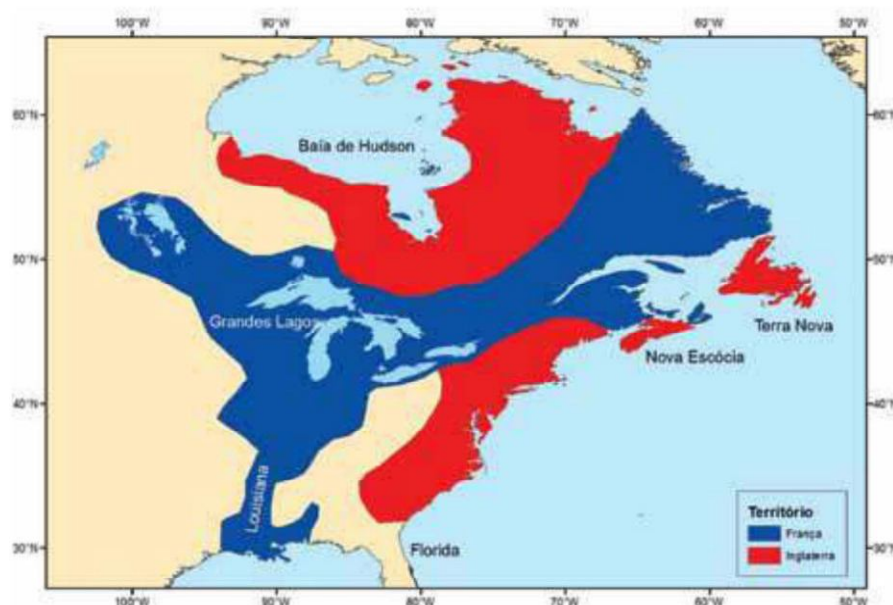


A GÉNESE DA POLÍCIA MARÍTIMA

A Polícia Marítima é uma força vocacionada para exercer a autoridade do Estado no mar, particularmente na zona ribeirinha. Embora a sua atuação se faça, hoje em dia, com competências próprias, a sua génese, evolução e constituição estão intimamente ligadas à Marinha. Este artigo descreve o enquadramento histórico e a génese da Polícia Marítima.

A segunda metade do século XVIII e o início do século XIX foram particularmente marcados pelas disputas geoestratégicas entre a Inglaterra e a França. A Inglaterra afirmava-se como a maior potência marítima do mundo, enquanto a França tentava o domínio do espaço territorial europeu e o seu crescimento ultramarino. Nessa época, a Inglaterra e a França disputavam territórios na América do Norte. Os franceses ocupavam o Canadá, os grandes lagos e todo o território central americano, cobrindo o espaço geográfico desde o Quebec à Louisiana, e ao golfo do México. Os ingleses controlavam a Terra Nova, a zona limítrofe da baía de Hudson, parte da Nova Escócia e toda a costa leste, até ao limite norte da península da Florida. A grande disputa iniciou-se no Canadá, tendo os ingleses conseguido ganhar posições importantes, levando os franceses a deslocarem-se para o Quebec, no interior continental. Este conflito, denominado por *guerra dos sete anos*, que decorreu entre 1756 e 1763, estendeu-se ao continente europeu, que se dividiu politicamente em dois grandes blocos de países. De um lado a França, a Áustria, a Suécia, a Rússia e a Espanha, do outro lado a Inglaterra e a Prússia. Estes dois blocos disputaram a inclusão de Portugal nas suas alianças. A opção nacional foi de manutenção da sua neutralidade, mas conservando as relações de amizade estabelecidas há muito com a Inglaterra.



