cies _ iscte
e-Working Paper

O CABO DE MAR

UMA AUTORIDADE MARÍTIMA INFORMAL

JORGE SILVA PAULO

N° 255/2026

CIES e-Working Papers
Av. das Forças Armadas, Edifício CVTT, 1649-026 LISBOA,
PORTUGAL cies@iscte-iul.pt

E-Working Paper | Número 255/2026

O CABO DE MAR

UMA AUTORIDADE MARÍTIMA INFORMAL

JORGE SILVA PAULO

cies_iscte
Centro de Investigação
e Estudos de Sociologia

Lisboa | agosto 2026

© Jorge Silva Paulo, 2026

Jorge Silva Paulo
O cabo de mar: uma autoridade marítima informal

Primeira publicação: agosto de 2026

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 carateres 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

O CABO DE MAR

UMA AUTORIDADE MARÍTIMA INFORMAL

Jorge Silva Paulo

Jorge Silva Paulo é 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; passou 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. É assessor técnico no Tribunal Marítimo. 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 em vários livros e artigos. Destaca-se a publicação em 2025 em livro da tese de PhD, atualizada, *Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha? A Vertente Institucional da Autoridade Marítima em Democracia*.
E-mail: jspmac@hotmail.com

Resumo

Este artigo examina a figura do cabo de mar, de 1864 até ser extinto em 1995 com a reforma da Polícia Marítima. A investigação fundou-se na legislação e em poucos dados empíricos, e notou a falta de atenção académica e jornalística na matéria. O cabo de mar não teve competências próprias fixadas na lei, só delegadas pelo capitão do porto. Mas tinha poder como autoridade policial nas costas, praias e portos, apesar de ser um funcionário público civil, e militarizado de 1975 a 1995. O recrutamento começou por ser descentralizado nas capitanias dos portos, passou a preferir praças reformadas da Armada e, depois, alargou a base de recrutamento por concurso. O artigo mostrou que o cabo de mar não era uma autoridade marítima formal, mas sim um agente com poder delegado e reconhecido socialmente.

Palavras-chave: cabo de mar; Polícia Marítima; Autoridade Marítima; capitanias dos portos.

Abstract

This article examines the institutional evolution of the cabo de mar (maritime corporal) in Portugal, from its first legal appearance in 1864 until its extinction in 1995 following the Maritime Police reform. Grounded in legislative analysis and little empirical data, the study addresses the lack of academic and journalistic discourse on this subject. Research indicates that the cabo de mar lacked autonomous legal competencies, exercising only powers delegated by the Port Captain. Nevertheless, they functioned as a de facto police authority across coasts, beaches, and ports—initially as civil public servants and, from 1975 until 1995, under a militarized status. Recruitment patterns shifted from a decentralized model within port captaincies to a preference for retired Navy personnel, eventually evolving into a competitive public examination system. The research showed that the cabo de mar did not constitute a formal maritime authority, but rather served as an agent of delegated power with significant social recognition.

Keywords: maritime corporal; Maritime Police; Maritime Authority; port captaincies.

INTRODUÇÃO

O cabo de mar surgiu no século XIX, quando no Exército já desde o século XVII que estavam institucionalizados a figura e o posto militar de cabo. Está por apurar se o cabo de mar foi criado por analogia, ou por influência do Exército sobre a Armada, ou quando apareceu exatamente. É referido pela primeira vez num diploma legal em 1864; foi institucionalizado em 1882; e foi extinto por lei de 1995, na reforma da Polícia Marítima (PM).

Entre as figuras designadas por "cabo", o cabo de mar distingue-se pelo seu recrutamento, que, em regra, se fazia nas praças da Armada; e pelo seu poder, como autoridade policial civil nas costas, nas praias e nos portos. Mas não se confundia, nem tinha relação, com os cabos de polícia auxiliares do regedor, criados em 1836; nem com os cabos de secção dos corpos de polícia civil, criados em 1867, e que estão na origem da atual Polícia de Segurança Pública (PSP).

Apesar da sua especificidade, e de vários estudos sobre o passado da Armada, sobre o cabo de mar não se conhece qualquer estudo; mesmo a revista oficial do exército do mar, a Revista da Armada, desde que foi criada em 1971 só tratou do cabo de mar em três artigos. A reforma das capitanias de 1972, que alterou as funções do cabo de mar, e a extinção desta figura centenária não mereceram sequer uma nota.

Este estudo, enquadrado na disciplina de Políticas Públicas e na linha de investigação sobre a política pública de Autoridade Marítima, e nas autoridades marítimas em particular, visa começar a caracterizar o cabo de mar.

Após esta introdução, e de uma breve nota metodológica, o artigo tenta identificar as origens da figura do cabo de mar. No capítulo seguinte, identifica e explora a especificação do cabo de mar na lei. Segue-se uma análise da informação recolhida. O artigo termina com uma síntese conclusiva.

NOTA METODOLÓGICA

Este artigo centra-se na história do cabo de mar, e sobretudo nos diplomas legais que o referem ou que são relevantes para as suas funções, até 1995, quando foi extinto. A lei é nuclear neste estudo, pois é ela que edifica e regula qualquer política pública, como a Autoridade Marítima, na qual o cabo de mar foi um agente. Informações com origem académica ou jornalística, que descrevam ou tratem do cabo de mar, são raras; e as poucas que há, são superficiais ou só opinativas.

A investigação foi enquadrada pelos modelos de análise das políticas públicas, centrados no ciclo político: identificação do problema; agendamento; formulação; concretização; e avaliação da política pública (Knoepfel et al.: 2007, 30-37 e cap.6). Não se investigou como ou porquê foi o cabo de mar concebido; como foram formuladas a peças de legislação ou avaliado o modelo; ou como se alcançaram os compromissos políticos que permitiram aprovar a legislação, e cada reforma. Estando em causa um exército, o do mar, e embora matéria seja civil e não militar, é difícil obter informação sobre o processo legislativo dos diplomas legais do Governo: os serviços da Administração Pública não facilitam o acesso à informação interna. Alguma informação existe, sobre a formulação de leis (e cartas de lei), por estar registada em debates parlamentares. Mas nada acrescentam de substantivo para explicar a formulação e, depois, a avaliação, dos diplomas legais.

Para ultrapassar estes constrangimentos, optou-se por uma investigação faseada, começando, neste artigo, pela informação mais facilmente

acessível e fundamental, que é a legislação adotada, na fase de concretização.

A ORIGEM DO CABO DE MAR

A origem da designação "cabo de mar" é a mesma das demais figuras de cabo e de capitão: *caput*, que significa cabeça no latim, e também designa extremidade, conclusão, fim. Designa, pois, um chefe (cabeça). É isso que reflete o alvará de 12-mar-1611, ao mandar designar por "cabos" alguns capitães de navios; e o regimento de 01-jun-1678 ao referir-se aos "Governadores das Armas e outros Cabos maiores".

De notar que, no século XVII, a legislação já reconhecia e regulava várias figuras de cabo no Exército, como os Cabos de Esquadra e os Cabos de Artilheiros (por exemplo, na carta régia de 03-nov-1632) e outras civis, como os Cabos da Guarda (por exemplo, na carta régia de 05-nov-1673).

Estas expressões já eram correntes em Espanha, onde tais cargos tinham natureza securitária ou policial, e já eram regulados, pelo menos, desde as *Ordenanzas Reales de Bujía* de 1531; isto é, antes das seminais *Ordenanzas* de 24-jan-1633. É duvidoso que tenha sido em Portugal que teve origem a expressão e a função de cabo, uma vez que ela surge em documentos estrangeiros (pelo menos, nos referidos) antes de surgir em Portugal; passa-se o mesmo com o almirante e o capitão de porto (Paulo, 2023: 11-19). Mas nada garante que tenha sido em Espanha que foi criada, embora a proximidade e a sequência temporal apoiem essa hipótese. A raiz latina da palavra sugere que também em Espanha foi importada. Mas a origem profunda não é objeto desta investigação, e fica para outros estudos.

De notar que, ao longo dos séculos, "cabo" tem designado posições de chefia militares, funções e até órgãos. Alguns exemplos extraídos da legislação, dos séculos XVII e XVIII, ilustram referências a chefia superior:

- "General ou Cabo, que governar as Armas da Provincia";
- "Ministros e Officiaes de Justiça e Fazenda e Cabos de Guerra";
- "Fidalgos, Desembargadores, Cabos de Guerra, Soldados, Moedeiros, […]";
- "Cabo de Guerra, ou Ministro algum";
- "Capitaes Mores, Cabos, e Officiaes de Guerra";
- "Almoxarife, ou Cabo maior dos Couteiros".

