

MARES

— DA LUSOFONIA —



scientific ocean

OCEANO
CULTURA
ECONOMIA
SUSTENTABILIDADE

A PROTEÇÃO DOS CABOS SUBMARINOS E A SOBERANIA DOS ESTADOS COSTEIROS:

do reforço dos poderes de Portugal
e dos demais Países de Língua Portuguesa

NO MAR

Tecnologia e ciência
ao serviço da proteção
de infraestruturas
vitais

NA MESA

Peixe da nossa costa:
qualidade, saúde
e identidade
da Lusofonia

NA COMUNIDADE

Histórias de vida
no mar que passam
de geração
em geração



DOS OCEANOS QUE PARTILHAMOS,

Índice

Editorial ---	2
O Infante e a sua Visão Estratégica do Mar ---	3
A Consciência do Mar ---	12
A importância do Mar para a CPLP ---	14
<i>A Protecção dos Cabos Submarinos e a Soberania dos Estados Costeiros: “do reforço dos poderes de Portugal e dos demais Países de Língua Portuguesa através da CPLP” ---</i>	16
Espaço UCCLA ---	25
Espaço CPLP ---	27
Prémio <i>Instituto dos Mares da Lusofonia</i> 2024 ---	28
Regulamento para a apresentação de candidaturas à edição de 2026 do prémio <i>Mares da Lusofonia</i> ---	29

Ficha técnica

Revista *Mares da Lusofonia*

Propriedade: Fundação do Mar

Direção: Orlando Themes de Oliveira, Carlos Seixas da Fonseca

Site: www.scientificocean.org

Morada: Avenida Marginal 43, 1495-741 Cruz Quebrada – Dafundo - Portugal

Editorial

Com a publicação do Número 1 damos início à publicação da Revista *Mares da Lusofonia*, a qual faz parte do projecto ScientificOcean, responsabilidade da Fundação para o Desenvolvimento Sustentável dos Mares (FDM), e que será uma publicação destinada a divulgar o valor do Mar em geral, com incidência especial no posicionamento estratégico dos Países que integram a Lusofonia.

A Revista pretende ser uma referência no domínio do Mar, em Portugal e nos outros países Lusófonos, pretendendo vir a ser reconhecida pelo seu elevado padrão de qualidade.

No âmbito da sua organização, o projecto dispõe de um Conselho Científico, um Conselho Editorial, uma Comissão de Honra e Embaixadores, visando o apoio ao desenvolvimento da Revista ao nível dos vários países e das várias instituições que possam ter interesse para o projecto.

Assim sendo, o desenvolvimento da Revista implica a gestão de conteúdos, de autores para publicações, acções de coordenação com instituições relevantes para o tema assim como, em complemento, a realização de eventos, conferências, seminários e outras iniciativas.

No âmbito das acções a desenvolver será necessário o estabelecimento de acordos com diversas entidades dos Países Lusófonos que têm o Mar como um dos seus interesses fundamentais, com o objectivo de recolha de informações, notícias, actividades, entrevistas e estabelecimento de contactos com autores para publicação de trabalhos de investigação sobre o Mar nos respectivos Países.

E para esta edição foram escolhidos temas que consideramos de interesse comum. São eles os “Cabos Submarinos” e a sua segurança, são fundamentais para garantir as comunicações ao longo dos Mares da Lusofonia, assim como uma obra que foi galardoada com o 1º prémio no Concurso “O Instituto Mares da Lusofonia-2025” que aborda a importância do Mar como factor de união.

Com esta publicação esperamos ir ao encontro da necessidade, bem patente, de recolha e difusão de informação e assim despertar o interesse de toda a Comunidade Lusófona, esperando o envio de textos e informação cuja divulgação considerem adequada para um usufruto dos Mares que nos unem.

O Infante e a sua Visão Estratégica do Mar

por **José António Rodrigues Pereira - Portugal**

Capitão-de-mar-e-guerra reformado | Académico Emérito da Academia de Marinha

Académico Honorário da Academia Portuguesa da História | Sócio da Sociedade

Histórica da Independência de Portugal



Os Descobrimentos Marítimos – como são conhecidos na Historiografia Portuguesa – foram uma verdadeira Empresa Nacional que conjugou os esforços do Estado (o Rei), da Ordem de Cristo (o Infante D. Henrique, seu Governador) e dos privados (a burguesia marítima) na prossecução dos seguintes objectivos:

- Exploração geográfica e hidrográfica da costa africana;
- Exploração oceanográfica e meteorológica do Oceano Atlântico;
- Exploração comercial da costa africana;
- Exploração e povoamento das ilhas Atlânticas;
- Desenvolvimento da Arte de Navegar com a utilização da navegação à bolina, a determinação da direcção do navio no alto-mar e ainda o uso dos métodos astronómicos para a determinação da posição do navio;
- Desenvolvimento da arte da construção naval, através da melhoria técnica dos navios e do aumento das suas capacidades militares e de transporte;
- Ocupação dos portos da orla atlântica de Marrocos;
- Domínio das zonas de passagem obrigatória do tráfego marítimo, as chamadas áreas focais.

Portugal era, no início do Século XV, o único país com condições – políticas, económicas e sociais – para iniciar a exploração do Atlântico já antes tentada por muçulmanos, genoveses e portugueses desde o Século XIII.

Terminadas as guerras com Castela (1369-1411) surgiram na sociedade portuguesa duas correntes de pensamento estratégico relativamente à orientação da política

nacional. Depois da unanimidade relativamente à empresa de Ceuta, logo se desenvolveram duas tendências.

De um lado a nobreza, defendendo o prosseguimento das conquistas territoriais em Marrocos, no seguimento do pensamento típico medieval renovando o carácter de Cruzada contra o infiel muçulmano e com a perspectiva de que eram as conquistas territoriais que faziam a grandeza e a prosperidade dos Estados. Efectivamente, a presença militar no Marrocos Atlântico, permitiria a defesa da costa do Algarve, minimizando os ataques de corsários (objectivos estratégicos), ocupando a nobreza guerreira e belicista (objectivos políticos), garantir o abastecimento cerealífero e do ouro (objectivos económicos) enquanto também serviam de “protecção” à navegação de ida para África que então passava próxima da costa africana (objectivos militares).

Mas as sucessivas razias e incursões dos jovens e aguerridos nobres portugueses, em busca de saques (pilhagens) e de mercês pelo seu comportamento bélico, dificultavam o estabelecimento de um comércio pacífico com os marroquinos. Conforme carta de D. Pedro, ao irmão, aquele reconhecia, referindo-se a Ceuta logo em 1426, que “enquanto assim estiver ordenada como agora está, que é muito bom sumidouro de gente da vossa terra e de armas e de dinheiro”[1].

Do outro lado a burguesia, apoiando o abandono das praças africanas, enquanto sorvedouro de homens e dinheiro, e defendendo a política de expansão marítima no Atlântico, característica da Idade Moderna e da Renascença, baseada no conceito, séculos mais tarde definido por Mahan, de que quem domina o mar domina o comércio marítimo; quem domina este, domina as riquezas da Terra e, com estas, domina o Mundo[2].

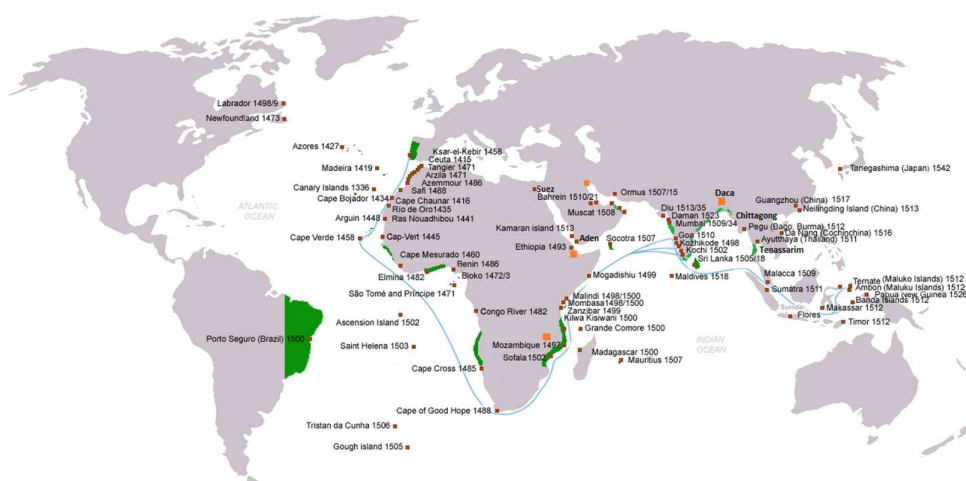
Tem sido geralmente aceite que os descobrimentos marítimos portugueses se iniciaram, sob a direcção do Infante D. Henrique, após a conquista de Ceuta em 1415. Alguns autores, no entanto, afirmam que mesmo antes da expedição a Ceuta o Infante D. Henrique desejava conhecer o que existia para além das ilhas Canárias e referem tentativas de exploração de novos territórios, antes daquela data.