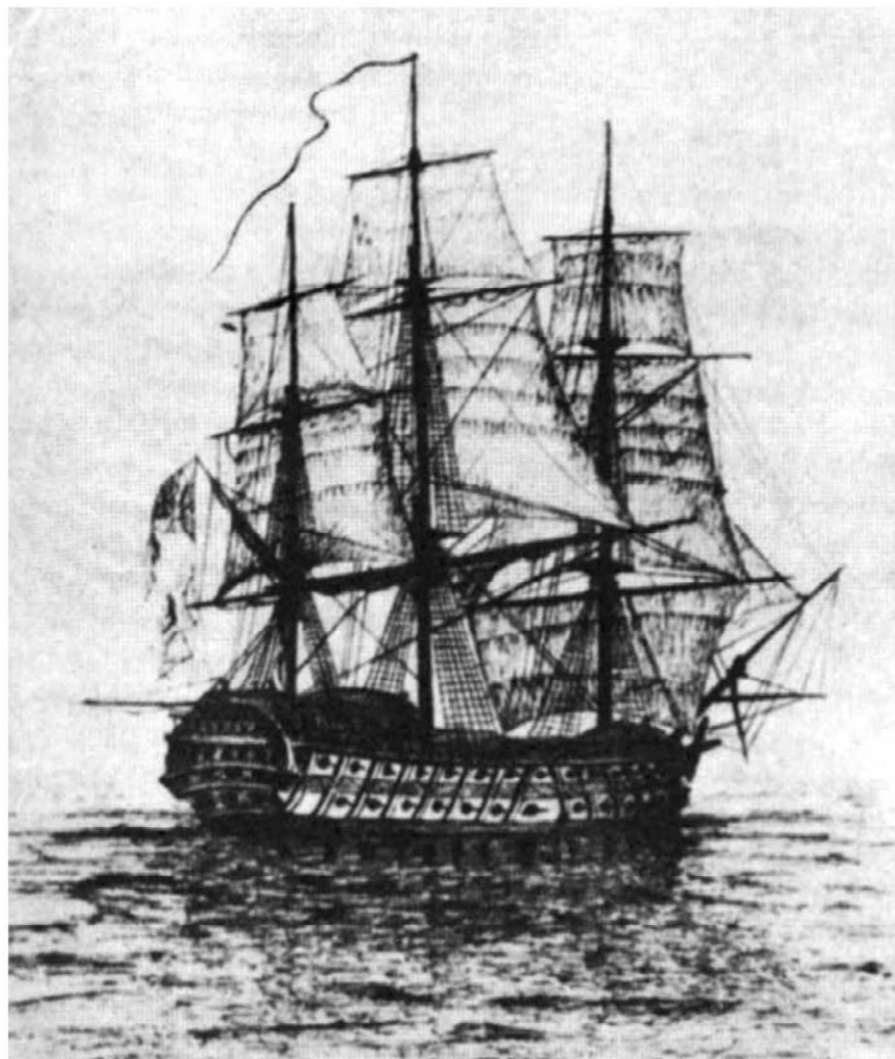
Ocupação da América do Norte entre franceses e ingleses em 1750.

No final do século XVIII a Europa continuava a viver grandes disputas geoestratégicas, com a França de Napoleão Bonaparte a tentar ganhar posições de influência sobre um grande espaço geográfico. Os jogos de alianças decorriam de acordo com a evolução das tropas no terreno, tendo a Espanha alinhado com a França, mantendo Portugal a sua tradicional aliança com a Inglaterra. Foi neste enquadramento que, em 1798 e 1799, uma armada portuguesa, comandada por D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Niza, se combinou, com uma armada de Inglaterra, comandada por Lord Nelson, e atacou, com sucesso, os interesses franceses em Malta e Nápoles.

Em 1801, ainda no âmbito dos conflitos europeus, Napoleão fez um ultimato a Portugal, que implicava o abandono da aliança com a Inglaterra, a abertura dos portos nacionais aos navios franceses e espanhóis, o

impedimento de entrada dos navios ingleses nos portos portugueses, a cedência de uma ou mais províncias portuguesas aos espanhóis e, ainda, o pagamento de uma indemnização a franceses e espanhóis pelos prejuízos sofridos, aquando das campanhas do Marquês de Niza e de Lord Nelson, no final do século anterior. Portugal não aceitou estas condições, pelo que foi invadido pela Espanha, dando início a uma guerra que ficou conhecida por *guerra das laranjas*. Foi tomado muito território alentejano, incluindo a vila de Olivença, o que forçou Portugal a voltar à mesa das negociações. Um acordo de paz assinado entre a França e Portugal deu por finda a invasão espanhola, mas manteve-se a exigência de uma elevada indemnização e de cedência de parte do território nacional.