No século XIX, "cabo" passou a designar funções policiais e militares — como o cabo de mar — e até órgãos na orgânica militar:

- "Cabos de Esquadra dos respectivos Regimentos";
- "o Capitão, e o Alferes com os competentes Sargentos, e Cabos de Esquadra";
- "praça de Cabo, Furriel, ou Sargento em alguma Companhia dos Regimentos";
- cabo da guarda;
- cabo da polícia ou cabo de secção;
- cabo da ponte;
- cabo de cantoneiros (polícias de estradas);
- cabo de dia;
- cabo de guarda-fios (telégrafos);
- cabo de limpeza;
- cabo de patrulha (ainda no séc. XVIII torna-se chefe de praças/soldados);
- cabo de pilotos;
- cabo de tambores;
- cabo do rancho;
- cabo dos guardas (incluindo das alfândegas);
- cabo dos presos;
- cabo enfermeiro;
- cabo fogueiro;

— cabo fuzileiro;
— cabo guarda-pescas;
— cabo piloto e cabo piloto chefe;
— cabo timoneiro sinaleiro;
— cabo torpedeiro.

No presente, "cabo" designa postos nas carreiras da categoria de praças na Armada (cabo-mor; cabo), no Exército e na Força Aérea (cabo-adjunto; primeiro-cabo; segundo-cabo). Nas gendarmerias, ou polícias com organização militar (a Guarda Nacional Republicana, GNR), há postos de cabo (cabo-mor; cabo-chefe; cabo); nas demais, dada a sua natureza civil, já não há postos de cabo. Mas não são figuras de chefia, senão entre pequenos grupos de pessoal dos mais baixos níveis hierárquicos.

Continua a existir o cabo da ponte, já definido no Alvará de Regimento de 26-out-1796[1], como profissional civil ou militarizado, dedicado sobretudo às manobras de atracação e largada dos navios, e que hoje designa o posto mais alto na carreira do pessoal da classe de Manobra do Troço de Mar[2], equiparado a sargento-ajudante da carreira militar. Tal como o cabo de mar, o cabo da ponte já teria existência prática antes de ser criado na lei, embora muito antes.

As funções de polícia atribuídas ao cabo de mar (e ao pessoal de polícia marítima) são distintas das funções dos polícias dos estabelecimentos de Marinha, também civis com dignidade estatutária, que têm só a função de assegurar a vigilância e o policiamento das unidades da Marinha[3].

---

1 A designação completa é: Alvará de Regimento da Junta da Fazenda para a Administração da Minha Real Fazenda na Repartição do Arsenal da Marinha. Durante mais de um século a seguir, o cabo da ponte era regulado pela legislação sobre o Arsenal de Marinha, e só se tornou autónomo no quadro de pessoal civil criado em 1946.

2 O Troço de Mar está atualmente integrado no Grupo 4 do QPMM (os acrónimos são definidos no corpo do texto), destina-se ao "serviço das embarcações portuárias da Marinha, em terra ou a bordo", e é regulado pelo DL 282/76.

3 O pessoal da Polícia dos Estabelecimentos de Marinha (PEM) foi individualizado num grupo (Grupo 2) pelo DL 618/70 e regulado pelo DL 172/71.

O CABO DE MAR NA LEI

A ocorrência da figura do cabo de mar na lei revela a sua evolução no pensamento do legislador. Porém, não se pode concluir que a figura corresponda à conduta genérica, e menos ainda a todos os casos concretos, da atividade diária destes funcionários públicos, que contribuíam para concretizar no dia-a-dia a política pública de Autoridade Marítima. É sempre de admitir a possibilidade de a lei não ter eficácia prática, pelo menos até ao século XX. De facto, as ordens oriundas do poder central (diretas ou através da lei) nem sempre chegavam depressa, e podiam sofrer interpretações peculiares em cada local por cada agente do poder público, e caso a caso. Por isso, não se podem tirar conclusões da legislação fora do seu âmbito específico[4].

A evolução normativa sobre o cabo de mar

A primeira referência na lei ao cabo de mar ocorreu no Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (CPDMM), posto em vigor pela carta de lei de 04-jul-1864, mas só em um formulário em anexo relativo aos processos nos tribunais marítimos e comerciais. Nada se diz sobre as suas funções, a sua integração orgânica, as lotações, o recrutamento, as carreiras, ou os efetivos.

A Ordenança Geral da Armada, posta em vigor por um decreto de 03-mai-1866, que regulava o funcionamento geral da Armada, nada diz sobre o cabo de mar, então considerado um funcionário civil (empregado) do Ministério da Marinha. O decreto de 17-dez-1868, que organizou o Corpo de Marinheiros da Armada também não referiu o cabo de mar, embora regulasse o cabo marinheiro e o cabo artilheiro, que eram militares com funções bem definidas nas unidades da Armada.

4 O cabo de mar nas capitanias do ultramar tinha um perfil legal idêntico ao da metrópole; a distância à capital tornou a concretização em cada capitania mais adaptada às realidades locais, em prejuízo da uniformidade visada pelo legislador.

A lei voltou a referir o cabo de mar no decreto de 29-dez-1869, sobre as despesas das capitanias com receitas dos emolumentos, e incluiu os salários de cabos de mar, funcionários que pertenciam ao Arsenal da Marinha mas serviam na Capitania do Porto de Lisboa. O cabo marinheiro veio a ser uma referência para as remunerações do cabo de mar. Este decreto tratava das despesas das capitanias, mas só referiu cabos de mar na Capitania do Porto de Lisboa, indiciando que só nesta eles existiriam.

A primeira referência normativa ao cabo de mar, para regular a função, concretizou-se em dois artigos da carta de lei de 27-jul-1882, que previu a lotação de cabos de mar em todas as capitanias:

— "Art.15.° Os patrões móres são nomeados da classe dos officiaes marinheiros da armada. Para os logares de cabos do mar e guardas de lastro preferem sempre, havendo-os, os individuos que tenham servido com boas informações no corpo de marinheiros, e, na falta d'estes, serão nomeados os maritimos propostos pela auctoridade maritima da localidade."
— "Art.17.° Ao chefe do departamento do centro será fornecido pelo arsenal da marinha o material e pessoal necessário para o desempenho do seu serviço como capitão do porto. Continuam a servir como cabos do mar da capitania os individuos pertencentes ao arsenal da marinha que actualmente desempenham aquelles logares. Na capitania do porto serve de guarda de lastro um dos remadores do escaler, tendo por este serviço, alem do vencimento que lhe está marcado como remador, mais 200 réis diarios."

Esta carta de lei reformou o Regulamento da Polícia dos Portos (RPP), posto em vigor por um decreto de 30-Ago-1839, que criou o órgão administrativo de capitão de porto — adaptando o órgão com igual designação e semelhantes funções existente em Espanha desde 1793 e em Itália desde

o século XII (Paulo, 2025: 46-50) — na dependência hierárquica do qual servia o cabo de mar[5].

O Regulamento para o porto de Ponta Delgada, posto em vigor por um decreto de 26-set-1882, tratou de densificar as funções do cabo de mar no âmbito daquele porto dos Açores. Importa realçar o papel como autoridades de polícia (embora não únicas) previsto em normas deste decreto:

- "Art.44.° O cabo do mar é obrigado a fazer a policia do porto, sob as immediatas ordens do capitão do porto e patrão mór, […]."
- "Art.76.° O pessoal da policia do porto constará de patrão mór, cabo do mar e guardas de lastro."
- "Art.78.° O cabo do mar e os guardas de lastro desempenharão o serviço que lhes for designado pelo patrão mór, e usarão o uniforme dos marinheiros da armada, tendo na fita do chapéu ou do bonet escripto o distinctivo "policia do porto"; e cumpre-lhes não só fiscalisar o serviço do lastro e as operações cle carga e descarga, principalmente das materias consideradas perigosas, mas tambem vigiar que dentro do porto se observem as prescripções d'este regulamento em tudo o que diz respeito a policia do mar."
- "§ unico. Os pilotos do porto artificial, os patrões e remadores da corporação no exercicio das suas funcções, os guardas da alfandega em serviço e os zeladores da camara municipal encarregados da policia do caes, são obrigados a coadjuvar o serviço de policia do porto, sem prejuizo das suas obrigações especiaes, e devem participar ao patrão mór ou ao cabo do mar as transgressões policiaes que presenciarem."
- "Art.79.° O patrão mór, cabo do mar e guardas de lastro serão ajuramentados no tribunal judicial, para que os autos de transgressão por

5 Deve notar-se que o cabo de mar também podia estar hierárquica e diretamente subordinado a um delegado marítimo, onde fosse atribuído a uma delegação marítima de uma capitania, em vez de à própria capitania. Mas o delegado marítimo era e é também uma autoridade administrativa hierárquica e diretamente subordinada ao capitão de porto.

elles levantados tenham fé em juizo, até prova plena em contrario e sirvam de corpo de delicto."

