

Universidade Católica Portuguesa

Instituto de Estudos Políticos

Tema:

**Estratégias do Controlo de Espaço Marítimo em Moçambique – Estudo de Caso
Baía de Pemba (2009-2013).**

Supervisor:

Prof. Doutor Francisco Miguel Goveia Pinto Proença Garcia

Discente: Manuel Rodrigo Ramessane

Mestrado em “Ciências Política, Governação e Relações Internacionais”, em parceria
com a Universidade Católica de Moçambique.

Beira
Outubro, 2016

Universidade Católica Portuguesa

Instituto de Estudos Políticos

Estratégia do Controlo de Espaço Marítimo em Moçambique – Estudo de Caso Baía de Pemba (2009-2013).

Dissertação apresentado a Universidade Católica Portuguesa para obtenção de Grau de Mestrado de Ciências Políticas.

Supervisor:

Prof. Doutor Francisco Miguel Goveia Pinto Proença Garcia

Discente

Manuel Rodrigo Ramessane

Mestrado em “Ciências Política, Governação e Relações Internacionais”, em parceria com a Universidade Católica de Moçambique.

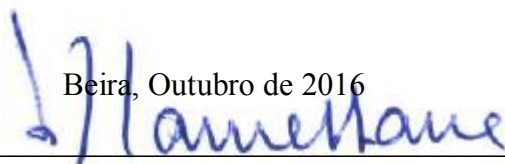
Beira
Outubro 2016

DECLARAÇÃO DE HONRA

Declaro que esta Dissertação é resultado da minha investigação pessoal e das orientações do meu supervisor, o seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia final.

Declaro ainda que este trabalho não foi apresentado em nenhuma outra instituição para obtenção de qualquer grau académico.

Beira, Outubro de 2016



Manuel Rodrigo Ramessane

DEDICATÓRIA

Aos meus Pais: Rodrigo Ramessane e Maria Flora que me deram acolhida, ao abrirem-me as portas de sua casa, pela ajuda de custo muito significativa;

A minha esposa Fatima Mussa e os meus filhos Sabir, Shanila, Shazia e Sharin: que deram apoio moral na insistencia de buscar de saber lógico e científico;

Aos meus irmãos: Franscico (+), Lucia, Manuela, Virginia, Olga, Rodrigo Junior (+), Jorge (+), Flora, Artur (+), Alzira e Ilda que nunca deixaram faltar apoio, as quais devo muito do que aprendi e sou.

Por fim, dedico a todos que directa e indirectamente contribuíram para a materialização do presente trabalho de dissertação em Ciências Políticas e Relações Internacionais.

AGRADECIMENTOS

Ao Departamento de Curso de Pós-Graduação da Universidade Católica Portuguesa através de um convénio institucional assinado por parte do PhD Braga, ex-Reitor da Universidade Católica Portuguesa, e PhD Pe. Alberto Ferreira, Reitor da Universidade Católica de Moçambique, obreiros incansáveis que proporcionaram o curso de Pós Graduação e Mestrado em Ciências Políticas em Moçambique.

Ao Prof. Doutor Francisco Miguel Goveia Pinto Proença Garcia, pela orientação presente e estimulante “das frases rabiscadas” pela orientação minunciosa e pelo respeito às minhas escolhas teóricas. Aos ensinamentos e à força dada, o meu eterno reconhecimento e agradecimento: valeu pela confiança.

Ao Professor Almirante Nuno Vieira Matias, que soube acompanhar-me, encorajar-me, durante o período de elaboração deste trabalho, com compreensão e afecto manifestado, sobretudo, nos momentos difíceis e de cansaço.

Ao Professor Eng^o Domingos Simões Pereira pela força e motivação dada durante as palestras, seminários e simpósio sobre o desenvolvimento de acções de colaboração com os países lusófonos, francófono, anglófono, entre outros de modo a reforçar e ampliar os laços de cooperação e sua dimensão de segurança e defesa com respeito pela individualidade dos Estados.

À Prof^a. Doutora Elisabete Azevedo pelas brilhantes idéias que acabaram determinando o sucesso do trabalho.

Ao Ministério de Defesa e Segurança de Moçambique

Ao Ministério de Negócio Estrangeiro e Cooperação

Aos funcionários das embaixadas acreditadas em Moçambique

Aos gestores de ANADARKO, Moçambique Área – 1, Lda

Aos funcionários da Pescamar e Pescanova

Ao meu amigo académico Oweni Esmael M. Elias, que encorajou-me neste percurso, nas suas relevantes contribuições à minha formação académica e profissional, para além de me apoiar, esteve sempre presente incentivando-me na busca de saber lógico.

Aos Professores da Universidade Católica Portuguesa, em especial do Instituto de Estudos Políticos, que muito solicito apesar da distância, me mostraram o quanto seu trabalho merece respeito e admiração, pelo contributo dado na minha formação.

LISTA DAS ABREVIATURAS

CEDEAO – Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

CEEAC - Comunidade Económica dos Estados da África Central

CESDN - Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional

CGG - Comissão do Golfo da Guiné

CNUDM - Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar

CSNU - Conselho de Segurança das Nações Unidas

COMMONWEALTH - Comunidade de Países da língua Inglesa

EUA - Estados Unidos da América

FDS – Força de Defesa e Segurança

GADEC - Gestão Ambiental e Desenvolvimento Comunitário

GMDSS - Sistema Global de Socorro e Segurança Marítimo

MAE – Ministério de Administração Estatal

MDN – Ministerio da Defesa Nacional

MINEC – Ministério de Negócios Estrangeiro e Cooperação

OMAOC - Organização Marítima da África Ocidental e Central,

ONU – Organizacao das Nações Unidas

PALOP – Países Africano de Língua Portuguesa

SADC - Comunidade de Desenvolvimento da África Austral

UA – União Africana

UE – União Europeia

VTS - Sistema de vigilância do Tráfego Costeiro

ZEE - Zona Económica Exclusiva

O mar é uma longa extensão de água salgada conetada com um oceano.

Espaço marítimo - formalidades administrativas e aduaneiras para os serviços marítimo intracomunitário que ficariam sujeitos a um regime semelhante ao aplicado no mercado interno aos transportes rodoviário e ferroviários veículos militares terrestres e marítimo para protecção dos espaços ocupados pelo pessoal e pelos compartimentos dos motores.

Mar territorial - institui-se um Mar Territorial (MT) de 12 milhas marítimas contadas a partir da linha de base, uma Zona Contígua (ZC), extensa no máximo até às 24 milhas, e uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) até às 200 milhas contadas a partir da linha de base (CNUDM, artigo 76, nº 1), Chilão (2011)¹.

Poder Naval – elemento de força (instrumento de guerra) do qual depende o grau de controlo do mar de que um país é capaz, Carvalho (1982)².

Pirataria³ - Constituem pirataria quaisquer dos seguintes actos:

a) todo acto ilícito de violência ou de detenção ou todo acto de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; e
- ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.

¹ Chilão, José Gois (2011): **As tendências Internacionais e a Posição de Portugal**. I Congresso Internacional de OBSERVARE. 16-17-18 de Novembro de 2011. UAL & Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa.

² Carvalho, Virgílio de (1982): **Poder Marítimo**: Conferência proferida ao Curso de Defesa Nacional Nacional em 20 de Dezembro de 1982. Subordinada ao Tema: A Estratégia Militar e o Poder Marítimo. Lisboa.

³ Ver artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

Estratégia - é a arte militar de planejar e executar movimento e operações de tropas, navios ou aviões para alcançar ou manter posições relativas e potenciais bélicos favoráveis a futuras acções tácticas sobre determinados objectivos⁴, (Ferreira, 2000, p.27).

Segurança - é uma condição na qual os Estados consideram que não há perigo de ataque nuclear, pressão política e coerção econômica, de modo que possam, livremente, buscar o seu próprio desenvolvimento e progresso, Herz (2005)⁵.

⁴ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda (2000). **Miniaurélio século XXI escolar**: o minidicionário da língua portuguesa. 4. ed. Rio de Janeiro.

⁵ Herz, Mônica (2005). **Regionalismo e segurança regional**: perspectivas analíticas, Brasília: Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília. Disponível em: <www.unb.br/irel/ibsa/docs/Relatorio030305.pdf>. Acessado em 07 de Julho de 2015.

Estratégia de Controlo de Espaço Marítimo Em Moçambique: Estudo de Caso da Baía de Pemba 2009-2013.

Ramessane, Manuel Rodrigo.
e-mail:runizambeze@gmail.com

RESUMO

O presente trabalho procura abordar até que ponto, as Estratégias de Controlo de Espaço Marítimo Moçambicano contribuem na defesa e segurança, como espaço estratégico, o que requer instrumentos de força para defender os legítimos interesses nacionais. Podemos ainda perspectivar o mar como veículo cultural e, nesse âmbito, encontrar os traços de união para o diálogo construtivo alicerçado nos interesses mútuos e transparentes. O problema da pesca ilegal, pirataria e tomada de reféns, poluição do mar, tem sido amplamente reconhecido a nível regional e existe forte cooperação ao nível nacional e da SADC para combater com maior eficácia este tipo de atentado à soberania marítima de países que ainda carecem dos meios de defesa das suas zonas económicas exclusivas. A contextualização de Estratégias de Controlo de Espaço Marítimo, definido pela Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, como uma zona de mar adjacente ao território é além das águas interiores e, sobre as quais se estende a soberania do Estado Costeiro (marítimo). A exploração de recursos marítimos constitui uma das mais importantes descobertas recentemente, a saber, gás, petróleo natural e biomoléculas, devem ser exploradas de estrita segurança. Portanto, para as estratégias de controlo de espaço marítimo moçambicano tenha êxitos pressupõe-se que os profissionais das áreas de defesa e segurança, suscitem a formação contínua da componente ordenamento territorial e meio ambiente; sobretudo, implementação as Convenções Internacionais, Códigos e Regulamentos, tendo em vista a supressão de pirataria, roubo armado e outros actos ilícitos contra navios, ao mesmo tempo que se reforça a segurança marítima, a busca e salvamento e combate à poluição marítima.

Palavras chave: Estratégia Espaço Marítimo Baía de Pemba Segurança

Strategie Space Control Maritime in Mozambique: A Case Study of Pemba Bay from 2009 - 2013.

Ramessane, Manuel Rodrigo.
e-mail: runizambeze@gmail.com

ABSTRACT

This paper seeks to address to what extent, the Space Control Strategies Maritimo Mozambican contribute on defense and security as a strategic space, which requires instruments of force to defend the legitimate national interests. We can also look to the sea as a cultural vehicle, and in this context, to find traces of the union for constructive dialogue founded on mutual interests and transparent. The problem of illegal fishing, piracy and hostage taking, sea pollution, has been widely recognized regionally and there is strong cooperation at the national and SADC to more effectively combat this type of attack on maritime sovereignty of countries still lack of the means of defending their exclusive economic zones. The contextualization of Control Strategy of maritime space defined by the Convention as a belt of sea adjacent to the territory's waters and beyond, over which extends the sovereignty of the coastal State (maritime). The exploitation of marine resources is one of the most important discoveries recently, namely, gas, petroleum and natural biomolecules, should be explored in strict security. Therefore, strategies to control maritime space Mozambican successes have assumed that the professional areas of defense and security, raise the training component of the Spatial planning and environment; implementing the International Conventions, Codes and Regulations, with a view the suppression of piracy, armed robbery and other unlawful acts against ships at the same time it improves maritime safety, search and rescue and anti-pollution.

Keys-word: Strategy Space Maritimo Bay Pemba Security

INDICE

DECLARAÇÃO DE HONRA.....	I
DEDICATÓRIA	II
AGRADECIMENTOS	III
LISTA DAS ABREVIATURAS	IV
GLOSSÁRIO	V
RESUMO.....	VI
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I: Contextualização de Estratégia de Espaço Marítimo	7
1.1 Definição de Termo Estratégia.....	7
1.2 Evolução de Estratégia de Espaço Marítimo	9
1.3 Importância de Estratégia de Espaço Marítimo	12
1.4 A Estratégia de Vigilância Marítima	15
1.5 Tipos de Estratégias Militares	17
1.5.1 - Factores de Decisão	17
1.5.2 Operações Ofensivas.....	19
1.5.3 Operações Defensivas.....	20
1.6 Factores de Aliança Estratégica Militar	21
1.7 Materialização das Ideias da Estratégia Militar	23
1.8 A Estratégia de Neutralização de Ameaças Na Costa Do Oceano Indico	25
1.9 A Estratégia e a Dimensão Multilateral das Forças Militares.....	29
CAPÍTULO II:A Soberania e Jurisdição de Espaço Marítimo.....	33
2.1 A Manutenção da Soberania e a Jurisdição da Zona Marítima.....	33
2.2 O Poder Marítimo e a Crescente Importância do Mar.....	36
2.3 Os Componentes do Poder Marítimo de um Determinado Estado.....	40
2.4 A Segurança Como Priorização de Medidas Preventivas.....	45
2.5 Dimensões da Segurança no Mar: Quadros de Elementares Segurança.....	48
2.5.1 Os instrumentos de Segurança do Espaço Marítimo	50
CAPÍTULO III – Diplomacia e a Regionalização da Segurança.....	55
3.1 A Diplomacia e a Complexidade da Segurança do Estado.....	55
3.2 Quadro De Relações Internacionais de Desenvolvimento no seio Comunidade	57
3.3 A Configuração Política do Sistema Internacional dos Estados	61
3.4 As Práticas das Deliberações Diplomáticas no Contexto Regional	64
CAPÍTULO IV: Análise e Interpretação Dos Dados.....	69
4.1 Estratégias do Controlo de Espaço Marítimo na Baía de Pemba	69
4.1.1 O Perfil do Funcionário Entrevistado	69
4.1.2 Autoridade de Estado e Nível de Segurança na Baía de Pemba.....	74
4.1.3 A Diplomacia Naval Moçambicana Com Países da Região	78
5.2 SUGESTÕES	87
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA	88
Apêndice -I Guião de Entrevista.....	VII
Apêndice -II: Metodologia da Pesquisa	VIII
ANEXOS	IX

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Limite Geográfico de Distrito de Pemba	4
Tabela 2 – Amostra da População em Estudo.....	VIII

Índice de Gráficos

Gráfico 1- 4.1.1 Estratégias do Controlo de Espaço Marítimo na Baía de Pemba	71
Gráfico 2- 4.1.2. Autoridade de Estado e Nível de Vigilância na Baía de Pemba	75
Gráfico 3- 4.1.3. A Diplomacia Naval Moçambicana Com Países Da Região	81

Índice de Figuras

Figura 1 – 1. Mapa Geográfico da baía de Pemba	4
Figura 2- 1.4 A Limite exterior do mar territorial	16
Figura 3-3.1: Formação contínua de Guarda Naval Moçambicana	26
Figura 4-2.3: Esquema de Sistema Global de Socorro e Segurança Marítimo	43
Figura 5-2.4.1: Escopo de trabalho das Instalações de terminal de gás na baía de Pemba	53

Índice de Apêndice

Apêndice -I Guião de Entrevista.....	VII
Apêndice -II Metodologia de Pesquisa	VIII

Índice de Anexos

Anexo 1 – Fotografias da Paisagem da baía de Pemba	IX
Anexo 2 – Imagem de Mapeamento das áreas de Hidrocarbonetos e infra-estrutura de gás	IX
Anexo 3 – Mapa de distrito de Pemba.....	IX

INTRODUÇÃO

O mar, desde épocas mais remotas da história universal, revela-se, indubitavelmente, como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento de Moçambique e da Região. A questão da segurança marítima reveste-se de importância vital no contexto do desenvolvimento sustentável. A evolução tecnológica desvelou outras perspectivas da exploração do leito e subsolo marítimos, revelando às nações que o mar consigna relevante fonte de riquezas e de fundamental importância estratégica como supridor de matéria-prima como a pesca, turismo (lazer), aquicultura e hidrocarbonetos. Esta crescente apetência pelo mar obrigou Moçambique, a regulamentar o uso do espaço marítimo.

“No quadro dos esforços conjuntos para o incremento da segurança marítima no Canal de Moçambique e dos espaços marítimos dos países envolvidos, os Ministros de Defesa de Moçambique, África do Sul e Tanzânia, (...) coordenar e reforçar acções de fiscalização, controle e combate de todo o tipo de actividades ilícitas no espaço marítimo (...) com vista a promover a paz, estabilidade e bem-estar entre os respectivos povos e a integridade territorial⁶”.

O acordo assinado não só aborda aspectos como a perturbação do turismo ligados a pirataria, a poluição do mar e a pesca ilegal, mas também procura soluções globais para a estabilidade e convivência pacífica entre povos da região austral, ocidental, europeu asiático entre outros.

A segurança marítima engloba também, algumas vertentes relevantes relacionadas ao meio ambiente. Essencialmente, o transporte de petróleo e de produtos químicos, o derrame, descargas operacionais, lavagem de tanques dos navios e águas de lastro, que em termos de impacto mediativo provocam poluição marinha que resultam derramamento de petróleo.

O estudo foi conduzido com o objectivo principal de analisar estratégias do controlo de espaço marítimo na baía de Pemba. O segundo objectivo visa conhecer o poder naval e

⁶ PORTAL DE GOVERNO – Ministério de Defesa : **Moçambique, África do Sul e Tanzânia Unidos no Combate a Pirataria Marítima no Oceano Indico**. Maputo , sl, 2011. Disponível em: <http://www.portaldegoverno.gov.mz/webmail/src/login.php> Acessado em 11 de Agosto de 2013.

medidas de segurança marítima na baía de Pemba e por fim, analisar a diplomacia naval moçambicana com países da região. A amostra do estudo abarcou funcionários das empresas públicas e privadas: altas figuras de política nacional, incluindo funcionários das embaixadas acreditadas em Moçambique, quadros do Ministério da Defesa e de Relações Internacionais respectivamente; com o objectivo de garantir a confiança nos dados arrolados e disponibilização de uma maior informação.

Actualmente são muitas as preocupações relacionada com a segurança no mar, quer sob o ponto de vista das normas da condução segura da navegação e prevenção de acidentes, quer na óptica da protecção de pessoas e bens transportados e das infra-estruturas de apoio; quando a diplomacia é a prática da comunicação e da negociação entre representantes dos Estados.

Moçambique num passado recente teve “funcionários do navio Vega-5” sequestrados por piratas somalís, que assaltaram o navio, operado pela companhia "Pescamar", com 24 tripulantes, entre os quais 19 moçambicanos, três indonésios e dois espanhóis, estes tripulantes sequestrados passaram de Dezembro 2011 à Março de 2012, culminando com vítimas mortais de alguns tripulantes moçambicanos. A libertação de tripulantes espanhóis foi feita após pagamento de resgate (não especificado) aos piratas somalís. Os restantes marinheiros foram resgatados três meses depois, pela marinha de guerra indiana, que capturou, na ocasião, 61 piratas somalís que seguiam a bordo da embarcação. Chegados à Índia os tripulantes moçambicanos foram interrogados pela justiça daquele país.

Por outro lado, evidenciam-se o transporte de petróleo e de produtos químicos, o derrame, descargas operacionais, lavagem de tanques dos navios no mar, que trazem implicações económicas a nível baía de Pemba em particular e a nível Moçambique em geral devido a migração de operadores pesqueiros para zonas mais seguras, escassez de produtos pesqueiros devido ao derrame de produtos tóxicos na baía de Pemba. Neste sentido levanta-se a seguinte questão: Que factor da defesa nacional poderá impulsionar a estratégia de segurança de espaço marítimo na baía de Pemba?

Uma das hipóteses definidas no presente estudo foi o reforço e estratégias de combate à pirataria, criminalidade organizada e cibercriminalidade, mediante a identificação oportuna e eficaz de todas as actividades que possam constituir-se como riscos e ameaças.

O que me motivou a investigar profundamente este assunto foi impacto que pode trazer um mar com patrulhamento seguro, para operadores nacionais e internacionais (empresariais e artesanais), pois, hoje, mais do que nunca, a questão dos recursos energético e a sua exploração naquela região estão no cerne dos debates científicos, uma vez que o esgotamento rápido de alguns desses mesmos recursos, como são os casos da recursos marinhos, dos recursos energéticos e florestais, entre outros, põem em causa a segurança humana, podendo desencadear disputas locais, ou de carácter internacional, abrem caminho a uma nova análise face ao oceano e segurança em Moçambique.

O estudo de caso da baía de Pemba, sobretudo na abordagem dos aspectos históricos e geográficos foi bastante importante para reconhecimento da sua evolução histórica, cultura e factor económico pois, segundo Barroso (2008)⁷ a antiga zona de Porto Amélia, na época colonial, foi atingida pela primeira vaga colonial portuguesa em 1857 (um grupo de 60 colonos minhotos, embarcados no Tejo no navio Angra, uma das referências históricas nas terras de macuas, macondes e muanis...) liderada por um tenente da armada, Romero de seu nome, ainda hoje referenciado na ponta sul da boca de entrada da baía, tendo a oposta o nome do interlocutor dele na época, o régulo Said Ali.

A baía de Pemba localiza-se na zona norte do País, na província de Cabo Delgado. Com um estudo feito em 1997 e que visava preservar e promover internacionalmente espaços de beleza natural na ligação entre a terra e o mar, passou a integrar o restrito clube das mais belas baías do mundo,

⁷ Barroso; Silva: *A Baía de Pemba é bela*; in Jornal Noticias. 2008, Portugal. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/interior.aspx?content_id=992565, acessado em Agosto de 2014.

Figura -1 Mapa Geográfico de Baía de Pemba

Fonte: Universidade Pedagógica GADEC -, Agosto 2009.

Esta baía, já apelidada de terceira maior do mundo, tem uma extensão de 194 quilómetros e possui uma diversidade de ecossistemas tais como estuários, mangais, tapetes de ervas marinhas, praias, pássaros marinhos, terras húmidas, entre outras características.

Tabela 1- Limite Geográfico de Distrito de Pemba

	Distrito de Pemba			
	Norte	Sul	Este	Oeste
Limites	Distrito de Quissanga	Distrito do Mecúfi	Cidade de Pemba	Distrito de Ancuabe

Fonte: autor. Adaptado MAE – Ministério de Administração Estatal

Esta zona de Moçambique também se orgulha pelo facto de contar com uma rica diversidade cultural. A *dança Mapiko*, por exemplo, esta também em vias de ser referência reconhecida a nível do mundo. Os grupos etnolinguísticos presentes no distrito são *Macua* e *Maconde*, sendo este último o maioritário, e a língua predominante é *Emakuwa*. Tradicionalmente, a regra de transmissão de herança ao nível da estrutura é

matrilinear, e a mulher é a chefe da família. A religião dominante é a *Muçulmana*, praticada pela maioria da população do distrito.

A baía Pemba é superada pelas suas belas praias de águas cristalinas, de um ambiente tranquilo, apenas, pelas baías de Guanabara (Brasil) e Sydney (Austrália), hoje é considerada “a pérola do Índico” com paisagens esplêndidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo.

A agricultura é a actividade dominante e envolve quase todos os agregados familiares da baía, de um modo geral, a agricultura é praticada manualmente em pequenas explorações familiares em regime de consociação de culturas com base em variedades locais.

A floresta é demandada, igualmente pelas comunidades locais, que aí procuram a satisfação das suas necessidades básicas, pelo que, por seu turno, contam-se operadores madeiros autorizados, para a exploração de esteres de carvão, lenha, estacas e esteres de bambú. As espécies mais solicitadas são Umbila, Jambirre, Chanfuta, Pau-preto e Pau-ferro, ambos representando 92 % do volume licenciado. Essas espécies de madeira são exportadas em grande escala para mercado Asiático. Há enormes esforços do governo quer a nível distrital, provincial e nacional em controlar o contrabando madeireiro, apreendendo mais carregamentos ilegais, reformando as leis que regulam as punições por crimes florestais e aumentando o imposto sobre a madeira em toro.

A descoberta de grandes reservas de hidrocarbonetos na baía de Pemba atrai grandes empresas internacionais de gás natural. Na província moçambicana de Cabo Delgado há novos empregos, serviços e muita expectativa. A Anadarko e a Eni destacam-se no volume de investimento. As duas companhias anunciaram, recentemente, o maior investimento de sempre em Moçambique: 50 mil milhões de dólares (mais de 37 mil milhões de euros) para a construção de até dez fábricas de gás natural liquefeito. A norte, na província de Cabo Delgado, a construção das fábricas para a produção de gás natural liquefeito deverá começar em 2014 e a produção e exportação em 2018. Prevê-se uma capacidade inicial para 20 milhões de toneladas/ano. Poderá ser alargada, posteriormente, a 50 milhões de toneladas/ano, que terão como destino principal o mercado asiático.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos que consistirá numa divisão de temas e subtemas complementares. O primeiro capítulo debruçar-se-á essencialmente sobre o conceito de estratégia do espaço marítimo, sua evolução, pertinência e sobretudo estratégia marítima como contributo para consolidar um sistema de cooperação de segurança a nível nacional que permita dar uma resposta eficaz e da estabilidade, perante as novas ameaças de carácter transnacional. No segundo capítulo descrevemos uma visão mais clara de soberania e jurisdição dentro espaço marítimo enquanto conceito que permita analisar estas matérias, com objectivo de analisar o poder de dissuasão do Estado, contribuindo decisivamente com o seu esforço de desenvolver e manter efectivo controlo dessas áreas. No terceiro capítulo, tratar-se-á descrever o papel não coercitivo desempenhado na política internacional pelas Forças Armadas, esse fenómeno, normalmente, apenas no âmbito da cooperação, como um instrumento de política externa e de segurança ou como simples relações de poder. No capítulo quarto trata-se da discussão de dados. O fenómeno aqui discutido, estratégia de controlo de espaço marítimo na baía de Pemba, são largamente debatidos a escala nacional e regional e por fim temos conclusões e sugestões, temos a referência bibliográfica, anexos e apêndices relacionadas com estudo.

CAPÍTULO I: Contextualização de Estratégia de Espaço Marítimo

O presente capítulo debruçar-se-á essencialmente sobre o conceito de estratégia do espaço marítimo, sua evolução, pertinência e sobretudo estratégia marítima como contributo para consolidar um sistema de cooperação de segurança a nível nacional que permita dar uma resposta eficaz e da estabilidade, perante as novas ameaças de carácter transnacional.

1.1 Definição de Termo Estratégia

A palavra Estratégia, hoje extensamente utilizada na vida empresarial, tem sua origem na área militar. Diversos autores, dentre os quais se destacam Sun Tzu (1963), com seu livro *A Arte da Guerra de 500 AC*, Maquiavel (1999), com seu livro *O príncipe de 1532* e Von Clausewitz (1976), no seu livro *Da Guerra* publicado postumamente em 1832, que se utilizaram de histórias e aprendizagem em situações diplomáticas e militares para ensinamentos para comportamentos futuros, segundo Quinn (1980).

Para Oliveira (2009), estratégia podia ser conceituada, de maneira mais abrangente, como "uma série de esforços militares à utilização de forças em grande proporção contra um oponente".

