.

Além disso, com Pessanha não foi estabelecida uma estrutura orgânica no Estado, mesmo que sujeita a revisões no futuro. O documento é inequivocamente um contrato entre o Estado e um particular; note-se até o pormenor das duas cartas, com o mesmo teor e seladas, uma para o monarca e outra para Pessanha. Neste contrato, Pessanha comprometeu-se a si e mais vinte “homens de Génova, sabedores de mar” a servir o rei; fez-se uma definição genérica de funções, a especificação concreta da remuneração do prestador, e a atribuição do título e da função aos descendentes de Pessanha; o contrato ainda permitiu que Pessanha obtivesse rendimento das galés no comércio marítimo (tendo de partilhar os ganhos com o rei), quando não fossem necessárias para ações militar-navais. O que foi uma novidade, ou pouco comum, foi a opção por um contrato em vez de um serviço público; note-se que, à época, raramente havia nomeações formais de funcionários públicos (Homem, 1990: 15-25). Mesmo que, à luz dos conceitos modernos, se entenda ser, na substância, um contrato administrativo, logo de Direito Público, não é de todo um ato legislativo nem um diploma administrativo do Governo.

Não é correto falar em almirantado, no sentido de um perfil profissional, por ser ainda fluido e o cargo não ser um órgão nem integrar a orgânica do Estado; era um contrato do Estado com um privado, com base no

qual o rei atribuiu um título, com inspiração externa, ainda aquém de um órgão, no sentido jurídico. Transportando para os dias de hoje, a situação é idêntica a um Estado contratar uma empresa militar privada, para ser ela a efetuar operações militares navais e o defender no mar.

É de notar que o monarca podia legislar na matéria, exercendo o *jus imperii* (por exemplo, por cartas régias), e nomear um funcionário público para ser almirante; apesar de estar então ainda por cristalizar uma organização política e administrativa do país, havia funcionários públicos em vários domínios (Barros, 1885: 584-605). O Monarca não tinha de fazer um contrato, nem sequer por Pessanha ser um súbdito estrangeiro: já outros estrangeiros tinham sido integrados como funcionários públicos (Homem, 1990: 57-62).

Se Pessanha foi escolhido pela sua competência na matéria, critério formalmente inerente ao funcionalismo público, a hereditariedade não garante a competência profissional. Só após o fim da linhagem em 1484, se passou a poder seleccionar o titular em função da competência, e a tornar o cargo num ofício, e num ofício de um funcionário público.

Estes aspetos, mesmo considerando a época em que foram adotados, não reúnem os elementos orgânicos e normativos, e a impessoalidade associados tipicamente a um serviço público; e contrastam com o que foi adotado, até antes, no que hoje são a Espanha, a França e a Itália, onde foram de facto instituídas organizações militar-navais no Estado.

Mesmo que se imponha um critério de continuidade de uma organização militar-naval dentro de uma unidade política estabilizada, a Armada portuguesa continua a não ser a mais antiga, face a Espanha ou até a França, cujas fronteiras podem ter sofrido alterações, e as designações e regimes mudado, mas as unidades políticas estavam firmadas.

Parece que a proclamação da Armada aplica ao contrato de 1317 a nomenclatura dos tempos atuais, e pretende retirar daí conclusões muito mais abrangentes do que será legítimo face ao contrato em concreto, e ao intervalo de tempo que demorou até à institucionalização de cargos e serviços públicos neste âmbito — aliás, muito menor em vários outros

Estados vizinhos. É de notar que, à data, já tinham sido institucionalizados outros, que se chamariam hoje “serviços públicos”, ou serviços da Administração Pública, desde logo em Lisboa (Caetano, 1990).

Enfim, não é a criação de uma força naval cujo comandante se chama “almirante” que institui um exército do mar; até porque já tinha havido forças navais antes no Reino de Portugal — e noutras unidades políticas, desde logo, árabes (Varandas, 2019), criadas e funcionando de modo circunstancial e expedito, e até comandadas por almirantes.

Por tudo isto, é difícil conceber critérios que possam ser adotados e que levassem a concluir que a Armada foi criada em 1317 e, ainda menos, que é a mais antiga do mundo. O contrato de 1317 foi um marco destacado no percurso que levou à institucionalização do exército do mar; mas a natureza personalizada, a hereditariedade, o âmbito não só militar, a remuneração e alguma informalidade afastam este contrato do exercício da soberania de um Estado, quando institucionaliza uma política pública ou um serviço público, por meio de diplomas legislativos ou até administrativos.