Aquela carta de lei de 1882 foi densificada por um decreto de 01-ago-1884, que pôs em vigor o primeiro Regulamento Geral das Capitanias[6] (RGC-1884), cabendo realçar as seguintes normas:

- "Art.56.° Os capitães dos portos poderão nomear cabos do mar interinos para todos os pontos do seu districto, […]. Estas nomeações só se darão aos maritimos das localidades que, alem de terem bom comportamento, se prestem voluntaria e gratuitamente a exercer taes logares."
- "Art.61.° Os cabos de mar e guardas de lastros, no desempenho do serviço que lhes é inherente, executam as instrucções que, em harmonia com este regulamento, lhes devem ser dadas pelo respectivo capitão do porto."
- "Art.62.° Aos cabos de mar incumbe especialmente vigiar se as disposições d'este regulamento são observadas e executadas pontualmente; e quando encontrem algum transgressor, apresental-o-hão ao capitão do porto para este resolver convenientemente; […]."
- "Art.63.° Para a admissão não só aos logares de patrões mores das ilhas dos Açores e Madeira, quando os candidatos não sejam officiaes marinheiros da armada, mas também aos de cabos do mar e guardas de lastro dos portos do reino ou d'aquellas ilhas, exigir-se-ha as seguintes condições:
  1.ª Ter pelo menos vinte e um annos de idade;
  2.ª Saber ler, escrever e contar;
  3.ª Ter bom comportamento, […]."
- "§ unico. Os cabos do mar e os guardas de lastro pagam […], pela sua nomeação, os emolumentos designados […]."

6 A sua designação formal e completa era: "Regulamento geral das capitanias, serviço e policia dos portos do reino e ilhas adjacentes".

Na sequência do Ultimato Britânico (1891), procedeu-se a uma reforma abrangente dos serviços da Marinha; nesse âmbito, o decreto de 01-dez-1892 pôs em vigor um novo RGC (RGC-1892), que regulou mais finamente o cabo de mar, num texto com a orgânica separada do regulamento, embora com redundâncias. Cabe realçar as seguintes normas da orgânica:

— "Art.12.° Incumbe aos cabos de mar e guarda de lastro: O serviço de policia que for determinado no regulamento geral das capitanias e policia dos portos."
— "Art.18.° Para os logares de cabo de mar e guarda do lastro, serão nomeados de preferencia, as praças pertencentes á divisão de reformados do corpo de marinheiros que saibam ler e escrever, tenham comportamento regular e a necessaria aptidão physica; na sua falta serão nomeados individuos que tenham servido no corpo de marinheiros e satisfaçam ás condições indicadas, ou marinheiros mercantes com duas viagens de longo curso."
— "Art.46.° São supprimidos os logares de guarda de lastro de Faro, Olhão, Portimão, Lagos, Tavira, Caminha, Vianna do Castello, Aveiro, S. Martinho e Figueira da Foz, passando a ser desempenhados pelos cabos de mar os serviços que estavam a cargo dos referidos guardas."
— No Mapa A, fixaram-se os quadros para cada capitania, incluindo as dotações de cabos de mar.

No regulamento propriamente dito, repetem-se com pequenas alterações as normas da primeira parte; a única novidade foi a especificação do uniforme dos cabos de mar (art.37.°).

Tal como em 1882, os regulamentos dos portos adotados por diploma legislativo, como foi o caso dos portos de Leixões e da Horta (dois decretos de 24-dez-1892), e de Ponta Delgada (carta de lei de 23-abr-1901), densificaram as funções do cabo de mar nestes portos, mas não se desviaram do modelo em vigor.

A reforma do RGC.1892 posta em vigor pelo decreto de 18-abr-1895 manteve as normas sobre os cabos de mar.

Também no âmbito da gestão pública foram atribuídas competências ao cabo de mar, primeiro, na seguinte norma do Regulamento da administração da Fazenda Naval de 1907, e depois na reforma deste regulamento de 1910:

— Decreto de 27-jun-1907- "Art.63.° Os principaes delegados dos conselhos administrativos, e como taes responsáveis para com estes, são:
[…]
7.° Nos Departamentos Maritimos:
a) Os capitães dos portos e os delegados maritimos;
b) O escrivão do departamento;
c) Os cabos de mar."
— Decreto de 23-jun-1910- "Art.42.° São responsáveis para com os conselhos administrativos:
[…]
4.° Nos departamentos maritimos:
a) Os capitães dos portos e os delegados maritimos;
b) O escrivão do departamento;
c) Os cabos do mar; […]

A portaria de 29-out-1908 determinou que as praças reformadas que exercessem o cargo de cabo de mar usassem o uniforme previsto no RGC-1892, em vigor.

A Implantação da República (1910) não trouxe qualquer reforma da Autoridade Marítima, das capitanias, ou do cabo de mar (Paulo, 2016). Mas, a legislação do início do período republicano trouxe alterações a notar. Assim, da lei 211/1914 destacam-se a confirmação de que os cabos de mar eram recrutados entre praças reformadas da Armada, e o aumento das lotações de cabos de mar, cujo total nacional passou para 119.

Mais importante, foi o regulamento da pilotagem, posto em vigor pela lei 254/1914: estabeleceu que, em diversos portos pequenos (mas não todos), os pilotos acumulavam essa função com a de cabo de mar. Esta opção deveu-se, e revelou, a falta de praças reformadas para preencherem as lotações de cabos de mar das capitanias; e alargou a base de recrutamento a cargos sem natureza securitária. Satisfez as necessidades durante quase duas décadas; mas a base de recrutamento teve de ser alargada de novo em 1931, pelo decreto 19489, que estabeleceu que o recrutamento se passava a fazer também entre remadores, sinaleiros e serventes das capitanias, e por concurso. Em 1945, o decreto-lei (DL) 34461 alargou a base de recrutamento aos marinheiros das capitanias.

Entretanto, a lei 876/1919 criou no Departamento Marítimo do Centro, com sede em Lisboa, um Corpo de Polícia Marítima (CPM), reforma que institucionalizou as funções de polícia marítima das capitanias, com um modelo descentralizado, de subordinação a autoridades administrativas locais, já aplicado noutras polícias[7]; neste caso, os efetivos estavam subordinados ao capitão de porto, e eram o seu "braço operacional"[8]. O CPM tinha ainda funções de socorro, em especial, em caso de incêndios nos navios. Foi então dotado com 20 efetivos, cabos de mar, praças da Armada em cargos civis, mas sujeitos ao Regulamento Disciplinar da Armada e ao Código de Justiça da Armada.

O decreto 6151/1919 pôs em vigor o "Regulamento da Polícia Marítima do Porto de Lisboa"; foi revogado e substituído pelo decreto 7094/1920, que manteve o total de efetivos, recrutados entre praças da Armada, e criou as categorias de cabo-mor e sota cabo-mor, para se distinguirem do cabo de mar das capitanias. A designação "Corpo de Polícia Marítima" referia-se só ao pessoal; a função institucional designava-se "polícia

7 Sobretudo, as Guardas Municipais e a Polícia Civil, com a subordinação hierárquica do cabo de polícia ao regedor, estabelecida no Código Administrativo de 1836 (Paulo, 2018: 103 e 114-115). Modelo que acabou em 1910.

8 Expressão corrente, mas sem existência na lei, e que traduz a realidade concreta de subordinação hierárquica e funcional dos agentes do CPM a um capitão de porto (autoridade administrativa local) e não a um comandante-geral (autoridade administrativa nacional sobre todos os efetivos).

marítima". O decreto 6273/1919 previu a criação de mais um CPM, no Departamento Marítimo do Norte, sobretudo para policiar os portos de Leixões e do Douro, mas com 18 agentes de polícia marítima (cabos de mar).

As reformas da Autoridade Marítima e da Marinha ocorridas até 1935, postas em vigor pelos decretos 952/1914, 5703/1919 e 9704/1924, mudaram os quadros do pessoal e a orgânica da Direção-Geral da Marinha (DGM), que dirigia as capitanias: os cabos de mar passaram de um máximo de 119 para 168, e mudaram os critérios de recrutamento e de progressão na carreira. A portaria 9738/1941 estabeleceu as lotações das várias unidades da Marinha[9], incluindo a DGM, mas só dos militares, pelo que os cabos de mar (militares em comissão civil) não foram abrangidos.