Segundo Luvaas (2001), a estratégia militar correspondia “a ciência dos deslocamentos militares fora do alcance da observação do inimigo ou do tiro de canhão”. De acordo com Ferreira (2009) estratégia “é a arte militar de planejar e executar movimento e operações de forças de defesas e segurança para atingir ou manter posições relativas e potenciais bélicos favoráveis a futuras acções tácticas”.

Estratégia pode ser entendida como um caminho a ser percorrido entre o “onde estamos” (hoje) e o “onde queremos estar” (amanhã). Esta conceituação extremamente simplificada permite nos constatar que, ao se atingir a meta idealizada, a estratégia delineada perde sua razão de existir e, assim, outra deverá ser elaborada à luz de um novo objectivo.

Geoffrey Till (2004) defende em sua análise que no mundo Pós-Guerra Fria, a globalização vêm mudando o carácter das operações marítimas. Além de estas estarem mais ligadas as áreas litorâneas, a constituição de frotas vem se adequando em acordo com a posição dos países no sistema internacional. Till (2013) defende que países mais desenvolvidos tendem a constituir frotas pós-modernas, com função de proteger acima dos países, o sistema internacional, tendo os países divididos de acordo com composições marinhas complementares, com base industrial de defesa compartilhada entre eles, para operar em missões de controlo dos mares, operações expedicionárias, manutenção da ordem e consenso no mar.

O ponto de vista de Ferreira, podemos descrever que a coordenação marítima no estabelecimento das relações de guerras limitadas e ilimitadas, formam o principal arcabouço teórico para análise estratégica marítima do real valor da supremacia total dos mares, frente ao custo que esta representa.

A importância de uma conceptualização correcta da realidade que se designa por estratégia, decorre naturalmente da importância dessa realidade. A esse respeito, parecem-me bastante sugestivas as frases do General Beaufre⁸ em 1963, ao fazer união, sucinta análise do passado recente da Europa, em que afirma:

“ (...), nesta progressão laboriosa das ciências humanas, faltam a ideia geral e o operador comum, a filosofia e a estratégia, que são, justamente duas disciplinas fora de moda e desdenhadas, apesar de um recente reganho de interesse por falta de uma ideia geral, de uma filosofia, flutuamos ao sabor dos ventos adversos, sofrendo os assaltos das filosofias dinâmicas que nos eram opostas (...). Do mesmo modo, por falta de uma estratégia fomos constantemente incapazes de compreender as manobras pelas quais procuravam reduzir-nos, e, constantemente, conduzimos os nossos esforços a impasses (...). “

Uma primeira ideia do General Beaufre, é a importância e da natureza da estratégia, realidade que tem que ver com o destino dos Estados, que pode influenciá-lo decisivamente, fundamentalmente, um instrumento ao serviço de uma inteligência política.

⁸ **Introduction a la Stratégie**», 3.ª edição, livraria Colin, p. 10

As forças ocidentais, em particular, parecem ter ficado confiantes com a manutenção da Marinha americana como a única de dimensão global e reduziram os seus investimentos em conformidade. No entanto, a Marinha americana dos cerca de 600 navios do período de presidente Reagan transformou-se numa Marinha de 283 navios, reduzindo drasticamente as possibilidades de manter uma presença consistente em todos os pontos críticos. A título de exemplo concreto: calcula-se que para controlar o Golfo de Áden seriam precisos 60 navios; para combater a pirataria proveniente da Somália, que se estende, actualmente, por uma área do Índico muito mais vasta. Em média, tem havido apenas 40 navios, (Moore II, 2011)⁹.

É sob esta circunstância que aparece a iniciativa americana, conhecida vulgarmente por “*a thousand ships navy*”¹⁰, a procurar congregar a cooperação de todas as marinhas na segurança no mar. Sabemos que este objectivo está hoje facilitado pelo reconhecimento consensual de que a estabilidade económica e o comércio mundial estão dependentes da segurança do tráfego marítimo, ou seja, de medidas concretas que reduzam as suas vulnerabilidades¹¹; no entanto, as perspectivas de sucesso em garantir essa segurança dependem de vontades e capacidades que podem variar muito.

1.2 Evolução de Estratégia de Espaço Marítimo

A etimologia da palavra dá-nos portanto uma primeira ideia da sua definição. Tratava-se do comando dos exércitos, e a essa acção de comando, feita em conflito armado, era uma acção que exigia uma arte pessoal do comandante, “o estrategista”, significa a *qualidade* e a *habilidade do general*. Pois, foi no fim do século XVIII, porém, a palavra estratégia começa a ser utilizada com alguma frequência pelos escritores militares.

⁹ Revitalizando a Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI. Lançado pelo Capitão de Mar e Guerra Charles C. Moore II, 2011.

¹⁰ “*Global Maritime Partnership Initiative*” lançada pelo Almirante Mullen, enquanto Chefe das Operações Navais dos EUA.

¹¹ The absence of a global threat from any particular state, and the interest of many nations in maritime security and economic stability, increase the opportunity for sharing burdens and operating in collaboration. Economic security and maritime security require international cooperation and the maintenance of international law» by Timothy D. Hoyt, “The United States and Maritime Strategy: a Parochial view from the U. S. Naval War College”, *Orbis*, fall 2007.

O conceito de estratégia militar influenciou fortemente os autores e praticantes de estratégia, sobretudo nos estudos iniciais de estratégia e, de certa forma até hoje. Quinn (2001) argumenta que conceitos similares ligados à estratégia militar influenciam as estratégias bem concebidas para governos, educação, desporto e negócios.

Para o Arquiduque Carlos (1771-1847), a estratégia “é a ciência da guerra; ela esboça os planos; abrange e determina a marcha das empresas militares; é, falando com propriedade que a mesma, é a ciência dos generais em chefe”¹². Para o Marechal Marmont (1774-1852), a estratégia “é a parte da arte da guerra que se aplica aos movimentos gerais dos exércitos”¹³. Para o General Clausewitz (1780-1831), existem duas actividades absolutamente distintas: a tática e a estratégia. A primeira “organiza e orienta a acção nos combates”, enquanto, a segunda “executa os combates uns aos outros, para chegar aos fins da guerra (...). A estratégia é o emprego da batalha no conflito; a tática é o emprego das tropas no combate”¹⁴.

Apesar de tratar-se de contextualização diferenciadas no seu alcance e na sua intenção, mas existem algumas ideias básicas comuns a todas elas. No primeiro plano, trata-se da guerra, com o contexto que, tem nessa época, confrontação violenta entre forças armadas. Nisso, podemos designar a estratégia como ciência da guerra. Em segundo plano, trata-se de uma actividade abrangente que esboça os planos e determina os combates uns aos outros para chegar aos fins da guerra.

Segundo Couto, “a estratégia é a ciência e a arte de desenvolver e utilizar, com o máximo de rendimento, as forças morais e materiais de um Estado ou coligação, a fim de se atingirem intecções fixados pela política, e que suscitam a hostilidade de uma outro desejo político¹⁵”. Aqui temos portanto a caracterização da actividade (ciência e arte), a dos objectivos (fixados pela politica a todos níveis), a dos meios (morais e logística), a do

¹² Citado por Almirante Castex em *Théories Stratégiques*, Vol. I, La parte.

¹³ Idem

¹⁴ Idem

¹⁵ Brigadeiro Couto Cabral, *Estratégia*, Manual do IAEM.

ambiente hostil (propenso a suscitar a hostilidade), a dos actores (Governo, coligação, outra vontade política).

A estratégia será portanto uma actividade orientada, em ambiente hostil, e lançando mão a todos os meios e recursos (forças), para aquisição de objectivos disputados entre unidades políticas. Actividade, objectivos, meios, ambiente hostil, unidades políticas, serão então os cinco elementos essenciais do conceito.

Na realidade, ontem como hoje, o mar continua a ser um elemento central de poder num mundo globalizado, onde a distância conta cada vez menos em termos económicos, políticos e estratégicos, e onde tudo depende do transporte marítimo. Actualmente, vários produtos que compramos nos supermercados, mercados formais e informais foram produzidos em diversos países, mais ou menos longínquos e trazidos por via marítima no país.

A Resolução nº 1897 de 30 de novembro de 2009¹⁶, preocupado com a permanente ameaça que a pirataria e os assaltos à mão armada no mar contra navios, representam para a entrega segura e eficaz da ajuda humanitária para a região da Golfo de Áden (próximas de baía de Pemba) para a navegação internacional, segurança das rotas marítimas, incluindo as actividades de pesca e alarga a ameaça da pirataria ao Oceano Índico, renova por um período de um ano as autorizações dadas pela resolução 1846 (2008) aos Estados e às organizações regionais para entrarem nas águas territoriais da Somália, a fim de reprimir os actos de pirataria.

No contexto de aliar a aposta na comunidade brasileira, EUA e Portugal com a obtenção de um papel de liderança nos assuntos do mar, (e rentabilizar) é pelo facto, de todos os Estados serem país marítimos. A forte implantação da Lusofonia por parte de Brasil e sabemos que Portugal, garante um peso considerável naquele oceano (um facto histórico levado a cabo pelo navegador Vasco da Gama em Maio de 1498).

¹⁶ É de realçar que a actuação destes meios que se encontram na área de operações está legitimada através das resoluções do CSNU.

A concepção e a prática das estratégias, por sua vez, evitará que o Estado seja conduzido pelos acontecimentos de evolução já muito adiantada de pirataria ou invasão de alto risco, que lhe imponham ou a perda de interesses importantes, ou a necessidade, em situações já desfavoráveis, de recorrer à violência, para defender interesses vitais. Em vez de ser conduzido ao sabor das estratégias adversárias, a concepção e prática atempada de estratégias adequadas permite que o Estado intervenha seriamente na materialização do seu destino defensivo do espaço marítimo.

1.3 Importância de Estratégia de Espaço Marítimo

A Comunidade Internacional para fazer face à pirataria marítima decidiu reforçar o patrulhamento no Golfo de Áden, através de forças conjuntas e combinadas, enviando navios e aviões militares para a área. Como alegoria do marinheiro, que saberá navegar e meteorologia, pode mais eficazmente prever sua navegação. Evitando riscos Corbet (1911). Neste escopo, a definição do conceito de estratégia também é relevante, definida por Osgood, como:

A Estratégia Militar deve ser ora compreendida como nada menos do que um plano geral para utilização da capacidade de coerção armada – em conjunto com instrumentos de poder econômico, diplomático e psicológico – para apoio da política externa, por meios abertos, cobertos e tácitos (tradução), Osgood (1962).

As principais funções das estratégias de espaço marítimo seriam a segurança do comércio marítimo e o controlo do Mar, através da destruição da frota inimiga, o que implicava a necessidade de ter uma frota mais forte que o inimigo através da construção ou aquisição de navios maiores especializados com mais poder de fogo, e mantendo os navios concentrados, na batalha decisiva.

As linhas de comunicação constituem o principal objectivo estratégico de interacção marítima e a principal forma de obtenção de supremacia marítima e de influência no resultado da guerra (Corbett, 2004)¹⁷.

¹⁷ Corbett, Julian S. (1911). **Some Principles of Maritime Strategy**. Londres: Longman.

“A estratégia (...) tem uma finalidade para o conjunto do acto de guerra que corresponda ao objectivo da guerra. Quer dizer: estabelece o plano de guerra determina em função do objectivo em questão uma série de acções que a ele conduzem; elabora portanto os planos das diferentes campanhas e organiza os diferentes recontros destas acções. Dado que todas essas decisões em grande parte só poderão assentar em suposições que nem sempre se realizam, e que um grande número de outras disposições mais detalhadas não podem ser tomadas antecipadamente, resulta que a estratégia tem de acompanhar o exército no campo de batalha para que, no próprio local, se tomem as disposições de detalhe necessária e se proceda às modificações gerais que se impõem incessantemente, (Clausewitz: 2003).

As características de uma marinha de guerra permitem que se posicione uma força em águas internacionais e que, permaneça por períodos prolongados, nas proximidades de áreas críticas, sem comprometer juridicamente a soberania do país-alvo e pronta para criar normas relativas:

- à regulamentação do tráfego marítimo, através de sistemas de separação de tráfego¹⁸ ;
- à protecção dos sistemas de navegação e de outros serviços de instalações;
- à preservação do meio marinho e ao controlo da poluição;
- à actividade de pesca;
- as matérias aduaneiras, fiscais, de imigração, de segurança e de defesa; e
- os exercícios e as manobras de/com armas de qualquer tipo.

Dissonante a esta linha de pensamento, Mahan focou-se na definição das diferenças entre estratégia e tática, e no exame dos factores básicos que influenciam e determinam as capacidades de Poder Naval. Dos poderes navais presentes na região em certas nações como do continente americano, os da Guiana e de Suriname não são aptos e significativos de serem empregue na Amazônia, Estados-Unidos, representados pelos meios navais do Comando Unificado do Sul - *US South Command* (USSOUTHCOM), cuja missão é:

“(…), garantir a segurança dos países amigos e aliados, dissuadir os adversários, deter qualquer agressão ou coerção e, se necessário, derrotar decisivamente qualquer adversário, por meio da condução de operações militares e actividades de cooperação de segurança, em apoio à guerra contra o terrorismo, a fim de proteger e promover os interesses nacionais e os objectivos do país” (Brasil, 2008).

¹⁸ Artigo 22 (Rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego no mar territorial) da convenção de 1982.

Os piratas deixaram de cruzar os oceanos à procura de presas com quem lutavam frontalmente; passaram a concentrar-se nos pontos focais por onde a navegação tem que obrigatoriamente passar ou estacionar e a preferir táticas assimétricas que lhes permitem tornear, com vantagens próprias, a diferença de capacidades. Também ao contrário do que acontecia no passado, “deixaram de pretender apoderar-se dos navios apreendidos, excepto quando lhes servem para apoiar a sua actividade, como acontece na Somália com os chamados “navios-mãe”; o seu objectivo principal passou a ser conseguir um pagamento elevado pelo resgate”, (Rodrigues, 2011).

A estratégia marítima contribuirá para consolidar um sistema de cooperação de segurança a nível nacional que permita dar uma resposta eficaz e da estabilidade, perante as novas ameaças de carácter transnacional. No entanto, esse tipo de ameaças, requer a participação de muitos outros actores do âmbito diplomático para obter uma solução integral mantendo investidores por mais tempo no país, com objectivo de impulsionar um sistema integral cooperativo regional no âmbito da segurança do espaço marítimo.

Para Oliveira (2009), a estratégia podia ser conceituada, de maneira mais abrangente, como “uma série de esfoços militares à utilização de forças em grande proporção contra um oponente. Segundo Ferreira (2009), estratégia “é arte militar de planear e executar movimento e operações de tropas, navios ou aviões para alcançar ou manter posições relativas e potenciais bélicos a futuras acções táticas”.

O General Beaufre apresenta uma definição para o seu conceito de estratégia total: “a essência da estratégia reside no jogo abstracto que resulta da oposição de duas vontades. (...) A estratégia é, então, a arte da dialéctica das vontades empregando a força para resolver o seu conflito”¹⁹.

Subentende-se portanto, e na sequência da sua obra o General Beaufre não deixa dúvidas a esse respeito, que todo e qualquer tipo de força, desde que seja adequada à situação, servirá. Também em vez de guerra, é conflito a palavra utilizada. Pode portanto, ocorrer

¹⁹ Introduction à la Stratégie». Livraria Armand Colin, 3.& Edição.p. 16

estratégia e ser posta em prática mesmo sem chegar a ocorrer guerra. Basta que haja conflito, oposição de duas vontades impondo-se meios de coacção.

No entanto, a nível nacional, esta eficácia depende também criticamente de uma estreita coordenação entre autoridades de assuntos marítimos e civis, pois, o sector civil, em especial, tem possibilidade de adquirir muito mais formação e capacitação, independente de quem desempenha a função de guarda-costeira (quer seja autoridades marítimas militares ou civis) desde que estejam em posição de mecanismos de coordenação.

1.4 A Estratégia de Vigilância Marítima

Avaliação interna e externa sobre estratégia marítima destina-se identificar as circunstâncias em que o país se encontra, no que se relaciona com o mar, e só a sua correcta compreensão permite formular e operacionalizar a vigilância marítima adequada para alcançar objectivos marítimos nacionais, (Correia, 2010).

“...as actividades criminosas transnacionais por meio do comércio ilícito de drogas, diamantes e pessoas, por sua vez, esses conflitos produziram números sem precedentes de refugiados e prejudicaram economias legítimas das regiões (...), contudo, uma primazia à função de defesa militar e apoio à política externa, sobre a função de defesa civil e autoridade do Estado no mar”.

O Livro Branco reitera os conceitos de ambiente estratégico, de actuação nacional, voltados para o continente sul-americano e Atlântico Sul, dando especial ênfase à relação com a África: “a protecção das linhas de comunicação e rotas de comércio com a África tem significado estratégico para o País. É mais um factor no sentido de consolidar laços de cooperação no Atlântico Sul” (Brasil, 2012).

Nesta obra a consecução da estratégia marítima pela Marinha está mais clara em seus objectivos reafirmados:

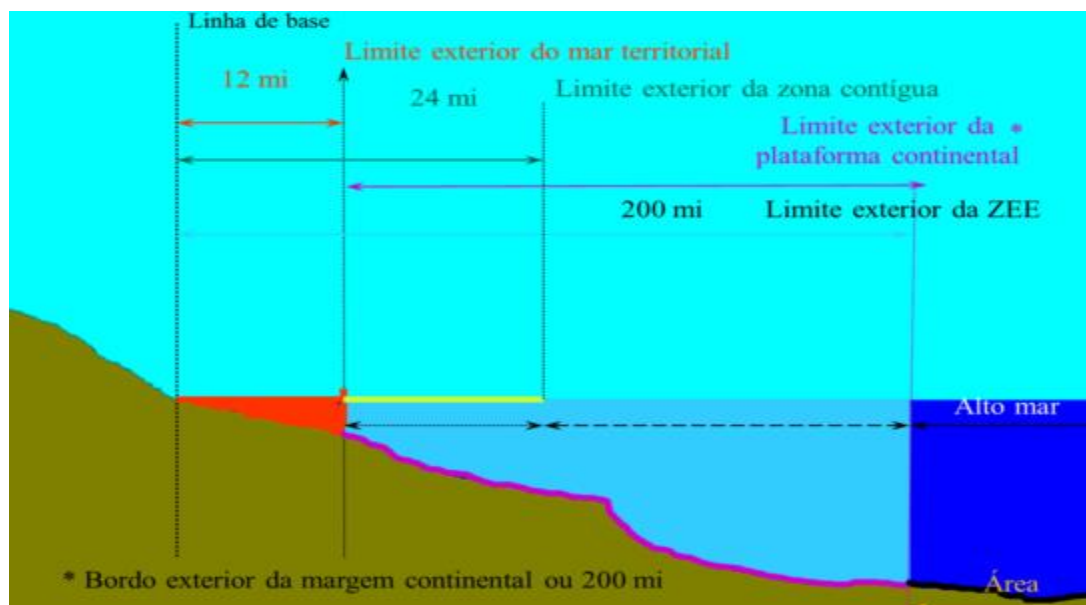
“[...] a Marinha deverá ser capaz de cumprir as quatro tarefas básicas do Poder Naval: negar o uso do mar ao inimigo, controlar áreas marítimas, projectar poder sobre terra e contribuir para a dissuasão”, [...] a tarefa de negar o uso do mar ao inimigo orienta a estratégia marítima de defesa do País”.

O pensamento de Mahan citado por Correia (2010) sustentou-se no pressuposto de:

“quem dominasse o mar dominaria o comércio do mundo; quem dominasse o comércio mundo dominaria as riquezas do mundo, (...) um dos principais elementos que estava na base de poder marítimo era comércio, estando este directamente relacionado com aptidão de um determinado povo para a actividade comercial e para a conquista de poder através do mar”.

O controlo da área marítima visa garantir a utilização dos espaços marítimo e é exercido na intensidade adequada à execução de actividades específicas, uma vez que, o mesmo constitui do domínio do mar, objectivo elementar de respeito à própria soberania. O mar territorial de Moçambique compreende a faixa do mar adjacente, além do território e das águas interiores moçambicanas, limitadas pela linha de base e pelo limite exterior definido nos números subsequentes ou pelas fronteiras marítimas bilaterais, conforme os casos. O mar territorial tem 12 milhas marítimas medidas a partir da linha base²⁰

Figura 2: 1.4 Esquema sobre: Limite exterior do mar territorial



Fonte: correia (2010): Limite do mar territorial moçambicano estabelecido pela legislação

²⁰ Ver Capítulo II – Zonas Marítimas do Artigo 4 (Mar Territorial) de Política Marítima, Aprovada pela Assembleia da República de Moçambique, ao 06 de Dezembro de 1995

O controlo da área marítima pode ter os efeitos desejados que, também, requer o emprego de meios navais e aeronavais: “provimento de áreas de operações seguras para projecção de poder sobre terra; provimento de segurança às comunicações marítimas; consentimento de exploração dos recursos do mar e impedimento ao inimigo do uso de área marítima para projectar seu poder sobre território ou área que se deseja proteger”, (Brasil, 2004).

O pensamento de Mahan, citado por Correia (2010), destaca-se a importância do controlo da área marítima ao território que se deseja proteger, como, por exemplo, a defesa contra invasão e ataques provenientes do mar. Efectivamente, esse controlo é a mais eficiente defesa que poderá ser articulada contra a projecção do poder inimigo pelo mar. Assim, a *estratégia* precisa em primeiro lugar de abordar adequadamente os meios necessários (requisitos em termos de frota naval) para vincular os métodos com os fins. Segundo, ela deve melhor definir as potenciais ameaças marítimas. Terceiro, ela precisa ser alinhada completamente com a estratégia de segurança nacional. Quarto, ela deve maximizar a cooperação com países parceiros, quanto às capacidades marítimas.

1.5 Tipos de Estratégias Militares

Destacam-se nesta secção os tipos de estratégias militares existentes, importantes para a definição das estratégias bem como os detalhes das operações ofensivas e defensivas.

1.5.1 - Factores de Decisão

Segundo aponta o Manual de Operações (Exército, 1997), independentemente do tipo de operação (seja ofensiva ou defensiva) ao se estabelecer uma estratégia militar alguns factores devem ser levados em consideração e minuciosamente estudados. Conforme o estudo da presente dissertação, estes factores de decisão são: a) missão, b) inimigo, c) terreno e condições meteorológicas, d) meios e tempo.

A missão é o objectivo de cada operação, é planeada detalhadamente pelo comandante do escalão que recebe ordem do comandante do escalão superior. Quanto ao estudo do

inimigo, deve-se focar no levantamento das particularidades e deficiências dele, que poderão influenciar de maneira favorável ou desfavorável na sua eficiência de combate. No que diz respeito ao estudo do terreno e das condições do tempo estão condicionados ao escalão que irá realizar as acções e é realizado por meio de análise minuciosa das condições de: observação; visão de tiro; lugares onde não possam ser revelados e estejam protegidos; obstáculos naturais; vias de acesso, e das condições meteorológicas locais. Conforme Tzu (2007), “(...) se você conhece o terreno e as condições naturais a vitória poderá ser completa”. No entanto, fortalecendo a ideia de Tzu, estaria afirmando, se a tropa em operação conhecer o terreno e as condições naturais e utilizá-los de maneira consciente obterão vantagem sobre o oponente.

Este levantamento é feito através do estudo do oponente na operação e do conhecimento anterior sobre a doutrina de emprego da força, organização estrutural, maneira de acção nas diversas condições ambientais, personalidades de seus principais comandantes, materiais que poderão ser empregue em missões de contra-ofensivas militares, onde as informações devem ser colhidas desde o tempo de paz e armazenadas em banco de dados, para análise dos oficiais de inteligência e, se confirmado, considerado para efeito de planeamento da ordem de operação e linha de acção.

Segundo Tzu (2007), “aquele que conhece o inimigo e a si mesmo, ainda que enfrente cem batalhas, jamais correrá perigo (...)”. Portanto, o exército que conhece suas próprias possibilidades e limitações, e conhece também as do inimigo, pode combater em várias batalhas que não correrá perigo de ser derrotado, pois saberá empregar sua força de maneira adequada e com superioridade, explorando os pontos vulneráveis do inimigo e buscando alternativas para neutralizar os pontos fortes.

Tzu (2007), também nos ajuda a compreender debates nas subseções militares. “A arte de melhor utilizar o tempo é estar um passo a frente do adversário (...)”, pois, quem está à frente toma posse dos lugares mais favoráveis à batalha, independente do tipo de manobra (ofensiva ou defensiva).

1.5.2 Operações Ofensivas

Conforme destaca o Manual de Campanha de Operações (Exército, 1997), as operações ofensivas são extremamente importantes no combate, pois são elas que definem a batalha; estas visam o cumprimento de uma ou mais das seguintes finalidades: destruir o inimigo, obter áreas importantes do terreno, obter informações sobre o inimigo, impedir que o inimigo obtenha recursos importantes e desviar a atenção do inimigo de outras áreas. Normalmente expõem o atacante, exigindo maior poder de combate no local escolhido para o ataque principal.

A operação ofensiva é, também, parte importante da defensiva, uma vez que pode ser empregada para um contra-ataque de desorganização do inimigo e buscar informações sobre o mesmo e se verificada alguma vulnerabilidade deve-se fazer da defensiva um ataque aproveitando a oportunidade (Exército, 1997).

De acordo com o Manual de Campanha C100-5 (Exército, 1997), existem onze fundamentos nas operações ofensivas. Estes fundamentos são:

- i) *A Manutenção do contacto*: é um fundamento muito importante, pois possibilita aos elementos dos diversos níveis hierárquicos obterem informações sobre o inimigo e manter a liberdade e conservação da iniciativa, evitando ser surpreendido;
- ii) *Esclarecimento da situação*: está relacionado ao anterior, pois, a partir da observação é possível obter informações que podem identificar a posição do inimigo, o quantitativo, a intenção de acção e os tipos de armas;
- iii) *Exploração da vulnerabilidade do inimigo*: deve-se agir com precisão para explorar os pontos fracos do inimigo;
- iv) *Controlo dos pontos importantes do terreno*: deve-se atentar para os pontos fundamentais do terreno, que, se conquistado darão vantagens nas acções;
- v) *Iniciativa*: devem-se iniciar as acções antes do inimigo para tirar proveito da situação (elemento surpresa);

- vi) Neutralização da capacidade de reacção do inimigo:* utilizar-se de meios que neutralizem ou reduzam ao máximo a capacidade de reacção do inimigo como, por exemplo, guerra psicológica, guerra electrónica e outros;
- vii) Fogo e movimento:* caracteriza-se pelo desencadeamento de tiros sobre o local de maior concentração do inimigo, concomitantemente, a movimentos violentos de avanço, aproveitando-se dos efeitos obtidos pelo fogo;
- viii) Impulsão:* denomina-se impulsão a operação de ataque com grande agilidade de progressão, da utilização de tropas reservas, da manutenção do apoio de fogo e do adequado apoio logístico;
- iv) Concentração do poder de combate:* utiliza-se uma maior concentração do poder de combate em local e momento crucial para destruir o inimigo;
- x) Aproveitamento do êxito:* denomina-se aproveitamento do êxito uma operação bem executada que obtém vantagem para dar continuidade a operação e alcançar outros objectivos; e
- xi) Segurança:* deve-se proporcionar protecção para tropa, independente da situação.

