



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA
INSTITUTO DE ESTUDOS POLÍTICOS

**O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e
Jurisdição Marítima: Um Potencial Estratégico para o
Desenvolvimento da Economia Moçambicana**

Samuel Obedias Ernesto Simango

Orientação: Almirante Nuno Vieira Matias

Abril 2013

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Ciência Política, Governação e
Relações Internacionais

Agradecimentos

Devo imenso à minha família a força de ter prosseguido este objectivo. Maria Virgínia e os nossos filhos queridos Jonathan, Laurinda e Samuel Júnior que anuíram que me privasse do seu convívio e toleraram que me embrenhasse nesta demorada cadência académica.

Meus pais, Jonathan e Rute que desde a minha tenra idade me colocaram em contacto com o mar quando me faziam embarcar em todas as férias escolares, naqueles barcos ensurdecadores ali no cais Manarte ora para as ricas terras do Búzi ora para as pobres terras de Machanga onde só se podia chegar via marítima e fluvial. Com eles, e os meus cinco irmãos, no longínquo ano de mil novecentos e sessenta e nove embarcamos no navio “Príncipe Perfeito” da Companhia Colonial de Navegação numa viagem de trinta e duas horas no alto mar da cidade da Beira para a cidade de Lourenço Marques, tornando o mar mais perto de mim.

De maneira especial, queria direccionar a minha gratidão aos préstimos do meu orientador, Almirante Nuno Vieira Matias, que com o seu tacto de homem do mar e das ondas bravas e calmas me empurrou positivamente a temática do mar. Foi durante as suas aulas que me recordava o quanto de pequeno me impressionava contemplar as canoas, os barcos de pesca e os grandes navios que sulcavam o miradouro do estuário do rio Pungue para onde iam ancorar.

Reconheço o facto de ter aceite o convite para ser o meu orientador, bem como a dedicação, entusiasmo e apoio que demonstrou logo que soube que eu iria tratar um tema ligado com a segurança marítima e a sua relação com o desenvolvimento económico. Queria manifestar também gratidão pela disponibilidade que deu na elaboração deste trabalho desde a fase do projecto de pesquisa, fornecendo ideias e material bibliográfico que tanta falta fazia. Vezes sem conta, quando o desânimo tomava conta de mim por tantas vicissitudes por que se passa num trabalho desses, recebia por via correio electrónico, lá de Lisboa do meu professor Almirante, me dando força para a necessidade de não desesperar. Enfim, reconhecer pela sua orientação, profícua e proficiente, sua atenção extrema, sua dedicação e amizade.

Por último, mas não em último: agradeço a todos os meus professores, que orientaram os seminários e as aulas abertas que frequentei que foram absolutamente instigantes.

Resumo

O sequestro por piratas somalis do barco pesqueiro VEGA 5 nas águas moçambicanas, em Bazaruto, no Banco de Sofala na região Sul de Moçambique no dia 27 de Dezembro de 2010, veio demonstrar as enormes fragilidades na vigilância, controlo e segurança nos espaços marítimos pelas autoridades nacionais, e, ao mesmo tempo evidenciar a grande capacidade que o crime transnacional possui de criar transtornos de várias ordens nos Estados costeiros. A pirataria, faz parte das novas ameaças globais que, a não ser tomada a sério constitui um entrave ao desenvolvimento do país. Cada vez mais, as organizações que promovem actividades ilegais e ilícitas nas águas moçambicanas tem utilizado meios tecnológicos e humanos avançados que são uma verdadeira afronta a soberania e jurisdição do Estado nos seus espaços marítimos. Como actor no Sistema Internacional e subscritor da Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, Moçambique tem direitos e deveres nos seus espaços marítimos que vão desde o aproveitamento dos recursos neles existentes e garantir a soberania e jurisdição.

O fim último desta dissertação é analisar a relação existente entre o exercício do poder Estado moçambicano em espaços marítimos incumbidos à sua soberania e jurisdição com o desenvolvimento da economia nacional na perspectiva de que o aproveitamento sustentável dos recursos vivos e inertes existentes nesses espaços só será viável quando a autoridade do Estado sobre os espaços marítimos for garantida com uma segurança capaz de dissuadir actos de pirataria marítima e outras actividades ilícitas ora crescente na Costa Oriental de África.

Palavras-chave: Espaços Marítimos, Soberania, Jurisdição e Segurança Marítima.

Abstract

The hijacking by Somali pirates of the fishing boat VEGA 5 in Mozambican waters in Bazaruto, in Sofala Bank region in southern Mozambique on 27 December 2010, has demonstrated the enormous weaknesses in surveillance, control and security in the maritime national authorities, and at the same time highlight the strong influence that transnational crime has created disorders of various kinds in the coastal states. Piracy is part of the new global threats, not to be taken seriously are hampering the development of the country. Increasingly, organizations that promote illegal and illicit activities in Mozambican waters have used advanced technology and human resources that are a real affront to the sovereignty and jurisdiction of the state in their maritime spaces. As an actor in the international system and subscriber of the UN Convention of the Law of the Sea, Mozambique has rights and duties in their maritime areas ranging from the use of resources contained therein and guarantee the sovereignty and jurisdiction.

The ultimate goal of this dissertation is to analyse the relationship between the exercise of power in Mozambican state spaces responsible to its sovereignty and jurisdiction with the development of the national economy in view of the sustainable use of living resources and aggregates existing in these spaces will only be viable when the state's authority over maritime spaces is guaranteed with a safety capable of deterring acts of maritime piracy and other illegal activities now growing on the East Coast of Africa.

Keywords: Space Marine, Sovereignty, Jurisdiction and Maritime Security

Índice

Agradecimentos	2
Resumo	3
Abstract	4
Índice	5
Introdução	7

Capítulo I

A Soberania dos Estados e o Mar	11
1. A Soberania territorial dos Estados	13
1.1. A Relação Histórica dos Povos com o Mar	16
1.2. A Soberania Marítima dos Estados à Luz da CNUDM	19
1.2.1. A Soberania e Jurisdição do Estado Moçambicano nos Espaços Marítimos no âmbito da CNUDM	25
a) Águas Interiores	27
b) Mar Territorial	27
c) Zona Contigua	28
d) Zona Económica Exclusiva	29
e) Plataforma Continental	31

Capítulo II

A Importância do Mar na Economia Nacional Moçambicana	33
2. Moçambique e o Mar	33
2.1. O Valor Económico dos Espaços Marítimos	35
2.1.1. Transporte Marítimo e Portos	38
2.1.2. Pesca, Aquacultura e Indústria Pesqueira	48

a) Organização da Política de Pescas em Moçambique	51
b) A Actividade Pesqueira em Moçambique	52
c) Principais Pescarias	53
d) Produção Comercial do Sector Pesqueiro	56
e) Pesca Industrial	57
f) Pesca Artesanal	59
g) A Exportação de Produtos da Pesca	60
2.1.3. A Pesca Ilegal	62
2.1.4. Turismo Marítimo de Praia	65
a) Actividades turísticas	68
b) Recreação, entretenimento e descanso em praias	69
c) Praias	69
2.1.5. Recursos Energéticos e Minerais	72
 Capítulo III	
A Segurança Marítima base para o Desenvolvimento do Potencial Nacional	79
3. A Segurança Marítima na Costa Moçambicana	79
3.1. A Importância da Segurança Marítima nas Relações Internacionais	84
3.2. As Principais Ameaças nos Espaços Marítimos Moçambicanos	85
a) As Ameaças Clássicas	86
b) As Novas Ameaças	91
c) O Papel da Marinha de Duplo Uso no Combate às Ameaças	96
 Conclusão	 99
 Bibliografia	 105

Introdução

A calma aparentemente reinante nas águas moçambicanas foi abruptamente sacudida no dia 27 de Dezembro de 2010 quando as autoridades moçambicanas se viram à braços com uma realidade que custava admitir em comunicado oficial que indicava que em Bazaruto, no Banco de Sofala, o barco pesqueiro pertencente a empresa PESCAMAR, com 24 pessoas à bordo tinha sido sequestrado por piratas.

Passados dez dias, o Vice-Ministro das Pescas de Moçambique, admitia que o barco sequestrado, fazendo fé em fontes informais, já tinha saído das águas nacionais depois de ter percorrido cerca de 1400 milhas náuticas ao longo da costa sem que as forças armadas nacionais pudessem interceptá-lo.