Por fim, é importante notar que na Armada há estudiosos que reconhecem que há marinhas militares anteriores à portuguesa:

[...] em 1307, à semelhança do que fizera o Rei de Castela em meados do século XIII D. Dinis criou oficialmente o cargo de Almirante-mor e nomeou Nuno Fernandes Cogominho para o exercer [...] (Pacheco, 2021: 20)

Conclusão

A Armada não apresentou factos que sustentem as suas teses, de que a Marinha Portuguesa é a mais antiga do mundo e que foi criada em 1317, analisadas neste artigo. O único facto que oferece, o contrato de 1317 de D.Dinis com Manuel Pessanha, não as sustenta, nem sequer em parte.

Um contrato não cria, como este em concreto não criou, uma instituição no Estado, nem uma política pública; estas são impessoais, e

estabelecidas por órgãos políticos do Estado, através de instrumentos de Direito Público: diplomas legislativos ou até administrativos. Usando uma imagem atual, trata-se de o Estado a contratar uma empresa militar privada.

Foi só com a criação da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, em 1736, que foram institucionalizados os serviços públicos, civis e militar, no âmbito marítimo, com estrutura orgânica hierárquica, e os respetivos órgãos e normas impessoais; e se iniciaram políticas públicas formais em vários subsectores marítimos; mesmo assim, a política pública de Autoridade Marítima só foi institucionalizada a partir de 1839.

Por consequência, não pode também dizer-se que a Armada portuguesa, ou sequer a marinha no seu conjunto, é a mais antiga do mundo. Mesmo que a Armada, ou a marinha, tivesse sido criada em 1317, fontes sólidas mostram que havia organizações militares-navais, pelo menos no Mediterrâneo, desde Roma, Cartago e a Grécia Antiga. Nas futuras Itália e Espanha foram criadas antes de Portugal. Basta citar o mais completo estudo sobre a matéria para o saber: [...] *l'amirauté siculo-souabe se presente aux historiens des institutions maritimes comme la première formation navale organisée de l'Europe médiévale.* (Menager, 1960: 119).

Numa frase, não é a criação de uma força naval comandada por um almirante que institui um exército do mar — ao invés do que a Armada afirmou na sua proclamação.

O que levou os dirigentes da Armada a fazerem as referidas afirmações definitivas sem terem a adequada fundamentação merece uma investigação, mas está fora do âmbito deste artigo.

Outra matéria para futura investigação, especialmente relevante no âmbito da disciplina de Políticas Públicas, envolve perceber a influência que o modo e o tempo da criação da Armada e do almirante, e da Autoridade Marítima e do capitão de porto têm tido sobre o percurso seguido pelos referidos órgãos e serviços públicos até ao presente. Houve *path dependency*?

Referências

Arquivos

- ANTT (1808a), *Carta patente que nomeia António Luís capitão do porto de Faro*, Chancelaria de D. João VI, livro 10, 10-Dez-1808; Código PT/TT/CHR/W/1/10_m0187, Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Disponível em: <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=3883021> (lido em 03-Jan-2018).
- ANTT (1808b), *Carta patente que nomeia Manoel de Oliveira Nobre capitão do porto de Faro*, Chancelaria de D. João VI, livro 11, folha 281 verso; Código PT/TT/CHR/W/1/11, Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Bibliografia