Numa tentativa de manutenção da neutralidade no conflito entre a França e a Inglaterra D. João, o príncipe regente, por



Nau Rainha de Portugal.

decreto de 3 de junho de 1803, determinou que não fossem admitidos nos portos nacionais os corsários dos países beligerantes ou os navios por eles apresados. O acolhimento nos portos nacionais de corsários de nações amigas era prática comum mas, neste caso, seria interpretado pela outra nação como um alinhamento com um seu inimigo, terminando com a apregoada neutralidade. A operacionalização desta determinação levou à constituição da primeira estrutura, ainda que com carácter provisório, de polícia marítima dos portos nacionais.

Logo se percebeu que, para esta função de policiamento a navios corsários, eram necessários meios robustos. Por isso, em agosto de 1803, foi atribuída a missão de policiamento do Porto de Lisboa à nau *Rainha de Portugal*, que era comandada pelo Chefe de Divisão (posto imediatamente superior a capitão-de-mar-e-guerra) Joaquim José Monteiro Torres, que foi o primeiro comandante interino da polícia marítima do Porto de Lisboa. A primeira nomeação

oficial para o cargo aconteceria dois anos mais tarde. Assim, o príncipe regente decretou em 16 de Agosto de 1803 que:

“...enquanto não mando formalizar um sistema mais amplo de Polícia Marítima para os meus Portos do Continente e Conquistas sobre permanentes, e inalteráveis princípios, se execute o seguinte no Porto de Lisboa a respeito dos Corsários das Potencias beligerantes, que neste Porto hajam de entrar; o que servirá também de norma, e regulação para o que se deverá observar nos outros Portos dos meus Domínios atentas as circunstâncias locais, e as restrições, que estas exigirem...”

O Comandante da Nau (que Eu também interinamente Encarrego da Polícia do Porto) em vendo sinal de Corsário mandará uma Embarcação com um oficial de Pante que abordará o dito Navio...

O Comandante da Nau, e Porto, assim como o da Corveta, enquanto Eu não mandar prescrever Instruções mais amplas, e circunstanciadas para os seus respectivos deveres, cuidarão em coibir toda a tenta-

tiva de contrabando, e de furtos, que se intentar praticar nos Navios fundeados no Rio”

A evolução dos acontecimentos políticos e militares europeus, e a determinação nacional de manutenção da neutralidade no conflito, ditaram uma responsabilização maior no bloqueio dos portos nacionais, particularmente do de Lisboa, aos corsários ingleses e franceses. Assim, em 16 de fevereiro de 1805, o príncipe regente nomeou o Vice-almirante António Januário do Valle como Comandante do Porto de Lisboa e encarregou-o de tomar as medidas necessárias para garantir o seu policiamento e bloqueio aos navios estrangeiros dos países em conflito.

“António Januário do Valle Vice-almirante da minha Armada Real e Conselheiro do Almirantado...sendo necessário pôr na mais eficaz execução o regulamento que por decreto de 16 de Agosto de 1803, fui servido estabelecer para a aproximação do Porto de Lisboa. Hei por bem nomear-vos Comandante do dito Porto, encarregando-vos de executar o sobredito regulamento na forma prescrita nas instruções que com esta se vos remetem assinadas pelo Visconde da Anadia, Meu Conselheiro de Estado, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, ficando às vossas ordens todas as embarcações da Minha Real Coroa que se acharem armadas no Porto de Lisboa ou forem destinadas à Polícia do mesmo. E a fim que com a prontidão que requer um semelhante serviço profiais dar as providencias que os casos ocorrentes exigirem, vos autorizo a que profiais ordenar e requerer aos Arsenais da Marinha e do Exército e aos comandantes das Fortalezas e Torres da barra e rio de Lisboa, a cooperação e observância do que por vós for intimado...”