Outro pilar da Autoridade Marítima, o CPDMM, posto em vigor pelo DL 33252/1943 (revogou o de 1864; ainda está, parcialmente, em vigor), referia as funções de polícia marítima e organizou os tribunais marítimos, mas nada diz sobre o cabo de mar, nem sobre os cabos do CPM.

Com a reforma dos quadros do pessoal civil do Ministério da Marinha, posta em vigor pelo DL 36081/1946[10], o seu Mapa I estabeleceu os postos ou categorias do pessoal civil, de que se destacam:

— Alínea F), Corpo de polícia marítima, com um total de 29 efetivos: chefes, subchefes, agentes de 1.ª classe e agentes de 2.ª classe.
— Alínea I), Pessoal das capitanias, com um total de 145 efetivos, dos quais 141 cabos de mar com três categorias ou postos, também fixadas: cabo de mar de 1.ª classe (23); cabo de mar de 2.ª classe (46); e cabo de mar de 3.ª classe (72).

Só nas funções específicas das capitanias ficaram cabos de mar. O decreto 37979/1950 alterou o decreto 7094/1920 sobre os uniformes do

9 Substituiu a portaria 9680/1940, que tinha entrado em vigor 3 meses antes, e que só tinha fixado as existências da DGM, deixando a fixação de lotações para futura reforma.

10 A reforma do modelo de remunerações da Administração Pública, posta em vigor pelo DL 26115/1935, excluiu explicitamente os militares e os respetivos ministérios. Só com o DL 36081/1946 este setor foi abrangido.

cabo de mar, para o diferenciar do pessoal militar, e assim servir melhor a função de polícia marítima.

Em 1958, o DL 41518 fixou em 144 o máximo de cabos de mar. Também neste ano, o decreto 41668 estabeleceu a norma de, em caso de falta de piloto num porto, ele ser substituído por um cabo de mar[11], o que foi logo estabelecido para diversos pequenos portos[12] (art.174.º a art.191.º).

Quando o decreto 48689/1968 criou o Superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada foi reafirmada a subordinação do pessoal (civil) de polícia marítima aos órgãos superiores da Armada.

Em 1969, com a mudança do Chefe do Governo, e do Governo, embora o ministro da Marinha se mantivesse[13], iniciou-se uma reforma dos vários setores da Marinha. Para este estudo, importa notar o DL 49078, pelo qual a DGM foi substituída pela Direção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo[14] (DGSFM); além disso, nada foi dito sobre os cabos de mar, e foi criado um normativo específico sobre o CPM, que reforça a ideia de "braço operacional" do capitão de porto:

— "Art.2.º — 1. A Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo compreende.
  […]
  g) Intendência das Capitanias;
  h) Departamentos marítimos;
  i) Capitanias dos portos;
  j) Delegações marítimas;
  l) Tribunais marítimos;

11 A lei 254/1914 estabeleceu uma norma simétrica: um piloto pode exercer as funções de cabo de mar.

12 Desde o DL 36081/1946 que os pilotos deixaram de estar organizados em corporações locais, subordinadas ao capitão de porto, e passaram a integrar um quadro próprio de pessoal civil do Ministério da Marinha, até que este foi extinto.

13 O capitão-de-mar-e-guerra Manuel Pereira Crespo tomou posse como ministro da Marinha em 19-ago-1968; transitou para o Governo que tomou posse em 27-set-1968, e permaneceu no cargo até ao golpe militar de 25-abr-1974.

14 De facto, na mesma reforma, a vertente económica dos assuntos do mar passou para o Ministério da Economia.

m) Polícia Marítima;
[…]"

— "Art.14.º — 1. A Polícia Marítima é o instrumento preventivo e repressivo de que dispõem as capitanias dos portos para assegurar o cumprimento das leis e dos regulamentos marítimos e o policiamento geral nas áreas de jurisdição marítima, cumprindo-lhe, ainda, a investigação dos crimes sob a alçada do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante e, nos termos do Contencioso Aduaneiro, a repressão do contrabando.
2. O pessoal da Polícia Marítima forma o Corpo da Polícia Marítima.
3. O comandante da Polícia Marítima da Capitania do Porto de Lisboa, capitão-de-fragata da classe de marinha, desempenha cumulativamente as funções de comandante do Corpo da Polícia Marítima, na dependência directa do intendente das Capitanias.
4. Ao Comando do Corpo da Polícia Marítima compete:
a) A instrução, movimento e registo do pessoal do Corpo da Polícia Marítima;
b) O desempenho de funções policiais que, pela sua natureza, não devam ser exercidas no âmbito das capitanias dos portos."

Para cumprir no Ministério da Marinha a reforma das remunerações dos servidores públicos, adotada pelo DL 49410/1969, mas também afetando a organização do CPM e dos cabos de mar, o DL 618/70 reviu o enquadramento administrativo do pessoal civil do Ministério da Marinha; em especial:

— Criou formalmente o Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha (QPCMM), e atribuiu a sua gestão à 4.ª Repartição (Pessoal Civil) da Direção do Serviço do Pessoal da Armada (n.º1 do art.1.º).
— Integrou o pessoal do CPM (então Grupo IX) e os cabos de mar (então Grupo XI) no QPCMM (n.º1 do art.1.º).

- Criou a categoria[15] máxima de inspetor no Grupo IX, e manteve as categorias dos cabos de mar (n.º1 do art.1.º).
- Equiparou os cabos de mar de 1.ª e de 2.ª classes a segundo-sargento; o DL 95/72 alterou este modelo, e passou a equiparar os cabos de mar de 1.ª classe a primeiro-sargento, e os cabos de mar de 2.ª classe a segundo-sargento (art.9.º).
- Equiparou os cabos de mar de 3.ª classe a cabo da Armada (art.11.º).
- Para efeitos de continências e honras militares, os cabos de mar são considerados como pertencendo ao CPM (art.10.º).

Por outro lado, o novo Governo tratou de codificar ou harmonizar procedimentos e processos antigos, e os uniformes. Assim, a portaria 650/71 pôs em vigor o Regulamento de Uniformes do corpo de Polícia Marítima (só revogado pela portaria 484/2003); poucos dias depois, a portaria 659/71 pôs em vigor o "Regulamento de Uniformes dos Cabos-de-Mar".

Com a reforma da Autoridade Marítima, posta em vigor pelo DL 265/72, foi substituído o RGC-1892 pelo RGC-1972. Esta reforma operou uma mudança de nomenclatura: a "Polícia Marítima" foi substituída pelo "serviço de policiamento marítimo", com conceito e recursos mais alargados; mas a função continuou a ser uma atribuição das repartições marítimas (capitanias e delegações marítimas), pelo que, os cabos de mar e o CPM, porque integram o serviço de policiamento marítimo, constituem o "braço operacional" do capitão de porto (e, à data, também do delegado marítimo):

- "Art.3.º — Atribuições das repartições marítimas
  1. Às repartições marítimas incumbe principalmente cumprir e fazer cumprir as disposições legais relativas:

15 Mais tarde, com o Estatuto dos Militares das Forças Armadas, posto em vigor pelo DL 34-A/90, o termo "categoria" passou a significar cada um dos agregados profissionais dos militares, repartidos por postos; isto é, a categoria de praças, a categoria de sargentos e a categoria de oficiais.

a) Às marinhas de comércio, de pesca e de recreio, rebocadores e embarcações auxiliares;
b) À indústria da pesca;
c) À segurança e disciplina da navegação marítima, fluvial e lacustre;
d) À iluminação e sinalização das margens para segurança da navegação;
e) À assistência a pessoas e embarcações em perigo com vista à salvação de vidas humanas;
f) À disciplina nas praias e assistência aos banhistas;
[…]."

— "Art.15.º — Finalidade e constituição do serviço de policiamento marítimo
1. O serviço de policiamento marítimo tem por fim colaborar na prevenção da criminalidade, assegurar o cumprimento das leis e regulamentos marítimos e efectuar o policiamento geral das áreas das repartições marítimas.
2. O pessoal do serviço de policiamento compreende:
a) O pessoal do Corpo da Polícia Marítima (C. P. M.) para esse efeito destacado nas repartições marítimas;
b) Os cabos-de-mar;
c) Os militares da Armada designados, a título temporário, para desempenhar serviços de policiamento marítimo.
[…]."

— "Art.16.º — Finalidade e constituição do serviço de policiamento marítimo
1. Compete ao serviço de policiamento marítimo:
a) Fazer o policiamento geral da área de jurisdição marítima e das actividades a esta sujeitas […]."

— "Art.156.º — Finalidade e constituição do serviço de policiamento marítimo
1. As vistorias referidas no artigo anterior são passadas pelos organismos centrais da D. G. S. F. M. e pelas repartições marítimas […].