- Alves, João Pedro Santos (2019), "A Evolução do Almirantado Português ao longo da época medieval", em *Omni Tempore: atas dos Encontros da Primavera 2018*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. pp. 71-124. Disponível em: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/17425.pdf> (lido em 09-Abr-2023)
- AM-Academia de Marinha (2017), "Comemoração dos 700 anos do Diploma Régio", *Academia de Marinha*, 01-Fev. Disponível em: <https://academia.marinha.pt/pt/multimedia/sexoescurtais/Paginas/sessaoculturalconjunta.aspx> (lido em 09-Abr-2023)
- Anselmi, Alessandro (2020), *Polizia e popolo. Dall'assolutismo allo stato di diritto tra il XVIII e il XIX secolo*, Pisa, CRST, Quaderni di Centro Ricerca Sicurezza e Terrorismo. Disponível em: https://www.dirittopenaleglobalizzazione.it/wp-content/uploads/2020/10/Polizia-e-Popolo_-Anselmi.pdf (09-Abr-2023)
- Antonielli, Livio, coordenador (2013), *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, Roma, Rubbetino Editore.
- Antonielli, Livio; Stefano Levati, coordenadores (2013), *Controllare il territorio. Norme, corpi e conflitti tra medioevo e prima guerra mondiale*, Roma, Rubbetino Editore.
- Arrow, Kenneth (1974), *The Limits of Organization*, New York, W.W.Norton & Company.
- Barata, Filipe Themudo (2017), "Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar. A construção de novas linhas da política externa de Portugal", em José Maia e Luís Soares (org.), *700 anos Almirante Pessanha*, Lisboa, Academia de Marinha, Mai. pp.19-28.

- Barros, Henrique da Gama (1885), *Historia da Administração Publica em Portugal nos Seculos XII a XV*, Tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional.
- Barros, Henrique da Gama (1922), *Historia da Administração Publica em Portugal nos Seculos XII a XV*, Tomo IV, Lisboa, Typographia Castro Irmão.
- Belgrano, Luigi Tommaso (1881), *Documenti e genealogia dei Pessagno genovesi, ammiragli del Portogallo*, Società Ligure de la Storia Patria, vol.XV. Génova, Tipografia del R. Istituto sordo-muti.
- Beri, Emiliano (2011), *Genova e il suo Regno. Ordinamenti Militari, Poteri Locali e Controllo del Territorio in Corsica fra Insurrezioni e Guerre Civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del silenzio edizioni, Biblioteca di Cultura Moderna e Contemporanea.
- Bonaini, Francesco (1854), *Statuti Inediti della Città di Pisa dal XII al XIV secolo*, Vol.I, Firenze, Presso G. P. Vieusseux.
- Caciorgna, Maria Teresa (2013), "Il controllo del litorale laziale dal XII al XIV secolo", em Livio Antonielli e Stefano Levati (org.), *Controllare il territorio. Norme, corpi e conflitti tra medioevo e prima guerra mondiale*, Roma, Rubbetino Editore, pp.115-128.
- Cadier, Léon (1891), *Essai sur l'Administration du Royaume de Sicile sous Charles Ier et Charles II D'Anjou*, Paris, Ernest Thorin, Éditeur.
- Caetano, Marcelo (1990), *A Administração Municipal de Lisboa durante a 1ª Dinastia (1179-1383)*, Lisboa, Livros Horizonte, Jan.
- Calcagno, Paolo (2013), "Genova, San Giorgio e il pattugliamento delle coste liguri a fini fiscali nel XVII secolo", em Livio Antonielli e Stefano Levati (org.), *Controllare il territorio. Norme, corpi e conflitti tra medioevo e prima guerra mondiale*, Roma, Rubbetino Editore, pp.191-281.
- Candiani, Guido (2013), "Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684)", Livio Antonielli (org.), *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, Roma, Rubbetino Editore, pp.39-64.
- Castro, Francisco J. García de (2011), *La Marina de Guerra de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media. Desde sus Orígenes hasta el Reinado de Enrique IV*, Universidade de Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas, Tese de Doutoramento em História.
- Chioffi, Laura; Mika Kajava; Simo Örmä, editores, (2021), *Il Mediterraneo e la Storia III-Documentando città portuali — Documenting port cities*, Roma, Institutum Romanum Finlandiae.
- Christol, Michel (2018), "Procurator annonae et procurator utriusque portus au IIIe siècle: l'évolution vers une seule fonction?", *Mélanges de l'École française de Rome-Antiquité* (MEFRA), Studi ostiensi. Quarto seminario, vol.130, n°2,