Para comandar em segundo debaixo das vossas ordens e para vos substituir no caso de vos sobrevir algum impedimento, nomeio o Chefe de Esquadra Joaquim José dos Santos Cação...”

Esta carta régia foi acompanhada de instruções complementares sobre a forma como se deveria atuar no policiamento do porto de Lisboa. Estas instruções baseiam-se nas emanadas em 1803, atrás referidas, mas detalham e evoluem na forma e modo de proceder em relação a navios corsários, percebendo-se o desejo de não os hostilizar, mas ao mesmo tempo evitar a sua presença em Lisboa por mais de 24 horas, qualquer que fosse a razão da sua arribada.

Em termos práticos ficou definido que uma corveta, fragatinha ou bergantim da Armada Real ficasse sempre fundeada, pronta a largar, entre a Torre de Belém e S. Julião. Junto à Torre de Belém ficaria igualmente fundeada uma nau de linha, que era um tipo de navio de grande porte e com significativa capacidade combatente, onde estaria embarcado o Comandante do Porto de Lisboa. Estes navios tinham como propósito garantir

a neutralidade nacional no conflito europeu, devendo expulsar da costa os navios suspeitos de curso entre a França e Inglaterra.

O Comandante do Porto de Lisboa perante a presença de um navio corsário mandaria um oficial a bordo, juntamente com o escaler da saúde, para recolher as informações sobre a natureza dos motivos que o obrigaram a arribar ao Porto de Lisboa. Após esta diligência, o corsário

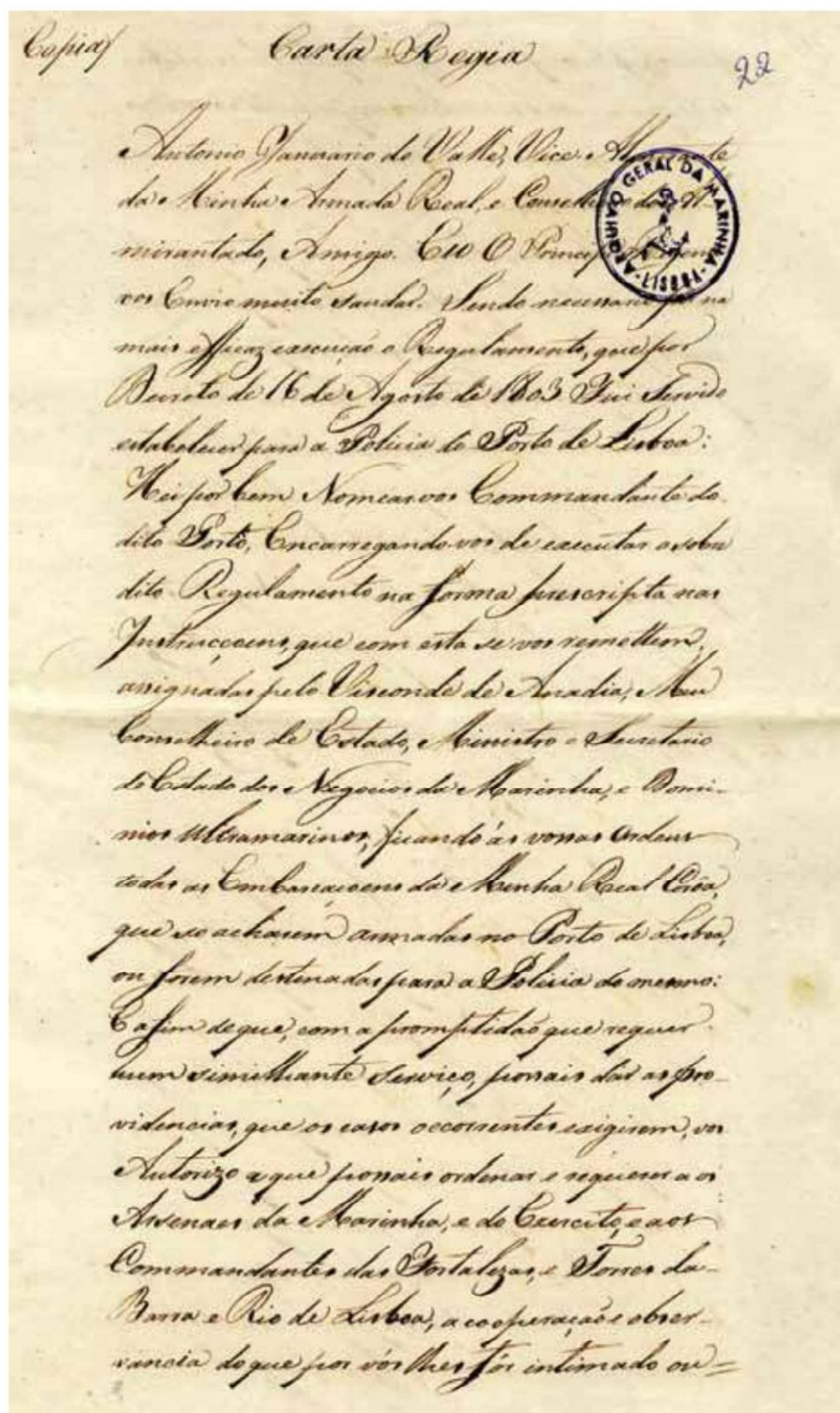
ficaria à disposição do Comandante do Porto, o qual deveria empregar todos os meios para que aquele navio pudesse reabastecer-se de água, e outras quaisquer necessidades, e largar de Lisboa no prazo máximo de 24 horas. Excecionalmente, no caso de necessidade de reparação de avarias, o Comandante do Porto poderia estender o prazo até 48 horas, mantendo informado o Ministro, Secretário de Estado dos Negócios da Marinha.