Segundo reportou a emissão da Voz da América (VOA)¹ em 5 de Janeiro, o representante diplomático espanhol, Eduardo Lopez, também estava muito preocupado com a segurança dos 24 indivíduos. Eduardo Lopez diz “ *o barco está nas mãos dos piratas fora das águas territoriais de Moçambique, mas que ainda não chegou à Somália*”.

O assunto do sequestro do barco moçambicano foi considerado muito delicado no País com uma longa costa marítima e com portos que recebem navios de todos os cantos do Mundo. Para além deste facto, acresce-se o aumento de actividades ilegais nas águas da Costa Oriental de África desde o Corno de África até à costa sudeste perigando o normal desenvolvimento económico sustentável e a estabilidade da região.

Se adicionarmos o acontecimento nefasto de arresto do barco *VEGA 5* ocorrido a 27 de Dezembro de 2010 às insistentes notícias que são veiculados nos últimos anos sobre a crescente onda de actos de pirataria marítima que ocorrem em vários pontos da Costa Oriental, sobretudo os ataques a navios cargueiros, a navios turísticos a veleiros e outras embarcações que fazem do

¹ www.voaportugues.com/content/article em 08-03-2013

mar a sua actividade observaremos que o exercício do poder público em espaços de soberania e jurisdição marítima afigura-se de extrema importância para o Estado moçambicano.

Urge, nesta questão, saber o que possibilitou a um grupo de piratas, saídos do distante Corno de África, fazendo-se transportar de lancha rápida e equipados de armas de fogo, percorrer uma vasta faixa marítima de Moçambique até atingir o último terço do território nacional, a Sul, onde se localiza Bazaruto local que foi palco do sequestro? O que permitiu que a armada nacional, os postos de observação que se supõe estejam instalados nas três bases navais existentes e as autoridades marítimas não tivessem detectado a intrusão destes piratas, e, como, depois de se ter o conhecimento de que tinha ocorrido o sequestro, os piratas conseguiram escoltar o Vega 5 até abandonar as águas nacionais?

A resposta a estas inquietações é a fraca capacidade do poder do Estado em garantir a inviolabilidade dos espaços de soberania e jurisdição marítima perante a crescente organização da pirataria transnacional contrastando com o aumento das debilidades nacionais no campo da defesa nacional. Perante esta realidade propomo-nos a analisar a importância de se garantir a jurisdição e a soberania do Estado sobre os espaços marítimos nacionais para o desenvolvimento da economia moçambicana. Nesta lógica, urge avaliar o contributo que uma estrutura coesa para a segurança dos espaços marítimos pode dar para o fortalecimento da afirmação de Moçambique no contexto das relações regionais e internacionais no quadro da Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Procuraremos chamar a atenção do poder público das atribuições que o Estado moçambicano, quanto aos seus direitos e deveres no quadro da CNUDM por ser um Estado costeiro. Pretenderemos no mesmo diapasão, anunciar os imensos recursos que o mar prodigiosamente oferece a Moçambique ao longo das 200 milhas náuticas adstritos a jurisdição nacional e na sua plataforma continental assim como a articulação que esses recursos têm com a segurança nacional.

Desta forma, o cerne desta dissertação, centrar-se-á na perspectiva de compreender a relação existente entre o exercício do poder público do Estado em espaços de soberania e jurisdição marítima e desenvolvimento da economia moçambicana no panorama das novas ameaças. A importância desta questão existe no facto de Moçambique situar-se numa zona oceânica onde tem se multiplicado a ocorrência de actos de pirataria marítima e de outras actividades perniciosas para o desenvolvimento sustentável da economia do mar. Estas organizações criminosas têm aproveitado a ordem mundial multipolar e as fraquezas que os Estados costeiros do Indico têm apresentado.

Ao longo das pesquisas para a elaboração deste trabalho, procurou-se sustentar de uma bibliografia que abordasse assuntos relacionados com a pirataria na costa Oeste do Oceano Indico, a segurança e a economia marítima em Moçambique. Para ambas as matérias verificou-se haver uma escassez de literatura o que levou em muitos casos a recorrer-se a fontes orais com uma certa relação com o mar. Os organismos oficiais nacionais que lidam com matéria ligadas a segurança marítima sempre consideraram as fontes escritas como fazendo parte material de carácter altamente confidencial, por isso, não disponível para o uso de pesquisa pública.

A dissertação irá apresentar uma estrutura que consistirá numa divisão em três capítulos principais constituídos por sua vez por temas e subtemas complementares. O primeiro capítulo irá debruçar-se essencialmente sobre o mar ao longo dos séculos e os aspectos teóricos que dizem respeito a soberania e a jurisdição exercidas pelos Estados ribeirinhos em respeito a CNUDM e a sua relação com a legislação vigente em Moçambique.

Por sua vez, o segundo capítulo irá abordar a importância económica que o mar tem para o Estado moçambicano, incluindo as principais actividades económicas que o mar predispõe para a exploração. O transporte marítimo, a pesca, o turismo e os hidrocarbonetos serão objecto principal deste capítulo. Será dada uma ênfase especial ao valor económico dos espaços marítimos tendo em conta os grandes investimentos na pesquisa de hidrocarbonetos que estão a ser feitos por empresas multinacionais na plataforma marítima moçambicana.

O terceiro capítulo versará o tema sobre a segurança marítima e a sua relação com as actividades do mar. As novas ameaças e particularmente a pirataria serão o fulcro desta parte. Procurar-se-á analisar os constrangimentos que existem no país no que se refere a capacidade de dar respostas não só as novas ameaças como mesmo as ameaças clássicas que vezes sem contam acontecem nas águas nacionais.

A finalizar o trabalho, teremos a conclusão que irá sumarizar os aspectos e as ideias apresentadas ao longo do trabalho. Na conclusão procurar-se-á fazer relação lógica entre os três capítulos que compõem este trabalho assim como avançar-se com algumas recomendações que se julgarem necessários para contribuir na questão da garantia do exercício do poder público nos espaços de soberania e jurisdição marítima.

Capítulo I

A Soberania dos Estados e o Mar

O fenómeno da globalização coloca em dificuldade, e, até, mesmo, em crise a teoria clássica de soberania moderna do Estado, porque o Estado Nação forjado a partir da autonomia soberana já não consegue mais de forma individual controlar e proteger o seu território, bem como garantir ao povo a legitimação isolada das suas decisões para incrementar o seu projecto político.

Os clássicos da teoria moderna do Estado enunciam o território, o povo e a soberania como os vértices que sustentam a existência do Estado. No entanto, é a soberania que constitui o elemento determinante entre os três, pois começando por ela se decide em última análise a ocupação de um determinado território pertencente a um certo povo como nação soberana.

Como é evidente, o território é a extensão física necessária para o Estado localizar-se num determinado espaço terrestre, marítimo e aéreo. Não existe, portanto um Estado sem território. O território estabelece a delimitação da acção soberana do Estado. O princípio da impenetrabilidade afirma que um Estado tem o monopólio de ocupação de um determinado espaço físico.

O povo, por sua vez, pode ser definido como o conjunto dos cidadãos do Estado, que, por meio de normas de vinculação jurídica permanente adquirem a condição de cidadão. A coincidência do conceito de povo com a visão política nacional identifica o Estado com a nação, ou seja, trata-se de uma comunidade com uma base histórico-cultural comum. Pressupõe isso dizer que os indivíduos componentes de uma Estado-nação nascem num certo ambiente cultural formado por costumes e tradições, geralmente expressos numa língua comum, cultivando um conceito idêntico de vida, estimulados pelas mesmas aspirações e ideais colectivos².

O Estado Moçambicano 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

² DALLAR, Dalmo de Abreu. Elementos de teoria geral do Estado, São Paulo, Saraiva, 1998, p74-95.

mar. Analisando o mapa de Moçambique, a sua localização no Canal com o mesmo nome, é logo compreensível que o território moçambicano tem no mar a sua porta de entrada privilegiada no contacto com o mundo e outras civilizações. A soberania do Estado moçambicano sobre os espaços marítimos torna-se cada vez mais actual. O mar tem hoje cada vez maior relevância para a sobrevivência dos Estados pelas suas múltiplas valências como fonte de riqueza, reserva de recursos energéticos e actuação privilegiada no campo das comunicações e troca de mercadorias entre os grandes pólos de produção.