Quintela[3] e Faria e Sousa[4] afirmam que as primeiras expedições às costas da Berberia se iniciaram no ano de 1412. Segundo aqueles autores, terá sido neste ano que o Infante mandou uma embarcação correr a costa da Berberia e que terá atingido o Cabo Não (28º 30’N).

Tendo-se empenhado no socorro de Ceuta, em 1418, ali se demorou o Infante por três meses, onde, segundo alguns autores[5], terá procurado obter informações sobre os reinos de Fez e de Marrocos e as terras a Sul daqueles reinos. Foi no regresso desta expedição que dois escudeiros do Infante – Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira – lhe solicitaram carta de corso para actuar no Golfo das Éguas mas que, (supostamente) correndo com o tempo, acabariam por atingir a ilha de Porto Santo (1419), já antes referida na literatura medieval[6].

Em 1420, os mesmos navegadores, acompanhados de Bartolomeu Perestrelo, visitaram a ilha da Madeira; estes foram os primeiros territórios descobertos pelas iniciativas de D. Henrique e cuja colonização se iniciou logo naquele ano. Nos anos de 1419 e 1420, realizaram-se outras viagens, tendo os navegadores do Infante passado 60 léguas (300 km) além do Cabo Não.

Depois de 1422 intensificam-se as acções de corso patrocinadas por D. Henrique, no Golfo das Éguas e, simultaneamente, as tentativas de navegar para Sul tentando atingir o Cabo Bojador, limite das terras então conhecidas na Europa e das navegações cristãs e muçulmanas[7]. As viagens de descobrimento, dirigidas pelo Infante D. Henrique, podem ser divididas em quatro fases distintas:



A primeira fase (1412-1433) é a do estudo dos ventos e correntes do Atlântico Central e da consequente descoberta das ilhas atlânticas;

A segunda fase (1434-1440), a época das descobertas na costa ocidental africana, é assinalada pelas expedições de pequenos navios com o objectivo de avançar o mais possível para Sul e tentar contactos amigáveis com as populações;

A terceira fase (1441-1446), o período das grandes esquadras de caravelas, é caracterizado pela busca do lucro fácil através da apanha de lobos-marinhos, do comércio do ouro e da captura de escravos;

A quarta fase (1447-1460) é marcada pela presença de navegadores e comerciantes italianos (Cadamosto, António Noli, Usodimare, etc) e a eles pertencem as mais pormenorizadas descrições dessas navegações.

Segundo os cronistas, especialmente Gomes Eanes de Azurara[8] (século XV) e João de Barros[9] (século XVI), o Infante mandava anualmente 2 ou 3 navios à descoberta. Nestas viagens situaremos as expedições às Canárias, à Madeira e a transposição dos Cabos Não e Bojador, este último geralmente considerado um enorme feito por ser

então o limite do Oceano conhecido. Saliente-se que do Cabo Não ao Cabo Bojador demoraram-se 12 anos apesar de representar apenas uma distância de 200 milhas.

D. Henrique, à frente da Ordem de Cristo, teve a visão estratégica que o futuro de Portugal estava no Mar e iniciou a exploração metódica da costa africana e do Oceano Atlântico. Por isso, foi necessário desenvolver novas técnicas de navegação que permitissem aos navios afastarem-se da costa e determinar a sua posição no alto-mar, longe da vista daquela. Era a descoberta da Navegação Astronómica. Além do desenvolvimento dos cálculos científicos que permitia calcular a latitude do navio em alto-mar pela altura dos astros, foi também necessário adaptar instrumentos que permitissem a leitura da altura angular dos astros acima do horizonte. E os portugueses adaptaram a essa tarefa o quadrante – já utilizado na agrimensura – e o astrolábio náutico – uma simplificação do astrolábio astronómico existente, pelo menos, desde o Século X.



Também os navios tiveram de ser adaptados às novas condições de navegação. Melhor bolina, pouco calado e pequenas tripulações. Surge a caravela dos descobrimentos, segundo alguns originária da caravela pescadeira do século XIII, com uma boa capacidade de bolina para poder navegar mais próximo da direcção do vento. Sendo este, ao longo da costa da Berberia, de Nordeste (NE) – os alíseos de NE –, o regresso à Europa era feito contra o vento; por isso foi necessário estabelecer uma rota que permitisse “contornar” o vento e atingir o ponto de partida, navegando à vela. A descoberta do regime de ventos permitiu criar a primeira rota oceânica em que os navios estavam longos dias sem avistar terra. A Volta do Largo, mais tarde chamada Volta da Mina.

Os navegadores portugueses adquirem conhecimento que da Berberia, navegando para o mar largo aos rumos Oés-noroeste e depois Noroeste, atingiriam uma zona de ventos Oeste que os traria de regresso à costa portuguesa. Também sabiam que se navegassem demasiado para Oeste cairiam numa zona de calmarias e ventos fracos e que designavam, pelo aspecto das algas nela existente, como Mar da Baga (hoje Mar dos Sargãos). Nessas pesquisas poderá ter o Infante empenhado os seus navios durante os anos de 1419 a 1434. Será assim possível que no início das descobertas os navios do Infante tenham cruzado o Atlântico em várias direcções, obtendo um conhecimento empírico dos ventos dominantes com vista ao estudo das rotas de

regresso da costa africana. Estas rotas oceânicas estavam também ligadas à introdução da navegação astronómica.



balestilha

O progressivo avanço para Sul das navegações portuguesas obrigou, obviamente, ao alargamento do arco da Volta do Largo o que levou ao aparecimento das ilhas dos Açores (1427) ainda antes da passagem além do Bojador (1434). A descoberta, pelo piloto Diogo de Silves, da primeira ilha açoriana, Santa Maria, acontece em 1427; esta descoberta, realizada certamente no regresso a Portugal de uma viagem às costas da África Ocidental, aconteceu sete anos antes da ultrapassagem do Cabo Bojador, o que vem confirmar a necessidade do estudo do regime de ventos e correntes no Atlântico como meio de obter a garantia de regresso da costa africana.



quadrante

A passagem do Bojador seria temida pelos navegadores do Infante, não pelo receio do lendário Mar Tenebroso dos geógrafos árabes, mas pela dificuldade do regresso que se efectuava contra os ventos dominantes. O regresso de além Bojador só é possível navegando à vela, fazendo a Volta pelo Largo, procurando ali ventos mais favoráveis mas afastando muito os navios da costa, o que não era habitual naquela época. Barros[10] levanta uma ponta do véu ao afirmar que Gil Eanes falhou a tentativa de

1433 por encontrar ventos desfavoráveis – eventualmente alteração de ventos –, que fez o seu regresso pelas Canárias e ainda que vinha decidido a repetir a viagem no ano seguinte. Pode admitir-se que ele tenha sido surpreendido por uma tempestade de ventos Leste, frequentes naquela zona e hoje bem descritos nos roteiros de navegação, mas que, sendo pouco conhecidos naquela época, o levassem a não se aventurar em águas desconhecidas com ventos diferentes do habitual. No ano seguinte, com o auxílio dos alísios de Nordeste, o famoso promontório foi ultrapassado sem dificuldades pelo mesmo navegador.

Descoberta a rota de regresso de África, encontrado o navio capaz de efectuar essas viagens e encontrado o método de determinação da posição do navio no alto-mar, estavam criadas as condições científicas para se prosseguir com segurança a exploração da costa africana. D. Henrique e os seus homens – cientistas e navegadores – tiveram ainda de superar outra dificuldade: cartografar as novas regiões, desenhando com rigor as suas costas, rios, abrigos e perigos. É a Escola de Cartografia Portuguesa surgida no Século XV, modificando normas e conceitos dos portulanos mediterrânicos da Idade Média e trazendo-nos para a moderna cartografia.