1.5.3 Operações Defensivas

De acordo com o Manual de Operações (Exército, 1997), as operações defensivas têm por objectivo: i) proporcionar uma situação mais adequada às operações ofensivas; ii) proibir a passagem do inimigo em pontos específicos, e; iii) diminuir a potencialidade de combate e causar danos às forças inimigas ou direccioná-las para um local onde possam ser destruídas.

Importante esclarecer que uma defesa bem organizada condiciona a um contra-ataque que pode até destruir o inimigo. Para Tzu (2007) “A invencibilidade repousa na defesa, a vulnerabilidade revela-se no ataque”.

Consta no Manual de Campanha e Operações (Exército, 1997) os fundamentos para as operações defensivas. Segundo o manual, a apropriada utilização do terreno e a escolha das regiões de defesa são de extrema importância para que se possam organizar as forças de maneira que se tire maior proveito do terreno. Nas regiões onde colaboram com a

defesa raciona-se meios empregando-os onde o inimigo tem maior facilidade de agir. Um dos problemas essenciais da concepção de uma modalidade de acção é a escolha de um modelo de acção estratégica. Abel Couto, partindo dos trabalhos de Beaufre, propôs modelos concebidos ao nível da teoria geral da estratégia que definiu como modelos de acção (de intimidação directa²¹, de intimidação indirecta²², de força indirecta²³, de forças sucessivas²⁴, de lassidão²⁵, de acção militar de aniquilamento, de acção militar de atrito²⁶ e de força indirecta de neutralização²⁷). Esta categorização tem como objectivo facilitar o entendimento do quadro dos modelos clássicos da acção estratégica aplicáveis ao Estado a nível integral, (Ribeiro, 2009).

1.6 Factores de Aliança Estratégica Militar

Segundo Taylor (2010) vários factores podem ser identificados como variáveis estratégicas:

- *Globalização dos mercados e economias.* O processo de globalização, exige uma maior competitividade das empresas para atender a demanda global, que vem ocorrendo em crescente aliança estratégica entre as organizações em diversos países.
- *Protecção do comércio marítimo.* O papel da marinha tem sido vinculada como maior protagonista de segurança do comércio marítimo e suporte da política interna e externa.
- *Controlo do espaço marítimo.* O desenvolvimento económico e social dos Estados dependem, em grande medida, da segurança no âmbito marítimo mundial

²¹ Materializável quando a intenção é secundária. Repõe-se ao existente impedindo um contrário de alterar, a acção do inimigo, apesar de meios superiores ou igualmente poderosos de considerável liberdade acção, devido robustez das nossas forças.

²² Materializável quando a intenção é secundária. Quando as nossas forças, não possuem maior robustez, revela-se de suficiente liberdade acção.

²³ Materializável para uma intenção é secundária, quando as nossas forças possuem menor robustez com liberdade de acção elevado.

²⁴ Materializável para uma intenção é secundária, quando as nossas forças disponíveis ou utilizáveis, são limitadas e a liberdade são suficiente.

²⁵ Materializável para uma intenção vital, quando os nossos meios são inferiores e a liberdade de accao é elevado.

²⁶ Materializável para uma intenção vital, mas se se dispoe de apreciavel capacidade militar, pois, a liberdade da accao é suficiente.

²⁷ Materializável para uma intenção vital, quando os nossos meios são inferiores e se desfruta de liberdade de accao reduzida.

- portos, costas, águas territoriais e alto mar — porque é através dele que se conduz a maior parte do comércio e se levam a cabo importantes actividades económicas.
- *Inimigos assimétricos*. O centro de gravidade das acções está localizado mais nas mentes do que nas forças armadas inimigas. Essas ameaças utiliza-se métodos, tecnologias, valores, organizações e perspectivas significativamente diferentes daqueles das forças regulares de um estado. A intenção principal de suas acções é explorar as deficiências do sistema contra o qual combatem e maximizar suas próprias vantagens, obtendo a iniciativa e ganhando maior liberdade de acção.

Na visão do autor a verdadeira e única missão das forças navais deveria preponderar sobre as forças inimigas e assim controlar o mar. Portanto, os navios e frota inimiga são os únicos objectos a serem atacados em todas as ocasiões. Segundo Matias (2005)²⁸: Alguns estados eram, por vezes, confrontados com ameaças provenientes de outros estados que usavam o mar como meio físico onde exerciam coacção, ou para, através dele, atingirem o território a coagir. Em adição, havia os riscos provenientes da pirataria, que apesar de não ter carácter estadual, assumia, normalmente, grande violência na prática do roubo marítimo.

Ken Booth (1994)²⁹ defende que a tendência mundial de projecção, para além do mar territorial, do sentimento de posse existente em relação ao território de cada país, poderá fazer com que a ZEE seja cada vez mais considerada como tendo a “natureza emergente de mar territorial”. O mar também poderá tornar-se num factor de desenvolvimento nacional e o alargamento da plataforma continental trará inúmeros benefícios pois há, estudos avançados sobre indícios da existência de vários e extensos depósitos, passíveis de conter hidrocarbonetos como sejam petróleo e gás natural.

²⁸ Matias, Vieira (2005): **O Mar – Um oceano de oportunidades para Portugal**. Cadernos Navais, GERE, Lisboa.

²⁹ Booth, Ken (1994). **Security and self reflections of a fallen realist**. Aberystwyth: YCISS Occasional Paper Number 26.

Moçambique terá que reequacionar o papel e a dimensão da sua Marinha e, sobretudo, dos seus meios operacionais, hoje, num cenário mundial de globalização, desmaterialização do espaço físico e de ameaças emergentes, que o país, em acelerada mutação, terá de se mover, devendo assumir uma estratégia de política interna e mais tarde de segurança comum, harmónica e eficaz, com uma estratégia proporcional à dotação em meios e capacidades, pois, o problema da pirataria está em terra, para se resolver a situação é essencial adoptar uma abordagem integrada.

Entretanto, há estratégias marinhas que as guardas costeiras moçambicanas podem adoptar, desde que haja recursos e formação “contínua” indicados. Um bom ponto de partida para se conseguir alcançar maior coesão estratégica é conseguir que agentes externos apoiem os esforços regionais de forma eficazes, como implementação dos princípios e obrigações já acordados ao abrigo das Nações Unidas através da Organização Marítima Internacional ou das Comunidades Económicas Regionais.

1.7 Materialização das Ideias da Estratégia Militar

Neste domínio importa atentar nos conceitos que são relevantes para a compreensão global das ideias apresentadas. O conceito de estratégia na área militar, foi definida como a arte de planear e executar movimentos e operações de recursos militares, visando alcançar posições relativas e potenciais bélicos sobre determinados objectivos, Ferreira (2000).

Segundo Hambrick (1980)³⁰, a estratégia é um conceito multidimensional e situacional. Por isso, as principais definições de estratégia são analisadas, e posteriormente, as dimensões das decisões estratégicas são identificadas. O conceito de termo *estratégia*, significa liderança (agein) da tropa (stratos), sendo uma palavra de origem grega, (Dias et al., 2007)³¹.

³⁰ Hambrick, D. C (1980). Operationalizing the Concept of Business-Level Strategy in Research. **Academy of Management Review**.

³¹ Dias, Álvaro Lopes, Freire, José Miguel; Nascimento, José Rafael, & Silva, Paulo Lopes da. 2007. **Estratégia Lusitana – De Viriato às Missões de Paz, lições das Batalhas Portuguesas Aplicadas à Gestão Empresarial**. (2^a ed.). Paços de Arcos: Revista Exame.

É evidente que entre estes dois conceitos há uma gradação e hierarquia, colocando-se em primeiro lugar a estratégia e seguidamente a tática. No que concerne ao emprego efectivo das forças militares existe um outro importante conceito, ligado ao acima descrito: a tática. Esta traduz-se na materialização das ideias da estratégia no campo de batalha. Com rigor, a tática é definida como “a ciência/arte de utilizar, da melhor forma, os meios militares em função do ambiente operacional e das facilidades proporcionadas pela técnica, tendo em vista reduzir o adversário pelo combate ou pela ameaça do combate” (Dias et al., 2007). No entanto, a bordagem de Couto, (1988)³², fundamenta “a ciência e arte de desenvolver e utilizar as forças morais e materiais de uma unidade política ou coligação, a fim de se atingirem objectivos políticos que suscitem, ou possam suscitar, a hostilidade de uma outra vontade política”

Fazendo uma análise de conteúdo de cada um destes conceitos, o estado final desejado “é a situação política e/ou militar que deverá existir quando a operação tiver terminado em termos que são considerados desejáveis” (Dias et al., 2007). Os objectivos “devem ser claramente definidos e comumente entendidos e contribuem para alcançar o Estado final desejado.” (Dias et al., 2007) O centro de gravidade define-se como sendo “as características, capacidades ou locais das quais derivam a liberdade de acção, a força física, ou a vontade de combater de uma Nação” (Dias et al. 2007).

Segundo Taylor (2010), este sistema deverá se basear nos seguintes conceitos:

“Ambiente de confiança e compromisso verdadeiro: apoio mútuo entre as marinhas participantes, permitindo reduzir as diferenças tecnológicas, estabelecer doutrinas operacionais comuns, padronizar procedimentos e compatibilizar os equipamentos de comunicações, assim como desenvolver capacidades de apoio logístico mútuo”.

(...)

“Forças-tarefa combinadas multinacionais: formada por forças multinacionais e combinadas, sendo comandada a partir de postos de comando associados, sob a autoridade de um comandante de força-tarefa, de forma permanente ou temporária”.

As estratégias combinadas, acima citadas, mais conhecida por estratégia cooperativa, que abre espaços de negociação militar e cooperação, uma experiência que EUA por exemplo

³² Couto, A. C. 1988. **Elementos de Estratégia – Apontamentos para um curso**. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.

Estratégia Cooperativa de 2007, ofereceu uma explicação adicional, declarando que “a protecção do actual sistema de comércio e segurança global (contrastando com o processo de globalização) proporcionou tanto o contexto para a nova estratégia quanto a argamassa intelectual que une todas as regiões do mundo”³³.

Na vertente da cooperação da segurança marítima, o objectivo essencial consiste na efectiva capacitação das componentes navais dos Estados-Membros e na operacionalização de sistemas de controlo, vigilância marítima, relacionada com o mar e na criação de um mecanismo de resposta. Os Estados em suas políticas de segurança devem se aliar sempre que possível a outros, na tentativa de buscar soluções que possibilitem combater as fontes das ameaças, pois, a segurança cria uma sinergia que proporciona resultados de significativa relevância.

1.8 A Estratégia de Neutralização de Ameaças Na Costa Do Oceano Indico

A prioridade da estratégia de segurança marítima, deve negar o uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas que se aproxime a costa moçambicana por via marítima. Portanto, a estratégia de defesa nacional, prevê a constituição de uma força e de uma estratégia naval que integrem os componentes de superfície, submarino e aéreo, permitindo realçar a flexibilidade. Assim, a estratégia de Segurança e Defesa do país tem de passar também pelo investimento no ramo marítimo das Forças Armadas, nomeadamente, no caso deste estudo, a estratégia compreenderia o emprego das forças militares de acordo com os fins da política de Guerra³⁴.

Quanto às estratégias usadas e/ou pensadas capazes de incrementar a sensação de segurança no Oceano Indico, devem possuir um carácter defensivo e cooperativo. As acções militares, no entanto, são ainda vistas como as que combatem a sensação de insegurança sem muita eficácia. Dessa forma, na busca da manutenção da segurança a

³³ Rubel, Robert C, (2008): “**The New Maritime Strategy, the Rest of the Story**”, Naval War College Review..

³⁴ Essa conferência provavelmente não tenha sido publicada, até então, apenas tivemos acesso o índice. Cfr. Luis Pinto Lello, “Alguns Aspectos do Problema da Defesa Nacional”, *Revista de Artilharia*, Nº 130, Abril de 1936, p. 732-738. O acesso ao texto da conferência foi possível no AHM. Cf. AHM, Arquivo Pinto Lello, 15º Divisão, 2º Secção, Caixa 288, Nº 6, pp. 8-11.

guerra e suas estratégias pertinentes, ainda permanecem como temas centrais das relações internacionais.

No entanto, a constituição de navios-aerodromos, para projecção de poder naval, deve aproximar-se de uma visão moderna de marinha visando a supremacia marítima, composto por navios em núcleos de esquadra, e não podem actuar solitários sem o desenvolvimento de uma custosa frota de apoio, sem mencionar a crescente vulnerabilidade destes aparelhos, frente aos avanços tecnológicos dos mísseis de navio e balísticos.

O actual ambiente estratégico tem obrigado a envolver um número crescente de agências e departamentos governamentais na actuação, de forma coordenada e articulada, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional. Compreensivelmente, nenhum órgão do Estado consegue, por si só, dar resposta aos múltiplos desafios que nos são colocados no imenso mar moçambicano.

Figura 3- 1.8: Formação contínua de guarda naval moçambicana



Fonte: Ministerio de Defesa Nacional (2009)

Essa iniciativa, poderá estimular uma maior cooperação regional no campo da segurança no Oceano Indico, na qual as autoridades dos países que utilizam os nossos portos frequentemente, devem fazer parte, em estrito cumprimento ao marco jurídico vigente. Isso terá um impacto também ao nível não só provincial, como também nacional,

estimulando a modernização, a padronização das unidades e todos os seus sistemas de logística e segurança aceitável a nível desejado, levando-as a adoptar uma estrutura mais ágil e flexível, mantendo um alto nível de treinamento e versatilidade para actuar em diferentes cenários e cumprir as diversas missões.

A estratégia de neutralização de ameaças na costa do Oceano Indico, facilitará identificar e combater as novas ameaças e a dificuldade de identificá-las criam situações de incerteza e crise no âmbito marítimo que requerem uma resposta por meio do emprego oportuno da força.

Ansoff (*apud* Oliveira, 2009), estratégia podia ser conceituada, de maneira mais abrangente, como uma série de esforços militares à utilização de forças em grande proporção contra um oponente. Segundo o dicionário Aurélio (Ferreira, 2009) estratégia “é a arte militar de planejar e executar movimento e operações de tropas, navios ou aviões para alcançar ou manter posições relativas e potenciais bélicos favoráveis a futuras acções tácticas”.

A estratégia é vista pelas ciências militares como a arte e a ciência do desenvolvimento e empenho das forças políticas, econômicas, psicológicas e militares de uma nação, tanto na paz como na guerra, para prestar o máximo de apoio aos desígnios das acções nacionais, para incrementar as possibilidades e consequências favoráveis da vitória ou de reduzir os efeitos de uma derrota. “O papel da estratégia-alta, é coordenar e dirigir todos os recursos de uma nação, ou um conjunto de nações, em razão de conquistar os objectivos políticos de guerra - a meta é definida fundamentalmente pela política”, (Hart, 1954³⁵ *apud* Peltier & Percy, 1966); Segundo Martin (*opt.cit.*,2004)³⁶, a dimensão militar do poder nacional e mundial trouxe para discussão a noção do conceito de estratégia.

³⁵ Hart B.H. L (1967): **As grandes Guerras da História**. São Paulo. IBRASA.

³⁶ Martin, A.R (2004). **Geografia: Geopolítica e Poder Mundial**. Castelar Martins, Org. Pró-Universitário – Governo do Estado de São Paulo e Universidade São Paulo.

Clausewitz (2003) reconheceu cinco elementos da estratégia, expressos como: elementos psicológicos, incluindo a questão da moral; a força militar, incluindo seu tamanho, composição e organização; a geometria da situação, incluindo as posições relativas ao movimento das forças, os obstáculos, canais de acção, objectivos e etc; terreno, incluindo montanha, rios, florestas e estradas, que pode influenciar as actividades militares; apoio, incluindo o meio e as fontes.

A estratégia ao encontrar dificuldades no campo de batalha deve recorrer ao apoio tático da Geografia Militar que através das condições momentâneas pode fazer valer os planos idealizados pela estratégia. No Livro III – Da estratégia em geral temos:

“A estratégia (...) tem uma finalidade para o conjunto do acto de guerra que corresponda ao objectivo da guerra. Quer dizer: estabelece o plano de guerra determina em função do objectivo em questão uma série de acções que a ele conduzem; elabora portanto os planos das diferentes campanhas e organiza os diferentes recontros destas acções. Dado que todas essas decisões em grande parte só poderão assentar em suposições que nem sempre se realizam, e que um grande número de outras disposições mais detalhadas não podem ser tomadas antecipadamente, resulta que a estratégia tem de acompanhar o exército no campo de batalha para que, no próprio local, se tomem as disposições de detalhe necessária e se proceda às modificações gerais que se impõem incessantemente”, (Clausewitz, 2003).

Segundo Taylor (2010), enfrentar novas ameaças pode implicar em situações de crise ou conflito, sendo necessário desenvolver conceitos estratégicos específicos, tais como:

- *Dissuasão*: Mediante demonstração das capacidades reais durante o treinamento sistemático de uma força adequada em estrutura e magnitude;
- *Contenção*: Efectuando operações permanentes de vigilância e patrulha marítima;
- *Interdição e Cooperação*: Efectuando operações de patrulha e vigilância no âmbito marítimo em coordenação com outros sectores do estado, assim como implementando planos de interdição marítima em níveis sub-regionais, com a finalidade de alcançar um controlo efectivo das áreas de interesse, sempre dentro de um estrito respeito ao marco jurídico nacional e internacional vigente; e
- *Um sistema de segurança regional cooperativo*: Considerando a amplitude do conceito e a constelação de actores envolvidos, na qual, cada país deve assumir o controlo de uma

área marítima, a partir de estabelecimento da sua própria organização reflectindo as capacidades das marinhas envolvidas.

A sub convenção³⁷ pode ser aplicada para a repressão à pirataria, uma vez que *o modus operandi dos piratas somalis*, por exemplo, é o sequestro da embarcação e a posterior exigência de resgate, sem no entanto, roubar a carga. O sequestro é um dos actos passíveis de repressão, como é possível verificar ao longo do artigo 3º:

“Artigo 3º

1. Qualquer pessoa comete delito se, ilícita e intencionalmente: (a) seqüestrar ou exercer controlo sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou (b) praticar acto de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse acto for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; (c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse acto for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou (d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou (...) (e) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (e) ”.

O objectivo do controlo do território de um país, é elementar de afirmação e respeito à própria soberania. O desenvolvimento da capacidade de domínio tecnológico para exercer tal soberania é o ponto de destaque, já que necessitará de reformulações na busca de armamentos e ao intercâmbio tecnológico para responder a demanda dos inimigos.

1.9 A Estratégia e a Dimensão Multilateral das Forças Militares

A estratégia pode ainda ser definida como “a ciência e a arte de desenvolver e utilizar forças morais e, materiais de uma unidade política ou coligação, a fim de se atingirem objectivos políticos que suscitem, ou podem suscitar, a hostilidade de uma outra vontade política”, (Couto, 1988).

³⁷ Esta convenção é conhecida pela sigla em inglês “SUA Convention”, foi concluída em Roma, em 1988 e entrou em vigor no Brasil com a promulgação do Decreto 6.136 de 2007.

A estratégia é vista ainda numa outra visão como “um conjunto de regras de conduta que permitem atingir os objectivos da política” (Godet, 1993)³⁸. Por exemplo, uma cidade está cercada, se os defensores quiserem fazer crer aos atacantes que estão fortes e estão bem armados, será necessário submetê-los a fogo cerrado mesmo que as munições se esgotem, a fim de que o adversário fique na dúvida, (Godet, 1993). “Uma estratégia inclui um conjunto de tácticas que correspondem às decisões a tomar, segundo vários contextos de evolução possíveis com vista a chegar aos objectivos da política” (Godet, 1993). No entanto, a táctica aparece como uma decisão contingente.

Segundo Ferreira Martins, seguindo Mordacq³⁹, a estratégia encontra-se indissoluvelmente ligada à política, que a comanda. É certo que, mais à frente, o autor matiza um pouco esta ideia, e salienta que se a estratégia deve trabalhar no sentido dado pela política, esse trabalho deve ser mais combinado que dirigido. Para Cullman⁴⁰, a estratégia é a arte de comandar e dos generais, ou então, como alude Sebastião Telles, a estratégia é a “ciência positiva da guerra que estuda as diferentes combinações (...) das forças militares”⁴¹.

No final do século XX, o termo passou a abarcar as técnicas de transformação do presente, ou a arte de projecção dos anseios da sociedade em uma realidade futura. Reconhecia, contudo, que o plano militar da estratégia “continuara relevante e indispensável enquanto se multiplicarem no mundo a violência e o conflito”⁴². No entanto, o pensamento estratégico no Ocidente, desde o início da idade moderna até o presente, coincide, em grande parte, com o estudo das maneiras de conceber e conduzir a Guerra. Paret (2001), escreve que o pensamento estratégico e a razão aplicada, ou seja, “o

³⁸ Godet, Michel, (1993). **Manual de Prospectiva Estratégica**. Lisboa. Publicações D. Quixote.

³⁹ Jean Jules Henri Mordacq, general e estrategista francês (1868-1943). Colonial e combatente da Grande Guerra, onde foi ferido duas vezes, Mordacq foi chefe de gabinete do Ministério da Guerra em 1918-1919 na governação Clemenceau. É autor de obras de teoria militar e de memórias político-militares.

⁴⁰ Tratar-se-á de um estrategista, possivelmente de origem francesa. Não se conseguiu obter referências sobre este autor, nem na Porbase da Biblioteca Nacional, nem no *Google*, edição norte-americana ou francesa.

⁴¹ Idem, p. 10. Sebastião Telles (1847-1921) foi um dos mais importantes estrategistas e estrategistas portugueses do século XIX, autor de relevantes tratados de estratégia coevos. Foi, efemeramente, Presidente do Conselho no fim da Monarquia Constitucional.

⁴² Sardenberg, R (1996). **A Inserção Estratégica do Brasil**. In: Araujo, Braz (Coord.). *Estratégia no novo cenário mundial*: anais. Sao Paulo: NAIPPE/USP, 1996.

desenvolvimento e a utilização de todos os recursos do Estado, inclusive os intelectuais, com o objectivo de implementar sua política em tempo de guerra”⁴³. Esse ponto de vista é mais aplicável ao ponto de vista das grandes potências militares.

Em países em desenvolvimento, e em particular Moçambique, a perspectiva tem sido outra. Os mais esclarecidos estudiosos de estratégia reconheceram, desde cedo, que Forças Armadas numerosas e bem armadas, sem uma base económica capacitada a sustentá-las, representavam uma ilusão em face ao poder das nações dominantes, nisso, viu-se a preocupação de se construir o futuro do país do que com os temas estritamente bélicos.

No entanto os autores, Couto e Silva (1981) utilizava a palavra nessa acepção mais ampla:

“O conceito actual de estratégia se associa a mudança, ao emprego de meios disponíveis, de modo a alcançar no longo prazo fins precisos e em grande escala. Com a revolução tecnológica em curso – e a própria dinâmica do sistema capitalista – fortaleceu-se em todo o mundo a expectativa de que as sociedades e os grupos sociais podem, por meio de acções deliberadas, alterar seus destinos. As estratégias gerais (com repercussões multidisciplinares) ou sectoriais (de escopo mais restrito) vão além do plano puramente militar”⁴⁴.

O termo estratégia é utilizado com o sentido mais próximo ao significado original – aquele referente aos assuntos pertinentes a defesa nacional, a manutenção da paz e da segurança internacionais. É necessário reconhecer, porém, que a concepção de estratégias amplas, que ultrapassam o factor militar, como o caso de Moçambique, para enfrentar dificuldades e maximizar sua capacidade de actuação e de resolução de problemas. No entanto, a estratégia necessita de dimensão multilateral e que deve ser direccionada pelos princípios consagrados do direito internacional, como o respeito à soberania e auto-determinação, a não-intervenção e a igualdade entre os países, sempre em conformidade com as legislações e os interesses maiores dos participantes e com foco na estabilidade e bem-estar do país e região.

⁴³ Paret, P. (1986). **Makers of Modern Strategy**. Princeton: Princeton University Press.

⁴⁴ Couto e Silva, G. do (1981). **Geopolítica do Brasil. In: Conjuntura Política Nacional: o Poder executivo & Geopolítica do Brasil**. 3. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília. p. 25.

A relação da política com a guerra e a estratégia é teoricamente pouco trabalhada pelos “estrategistas” nacionais. Considerava-se contudo, de forma simples, que a política subordinava a guerra e a estratégia, pelo que o vector militar devia estar submetido ao governo. No período entre-as-guerras, a política de guerra e a política militar eram emanadas da política e enquadravam e submetiam a estratégia. A equação de equilíbrio pode ser alcançada mediante um compromisso que regule tamanho, composição técnica, padrões de investimento, e a prática operacional de todas as forças militares, com o consentimento mútuo e para mútuo benefício.

A construção de “um regime que propicie um relacionamento cooperativo e o novo imperativo estratégico”⁴⁵. A prática da cooperação na área de segurança entre as principais forças armadas (*military establishments*) do planeta apenas se está iniciando. Perry afirma que “o objectivo principal de um esquema de segurança cooperativo e o de prevenir a eclosão da guerra, primordialmente através do impedimento de que os meios necessários a preparação de um ataque ou de uma agressão bem-sucedida sejam reunidos e também possibilitar que os Estados alvos dessas preparações agressivas possam tomar suas contramedidas.

⁴⁵ Perry et al., op. cit., p. 6.

CAPÍTULO II: A Soberania e Jurisdição de Espaço Marítimo

Este capítulo irá debruçar-se sobre uma visão mais clara de soberania e jurisdição dentro espaço marítimo enquanto conceito que permita analisar estas matérias, com objectivo de analisar o poder de dissuasão do Estado e contribuindo decisivamente com o seu esforço de desenvolver e manter efectivo controlo dessas áreas.

2.1 A Manutenção da Soberania e a Jurisdição da Zona Marítima

Considerada como parte integrante do conceito geral de soberania de um Estado, sabendo que ela é complementada pela jurisdição que este faz sobre as possessões que pelo Direito Internacional lhes são reconhecidas, e em diante contextualização de segurança marítima e seus contornos face a protecção militar de um determinado Estado – da sua soberania e do seu território – face às ameaças provenientes do mar. Nesta conformidade, o território dos Estados costeiro não só se cinge a terra firme como também ao mar. Moçambique, na qualidade de Estado que faz limite com o mar, enfatiza a importância da sua soberania e jurisdição sobre os espaços marítimos. Segundo Bonavides (1996)⁴⁶, a soberania, é una e indivisível, não se delega a soberania, a soberania é irrevogável, a soberania é perpétua, a soberania é um poder supremo, e os principais pontos de caracterização com que Bodin fez da soberania no século XVII um elemento essencial do Estado”.