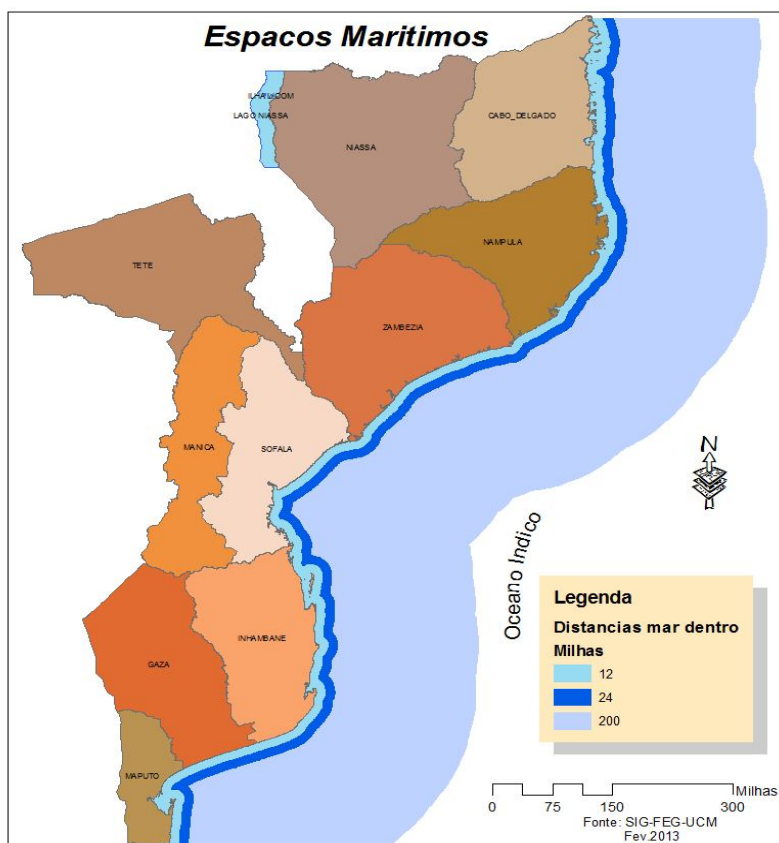


Figura 1- Mapa de Moçambique e o Espaços Marítimos – Fonte SIG-FEG-UCM 2013

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) dá muita importância à soberania e jurisdição do mar e ao seu adequado ordenamento e encoraja os países ribeirinhos como Moçambique, que a façam com responsabilidade e eficácia cuidando os inúmeros recursos

que neles se encontram. Por isso mesmo, o exercício da soberania e do poder do Estado no mar não pode deixar de se impor como uma das maiores preocupações dos Estados costeiros.

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

Em função do enunciado que a política marítima em vigor no Estado moçambicano faz com relação a esta matéria urge ver em que medida é garantido o exercício da soberania e da jurisdição sobre os espaços marítimos para que estes funcionem como potenciais condições para o desenvolvimento sustentável da economia nacional moçambicana.

1. A Soberania territorial dos Estados

O sistema político internacional tem vários actores, mas, de entre todos, e, pelo peso que tem no conjunto de todo o sistema, encontramos os Estados, que são por assim dizer o fulcro gravitacional deste sistema. O conceito de Estado foi evoluindo ao longo da história, daí existirem numerosas definições de Estado das quais nos referiremos aos seguintes:

Para certos autores, discutem o Estado como “o conjunto dos órgãos que, numa sociedade, aparecem a exercer o Poder político”³ Esta definição assenta num critério funcionalista e, por esse facto, atribui aos órgãos de soberania do Estado as funções que se confundem com a essência do Estado. Definido assim o Estado, leva-nos à tendência de colocar um dos elementos do Estado, neste caso o Governo, como o verdadeiro Estado. Esta forma, leva a que se pense que quando se assume o poder governamental se adquire consequentemente o poder do Estado. O facto de o governo, ser o porta-voz privilegiado do Estado e estar oficialmente investido da competência de gerir os negócios deste, não implica que efectivamente controle a globalidade esse poder.

³ REALE, Miguel. *Teoria do direito e do estado*. São Paulo: Saraiva, 2002.

Outros ainda, como KUCZINSKI⁴ conceituam o Estado como “uma instituição social equipada e destinada a manter a organização política de um povo, interna e externamente” Este conceito de Estado, pressupõe desde logo a ideia do poder, do poder eficaz, protegido e organizado. Fica claro a partir desta aceção que o Estado é uma forma de organização sociopolítica, que tem a missão de garantir o bem-estar à comunidade política que o constitui, contra todo e qualquer tipo de ameaça interno e externo que possa perigar a prossecução dos seus fins e garantir a defesa e a segurança dos espaços físicos reconhecidos pelo Sistema Internacional.

A conjugação destes critérios de definição do Estado deu origem à teoria segundo a qual existem três pilares que corporizam o Estado, sem as quais este ficaria incompleto. Os três elementos, seriam o território, a população e o aparelho do poder. Assim sendo, o Estado seria “a organização político-jurídico de uma sociedade disposta de órgãos próprios que exercem o poder sobre um determinado território”

Para compreendermos cabalmente o conceito de Estado, é imprescindível conhecermos os meandros da soberania e a relação que esta tem com o poder do Estado. O conceito de soberania teve origem na França (souveraineté) e seu principal teórico foi Jean Bodin, que, citado por Bonavides afirma,

“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”⁵.

O conceito de soberania, à semelhança do que aconteceu com o Estado, foi evoluindo desde a antiguidade clássica até as novas concepções de soberania consubstanciadas pelo Direito internacional que se apresenta como “um conjunto de normas que regulam as relações externas dos actores que compõem a sociedade internacional visando estabelecer a paz, justiça e o

⁴ KUCZINSKI, Jurgen. Breve história de la economia. Madrid: Castelot Editor, 1974, p 41

⁵ BONAVIDES, Paulo. Ciência Política. 10ª ed. São Paulo: Editora Malheiros. 1996, p. 126.

desenvolvimento”⁶ Mesmo assim, o Direito Internacional, não retira aos Estados a sua soberania, porém, introduz nas suas regras, a ideia de solidariedade e de consenso, o que significa que os Estados, perante o Direito internacional possuem uma relação interdependente.

O Estado existe em perseguição de alguns fins, sem os quais não se justificaria a constituição deste e não seria possível manter a paz interna e assegurar a paz externa. Para um Estado soberano é primordial manter a segurança das pessoas, o desenvolvimento económico e a inviolabilidade do território.

O exercício da soberania e do poder do Estado no mar, constitui um pilar importante para a existência e sobrevivência de um Estado ribeirinho. Desse facto advém a necessidade de se impor como uma das principais preocupações e obrigações dos Estados costeiros na perspectiva de desenvolvimento equilibrado e em segurança. No fundo, a principal questão que se coloca tem a ver com a forma como o poder do Estado deve ser aplicado em relação ao mar. Eis a questão! Como conciliar o Direito Internacional às vontades e necessidades nacionais.

A soberania de um Estado é complementada pela jurisdição que este faz sobre as possessões que pelo Direito Internacional lhes são reconhecidas. Nesta conformidade, o território dos Estados costeiros 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.

Na Constituição da Republica de Moçambique aprovada pela Assembleia da Republica em 16 de Novembro de 2004, descreve o território nacional da Republica 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 define⁷

Fazendo fé ao espírito da Constituição vigente no Estado moçambicano é notória a importância que os legisladores do país dão à soberania e jurisdição dos espaços marítimos.

⁶ MELLO, Celso D. de Albuquerque. Curso de direito internacional público. 14 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002, v I, p.71.

⁷ Constituição da Republica de Moçambique. Artigo 3º nr1

1.1. A Relação Histórica dos Povos com o Mar

Historicamente, a relação entre os povos e o mar é anterior ao aparecimento dos Estados. Inicialmente o mar constituía mais um obstáculo do que um factor facilitador à comunicação entre os homens. Todavia, logo muito cedo, as comunidades ribeirinhas aventuraram-se na exploração dos mares improvisando jangadas incipientes para realizarem pequenas travessias.

A navegação propriamente dita teve o seu início nos meados do 3º milénio a.C. em África quando os egípcios encetaram viagens de navegação até à cidade de Biblos na costa Oriental do Mediterrâneo. O avanço de então na ciência de navegação marítima permitiu a troca e exportação de maiores quantidades de produtos entre os povos mediterrânicos. Produtos como o ouro, prata, estanho, cobre, âmbar, trigo, azeite, madeiras, vinho, púrpura, algodão, seda e escravos circulavam nos vários portos do mediterrâneo.