Para todas estas tarefas contou o Infante com a experiência prática dos navegadores algarvios e com a técnica de cientistas estrangeiros que contratou para o seu serviço, reunindo em Portugal o que de melhor havia na Europa quanto a astronomia, cosmografia e cartografia, e sem olhar a nacionalidades ou credos religiosos. O cosmógrafo Jaime de Maiorca é um dos exemplos. Ao atingirem Cabo Verde, o ponto mais ocidental do continente africano, eram já conhecidos dos navegadores portugueses os regimes dos alísios, dos ventos de Oeste e a zona de calmaria do mar da Baga. De outro modo é difícil inserir no esforço dos descobrimentos henriquinos as viagens de Diogo de Silves, Gonçalo Velho e Diogo de Teive que levaram à descoberta e posterior povoamento do arquipélago dos Açores.

Em favor dos argumentos apresentados apontam-se os seguintes factos:

- * Porto Santo e Madeira são oficialmente descobertos depois de expedição de socorro a Ceuta em 1418.
- * O Cabo Bojador foi ultrapassado em 1434 quando já eram conhecidas as ilhas dos Açores do Grupo Oriental e do Central.
- * Na mesma época era já referenciado o Mar da Baga ou dos Sargaços.
- * Quando já é conhecido todo o arquipélago dos Açores (1452) os portugueses encontravam-se no Cabo Roxo, junto ao Rio Cacheu e a 850 milhas a Sul do Cabo Bojador, o que significa um avanço de cerca de 45 milhas por ano; e repare-se que de Santa Maria às Flores são aproximadamente 400 milhas, isto é, metade daquela distância.

Entretanto, em 9 de setembro de 1438 faleceu o monarca D. Duarte, um ano após a desastrosa expedição contra Tânger. Termina aqui o que poderemos designar por segunda fase dos descobrimentos henriquinos e que decorre desde 1434 a 1440. Este período foi caracterizado, como atrás foi citado, pelo objectivo da pesquisa e investigação de novas terras nos seus aspectos científicos, humanos e comerciais.

Cifrou-se num avanço das navegações de 500 milhas para sul do cabo Bojador e 900 milhas para oeste da costa portuguesa, ou seja, a exploração de uma área do Atlântico Norte superior a um milhão de km² (+/- 300.000 milhas quadradas), tarefa ciclópica face aos limitados meios técnicos daquela época.

Mas este enorme projecto também teve os seus mártires. Em 1445, Gonçalo de Sintra, enviado para continuar os descobrimentos além do cabo Branco e das ilhas de Arguim, foi fundear numa baía 16 léguas (80 km) a Norte daquele cabo e tentou internar-se com a lancha por um esteiro, levando consigo 12 homens; ficando em seco na vazante, foram atacados por mais de 200 nativos e ali morreu com mais 7 homens; o local situado 14 léguas (70 km) além do Rio do Ouro ficaria conhecido como Angra de Gonçalo de Sintra (22º 50'N). Foram os primeiros portugueses mortos nestas expedições. No ano de 1446, partiu Nuno Tristão numa caravela com instruções de passar além do Cabo dos Mastros. Percorrendo mais de 60 léguas (300 km) além do Cabo Verde, entrou na foz de um grande rio que decidiu explorar com o seu batel; 13 almadias com cerca de 80 nativos cercaram e atacaram o batel com setas envenenadas. Morreram Nuno Tristão e outros tripulantes que com ele se encontravam; a caravela regressaria a Portugal com o escrivão e quatro grumetes, levando mais de dois meses na torna-viagem. Esse rio, 320 km (173 milhas marítimas) a Sul de Cabo Verde, ficaria conhecido pelo Rio de Nuno. Mas as investigações divergem quanto à sua exacta localização.

Em 1445, a Bula *Romanus Pontifex*, confirma a atribuição ao Infante do monopólio do comércio e da navegação para Sul do Bojador, dando-se início à doutrina do *Mare Clausum*[11]. Na década de 1450 surgiram os mercadores italianos – António da Noli, Antoniotto Usodimare, Aluise Cadamosto –, promovendo novos investimentos, uma maior ligação com os circuitos do grande comércio europeu e dotando os portugueses com os conhecimentos (o *savoir-faire*) dos profissionais do trato comercial e marítimo[12]. Iniciava-se a 4ª fase dos descobrimentos.

O Infante cedo percebeu que a conquista de Marrocos era tarefa que excedia as capacidades nacionais e, por isso, procurou um aliado cristão para esse combate. Ao contrário do que por vezes é afirmado, o Infante não sonhava atingir a Índia propriamente dita, mas apenas a Índia Etiópica de Zurara, em busca da ajuda do Preste João personagem semi-mítica identificada naquela época como o Nēgurä Nāgäst, o imperador cristão da Etiópia, cujos domínios se pensava, então, atingirem o Atlântico[13]. Zurara atribuiu ainda ao Infante o desejo de saber a “espessura” da camada islamizada de África Setentrional e encontrar além dela um aliado, além de intenções de evangelização e de comércio. Mas até 1441, data da chegada a Lagos dos primeiros escravos azenegues (da Mauritânia), e que foram baptizados, não houve qualquer acção missionária naqueles territórios e, antes de 1442, não são referidas grandes expedições comerciais[14].

Mas o início do comércio com a costa africana, com os seus lucros, levou uma parte da pequena nobreza a converter-se à exploração do comércio marítimo. Em 1455, trava-se, no Rio Gâmbia, o primeiro combate naval naqueles novos territórios quando três

caravelas portuguesas são obrigadas a abrir fogo, com artilharia e bestas, contra numerosas almadias que as atacavam com setas envenenadas. Foi também a visão estratégica de D. Henrique que o levou a mandar construir (1455) a Feitoria de Arguim, o primeiro entreposto comercial europeu na África Subsahariana para ali concentrar o comércio daquela região e dar apoio aos navios daquela rota. No ano de 1460, Pêro de Sintra e Soeiro da Costa atingiram a região da Serra Leoa (8º 30' N) que representaria o limite das expedições henriquinas.

A 13 de Novembro de 1460, morreu em Lagos, com 62 anos de idade, o Infante D. Henrique, Governador da Ordem de Cristo, Duque de Viseu, senhor da Covilhã, cognominado o Navegador, embora apenas tenha navegado até ao Norte de África. No entanto, sob a sua direcção, os portugueses descobriram e exploraram uma extensa área marítima compreendida entre os paralelos de 40º N e 8º30'N e os meridianos 8º 30' W e 31º 30' W de Gw representando cerca de 6.000.000 km² (1.76 milhões de milhas quadradas), uma área semelhante à actual zona de responsabilidade SAR, ou seja, uma área correspondente a 83,3% da Europa (sem a Rússia) ou, de outro modo, a 132% da área da União Europeia (ainda com o Reino Unido incluído).

A visão do Infante D. Henrique permitiu a Portugal iniciar uma nova era na navegação marítima, estabelecer os primórdios dos conceitos de Estratégia Marítima desenvolvidos por D. João II e que tornariam Portugal numa Potência Marítima Mundial. A expansão marítima portuguesa, iniciada em 1415 com a tomada de Ceuta, levaria Portugal, em pouco mais de um século, a navegar ao longo da costa africana (1412-1488), chegar à Índia (1498), ao Brasil (1500), à China (1512) e ao Japão (1542). Foi a época dos descobrimentos que pôs em destaque as amplas possibilidades do transporte marítimo oceânico e as suas capacidades económicas e militares. As rotas marítimas oceânicas tornariam Portugal numa potência mundial, permitindo-lhe um domínio económico daquelas novas rotas e mercados e também a sua projecção militar nas zonas distantes que descobria.

Segundo afirmou um estrategista norte-americano do século passado – cujo nome não consegui obter –, um pequeno país só pode ser uma grande potência se dominar uma ciência ou uma tecnologia. E, através da acção de D. Henrique, Portugal dominava a ciência da navegação astronómica e a tecnologia das rotas marítimas oceânicas.

Disse!

[1] Artur Moreira de Sá. *A Carta de Bruges do Infante D. Pedro de 1426*, in *Biblos*, XXXVIII, Coimbra, 1952.

[2] Alfred Thayer Mahan. *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1805*. Presidio Press, Novato, 1987, pp. 32-33.

[3] QUINTELLA, Inácio da Costa. *Anais da Marinha Portuguesa*.

[4] SOUSA, Manuel Faria. *Ásia Portuguesa*.

[5] QUINTELLA, Inácio da Costa. *Anais da Marinha Portuguesa* e SOUSA, Manuel Faria, *Ásia Portuguesa*.