Na Constituição da República de Moçambique aprovada pela Assembleia da República em 16 de Novembro de 2004⁴⁷, descreve o território nacional da República de Moçambique como sendo uno, indivisível e inalienável, e que abrange toda a superfície terrestre, a zona marítima e o espaço aéreo delimitado pelas fronteiras nacionais, que a lei nacional define. A política marítima da República de Moçambique configurada no seu artigo 5 a Lei nº 4/96 preconiza três pontos essenciais que são: A manutenção da soberania e integridades nacionais; o desenvolvimento da economia marítima nacional; e

⁴⁶ Bonavides, P (1996). **Ciência Política**. 10ª ed. São Paulo: Editora Malheiros.

⁴⁷ **Constituição da República de Moçambique**. Artigo 3º número 1.

o desenvolvimento e a melhoria das condições sociais, ambientais e outras decorrentes das actividades marítimas.

Como é evidente, o território é a extensão física necessária para o Estado localizar-se num determinado espaço terrestre, marítimo e aéreo. O território estabelece a delimitação da acção soberana do Estado. Moçambique possui uma superfície marítima enorme cujo valor geoestratégico não pode ser subestimado, tanto pelas autoridades nacionais como pela comunidade internacional. Nesse sentido, coloca-se a questão de se saber qual é a relação do Estado moçambicano com o mar. A soberania do Estado moçambicano sobre os espaços marítimos torna-se cada vez mais actual. Apesar do acesso ao mar ter constituído historicamente um poderoso factor das relações políticas e económicas na região, a arquitectura de defesa e segurança da SADC tem resultado quase que exclusivamente de dinâmicas geradas no *hinterland*.

A construção da política regional em relação ao mar depende de uma combinação de percepções, aquelas que são identificadas como colectivas e aquelas que são do foro dos interesses nacionais, num jogo relativamente tenso em que ao aumento do papel de âmbito regional correspondem diminuições de soberania nacional. Numa abordagem preliminar, diferenciamos os interesses nacionais da região da SADC segundo diversos factores. Segundo estudos da CESAB (2011), assim, temos:

1º lugar a África do Sul, potência hegemónica da região da SADC, com interesses que na sua totalidade não são necessariamente coincidentes com ela na medida em que a sua política marítima ambiciona muito mais que o espaço regional, e é o único país com acesso a dois oceanos que correspondem a complexos geo-estratégicos distintos;

2º lugar, um grupo formado pela Tanzania e Moçambique, países com extensas costas viradas ao Índico e com políticas marítimas, disposições institucionais e recursos muito limitados; e,

3º lugar, um grupo de Estados-ilhas da região, como Madagáscar, Maurícias, Seicheles e Comores, quase totalmente dependentes do mar;

4º lugar, um grupo de países interiores como a Suazilândia, o Malawi, a Zâmbia e o Zimbabwe, cujo acesso ao mar esteve historicamente muitas vezes por detrás de relações conflituosas com vizinhos; e finalmente, um último grupo de países da região com interesses ligados ao oceano Atlântico, mas que partilham uma política marítima com os grupos anteriores no quadro da SADC (Namíbia, Angola, RD do Congo e Botswana).

Evidentemente, a geografia não constitui o único factor, e a análise, baseada numa perspectiva multidisciplinar, recorrerá quer a disciplinas como a economia e a história, quer a conceitos que se afiguram promissores para avançar no entendimento desta problemática, como o de rotas mineiro-energéticas.

Moçambique segue o padrão da maioria dos países costeiros da região, que, à excepção de alguns Estados-ilha como as Maurícias, têm uma tradição mais continental do que marítima, ocupando neles a segurança marítima um lugar marginal nas agendas nacionais. A formulação de políticas marítimas está na maioria dos casos em estado muito embrionário e o pensamento estratégico neste domínio parece inexistente. Assim é, em grande medida, devido às elevadas exigências do sector em termos de recursos, e ao facto dessas exigências não serem articuladas numa mesma perspectiva com as oportunidades que podem ser abertas.

A relação privilegiada com a marinha moçambicana e com o Instituto Nacional do Mar e Fronteiras (IMAF), que funciona como órgão executivo e de coordenação técnica do Estado em todas as questões relacionadas com o mar, o projecto procurará desenvolver uma abordagem de segurança marítima que, além de questões clássicas como aquelas que envolvem a definição das águas nacionais e zona económica exclusiva, e as relações com países vizinhos derivadas destas matérias e do acesso destes ao mar, mas também procurará analisar ameaças tradicionais tornadas hoje frequentes, como a pirataria e a imigração ilegal, ambas com tendência recente a agudizar-se.

Finalmente, há que ter em conta que o Canal de Moçambique é uma das rotas marítimas mais utilizadas em todo o mundo. Por ele passa 30% do petróleo e exportado pelo Golfo

Pérsico para a Europa e as Américas. Consequentemente, o número de petroleiros que seguem esta rota, que na última década era entre os 30 e os 50 mensais, atinge já os perto de 100. Consequentemente, pelas águas territoriais e contíguas de Moçambique passam regularmente centenas de navios. Os riscos ambientais associados a este tráfico são enormes, incluindo derrame de óleos e a poluição causada por lavagem de tanques ou despejos em alto mar, (CESAB, 2011).

Apesar disso, a deterioração da segurança marítima, em especial, necessita de um esforço combinado, integrado e completo por parte de todos países da SADC que fazem fronteira com Moçambique. Isto reflecte-se nas Resoluções 2018 e 2039⁴⁸ do Conselho de Segurança das Nações Unidas, advogando ambas a estreita colaboração entre a CEEAC, a CEDEAO, a CGG e a OMAOC, com objectivo de garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional e internacional, abarcando a segurança e controlo da navegação, a preservação e protecção dos recursos naturais, do património cultural subaquático e do meio marinho, a prevenção e combate à poluição, o assinalamento marítimo, as ajudas e avisos à navegação, a fiscalização das actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos, a salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo, a protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral, a protecção da saúde pública, a prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria, a prevenção e repressão da imigração clandestina e a segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais.

2.2 O Poder Marítimo e a Crescente Importância do Mar

O mar é, sem dúvidas, um importante meio de transporte e de recursos naturais que, por conseguinte, pode influir de modo significativo para um país no aspecto económico e de projecção de poder.

Para Mahan (1989)⁴⁹, a Estratégia Naval é um atributo do poder marítimo sendo, pois, elaborada pelo poder político considerando as diversas dimensões dos recursos advindos

⁴⁸ Aprovadas a 31 de Outubro de 2011 e 29 de Fevereiro de 2012 respectivamente

⁴⁹ Mahan, A. T (1989). **The Influence of Sea Power upon History: 1660 – 1793.**

do mar associados aos anseios da sociedade. O poder naval por si só não determina a estratégia naval, mas esta é desenvolvida por meio da política marítima de Estado, e o poder naval apenas consolida as decisões elaboradas no âmbito político.

A questão do poder como um dos elementos para a análise das relações entre Estados e a ordem internacional tem sido uma preocupação central na reflexão sobre relações internacionais, principalmente para aqueles Estados que tem poder. Segundo Mario Stoppino⁵⁰, “em seu significado mais geral, a palavra Poder designa a capacidade ou a possibilidade de agir, de produzir efeitos”. Raymond Aron afirmou que “poucos conceitos são empregues de modo habitual, sendo equívocos, como os de *poder* ou *potência*. No sentido mais geral, poder ou potência e a capacidade de fazer, produzir ou destruir”⁵¹.

O autor distingue entre o poder (*pouvoir*) exercido dentro das unidades políticas e a potência (*puissance*) externa destas últimas. “No campo das relações internacionais, ‘poder’ é a capacidade que tem uma unidade política de impôr sua vontade as demais”⁵². Aron aduz que essa é uma definição que sugere distinções: entre potência defensiva (a capacidade de uma unidade política de resistir a vontade de outra) e potência ofensiva (a capacidade de uma unidade política de impôr a outra a sua vontade).

O poder marítimo é um conceito mais amplo, e perpassa todas as actividades relacionadas ao uso dos mares e oceanos, não somente militares. O conceito de poder marítimo, compreendendo as abordagens dos teóricos da guerra naval dentre os quais destacamos Alfred T. Mahan (1840 – 1914) e Julian S. Cobertt (1852 – 1922). No entanto, nos parece conveniente, primeiro, perceber como se deu a formulação do conceito, de sua amplitude e seus desdobramentos ao longo do tempo, e para tal recorreremos a Reinhart Koselleck que em sua obra “Uma História dos conceitos” teoriza sobre como se formula e se desenvolve um conceito, conforme sublinha:

⁵⁰ Stoppino, M (1992). **Poder**. In: BOBBIO, Norberto et al. *Dicionario de Politica*. 4. ed. Brasilia: Edunb.

⁵¹ Aron, R (1979). **Paz e Guerra entre as Nações**. Brasilia: Editora da UNB.

⁵² Idem, p.79.

“(…) Naturalmente não é toda palavra existente em nosso léxico que pode se transformar num conceito e que, portanto pode ter uma história. (...) É preciso estabelecer a distinção entre conceito e palavra, ainda que não me atenha à divisão dos linguistas. De forma evidentemente ampliada, podemos admitir que cada palavra remete-nos a um sentido, que por sua vez indica um conteúdo. No entanto, nem todos os sentidos atribuídos às palavras eu consideraria relevante do ponto de vista da escrita de uma história dos conceitos. Quando do planeamento para a realização da pesquisa empírica visando a produção do “dicionário dos conceitos”, foram criteriosamente seleccionadas palavras cujos sentidos interessavam: a saber, conceitos para cuja formulação seria necessário certo nível de teorização e cujo entendimento é também reflexivo, ou seja, palavras que sugerem associações imediatas e essas associações pressupõe um mínimo de sentido comum, uma pré-aceitação de que se trata de palavras importantes e significativas. (...) e assim indicar a partir de quando um conceito tornou-se fruto de uma teorização e quanto tempo levou para que isso acontecesse” (Koselleck, 1992).

Assim, parece-nos relevante compreender como a concepção do que seria o poder marítimo e sua vertente militar - o Poder Naval - na visão de Mahan⁵³ e Cobertt⁵⁴ e de que maneira este conceito influenciou na formulação das políticas navais das nações para o uso do mar a partir do fim do século XIX e século XX.

Cobertt, trabalhando inicialmente com Alfred Mahan, dois pontos devem ser destacados em suas obras: o comando do mar adquirido e sustentado pela supremacia naval e o Poder Marítimo, de fundamento geopolítico. Para Mahan, a capacidade de uma nação em utilizar o mar deveria ser protegida por uma grande força naval, componente militar do poder marítimo. Esta protecção e controlo das linhas marítimas seriam exercidos através do comando do mar. Ele considerava o mar indivisível e, conseqüentemente, também o comando do mar. O domínio do mar teria que ser absoluto e, para tal, era indispensável um poder naval superior, ou seja, o comando do mar significava controlar e proteger as comunicações marítimas.

Deste modo, o conceito central da teoria de Mahan consistia no poder marítimo, que para ele seria o conjunto de todas e quaisquer actividades relacionadas ao uso do mar e que garantam a total disponibilidade de utilização do mar e de seus diversos recursos por

⁵³ Ele foi um dos defensores da projecção marítima dos EUA, nos moldes do que, historicamente, ocorrera com a Inglaterra. Estabelecendo pontos de apoio em rotas essenciais ao comércio, bem como a abertura de um canal entre os dois oceanos (Atlântico e o Pacífico).

⁵⁴ Ele foi o primeiro autor naval que buscava a integração da teoria clausewitziana da guerra ao estudo dos conflitos navais.

meio das rotas comerciais, ou seja, o comércio deveria ser protegido a todo custo pela porção militar do poder marítimo ou então negar o seu uso no caso de um inimigo de guerra. Este pensamento seria explicitado em um de seus artigos para as revistas da época, buscando fundamentar a importância do aspecto econômico e comercial do poder marítimo para uma nação. Assim Mahan assinalou em 1890:

“Se as Marinhas (de guerra), como todos concordam, existem para proteger o comércio, segue-se, inevitavelmente, que na guerra elas devem ter por objectivo privar o inimigo desse grande recurso, e não é fácil conceber um emprego militar para elas, por mais amplo que seja, que possa se comparar à protecção e a destruição das trocas comerciais. (...) a interdição do comércio compele a paz (...) o controlo do comércio marítimo mediante o domínio do mar é a função primordial das marinhas” (Paret, 2001).

A crescente importância do mar permite então que ocorra uma valorização ainda maior dos factores condicionantes, que fundamentam a capacidade para o uso do mar de uma nação e este conjunto instrumental se constitui da integração das manifestações de mobilização de uma nação, que permitam a utilização do mar - e de outras vias navegáveis – para a consecução dos objectivos de um país e que abrange todos os recursos (humanos, materiais e organizacionais) é denominado Poder Marítimo⁵⁵, o elemento constitutivo do poder marítimo que está articulado ao poder militar que actua no mar e em outras vias navegáveis que se chama Poder Naval⁵⁶.

Percebe-se que à medida que ocorre essa valorização cada vez maior do mar, de seus recursos e a intensificação do comércio internacional pela via marítima, há uma ligação da importância do mar à necessidade de protecção desse “uso do mar”, e isso parece coadunar para a validade teórica do que Mahan chamou de *Sea Power* (Poder Marítimo), sendo este, um instrumento importante para a projecção e expansão da influência de uma nação no mundo (Paret, 2001).

⁵⁵ Seria a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de acção política e militar, quer como factor de desenvolvimento econômico e social.

⁵⁶ Seria o componente militar do Poder Marítimo, capaz de actuar no mar e nas águas interiores, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objectivos nacionais.

2.3 Os Componentes do Poder Marítimo de um Determinado Estado

O poder naval é a expressão militar do poder marítimo, e se refere a todos os recursos utilizados e actividades realizadas pela Marinha, incluindo a administração em terra. Os mesmos recursos não se restringem somente à expressão da guerra naval, mas abrangem também aspectos relacionados à cooperação técnica, intercâmbio entre oficiais de outras Marinhas, exercícios navais isolados ou em conjunto com outras nações e acordos internacionais de boa ordem no mar e liberdade de navegação (Speller, 2008)⁵⁷.

Segundo Pesce, (2006)⁵⁸, os componentes do poder marítimo são: (i) o *poder naval*, constituído pelas forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais, a estrutura logística, administrativa e de comando e controlo e forças e meios de apoio não orgânicos da Marinha de Guerra (especialmente os meios aéreos), submetidos a algum tipo de orientação, comando e controlo naval; (ii) a *infra-estrutura marítima e hidroviária* relacionada aos portos, terminais, indústria de processamento de pescado e embarcações, instalações de apoio, controlo, estaleiros de construção e reparação; a (iii) *indústria de materiais de defesa* de aprestamento naval; (iv) os *meios de pesquisa* e estudo e desenvolvimento tecnológico para o uso do mar, rio, lago e de seus recursos; (v) os *meios de exploração e exploração* dos recursos do mar, seu leito e subsolo; (vi) o *peçoal* destinado à formação e ao treinamento do pessoal nas actividades relacionadas com o mar, rio, lago e subsolo.

O poder marítimo de um país corresponde aos elementos do seu poder nacional, que contribuem para a realização dos seus interesses marítimos. O mesmo tem também sido definido como a integração das manifestações do poder nacional que têm o mar como meio de actuação. Mahan (2004), ao desenvolver a teoria do poder advindo do mar, salientou que alguns elementos geográficos e sociais são necessários para o desenvolvimento do poder marítimo de um determinado Estado, e tendo destacado o posicionamento, bem como a extensão territorial junto ao litoral; formação física que facilite o acesso ao mar e tamanho da população.

⁵⁷ Speller, I. (2008) “Naval warfare”. In: Jordan, D. et all. *Understanding modern warfare*. Cambridge.

⁵⁸ Pesce, Ítalo. (2006) “A Marinha do Brasil e a Ordem Marítima Mundial do século XXI”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro.

Moçambique, pela sua localização geográfica e características físicas, configura-se como um país de projecção marítima, sendo que sua formação social estruturou-se a partir do oceano desde o período colonial. Ainda hoje, a maior concentração populacional moçambicana e econômica encontra-se próxima ao litoral. Entretanto, a disponibilidade de um amplo espaço integrado ao eixo litorâneo.

Apesar de ocupar posição proeminente e ter seu núcleo geo-histórico assentado em torno do Oceano Índico, Moçambique não se constituiu em um Estado Marítimo, nem sequer desenvolveu uma política sistemática para integrar o oceano na política nacional moçambicana, pelo menos até a década de 1970. Uma das razões foi a disposição de um imenso espaço marítimo aberto à colonização de tal forma que as políticas nacionais não incluíram o mar como elemento primordial ao desenvolvimento da nação. Em consequência disso, não se atribuiu uma importância relevante ao desenvolvimento do poder naval, o que fez com que o Moçambicano se subordinasse às políticas navais das grandes potências.

Alguns acontecimentos específicos, como o fechamento do Canal de Suez e a consequente valorização da Rota do Cabo e o processo de descolonização de Angola e Moçambique nos anos de 1970, contribuíram para valorização da maritimidade brasileira em política externa, uma vez que o Brasil apoiou o fim da colonização portuguesa na África (Saraiva; Gala, 2001)⁵⁹.

A regulamentação moçambicana prevê⁶⁰, no artigo 3 do nº 2 sobre a formulação da política marítima referida no nº 1 deste artigo, cabe ao Estado moçambicano adoptar planos e normas para:

- a) o exercício da soberania do Estado sobre as águas da sua jurisdição marítima, fluvial e lacustre em conformidade com a lei vigente e outras disposições internacionais; (...); b) A adopção de medidas necessárias à aplicação e execução de todas as convenções internacionais marítimas de que Moçambique faz parte; (...); c) A administração do tráfego

⁵⁹ Saraiva, J. F. Sombra; Gala, Irene Vida. (2001) **O Brasil e a África no Atlântico Sul: uma visão de paz e cooperação na história da construção da cooperação africano-brasileira no Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Editora da Universidade Cândido Mendes.

⁶⁰ **Política Marítima**, Aprovada pela Assembleia da República de Moçambique, ao 06 de Dezembro de 1995.

marítimo nacional e internacional nas águas sob jurisdição da República de Moçambique.

O poder naval, visa a defesa dos interesses marítimos de um Estado, e a interferência com os dos seus antagonistas em caso de conflito, deve em primeiro lugar estar em correspondência com o seu grau de dependência relativamente ao mar (nos aspectos de segurança do território, transportes, recursos económicos, etc.) e, em última análise, com o poder naval dos seus mais prováveis antagonistas e suas possíveis intenções.

“O Poder Naval de um país diz respeito à sua capacidade em unidades navais de superfície, sub-superfície e aéreas orgânicas. Segundo o inglês Roskill, as componentes do Poder Naval são: o Elemento de Força (instrumento de guerra) do qual depende o grau de controlo do mar de que um país é capaz; o Elemento de Segurança, constituído pelas bases e pontos de apoio navais; e o Elemento de Transporte, das Marinhas de Guerra, complementadas pelas Marinhas civis”. (Carvalho⁶¹, 1982).

A presença naval preventiva tem propósitos de apoio e de dissuasão. A mesma obriga um antagonista que pretenda entretanto intervir na área a correr o risco de provocar uma escalada de violência indesejável, bastando para a sua implementação meios diminutos, muitas vezes meramente simbólicos, que pode ser exercida pelas superpotências sobre os respectivos submarinos nucleares, lança mísseis balísticos, constitui um exemplo frisante da importância da actividade de vigilância marítima e de seguimento em tempo de paz.

Segundo artigo 11⁶² dos Direitos soberanos na zona económica exclusiva no nº 1 e 2 respectivamente refere que:

“ Na zona económica exclusiva o Estado tem direitos soberanos para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos ou não vivos das águas subjacentes ao leito do mar, do leito do mar e subsolo, bem como no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, para produção de energia a partir da água, corrente e dos ventos.” (...) A jurisdição do Estado sobre a zona económica exclusiva será exercida nos termos da presente lei, no que se refere a:

- a) Estabelecimento e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;

⁶¹ Carvalho, Virgílio: Conferência proferida ao Curso de Defesa Nacional, no Instituto da Defesa Nacional, em 20 de Dezembro de 1982, subordinada ao tema «A Estratégia Militar e o Poder Marítimo».

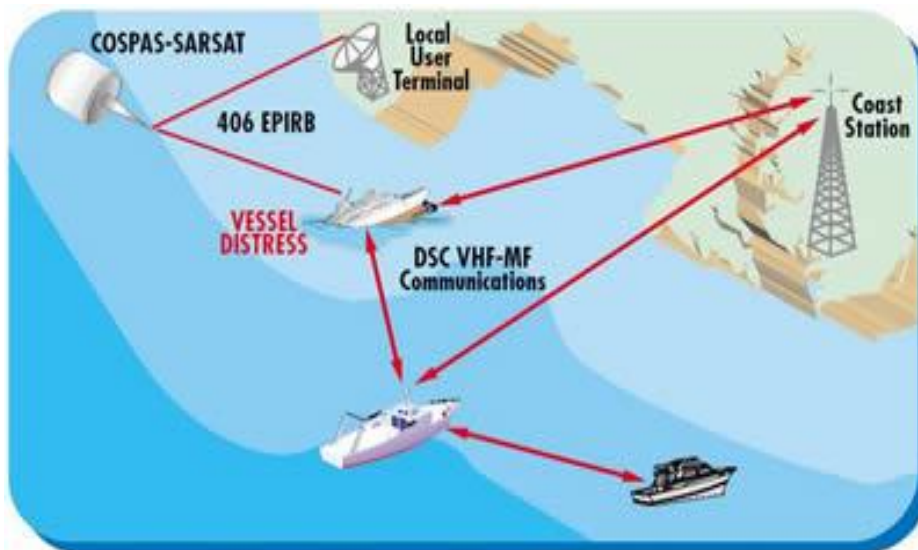
⁶² **Política Marítima**, Aprovada pela Assembleia da República de Moçambique, ao 06 de Dezembro de 1995.

- b) Investigação científica marítima;
- c) Protecção e preservação do meio ambiente marinho

No artigo 14 do nº1)⁶³ “A delimitação da plataforma continental entre a República de Moçambique e países com costas adjacentes ou situados do lado oposto à sua, será feita por acordo, nos termos do direito internacional”, com objectivo de enveredar por uma política “acções”, a que poderia chamar-se política de plataformas em que escoltadores oceânicos e navios de limitada sofisticação e guarnição, apropriados para a vigilância e fiscalização da ZEE, com meios que permite “imunizar” os navios contra a escalada tecnológica, por vezes no estado obsoletos ainda na carreira de construção.

Por tudo isto que foi referido, observa-se que o ambiente marítimo tem especificidades e características próprias no que concerne à sua defesa, implicando a necessidade de se proceder ao desenvolvimento de um conjunto de acções que permitam que se atinja a segurança total na sua perspectiva mais ampla - e para as quais estão interligadas - e se sobrepõe de forma harmoniosa as questões associadas⁶⁴ com a segurança (safety) e a protecção (security).

Figura 4- 2.3: Esquema de Sistema Global de Socorro e Segurança Marítimo



Fonte: www.imo.org/ouwork/safety

⁶³ Ibid Artigo 14 sobre Delimitação de fronteiras na plataforma continental.

⁶⁴ Conjunto de singularidades sobre a segurança no mar permite desde logo verificar que serão muito diversas as entidades que contribuem para a segurança no mar, (Cajarabille, 2011p.6).

A perspectiva *safety*⁶⁵ traduz a “segurança” e diz respeito, fundamentalmente, à prevenção de acidentes no mar e acções subsequentes em caso de acidentes. Esta vertente reporta-se, essencialmente, a questões como a segurança na navegação, a certificação e inspecção de embarcações, a protecção do meio marinho e salvamento. Deste modo, observa-se que este tipo de segurança está direccionado primordialmente para os riscos que derivam da segurança marítima.

A perspectiva *security*⁶⁶ representa a condição de “protecção”. Neste propósito significa que cuida da protecção contra as ameaças conscientes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às actividades marítimas. Envolve instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos, isto é, um sistema global internacional que usa tecnologia terrestre, satélite e sistemas rádio instalados a bordo dos navios, para estabelecer contacto marítimo de socorro, urgência e segurança, de âmbito global, automático, baseado primariamente para comunicações navio-terra.

Consequentemente, o conceito de segurança marítima, permita responder melhor à articulação entre a segurança marítima no sentido estrito e as questões civis normalmente inscritas naquilo a que poderíamos chamar de segurança das rotas comerciais, os fluxos mineiro-energéticos, a administração portuária, saúde, alfândegas, migração ilegal, ambiente e impacto de eventos climáticos extremos, pescas e pesca ilegal, turismo, demarcação de mares territoriais e zonas económicas exclusivas (ZEEs), exploração de recursos em off-shore (gás, petróleo, diamantes, minérios, pérolas, arqueologia marinha, etc), sal, energia eólica ou das ondas, salvação marítima, despejo de resíduos perigosos, lavagem de tanques em alto mar, derrame de óleos, etc.

⁶⁵ Exploração ilegal dos recursos marinhos, poluição do mar, ameaças naturais, furto de materiais de fundo ou de património cultural subaquático, entre outros.

⁶⁶ Traficâncias, imigração clandestina, pirataria, terrorismo, proliferação e outras actividades criminosas com base em Estados falhados e outros (troca de registos, protecção portuária, mudança de pavilhão e pontos focais).

2.4 A Segurança Como Priorização de Medidas Preventivas

Para Silva Ribeiro (2009) ela é confinada aos interesses que protege, por isso, pode ser classificada segundo o campo de actuação e tem por fim os interesses nacionais onde envolve uma série de campos de actuação, sendo proporcionalmente afectada pelo número de ameaças que podem comprometer esses interesses. Tiago Pitta e Cunha (2010)⁶⁷ aponta que “quando falamos em «segurança» no contexto do mar devemos ressaltar que existem várias dimensões implicadas. A segurança face às ameaças de acções criminosas contra a segurança das pessoas e bens e a segurança ambiental e da navegação face a acidentes de origem humana ou decorrentes de catástrofes naturais”.

A questão de segurança em qualquer sector de actividade constitui uma preocupação de tal forma dominante que passou a fazer sentido falar da necessidade de criar uma cultura da segurança nas empresas e desenvolver um forte sentido de auto-protecção. Assim, e quanto ao objecto, segurança marítima abrange a «segurança do transporte marítimo» - em que o enfoque se traduz no «navio» e na sua movimentação - e a «segurança portuária» - que respeita, essencialmente, às áreas sob jurisdição portuária, abrangendo os diversos terminais, a área terrestre adjacente e a área molhada.

“A palavra segurança tem a sua origem na palavra latina “*securus*”, agregação de “*se*”, significando desprovido de ou sem, e “*curus*”, com o significado de cuidado. A conotação inicial da palavra era pois, a de “sem preocupação”, “estar com tudo garantido”, “não precisar de cuidar” ou “ocupar-se de si mesmo”⁶⁸

Para uma melhor precisão destas dimensões da segurança marítima, é vantajoso considerar as designações em língua inglesa, que as separa em *maritime security*⁶⁹ e

⁶⁷ Cunha, T. P. (2010). **A Dimensão Marítima da Segurança**. I Congresso Nacional de Segurança e Defesa (p. 473). Loures: Diário de Bordo.