Desde os tempos da Grécia e de Roma que a Costa Oriental de África teve importância comercial, primeiro para as civilizações mediterrânicas e, posteriormente, após a descoberta do ciclo dos ventos da monção por Hippalus, no século IV d. C, para os mercadores da Índia e do extremo oriente.

O período compreendido entre os séculos V e X foi crucial para a importância marítima da costa aonde, depois da Conferência de Berlim de 1885 viria a ser arquitectado o actual Estado de Moçambique, pois as bases do comércio que se praticou durante o milénio seguinte foram firmemente assentadas nessa época. Com o desenvolvimento das elites locais no campo da mineração e da produção do marfim, foram sendo criados mecanismos e atractivos para a vinda de mercadores estrangeiros. Por isso mesmo, navegantes da Índia, Samatra, Indonésia e mais tarde os árabes foram visitando a costa, em busca do marfim e outros produtos africanos.

Segundo FAGAN⁸ na sua obra sobre a África Austral menciona a importância do marfim africano para os asiáticos referindo que,

“A mais importante das exportações da África para o Oriente é sem dúvida, o marfim. O marfim africano é brando, especialmente próprio para a confecção de braceletes usados nas cerimónias nupciais hindus, assim como de outros artefactos. Raramente se caça o elefante indiano para aproveitamento do seu marfim, que é mais duro, e por isso sem nenhuma utilidade”.

O mar continuou a jogar um papel preponderante no comércio internacional na Costa Oriental de África. As principais trocas comerciais vindas do Oriente baseavam-se em produtos como panos, contas de vidro, louça da China, conchas marinhas e outros artigos. Por sua vez as elites africanas exportavam para além do marfim, carapaças de tartaruga, ouro, ferro e escravos.

O século XV marca uma baliza indispensável para a valorização dos espaços marítimos da Costa Oriental de África com a chegada dos marinheiros portugueses à caminho das Índias em busca das especiarias para alimentar as faustosas cortes e a burguesia mercantil crescente. A chegada dos portugueses nos espaços marítimos dos reinos que ocupavam os territórios que hoje fazem parte integrante do Estado moçambicano, veio alterar profundamente a relação de força e estratégia mercantis entre os principais actores comerciais na costa. Os portugueses, diferentemente dos mercadores asiáticos queriam negociar fundamentalmente o ouro, por isso, uma das primeiras acções por eles realizadas foi procurar controlar as fontes de produção de ouro no interior dos reinos de Zimbabwe e de Monomotapa. Este facto teve desde logo uma forte oposição dos árabes.

⁸ FAGAN, Brian M. África Austral. Editorial Verbo Lisboa. 1970. Pg.93



Figura 2. Rotas das principais descobertas Portuguesas século. XVI. Fonte – Apresentação do Almirante Nuno Matias na Universidade Católica de Moçambique Abril 2012.

As primeiras grandes batalhas navais entre os mercadores estrangeiros desencadeadas ainda no século XVI surgiram em virtude de cada um deles pretender ter o controlo das principais rotas marítimas que lhes possibilitassem o contacto privilegiado com as elites dos Estados locais e consequentemente a obtenção favorecida das riquezas em disputa. Ao longo da costa foram erguidos portos, fortalezas e feitorias com o intuito de manter a soberania sobre os espaços marítimos em causa.

O mar, foi ao longo da história mundial e particularmente da Costa Oriental de África um elemento de primordial interesse para a sobrevivência dos povos. Através do mar desenvolveram-se os contactos comerciais entre os povos e as trocas de conhecimentos entre as civilizações.

Porém, o mar, também significou nesse mesmo tempo um factor de desinteligências e conflitos entre estados e povos pela importância vital que este representava no xadrez estratégico e de sobrevivência. A defesa dos espaços marítimos para os povos e nações ribeirinhos constituiu desde cedo uma preocupação, pois deles dependia a sua sobrevivência.

1.2. A Soberania Marítima dos Estados à Luz da CNUDM

Desta resenha memorável sobre a importância histórica do mar para os vários povos ribeirinhos em geral e para os povos que constituíam as comunidades políticas do actual território nacional moçambicano torna-se útil vermos a soberania dos Estados no Mar à Luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

As teorias sobre o mar são conhecidas desde os tempos mediterrânicos com as famosas teses do “*Mare Nostrum*”⁹, de Tito Lívio que se cingiam ao mar Mediterrâneo, a tese do “*Mar Clausum*”¹⁰ e Subsequentemente, no século XVII surgiu a tese do “*Mare Liberum*”¹¹ do ilustre Hugo Grotius. Estas teses assim como outras que foram sendo avançadas ao longo da história das nações visavam, tanto ontem como hoje interesses políticos ou estratégicos, comerciais ou económicos, de hegemonia ou poder dos Estados ou de grupos de interesses.

O debate ideológico sobre o papel do Estado no controlo dos espaços marítimos, também começa nas civilizações mediterrânicas, concretamente entre os romanos, em que uns defendiam que o Estado não devia circunscrever o seu poder ao domínio doméstico da pesca enquanto outros advogavam que o Estado poderia ser detentor de um certo direito de domínio iminente sobre as águas do litoral, nas quais lhe incumbiam regular o exercício das pescas e conceder o exclusivo de pescar localmente.

⁹ Mare Nostrum ("nosso mar", em latim) era o nome dado pelos antigos romanos para o mar Mediterrâneo.

¹⁰ Mare Clausum, significando "mar fechado") é um termo legal usado no direito internacional. Refere-se a qualquer mar ou corpo de água navegável que esteja sob a jurisdição de um país, sendo "vedado" a outras nações

¹¹ Mare Liberum, corresponde ao espaço marítimo que se situa para além da jurisdição de qualquer estado, sendo assim a sua navegação livre.

Em relação ao que ao alto mar dizia respeito, as teorias mediterrânicas, que se prolongaram até no limiar do século XX, estas eram mais diversificadas e deveras permissivas. Aos Estados apenas se reservava um certo direito de policiamento com vista a repelir a pirataria, visto que o que mais importava era a salvaguarda da liberdade de navegação.

Como podemos constatar, a soberania e a jurisdição dos Estados sobre o mar foram desde há muito uma preocupação para os países e nações ribeirinhos. Na sequência dessa preocupação, já no século XV, a 4 de Setembro de 1479, Portugal e Castela procuraram definir os limites de actuação de cada um deles à luz da expansão marítima. Segundo ESPINOSA¹² no que respeitava às questões ultramarinas, os dois países dividiam, por um paralelo que passava na latitude do Bojador as suas duas zonas de exploração. O Norte caberia a Castela, incluindo a plena posse das Canárias. Ressalvavam-se os arquipélagos da Madeira e dos Açores que ficavam portuguesas. A área de navegação para o sul do Bojador pertenceria a Portugal.

Este tratado como se pode verificar constitui uma das primeiras tentativas de impor a soberania de um estado sobre os espaços marítimos. Ainda no mesmo século XV, Castela e Portugal voltaram a firmar mais um tratado a que se chamou de Tratado de Tordesilhas¹³ que dava a soberania e jurisdição de grandes espaços marítimos do globo para as então duas grandes potências do mar.

A preocupação pelo controlo dos mares esteve sempre ligada ao desenvolvimento dos estados na medida em que, com a mundialização do comércio, era preciso garantir a supremacia dos países no domínio das principais rotas marítimas. O Acto de Navegação promulgado por Olivier Cromwell, protector da Inglaterra, em 1651, pelo qual garantia que somente navios ingleses ou procedentes do país de origem das mercadorias transportadas poderiam comercializar em portos da Inglaterra, visava não só reforçar o poderio naval inglês mas também permitir que a Inglaterra tivesse a soberania sobre as rotas comerciais dos espaços marítimos.

¹² ESPINOSA, Fernanda e GUERRA, Maria Luísa. História de Portugal: Idade Media e Moderna, Porto Editora, p 235

¹³ Tratado de Tordesilhas, assinado entre D. João II de Portugal e os Reis Católicos de Castela que dividia o globo terrestre em dois hemisférios por um meridiano que passava, no Atlântico, a 370 léguas a ocidente do arquipélago de Cabo verde. Para o Oriente desse meridiano, as terras a descobrir seria portuguesas e para o Ocidente seriam espanholas.