- [6] Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Expansão Portuguesa. Um Prisma de Muitas Faces*. Gradiva, Lisboa, 2021, p. 53.
- [7] Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Expansão Portuguesa. Um Prisma de Muitas Faces*. Gradiva, Lisboa, 2021, p. 54.
- [8] ZURARA, Gomes Eanes. *Crónica de Guiné*.
- [9] BARROS, João de. *Da Ásia*.
- [10] BARROS, João de. *Da Ásia*.
- [11] Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Expansão Portuguesa. Um Prisma de Muitas Faces*. Gradiva, Lisboa, 2021, p. 81.
- [12] Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Expansão Portuguesa. Um Prisma de Muitas Faces*. Gradiva, Lisboa, 2021, p. 81.
- [13] Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Expansão Portuguesa. Um Prisma de Muitas Faces*. Gradiva, Lisboa, 2021, p. 54.
- [14] Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Expansão Portuguesa. Um Prisma de Muitas Faces*. Gradiva, Lisboa, 2021, p. 54.

A Consciência do Mar



É essencial a qualquer povo ou nação marítima, sobretudo no momento histórico actual, a existência de **Consciência Marítima** nos seus cidadãos, nos líderes das várias atividades e no seu governo.

Tal afirmação é aplicável por maioria de razão a Portugal que possui uma área terrestre de cerca de 90.000 Km², a que corresponde o 110º lugar no ordenamento dos países em função da sua dimensão, mas que, quando contabilizados os espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, o Estado português possui a 11ª maior área mundial de águas jurisdicionais.

Com uma grande tradição e memória colectiva marítima; uma posição geopolítica que constitui uma verdadeira centralidade Atlântica, logo, global ou planetária; com uma história de sabedoria nas relações com os diferentes povos; e tendo sido o actor fundador da primeira globalização – que, nos séculos XV e XVI, permitiu ao mundo e aos seus povos conhecerem-se e relacionarem-se.

A Consciência Marítima

Num Mundo e num século virado para o Oceano em todas as suas expressões, é verdadeiro imperativo nacional a Construção de **Consciência Marítima** nos seus cidadãos e de **Consciência Marítima Estratégica** nos seus líderes das várias actividades e no seu governo.

Quem tem **Consciência Marítima** pratica e promove as acções relativas ao meio marinho, exige o conhecimento e promove a investigação científica no Oceano,

promove a segurança do espaço marítimo, apoia o desenvolvimento e afirma uma cultura marítima portuguesa

Podemos definir **Consciência Marítima** como a qualidade de, por um lado, **compreender o Valor do Oceano em todas as suas dimensões de uma forma holística** (porque engloba todas as áreas de conhecimento) e **global** (porque relativa a todo o planeta) e, por outro, **saber usar com Cultura Estratégica tal compreensão para reforçar esse mesmo Valor**, especialmente nas dimensões ambiental, de defesa, de segurança e do desenvolvimento, incluindo-se neste último todas as suas dimensões, designadamente a científica, a económica, a cultural e a social.

O Valor do Oceano como um Todo

O oceano deve ser visto e tratado como factor de desenvolvimento e de criação de riqueza e como factor de afirmação de poder nacional soberano, sempre no respeito pelo seu essencial papel no equilíbrio ambiental do planeta.

O oceano assume-se assim como o centro definidor e promotor da afirmação e desenvolvimento das nações marítimas e da civilização marítima do séc. XXI. Sê-lo-á, cada vez mais, nas próximas décadas.

A Estratégia Multilateral



Um dos pontos importantes a reter é a visão de Portugal, não como país periférico mas sim como país de articulação transatlântica e também de articulação entre a Europa e o Norte de África e entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, onde o Brasil e alguns Países Africanos de Língua Portuguesa assumem especial relevo. Estas articulações são reforçadas por terem suporte significativo no mar.

Só uma visão míope pode impedir que um Estado costeiro, como o nosso, exerça a sua influência nos grandes espaços marítimos que lhe estão jurisdicionalmente afectados.

A importância do Mar para a CPLP

por José Velho Gouveia - Portugal

Se há assuntos que podem favorecer a política da CPLP, contribuindo para o seu reconhecimento no mundo actual, um deles é certamente o Mar! O Mar é um activo incontornável e poderoso desta Comunidade, que pode ter um papel relevante para a sua afirmação a nível global e para o desenvolvimento dos respetivos países.

É certo que existem disparidades internas notórias neste domínio, contudo, se olharmos para o espaço marítimo conjunto da CPLP verificamos que pode dar-lhe uma voz mais preponderante no plano regional e mesmo mundial.



Perante as discordâncias que têm vindo recentemente a público a respeito da próxima presidência da CPLP, é questionada a sua utilidade. Nada é pior do que a sensação de inutilidade para uma organização desta natureza que já conta com 30 anos de existência.

Está, por isso, na altura de identificar os pontos fortes e as oportunidades que ainda não foram devidamente explorados e aproveitar o seu potencial para a redinamizar. O Mar pode servir tal propósito.

É inquestionável que o Mar está indelevelmente vinculado à agenda internacional nesta primeira metade do séc. XXI, prevendo-se que ganhe ainda mais protagonismo nas próximas décadas.

Numa imagem esclarecedora da dimensão dos espaços marítimos reclamados, ou em processo de reclamação, pelos países da CPLP (ver Apontamento do comandante Bessa

Pacheco *Medidas da Terra e do Mar da CPLP*, de 2024), percebe-se claramente a vastidão do Atlântico em que os países da CPLP têm interesse e responsabilidade.

Mas nem tudo está por fazer! Desde a 1.^a Reunião dos Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP, que teve lugar no dia 21 de março de 2010, no forte de São Julião da Barra, na qual foi aprovada a Estratégia da CPLP para os Oceanos, tem havido vários encontros destes responsáveis políticos para dar seguimento às linhas de orientação ali aprovadas.

De realçar que esta Estratégia já engloba todas as áreas consideradas importantes para um documento desta natureza. Outra iniciativa importante neste domínio é o Fórum do Mar dos Países da CPLP, no âmbito do qual são realizados eventos de cariz técnico com vista a desenvolver alguns aspetos daquela Estratégia. A IV Conferência deste Fórum ocorreu no ISCSP, em Lisboa, em abril de 2023.

Para que o Mar possa tornar-se uma verdadeira mais-valia para a CPLP é preciso que os responsáveis pela sua liderança despertem para este assunto e pressionem os respetivos países com vista a que haja um envolvimento de todos na concretização desta Estratégia.

Compreendendo-se a dificuldade da tarefa, e tendo em conta a abrangência do tema, poderia ser útil criar um GT composto por elementos de instituições públicas e privadas ligadas ao mar dos países da CPLP – e, eventualmente, profissionais de reconhecido mérito nas diferentes áreas da Estratégia –, com a missão de coordenar o trabalho a realizar. Lembre-se que a simples indicação de pontos focais para cada área temática, tentada logo em 2009, não surtiu o efeito desejado.

“A Proteção dos Cabos Submarinos e a Soberania dos Estados Costeiros: do reforço dos poderes de Portugal e dos demais Países de Língua Portuguesa através da CPLP”

por Duarte Lynce de Faria

Resumo.

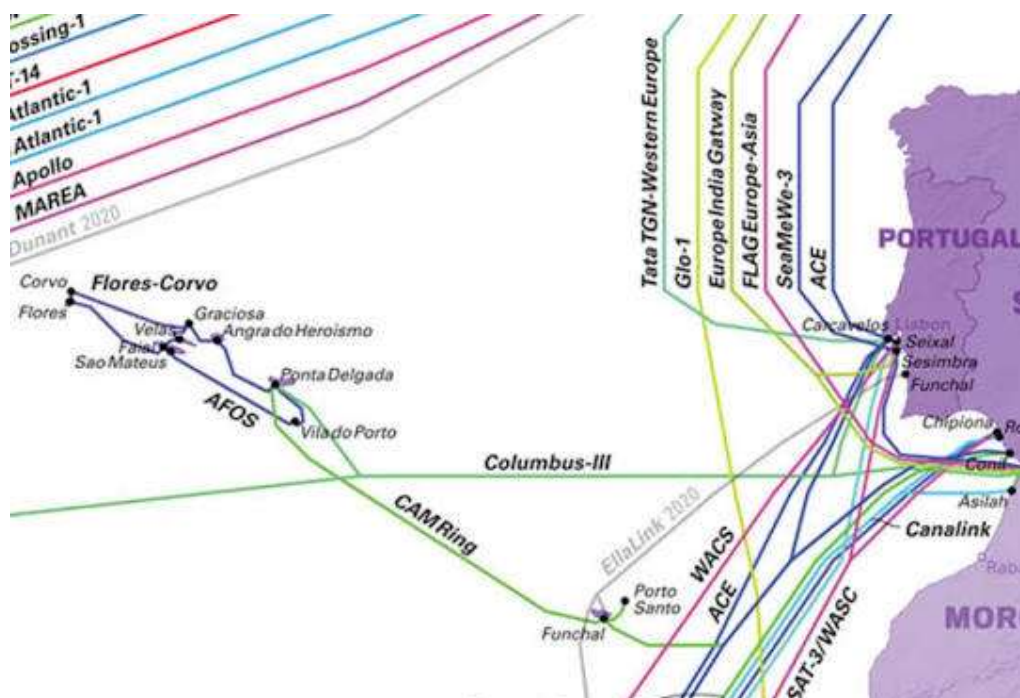
Os cabos submarinos transportam a quase totalidade do tráfego intercontinental de dados e sustentam funções vitais das sociedades contemporâneas, mas o regime jurídico internacional que os enquadra — assente na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) — permanece, no essencial, o de 1982, ancorado ainda na Convenção de 1884.