⁶⁸ De Carvalho, Victor Alexandre: **O Papel Da Autoridade Marítima Portuária Na Garantia Da Segurança Da Carga, Nos Navios E No Espaço Portuário**: IMPA Instituto Marítimo Portuário de Angola. Disponível em <http://docplayer.com.br/1199429-O-papel-da-autoridade-maritima-portuaria-na-garantia-da-seguranca-da-carga-nos-navios-e-no-espaco-portuario.html>, Acessado em 11 de Março de 2016.

⁶⁹ A actividade *maritime security* é geralmente traduzida para português por protecção marítima, envolve acções de prevenção, detecção e combate contra pirataria, assaltos à mão armada contra navios, terrorismo marítimo, actos dolosos de poluição marítima; actividades criminosas de depredação de recursos do mar e combate aos tráficos ilícitos, imigração clandestina e crimes ambientais.

maritime safety⁷⁰, que agregam um conjunto de operações, tarefas e preocupações diferenciadas.

A análise deste processo não pode pois, limitar-se a descrever os obstáculos e avanços na construção de uma segurança marítima colectiva, tem antes de adoptar uma perspectiva crítica e multidisciplinar. Esta problemática possui diversas vertentes das quais salientam, a segurança individual e colectiva dos indivíduos, a segurança dos bens materiais – instalações, equipamentos e as questões - relacionadas com a preservação do meio ambiente.

A cultura de segurança passa por formar, informar, treinar e criar uma forte sensibilização para todas as questões relacionadas com esta problemática, tarefas em que as instituições de formação assumem um papel de relevo, com o objectivo de garantir a segurança das pessoas e bens que as embarcações transportam, bem como prevenir a poluição ambiental. No entanto, compete às autoridades e organizações marítimas nacionais e internacionais, entre outras, definir, aprovar, fiscalizar e fazer cumprir as normas e as disposições legais relativas à construção e operação de embarcações.

Em termos conceptuais, é importante salientar que a terminologia usada para definir “segurança” (das instalações portuárias e dos navios) – na acepção do termo em língua inglesa *security* – em tudo o que se relacione com matérias atinentes à Segurança Interna em âmbito marítimo - deverá respeitar a que é utilizada contra ameaças terroristas internacionais, designadamente no respeitante à segurança de pessoas e tripulações, navios, instalações portuárias e cargas, bem como as chamadas novas ameaças, tais como a criminalidade transnacional, a imigração ilegal, o contrabando e o tráfico de drogas. Saliente-se que o aspecto focal do fenómeno tem a ver com a criminalidade e não com o meio no qual se desenvolve.

⁷⁰ A maritime safety compreende entre outros aspectos a segurança da navegação (safety of navigation), a busca e salvamento no âmbito da Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, que outorga aos estados ratificantes a responsabilidade pela operação de um sistema de busca e salvamento, na respectiva área de responsabilidade – esta dimensão é geralmente expressa em português pela expressão Segurança Marítima.

Os aspectos relativos à preservação, fiscalização e imposição da “safety” e da “security”, quando aplicados às zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e às zonas costeiras adjacentes, abrangendo obviamente os portos, são tão distintos, abrangendo entre outras questões económicas, fiscais, aduaneiras e laborais, que não podem nem devem ser responsabilidade de uma única organização, nem esse modelo exclusivo existe em qualquer país do mundo, por exemplo, actividade de transporte de petróleo no mar impõe riscos ao meio ambiente marinho, portanto é imprescindível que toda esta actividade esteja cercada de extremo cuidado, com priorização de medidas preventivas que abranjam todos os riscos de derrame de óleo no mar.

Portanto, diante do incremento do cenário exploratório nacional, para que a qualidade ambiental seja respeitada, é importante que a legislação fomente a prevenção, bem como que a fiscalização de sua aplicação seja eficaz. É preciso que o marco regulatório para exploração do petróleo e gás na área do pré-sal contribua para promoção, de forma segura e sustentável, do controlo dessas actividades e dos riscos ambientais que impõe aos espaços marítimos.

Neste sentido a Agenda 21 elaborada em 1992 na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento em seu capítulo versa sobre a protecção dos oceanos de todos os tipos de mares, incluindo zonas costeiras e também da protecção, do uso racional e do desenvolvimento de seus recursos vivos estabelecendo que:

“O ambiente marinho incluindo os oceanos e todos os mares e áreas costeiras adjacentes, forma um conjunto integrado que constitui um componente essencial do sistema de suporte da vida e um recurso essencial para o desenvolvimento sustentável”⁷¹.

Um aumento na actividade de pirataria também é suscetível de aumentar os prémios de seguro⁷² (Bowden, 2010). Pois, sabe-se que o grande objectivo de actuação dos piratas do mar, é usar o método de sequestros, para intimidar as grandes companhias pesqueiras,

⁷¹ **AGENDA 21 Global**. Disponível em http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/agenda_21_global.pdf. Acessado em 28 de Janeiro de 2016

⁷² O seguro risco de guerra - inclui danos causados por mar alteroso, colisão, naufrágio, fogo ou pirataria de um navio em trânsito no Golfo de Áden, o custo dos prémios passou de 500 USD por navio e por viagem para até 150.000 USD pelo Lloyds Market Association (LMA) Joint War Comitee em maio de 2008.

cargas, exploração de petróleo e gás de forma deixar explorar, navegar e pescar nas suas águas, podendo dessa forma recuperar a rentabilidade da pesca, navegação e exploração de hidrocarbonetos a partir de cobranças “ilícitas” que forem acordadas, paralelas ao governo.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM, elaborada em *Montego Bay*, na Jamaica, em 1982, veio definir que o mar é um repositório de bens que interessam à humanidade como um todo e estabelece normas para sua utilização sustentada.

A Convenção atribui aos países costeiros direitos de soberania sobre uma zona até às 12 milhas a partir da linha de costa, o mar territorial, e possibilidade de fiscalizar, na zona contígua, que se pode estender até às 24 milhas. Atribui ainda a possibilidade de controlar as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, e reprimi-las no seu território ou no seu mar territorial. A Convenção define ainda a zona económica exclusiva e estabelece a forma de delimitação da plataforma continental e define os direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

A soberania plena no mar territorial é cerceada pelo facto da Convenção permitir o “direito de passagem inofensiva pelo mar territorial” a todos os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, e definindo os deveres do Estado Costeiro, que não pode impor a navios estrangeiros obrigações que tenham na prática o efeito de negar ou dificultar o direito de passagem inofensiva, ou fazer discriminação de direito ou de facto contra navios de determinado Estado ou contra navios que transportem cargas provenientes de determinado Estado ou a ele destinadas.

2.5 Dimensões da Segurança no Mar: Quadros de Elementares Segurança

A segurança é um bem inestimável para qualquer Estado, mas requer atenção permanente para que sejam tomadas medidas que evitem a sua degradação. Tendo em conta que mais de 90% do comércio mundial depende da regularidade da circulação marítima, podemos imaginar o que sucederia em situações de insegurança relativamente generalizada. A

visão “tradicional” vem sendo severamente contestada, surgindo novas abordagens e sendo a segurança reconceptualizada em todas as suas componentes e dimensões cruciais, do objecto e da referência à abrangência e aos instrumentos de segurança.

As Forças Armadas, influenciadas por valores, sensações e perspectivas societárias, são instituições e instrumentos do Estado. [...] Essa condição de criaturas políticas faz com que a existência, o preparo e o emprego das Forças Armadas dependam fundamentalmente da vontade da sociedade manifestada através dos seus canais de influência política e da decisão do Estado de as usarem como instrumento para se defender e dar segurança à sociedade, para sobreviver e se impor, mesmo em condições adversas; dependam enfim da existência de claros objectivos políticos, sem os quais não é possível legitimar o uso da força (Flores, 1992)⁷³.

A Segurança no Mar, enfrentada numa perspectiva global, implica a sua permanente consideração no contexto da concepção e construção do navio; na provisão do equipamento necessário para a sua normal operação; na qualificação do pessoal envolvido; no desenvolvimento de procedimentos de rotina e de emergências no mar e nos locais de carga e descarga. No quadro de segurança é possível destiguir dois tipos “segurança interna e segurança externa, igualmente com franjas de sobreposição, mas com um vasto campo onde a segurança interna e externa não se confundem”⁷⁴.

No quadro da segurança interna inserem-se os objectivos de autoridade do Estado no mar. No quadro da segurança externa enquadram-se os objectivos de defesa militar e de apoio à cooperação externa. Nas zonas de sobreposição, não sendo possível distinguir a natureza das funções, haverá uma mescla de objectivos, cuja gestão condiciona a organização a montar, de modo a que o país exerça os seus direitos de soberania e jurisdição com eficiência e eficácia.

A segurança externa tem também características próprias no mar, a iniciar pelo espaço de manobra correspondente a dois terços do mundo onde se pode transitar sem problemas, sem ferir a soberania de qualquer país. A projecção de força a longa distância das bases e

⁷³ Flores, Mário C. (1992) **Bases para uma Política Militar**. Campinas: Ed. Unicamp.p.30

⁷⁴ Segundo Cajarabile, citado pelo Matias, Nuno Vieira at all, (2008): O Mar o Pensamento Estrategico Nacional. Livro de Instituto de Defesa Nacional. Coloquio de 25-26 Novembro

do protocolo do controlo do mar, em zonas limitadas e por tempo determinado, são os termos principais da equação.

No entanto, em tempo de paz, sobressai a diplomacia naval como instrumento da política externa, mas sem utilização efectiva da força. “As estratégias devem ser desenhadas para promover o desenvolvimento sinérgico do maior número possível de sectores e de empresas, ou mesmo do próprio *cluster*⁷⁵ como um todo”⁷⁶. A presença, o apoio, a exibição, o auxílio humanitário, a projecção de prestígio, o envolvimento multinacional, são acções típicas da diplomacia naval.

No plano conceptual consideram-se instrumentos de força com acção no mar, os meios coercivos ao dispor do país, quer sejam das forças armadas, quer das forças de defesa e segurança. No âmbito das forças armadas, para além da Marinha, releva a importante função também da Força Aérea, decisiva nalguns casos.

2.5.1 Os instrumentos de Segurança do Espaço Marítimo

O equipamento obriga à recepção, por parte dos navios, a informação de segurança marítima, a qual poderá prevenir a ocorrência de situações de emergência, requerendo ainda a existência de EPIRB's (Emergency Position Indicating Radio Beacons), as quais flutuam livremente no caso do afundamento de um navio, alertando as autoridades de busca e salvamento da identificação e posição do navio perigoso.

Os instrumentos de força e medidas para protecção a navegação são:

a) Meios Aéreo:

- Concerne aos Maritime Patrol Aircraft (MPA)⁷⁷, único meio aéreo de asa fixa empregue na área, têm capacidade para:

- ✓ efectuar a vigilância marítima de uma vasta área, fornecendo informações no sentido de detectar, acompanhar e identificar os possíveis piratas;

⁷⁵ Proveniente do inglês significa conjunto de actores – empresas, centros de investigação, entidades de interface, etc. – cuja actividade se organiza em torno de um conjunto de sectores com fortes relações económicas e tecnológicas e que, pela interacção dos seus membros, gera um potencial.

⁷⁶ Matias, Nuno Vieira et al, (2008): O Mar o Pensamento Estrategico Nacional. Livro de Instituto de Defesa Nacional. Coloquio de 25-26 Novembro

⁷⁷ NATO - AJP-3.1: Allied joint maritime operations. Brussels: 2004

- ✓ fornecer informações às unidades de superfície e a outros meios aéreos para se dirigirem para as imediações dos Contacts of Interest (COI);
- ✓ a Recognized Maritime Picture (RMP) e na Common Operating Picture (COP) através da utilização do radar, AIS, Tactical Data Links (TDL) e Electronic Support Measures (ESM); e
- ✓ fornecer o panorama de superfície (visualmente ou através de sensores EO/IR);

b) Meios terrestre:

● Este facto deve-se, principalmente, pela área de operações, marítima e pelo tipo de acções que foram delineadas para fazer face a este tipo de actuações. Geralmente é feita a partir de cooperação entre os países no âmbito de uma operação conjunta entre a União Europeia e a UA.

c) Meios de operações especiais:

● No âmbito do combate à Pirataria Marítima as Forças de Operações Especiais podem ser empregues na execução de missões de reconhecimento especial em território hostil, em complemento de outros processos de recolha de informação para executar acções directas, ou seja, acções ofensivas contra alvos fixos e móveis para destruição de material e equipamentos⁷⁸.

Numa sistematização herdada da Convenção de Genebra de 1958, a pirataria é abordada pela Convenção de Montego Bay num conjunto de regulamentos⁷⁹ inseridas na Parte VII, dedicada ao Alto Mar, em que é apresentada como uma limitação às liberdades do alto mar em nome do princípio da Segurança.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM) define, no artigo 101⁸⁰, o crime de pirataria. A definição contém três elementos principais: (i) acto ilícito de violência, detenção ou depredação dirigido contra um navio ou aeronave; (ii)

⁷⁸ Embarcações, antenas de comunicação, entre outros

⁷⁹ Artigos 100º a 107º

⁸⁰ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Jamaica, 10 dez. 1982. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: Agosto 2013.

finalidade privada do acto ilícito; e (iii) a ocorrência da acção no alto mar ou em área fora da jurisdição de qualquer Estado.

As Marinhas têm muitas capacidades para oferecer, desde submarinos e satélites, dos conhecimentos aos sistemas de rede e dados. As forças navais podem disponibilizar um apoio valioso para as agências civis, internacionais e nacionais, e, quando apropriado, conduzir operações, de rotina ou de contingência, no âmbito da segurança marítima.

A segurança na região da baía de Pemba causa crescente preocupação internacional e os actores regionais têm procurado resolver questões relacionadas com níveis e padrão de segurança, pois, a recente descoberta de importantes reservas de gás natural na bacia do Rovuma colocou Moçambique no mapa da indústria mundial de hidrocarbonetos e abriu as portas à implantação do maior projecto de investimento directo estrangeiro jamais realizado no país. A preocupação que continua presente, é de se assegurar através de dados empíricos, que as reservas disponíveis dão para alimentar uma produção intensiva na ordem de um bilião de pés cúbicos por dia, durante pelo menos 20 anos, conforme o desenho da Anadarko Petroleum Corporation, proponente do empreendimento.

Hoje estamos ingressando em um século em que as nações se apropriarão do mar, a baía de Pemba uma vasta e rica área com um alto potencial para a exploração sustentável de recursos muito valiosos como gás e petróleo, esse potencial é enorme e será ainda maior e mais sustentável se as decisões tomadas resultarem do raciocínio e da negociação entre tais países para o seu escoamento a nível da SADC e não só.

Moçambique está bem posicionada para desempenhar uma função no desenvolvimento de uma estratégia integrada e completa para a gestão do espaço marítimo, em parceria com outros países litorais assim como com países não litorais, devido a escassez de material “específico” de pirataria. Num futuro breve Moçambique irá explorar recursos hidrocarbonetos e o espaço marítimo é de importância primordial para o desenvolvimento socio-económico dos países da região. Este potencial de desenvolvimento está ameaçado

pelos crimes cometidos no espaço marítimo, incluindo a pirataria e os assaltos à mão armada cometidos no mar.

Figura 4. 2.4. 1: Escopo de trabalho das Instalações de terminal de gás na baía de Pemba



Fonte Anadarko – Moçambique Área 1, Lda. (2013)

A baía de Pemba, impõem a necessidade do Estado Moçambicano olhar com responsabilidade acrescida a sua vigilância: a primeira, o desaparecimento das fronteiras internas entre os Estados Membros; a segunda, o crescimento verificado nas últimas três décadas no nosso país, convertendo-se de uma baía de trânsito para a países da região, Europa, Asia, a um potencial consumidor de produtos ilícitos; e, por último, inserido na rota quase obrigatória dos fluxos provenientes dos continentes europeu, asiático.

No entanto, uma continuidade na vigilância, patrulhamento, controlo e actuação desta região, na qual a linha de separação do meio físico não é o separador da acção das forças empregues para fornecer segurança. A capacidade de operar na região costeira requer uma prontidão e capacidade de reacção compatível com as ameaças, sendo de evitar que alvos de oportunidade aproveitem as fronteiras geográficas e de responsabilidade de organizações diferentes, ou de países diferentes, para obterem sucesso nas suas actividades ilícitas.

No entanto, sabe-se que o seu um papel na segurança marítima, far-se-á nos esforços de contra-pirataria e terrorismo, em particular, para além das tradicionais acções militares de combate até às missões de apoio à política externa do Estado e da respectiva acção diplomática, com o objectivo de prover segurança, serviços essenciais e ajuda humanitária à população, a fim de contribuir para fortalecer o Estado e suas instituições, em coordenação com outros órgãos civis governamentais. O presidente Bush, para diminuir as resistências, atribuiu a esse tipo de tarefas importância semelhante às tarefas de combate, e o presidente Barack Obama legitimou politicamente essa tendência, ao afirmar que os militares devem ser usados, além das suas missões de combate, “para operações de estabilização e reconstrução de Estados..., a fim de prover a segurança comum que sustenta a estabilidade global” (Obama, 2007)⁸¹.

Essa visão é compartilhada, inclusive, por Mary Kaldor (2013)⁸², ao defender a necessidade das “operações de segurança humana”, ou seja, “aquelas que estabilizam a situação, a fim de gerar um espaço seguro que possibilite um processo político pacífico.” Ela considera que essas operações devam associar capacidades militares e civis e sejam capazes de garantir um espaço seguro ou minorar as crises provocadas pelos desastres naturais, “operando em nome de um sistema multilateral global”. Portanto, a expansão da diplomacia de defesa está associada, no nível estrutural, às demandas das sociedades, exigindo um papel multifuncional dos Estados e da própria sociedade internacional, da associação entre o desenvolvimento, a segurança e a defesa, da expansão do conceito de segurança, e da interdependência no âmbito internacional.

⁸¹ Obama, Barack (2007). *Renewing American Leadership*. **Foreign Affairs**. Disponível em: <http://www.foreignaffairs.com/articles/62636/barack-obama/renewing-american-leadership>. Acessado em: 23 de Maio de 2016.

⁸² Kaldor, M (2013). *Restructuring Global Security for the Twenty-First Century*. In: Stiglitz, J E. and Kaldor, M (Eds.) **The Quest for Security: Protection Without Protectionism**. New York, Columbia University Press.

CAPÍTULO III – Diplomacia e a Regionalização da Segurança

Este capítulo tratar-se-á descrever o papel não coercitivo desempenhado na política internacional pelas Forças Armadas, esse fenômeno, normalmente, apenas no âmbito da cooperação, como um instrumento de política externa e de segurança ou como simples relações de poder.

3.1 A Diplomacia e a Complexidade da Segurança do Estado

A diplomacia como prática social e como uma instituição da sociedade internacional tem tido um papel de destaque na Escola Inglesa, especialmente nos trabalhos dos escritores clássicos, tais como: Wight, Bull e Watson⁸³. Após a Guerra Fria, o conceito de sociedade internacional ganhou maior destaque como uma contribuição para aqueles que defendem uma virada “sociológica, histórica ou normativa nas Relações Internacionais” (Bellamy, 2005). A complexidade e a amplitude das funções diplomáticas foram constituindo uma estrutura estatal burocrática mais eficiente e eficaz.

O papel da diplomacia tem sido incrementado, tanto em amplitude quanto em profundidade, será analisada a possibilidade de existência das diplomacias paralelas (Hill, 2003; Watson, 1982), das quais a diplomacia de defesa é um importante exemplo. Essa possibilidade enfatiza a questão da necessidade de coordenação na tentativa de busca de coerência entre os diversos agentes estatais que participam do diálogo diplomático.

A regionalização da segurança ganhou projecção após o término da guerra fria nas análises acadêmicas que passaram a dar a devida importância à dinâmica regional. Percebeu-se a importância das organizações e grupos regionais e a discussão acerca da governança global foi intensificada, na qual o nível regional complementaria os processos globais, nacionais e subnacionais na constituição dessa governança em diversos níveis

⁸³ Os pluralistas defendem uma concepção fundamentada na pluralidade dos Estados com diferentes formas internas de organização na busca do Bem Comum. Já para os "solidaristas", existem padrões morais comuns que a sociedade internacional deve observar e, até mesmo, intervir, quando um Estado não os cumprirem. Além do mais, embora haja uma visão comum dos autores em relação à existência dessa sociedade, “há divergências quanto à sua constituição no passado, como ela é no presente e como deveria ser no futuro” (Bellamy, 2005, p.12).

(Herz, 2005). Além disso, a regionalização da segurança também foi uma resposta ao processo de globalização, uma forma de competição entre blocos e uma maneira de promoção dos interesses estatais dos países menores (Herz, 2005).

Em um contexto de comunidades políticas independentes com conflitos de interesses, o diálogo diplomático foi desenvolvendo a comunicação com uma linguagem e convenções específicas, e “a arte da persuasão, como uma alternativa ao emprego da força” (Watson, 1982). No entanto, a diplomacia nem sempre conseguiu resolver os conflitos de interesses, e o uso da força continuou a ser uma opção nas relações entre os Estados. Muitas vezes, porém, ela conseguiu moderar o emprego da força e, até mesmo, negociar convenções que limitassem o seu emprego e protegessem categorias de pessoas atingidas pelos conflitos armados.

Outra justificativa para a regionalização da segurança é de que “os problemas decorrentes da falência das estruturas dos Estados ganham dimensões regionais quando ultrapassam as fronteiras nacionais” (Herz, 2005). Surge, assim, o conceito de comunidades de segurança para tratarem dessa segurança regional.

Segundo Singh (2011) e Sachar (2003), a diplomacia militar tem sido, portanto, um dos constituintes essenciais da diplomacia internacional e uma metodologia efectiva para promover as relações bilaterais e regionais.

Dentro dessa perspectiva, pode-se elencar como principal objectivo da diplomacia militar a concretização dos objectivos políticos de segurança e defesa externa. Na actual conjuntura internacional, seja de âmbito global ou regional, ela cria relações cooperativas sustentáveis, construindo confiança e facilitando a prevenção de conflitos; introduzindo transparência nas relações de defesa e reforçando percepções de interesse comum; mudando a mentalidade fixa de parceiros; e incluindo cooperação em outras áreas (Muthanna, 2011).

3.2 Quadro De Relações Internacionais de Desenvolvimento no seio Comunidade

Como visto na secção anterior, a diplomacia se constitui pela reprodução no tempo e no espaço de determinadas práticas sociais que consubstanciam o inter-relacionamento entre comunidades políticas independentes, “que desejam continuar em contacto entre elas, embora mantendo suas distintas identidades”, (Sharp, 2003). Ela surge da necessidade de coexistência entre essas comunidades. Segundo Watson (1982), “a condição essencial da diplomacia é, portanto, a pluralidade” e, embora se concretize, principalmente, no campo bilateral, torna-se cada vez mais multilateral, na medida em que a interdependência se expande para um maior número de países e estes dialogam em mecanismos multilaterais.

Dentre vários modelos teóricos, buscaremos o modelo proposto por Adler e Barnett, de 1998, que recupera e actualiza o conceito de comunidades de segurança de Deutsch (1950) a partir de uma leitura construtivista. Sob a óptica construtivista, as relações internacionais reconhecem o “carácter social da política global” e a importância da “identidade dos Estados e suas fontes de interesse” (Adler; Barnett, 1998). Além disso, o construtivismo também aceita as “semelhanças culturais entre os Estados”, que podem gerar “identidades e normas que estão ligadas a uma paz estável” (Adler; Barnett, 1998).

Assim, acredita-se que essa teoria possa explicar melhor uma comunidade de segurança. Adler e Barnett passam a analisar os mecanismos impulsionadores da formação de comunidade de segurança. Consideram tanto elementos materiais e subjectivos, como as ameaças comuns, os benefícios económicos, a homogeneidade cultural, política, social ou ideológica, a distribuição de poder militar e as novas ideias sobre cooperação são questões a serem estudadas (Herz, 2005).

Para Herz, (2005), apresenta, os estágios no desenvolvimento das comunidades de segurança: O primeiro deles é o estágio inicial, no qual são identificados os mecanismos impulsionadores. O segundo estágio é o ascendente, no qual ocorre maior cooperação militar, diminuição das percepções de ameaças e uma transição cognitiva. O terceiro e último estágio é o maduro, no qual existe maior institucionalização, formas

supranacionais se constituem, alto nível de confiança se estabelece e observa-se baixa ou nenhuma probabilidade de conflito militar.

No que tange à jurisdição, além da territorialidade da aplicação penal dos Estados costeiros, cabe referenciar a universalidade do crime de pirataria, conferido pelo artigo 100 da CNUDM, ao estabelecer que todos os Estados têm a obrigação de cooperar na repressão a ela, considerando-a *crimen jure gentium*⁸⁴ (Nações..., 1982).

No quadro de relações internacionais, diplomacia e cooperação, Moçambique como membro empenhado da Commonwealth, UA, SADC, CPLP, entre outras organizações, deve utilizar a experiência adquirida ao longo da sua história ao cruzar-se com outras culturas.

A participação nas Nações Unidas na negociação da agenda internacional dos oceanos e do direito do mar, confere-lhe abertura a “alianças estratégicas e táticas” com outros países de vocação marítima, e o estabelecimento de parcerias multilaterais ou bilaterais. Primeiro internamente, devido a diferentes avaliações de prioridades e problemas de coesão interna abrangendo lutas entre diferentes facções; segundo externamente, por razões de rivalidades impedindo o reconhecimento de que, o problema só se resolve com a ajuda de vizinhos e por receio de que, a cooperação possa vir a abrir a porta a interferências nos assuntos internos ou revelar fraquezas que não querem deixar transparecer.

Segundo Coelho (2011):

“(…), a segurança marítima se tornou um empreendimento multidimensional que diz respeito, e envolve, militares e civis. Além disso, a perspectiva abrangente passa a incluir não apenas as ameaças mas também os interesses derivados de um mar que passa também a ser considerado como fonte de recursos nacionais, recursos esses que, sendo objecto da economia dos países (...).

⁸⁴ Artigo 100 – Dever de cooperar na repressão da pirataria.

Estas capacidades podem ser criadas com base em parcerias, regionais e na inclusão de mecanismos complementares entre a vertente da defesa e da segurança pública, (área que se encontra numa fase embrionária de desenvolvimento no seio comunidade e que importa reflectir) com vista a otimizar recursos e obter sinergias, a partir de estratégia do controlo do espaço marítimo: *i)* Dos recursos vivos e aplicação das normas internacionais para a protecção dos mesmos; da exploração dos recursos naturais (contra exploração excessiva ou excedente e práticas lesivas); *ii)* Das actividades ilícitas; *iii)* Pesca ilegal; *iv)* Poluição do mar; *v)* Contrabando de mercadorias incluindo armas, *vi)* Drogas e poluentes tóxicos; *vii)* Imigração ilegal; *viii)* Pirataria e tomada de reféns; e *iv)* Terrorismo (salientando-se a vulnerabilidade especial das plataformas).