> […]
> 4. Nas vistorias a passar pelas repartições marítimas, os capitães de portos, […], podem delegar:
> **a)** […].
> **b)** Nos cabos-de-mar seus subordinados a execução de vistorias em pequenas embarcações de pesca e tráfego locais, […]."

Ao longo do tempo, o QPCMM foi sofrendo alterações, em qualidade e quantidade, por vezes através de portarias (da competência dos ministros), apesar de, por acarretarem aumentos de despesas públicas, deverem ser postas em vigor por decretos-lei (da competência do Conselho de Ministros). Depois do golpe militar de 25-abr-1974, uma importante reforma foi posta em vigor pelo Conselho da Revolução, através do DL 190/75, do qual importa realçar os seguintes aspetos:

- Criou o Quadro do Pessoal dos Serviços de Polícia e de Transportes da Marinha (QPSPTM) (n.º1 do art.1.º) e militarizou o pessoal deste quadro, pela subordinação à disciplina e à justiça militares (n.º2 do art.4.º).
- O QPSPTM foi constituído por 4 grupos, correspondendo o Grupo 1 ao CPM, e o Grupo 3 aos "Cabos-de-mar" (n.º1 do art.2.º).
- Ao pessoal dos Grupos 1 e 3 compete a ação fiscalizadora e de polícia (n.º2 do art.2.º).
- No Grupo 1, foi acrescentado um posto intermédio de subinspetor, logo abaixo do máximo (art.3.º).
- No Grupo 3, foram acrescentados dois postos acima dos 3 existentes: cabo-de-mar-chefe e cabo-de-mar-subchefe (art.3.º).

O DL 282/76, também do Conselho da Revolução, revogou o DL 190/75 e introduziu algumas alterações substantivas quanto ao enquadramento do pessoal civil da Armada:

— Criou o Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha (QPMM), que substituiu o QPSPTM (art.1.º).
— O QPMM foi dotado com 6 grupos, correspondendo o Grupo 1 ao CPM, e o Grupo 3 aos "Cabos-de-mar" (n.º1 do art.2.º).
— Manteve a subordinação deste pessoal aos regimes disciplinar e penal militares (n.º2 do art.4.º).
— Mantiveram-se os postos em cada um dos referidos grupos (art.3.º).
— Atribuiu ao comandante da Armada a especificação dos programas de formação e de progressão na carreira (art.15.º), e dos documentos de identificação (art.22.º).

Os emolumentos devidos às visitas pelo pessoal do CPM a navios também foram atualizados com frequência, designadamente pelo DL 396/76.

No plano normativo, só uma mudança substantiva ocorreu no QPMM, incluindo nos cabos de mar, até 1995: o fim da subordinação do pessoal do QPMM aos regimes disciplinar e penal militares, determinada pelo Acórdão do Tribunal Constitucional 308/90. Alguns grupos continuaram sujeitos a um regime militarizado, específico para eles (como a PM, a partir de 1995), mas não militar.

De realçar, porém, a portaria 443/82, que definiu o cartão de identificação próprio para o pessoal do QPMM. E o DL 191/84, que mudou a designação do Grupo 1 do QPMM de "Corpo de Polícia Marítima" para "Polícia Marítima", reviu os subsídios a atribuir a este pessoal, e alterou os seus processos de promoções estabelecidos no DL 260/76.

A grande reforma do QPMM foi posta em vigor pelo DL 248/95, e dela importa realçar:

— Criou a Polícia Marítima (PM), como força de segurança nacional passando a estar inserida no espírito e na letra da Constituição (CRP) (art.1.º).
— Extinguiu o cabo de mar, tendo os existentes passado a integrar a PM como supranumerários permanentes (n.º2 do art.2.º) — a extinção

dos cabos de mar só se efetivou com o abate (por mudança de quadro ou por morte) do último ao seu antigo quadro.
— Revogou os Grupos 1 e 3 do DL 282/76 (art.8.º).
— Em anexo, pôs em vigor o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima, ainda em vigor.

Não foi criada a lei orgânica da PM (ainda em falta), que a Lei Quadro da Política Criminal (lei 17/2006) considera um pressuposto de qualquer órgão de polícia criminal (OPC).

Lotações e quadros

No Quadro 1, apresentam-se de forma compacta os números dos efetivos dos cabos de mar, desde que a legislação os estabelece. A inclusão do CPM neste quadro deve-se a dois factos: o CPM teve cabos de mar, durante alguns anos; e os cabos de mar das capitanias e os agentes do CPM vieram a juntar-se na PM, criada pelo DL 248/1995.

Esta investigação não chegou a estabelecer os efetivos reais, aquém ou além dos quadros, antes de haver quadros aprovados, ou até antes de estarem regulados na lei. De facto, há evidências de que havia efetivos em número superior ao previsto nos quadros, como nota um artigo da revista oficial da Armada de 1972:

> […] a Polícia Marítima é uma corporação com um efectivo modesto: l inspector, 3 chefes, 6 subchefes, 32 agentes de 1.a classe e 59 de 2.a classe, num total de 101 homens que, acrescido de 13 cabos-de-mar ao seu serviço, perfaz um efectivo de 114 componentes. (RA, 1972b: 18)

Assim, à data da criação da PM (1995), transitaram para a mesma um total de 340 efetivos: 149 cabos de mar (capitanias) e 191 efetivos do CPM. Na densificação do DL 248/95, a portaria 1335/95 (em vigor) estabeleceu os efetivos da PM para os anos de 1996 até 2000, fixando o máximo do quadro em 420 para 1996, e crescendo até 513 em 2000.

Quadro 1 Efetivos de cabos de mar na legislação

Diploma jurídico e assunto	M e PM (total nacional)	Capitanias (total nacional)
Carta de lei de 04-jul-1864 - CPDMM	--	só referência
Carta de lei de 27-jul-1882 e RGC-1884	--	18 (1 por capitania)
Carta de lei de 25-ago-1887 - Lei avulsa	--	20 (3 na CPLisboa)
Decreto de 01-dez-1892 - RGC-1892	--	49 (16 na CPLisboa)
Decreto de 18-abr-1895 - Reforma do RGC-1892	--	49
Lei 211/1914 - Reforma da Autoridade Marítima	--	119
Decreto 952/1914 - Reforma da Autoridade Marítima	--	119
Decreto 5703/1919 - Reforma da Autoridade Marítima	--	155
Lei 876/1919 - Criação do Corpo de Polícia Marítima no Departamento Marítimo do Centro	20	--
Decreto 6151/1919 - Regulamento do CPM (Centro)	20	--
Decreto 6273/1919 - Criação do CPM no Departamento Marítimo do Norte	38 (Douro+Leixões, 18)	--
Decreto 7094/1920 - Regulamento do CPM (Centro)	20 (Lisboa)	--
Decreto 9704/1924 - Reforma da Autoridade Marítima	--	168
Decreto-lei 36081/1946 - Reforma dos quadros do pessoal civil do Ministério da Marinha	Grupo F, 29 (2+5+22+45)	Grupo I, 141 (23+46+72)
Decreto-lei 41518/1958 - Reforma dos quadros do pessoal civil do Ministério da Marinha	Grupo F, 74 (2+5+7+15)	Grupo I, 144 (23+46+75)
Decreto-lei 618/70 - Criação do QPCMM	Grupo IX, 95 (1+3+6+30+55)	Grupo XI, 186 (26+54+106)
Decreto-lei 190/75 - Criação do QPSPTM	Grupo 1, 95	Grupo 3, 186
Decreto-lei 282/76 - Criação do QPMM; substituiu QPSPTM	Grupo 1, 95	Grupo 3, 186
Portaria 258/82 - Alteração do QPMM	191	142
Despacho 103/MDN/85	--	142 (subchefes: máx.4)
Portaria 369/88	--	144 (subchefes: máx.4)
Portaria 1138/90	--	149 (cabo 1.ªcl: máx.48)

Fonte: Elaboração própia.

Ingresso e progressão na carreira

Só a partir de 1882 a legislação previu como se recrutavam e nomeavam os cabos de mar; mas ainda era por remissão: a carta de lei de 27-jul-1882 estabeleceu que os cabos de mar (e os guardas de lastro) deviam ser "individuos que tenham servido com boas informações no corpo de marinheiros, e, na falta d'estes, serão nomeados os maritimos propostos pela auctoridade maritima da localidade" (art.15.º). Na Capitania do Porto de Lisboa, os cabos de mar eram fornecidos pelo Arsenal de Marinha (art.17.º).