- pp.375-386. Disponível em: <https://journals.openedition.org/mefra/6391> (lido em 09-Abr-2023)
- Costa, Mário Júlio de Almeida (1984), "Apresentação", em *Ordenações Afonsinas*, Livro I, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Jan, pp.5-11.
- Crozier, Michel; Erhard Friedberg (1977), *L'Acteur et le Système*, Paris, Editions du Seuil.
- Dioigo, Luís Costa; Rui Januário (2000), *Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*, Lisboa, Áreas Editora.
- Domingues, José (2008), *As Ordenações Afonsinas. Três Séculos de Direito Medieval [1211-1512]*, Universidade de Santiago de Compostela, Faculdade de Direito, Tese de Doutoramento em História do Direito.
- D'Esterre, Jacques de Chastenot (1906), *Histoire de L'Amirauté en France*, Paris, A.Pedone, Éditeur, Faculté de Droit de Paris, Thèse pour le Doctorat.
- Freire, João (2011), *Elementos de Cultura Militar*, Lisboa, Edições Colibri.
- Galanti, Giuseppe (1788), *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie Tomo II*, Napoli, Gabinetto Letterario.
- Gardiner, Leslie (1968), *The British Admiralty*, Edinburgh, William Blackwood & Sons Ltd.
- Homem, Armando Carvalho (1990), *Portugal nos Finais da Idade Média: Estado, Instituições, Sociedade Política*, Lisboa, Livros Horizonte Lda.
- Jourdain, Charles (1881), "Mémoire sur les commencements de la marine militaire sous Philippe le Bel", em *Mémoires de l'Institut national de France*, tome 30, 1^{re} partie. pp.377-418. Disponível em: https://www.persee.fr/docAsPDF/minf_0398-3609_1881_num_30_1_982.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- Lane, Frederic Chapin (1966), *Venice and History*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- Laudani, Simona (2008), "Dai "magazzinieri" ai "contrascrittori": il sistema dei "caricatori" nella Sicilia d'età moderna tra mutamenti e continuità", em *Mélanges de l'École française de Rome, Italie et Méditerranée*, tome 120, n°2, pp.477-490. Disponível em: https://www.persee.fr/docAsPDF/mefr_1123-9891_2008_num_120_2_10559.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- Leal, Salomé (2022), "Polígrafo: "Marinha mais antiga do mundo tem 705 anos e é portuguesa", destaca-se nas redes sociais", SAPO, 09-Set 11:00. Disponível em: <https://poligrafo.sapo.pt/fact-check/marinha-mais-antiga-do-mundo-tem-705-ano-s-e-e-portuguesa-destaca-se-nas-redes-sociais> (lido em 09-Abr-2023)
- Lewis, Charlton (1891), *An Elementary Latin Dictionary*, New York, Harper & Brothers-Franklin Square.

- Lozzi, Antonio (2010), *Codici e Consuetudini nella Storia del Commercio Marittimo. Dal Codice di Hammurabi alle Repubbliche Marinare*, Milano, Ugo Mursia Editore s.r.l., 3ª edição.
- Maia, José dos Santos; Luís Couto Soares, coordenadores (2017), *700 anos Almirante Pessanha*, Lisboa, Academia de Marinha, Mai. Disponível em: <https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/EdicoesDiversas/700%20anos%20Almirante%20Pessanha.pdf> (lido em 09-Abr-2023)
- Maia, José dos Santos, coordenador (2019), *O Mar como Futuro de Portugal (c. 1223 — c. 1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia de Marinha, Mar. Disponível em: <https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/Simposios%20Historia%20Maritima/Final%20-%20XV%20Simposio%20Historia%20Maritima.pdf> (lido em 09-Abr-2023)
- Manuel, António (2017), “700 anos da Marinha Portuguesa”, *TV Europa*, 11-Dez 15:18. Disponível em: <https://www.tveuropa.pt/noticias/700-anos-da-marinha-portuguesa/> (lido em 09-Abr-2023)
- Marinha (2018), “Cerimónia de encerramento das Comemorações dos 700 anos da Marinha”, *Canal da Marinha no Youtube*, 05-Jan. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=1fQ9hnXThdU> (visto e lido em 09-Abr-2023)
- Marinha (2022), “A Marinha mais antiga do mundo”, *Portal da Marinha na Internet*, 01-Fev 09:16. Disponível em: <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/A-Marinha-mais-antiga-do-mundo.aspx> (lido em 09-Abr-2023)
- Marrone, Antonino (2005), “I Titolari degli Uffici Centrali del Regno di Sicilia dal 1282 al 1390”, *Mediterranea — ricerche storiche*, Ano II, n°4, Ago, pp.299-354. Disponível em: http://www.storiamediterranea.it/public/md1_dir/r242.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- Menager, Léon-Robert (1960), *Amiratus — Ἀμιράτς. L'Émirat et les origines de l'Amirauté*, Paris, S.E.V.P.E.N.
- Menezes, José de Vasconcellos e (1986), *Almirante — O termo e o seu significado*, Lisboa, Academia de Marinha, Memórias vol.XV, pp.120-137.
- Menezes, José de Vasconcellos e (1989), *Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para a História da Marinha (século XII-século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha. Disponível em: https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/EdicoesDiversas/Os%20Marinheiros%20e%20o%20Almirantado_compressed.pdf (lido em 09-Abr-2023)