“Hoje, os riscos e ameaças têm natureza de agressão militar proveniente de uma origem soberana claramente identificada, o controlo do mar tem que se concentrar pelo menos, nas ameaças transnacionais e não estatais⁸⁵, que estão a pôr em causa a segurança do transporte marítimo e a manutenção da ordem no mar”⁸⁶, (Rodrigues: 2011).

Ressalta que em um ambiente no qual predomina anarquia, isto é, a ausência de um governo central capaz de impor um determinado padrão de comportamento às unidades políticas, o principal objectivo da Política Externa de qualquer Estado é garantir a segurança,⁸⁷ (Raymond Aron, 2012).

Neste contexto, a segurança é definida a partir da percepção e interpretação de sinais que são reconhecidos pelo Estado em questão enquanto ameaçadores para sua integridade e sobrevivência. Para que tais objectivos visando à segurança sejam implementados no arcabouço das interacções regionais e globais, Aron afirma que existem dois principais

⁸⁵ Terrorismo, pirataria, crime organizado, tráfico ilegal de pessoas, bens e armamento.

⁸⁶ «This is a world which picks out continents, trade routes and capital flows but ignores nations. It depends on seabased trade which is expected to double or triple over the next twenty years. But the system, however sophisticated, has always been vulnerable, especially now, with the “just enough, just in time” policy. Modern industries plot the passage of containers in quarters of an hour», by Geoffrey Till, “Maritime Strategy in a globalizing world”, *Orbis*, Fall 2007.

⁸⁷ O principal objectivo da política Externa é garantir a segurança, uma vez que em um mundo anárquico as unidades políticas semente podem contar consigo mesmas para sobreviver.

meios, que, ao mesmo tempo se antagonizam e se complementam: a Defesa ou Estratégia e a Diplomacia.

Alguns países do Oceano Índico possuem deficiências semelhantes no controlo e vigilância das áreas marítimas próximas às suas costas; a situação se agrava nos estados que se encontram mais ao norte e mais perto do Golfo de Áden. O objectivo do controlo e vigilância⁸⁸ é impedir e neutralizar os ataques de piratas a barcos que navegam no oceano Índico. Os poucos recursos para controlo e vigilância marítima por parte dos países vizinhos em grande medida culminou com sequestro dos tripulantes da Pescamar em 2010, (três meses depois fora salvo por uma marinha Indiana, depois de um longo período de procura a partir de forças conjunta)⁸⁹.

Às deficiências logísticas podem ser classificadas em duas grandes categorias são: limitações econômicas e tecnológicas. A primeira significa que tais Estados não possuem recursos suficientes para exercer o controlo marítimo e sua vigilância de forma permanente, enquanto, e o segundo envolve a falta de tecnologias modernas para essas missões, tais como o uso de sistemas de satélite que permitiria uma melhor supervisão das extensas áreas marítimas e terrestres.

Embora não mencione textualmente o termo diplomacia naval, o próprio Alfred Thayer Mahan, considerado o mais influente dos autores que abordou os temas navais, exemplifica e comenta, ao longo de sua obra, diversos episódios que ilustram a utilidade da ameaça e do uso da força limitada pelas marinhas. Transposta para a actualidade, a visão de Mahan, que enxergava as marinhas tanto como instrumentos de coerção quanto como agentes de promoção da reputação nacional, pode ser comparada, *cum grano salis*,

⁸⁸ Força militar da União Europeia, equipada com pelo menos treze navios e dois aviões de patrulha marítima, cuja missão é proteger embarcações do Programa Mundial da Alimentação (PMA) que transportam ajuda para a população afectada pelos conflitos internos na Somália

⁸⁹ A operação do resgate da tripulação do 'Vega 5' e da detenção dos piratas surge dias após o governo indiano ter anunciado medidas para aprimorar as operações de combate a pirataria no Oceano Índico e alargar as suas operações ofensivas em conformidade com a legislação internacional. Os piratas transportavam consigo cerca de 80 a 90 armas de fogo ligeiras e algumas armas pesadas, tais como lança roquetes. Segundo o governo indiano, o 'Vega 5' constituía um risco para a marinha internacional nos últimos quatro meses, tendo sido usado em várias operações de pirataria

às expressões que designam, respectivamente *hard-power* e *soft power* (Rowlands, 2012: 91).

Um ponto de partida essencial para a caracterização tipológica da diplomacia naval é reconhecer que a relação entre marinha e política é deveras múltipla. O compromisso de fortalecer os esforços de consulta e cooperação sobre temas de segurança e defesa entre as partes signatárias e incentivar sua implementação, assim como avançar na cooperação em medidas de segurança e promover a sua consolidação, entre outros, na declaração precedente. Os mecanismos bilaterais permanentes agora em vigor e o nível de cooperação entre os países da região reflectem claramente essa política. É mais eficaz puxar os parceiros que se encontrem atrás de nós do que empurrá-los quando estão à nossa frente, e os investimentos dão muito mais rendimento do que a assistência.

A interpretação que se está buscando visa, principalmente, um melhor entendimento e uma mais eficiente implementação desse valioso instrumento proporcionado pelo poder naval dos países. O uso diplomático do poder naval tem sido utilizado com mais frequência do que o respectivo uso militar. A capacidade de fazer diplomacia resulta de uma exclusiva habilidade das marinhas que não encontra paralelo nas forças do exército, nem na aeronáutica (Rowlands, 2012).

3.3 A Configuração Política do Sistema Internacional dos Estados

Assim Watson, (1982), aponta que a diplomacia é “muito mais que a sua maquinária (objectos sociais), e se torna uma acumulação de experiência e sabedoria que transcende a mera mecânica do diálogo” para administrar as relações na sociedade internacional contribuindo para a reprodução da ordem⁹⁰.

Até mesmo em relação à guerra, exerce um importante papel, mantendo o que se constitui na sua principal característica, qual seja: “a ênfase na oportunidade de conversar até

⁹⁰ A própria linguagem tem um papel importante no diálogo diplomático, ver Kurbalija e Slavick (2001).

mesmo nas piores situações”⁹¹ e “de olhar para o futuro quando a vontade de submeter o outro pela força cederá maior espaço para o diálogo da persuasão” (Watson, 1982).

A diplomacia está, portanto, intimamente ligada aos Estados, embora se reconheça, também, o papel de outras entidades, tais como as organizações internacionais⁹². A diplomacia se constitui, principalmente, na interação que os Estados realizam entre eles e com outras entidades que actuam na política mundial, através das práticas dos seus agentes, utilizando meios pacíficos⁹³. Assim, pode-se defini-la como uma instituição da sociedade internacional, que se constitui pela reprodução no tempo e no espaço de práticas sociais específicas de agentes oficiais para construir e reproduzir, por meios pacíficos, as relações entre os Estados e outras entidades que actuam na política mundial.

O sistema das relações internacionais de Moçambique, continua a garantir uma boa presença diplomática junto da comunidade internacional e a pugnar pela defesa dos valores da Paz e da concórdia entre as nações, da tolerância, da democracia e do Direito Internacional. A multilateralidade e a importância crescente do sistema das Nações Unidas e das organizações regionais como a União Africana e suas organizações sub regionais como a SADC, continuam a ser defendidas e valorizadas.

Outra razão a demandar uma nova estratégia é que a natureza das transformações das operações militares está obrigando todas as forças a fazer um novo exame de sua estrutura e doutrina, isto porque as informações parecem estar se transformando no mais valioso recurso da guerra. Devemos acentuar no esforço em fornecer o suporte necessário para a “exploração da melhor rota para a Europa, América, Ásia e Austrália”; realizar as tarefas derivadas do comércio exterior futuro em relação a cada um dos compartimentos já descritos; e apoiar a incorporação do mar em nosso patrimônio nacional em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

⁹¹ Para Sharp (2009), a diplomacia poderia cessar completamente apenas no caso, extremamente raro, de uma guerra de aniquilamento.

⁹² Para Sharp (2009), o fim dos Estados soberanos não implicaria no fim da diplomacia. Watson (1982), no entanto, tem uma ideia mais restrita, ao afirmar que “o diálogo diplomático cessaria uma vez que os estados independentes deixassem de existir”.

⁹³ A diplomacia, portanto, “só é propriamente entendida no contexto de um sistema ou uma sociedade de Estados” (Watson, 1982).

Supõe-se que os objectivos de segurança dos parceiros são comuns e compatíveis, podendo-se estabelecer relações de colaboração fluídicas entre eles. Isso implica que a segurança regional e os sistemas globais dependem da flexibilidade, proporcionando uma capacidade de respostas coordenadas, cooperativas e multilaterais às novas ameaças e às demandas e características mutáveis do mercado; a título de exemplo UE, como também a necessidade de envedar esforços com estratégia naval com: SADC, CPLP, Commonwealth ou UA, um dos dois passos essenciais na presente fase de tentar limitar o impacto económico-financeiro da ameaça e pôr os piratas na defensiva.

A CPLP tem uma importante componente de segurança e defesa que deve ser reforçada através da cooperação técnico-militar entre os seus membros e da cooperação multilateral mas, também através da acção diplomática com o objectivo de melhorar a visibilidade e a valorização dos países de língua oficial portuguesa no quadro do sistema das Nações Unidas e outras organizações internacionais. Na medida das possibilidades de cada país deve ser incentivada a participação da CPLP nos programas das Nações Unidas e da União Africana ligadas a missões de Paz e à prevenção e gestão pacífica de conflitos. (CESDN 2009).

O contexto político moçambicano corresponde à configuração política do Sistema Internacional de Estados, no qual, Moçambique projecta sua inserção, sendo enfatizado o entorno regional, neste sentido, a política externa, expressada em acções diplomáticas e estratégicas, designa uma interpretação do ambiente internacional, fundamentada também nas características histórico-sociais e geográficas da unidade política.

Durante a 23^a Reunião Plenária do Secretariado Permanente para Assuntos de Defesa (SPAD), realizada em 30 de Março de 2011, sobre o tema “*reforço do controlo e fiscalização das águas territoriais e da zona económica exclusiva dos países da CPLP*”, relativo aos espaços marítimos sob a soberania ou a jurisdição dos estados membros daquele Comitê, foi deliberada a preparação de um projecto, juridicamente vinculativo, que defina as bases para o emprego conjunto de meios aéreos e navais para controlo das

águas territoriais e da ZEE dos Estados-membros, conforme previsto no artigo 4º do Protocolo de Cooperação da CPLP no domínio da defesa⁹⁴ (Comunidade..., 2012).

Em suma, o Atlântico Sul constitui um espaço onde a cooperação dos países lusófonos pode transformar-se num valioso património hegemónico, de natureza económica e de estabilidade, segurança e defesa. E esse património benéfico poderá ser partilhado por outros, com ou sem raízes lusófonas.

3.4 As Práticas das Deliberações Diplomáticas no Contexto Regional

Segundo a tradição da prática diplomática, deve-se ter consciência de que ocorrem mudanças em como são vistos os problemas nas relações entre comunidades políticas independentes. O que hoje é uma questão de vida ou morte ou de honra pode deixar de sê-lo no futuro (Sharp, 2009). Os objectivos dos Estados são mutáveis. Normalmente, sua preocupação primordial é assegurar a própria independência⁹⁵, o que consiste em uma “condição necessária da sociedade de Estados e um pré-requisito da diplomacia” (Watson, 1982). No entanto, existem outros objectivos e temas conflitantes, que dependem de soluções negociadas que compatibilizem as diferentes visões⁹⁶. Assim: “... o interesse nacional emerge das práticas das deliberações diplomáticas, da arte do que é possível e negociável internacionalmente, mais do que simplesmente de uma vontade nacional” (Watson, 1982).

Portanto, para que sejam mantidas relações pacíficas, as diferentes visões não podem ser consideradas como algo fixo e inflexível, e:

“... ao invés da reconciliação das distintas visões, deve-se priorizar a coexistência das mesmas, não apenas no seu carácter tático de acomodação temporária, mas, também, no carácter estratégico da coexistência, desenvolvido na tradição diplomática, que considera que os principais temas gerados pelas relações de separação permanecem

⁹⁴ Protocolo de Cooperação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) no Domínio da Defesa, assinado em Praia, em 15 de setembro de 2006, e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 661-B de 2008. Disponível em:

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=658720&filename Acesso em: Maio de 2013

⁹⁵ Segundo Watson (1982, p.35), trata-se de “mútua aceitação do princípio da independência, mesmo com exceções, é uma condição necessária para a sociedade de Estados”.

⁹⁶ Segundo Watson (1982) considera-se que a paz e a segurança não são pré-requisitos para a diplomacia, pois esta pode actuar activamente durante os períodos de conflito armado.

no tempo, já que o carácter plural dos arranjos sociais e nossas ideias sobre eles são factores que co-determinam esses arranjos permanentemente” (Sharp, 2003).

Essa coexistência não é fácil de ser conseguida, principalmente pela diversidade dos Estados que compõem a sociedade internacional nos diversos campos das actividades humanas, especialmente no socio-económico e militar (Jackson, 2000)⁹⁷. Denominações do tipo Estados “desenvolvidos”, “em desenvolvimento”, “falidos”, “fraco”, “potência militar”, etc, mostram como essa diversidade é percebida

Ao se analisar a legislação internacional, mais especificamente a CNUDM, verifica-se que a mesma é omissa quanto à possibilidade de meios pertencentes a forças estrangeiras serem empregados no controlo das águas jurisdicionais de terceiro Estado e sua ZEE, em razão de considerar que essa é uma decisão soberana dos Estados costeiros. Por todas essas razões, o plano estratégico de segurança e defesa de Moçambique encoraja e facilita a realização de um sistema de parcerias que permite reforçar a utilidade do país para a segurança marítima, que tenha em conta as actuais limitações do Estado, em matéria de meios e equipamentos, que considere os interesses do desenvolvimento do país.

Dentro dos parâmetros fornecidos pela lei internacional e pelas instituições que impõem suas regras, o sistema ao nível de segurança global deve operar através dos esforços comuns orientados para a criação do desenvolvimento harmonioso e para a expansão do comércio mundial em um ambiente de cooperação entre os diferentes países favorecidos. Hoje, com uma crescente insegurança, devido às ameaças e riscos que o afectam, nomeadamente o terrorismo, a pirataria e a imigração ilegal, evidenciando a necessidade de melhorar a segurança.

A integração das diversificadas políticas marítimas nacionais, a exigir uma postura cooperativa eficaz e transparente partilha de informações, acompanhada de um esforço de coordenação mais alargada susceptível de habilitar a uma resposta colectiva ao nível dos desafios da segurança que impõe-se a necessidade de introduzir progressivas melhorias

⁹⁷ Jackson, R. (2000). **The Global Covenant**. Human Conduct in a World of States. Oxford: Oxford University Press.

nos domínios da coordenação e integração, acessíveis e tecnologicamente possíveis, ainda mais evidente no contexto regional.

A IMO⁹⁸ é uma organização especializada integrada no sistema das Nações Unidas e dedicada à promoção da segurança marítima. A Organização foi constituída em 1958, com o propósito de desenvolver a cooperação entre os Estados no que respeita à regulamentação e à adopção de práticas relacionadas com questões técnicas ligadas ao comércio internacional, bem como estabelecer padrões elevados de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição.

Convém ainda evidenciar a necessidade de uma forte coordenação interdepartamental no mar, para a prossecução dos objectivos estratégicos nacionais, num quadro de planeamento que se requer constantemente actualizado e que, em termos de custos conexos, serão sempre “despesas de soberania” puras. A IMO tem igualmente competências para lidar com questões administrativas e jurídicas deste domínio. Fruto das suas competências específicas no que respeita à segurança marítima, a IMO tem, naturalmente, participado na acção contra a pirataria.

Na visão da sociedade internacional, como visto anteriormente, é a atitude colectiva dos seus membros em relação às práticas, normas, regras e instituições que permite a existência da mesma. A preservação dessa sociedade depende, também, da segurança internacional que, na visão desta dissertação é, basicamente, a segurança dos Estados:

“a segurança internacional pode ser definida, primariamente, em termos de segurança dos Estados mais do que a segurança de outras formas de associação humana e organização. E a visão da insegurança nos Estados considerados falidos, mostra que, na falta de alternativas, nós continuamos a ser habitantes de uma sociedade internacional de Estados” (Holsti, 2004).

Nesse contexto, o diálogo diplomático pode ser, algumas vezes, complicado de tal maneira por forças políticas, económicas, sociais, culturais, militares ou ambientais que resultem no emprego da força. Diplomacia e guerra não se encontram em extremos. Elas

⁹⁸ International Maritime Organization. A Organização Marítima Internacional é uma secção especializada das Nações Unidas para as questões marítimas.

estão intimamente ligadas, embora possuam importantes diferenças práticas e éticas. A guerra é, também, uma instituição da sociedade internacional (Bull, 1995; Holsti, 2004)⁹⁹. Apesar de o uso da força poder ser considerado uma forma extrema de persuasão, a diplomacia, concebida como a arte da persuasão, desde o início se constituiu como uma instituição que tenta evitar este uso para administrar as visões conflituosas dos sistemas de Estado a ou da sociedade internacional (Watson, 1982).

A diplomacia militar “é o conjunto de ações na área de defesa, levada a efeito entre países amigos, incluindo o estabelecimento de aditâncias militares, realização de conferências bilaterais, ações militares combinadas, intercâmbios entre estabelecimentos de ensino, entre outras” (Brasil, 2013).

Além disso, elenca dentre vários objetivos da diplomacia militar, o propósito de “manter um diálogo regular sobre questões bilaterais e multilaterais de interesse mútuo, no âmbito da defesa, fomentando a cooperação, a integração e a confiança recíproca com os exércitos dos outros países” (Brasil, 2013).

O interesse comum dos Estados em combater os ilícitos transfronteiriços é de proteger e desenvolver suas fronteiras por meio de cooperação (presença e ações conjuntas) e compartilhamento de dados (sistema de monitoramento e vigilância) de forma transparente facilitará a construção e o aprofundamento da confiança mútua entre os países a nível da região.

No vértice da pirâmide encontra-se a Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar (Jamaica, 1982), que configura um tratado universal – de abrangência geral do conjunto da matéria – e suas implementações. Neste contexto a Convenção sobre Direito do Mar (1982) representa uma consolidação genérica das regras atinentes ao direito do mar.

⁹⁹ Apesar do declínio da guerra em várias partes do mundo, “o uso da força armada e da violência continua sendo uma proeminente característica do sistema internacional contemporâneo” (Holsti, 2004:298).

A Convenção de Montego Bay estabelece regras para o exercício das competências estatais diferenciando competências: do Estado costeiro, do Estado da bandeira e, importante inovação, do Estado do porto onde entra um navio estrangeiro. Nesse sentido, Os Estados costeiros são doptados de significativa competência na prevenção, redução e controlo da poluição do meio marinho, todavia, restritas ao mar territorial e à sua zona econômica exclusiva.

No entanto, embora essas visões frequentemente possam fazer parte do diálogo diplomático ou ser expressas, mas nem sempre perseguidas, o que os Estados fazem, normalmente, é tentar administrar, entre eles, em seu dia-a-dia, as necessidades, os conflitos e as pressões mais imediatas, que, muitas vezes, surgem como resultado das políticas e decisões internas de cada um¹⁰⁰ (Watson, 1982).

Na verdade, sabe-se que, as desigualdades afectam a participação dos Estados menos desenvolvidos na interação diplomática, pois eles, normalmente, não dispõem de recursos humanos e financeiros necessários para a implementação de um sistema diplomático eficiente e eficaz. Assim, “os Estados mais poderosos, que possuem muitos recursos e uma grande variedade de instrumentos, tendem a ser os mais efectivos no processo diplomático” (Hill, 2003).

No entanto, para que sejam mantidas relações pacíficas entre os Estados, “... ao invés da reconciliação das distintas visões, deve-se priorizar a coexistência das mesmas, não apenas no seu carácter tático de acomodação temporária, mas, também, no carácter estratégico da coexistência, desenvolvido na tradição diplomática, que considera que os principais temas gerados pelas relações de separação permanecem no tempo, já que o carácter plural dos arranjos sociais e nossas ideias sobre eles são factores que co-determinam esses arranjos permanentemente” (Sharp, 2003).

¹⁰⁰ Na prática, o governo necessita tomar decisões nas mais diversas áreas, decisões essas que constituem políticas. Segundo Hilsman, este é um processo complexo, pois envolve uma gama variada de actores e dificuldades de análise e julgamento. O estabelecimento de políticas não é um processo racional de estabelecimento de objectivos e de implementação de políticas consensuais, pois, há rivalidades entre as organizações governamentais, e dentro delas existem grupos que defendem interesses distintos e buscam apoio fora das suas organizações para avançar suas posições. (Hilsman, 1971, p.1-5).

CAPÍTULO IV: Análise e Interpretação Dos Dados.

Este capítulo trata da discussão de dados, que são largamente debatidos a escala nacional e regional. Foram seleccionados alguns factores que determinam acções controlo de espaço marítimo. Capítulo iniciou com uma explanação acerca do perfil de estratégias do controlo de espaço marítimo na baía de Pemba.

4.1 Estratégias do Controlo de Espaço Marítimo na Baía de Pemba

A via marítima tem sido utilizada para o desenvolvimento de actividades criminosas e ilícitas, tais como o tráfico de armas, tecnologia, pessoas e outros produtos. Como via indispensável para enfrentar os novos desafios, tem-se vindo a desenvolver um conceito alargado de segurança e os Estados tem vindo a adoptar novas estratégias e a adaptar as suas Marinhas.

A baía de Pemba, devido atracção económica que a mesma apresenta, obriga a que as Marinhas consigam garantir a segurança e defesa dos interesses da comunidade internacional.

Este trabalho, foca-se na forma como as estratégias controlo de espaço marítimo na baía de Pemba, se tem adaptado aos riscos e ameaças da actualidade e que se prevêem para um futuro próximo. Sintetizando, poder-se-á dizer que a reacção as “novas ameaças” conduziu a que a estratégia controlo marítimo se voltasse para o litoral, onde se concentram a maioria dos riscos e ameaças, pois, evoluindo no sentido da crescente utilização do mar como meio de projecção de poder sobre terra e do crescente envolvimento das Marinhas em tarefas de carácter securitário, o que implica grande cooperação e colaboração entre a comunidade marítima internacional.

4.1.1 O Perfil do Funcionário Entrevistado

No mesmo contexto, vários interlocutores argumentaram que, por um lado, “existência de indústrias economicamente poderosas em áreas relativas à exploração de alguns recursos oceânicos no nosso país fazendo *”agitação massiva desde as zonas urbanas até as*

localidades mais recondidas do país, para distrair a atenção do governo, as quais tendem a controlar as actividades de exploração de hidrocarbonetos e pesca em desenvolvimento na baía de Pemba”. Com efeito, “gradualmente estas ameaças com que nos defrontamos consubstanciam poderes erráticos que tanto podem “saquear” sob a forma de um navio altamente armada de um grupo terrorista ou piratas pronto para surpreender um poder de um Estado quer a nível nacional ou regional¹⁰¹”.

Nesse sentido, é necessário assegurar que o Mar não seja utilizado para finalidades ilegais ou de risco como, por exemplo, o terrorismo, a pirataria, o tráfico de armas, narcóticos, ou seres humanos, a imigração clandestina, o contrabando, a delapidação dos recursos vivos ou inertes, o derrame voluntário ou accidental de substâncias perigosas, entre outras. Pois, o que é destinado pelos países para a segurança regional em relação à dicotomia da segurança versus gastos sociais, será uma limitação que deve ser considerada para qualquer acção conjunta contra as novas ameaças comuns.

O controlo de espaço marítimo deverá incluir a preocupação de desenvolver as capacidades necessárias para dominar o mar que é nosso e para fazer reconhecer a nossa competência para bem gerir e defender a área oceânica da nossa responsabilidade. Se assim for, teremos força política e moral para influenciar as decisões a tomar no âmbito das políticas comuns relacionadas com o mar.

Para analisar estratégias do controlo de espaço marítimo na Baía de Pemba, o grupo alvo entrevistado fez uma amostra de um total de 13 funcionários públicos e privados, dos quais funcionários das embaixadas (06) seis, funcionários da multinacional, ANADARKO (04) quatro; e gerais de MDN (03) três, dos quais 88.2% eram homens e 11.8% eram mulheres. A distribuição de questionário para esse estudo ocorreu em duas fases a saber: a primeira fase, distribuímo-los aos funcionários das embaixadas e gerais seleccionados para o estudo, com residência em Maputo, e a segunda fase, aos restantes funcionários com residência em Pemba e Nampula. Nesse estudo, pretendia-se colher

¹⁰¹ Alertou general da reserva, T.Dai conselheiro de MDN

visão básica sobre estratégia e controlo de espaço marítimo. As questões endereçadas estavam relacionadas com:

FMM-Falta de Meios Modernos;

FEE –Falta de Efectivos Especialista;

FFC-Falta de Formação Contínua;

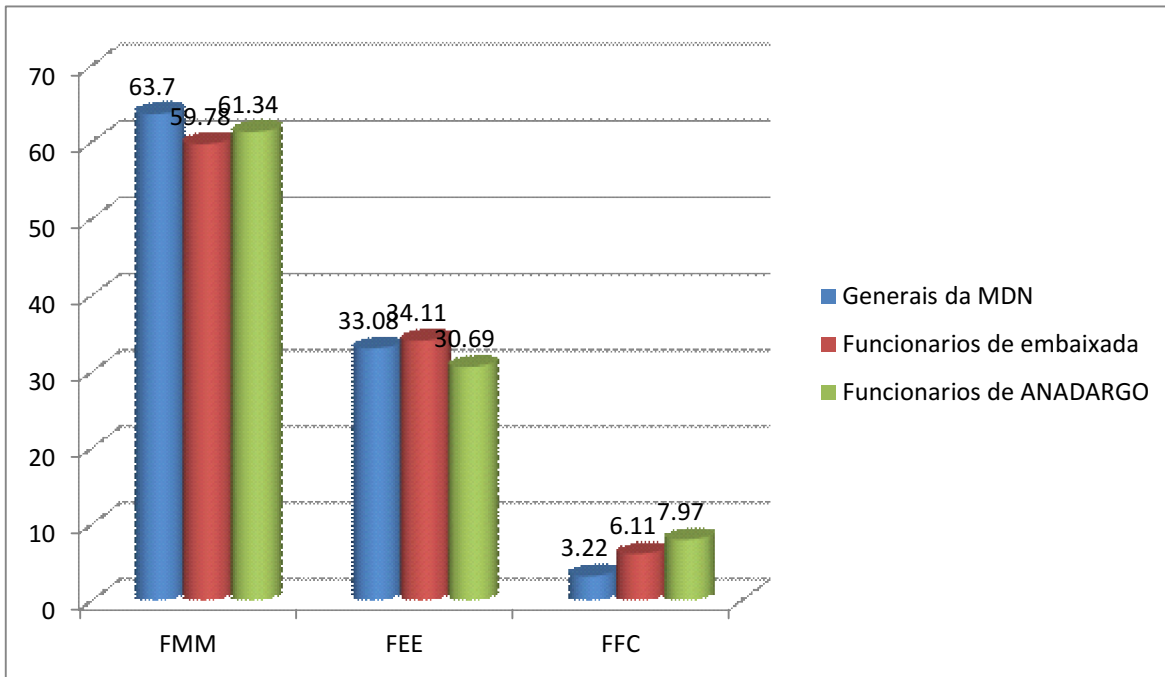


Gráfico 1- 4.1.1 Estratégias do Controlo de Espaço Marítimo na Baía de Pemba

Cerca de 60% dos funcionários acima citado, quando questionado acerca de equipamento logístico e formação científica, responderam haver insuficiência de meios navais e aéreos, para responder as ameaças que se tem verificado nas proximidades da baía de Pemba.