Em todo o caso o Comandante do Porto deveria garantir que os corsários fundeavam o mais próximo possível da sua nau, assegurando maior vigilância sobre qualquer desordem, insubordinação das guarnições, ou conflitos entre corsários de diferentes nações beligerantes. E para garantir a tranquilidade do Porto, o Comandante não devia permitir que qualquer corsário içasse outra bandeira que não a da sua nacionalidade!

Para além desta tarefa específica no âmbito da conservação da neutralidade nacional, o Comandante do Porto, assim como o da corveta, deviam atuar nos casos de tentativa de contrabando e de furtos que se intentasse praticar nos navios fundeados no rio Tejo.

Ainda no que se refere à autoridade do Estado no mar, por alvará de 4 de maio de 1805 foi oficialmente adotado o alcance em distância do tiro de canhão (cerca de 3 milhas náuticas) como limite do espaço geográfico marítimo, medido desde a linha de costa, controlável a partir de terra. Neste espaço o Estado conseguia, de alguma forma, impor a sua lei pela força, tendo sido designado por mar territorial e a linha limite sido designada por “linha de respeito”.

Concluindo, o surgimento do serviço de policiamento marítimo, ainda que com caráter provisório, aconteceu em 1803 como uma medida que visava a manutenção da neutralidade portuguesa no persistente conflito entre a França e a Inglaterra. Este serviço baseava-se na manutenção em permanência de dois navios à entrada do Porto de Lisboa que asseguravam que os corsários destes países não se abrigavam nem vendiam as suas presas em Portugal. Como tarefa secundária, o Comandante do Porto de Lisboa garantia a boa ordem e prevenia o contrabando e os furtos nos navios fundeados no rio Tejo.



Preâmbulo da carta régia que estabeleceu de forma primária o policiamento marítimo do Porto de Lisboa.