- Mignone, Alfonso (2018), “La legislación portuaria de Federico II”, em Luiz Molina (org.), *Cádiz: del Floreciente S.XVIII al Port of the Future del S.XXI*, Madrid, Editorial Dykinson, pp.273-280.
- Molina, Luiz López, director (2018), *Cádiz: del Floreciente S.XVIII al Port of the Future del S.XXI*, Madrid, Editorial Dykinson.
- Morais, Rita Rodrigues (2017), *Confiança dos portugueses nas Forças Armadas: uma perspetiva comparada no quadro da União Europeia*, Lisboa, Academia Militar, Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada, Mai, Disponível em: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/19248/1/TIA_Asp_Art_Morais.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- North, Douglass (1992), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press.
- Oppedisano, Fabrizio (2021), “L’amministrazione dei porti nell’Italia ostrogota”, em Laura Chioffi, Mika Kajava e Simo Örmä (org.), *Il Mediterraneo e la Storia III-Documentando città portuali — Documenting port cities*, Roma, Institutum Romanum Finlandiae, pp.177-195. Disponível em: https://ricerca.sns.it/retrieve/e3aacdfc-5fbb-4c98-e053-3705fe0acb7e/8_L%27amministrazione%20dei%20porti%20nell%27Italia%20ostrogota.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- Pacheco, Luís Bessa (2021), *A organização marítimo-naval das origens ao final do século XX*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha-Centro de Estudos Estratégicos da Marinha, Cadernos Navais n°62, Out-Dez. Disponível em: https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernos%20navais_62.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- Paulo, Jorge Silva (2020), *Autoridade marítima ou autoridade da marinha?: a vertente institucional da autoridade marítima em democracia*, Lisboa, ISCTE-IUL, Tese de Doutoramento em Políticas Públicas. Disponível em: <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/20825> (lido em 09-Abr-2023)
- Paulo, Jorge Silva (2021), *A Armada tem posto em crise a supremacia civil em relação à Autoridade Marítima? Uma análise à luz da teoria do processo civilizacional de Norbert Elias*, CIES-IUL Working Paper n°232/2021, ISCTE-IUL, Abr. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/22406/1/CIES-WP232_Jorge%20Silva%20Paulo.pdf (lido em 09-Abr-2023)
- Paulo, Jorge Silva (2023), “Em democracia, os exércitos só devem ocupar-se da defesa militar”, *Revista Militar*, n°2652, Jan, pp.15-42.
- Pérez-Bustamante, Rogelio (1991), “Los Almirantes de Castilla: Descripción Histórica Institucional —Siglos XIII XVI—”, em *Cuadernos Monográficos del Instituto de*

Historia y Cultura Naval, nº14, Madrid, Ministerio de Defensa pp.7-23.

Disponível em:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/14cuaderno/01cap.pdf> (lido em 09-Abr-2023)

Pery, José Cervera (1991), “La Marina de Castilla”, in *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº13, Madrid, Ministerio de Defensa pp.77-86. Disponível em:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/13cuaderno/cuaderno13.pdf> (lido em 09-Abr-2023)

Pessanha, José Benedito de Almeida (1923), *Os almirantes Pessanhas e sua descendência*, Porto, Imprensa Portuguesa.