As necessidades operacionais agrava a situação actual, e para reforçar, há escassez de recursos financeiros para operação e manutenção de navios e aeronaves, que ainda se verifica apesar do esforço de recuperação do orçamento da Defesa Nacional que está sendo feito, e vai prevalecendo as mesmas deficiências; e por outro lado, cerca de 30% apontaram insuficiência de meios operacionais (navios, aeronaves), tanto no plano da investigação como no plano da actividade económica insuficiência de articulação entre o

sector económico, pois, a academia têm um papel relevante na formação do homem, é daí que pode-se criar parcerias com instituições de marinhas experientes e partilhar os pontos fracos e fortes de neutralização do inimigo, e a posterior reforçar nas áreas de especialidades da marinha.

A globalização da generalidade dos fenómenos humanos, incluindo os conflitos de interesses, as ameaças e os riscos, impõe o concerto de posições entre Estados, comunidade, visando a conjugação de esforços legislativos, persuasivos e coercivos que permitam responder às novas ameaças que não conhecem fronteiras políticas.

A segurança de espaço marítimo visa garantir a utilização das áreas marítimas e é exercido na intensidade adequada à execução de actividades específicas. Portanto, o mar não admite frentes de combate precisas, o controlo dificilmente será absoluto, embora possa se aproximar dessa condição em área limitada e por tempo restrito. O controlo de área marítima pode ter os seguintes efeitos desejados: provimento de áreas de operações seguras para projecção de poder sobre terra, provimento de segurança às comunicações marítimas, consentimento de exploração e exploração dos recursos do mar e impedimento ao inimigo do uso de área marítima para projectar seu poder sobre território ou área que se deseja proteger.

Portanto, há insuficiência de mecanismos de troca e partilha de dados e informação de interesse multifacetado (para a academia e os agentes económicos); *“apesar de falta de meios tecnológico de ponta para detectar casos de género, é notável o esforço “conjunto” a nível da região para reforçar patrulha no mar, uma vez que Moçambique está a atrair muitos investidores. Nisso, urge necessidade de partilhar uma acção conjunta sobre a redefinição de estratégia a todos níveis de modo a garantir segurança dos investimentos”-frisou A.Chipande*¹⁰²”

¹⁰² General A.Chipande, especialista em defesa e segurança, assessor de Ministro de Defesa e membro de comissão política.

Não se pode negar que há insuficiência na promoção de uma abordagem multidisciplinar, em particular no que se refere à investigação científica e à criação de tecnologia, pois, a mesma, demonstra um fracasso na busca de quadros especialistas nas áreas de neutralização de pirataria, terrorismo, controlo de pesca ilegal, controlo de tráfico de armas e seres humanos, mas esforços estão sendo feitos para que o país tenha barcos modernos de defesa e patrulha marítima. Portanto, *“a idade muito avançada da quase totalidade dos navios existentes e a inadequação de muitos deles para as tarefas cometidas tornam difícil a satisfação das necessidades operacionais, não são elemento de prestígio para o país, e tornam difícil manter os padrões de treino atingidos”*-adiantou funcionário de embaixada da França¹⁰³ e frisou que num futuro breve os médias de comunicação social farão a transparência de caso sobre apresentação dos barcos.

Com o objectivo de dar resposta a situações de actos criminosos como a pirataria, introdução de narcóticos, de armas, de terroristas ou de imigrantes clandestinos; Moçambique desenvolveu o conceito de Mar Presencial e o incorporou na sua legislação nacional. A ideia é estar atento, observar e participar de actividades realizadas em alto mar, estar preparado para defender-se contra as ameaças que podem originar no espaço comum, sem enfraquecer a CNUDM ou afectar o alto mar e as liberdades que imperam naquelas áreas comuns, observar e tomar parte nas actividades que são levadas a cabo; mas também estar preparado para defender-se das ameaças que provenham dos espaços marítimos não sujeitos a jurisdição.

Nessa linha de pensamento a segurança marítima é uma responsabilidade comum que deve partir de várias contribuições, áreas de especialidade de acordo com as capacidades e recursos (humanos e financeiros). É por isso que o Moçambique participa activamente de conferências marítimas relacionadas a este assunto - em particular na Organização Marítima Internacional.

¹⁰³ Funcionário que se identificou no anonimato.

4.1.2 Autoridade de Estado e Nível de Segurança na Baía de Pemba

As críticas à Convenção de Montego Bay nesta matéria não se limitam à definição do conceito de pirataria, porquanto também outros preceitos se afiguram insuficientes face aos objectivos de combate à sua prática, disponível no artigo 100º da Convenção, no qual:

«Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.», mas o artigo 105º refere que:

«Todo o Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata ou um navio ou aeronave capturados por actos de pirataria e em poder dos piratas prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efectuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens, sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé.»

É lamentar o facto da Convenção de Montego Bay não exprimir sequer a mais vaga orientação no sentido dos Estados que a ratificarem deverem condenar ou seja impor aos Estados o dever de reprimirem a pirataria, mas sem o limitar ao alto mar e espaços fora da jurisdição de um Estado, como taxativamente consta do artigo 100º.

A autoridade do Estado no Mar deve ser exercida com uma visão larga e abrangente da segurança humana, dos bens e do ambiente. Para isso, torna-se necessária uma *Autoridade Marítima* efectiva, bem estruturada e apoiada, que coordene os esforços das várias forças militares, policiais e das diversas autoridades civis com competências na área do domínio público marítimo e nas águas adjacentes e que, se necessário, recorra aos meios militares, navais e aéreos, para intervir nesses espaços, com estratégia específica, e dever-se-ia contar com Sistemas de Controlo de Tráfego marítimo (VTS), em sentido amplo, e de defesa, bem como de vigilância por meio de satélite.

É a essência da estratégia de segurança e defesa nacional que visa a preservação do Estado soberano e da Nação independente e a manutenção ou o restabelecimento da paz, segurança, estabilidade e tranquilidade sócia e representa o poder da Nação sobre o Estado.

Os procedimentos que servem de critérios para subsidiar essas tarefas, decorrem do planeamento estratégico efectivo, de controlo de áreas de interesse para as comunicações marítimas, defesa do território, bem como para a preservação do património e das actividades relacionadas à Zona Económica Exclusiva (ZEE) e à plataforma continental, merecem atenção constante e prioritária.

Para avaliar nível de vigilância da área marítima na baía de Pemba; o grupo alvo entrevistado faz uma amostra de total de 16 quadros pertencentes a instituições que operam na região de Pemba, dos quais (08) oito pertencente a MDN- Fuzileiros naval; (04) quatro operadores pesqueiros e (04) quatro funcionários da multinacional Anadarko, na sua maioria a residirem em Pemba, somente dois quadros de MDN com residência fixa no Maputo. As questões endereçadas estavam relacionadas com:

FPFN-Fraca Presença das Forças Navais;

PT –Patrulhamento Temporário;

RFNE-Rotina das Forças Navais Estrangeiro;

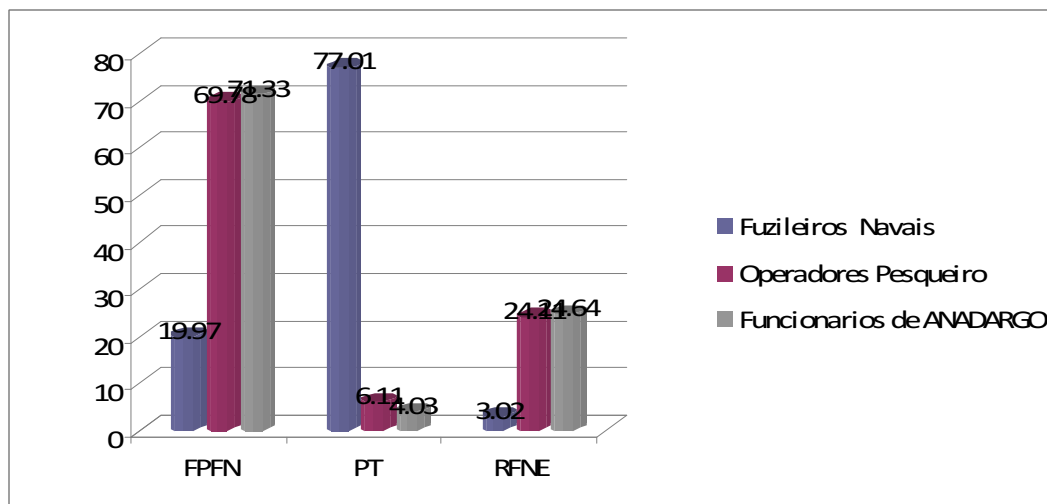


Gráfico 2- 4.1.2. Autoridade de Estado e Nível de Vigilância na Baía de Pemba

Cerca de 70% dos funcionários acima citado, quando questionado acerca de estratégias do patrulhamento de espaço marítimo na baía de Pemba, foi possível constatar a falta de presença de forças navais nacionais nas águas marinhas do nosso território por um período que possa satisfazer a protecção dos investidores e operadores, devido a falta de barcos de patrulha que são escassos para fazer a cobertura total e, alguns equipamentos do mesmo estão num estado obsoleto esperando um reforço muito breve para a sua substituição; e por outro lado, cerca de 20% apontaram insuficiência de meios operacionais para a controlo marítima, porque os contactos feitos do aparelho da cabine de tripulação (e vice-versa), para sinalização de qualquer alarme ou suspeita de obstáculo no alto mar, os operadores pesqueiro e companhia multinacional de hidrocarbonetos, recorrem a força naval estrangeira, situada na base naval no alto mar (próxima de estaleiro da multinacional Anadarko), pois, os meios operacionais (aéreo-naval) é seguro equipado com meios tecnológicos moderno e forças especialistas para reforçar a estratégia de controlo marítima contra os terrorista e piratas do mar.

Para reforçar a presença das forças navais no patrulhamento coersivo no mar, foi possível entrevistar o sr. C. Espinola¹⁰⁴, um dos operadores pesqueiro a qual lamentou *“a frota reforçada por forças navais estrangeiras, na zona económica exclusiva, e em contacto com os radares, pediram para afastarmos da rota porque estavam a fazer monitoramento e posicionamento das frotas para localizar os piratas que acabara de fazer sequestro a três tripulantes de navio de carga, e pediram-nos para fazer uma revista na nossa embarcação”*, e mais tarde soubemos que os piratas fora neutralizado, num navio próximo de pesca, *estimava-se uma dezena de (piratas) sequestrador”*, tendo em conta a estratégia de piratas de fazer refém aos navios próximos (uma tática de refúgio).

Enfatizou o general Hama Thai¹⁰⁵, *“há que estabelecer um quadro correcto de acção estratégica, resultante de um diagnóstico objectivo e direccionado na baía de Pemba devido aos investimentos que se assiste actualmente e para o futuro, que se tenha em conta o espaço territorial de Moçambique, enquanto valor permanente da política de*

¹⁰⁴ Comandante de navio de pesca PESCAMAR

¹⁰⁵ Especialista em defesa e segurança a e assessor de Ministro de Defesa em Moçambique

segurança e defesa, conjugado com a sua situação geoestratégica, enquanto factor estruturante de desenvolvimento e atracção de investimentos nacionais e internacionais, e há proposta nos próximos anos, em aumentar os efectivos militares em várias especialidades para combater crime: terrorismo, pirataria, tráfico de armas e seres humanos, o governo já tem um estudo de aquisição de meio de tecnologias avançadas para patrulhamento mobilidade e presença das forças navais no espaço marítimo na baía de Pemba”. Por outro lado, “o nosso equipamento e materiais operacionais de defesa e segurança marítima disponíveis, sofrem muitas vezes de falta de manutenção, e que os técnicos que tratam dele nem sempre têm competência e conhecimentos necessários”-frisou o general.

Os navios de patrulha possuem apenas armamento de auto-defesa, logo não conseguem criar o sentimento de dissuasão pretendido. O sentimento de dissuasão é criado por porta-aviões, navios de grande tonelagem, submarinos e aviação embarcada.

No quadro do relacionamento de Moçambique com o mar, o país deve dispor de uma força naval com duas componentes principais:

-a primeira característica de Marinha essencialmente militar, capaz de desencorajar qualquer acto atentatório aos interesses ou à soberania do Estado moçambicano no mar;

-a segunda, uma outra componente não militar na sua essência, mas de serviço público, doptada com meios navais mais leves, polivalentes e diversificados será adequada a garantir a segurança no mar.

No primeiro quadro a componente deve permitir a participação nas alianças em que o país é parte com eficácia e dignidade. Isto é, constituída por núcleos de submarinos, de navios reabastecedor, por um navio de projecção de força e por fuzileiros especialistas em defesa e marítima. Equanto que, no segundo quadro a componente deve ser entendida na definição ampla acima mencionada, incluindo outras funções a protecção do meio marinho a prevenção e combate aos acidentes ambientais.

Apesar da dificuldade, é indispensável para as Forças Armadas do país com as características e meios logístico existente estar em estratégia de controlo permanente no mar, procurando no máximo manter à paz, o impulso de se preparar para o combate e de cultivar em prol desse preparo, por isso o Serviço Militar Obrigatório (SMO), é uma das condições para que se possa mobilizar a nação moçambicana em defesa da soberania nacional, e é um instrumento para afirmar a unidade da nação, independentemente de classes sociais, gerando oportunidades e incentivando o exercício da cidadania.

É papel do governo, através do Ministério da Defesa, convencer a sociedade que é necessário possuímos Forças Armadas fortes, eficientes, preparadas e bem equipadas. Deve-se igualmente, fazer um estudo amplo sobre a forma de actuação das Forças Armadas e dos equipamentos necessários para cumprir suas missões. A defesa não é problema apenas dos militares, é problema da nação, dos políticos, dos segmentos esclarecidos e de todas as camadas sociais. A discussão desses assuntos deve necessariamente envolver a todos.

4.1.3 A Diplomacia Naval Moçambicana Com Países da Região

O conceito de Diplomacia de Defesa, diferentemente do papel tradicional das forças militares, em tempos de paz, envolve o uso cooperativo das forças armadas e suas estruturas relacionadas, primariamente Ministérios de Defesa, como uma ferramenta de política externa e de segurança. Constitui-se, portanto, em instrumento: primário de boa vontade político; para introduzir transparência, em especial de recursos e intenções; de construção ou reforço de interesses mútuos; de mudança das mentalidades das forças militares; de apoio específico a reformas de defesa; ou de incentivo para a cooperação em outras áreas.

O mar constitui uma vasta área de manobra que tem propiciado grande mobilidade e facilidade de concentração de poder militar nos locais e nos momentos desejados, mesmo em tempo de paz e sem grandes complicações diplomáticas. Efectivamente, a circulação no mar alto é livre, e mesmo nas águas territoriais, poderão deslocar-se unidades navais

desde que obedecem às disposições da «passagem inofensiva» do Direito Internacional Marítimo.

Os fuzileiros navais devem se colocar como colaboradores da política externa, e sempre posicionando-se em primeiro lugar, reconhecendo a precedência da baía de Pemba e das negociações diplomáticas. Porém percebe-se que a baía de Pemba parece não querer contar com os militares especialistas nacionais, pois, a fiscalização e monitoria na bacia do Rovuma nota-se a ausência de forças moçambicanas. Pois a mesma, ainda necessita de equipamentos modernos capazes de detectar a longas milhas várias embarcações legais e ilegais, e fazer reastremaneto contínuo de modo a evitar acidentes, sequestro, tráfico entre outros.

O interesse da utilização do poder naval em apoio da diplomacia, nomeadamente junto dos países da região traves dos portos nacionais, são basicamente utilizados para as trocas comerciais e para servir os *hinterland* regionais que os circundam, por isso, é de relevo geoestratégico à escala internacional, crê-se que, desde que exista alguma visão e ambição económica para investimentos nacional, e regional.

Existe assim uma perfeita fusão entre as funções de natureza militar e de apoio à política externa com as funções de serviço público não militar, em concreto a segurança e autoridade do Estado no mar. Tal modelo, produz uma judiciosa utilização dos recursos existentes, evitando desperdícios pelo facto de partilhar a organização, o pessoal, a formação, o treino, o material, as infra-estruturas, a doutrina, a liderança, a disciplina e o sentido de serviço.

Por outro lado, permite a utilização dual dos meios oceânicos típicos das Marinhas e dos meios costeiros típicos das Guardas Costeiras, nas missões que em cada momento forem mais prementes, atendendo à sua flexibilidade e capacidades. Fica assim bem marcado o benefício para o país do modelo de Marinha de duplo uso. A Marinha não tem o exclusivo do exercício das funções de polícia e segurança no mar. A Força Aérea colabora activamente nas missões de fiscalização e tem papel relevante na salvaguarda da vida humana no mar.

No domínio das relações internacionais, e em particular de um posicionamento forte e activo no sistema multilateral internacional, Moçambique sozinha não é suficientemente independente, quanto à exigência de garantir a segurança das rotas do tráfego marítimo, com destino aos seus portos ou a partir deles, ao contrário da movimentação dos actores e agentes do terrorismo e demais crimes transnacionais. Essa incapacidade “singular” abre espaço à cooperação internacional, através da qual se visa assegurar as melhores condições de controlo e atenuar o vasto leque de ameaças que se podem concretizar no mar, nas zonas costeiras e portuárias ou a projectar em terra.

Essa cooperação deve ser partilha de informações da utilização de navios em operações de prevenção e combate aos ilícitos. Se no plano nacional nem sempre se consegue um grau de coordenação eficaz, é fácil reconhecer a dificuldade no âmbito internacional em superar as diferenças (de leis, normas e procedimentos) que se notam entre os diversos países envolvidos com os meios e capacidades.

A cooperação em matéria de segurança é complicada e diversa e, de acordo com a ameaça e de sua própria realidade, cada país lhe designa um peso específico. A estratégia marítima busca unificar critérios, incentivando a cooperação e o apoio mútuo. É fundamental criar, desenvolver e manter processos de confiança mútua diante das novas ameaças; caso contrário, aparecerão obstáculos no tratamento de questões sensíveis que podem colocar em risco o alcance dos objectivos estratégicos desejados.

A má administração dos assuntos públicos (corrupção, abuso do poder, debilidade das instituições e falha no cumprimento das obrigações de prestação de contas) alimenta contradições internas e pode dar origem a conflitos sociais que corroem os Estados de dentro para fora, destruindo ou afectando seriamente a sua institucionalidade. O enfraquecimento dos Estados é um fenómeno alarmante que mina a governabilidade e contribui para um aumento da instabilidade territorial, pois são nesses países onde surgem, com maior facilidade, as novas ameaças.

A estratégia se sustenta no compromisso dos países envolvidos. A vontade política dos estados para combater essas novas ameaças será um factor determinante para conseguir os acordos correspondentes. Desta vontade política se derivará a predisposição dos Estados e das marinhas para aportar com recursos materiais e humanos (forças navais), assim como os econômicos que contribuam para manter um estado de paz duradoura no país ou na região.

Para analisar a diplomacia naval moçambicana com países da região, foi possível entrevistar um total de 15 quadros pertencentes a várias instituições, dos quais (07) sete pertencente a MDN; (04) quatro gestores de Anadarko e (04) quatro funcionários MINEC, na sua maioria a residirem em Pemba, somente dois quadros de MDN com residência fixa no Maputo. As questões endereçadas estavam relacionadas com:

CPR-Cooperação dos Países da Região

CEI- Cooperação dos Embaixadas no Investimentos

AE-Aliança entre os Estados

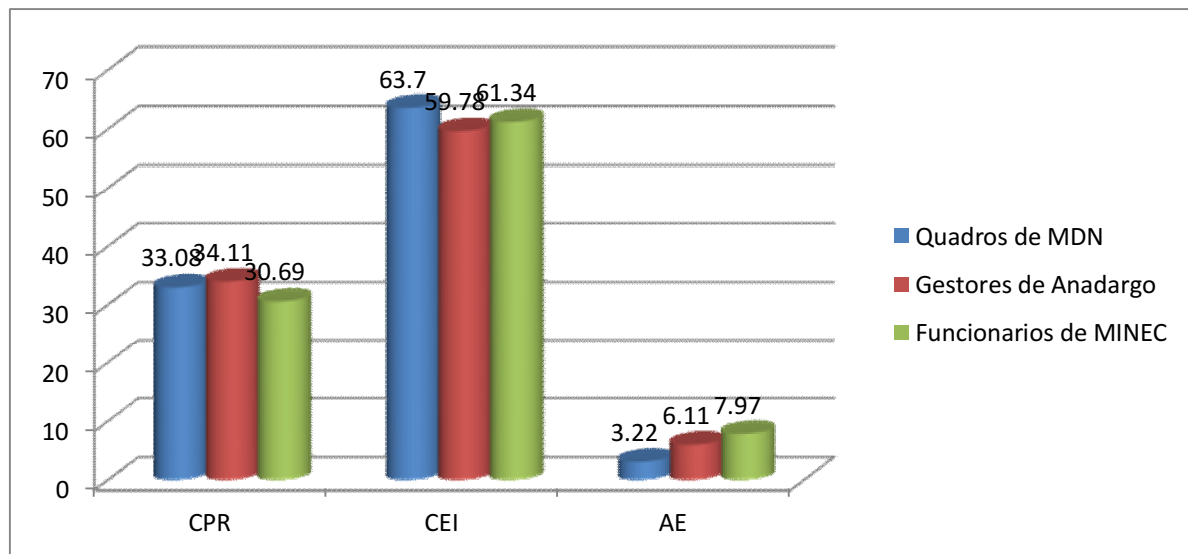


Gráfico 3- 4.1.3 A Diplomacia Naval Moçambicana Com Países Da Região

Analisando o gráfico-3, cerca de 60% dos funcionários acima citado quando questionado, acerca de análise da diplomacia naval moçambicana com países da região, abordaram ter

existido um acompanhamento periódico dos corpos diplomatas acreditados no país e parceiros externos acerca dos investimentos, e esse acompanhamento é feita gradualmente até a fase de operacional e por outro lado, cerca de 30% apontaram a existência de uma cooperação com países próximos, que se vê fracassada, faltando representações e/ou consulado a nível de Pemba para reforçar a cooperação bilateral (dos investimentos), e acompanhar formalmente as fases operacionais sobretudo, técnico, científico-social e económico.

Enfatizou um funcionário de MINEC, a quando a visita pela quarta vez no acampamento de Andarko, onde possui uma residência, tendo apontado que: *“as particularidades dessas ameaças emergentes tendem a exceder as capacidades individuais dos países de neutralizar as vulnerabilidades, riscos e ameaças a seus interesses vitais, resultando na necessidade de respostas coordenadas, cooperativas e multilaterais que devem ser incorporadas em um cenário multidimensional e principalmente transnacional. Esse facto levou à reformulação das teorias tradicionais e à concepção de novos esquemas estratégicos baseados na cooperação internacional ao nível regional e global, conceitualmente chamados de “segurança cooperativa.”¹⁰⁶*

No mesmo estudo o assessor de Ministro de Antigos Combatentes¹⁰⁷ frisou: *“para potenciar a baía de Pemba como factor de desenvolvimento económico torna-se essencial começar pela informação como meio e instrumento de apoio à decisão, através, nomeadamente da criação de um sistema de informações especializadas nos assuntos marítimos, tratando-as sistematicamente nas suas componentes táctica, estratégica e operacional, e, assim, projectar Pemba economicamente no contexto nacional e internacional, com abertura de espaço à cooperação com os países aliados”*.

Mas a vigilância marítima tem um outro leitmotif. Os efeitos de segunda ordem das alterações climáticas e o previsível esgotamento dos hidrocarbonetos em terra, induzem desenvolvimentos ao nível das energias alternativas no mar (plataformas eólicas,

¹⁰⁶ Eugenio Comé diplomata mocambicano

¹⁰⁷ General A. Chipande, especialista em defesa e segurança, assessor de Ministro de Defesa e membro de comissão política.

dispositivos de aproveitamento das marés e de captação da energia das ondas, etc.) e um aumento do acesso aos hidrocarbonetos nos fundos marinhos como resultado do derretimento da calote polar, colocando em causa a liberdade de navegação.

Hoje em dia, a ameaça de guerra diminuiu, mas outros perigos surgiram. Embora não sejam novos, eles afectam em termos gerais o mundo interconectado no qual vivemos. Diante dessas ameaças, há diferentes respostas: alguns países destacam as acções preventivas, mas incentivam o uso da força quando essas falharem; outros promovem as respostas multilaterais; e há alguns outros que agem regionalmente ou de maneira bilateral e, em alguns casos, de maneira unilateral, de forma assumir as preocupações dos investidores de segurança do país nas áreas de:

- 1) domínio das tecnologias necessárias à segurança;
- 2) domínio de tecnologias estratégicas: cibernética, espacial e nuclear; e
- 3) preocupação com o desenvolvimento e a defesa da baía de Pemba.

O desafio é aplicar o poder marítimo de maneira que proteja os interesses vitais em Moçambique no geral e baía de Pemba em particular. Portanto, uma das vantagens do desenvolvimento de estratégia tomadas pelas Forças Armadas, é que dele se espera uma abordagem de potenciais em resposta especializada de meios e técnicas como agir dos prováveis adversários em conflito.

A necessidade de traçar as orientações sectoriais em matéria de segurança e defesa, constituirá uma maior eficácia e eficiência na sua aplicação, pois, poderá articular e harmonizar políticas sectoriais das actividades com interesse para a segurança e defesa, otimizar o resultado e as repercussões da aplicação dos valores e objectivos da defesa na política interna e na política externa e no provimento da segurança dos cidadãos e do património.

No entanto, existem outros objectivos e temas conflitantes, que dependem de soluções negociadas que compatibilizem as diferentes visões.¹⁰⁸ Assim:

“... o interesse nacional emerge das práticas das deliberações diplomáticas, da arte do que é possível e negociável internacionalmente, mais do que simplesmente de uma vontade nacional” (Watson, 1982).