O presente artigo, retomando trabalhos anteriores do autor publicados pelo Instituto da Defesa Nacional e apresentados na Academia de Marinha e na Sociedade Histórica da Independência de Portugal, sustenta que a protecção dos sistemas de cabos submarinos constitui hoje uma dimensão incontornável da soberania dos Estados costeiros. Defende-se um duplo movimento: o reforço dos poderes do Estado costeiro na Zona Económica Exclusiva (ZEE) e na Plataforma Continental, apoiado na classificação dos cabos como infraestrutura crítica e na emergência dos cabos SMART; e a tipificação internacional e universal do crime de disrupção de cabos, através de um novo Protocolo à Convenção SUA. Propõe-se, por fim, uma iniciativa abrangente para os países de língua portuguesa — uma rede lusófona de proteção dos sistemas de cabos submarinos — que projete no Atlântico Sul e no Índico a agenda aqui defendida.

Palavras-chave: cabos submarinos; soberania; Estado costeiro; CNUDM; infraestrutura crítica; Convenção SUA; CPLP; cabos SMART.

I. Introdução: a coluna vertebral invisível da soberania

Cerca de 989% do tráfego internacional transoceânico de dados circula por cabos submarinos de fibra ótica. Por eles transitam, diariamente, transações financeiras na ordem dos 10 biliões de dólares — cerca de quatro vezes o PIB do Reino Unido — e os 15 milhões de operações diárias do sistema SWIFT. Nenhuma outra infraestrutura concentra, em tão poucos ativos físicos, tanta dependência coletiva: a comunicação por satélite, frequentemente invocada como alternativa, não representa senão uma fração residual da capacidade instalada. E, todavia, estes ativos jazem, na sua maior extensão, em espaços marítimos onde os poderes dos Estados são limitados, fragmentados ou pura e simplesmente inexistentes.



Os incidentes recentes no Mar Báltico — do Balticconnector (2023) aos cabos C-Lion1 e BCS East-West Interlink, danificados em novembro de 2024 com o envolvimento suspeito dos navios NewNew Polar Bear e Yi Peng 3 — demonstraram a dificuldade prática de investigar, perseguir e punir ações disruptivas cometidas para além do Mar Territorial, mesmo quando os indícios de atuação híbrida são fortes. O diagnóstico é conhecido e foi por nós desenvolvido em sede própria: se o diagnóstico for errado, nunca se resolverá o problema. O problema não é, primariamente, tecnológico nem operacional — é jurídico e institucional.

Este artigo retoma e condensa a tese que temos vindo a defender desde a publicação no Instituto da Defesa Nacional e na comunicação à Academia de Marinha, revisitada nas conferências proferidas na Sociedade Histórica da Independência de Portugal em 2022 e 2025: a proteção dos cabos submarinos é hoje matéria de soberania dos Estados costeiros, e a resposta exige simultaneamente o reforço dos poderes desses Estados nos espaços marítimos sob sua jurisdição e a criminalização internacional, com carácter universal, das ações disruptivas. A estas duas linhas acrescenta-se agora uma terceira, que constitui o contributo novo deste texto: a projeção desta agenda no espaço dos países de língua portuguesa, cuja geografia atlântica e índica lhes confere um interesse comum objetivo na proteção destes sistemas.

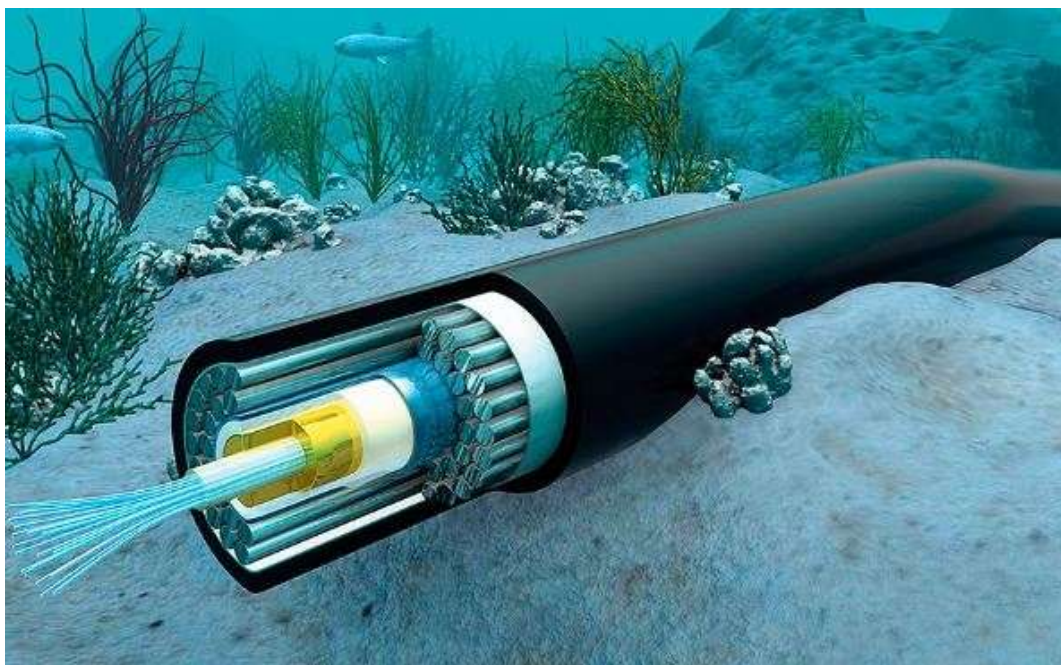
II. O regime da CNUDM: liberdades oitocentistas, poderes insuficientes

Desde a instalação do primeiro cabo submarino, em 1850, a liberdade de colocação destas infraestruturas no Alto Mar foi imediatamente assumida pela prática dos Estados e, entre 1863 e 1913, a proteção dos cabos preencheu a ordem de trabalhos de sete conferências internacionais.

Quatro convenções regulamentaram sucessivamente a matéria: a Convenção de 1884 para a Proteção dos Cabos Telegráficos Submarinos, as Convenções de Genebra de 1958 sobre o Alto Mar e sobre a Plataforma Continental e, finalmente, a CNUDM de 1982, que se estabeleceu como a base regulamentar do regime aplicável.

A arquitetura resultante é bem conhecida e pode sintetizar-se por espaços marítimos. No Mar Territorial (até 12 milhas náuticas), o Estado costeiro exerce soberania plena sobre a coluna de água, o leito e o subsolo (artigos 2.º e 3.º), podendo regulamentar, controlar e monitorizar toda a atividade de lançamento, implantação, reparação e manutenção de cabos; o n.º 4 do artigo 79.º preserva expressamente o direito de estabelecer as condições de entrada de cabos no seu

território e Mar Territorial. Na Zona Económica Exclusiva e na Plataforma Continental, pelo contrário, a Convenção conformou a antiga liberdade de instalação aos poderes — meramente funcionais — do Estado costeiro: este apenas pode adotar «medidas razoáveis» para a exploração da plataforma e dos seus recursos e para o controlo da poluição por ductos (artigo 79.º, n.ºs 2 e 3), não podendo impedir a instalação ou manutenção de cabos que não tenham relação com essa exploração. No Alto Mar, o artigo 87.º consagra a liberdade de colocação de cabos e ductos como componente da liberdade do mar.