Pelos episódios descritos nota-se que a tentativa de definir com clareza a soberania e jurisdição dos espaços marítimos, tanto na idade média como na idade moderna, nunca foi obra de um consenso de muitos países. Portugal e Castela procuraram dividir o globo a seu jeito e proveito sem contar com os interesses dos demais países então existentes. Por sua vez, a Inglaterra, numa atitude guerreadora tentou somente preocupar-se com os aspectos políticos, sociais e económicos da burguesia capitalista então florescente nas terras de sua majestade.

Na era contemporânea, principalmente nos finais do século XIX, com o aparecimento dos impérios coloniais e o fortalecimento dos estados modernos a questão da soberania e jurisdição dos espaços marítimos ganhou maior interesse. A guerra de secessão nos Estados Unidos da América, através da estratégia Anaconda¹⁴ utilizada pelo General Skot da União, veio demonstrar a importância cada vez maior do poder naval para a afirmação dos estados. Os espaços marítimos não só podiam servir para a supremacia económica mas também para a militar.

A soberania dos Estados sobre o Mar, como vimos, constituiu numa forma geral um dilema tanto para os países ribeirinhos como os do interior na medida em que todos tinham um interesse na sua exploração. Nos séculos XV, XVI, XVII, o mar era apenas o caminho pelo qual os países utilizavam para escoarem ou receberem as mercadorias e outros bens úteis para a sua sobrevivência, porém hoje o mar é ele próprio um destino indispensável. Hoje agigantam-se as razões de ordem política, económica e de segurança que tornam o mar num espaço privilegiado de competição de interesses globais com uma importância nunca vista em outros períodos da história da humanidade.

Contudo, o conceito e a definição dos limites de actuação nem sempre eram uniformes, os aspectos jurídicos sobre a matéria mantiveram-se incipientes por muitos séculos. Países, como Portugal, com uma tradição marítima secular, só começou a produção doutrinal sobre questões jurídicas relativos ao mar na década oitenta do século XIX com a criação na Escola Naval da

¹⁴ Estratégia militar utilizada General Winfield Scott durante a guerra civil americana (1861-1865)

cadeira de “Princípios de Direito Internacional Marítimo e Historia Marítima Nacional e Estrangeira”¹⁵

O mar territorial, como é conhecido na actualidade teve uma longa e sinuosa evolução. Ainda no século XIX, o mar territorial era então estreito, medido com o recurso ao tiro de canhão e normalmente a largura do espaço marítimo reservado aos Estados variava muito dependendo do alcance do canhão usado, não chegando na maioria das vezes às seis milhas náuticas. Interessava aos Estados a garantia de navegação dos seus navios mercantes e dos navios de guerra assim como a possibilidade de se permitir as actividades de pesca.

O primeiro grande esforço para a regulação da ocupação, soberania e jurisdição dos espaços marítimos verificou-se em 1930 na Conferencia de Haia. A Conferencia de Haia abordou o tema da largura do mar territorial, na sequência das tendências expansionistas manifestadas por algumas potências mundiais em relação aos espaços marítimos nacionais. Contudo a conferência em causa foi inconclusiva na medida em que os actores políticos do sistema internacional não encontraram consensos.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, iniciou-se o processo da expansão dos poderes dos Estados no mar por iniciativa dos EUA em 1945¹⁶. Na sequência desta intenção, o presidente dos Estados Unidos da América fez a celebre “*Declaração Truman*” relativa à jurisdição da exclusividade americana sobre os recursos naturais do leito e do subsolo do mar.

Ao outorgar-se direitos exclusivos sobre os recursos marítimos do leito e do subsolo marítimo, os EUA provocaram noutros países a mesma atitude. Em 1952 surge a Declaração de Santiago da iniciativa do Chile, Peru e Equador da qual aderiram os países da América do Sul que declaravam o alargamento do Mar Territorial destes países até às 200 milhas náuticas.

¹⁵ MATIAS, N. Vieira (Coordenação) *Políticas Publicas do Mar*, p, 36

¹⁶ O Presidente dos Estados Unidos, apareceu na oportunidade a considerar “ [...] razoável e justo o exercício de jurisdição sobre os recursos naturais do subsolo e do leito do mar da plataforma continental por parte da nação contígua”. Note-se, por curiosidade, que os EUA já haviam começado a extrair petróleo da sua Plataforma Continental, na Califórnia, em 1894 e dentro das próprias águas territoriais na altura limitadas às três milhas.

Seguindo este movimento de afirmação dos Estados costeiros, em 1956, foram compilados os trabalhos da Comissão de Direito Internacional num só projecto. Como fruto desta compilação, realizou-se a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (I CNUDM)¹⁷, que decorreu em Genebra (Suíça), de 24 de Fevereiro a 27 de Abril de 1958. Estiveram em debate nesta conferência: Convenção da Plataforma Continental; Convenção da Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos de Alto Mar; Convenção do mar Territorial e Zonas Contíguas; e Convenção de Alto Mar. Os 58 países presentes não obtiveram consenso quanto a delimitação dos espaços marítimos.

Porque a questão dos espaços marítimos continuasse sendo um problema nas relações internacionais sobre o mar, realizou-se a II Conferência sobre o Direito do Mar (II CNUDM). À semelhança do que aconteceu na I CNUDM, a segunda não produziu os efeitos desejados levando a que cada país se sentisse livre de declarar de forma unilateral os limites do seu mar territorial.

A situação que se seguiu nos anos após ao fracasso da II CNUDM é descrita pelo Vice-almirante António Sacchetti citado por Correia¹⁸,

“Em 1967, precisamente no ano em que foi apresentado o relatório Harmel (...), o Embaixador de Malta na ONU, Avid Pardo, apresentou uma declaração notável que definia como Património Comum da Humanidade, logo não apropriável, o leito do mar e o subsolo dos oceanos situado para além das zonas de jurisdição nacional dos estados ribeirinhos. Foi nessa altura, no meu entender, que se começou a aplicar o conceito que designei de “interesses comuns”, depois muito desenvolvido pelas Organizações Não Governamentais (ONG) orientados para a defesa do ambiente”.

Nos seus esforços para harmonizar os interesses dos actores do sistema político, a ONU continuou organizando encontros de peritos através de instituições e comités tendentes a encontrar um documento final sobre o Direito do Mar. É na sequência desse esforço que se reuniu a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (III CNUDM), comumente

¹⁷ Em Inglês: United Nations Convention on Law the Sea (UNCLOS)

¹⁸ CORREIA, Armando José Dias, O Mar no Século XXI. Edição: FEDRAVE, 2010 p.232

designada CNUDM¹⁹. Os trabalhos desta Conferencia iniciaram em Dezembro de 1973 em Caracas tendo terminado somente nove anos depois, em 10 de Dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica com a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, documento conhecido também por Lei do Mar.

A Lei do Mar define o regime jurídico relativo ao mar, cria os paradigmas para a governação dos mares e oceanos, os regimes das zonas marítimas dos diversos Estados. Por força desta Lei, foram introduzidos novos critérios para a delimitação da soberania e jurisdição sobre a plataforma continental de cada Estado ribeirinho, consagrando a possibilidade da sua extensão para além das 200 milhas náuticas.

Para garantir o cumprimento da Convenção, foi criado o Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM), competente para julgar as controvérsias relativas à interpretação do tratado. O Direito do Mar é parte importante do Direito Internacional Público. Para além do TIDM, a CNUDM motivou a criação de novas instituições, como a Comissão para os Limites da Plataforma Continental. Muitos acordos e convenções regionais foram firmados no espírito desta Convenção. A Conferencia da Nações Unidas sobre o Desenvolvimento e a Convenção da Biodiversidade de 1992, o Protocolo de Quioto de 1997, a Cimeira de Joanesburgo de 2002, a Convenção para a protecção do Meio Marinho e a Convenção Internacional para a prevenção da Poluição por Navios são complementos dos esforços internacionais para a regulação das actividades no mar.

A Convenção (CNUDM), que por sinal, esteio deste trabalho, é composta por 17 partes, formadas por 320 artigos e 9 anexos. Por força do seu artigo 308.º, esta entrou em vigor no dia 16 de Novembro de 1994, ou seja, um ano após a sua ratificação pelo sexagésimo Estado membro da ONU, que foi a Guiana. Contudo, o cumprimento desta Convenção, sofreu alguns recuos na medida em que importantes países com extensas áreas marítimas, como o Canadá, os

¹⁹ A United Nations Convention on the Law of the Sea- também conhecida por «The Law of the Sea» (Lei do Mar) define os principais conceitos de Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva e Plataforma Continental.