As desigualdades afectam a participação dos Estados menos desenvolvidos na interacção diplomática, pois eles, normalmente, não dispõem de recursos humanos e financeiros necessários para a implementação de um sistema diplomático eficiente e eficaz. Assim, “os Estados mais poderosos, que possuem muitos recursos e uma grande variedade de instrumentos, tendem a ser os mais efectivos no processo diplomático” (Hill, 2003).

¹⁰⁸ Watson (1982) considera que a paz e a segurança não são pré-requisitos para a diplomacia, pois esta pode atuar ativamente durante os períodos de conflito armado.

5.1 CONCLUSÕES

Em termos de considerações finais, o estudo sobre controlo de espaço marítimo na baía de Pemba, sob jurisdição de Moçambique, aliado à extensão do seu litoral, com meios insuficientes para cobrir a fiscalização de actividades ilícitas, reforçam ainda mais a necessidade de parcerias dinâmicas com países e organizações de defesa e segurança marítima colectiva. Por todas essas razões, o plano estratégico de segurança e defesa de Moçambique encoraja e facilita a realização de um sistema de parcerias que permite reforçar a utilidade do país para a segurança, que tenha em conta as actuais limitações do Estado, em matéria de meios e equipamentos.

Actualmente, os recursos para aquisição de meios de espaço de marítimo são limitados, especialmente os orçamentários. Mas há um estudo a nível ministerial e diplomática sobre aquisição de meios modernos de patrulhamento de defesa e segurança na baía de Pemba e não só. O objectivo essencial consiste na efectiva capacitação das componentes navais dos Estados-Membros e na operacionalização de sistemas de controlo, vigilância marítima, gestão da informação estratégica relacionada com o mar e na criação de um mecanismo de resposta que permita operacionalizar as estratégias de segurança de espaço marítimo moçambicano.

A estratégia marítima regional contribuirá para consolidar um sistema de cooperação de segurança regional, o que permita dar uma resposta eficaz perante as novas ameaças de carácter transnacional: terrorismo, pirataria, tráfico de armas e seres humanos. Não será uma solução perfeita, pois requer a participação de muitos outros actores do âmbito CEDEAU e UA para obter uma solução integral.

A estratégia se sustenta no compromisso dos países envolvidos. A vontade política dos estados para combater essas novas ameaças será um factor determinante para conseguir os acordos correspondentes. Desta vontade política se derivará a pré-disposição dos Estados e das marinhas para aportar com recursos materiais e humanos (forças navais), assim como os económicos que contribuam para manter um estado de paz duradoura na região.

O país deve garantir a existência e modernização dos seus meios e participar activamente na modelação do próprio direito internacional, através de uma política externa de centralidade, são desafios actuais e prioritários. Pois, sabe-se que a construção da segurança marítima comum na SADC não é um processo simples, requiere antes das tensões entre a perspectiva regional e nacional. A análise deste processo não pode pois limitar-se a descrever os obstáculos e avanços na construção de uma segurança marítima colectiva, tem antes de adoptar uma perspectiva crítica e multidisciplinar. O que se propõe aqui é uma investigação de vários níveis encadeados que, embora mantendo a incidência na relação entre a política marítima da SADC e o Oceano Índico, questione a viabilidade, a forma e as perspectivas de futuro de tal empreendimento.

Finalmente, há que ter em conta que o Canal de Moçambique é uma das rotas marítimas mais utilizadas em todo o mundo. Por ele passa 30% do petróleo e exportado pelo Golfo Pérsico para a Europa e as Américas. Consequentemente, o número de petroleiros que seguem esta rota, que na última década era entre os 30 e os 50 mensais, atinge já os perto de 100. Consequentemente, pelas águas territoriais e contíguas de Moçambique passam regularmente centenas de navios.

Os riscos ambientais associados a este tráfico são enormes, incluindo derrame de óleos e a poluição causada por lavagem de tanques ou despejos em alto mar. no entanto, urge a necessidade do Estado:

- Não dispersar competências, nem capacidades para actuar na zona marítima, cedendo a tentações corporativas, perdendo o sentido da exigência técnica das ameaças actuais, mesmo apenas na área do crime, e esquecendo o uso racional dos escassos recursos do Estado; e

- Reforçar as competências executivas e de coordenação, assim como os meios ao dispor da Autoridade Marítima Nacional, visando a articulação integrada das capacidades e a unidade de comando no exercício da autoridade do Estado no mar.

5.2 SUGESTÕES

Para garantir a segurança dos investimentos em Moçambique, de capitalização dos investidores em diversas áreas, o presente estudo apresenta alguns pontos sugestivos no sentido de:

- Compatibilizar equipamentos com tecnologias de informação compatíveis que permitam um adequado e eficiente sistema de comando e controlo;
- Doptar e modernizar as Forças Armadas moçambicanas com meios e capacidades adequados ao desempenho das missões que lhes estão atribuídas, nomeadamente as aéro-navais; e
- Reforçar parceria a nível da região da CEDEAO e UE para garantir aperfeiçoamento das guarnições dos navios, ensaios regular de navios e de aeronaves em actuações conjuntas e formação em diversas áreas de especialidade “naval”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

Adler, E.; Barnett, M. (1998), **Security Communities**: Cambridge University Press.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA. Constituição da Republica de Moçambique. Maputo, Editora Escolar, 2009

Beaufre, André (1982): **Estrategia de la Acción**, Ediciones Pleamar, Buenos Aires, 3 ° edición.

Bowden, Anna (2010) - **The Economic Cost of Maritime Piracy**. Ocean beyond piracy. Disponível em: <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/Cost%20of%20Piracy%20Final%20Report.pdf>. Acessado em Agosto de 2013.

Brasil, (2004). EMA-305: Doutrina Básica da Marinha do Brasil. Brasília, DF.

_____, (2008). **Estratégia Nacional de Defesa**. Ministério da Defesa, Brasil. Disponível em: <http://www.sae.gov.br/site/wp-content/uploads/Estrat%C3%A9gia-Nacional-de-Defesa.pdf>. Acessado em 26 Agosto de 2013.

_____, (2012). **Livro Branco de Defesa Nacional**. Presidência da República, Brasil. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>. Acessado em 26 Agosto de 2013.

_____. (2013), **Directriz para as Actividades do Exército Brasileiro na Área Internacional**. Brasília: Estado Maior do Exército.

Cajarabille, Victor Lopo (2011) - **Segurança e Defesa no Mar**. Instituto de Estudos Acadêmicos para Seniores. [referência de 29 de junho de 2011]. Disponível em: http://www.acadciencias.pt/files/IEAS/Victor%20Carajabille/vcarajabille_29_03_2011.pdf. Acessado em Agosto de 2012.

CESAB (2011): **Segurança Marítima: Moçambique, África Austral**. 2011-2013. Maputo-Moçambique.

Chatham House (2012): **Angola E o Golfo de Guiné**: Resumo a um estratégia marítima integrada. Relatório de conferência Angola fórum a bordo de HMS Daunhess em Luanda, Julho.

Clausewitz (2003), C. **Da Guerra**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora.

Comunidade Dos Países De Língua Portuguesa (2012). **Protocolo de Cooperação da CPLP no Domínio da Defesa**. Portugal. Disponível em: <http://www.cplp.org/id-391.aspx>. Acesso em: em 23 de Maio. 2015.

Couto, Abel (1988). **“Elementos de Estratégia”**, Vol. I. Lisboa. Instituto de Altos Estudos Militares.

Corbett, Julian S (2004). **Principles of Maritime Strategy**. Dover Publications Inc. New York. Curitiba: Positivo.

Correia, Armando José Dias (2010): **O Mar no Século XXI**. Editora FEDRAVE.

Exército, (1997). **C 100-5: Manual de Campanha - Operações**. 3. ed. Rio de Janeiro.

_____ (2001). **C 124-1: Manual de Campanha - Estratégia**. 3. ed. Rio de Janeiro.

Falk, R. (Re) Imagining the Governance of Globalization. In: Bellamy, A J.(2005.) **International Society and Its Critics**. Oxford University Press.

Ferreira, Aurélio B da H (2000): **Miniaurélio Século XXI Escolar**. O Minidicionário da Língua Portuguesa. 4 ed. Curitiba.

_____, (2009). **Miniaurélio**: O Minidicionário da Língua Portuguesa. 7 ed. Curitiba.

Gil, António Carlos (2004), **Como Elaborar Projecto De Pesquisa**, 4ª edição São Paulo, editora atlas.

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE): **1º Simpósio Das Marinhas Dos Países De Língua Portuguesa**. Lisboa. Edições Culturais da Marinha N.º 26 – Julho - Setembro 2008.

Herz, M. (2005), **O Tratamento da Segurança Regional pela Disciplina de Relações Internacionais**. Instituto de Relações Internacionais PUC – Rio de Janeiro.

Hill, C. (2003). **The Changing Politics of Foreign Policy**. New York : MacMillan,.

Holsti, K.J (2004). **Taming the Sovereigns**. Institutional Change in International Politics: Cambridge University Press.

Lakatos, Eva Maria e MARCONI, Maria de Andrade, (2002) **Metodologia do trabalho Científico**. Revista e ampliada, São Paulo, editora atlas S.A.

Luvaas, J. Frederico (2001), **O Grande e a Arte Da Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.

Matias, Nuno Vieira (2010), «**Portugal - que poder no mar?**», *Revista de Marinha*, Portugal.

Matias, Nuno Vieira et al, (2010): **Políticas Públicas**, 1ª Edicao. Esfera do Caos Editores.
Mcc Northwood (2010) - **Somali Piracy Update** – July 2010. Northwood: NATO.

MINISTÉRIO DA DEFESA (2009). **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasil: 2ª ed.

Monteiro, Nuno Sardinha, (2009) «**Poder naval no Sec. XXI: A morte de Mahan e a vingança de Corbett**», *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXXIX, Julho-Setembro.

Muthanna, Ka. (2011), **Military Diplomacy**. Journal of Defence Studies, Vol 5. No 1. January. Índia.

Osgood, R.E., (1962): **The Entangling Alliance**. Chicago University Press. Chicago.

Oliveira, D. de P. R. de (2009). **Estratégia empresarial e Vantagem Competitiva: como estabelecer, implementar e avaliar**. São Paulo: Atlas,. 6 ed.

Oliveira, L. (2013). **A Geopolítica Clássica e as Novas Geopolíticas**: Perspectivas para a Defesa Amazônica, do Pré-Sal e da Integração Regional Sul-Americana. Textos Preparatórios da I Reunião Temática do Centro de Estudos Estratégicos do Exército Brasileiro: Novas geopolíticas e Pan-Amazônica, Brasília, DF.

Paret, P (2001). **Construtores da Estratégia Moderna**. Tomo 1. Bibliex. Rio de Janeiro.

Peltier & Pierce (1966): **Military Geography**. Princeton, New Jersey: Van Nostrand Company, INC (1985).

Portal Do Governo De Moçambique. **Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas de Moçambique**, Lei n.º 1-A/2009 de 7 de Julho. Disponível em: <http://www.portaldogoverno.gov.mz>. Acessado em Agosto de 2012.

Portal Do Governo De Moçambique. **Lei da Administração Marítima de Moçambique**, Lei n.º 4/96 de 4 Janeiro. Disponível em: <http://www.portaldogoverno.gov.mz> . Acessado em Agosto de 2012.

Quinn, J. B. (2001). **Estratégias para Mudança**. In. Mintzberg, H.; Quinn, J. B. O Processo da Estratégia. Porto Alegre: Editora Bookman,.

Revista de MDN (2009): **Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional**. Versão de Julho. Moçambique.

Ribeiro, A. Silva (2009). “**O Essencial ao Processo Estratégico - Teoria Geral da Estratégia**”. Coimbra. Edições Almedina.

Rodrigues, Alexandre (2011) - **A pirataria Marítima e as Suas Implicações Multidimensionais** in Boletim do IESM nº10, maio 2011, p 49-58. IESM: Lisboa.

Rowlands, Kevin (2012). **Decided Preponderance at Sea: naval diplomacy in strategic thought**. U.S. Naval War College Review 65.

Sachar, B. S. (2004), **Cooperation in military training as a tool of peacetime military diplomacy**. Strategic Analysis, Vol. 27, No. 3, Jul-Sep 2003. Institute for Defense Studies and Analyses. New Delhi.

Sharp, P. (2009). **Diplomatic Theory of International Relations**. Cambridge: Cambridge University Press,.

Singh, P. K. (2011). **China's Military Diplomacy**. Strategic Analysis. Vol. 35, No. 5, September 2011, Institute for Defense Studies and Analyses. New Delhi,.

Taylor, Paul D (Org) – 2010. **Perspectivas Sobre Estratégia Marítima Ensaio das Américas**, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI. ISBN 978-1-884733-58-1.

Till, G. S. (2013): **A Guide for The Twentieth First Century**. New York: Routledge.

Tzu, S. (2007) **A arte da guerra**. São Paulo: Jardim dos livros.

Venâncio, D. S, (2012): **Revista da Escola de Guerra Naval**, Brasil-Rio de Janeiro, v.18 n. 2.

Vidigal, Armando A. F, (1985) **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**. 3ª Ed. Biblioteca do Exército. Rio de Janeiro.

Vidigal, Armando A. F. (2006) **Amazônia Azul**. Rio de Janeiro: Record.

Yamane, T. Statistics (1999), *An Introductory Analysis*. New York.

Watson, A (1982). **Diplomacy: The Dialogue between States**. London, Methuen.

Apêndice -I Guião de Entrevista

Prezado Sr _____

Meu nome é Manuel Rodrigo Ramessane, Licenciado em Economista e Gestão, estudante finalista de Mestrado em Ciências Políticas, Governação e Relações Internacionais pela Universidade Católica Portuguesa. No âmbito de elaboração de dissertação em Ciências de Políticas, elaborei um guião de entrevistas para a recolha de dados que ajudarão a aprofundar os estudos pelos factos vividos no terreno. As entrevistas são dirigidas a V.Excelência com o objectivo avaliar estratégia e controlo de espaço marítimo na baía de Pemba em estudo.

Secção I – Dados Gerais

01 Qual é seu estado Civil?

01 Solteiro

02 Casado

03. Divorciado

04. Viúvo

02. Qual é o seu sexo?

01. Masculino

02. Feminino

03. Em que intervalo se encontra a sua idade?

01. (17-20)

02. (21-24)

03. (25-28)

04. (36-41)

05. (29-32)

06. (33-36)

07. (37-40)

08. (Mais de 41)

04. Quantos filhos você tem?

01. Nenhum

02. Número de filhos

05. Em que bairro vive?

Secção II – Curso que Frequenta:

01. Onde Terminou o nível secundário?

01. No norte do país

02. No centro do país

03. Sul do país

04. Fora do país

02. A quanto tempo terminou a 12ª Classe?

01. (Antes de 1975)

02. (Entre 1975-1980)

03. (Entre 1980-1985)

04. Sul do país

05. Fora do país

03. Que secção frequentava?

01. Letra com matemática

03. Ciências sem Desenho

02. Letra sem matemática 04. Ciências com Desenho

04. Qual foi o curso da 1ª opção na Universidade:

01. Arquitectura
02. Contabilidade
03. Direito
04. Ciências Políticas

05. Gestão
06. Relações Internacionais
07. Academia Militar
08. Acipol

Secção de III – Profissão

Qual é a função que está exercendo actualmente?

01. Político
02. Académico
03. Empresário
04. Investidor

05. Doador
06. Empreendedor
07. Defesa e Segurança

Para além de estudar você exerce alguma actividade remunerativa?

01. Sim 02. Não

Qual é a actividade?

01. Pescador
02. Negócio informal
03. Negócio formal
04. Agricultor de pequena escala

05. Funcion. de Estado
06. Funcion. de E. Pub
07. Outro

Qual é seu rendimento mensal (mts)?

01. (Menos que 2.000)
02. (Entre 2.000-7000)
03. (Entre 5.000-10.000)

04. (Entre 10.000-15.000)
05. (Entre 15.000-20.000)
06. (Mais de 20.000)

Secção IV – Estratégia e Defesa de Espaço Marítimo

Na Baía de Pemba já ouviu ameaça dos Piratas?

01. Sim 02. Não

E como tem sido a intervenção Militar:

01. Muito Bom
02. Bom
03. Frequente

03. Mau
04. Péssimo

A Força Militar Marinha que actua na guarnição de Baía de Pemba está preparada qualquer atentado, em termo de material bélico?

01. Sim 02. Não

A Política de defesa e segurança Marítima na Baía de Pemba é feita por contingente moçambicano ou com uma força conjunta?

01. Somente contingente moçambicano
02. Contingente da SADC
03. Contingente Europeu

05. Contingente da CEDEAO
06. Contingente dos EUA

As estratégias de Defesa e Segurança Marítima na Baía de Pemba é feita por forma de:

Minist de Interior
Diplomacia e cooperação bilateral

04. Minist de Defesa
05. Força Externa

A tentativa de controlo e ameaças no mar na Baía de Pemba é devido a:

- 01. Prática de Pesca Industrial
- 02. Turismo
- 03. Prospecção e descoberta de Hidrocarbonetos
- 05. Aquicultura
- 06. Intensificar a pesca ilegal

O controlo de espaço Marítimo irá Garantir:

- 01. Reforço de Investidores Nacionais e Estrangeiros na exploração de recursos na Baía de Pemba
- 02. Gestão de tráfego marítimo na Baía de Pemba
- 03. Fiscalização do espaço marítimo na Baía de Pemba

Secção V: Reforço da Diplomacia Nacional e Poder Naval

Já ouviste falar de Relações internacionais ou diplomacia?

01. Sim 02. Não

O que você entende de Diplomacia Naval ou Relações internacionais?

Aqui você já viu Diplomata a visitar instituições militares em Pemba?

01. Sim 02. Não

O Reforço da Diplomacia Naval é feita a partir de:

- 01. Relações diplomáticas
- 02. Acordos feitos em fóruns de Ministério de Defesas e segurança;
- 03. Encontro interministerial a nível da religião
- 04. Comissões de Ministério de Defesa e Segurança a nível da OUA
- 05. Cooperação de segurança marítima

Uma das garantias de Diplomacia naval para manter os investidores nacionais e estrangeiros é:

- 01. Criação de Comissão mista de defesa e segurança
- 02. Garantia de tranquilidade e ordem pública
- 03. Tomada de acções Conjuntas

A Cooperação Internacional na Estratégia de Espaço Marítimo, irá garantir:

- 01. Laços de cooperação entre países vizinhos e da Região;
- 02. Avaliar o nível de combate a Pirataria
- 03. Monitorização meteorológica das áreas oceânicas

Secção VI – Formação Contínua de FDS

Há formação de quadros de de FDS para especializar em nível de pirataria e terrorismo?

01. Sim

02. Não

Apêndice -II: Metodologia da Pesquisa

Introdução

A metodologia usada na abordagem do tema de pesquisa manual de metodologia de investigação e pesquisa científica da da Universidade de Columbia- intulado “*como fazer a sua tese*¹⁰⁹”. Para recolher dados foi criado um questionário composto por seis secções: Dados gerais dos entrevistados, Curso que frequenta, profissão, estratégia e defesa de Espaço Marítimo, reforço da diplomacia nacional e poder naval e formação contínua de FDS.

Procedimentos Metodológico

Técnica de Entrevista

Foi com base nas entrevistas que se tornou possível à recolha de dados dos interlocutores seleccionados para o estudo de obtenção de informações e opiniões capazes de responder o propósito da pesquisa a partir de guião de entrevista.

Técnica de Observação

Foi na base de observação directa intensiva que conseguiu-se descrever, analisar os problemas que influenciam no controlo de espaço marítimo. A observação extensiva, possibilitou-nos a sondagem de opiniões e atitudes para nos conformar e equivaler as informações de comportamentos manifestos pelas análises e imagens observadas no terreno.

Pesquisa Bibliográfica

Este método abriu-nos espaços literários em largas fronteiras sobre consultas de material e visitas a bibliotecas física e electrónica na busca de fontes credíveis dos outros países e organizações constituído principalmente de livros e artigos científicos relacionado com

¹⁰⁹ Brocura electrónico de Martins: **Como fazer a sua tese (trad)**. Colombia. Disponível em http://www.ldeo.columbia.edu/~martins/sen_sem/thesis_org.html. by: martins@ldeo.columbia.edu Acessado em 28 de Janeiro de 2014.

estratégias, segurança e controlo de espaço marítimo. Portanto, o método bibliográfico foi relevante nas contribuições dos diversos autores sobre factos analisados no estudo

Metodo Indutivo

Neste método, parte-se da observação dos fenómenos, cujas causas possibilitou-nos a conhecer os fenómenos em estudos, e a posterior fazer uma síntese comparativa de vários autores, com a finalidade de descobrir as relações existentes entre eles. Portanto, no fim procedeu-se a generalização, isto é, a generalização derivada de observações de casos da realidade concreta. Com este método partimos de particular para as generalizações, do caso específico que é a constatação a partir da observação de casos concretos suficientemente confirmadores desta realidade na baía de Pemba (estratégia de segurança marítima).

Metodo dedutivo

O método dedutivo, com este método foi possível perceber os problemas existentes sobre a Estratégia de Segurança de Espaço Marítimo e para explicar o problema expresso, foram formuladas hipóteses para serem testadas ou falseadas.

Instrumento de Colecta de Dados

Pesquisa em Estudo

O tipo de pesquisa é exploratório na medida em que procura-se avaliar até que ponto, a necessidade do poder naval e estratégia de controlo de espaço marítimo, poderá garantir a vigilância e segurança de espaço marítimo na baía de Pemba em particular. Foi necessário conhecer profundamente a logística, recursos humanos, plano de formação por especialidade e por fim, acções de cooperação, para se estabelecer melhor o problema de estudo por meio da elaboração de questões de pesquisa e criação de hipóteses explicativas para os factos e fenómenos a serem estudados.

População

A pesquisa sobre estratégia de Controlo de Espaço Marítimo em Moçambique, estudo efectuado na baía de Pemba, é composto por quadros do Ministério da Defesa Nacional, a

vários níveis: funcionários de empresas públicas e privadas, desde, operadores pesqueiros nacionais e internacionais e alguns cidadãos residentes em Pemba e Maputo, representado num total de 67 funcionários correspondente a amostra em estudo.

Amostra

O tamanho foi calculado com base na relação dos dados efectuados na busca junto de quadros científicos e quadros de defesa, e recorreu-se a formula de Yamane (1999). Para o presente projecto de pesquisa iremos seleccionar um universo constituído por: (16) dezasseis funcionários da embaixadas acreditadas em Moçambique, (11) Onze, investidores pesqueiro, (6) Seis funcionários da empresa multinacional, (3) Gerais activo MDN, (3) Três Gerais na Reserva, (4) quatro investidores turístico, (2) dois operadores da torre de controlo marítimo, (8) oito operadores pesqueiro; (6) seis funcionários de Ministério de Negócio Estrangeiro e Cooperação e (16) dezasseis fuzileiros naval respectivamente, perfazendo um total de 57 funcionarios da amostra em estudo. A formula usada neste projecto para o cálculo de tamanho de amostra foi seguinte:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Onde: N – número da população, e – Nivel de significancia (5%), e n – Número de Amostra.

$$n = \frac{67}{1 + 67(0.05)^2} = 57$$

Partindo de principio que a relação está dividida em nove (9) partes: funcionários de Ministério de Defesa, funcionários da empresa multinacional, gerais no activo, gerais na Reserva, investidores turístico, operadores da torre de controlo marítimo, inspectores da capitania e guarda naval, optou-se pela amostra estratificada. Para calcular a amostra na baía de Pemba a serem inqueridas recorreu-se a seguinte formula:

$$PE = \frac{TE}{N}$$

Onde: PE – Proporção do estrato, TE – Tamanho de estrato e N – Tamanho da população. Portanto, calculou-se o tamanho de amostra por estrato (ne), onde usou-se a seguinte expressão:

$$n = PE * n$$

Tabela 2 – Amostra da População em Estudo

Designação	Número de M. Comun (N)	Proporção do Estrato (PE)	Tamanho da Amostra	Tamanho da Amostra Por Estrato (ne)
Func. e CDiplo	16	0.2388	57	13.612
Invest.Pesqueir	11	0.1642	57	9.3582
Func. PGas	6	0.0896	57	5.1045
Gen.AMDN	3	0.0448	57	2.5522
Gen.RMDN	3	0.0448	57	2.5522
Investid.Turist.	4	0.0597	57	3.403
Operad.CM	2	0.0299	57	1.7015
Func. MNEC	6	0.0896	57	5.1045
Fuzileiro naval	16	0.2388	57	13.612
	67	1		57

Tabela 2. Fonte: Cálculos do autor com base na amostra da quadros nacionais e estrangeiros.

Análise de Dados

Para a digitação e codificação dos questionários utilizou-se software SPSS (Statistical Package for Social Science), dada a sua relativa facilidade, na obtenção dos dados. Posteriormente a base de dados criada em SPSS foi exportada para o Microsoft Excel onde se fizeram as análises. Os resultados foram apresentados em gráficos.

..

CONCLUSÃO

Em termos de considerações finais sobre o questionário para avaliar e fortalecer a segurança nos próximos tempos a nível de baía de Pemba, será necessário, que o país abra espaços a nível regional e intercontinental para obter ajuda em termos logísticos e recursos materiais e operacionais das FDS. No entanto, o apoio de patrulha e segurança marítima irá garantir a baía de Pemba no mapa das atracções de investimentos nacionais e estrangeiros para o desenvolvimento em várias áreas no país garantido mais emprego e serviços de mão-de-obra a nível nacional, internacional.

A segurança é uma preocupação global, que exige um esforço comum e contínuo para combatê-las. Terá que haver uma estrutura que englobe a colecta de dados, o monitoramento, os sensores dos meios navais e aéreos e a análise correcta dos factos, permitindo uma resposta rápida e precisa de especialistas militares que possam:

- reduzir ou eliminar os efeitos de incidentes que venham a poluir o ambiente marinho, bem como aqueles consequentes de acidentes naturais;
- garantir a segurança da navegação;
- garantir e salvaguardar a vida humana, resgatando pessoas de maneira mais rápida;
- combater aos ilícitos transnacionais; e
- prevenir casos extremos de acidentes naturais.

► Um exemplo seria o Sistema de Identificação Automático, ou AIS, que embora seja uma excelente fonte de informações, tem suas fraquezas. Inimigos potenciais sabem como usá-lo de forma a ocultar suas intenções. Embora a tecnologia vá certamente ajudar, uma melhor consciência situacional marítima, é virtualmente insignificante sem as ferramentas necessárias para os tomadores de decisão, responsáveis pela execução das respostas nacionais (helicópteros e aeronaves com armamentos específicos, navios especializados para marinha de guerra, equipamentos e meios modernos especializados), para neutralizar os inimigos e garantir estabilidade e Paz no país.



Fonte de autor: Anexo 1 – imagem área da baía de Pemba (Dezembro 2013)



Fonte de autor: anexo 1 – Fotografias de Paisagem de baía de Pemba (Dezembro 2013)



Fonte: Anadarko, Moçambique Lda –imagem da area explorada com hidrocarboneto



Fonte: Anadarko, Moçambique Lda –imagem de estaleiro que será montado na baía de Pemba