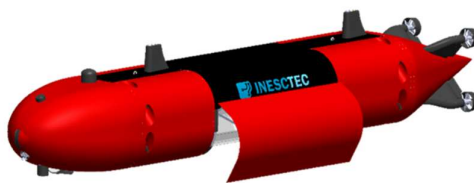
O dever de proteção assenta, fora das águas territoriais, no artigo 113.º, que obriga os Estados a tipificar como infração a rutura ou danificação de um cabo submarino no Alto Mar — e, por remissão, na ZEE e na Plataforma Continental — causada intencionalmente ou por negligência culposa. Mas o preceito, herdeiro direto da Convenção de 1884, apresenta três limitações estruturais que o tornam ineficaz perante as ameaças contemporâneas. Primeira: circunscreve a jurisdição penal extraterritorial aos navios que arvoem o pavilhão do Estado e aos seus nacionais,

deixando impunes — salvo boa vontade do Estado de bandeira — os atos cometidos por terceiros, precisamente a hipótese típica da ação híbrida. Segunda: muitos Estados Partes nunca estenderam efetivamente a sua jurisdição penal a estes atos, e a generalidade dos Estados opõe-se ao exercício do direito de visita sem consentimento do Estado de bandeira. Terceira: a Convenção não prevê a internacionalização da infração, isto é, a obrigação da sua repressão em Alto Mar por todos os Estados, independentemente do pavilhão do infrator ou do meio utilizado.

Acresce que o objeto de proteção está desatualizado. O tema «cabos submarinos» tem de ser alargado aos sistemas de cabos submarinos, incluindo os sistemas de gestão de rede (Network Management Systems), as estações de amarração, os repetidores, as unidades de derivação e os sensores — componentes que exigem proteção não apenas física, mas também contra ciberataques. A insuficiência da CNUDM manifesta-se, assim, em duas ordens de razões: o regime dos poderes do Estado costeiro é insuficiente para o exercício pleno de uma jurisdição efetiva sobre os cabos na sua ZEE e Plataforma Continental — e, correlativamente, para a assunção do dever de os proteger; e o direito internacional não prevê a tipificação universal das infrações de interrupção e danificação, sejam elas cometidas por pessoas, empresas, organizações ou Estados.

III. Infraestrutura crítica, cabos SMART e o reforço dos poderes do Estado costeiro

O primeiro vetor de resposta é interno e europeu: a classificação dos sistemas de cabos submarinos como infraestrutura crítica — componente ou sistema essencial à manutenção de funções vitais da sociedade, cuja perturbação teria impacto significativo dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções. Esta qualificação é indispensável em dois planos: fundamenta o reforço dos poderes do Estado costeiro nos espaços sob sua jurisdição, assegurando a continuidade digital e a monitorização dos cabos para além do Mar Territorial; e densifica o dever acrescido de proteção que sobre ele impende.



No plano da União Europeia, a Diretiva NIS2 (Diretiva (UE) 2022/2555) determina que os Estados-Membros adotem políticas relacionadas com a manutenção da

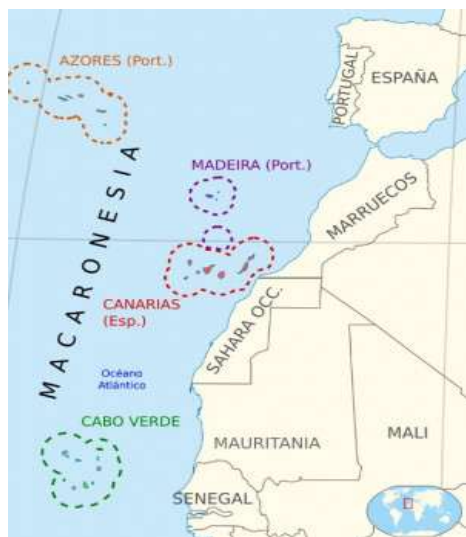
disponibilidade, integridade e confidencialidade do núcleo público da Internet aberta, incluindo a cibersegurança dos cabos submarinos de comunicações, em articulação com a Diretiva CER (Diretiva (UE) 2022/2557) relativa à resiliência das entidades críticas.

A transposição portuguesa, porém, não criou até hoje um instrumento específico para os cabos, subsistindo a distância entre a soberania proclamada e a soberania exercida.

O segundo fundamento do reforço é tecnológico. A nova geração de cabos SMART (Science Monitoring And Reliable Telecommunications), promovida pela Joint Task Force constituída pela UNESCO/COI, pela União Internacional das Telecomunicações (UIT) e pela Organização Meteorológica Mundial (OMM), equipa os cabos transoceânicos com sensores de temperatura, pressão no fundo do oceano e aceleração sísmica. Ora, um cabo que observa o oceano deixa de ser um mero ativo de telecomunicações: incorpora uma componente que interfere diretamente no aproveitamento e na exploração dos espaços marítimos e da investigação científica que

neles decorre, sustentando juridicamente o exercício de jurisdição pelo Estado costeiro sobre esses sistemas na sua ZEE e Plataforma Continental — mesmo sem revisão da CNUDM. O sistema Atlantic CAM (anel Continente–Açores–Madeira, com tecnologia SMART), cuja amarração se distribui por Carcavelos, Seixal, Sesimbra e Sines, será a primeira concretização em larga escala desta convergência entre conectividade, ciência e segurança, colocando Portugal na vanguarda da matéria.

Portugal tem, aliás, um interesse qualificado neste reforço. Com uma ZEE de cerca de 1 700 000 km² em três subáreas e uma Plataforma Continental que, com a extensão submetida à Comissão de Limites (proposta de 2009, adenda de 2017), atingirá cerca de 4 000 000 km², o país é simultaneamente ponto de amarração privilegiado — de EllaLink a Equiano e 2Africa, do hub de Sines (Sines Tech, Start Campus) às plataformas europeias de Data-Gateway, em particular a do Atlântico — e responsável por vastíssimos espaços atravessados por sistemas vitais para a Europa.



Nessa geografia inscreve-se também, lateralmente, o corredor Madeira–Canárias: a presença de cabos e de ativos qualificáveis à luz da NIS2 na zona da mediana ainda não fixada com Espanha, em torno das Ilhas Selvagens, que constitui mais um argumento — de segurança coletiva europeia, e não apenas de interesse bilateral — para o encerramento negociado do diferendo; tratámos o tema em sede própria e não o desenvolveremos aqui.

IV. A criminalização internacional: um novo Protocolo à Convenção SUA

O reforço dos poderes do Estado costeiro, sendo condição necessária, não é suficiente: o crime praticado na Área ou no Alto Mar, ou por agente sem conexão relevante com o Estado afetado, continuaria a beneficiar de conflitos negativos de jurisdição. Dada a importância crítica dos cabos submarinos e a forma como a comunidade internacional soube adotar convenções para a segurança da aviação civil e das infraestruturas marítimas, não se compreende que não exista ainda um instrumento internacional dedicado à sua proteção. Três fatores explicam a lacuna: os investimentos são realizados por empresas privadas, sem intervenção dos governos nem proteção de tratados; o reduzido impacto das organizações internacionais responsáveis pelos cabos submarinos (apesar de existir o International Cable Protection Committee (ICPC), e a UITIUT atuar em parceria com o ICPC, através do International Advisory Body on Submarine Cable Resilience, para definir orientações e quadros de cooperação globais de proteção); e a sede natural para essa regulação — a agência especializada das Nações Unidas para o domínio marítimo, a Organização Marítima Internacional (IMO) — não foi ainda mobilizada para o efeito.

A proposta que temos vindo a apresentar parte dos instrumentos existentes sobre a repressão de atos ilícitos em navios e plataformas offshore: a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção SUA, 1988) e o seu Protocolo relativo às Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental. Defende-se a negociação, no âmbito das Nações Unidas/IMO, de um novo Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança dos Cabos Submarinos localizados na Plataforma Continental/ZEE e na Área/Alto Mar. Os seus elementos essenciais seriam: a tipificação, como infração penal, da rutura, danificação ou avaria de um cabo submarino praticada ilícita e intencionalmente, com punição da negligência, da tentativa e da participação; a extensão do objeto aos sistemas de cabos submarinos (incluindo os sistemas de gestão de rede) e a previsão da disrupção temerária (*recklessly*); cláusulas de jurisdição que atribuam título prioritário de perseguição penal ao Estado costeiro afetado; e os mecanismos clássicos *aut dedere aut judicare* e de auxílio judiciário mútuo.

Uma cláusula de salvaguarda preservaria as regras de direito internacional aplicáveis aos cabos submarinos — designadamente a CNUDM —, à imagem do artigo 4.º do projeto que apresentámos. A jurisdição universal assim criada não dilui a soberania costeira: completa-a.