Piccino, Luisa (2000), “Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX”, *Atti della Società Ligure di Storia Patria, Nuova Serie*, Vol.XL (CXIV) Fasc.I. Disponível em:

<http://www.rmoa.unina.it/5933/1/76d2b1e2e4a27d2151a37efc06a56e3d.pdf> (lido em 09-Abr-2023)

Piergiovanni, Vito (2012), “Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l’Occidente medievale e modern”, *Atti della Società Ligure di Storia Patria, Nuova Serie*, Vol.LIII (CXXVI) Fasc.I, pp.171-192. Disponível em:

<http://www.rmoa.unina.it/6151/1/cb308a0f8835a95a7c3158e0f04c38f4.pdf> (lido em 09-Abr-2023)

Quesada, Miguel-Ángel Ladero (2003), “El Almirantazgo de Castilla en la Baja Edad Media. Siglos XIII a XV”, em *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº42, Madrid, Ministerio de Defensa pp.57-82. Disponível em:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/42cuaderno/CM42.pdf> (lido em 09-Abr-2023)

Reino de Espanha (1748), *Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Político, y Económico de su Armada Naval*, 2 tomos, Madrid, Imprenta Real, 15-Mai. Disponível em:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/cesia/2-Historia/ordenanzasarmada1.pdf> (lido em 09-Abr-2023)

Reino de Espanha (1793), *Ordenanzas de su Magestad de la Armada Naval*, 2 tomos, Madrid, Imprenta Real, 08-Mar. Disponível em:

www.cervantesvirtual.com/obra/ordenanzas-generales-de-la-armada-naval-parte-primera-sobre-la-gobernacion-militar-y-marinera-de-la-armada-en-general-y-uso-de-sus-fuerzas-en-la-mar-tomo-i (lido em 09-Abr-2023)

Rougé, Jean (1966), *Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’Empire romain*, Paris, S.E.V.P.E.N.

- Saldanha, António Vasconcelos de (1988), "O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval", *Revista da Universidade de Coimbra*, vol XXXIV, pp. 137-156.
- Silva, Carlos Guardado da (2017), "En Lixboa sobre lo mar (rio Tejo). A organização e a estruturação do espaço urbano das origens ao século XIV", *Confins* [online], nº31. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/12061> (lido em 09-Abr-2023)
- Tanzini, Lorenzo (2013), "Costruire e controllare il territorio. Banditi e repressione penale nello Stato fiorentino del Trecento", em Livio Antonielli e Stefano Levati (org.), *Controllare il territorio. Norme, corpi e conflitti tra medioevo e prima guerra mondiale*, Roma, Rubbetino Editore, pp.11-29.
- Telechea, Jesus; Michel Bochaca; Amélia Aguiar Andrade, editores (2012), *Gentes de Mar en la Ciudad Atlántica Medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos.
- Tutini, Camillo (1666), *Discorsi de Sette Officii O Vero de Settegrandi del Regno di Napoli. Parte Prima*, Roma, Giacomo Dragonelli.
- Vairo, Giulia Rossi (2013), "O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d'El-Rei D. Dinis", *Medievalista* [Online], nº13, Jan-Jun. Disponível em: <http://journals.openedition.org/medievalista/577> (lido em 09-Abr-2023)
- Varandas, José (2019), "Navios Grossos, Fortes e Bem Armados". A Marinha Portuguesa na Primeira Dinastia. Suporte de uma Independência?", em José Maia (org.), *O Mar como Futuro de Portugal (c. 1223 — c. 1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia de Marinha, Mar, pp.83-97.
- Viana, Mário (2012), "O Almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média", em Jesus Telechea et al (org.), *Gentes de Mar en la Ciudad Atlántica Medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, pp.313-344. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/61438191.pdf> (lido em 09-Abr-2023)
- Viana, Mário (2019), "O Almirantado Português nos séculos XIII a XV. Contextos e linhas de força", em *XV Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, pp.69-81. Disponível em: <https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/Simposios%20Historia%20Maritima/Final%20-%20XV%20Simposio%20Historia%20Maritima.pdf> (lido em 09-Abr-2023)
- Viterbo, Joaquim de Santa Rosa de (1748), *Elucidário das Palavras, Termos, e Frases, que em Portugal antigamente se usárão, e que hoje regularmente se ignorão* [...]. Tomo Primeiro. A-F, Lisboa, Officina de Simão Thaddeo Ferreira.

Wiel, Alethea (1910), *The Navy of Venice*, London, John Murray.

Zevi, Anna Gallina; Rita Turchetti, coordenadores (2004), *Le Strutture dei Porti e degli Approdi Antichi*, Roma, Rubbetino.

Zevi, Fausto (2004), "Inquadramento storico relativo ai porti di Roma", em Anna Zevi e Rita Turchetti (org.), *Le Strutture dei Porti e degli Approdi Antichi*, Roma, Rubbetino. pp.211-219.