O RGC-1884 densificou esta lei, também quanto ao recrutamento e à nomeação de cabos de mar. Assim, o capitão de porto podia nomear cabos de mar interinos entre os marítimos locais, desde que tenham "bom comportamento, se prestem voluntaria e gratuitamente a exercer taes logares." (art.56.º). Para a nomeação definitiva, que competia à DGM, sob proposta do capitão de porto, através do respetivo chefe do Departamento Marítimo, se não forem "officiaes marinheiros da armada", os candidatos deviam cumprir as condições já acima referidas (art.63.º).

O RGC-1892 alterou o modelo de recrutamento e nomeação. Assim, os cabos de mar passaram a ser preferidos entre reformados do corpo de marinheiros (art.18.º e art.35.º). Este decreto estabeleceu ainda um uniforme próprio para os cabos de mar, praticamente igual ao dos guardas de lastro (art.37.º). O decreto de 18-abr-1895 reformou o RGC-1892 mas manteve este modelo.

Com a carta de lei de 23-abr-1901, que pôs em vigor o Regulamento do Porto de Ponta Delgada, foi estabelecido pela primeira vez um regime sancionatório específico para os cabos de mar (art.124.º e art.125.º).

O decreto 952/1914 visou corrigir a reorganização da Autoridade Marítima promovida pela lei 211/1914; seguindo uma estrutura muito próxima desta lei, manteve o modelo de recrutamento dos cabos de mar, antes de mais entre praças reformadas da Armada a transferir da Armada pela Majoria General da Armada; e, na falta destas, por praças da Guarda Fiscal.

O decreto 19489/1931 ocupou-se só e em pormenor do recrutamento dos cabos de mar e, em geral, do pessoal para as capitanias. Assim, abriu a possibilidade de remadores, sinaleiros e serventes das capitanias e delegações marítimas[16] passarem a ser cabos de mar, além de praças reformadas da Armada e pilotos, opções já antes admitidas; quanto a marítimos, estabeleceu que podiam aceder por concurso documental e avaliação médica, quando as opções anteriores não preenchessem os quadros (art.1.º e art.2.º). Este modelo foi ligeiramente alterado em 1945, com o DL 34461, que permitiu aos marinheiros das capitanias o acesso a cabos de mar, desde logo nas respetivas capitanias.

Em 1946, foi adotada uma reforma fundamental do pessoal civil, pelo DL 36081, que reviu os quadros do pessoal civil: definiu três postos dos cabos de mar (1.ª classe, 2.ª classe e 3.ª classe), alterou remunerações e quantitativos, e estabeleceu que o ingresso se fazia por concurso (art.11.º, 12.º e 13.º). A criação de várias categorias, ou postos, de cabos de mar gerou necessariamente uma carreira[17] e a necessidade de definir mecanismos de progressão na carreira. Mas o DL 41518/1958, o diploma legal seguinte a tratar do pessoal civil, só aumentou os efetivos máximos e não regulou as progressões nas carreiras. Só o DL 618/70 dispôs sobre as carreiras do pessoal do QPCMM:

- Para o ingresso, ou admissão, além do concurso, passou a também ser possível a escolha, para todos os grupos (art.4.º e art.6.º).
- As progressões nas várias carreiras seriam definidas por despacho do ministro da Marinha[18] podendo as promoções também realizar-se após concurso (art.5.º).

16 Designadas "repartições militares", desde o decreto 952/1914, até ao RGC-1972, quando passaram a designar-se "repartições marítimas".

17 Embora concebida para as Forças Armadas, a definição de carreira é válida neste contexto, também porque as carreiras civis dos exércitos eram em larga medida reguladas pelos respetivos dirigentes. Assim, considera-se que "A carreira [...] é o conjunto hierarquizado de postos em cada categoria", que adapta o art.139.º do DL 34-A/90. A carreira não se confunde com as progressões salariais, como as diuturnidades, que resultam da passagem de tempo de serviço e não resultam de uma mudança de posto.

De acordo com o novo regime político, o DL 190/75 introduziu uma reforma global dos quadros de pessoal civil da Marinha, com a criação do QPSPTM; a admissão, ou ingresso, voltou a ser só por concurso (art.8.º) e foram fixadas as condições gerais de admissão e de promoção para cada grupo (art.9.º, art.11.º e art.13.º); as promoções nos postos mais baixos eram sobretudo por diuturnidade, e acima desses, por antiguidade e concurso. As condições específicas de admissão e as de progressão passaram a ser fixadas por portaria do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA). Nesse sentido, foi posta em vigor a portaria 149/76.

Este modelo foi revisto pelo DL 282/76, que substituiu o QPSPTM pelo QPMM, que passou a incluir os práticos da costa do Algarve e os faroleiros; manteve o concurso como modelo fundamental de ingresso no QPMM (art.8.º a art.16.º), e estabeleceu normas específicas para cada grupo (no caso dos cabos de mar, no art.11.º). Consequentemente, foi posta em vigor a portaria 594/77, que revogou a portaria 149/76.

Depois, o DL 297/78 também alterou o DL 282/76 quanto às situações do pessoal, atribuindo "serventia vitalícia" ao pessoal das categorias ou postos mais altos, e "serventia por contrato" ao pessoal dos postos mais baixos.

Entretanto, a portaria 457/81 estabeleceu que os funcionários que pertenceram aos serviços de marinha dos territórios descolonizados, que se encontravam ao serviço da Marinha, fossem integrados no quadro geral de adidos (criado pelo DL 294/76), e integrados no QPMM, como supranumerários permanentes, alterando o total para cada Grupo.

Após a entrada em vigor da 1.ª Revisão Constitucional (1982), para cumprir a redução a uma só missão dos exércitos, foram postas em vigor algumas alterações à orgânica da Armada, através do DL 191/84, que alterou o DL 282/76 sobre o QPMM, e do DL 300/84, que criou o Sistema de Autoridade Marítima. Em ambos os casos, a Armada, através dos

18 Esta decisão refletiu uma orientação política de fundo, no âmbito da Reforma Administrativa de 1969, e que visou simplificar os procedimentos relativos às carreiras dos servidores civis do Estado, concretizada no DL 49397/1969.

seus dirigentes, continuou a manter o domínio da Polícia Marítima e dos cabos de mar — que, por integrarem a orgânica da Autoridade Marítima, que é uma política pública civil, era suposto deixarem a Armada. O DL 191/84 fez alterações ligeiras nos mecanismos de progressão nas carreiras, e alterou sobretudo o sistema remuneratório do pessoal do QPMM. Na sequência destas reformas, foi posto em vigor novo diploma para regular as promoções do pessoal militarizado da Marinha, pela portaria 334/84.

Como já foi referido, o DL 248/95 transformou a PM em força de segurança nacional, de acordo com a CRP, revista em 1982; e inseriu os cabos de mar como supranumerários na PM então criada, passando a ascender na carreira nos termos previstos para o restante pessoal (n.º2 do art.2.º). Sem impacto direto no cabo de mar,

ANÁLISE

Desde a sua especificação na lei em 1882 até à sua extinção a partir de 1995, o cabo de mar foi um agente de policiamento nas costas, nas praias e nos portos. Cumpria as ordens que lhe dava o capitão de porto da capitania em que servia, e tinha as competências delegadas caso a caso por esse capitão de porto. Não era, pois, um agente de autoridade como eram os agentes da PSP ou os guardas da GNR (nem das guardas municipais), que tinham competências próprias de autoridade fixadas na lei. As funções do cabo de mar iam da segurança pública (policiamento) à segurança humana (como o socorro a náufragos e a banhistas), em especial nas capitanias mais pequenas, como esta nota relativa aos Açores ilustra:

> Todos os dias os cabos de mar em cada porto verificam se os barcos regressaram em boa ordem. Se algum falta, estabelece-se o alarme, aprontam-se os meios do Instituto de Socorros a Náufragos, confiados à Capitania, ou pede-se mesmo ao Comando Naval para fazer sair um navio-patrulha se tal for necessário. (RA, 1972a: 5; ver, no mesmo sentido, RA, 1993)

Os cabos de mar foram, com raras exceções, praças da Armada — uma das exceções mereceu destaque na Revista da Armada, na única vez que dedicou um artigo ao cabo de mar, embora centrado na pessoa que foi cabo de mar no Corvo (RA, 1993). Mas, ao tornarem-se cabos de mar, passavam a ser funcionários públicos civis, embora usando um uniforme semelhante ao das praças da Armada; e, após 1975, militarizados, mantendo esse uniforme. É de realçar que o cabo de mar foi militarizado na transição do regime autoritário para a democracia, mudança que merece investigação no futuro.