EUA, a Federação Russa, a França, a Holanda, a Itália, o Japão, a Noruega, o Reino Unido e a Suécia ainda não a tinham ratificado.

Segundo MATIAS²⁰, a versão portuguesa do articulado da Convenção de 1982, foi traduzida oficialmente por sete Estados de língua oficial portuguesa (Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe).

1.3. A Soberania e Jurisdição do Estado Moçambicano nos Espaços Marítimos no âmbito da CNUDM

O Estado moçambicano ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Mar em 13 Março 1997. A Lei do Mar, Lei N.º4/96, de 4 de Janeiro da Assembleia da República de Moçambique incorpora no seu texto muitos dos conceitos e definições constantes na Convenção de 1982 no que diz respeito a jurisdição e soberania dos espaços marítimos.

A Lei 4/96, de 4 de Janeiro, define os direitos de jurisdição sobre a faixa do mar ao longo da costa moçambicana. Esta lei cria a Zona Económica Exclusiva e confere direitos soberanos ao Estado para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais vivos ou não vivos das águas subjacentes ao 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 e para a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos.

Para uma compreensão cabal sobre os desígnios da soberania e jurisdição do Estado Moçambicano nos seus espaços marítimos, precisamos antes de tudo ver como é que se define cada espaço e quais são as competências do Estado à luz da CNUDM.

Os espaços marítimos de Moçambique são medidos a partir das linhas de base, que são as linhas a partir das quais os espaços marítimos são assentes. Estes são definidos na CNUDM como linhas de base normal (art. 5º) ou recta (art. 7.º). A linha de base normal diz respeito à linha de baixa-mar enquanto a linha de base recta aplica-se a locais onde a linha de costa é recortada e

²⁰ MATIAS, N. Vieira (Coordenação) Políticas Públicas do Mar p. 40

irregular, como nas entradas das baías, locais com recifes ou franjas de ilhas. A alínea f) do artigo 1.º da Lei 4/96,²¹ incorpora na jurisdição moçambicana estas duas disposições da CNUDM.

Os espaços marítimos do Estado moçambicano, à luz da CNUDM, para além das águas interiores, partindo da linha de base definem-se em: Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Económica Exclusiva.



Figura 3. Quadro definindo os espaços marítimos do mar moçambicano. Fonte – Apresentação do Almirante Nuno Matias na Universidade Católica de Moçambique Abril 2012.

²¹ Art. 1.º da Lei 4/96, de 4 de Janeiro: e) «Linha de base normal», para a medição da largura do mar territorial, significa a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala oficialmente reconhecidas pelo Estado, que é suplementada pelas linhas de fecho e pelas linhas de base rectas definidas e traçadas de acordo com as regras do direito internacional;

f) «Linhas de base rectas» significa linhas que se obtêm unindo os pontos aproximados para traçar a linha de base nos casos em que a costa apresente recortes profundos reentrâncias ou em que exista franja de ilhas no longo da costa na proximidade imediata, bem como nos casos em que exista um delta ou outros acidentes naturais, não devendo tais linhas afastar-se consideravelmente da direcção geral da costa nem ser traçadas em direcção aos baixios que emergem na baixa-mar nem a partir deles, salvo nos casos em que sobre tais baixios tenham sido construídos faróis ou instalações análogas que estejam permanentemente acima do nível do mar;

a) Águas Interiores

As águas interiores são aquelas que se situam no interior das linhas de base do Mar Territorial. Podem ser lagos, estuários, lagoas, rios e albufeiras. Os Estados costeiros possuem total liberdade para legislar e regulamentar o seu uso, bem como explorar qualquer recurso natural existente nestas águas, os navios e embarcações estrangeiras não tem o direito de passagem. Portanto, as águas interiores têm um estatuto equivalente àquele que o Estado costeiro exerce soberanamente no território terrestre.²². Outrossim, os poderes que o Estado costeiro pode exercer nas águas interiores não estão dependentes da sua conciliação com os poderes de terceiros Estados. Moçambique possui rios internacionais navegáveis que podem suscitar diferendos com outros Estados, a título de exemplo, o rio Zambeze serve de possível saída para a exportação de mercadorias do Malawi.

b) Mar Territorial

Nos termos da CNUDM, (Parte II, Secção 2, arts. 2.º e 3.º) o Mar Territorial (MT) é definido como sendo uma zona de soberania²³ do Estado com uma largura limite de 12 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base. No art. 4º, do número 4 da Lei 4/96 que temos vindo a citar são estabelecidas as coordenadas seguintes para as linhas de fecho e de base rectas demonstradas no anexo 1 com as respectivas Pontes, Latitudes e Longitudes. O Estado moçambicano, adoptou para o seu ordenamento jurídico os preceitos da CNUDM em relação ao Mar Territorial.

Como ficou claro desta disposição, o Estado moçambicano nesta matéria, goza tradicionalmente de soberania²⁴ sendo fora isso circunscritos os direitos reconhecidos aos terceiros Estados. No Mar Territorial a soberania do Estado só é limitada pelo “direito de passagem inofensiva de navios à superfície” Decorrente deste direito, o Estado costeiro, permite aos outros, o direito de passagem inofensiva aos navios com a bandeira de outros Estados.

²² Art.4.da Lei 4/96, de 4 de Janeiro refere-se de forma vaga, remetendo a explicação dos artigos 5 a 13 da CNUDM.

²³ Soberania entendida como o resultado de um conjunto de poderes internos, harmonizados, sobre os quais se estabelecem os fundamentos e se realizam os objectivos do Estado dentro e fora de seu território, em consonância com as regras e princípios de direito internacional.

²⁴No Artigo 2 da Convenção de 1982, está expressamente previsto que a “soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional”.

Moçambique, como subscritor da CNUDM, no seu mar territorial tem o poder de criar normas concernentes à segurança da navegação e regulamentação do tráfego marítimo; protecção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e outros serviços; protecção de cabos ou ductos submarinos; conservação dos recursos vivos do mar; pesca; prevenção do meio marinho e ao controlo da poluição; investigação científica e ao levantamentos hidrográficos; e à matérias aduaneira, fiscais, de imigração e de segurança.

Compete em última instância, às autoridades do Estado moçambicano no seu mar territorial fazer: a segurança e a defesa; exercícios e manobras militares com armas de qualquer tipo; lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar; actividades de pesca; actividades de investigação ou levantamento hidrográfico; o exercício do direito de passagem inofensiva, reconhecido aos navios de outros Estados²⁵. No Mar Territorial, o Estado ribeirinho exerce efectivamente a soberania e o controlo total sobre a massa líquida e o espaço aéreo subjacente, bem como o leito e o subsolo desse mar.

c) Zona Contigua

A Zona Contigua (ZC) encontra-se definida na Secção 4 da Parte II da CNUDM, no artigo 33.º, conforme o qual a jurisdição do Estado Costeiro, neste espaço marítimo, deve limitar-se a evitar e reprimir as violações aos regulamentos aduaneiros nacionais, as normas fiscais, de imigração ou sanitários. A Lei do Mar fixa o limite desta faixa marítima em 24 milhas, medidas a partir das linhas de base.

O artigo 8º. da Lei 4/96, de 4 de Janeiro, não só define a Zona Contigua assim como se refere às competências que Estado de Moçambique se reserva²⁶. Por via da conjugação das leis nacionais

²⁵ Artigo 6 da Lei 4/96, de 4 de Janeiro: 1. Sem prejuízo do disposto nos n.º 2 e 3 do presente artigo, os navios de guerra estrangeiros e outras embarcações de Estado estrangeiro não empregadas para fins comerciais, quando passem através do mar territorial, gozam de imunidade, nos termos do direito internacional.
2. Quando um navio de guerra estrangeiro ou outra embarcação de Estado estrangeiro não empregado em comércio não cumpra com a lei moçambicana ou não leve em conta qualquer pedido no sentido de observar a referida lei, exigir-se-á que tal navio ou embarcação saia imediatamente do mar territorial moçambicano.