V. Uma iniciativa dos países de língua portuguesa: a Rede Lusófona de Proteção dos Sistemas de Cabos Submarinos

A terceira linha — que aqui se propõe pela primeira vez de forma articulada — projeta esta agenda no espaço da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). A geografia da lusofonia é, em larga medida, a geografia dos cabos do Atlântico Sul e do Índico ocidental: o EllaLink liga diretamente Sines/Lisboa a Fortaleza, com derivações para a Madeira e Cabo Verde; o SACS (South Atlantic Cable System) liga Angola ao Brasil; os grandes sistemas de circum-navegação africana — de Equiano a 2África — servem ou bordejam Cabo Verde, a Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique; e Timor-Leste depende criticamente da conectividade submarina regional. Vários destes Estados são arquipelágicos ou detêm ZEE vastíssimas, com meios de vigilância limitados; todos partilham a mesma vulnerabilidade e o mesmo interesse objetivo na integridade destes sistemas, dos quais dependem a inclusão de pessoas e empresas no sistema financeiro global, as comunicações do Estado e a inserção nas cadeias digitais globais.

Propõe-se, assim, a constituição de uma Rede Lusófona de Proteção dos Sistemas de Cabos Submarinos, assente em cinco pilares. Primeiro, uma declaração política no quadro da CPLP que reconheça os sistemas de cabos submarinos como infraestrutura crítica comum do espaço lusófono e assuma o compromisso da sua proteção coordenada. Segundo, a harmonização legislativa penal: o cumprimento efetivo — e alargado — do artigo 113.º da CNUDM por todos os Estados-membros, com tipos legais compatíveis que abranjam a disrupção dolosa, temerária e negligente dos cabos e dos respetivos sistemas de gestão, eliminando os vazios de jurisdição no espaço lusófono. Terceiro, a partilha de conhecimento situacional marítimo: a articulação dos centros nacionais existentes — aproveitando a experiência portuguesa e brasileira e a arquitetura de segurança do Golfo da Guiné — para a monitorização dos padrões de navegação anómalos na proximidade dos corredores de cabos, com recurso a Sistemas de Identificação Automática (AIS), à futura sensorização SMART e à cooperação com os operadores privados. Quarto, uma frente diplomática conjunta: oito votos concertados nas Nações Unidas e na IMO em favor da convocação de uma conferência internacional e da adoção do Protocolo SUA sobre cabos submarinos constituiriam um contributo diplomático de peso muito superior ao de qualquer dos Estados isoladamente. Quinto, capacitação e exercícios conjuntos, incluindo a formação jurídica e operacional — domínio em que a Escola Naval, o Instituto Universitário Militar e as instituições congéneres lusófonas podem desempenhar um papel estruturante.

Portugal reúne condições singulares para facilitar esta iniciativa: a centralidade atlântica reafirmada pelo eixo de amarração Carcavelos–Sesimbra–Sines, a experiência regulatória europeia (NIS2/CER), a liderança científica no Atlantic CAM SMART e o capital diplomático acumulado na CPLP. Para os restantes Estados-membros, a rede oferece o que nenhum deles alcançaria sozinho: escala, interoperabilidade e voz internacional. Para a comunidade internacional, oferece um laboratório regional daquilo que o Protocolo proposto pretende universalizar.

VI. Conclusões

A dependência da comunidade internacional face aos cabos submarinos é total; a sua vulnerabilidade, dolosa ou negligente, é crescente e documentada; e a CNUDM, constituindo o regime jurídico de base, apresenta insuficiências que limitam os poderes de intervenção dos Estados precisamente onde as ameaças se concentram — para além do Mar Territorial. A resposta que defendemos articula três movimentos complementares. No plano interno e europeu, a classificação dos sistemas de cabos como infraestrutura crítica e o reforço efetivo dos poderes do Estado costeiro na ZEE e na Plataforma Continental, que a emergência dos cabos SMART legitima desde já, sem necessidade de revisão convencional. No plano internacional, a elaboração de um instrumento que tipifique, de modo universal, o crime de rutura, danificação ou avaria ilícita, dolosa ou temerária, dos sistemas de cabos submarinos — um novo Protocolo à Convenção SUA, negociado em sede IMO. E, no plano lusófono, a constituição de uma rede de proteção que harmonize legislações, partilhe conhecimento situacional e projete internacionalmente uma agenda comum.

Portugal — na periferia geográfica da Europa, mas procurando assegurar a sua centralidade atlântica — tem nesta matéria uma oportunidade rara de fazer coincidir o interesse nacional, o interesse europeu e o interesse da comunidade de língua portuguesa. Como recordava o Almirante Vieira Matias, o equilíbrio de Portugal tem de conseguir-se à custa de um apoio na Europa e de outro no mar, pois será através deste e dos seus ativos económicos, estratégicos e morais que o país pode constituir uma mais-valia para a própria União Europeia. A proteção dos cabos submarinos é hoje, exatamente, um desses ativos.

Bibliografia

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982 (Montego Bay), aprovada para ratificação pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro.

Convenção para a Proteção dos Cabos Telegráficos Submarinos, Paris, 14 de março de 1884.

Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, Roma, 10 de março de 1988, e Protocolos de 2005.

Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022 (NIS2), e Diretiva (UE) 2022/2557, de 14 de dezembro de 2022 (CER).

European Council, Conclusions, 2 de outubro de 2020; Declaração Ministerial «Plataformas de Gateway de Dados Europeus» (UE-27, Noruega e Islândia).

Joint Task Force SMART Cables (UNESCO/COI–UIT–OMM), documentação do programa Science Monitoring And Reliable Telecommunications, Década das Nações Unidas das Ciências do Oceano (2021–2030).

LYNCE DE FARIA, Duarte — «Os Cabos Submarinos: Infraestruturas Críticas que Desafiam a Jurisdição de Portugal e do Direito Internacional»[título do artigo publicado no IDN —

completar]», *Nação e Defesa, Instituto da Defesa Nacional*, n.º 169, dezembro 2024, pp. 43-84 [ano e páginas a completar].

LYNCE DE FARIA, Duarte — *Os Cabos Submarinos: Extensão dos poderes do Estado costeiro e criminalização da sua disrupção*[título da comunicação — completar], comunicação apresentada à Academia de Marinha, Lisboa, 29 de abril de 2025 [dados a completar].

LYNCE DE FARIA, Duarte — *Os Cabos Submarinos e a centralidade Atlântica de Portugal*, conferência do Círculo do Mar, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, Lisboa, 12 de abril de 2022.

LYNCE DE FARIA, Duarte — *Os Cabos Submarinos e a Segurança Nacional: o reforço dos poderes de Portugal e a criminalização internacional*, conferência do Círculo do Mar, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, Lisboa, 9 de julho de 2025.

QUARTIN GRAÇA, Pedro — «O corredor Madeira-Canárias e a nova geopolítica dos cabos submarinos»[título — completar], sobre o corredor Madeira-Selvagens-Canárias e a proteção de infraestruturas submarinas, *Jornal de Economia do Mar*, Lisboa, 17 de junho de 2026[referência completa a inserir].

VIEIRA MATIAS, Nuno — «A “Clusterização” da Economia Marítima», *Nação e Defesa*, n.º 122, 4.ª série, primavera de 2009, pp. 9–23.

SANGER, David E.; SCHMITT, Eric — «Russian Ships Near Data Cables Are Too Close for U.S.

Comfort», *The New York Times*, 25 de outubro de 2015; e *The Guardian*, «Russia could cut off internet to NATO countries, British military chief warns», 2017.

HUMPERT, Malte — «Details of Baltic Sea Cable Incident Remain Murky as Danish Navy Shadows Chinese Vessel» e «Russia Now Primary Suspect in ‘Yi Peng 3’ Baltic Sea Cable Incident», *gCaptain*, novembro–dezembro de 2024.

TeleGeography — *Submarine Cable Map*, disponível em <https://www.submarinecablemap.com/>.

Espaço UCCLA

Busto de Luís de Camões



No dia 18 de maio, a UCCLA teve a honra de ofertar à Faculdade de Ciências e Letras da Unesp, em Araraquara, São Paulo, o busto de Luís de Camões, no âmbito das comemorações dos 500 anos do nascimento do Poeta, com o patrocínio da Missão para as Comemorações do V Centenário do Nascimento de Luís de Camões.

A Secretária-Geral Adjunta da UCCLA, Embaixadora Paula Leal da Silva, salientou a relevância de Camões, símbolo da heterogeneidade e unicidade da língua portuguesa, ligando entre si nações, cidades e sociedades civis.

A UCCLA, em parceria com a Associação Portugal Brasil 200 anos, congratulou-se com a presença desta faculdade de grande prestígio, que festeja o seu cinquentenário e cujo mentor foi o grande escritor e pensador Jorge de Sena, bem como Adolfo Casal Monteiro.