Por outro lado, na Armada nunca houve confusão entre o cabo de mar e as praças: eram civis ou militarizados; não se confundiam com os cabos marinheiros (militares de manobra e marinharia); e a legislação nunca fez referências a cabos de mar no âmbito do Corpo de Marinheiros.

Ao longo de toda a sua existência institucional de mais de um século, o cabo de mar só teve competências delegadas pelo capitão de porto; nunca teve competências próprias, definidas na lei. Mas os cidadãos reconheciam poder aos cabos de mar. Esse poder tinha uma vertente pessoal, que vinha da farda e do cassetete, e parece que também vinha da sua típica atitude disciplinadora; mas o poder do cabo de mar decorria sobretudo das competências do capitão de porto, órgão administrativo cuja diversidade de atribuições e vastidão de competências eram, e ainda são, únicas em Portugal (Amaral, 2019). A subordinação dos marítimos e dos pescadores aos capitães dos portos vinha do RPP (1839), o primeiro diploma legal que estruturou a política pública de Autoridade Marítima e que instituiu o órgão administrativo de capitão de porto. E cresceu muito com o Regime Corporativo, instituído pelo Estado Novo, devido à atribuição, por lei, ao capitão de porto (e ao delegado marítimo, onde aplicável), da presidência da Casa dos Pescadores local — a única corporação em que o presidente não era eleito pelas bases (Base VI da lei 1953/1937). Com esta singularidade, o Estado Novo quis que os capitães dos portos exercessem, desde aquelas Casas, um "controlo paternal"

sobre os pescadores[19] — e até sobre não-marítimos, como revela o DL 28601[20] (1938). Com as competências delegadas, os cabos de mar também eram instrumentos desse controlo social. Acrescentando-se aos capitães dos portos, e atuando por meio deles, a Marinha exercia controlo político e social sobre as comunidades costeiras e piscatórias, pois o Ministério da Marinha — dirigido por oficiais da Armada, quase sempre até ser extinto em 1974 — financiava a Junta Central das Casas dos Pescadores (Lucena, 1976b: 92).

Dado que se relacionavam diretamente com os cidadãos, os cabos de mar eram uma "face" da política pública de Autoridade Marítima e uma "face" da Armada[21]. Como resultado daquela relação direta, tinham considerável discricionariedade na sua atuação, e pela sua posição na base da hierarquia do serviço público em que servia, o cabo de mar era um exemplo justamente designado por "*street level bureaucrat*" (Lipsky, 2010: 3).

Embora extinto o cabo de mar a partir de 1995, a ideia de autoridade nas praias, por praças com o uniforme da Armada, permanece, através de contingentes de fuzileiros que a Armada envia para as praias, sobretudo na época balnear (ver, entre muitos: RTP, 2012; TVI24, 2013; Godinho, 2025). De facto, existiu um "Serviço das Praias", baseado em praças fuzileiros colocados nas capitanias, para fiscalizarem e imporem a ordem e a segurança pública nas praias — "o mais relevante a fiscalizar eram a existência de cães na praia, jogos de bola ou nudismo"; patrulhavam as praias aos pares, com ou sem um cabo de mar; o seu uniforme militar-naval era complementado pela capacidade física e militar destes

19 Expressão empregue por um dos defensores desta opção, o oficial da Armada Álvaro Freitas Morna, deputado, no debate parlamentar da proposta de lei 120/I de 1937, que viria a ser a lei 1953.

20 Mais do que "a coordenação e a fiscalização superior" que defendeu Caetano (1941: 26), tratou-se de o Governo fazer bom uso do gosto dos militares por mandar (Vagts, 1959: 355), e do seu conhecimento técnico-profissional, para controlar organizações e comunidades, cujas posições podiam ser nefastas para o Governo. Lucena (1976a: 103) classificou o modelo como um "corporativismo fundado na coação".

21 Também o patrão-mor das capitanias, e até o capitão de porto, tinham uma relação direta com os cidadãos; e eram a única relação direta que os cidadãos tinham com a Marinha, até 1995, quando a Autoridade Marítima se tornou, ainda que só na lei, autónoma do exército do mar.

militares da Armada, e por um cassetete, um cinturão branco e uma braçadeira negra com as letras "SP" a vermelho (Rodeira, 2026).

Mas, antes de 1995, ou mesmo antes da CRP entrar em vigor em 1976, não era clara a situação destes militares da Armada: parece ter sido uma prática criada dentro do Ministério da Marinha, só por via administrativa. Mas é de realçar tratar-se duma face da militarização do setor marítimo.

Esta prática mantém-se; todavia, continua a não ser clara a situação destes militares da Armada: não há base legal; não estão colocados nas capitanias, nem estão sob a direção de qualquer autoridade marítima; e não têm quaisquer poderes de autoridade marítima — as funções de ordem e segurança públicas competem às forças de segurança (GNR, PSP e PM); atuam como poder de facto. O PCP tem contestado esta prática reiteradamente, por falta de base constitucional e legal (ver, entre muitos: PCP, 2001, 2023). Apesar do desvio face ao atual quadro normativo, o PCP nunca foi acompanhado por qualquer outro partido ou grupo da sociedade civil. O que sugere que, 31 anos após a sua extinção, o cabo de mar, e qualquer figura com uniforme militar-naval permanecem nas mentes dos cidadãos como autoridades nas praias. Que os cidadãos pareçam estar disponíveis para aceitar a autoridade da Armada nas praias, mesmo sem base legal, merece uma investigação no futuro, bem como o "Serviço das Praias" criado e operado pela Armada.

Também merece investigação a continuidade destas tarefas fora da missão dos exércitos quando são públicas e notórias as queixas dos chefes militares de falta de efetivos para a sua única missão constitucional. Uma hipótese que pode explicar esta contradição é que elas servirão para melhorar as remunerações do pessoal, pois são muito poucos os cargos mais bem remunerados disponíveis para fuzileiros, desde sempre excluídos das capitanias e seus emolumentos.

Apesar disto, sem competências próprias, e só com competências delegadas pelo capitão de porto (ou pelo delegado marítimo), nos termos da lei, o cabo de mar não era uma autoridade marítima em sentido legal

ou formal; mas, num sentido prático, os cabos de mar eram autoridades marítimas, informais, pois muitos cidadãos, conhecendo ou não a lei, os reconheciam, e parecem continuar a reconhecer, como tal.

CONCLUSÕES

Este artigo sobre o cabo de mar estudou sobretudo a sua vertente institucional. O cabo de mar já existia na prática antes de ser referido numa lei de 1864 e criado noutra em 1882. Foi criado para auxiliar o capitão de porto a exercer as funções securitárias que a lei lhe atribuiu nos respetivos espaços de jurisdição. Também o capitão de porto existiu na prática antes de ser criado na lei; mas ao contrário do capitão de porto, que continua a existir, o cabo de mar foi extinto em 1995, com a sua integração na PM, então reformada para concordar com a CRP.

O recrutamento dos cabos de mar era descentralizado, nos capitães dos portos até 1892. Com o RGC-1892 o recrutamento passou a fazer-se (de preferência, e quase sempre) entre praças da Armada reformadas; tinham um uniforme semelhante às praças. A partir de 1931, o recrutamento foi alargado a outro pessoal civil das capitanias, por concurso. Em 1946, o cabo de mar foi integrado num quadro nacional e definida uma carreira com 3 postos, só regulada finamente desde 1970; mas aprofundou-se o recrutamento por concurso. A mudança de regime político em 1974 trouxe alterações de fundo até 1976, como a subordinação dos cabos de mar aos regimes disciplinar e penal militares (passando a ser militarizados), e a reforma do quadro global de pessoal civil (passou a designar-se QPMM), que englobava os cabos de mar no Grupo 3. As mudanças resultantes da 1.ª Revisão Constitucional (1982) não alteraram a militarização dos cabos de mar, nem a sua subordinação a militares em serviço na estrutura orgânica da Armada, como a CRP deixara de admitir; foi só o Tribunal Constitucional que acabou com esse regime em 1990. Além disso, a criação da PM em 1995, que devia, em princípio, estar de acordo com o modelo constitucional desde 1982, promoveu a extinção

do cabo de mar, sendo os existentes inseridos como supranumerários na PM.

De realçar ainda o pequeno número de cabos de mar: os quadros nunca previram mais de 188 efetivos no total; assim, a maioria das capitanias (e as respetivas delegações marítimas) tinham menos de seis cabos de mar, para policiar todo o seu espaço de jurisdição. Mesmo existindo mais do que as previsões legais, a diferença não excedeu 10%. Mas esse pequeno número era complementado com fuzileiros que a Armada colocava nas capitanias para auxiliarem o cabo de mar na fiscalização e vigilância das praias, sobretudo, no verão. Mesmo sem cabo de mar, essa prática mantém-se.