²⁶ Idem: 2. Na zona contígua ao mar territorial o Estado exerce o controlo necessário a: a) Prevenção da violação das leis e regulamentos aduaneira, fiscais de migração e sanitários de protecção e preservação do

e internacionais sobre o mar, assiste ao Estado moçambicano, para sua afirmação, criar legislação compatível para prevenir e debelar as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de emigração ou sanitários que ocorram tanto no espaço terrestre ou marítimo do seu território nacional; fiscalizar os navios e outras embarcações que estejam a violar a legislação marítima em vigor; reprimir com os meios legais e de coerção a violação dos dispositivos regulamentares soberanamente aprovados pelo Estado para o seu território; e criar regulamentos tendentes a defesa do meio ambiente marinho, sua biodiversidade assim como medidas para prevenir e reprimir a sua violação.

d) Zona Económica Exclusiva

O artigo 55.º, da CNUDM define o regime jurídico específico da Zona Económica Exclusiva (ZEE), ao defini-la como “zona situada para além do mar territorial e a este adjacente, sujeita a um regime jurídico específico estabelecido na segunda parte, segundo o qual os direitos e jurisdição dos Estados costeiros e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes na presente Convenção”.

A largura definida para a ZEE pela Lei do Mar é de 200 milhas náuticas. O Estado moçambicano, na qualidade de signatário da CNUDM, adoptou para o seu ordenamento jurídico esta definição através do artigo 9.º, da Lei do Mar Nacional²⁷ atribuindo-se a si os direitos de jurisdição e os deveres que assistem os Estados costeiros da seguinte forma:

1. Na Zona Económica Exclusiva, o Estado costeiro tem:
 - a) Direito de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades com vista a exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;

meio ambiente marinho, vigentes no território moçambicano; b) Repressão das infracções as leis e regulamentos referidos na alínea anterior.

²⁷ Artigo 9 da Lei 4/96, de 4 de Janeiro: A zona económica exclusiva da República de Moçambique compreende a faixa do mar além e adjacente ao mar territorial que se estende até à distância de 200 milhas marítimas medidas a partir da linha de base a partir da qual se mede o mar territorial.

- b) Jurisdição, em conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:
- i) Colocação e utilização de ilhas artificiais, instalação e estruturas;
 - ii) Investigação científica marinha;
 - iii) Protecção e preservação do meio marinho.
- c) Outros direitos e deveres previstos na presente Convenção.

Fica claro a partir da análise da normação que a CNUDM faz em relação a ZEE, que os poderes do Estado moçambicano podem dividir-se em duas relevantes categorias como sejam o direito de soberania por um lado e por outro o direito de jurisdição como está referido no artigo 56.º. competindo ao Estado moçambicano fazer valer estas prerrogativas internacionais adoptando-as no ordenamento jurídico local.

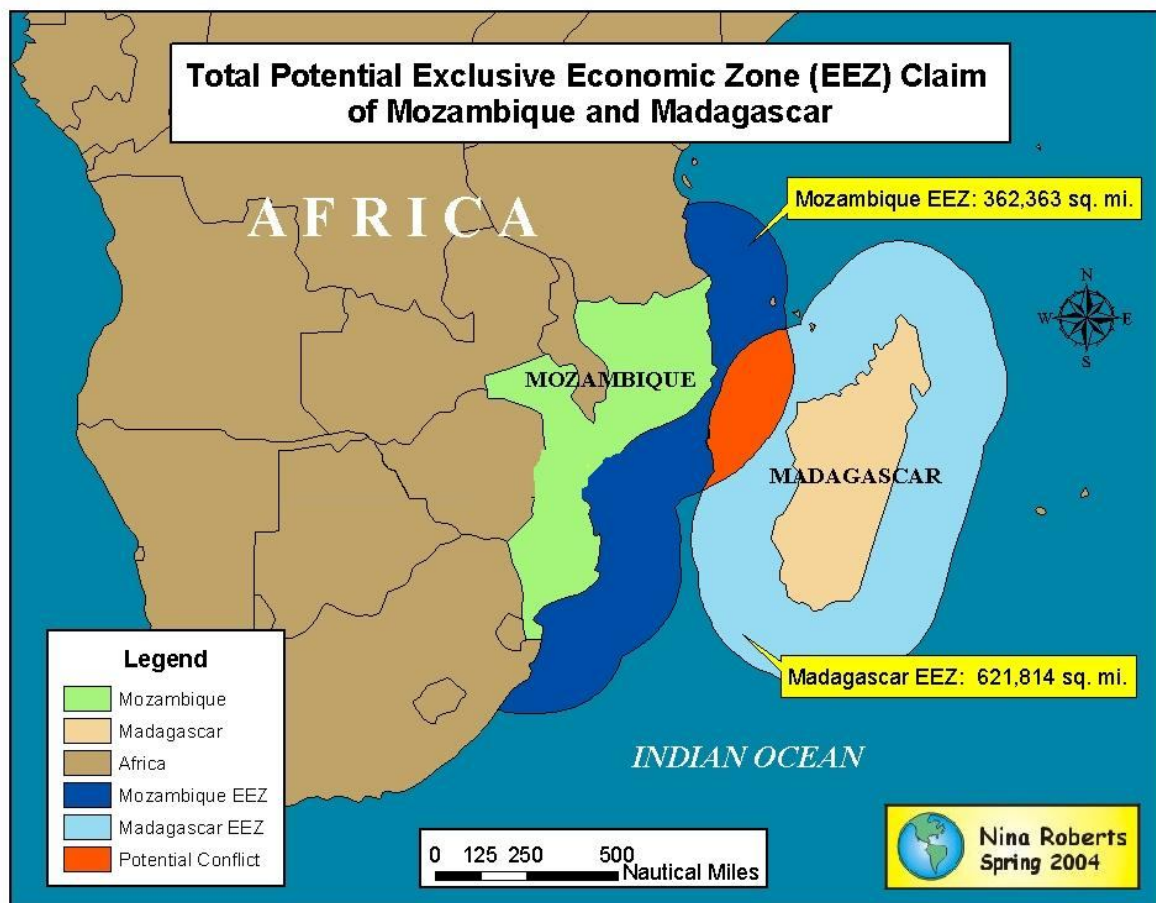


Figura 4. Mapa ilustrando as ZEE de Moçambique e Madagáscar e o ponto de intercepção entre ambos os países. Fonte – Apresentação do Almirante Nuno Matias na Universidade Católica de Moçambique Abril 2012.

e) Plataforma Continental

O conceito de Plataforma Continental (PC) é definido na parte IV da CNUDM, concretamente nos artigos 76.º e 77.º de forma seguinte:

A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até a distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. (CNUDM, art.76.º, § I)

A Lei do Mar aprovada pelo Estado moçambicano que temos vindo a anunciar, faz um complemento à CNUDM, e, entre outras afirmações dela se pode deduzir o seguinte:

A margem continental compreende toda a prolongação submersa da massa continental do estado dotado de litoral e é dotada de um leito e do subsolo da plataforma, o talude e a emersão continental. Não compreende, porém, o solo oceânico profundo com sua área oceânica, incluindo aí o seu subsolo. Os pontos fixos que compreendem o limite exterior da plataforma continental em leito marítimo devem estar situados a uma distância que nunca ultrapasse as 350 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, as quais se mede o comprimento do mar territorial de 100 milhas contadas a partir da curva de 2500 metros.

A água que cobre a plataforma continental possui vida marinha em abundância e grande parte da pesca mundial se realiza nesta zona. É nela que se encontra a quarta parte da produção mundial de petróleo e gás procedentes das rochas que se encontram submersas.

A CNUDM, estabelece para o Estado moçambicano, entre outros privilégio, vastos direitos na sua plataforma continental, dos quais se destaca: direitos de soberania para a exploração dos recursos naturais, incluindo os recursos minerais e outros não vivos do leito do mar e do subsolo; direitos exclusivos de autorização e regulamentação de perfurações; direitos de estabelecer condições para os cabos e os ductos submarinos que penetrem no seu território

marítimo; e, direitos exclusivos de autorização e realização de investigação científica marinha.