O busto, foi esculpido em bronze e é da autoria de Diogo Munõz

Lusofonia na era digital

Realizou-se, no dia 26 de junho, no Técnico Innovation Center, em Lisboa, a segunda edição do encontro académico “Lusofonia na Era Digital”, organizado pelo Núcleo de Estudantes Africanos do Instituto Superior Técnico, em parceria com a Federação Académica Africana de Portugal.

Dedicado à reflexão sobre os diferentes contextos da língua portuguesa no espaço digital, o encontro constituiu um fórum de debate interdisciplinar em torno dos desafios contemporâneos da comunidade lusófona, reunindo académicos, investigadores, representantes institucionais e agentes culturais.



A UCCLA participou, no painel “Literatura, Educação e Desenvolvimento” - com a intervenção da técnica da Área Social Alda Moreira

Espaço CPLP

Cooperação e Sustentabilidade:

CPLP aprova Plano Estratégico para o Oeano 2026-2030

No dia 8 de junho, a sede da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, em Lisboa, acolheu a IV Reunião Extraordinária de Ministros dos Assuntos do Mar da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

A reunião ministerial, presidida pelo Ministro da Agricultura, Pecuária, Pesca e Florestas de Timor-Leste, Marcos da Cruz, que contou também com a participação da Secretária Executiva da CPLP, embaixadora Maria de Fátima Jardim, teve como grande marco a aprovação do Plano Estratégico de Cooperação para os Oceanos da CPLP 2026-2030 (PECO-CPLP 2026-2030).

Este documento será o instrumento primordial para reforço e orientação da cooperação multilateral no domínio do Oceano, tendo em consideração os atuais desafios geopolíticos e alinhado com o ODS 14 da Agenda 2030 da ONU.

A reunião permitiu ainda a intervenção do Coordenador do Comité Nacional para a Década do Oceano - CNDO, Luís Menezes Pinheiro, que, alinhado com a DGPM, apresentou uma proposta para a criação de uma rede de Comités dos Estados-Membros da CPLP, fortalecendo a união de língua portuguesa em prol da ciência para o Mar.

Juntos, os países de língua portuguesa reforçaram o seu compromisso com a importância e a proteção dos nossos mares, dando mais um importante passo na governação e sustentabilidade do maior recurso que todos partilham e pelo qual se ligaram, o Oceano.



Na reunião foi aprovado o **Plano Estratégico de Cooperação para os Oceanos (PECO) para o período 2026-2030**.

Assente em **8 eixos estratégicos**, o PECO 2026-2030 reflete o compromisso dos Estados-Membros em proteger, conhecer e valorizar o Oceano através do reforço da cooperação multilateral.

Os grandes objetivos para os próximos quatro anos:

- **Capacitação:** Reforço das capacidades técnicas dos Estados-Membros.
- **Ciência e Tecnologia:** Incremento da cooperação científica e tecnológica marinha.
- **Diplomacia:** Reforço da capacidade de concertação internacional.
- **Sustentabilidade:** Impulso na Economia Azul sustentável e resiliente.
- **Preservação e Segurança:** Proteção da biodiversidade marinha e reforço da Segurança e Vigilância Marítima.



Fotografias: CPLP

Conheça o teor dos documentos resultantes da reunião:

Declaração final IV Reunião Extraordinária de Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP:

https://www.cplp.org/media/rbkjsr0i/1_declara%C3%A7%C3%A3o_aprovada-iv-remam.pdf

Plano Estratégico de Cooperação para os Oceanos da CPLP 2026-2030:

https://www.cplp.org/media/kpvoipho/2_peco-cplp_aprovado_iv-remam.pdf

Prémio "Instituto dos Mares da Lusofonia" 2024

Na sequência da decisão do Júri do Prémio "Instituto dos Mares da Lusofonia" 2024, em reunião no dia 6 de Novembro de 2024, de atribuir ao Prof. Nuno Miguel Duarte Faustino uma Menção Honrosa pela dissertação "A Actividade Comercial e Marítima da Foz do Mondego nos Alvores da Modernidade (1450 - 1550)" e tendo em conta o tema da dissertação, foi considerado de interesse e adequado que a entrega do respectivo diploma tivesse lugar em sessão a realizar na Figueira da Foz.

Para o efeito, a Sociedade Histórica da Independência de Portugal – Círculo do Mar sugeriu que a entrega do Diploma fosse inserida na Cerimónia Comemorativa do Dia do Porto da Figueira da Foz, a ter lugar no dia 30 de Outubro e na qual a Palestra seria proferida pelo Premiado, versando o tema da sua premiada dissertação.



A Cerimónia que teve lugar, pelas 17h30, no Auditório Madalena Biscaia Azeredo Perdigão do Museu Municipal Santos Rocha, perante uma numerosa assistência, foi iniciada pela intervenção do Presidente do Conselho de Administração do Porto da Figueira da Foz (Eng. Eduardo Feio) a que se seguiram intervenções do Presidente da Comunidade Portuária e do Representante do Presidente da Câmara Municipal, que abordaram a importância e vida do Porto.

De seguida, foi dada a palavra ao Dr. José Ribeiro e Castro que agradeceu o convite para que a Sociedade Histórica se integrasse na cerimónia e passou a dar uma breve ideia do que era o Prémio, e seus objectivos, assim como informou sobre o projecto em curso pela SHIP "900 anos de Portugal".

Seguiu-se, proferida pelo Prof Bruno Faustino, uma interessante, bem elaborada e documentada palestra sobre o tema do trabalho premiado dando a conhecer os primórdios históricos do Porto da Figueira da Foz e que foi muito aplaudida pela assistência presente.

No final, foi entregue pelo Presidente do Júri, Almirante Alexandre da Fonseca, ao Prof. Bruno Faustino o diploma que lhe tinha sido atribuído.

Regulamento para a apresentação de candidaturas à edição de 2026 do prémio “Mares da Lusofonia”.

No passado dia 1 de Junho de 2026, foi apresentado em Lisboa, pelo presidente da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, José Ribeiro e Castro, e pelo responsável pelo Círculo do Mar da Sociedade, Orlando Temes de Oliveira, o regulamento para a apresentação de candidaturas à edição de 2026 do prémio “Mares da Lusofonia”

1. O Prémio “Mares da Lusofonia”, edição 2026, instituído na Sociedade Histórica da Independência de Portugal (Sociedade Histórica), está aberto, a partir do próximo dia 1 de junho, a todos os autores nacionais ou estrangeiros, visando, em especial, os jovens investigadores. As obras concorrentes devem abordar questões temáticas relacionadas com o Mar no espaço lusófono, sejam de carácter científico, económico, histórico, cultural, social, ambiental ou de segurança e defesa.
2. As obras a concurso devem corresponder a um estudo monográfico, de autor singular ou de grupo, publicado em português, em 1ª edição, no ano do concurso ou nos dois anos antecedentes e terem cerca de 100.000 caracteres (+/- 50 páginas).
3. O Prémio para o primeiro classificado é no montante de 2.000 euros e inclui um diploma.
4. Poderão ser atribuídos Diplomas de “Menção Honrosa” para o segundo e terceiro classificados.
5. Entre os dias 1 de junho e 30 de setembro de 2026, as candidaturas devem ser apresentadas em requerimento e entregues na sede da Sociedade Histórica, Palácio da Independência, Largo de S. Domingos, 11 – 1150-320 Lisboa, acompanhadas de três exemplares da obra candidata. Independentemente do resultado, os exemplares não serão restituídos.
6. O requerimento de candidatura, dirigido ao Presidente da Sociedade Histórica, deve identificar o candidato, respectiva morada, contacto telefónico e endereço “email”, indicando igualmente que concorre ao Prémio Mares da Lusofonia, edição 2026.
7. A composição do Júri será feita pública, assim que esteja concluída a sua designação e, em qualquer caso, até 31 de julho.
8. O Júri apreciará as obras a concurso, devendo a respectiva decisão ser oportunamente comunicada até 6 de novembro, não havendo, da mesma, lugar

a recurso. O Júri reserva-se o direito de não atribuir o prémio, caso considere que nenhuma das obras a concurso reúne as condições para o receber.

9. A entrega dos Prémios far-se-á, em sessão extraordinária, no “Dia Nacional do Mar”, 16 de novembro.

Lisboa, 1 de junho de 2026

José Ribeiro e Castro

Presidente da Sociedade Histórica da Independência de Portugal

As candidaturas devem ser endereçadas a:

Sociedade Histórica da Independência de Portugal - Círculo do Mar

Palácio da Independência - Largo de S. Domingos, 11

1150-320 Lisboa

Para mais informações, contactar:

Telf.: [21 342 83 36](tel:213428336)

E-mail: ship.direccao@sociedadehistorica.pt