Por fim, o cabo de mar tinha poder delegado pelo capitão de porto e por andar uniformizado e armado, os cidadãos reconheciam-lhe autoridade, sobretudo nas praias; por isso, será uma autoridade marítima informal. Mas não tinha competências próprias fixadas na lei, que é condição necessária para poder ser uma autoridade formal, ou um órgão do Estado, num Estado de Direito.

LISTA DE REFERÊNCIAS

Peças normativas

Ordenanzas Reales de Bujía de 1531 (Espanha).
Alvará de 12-mar-1611.
Carta régia de 03-nov-1632.
Ordenanzas de 24-jan-1633 (Espanha).
Carta régia de 05-nov-1673.
Regimento de 01-jun-1678.
Alvará de Regimento da Junta da Fazenda de 26-out-1796.
Decreto de 31-Dez-1836.
Decreto de 30-Ago-1839.
Carta de lei de 04-jul-1864.
Decreto de 03-mai-1866.
Decreto de 17-dez-1868.

Decreto de 29-dez-1869.
Carta de lei de 27-jul-1882.
Decreto de 26-set-1882.
Decreto de 01-ago-1884.
Decreto de 01-dez-1892.
Decreto de 24-dez-1892.
Decreto de 18-abr-1895.
Carta de lei de 23-abr-1901.
Decreto de 27-jun-1907.
Portaria de 29-out-1908.
Decreto de 23-jun-1910.
Lei 211 de 29-jun-1914.
Lei 254 de 21-jul-1914.
Decreto 952 de 15-out-1914.
Decreto 5703 de 10-mai-1919.
Lei 876 de 13-set-1919.
Decreto 6151 de 09-out-1919.
Decreto 6273 de 10-dez-1919.
Decreto 7094 de 06-nov-1920.
Decreto 9704 de 21-mai-1924.
Decreto 19489 de 20-mar-1931.
Decreto-lei 26115 de 23-nov-1935.
Lei 1953 de 11-mar-1937.
Decreto-lei 28601 de 20-abr-1938.
Portaria 9680 de 06-nov-1940.
Portaria 9738 de 14-fev-1941.
Decreto-lei 33252 de 20-nov-1943.
Decreto-lei 34461 de 26-mar-1945.
Decreto-lei 36081 de 31-dez-1946.
Decreto 37979 de 22-set-1950.
Decreto-lei 41518 de 04-fev-1958.
Decreto 41668 de 07-jun-1958.
Decreto 48689 de 16-nov-1968.
Decreto-lei 49078 de 25-jun-1969.
Decreto-lei 49397 de 24-nov-1969.
Decreto-lei 49410 de 24-nov-1969.
Decreto-lei 618/70 de 14-dez.
Decreto-lei 172/71 de 28-abr.

Portaria 650/71 de 27-nov.
Portaria 659/71 de 02-dez.
Decreto-lei 265/72 de 31-jul.
Decreto-lei 190/75 de 12-abr.
Portaria 149/76 de 17-mar.
Decreto-lei 260/76 de 08-abr.
Decreto-lei 282/76 de 20-abr.
Decreto-lei 294/76 de 24-abr.
Decreto-lei 396/76 de 26-mai.
Portaria 594/77 de 20-set.
Decreto-lei 297/78 de 29-set.
Portaria 457/81 de 04-jun.
Lei Constitucional 1/82 de 30-set.
Portaria 258/82 de 11-mar.
Portaria 443/82 de 30-abr.
Portaria 334/84 de 04-jun.
Decreto-lei 191/84 de 08-jun.
Decreto-lei 300/84 de 07-set.
Despacho 103/MDN/85 de 28-out.
Portaria 369/88 de 06-jun.
Decreto-lei 34-A/90 de 24-jan.
Portaria 1138/90 de 17-nov.
Acórdão do Tribunal Constitucional 308/90 de 05-dez.
Decreto-lei 248/95 de 21-set.
Portaria 1335/95 de 10-nov.
Portaria 484/2003 de 17-jun.
Lei 17/2006 de 23-mai.

Bibliografia

Amaral, Diogo Freitas do (2019), *Comunicação Pessoal*, 28-mai-2019.
Caetano, Marcello (1941), *Problemas da Revolução Corporativa*, Lisboa, Editorial Acção.
Godinho, Duarte (2025), "ISN reforça vigilância das praias com maior frota de sempre da Volkswagen para a época balnear 2025", *Diário do Distrito*, 26-mai-2025. https://diariodistrito.sapo.pt/isn-reforca-vigilancia-das-praias-com-maior-frota-de-sempre-da-volkswagen-para-a-epoca-balnear-2025/ (lido em 21-jul-2026)

Knoepfel, Peter, Corinne Larrue, Frédéric Varone, e Michael Hill (2007), *Public Policy Analysis*, Bristol, Policy Press.

Lewis, Charlton (1891), *An Elementary Latin Dictionary*, New York, Harper & Brothers.

Lipsky, Michael (2010), *Streel-Level Democracy. Dilemmas of The Individual in Public Services*, New York, Russell Sage Foundation.

Lucena, Manuel (1976a), *A Evolução do Sistema Corporativo Português, Volume I O Salazarismo*, Lisboa, Editora Perspectivas e Realidades.

Lucena, Manuel (1976b), *A Evolução do Sistema Corporativo Português, Volume II O Marcelismo*, Lisboa, Editora Perspectivas e Realidades.

Paulo, Jorge Silva (2016), "Contributos para a história institucional da Autoridade Marítima", *Revista Eletrónica de Direito*, 3, https://cij.up.pt/client/files/0000000001/5_656.pdf (lido em 21-jul-2026)

Paulo, Jorge Silva (2018), *A Autoridade do Estado no Mar. Génese e Ordenamento da Autoridade Marítima*, Lisboa, Chiado Editora.

Paulo, Jorge Silva (2023), "A Marinha Portuguesa é a mais antiga do mundo?", *CIES e-Working Paper*, 239/2023, https://repositorio.iscte-iul.pt/server/api/core/bitstreams/4e78338b-c99d-441b-a039-47593bc8f9c3/content (lido em 21-jul-2026)

Paulo, Jorge Silva (2025), *Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha? A Vertente Institucional da Autoridade Marítima em Democracia*, Lisboa, Âncora Editora.

PCP-Partido Comunista Português (2001), *Vigilância e Segurança nas Praias. Nota do Gabinete de Imprensa do PCP*, PCP, 28-jul-2001. https://www.pcp.pt/joomla/index034d.html?option=com_content&task=view&id=5646&Itemid=594 (lido em 21-jul-2026)

PCP-Partido Comunista Português (2023), *Esclarecimentos Sobre a Vigilância com Fuzileiros nas Praias. Pergunta ao MDN N.º1505/XV/1.ª*, Grupo Parlamentar do PCP na Assembleia da República, 20-abr-2023. https://www.pcp.pt/esclarecimentos-sobre-vigilancia-com-fuzileiros-nas-praias (lido em 21-jul-2026)

RA-Revista da Armada (1972a), "A Ilha de S. Miguel", *Revista da Armada*, 8, Ano I, maio, pp. 4-5. https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/1972/RA1972.pdf (lido em 21-jul-2026)

RA-Revista da Armada (1972b), "Polícia Marítima: tão extenso o trabalho como a jurisdição", *Revista da Armada*, 14, Ano II, novembro, pp. 17-19, https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/1972/RA1972.pdf (lido em 21-jul-2026)

RA-Revista da Armada (1993), "Entrevista a Óscar José Nunes", *Revista da Armada*, 258, Ano XXIII, setembro/outubro, pp. 23-25, https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/1993/RA1993.pdf (lido em 21-jul-2026)

Rodeira, Vivaldo Rocha (2026), *Comunicação Pessoal*, 03-mar-2026.

RTP (2012), "Praias não vigiadas com 25 carrinhas e fuzileiros para época balnear 2012", *RTP1*, 30-mai-2012 13:51, https://www.rtp.pt/noticias/pais/praias-nao-vigiadas-com-25-carrinhas-e-fuzileiros-para-epoca-balnear-2012_n558297 (lido em 21-jul-2026)

TVI (2013), "Praias: fuzileiros apoiam segurança nos areais não vigiados", *TVI24*, 17-jun-2013 19:44. https://tvi.iol.pt/noticias/sociedade/banhistas/praias-fuzileiros-apoiam-seguranca-nos-areais-nao-vigiados (lido em 21-jul-2026)

Vagts, Alfred (1959), *A History of Militarism. Civilian and Military*, New York, The Free Press, Revised edition.