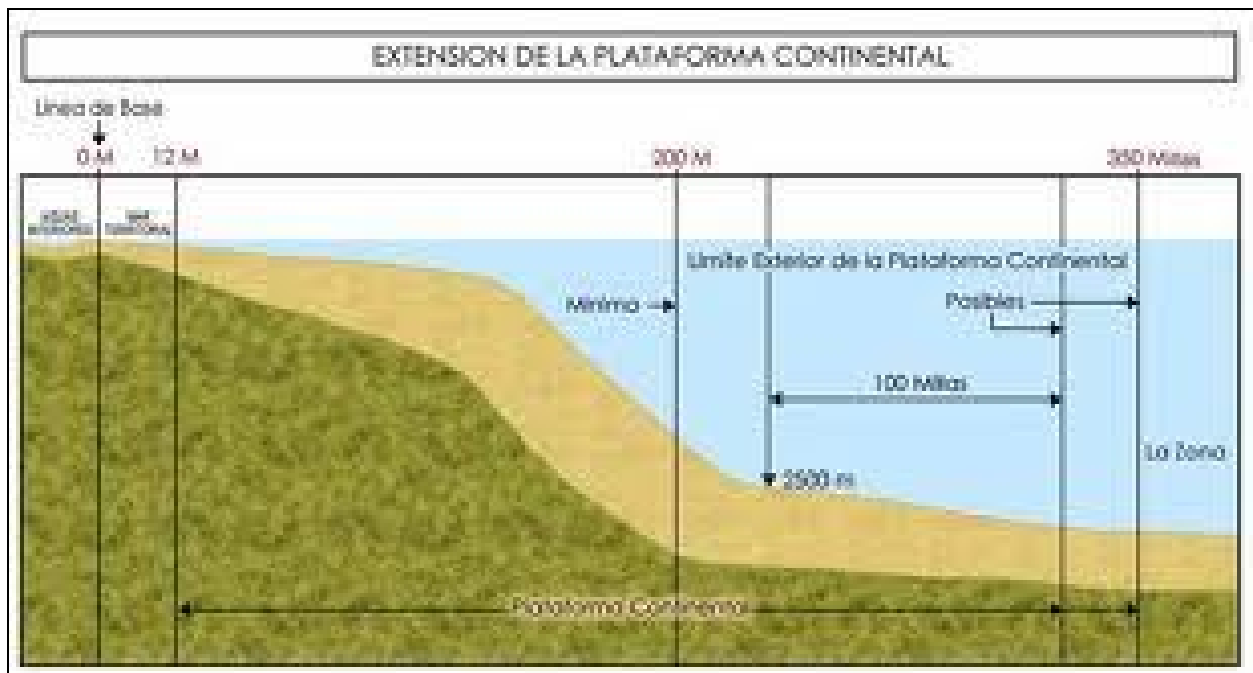


Figura 5. Esquema da plataforma continental até cerca de 400 milhas náuticas. Fonte – Apresentação do Almirante Nuno Matias na Universidade Católica de Moçambique Abril 2012.

A soberania do Estado sobre a plataforma marítima afigura-se melindrosa e de extrema importância devido as descobertas recentes em várias partes do mundo de inestimáveis recursos nela depositadas o que aumenta os desafios pela segurança dos Estados ribeirinhos como o nosso com a finalidade de garantir a soberania e jurisdição dos seus espaços marítimos.

Capítulo II

A Importância do Mar na Economia Nacional Moçambicana

“As actividades marítimas assumem um lugar de relevo no contexto político, económico e social. Este facto justifica a necessidade de se adoptar um quadro legal que redefina os direitos de jurisdição sobre a faixa do mar ao longo da costa moçambicana e que disponha sobre as bases normativas para a regulamentação da administração e das actividades marítimas no País.”

Preambulo da Lei 4/96, de 4 de Janeiro



Figura 6. Mapa de Moçambique e sua localização estratégica em relação ao interland. Fonte: Google²⁸

2. Moçambique e o Mar

Moçambique está situado na costa sudoeste de África, numa posição estratégica de relevo, dado que funciona como uma porta de entrada e de saída privilegiada para sete países do interland, nomeadamente a África do Sul, o Zimbabwe, o Malawi, a Zâmbia, o Botswana, a Suazilândia e a República Democrática do Congo.

Moçambique possui uma extensão de litoral de 2750 km e de 200 milhas da Zona Económica Exclusiva, perfazendo uma superfície de massa de água oceânica de 586 000 km² o que confere a este Estado, possuir um dos maiores volumes de águas oceânicas do continente africano. Nessa

²⁸ Google Maps - ©2013 Google, 20 Janeiro 2013

sua tamanha superfície marítima, a ZEE de Moçambique colide em alguns casos na costa Norte com as ZEE de outros Estados ribeirinhos, nomeadamente com a República do Madagáscar e a União das Comores.

Moçambique não só tem uma extensa costa marítima como possui muitos rios que drenam as suas águas para o Oceano Índico, dos quais os mais importantes são internacionais. Isto significa que são compartilhados por mais países na região. Os principais rios são: Rovuma, Lúrio e Zambeze no norte; Pungue, Búzi e Save no centro e Limpopo, Incomati e Maputo no sul. Em relação a águas interiores há a destacar o lago Niassa²⁹ e as albufeiras de Songo, Chicamba, Mavuzi e de Massingir.



Figura 7. Mapa hidrográfico de Moçambique. Fonte IIP

As costas de Moçambique são geralmente baixas, com poucos recortes, arenosas e por vezes rochosas e coralíferas, em especial na zona sul. Destacam-se alguns incidentes e ilhas, desde a foz do Rovuma até ponta de Ouro. No sentido Norte para Sul temos o Cabo Delgado, as baías de

²⁹ Lago Niassa ou Malawi, é partilhado conjuntamente entre Malawi, Moçambique e Tanzânia.

Pemba e Fernão Veloso, as ilhas de Ibo, Moçambique, Angoche e Bazaruto, os cabos de S. Sebastião, das Correntes e de Santa Maria, baía de Maputo e finalmente a ilha de Inhaca.

Cerca de 2/3 da população moçambicana vive na zona costeira e ganha a sua subsistência à custa dos recursos ali existentes (INE)³⁰. A principal razão de atracção da população para a zona costeira está relacionada com o acesso facilitado aos recursos, existência de oportunidades, se considerarmos que as principais cidades, serviços e indústrias tais como turismo, comércio e portos estão localizados na zona costeira. A densidade populacional nas zonas costeiras é cerca de 120 habitantes por km², contra o valor médio do país de 2 habitantes por km².

2.1. O Valor Económico dos Espaços Marítimos

A importância dos mares para o desenvolvimento económico dos homens vem desde os primórdios da existência das sociedades organizadas. No segundo milénio depois de Cristo com a expansão marítima europeia a importância do mar ganha uma nova alavanca com os navios a sulcarem os mares, iniciando assim o processo irreversível da globalização do mundo.

O século XX vai marcar uma autêntica revolução na visão do mundo em relação ao mar. Na segunda metade desse século houve uma profunda transformação nas funções dos mares. A geopolítica dos oceanos mudou radicalmente com o incremento das actividades ligadas aos mares.

O volume de carga que os navios passaram a transportar era impensável nos séculos anteriores com o aparecimento de navios cada vez maiores e com maior autonomia. Os oceanos deixaram de ser apenas o meio pelo qual os navios sulcam, transportando pessoas e mercadorias. Os oceanos e mares, a partir do século XX passaram eles próprios a ser um destino, uma âncora onde se desenvolvem inúmeras actividades. Por isso mesmo, as considerações políticas, económicas e de segurança em relação aos espaços marítimos tornaram-se cada vez mais delicadas na esfera do concerto das nações.

³⁰ INE Instituto Nacional de Estatística de Moçambique.

A construção de navios de grande porte, o uso de tecnologias de ponta no transporte marítimo assim como a melhoria na organização logística nesta área pelos principais armadores trouxe à indústria marítima o abaixamento acentuado de custos operacionais. Este facto levou ao crescimento do transporte marítimo em cerca de 12% no limiar do século XXI. O comércio mundial é grandemente suportado pelo transporte marítimo, chegando a representar 90% do total das transacções comerciais internacionais.



Figura 8. Lançamento do porta contentores EMMA MAERSK com a capacidade de 13 000 TEUs - Fonte CFM

O mar é bastante rico para ser negligenciado. Ele é fonte de recursos como energia, inertes, alimentos, animais e vegetais. É nos espaços marítimos que estão sendo descobertas enormes quantidades de petróleo, gás natural e variadíssimos minérios.

O aumento crescente da população mundial tem provocado o esgotamento dos recursos tradicionalmente achados nos espaços emersos do globo. Actualmente há uma corrida desenfreada para a exploração dos recursos que se encontram na plataforma continental, o que em parte é possibilitado pelos imparáveis descobrimentos tecnológicos. O conhecimento que se tem dos fundos dos mares levam-nos crer que estes em breve serão as principais fontes energéticas e alimentares. O incremento do consumo do petróleo torna cada vez mais importante a sua produção a partir das profundezas do mar.

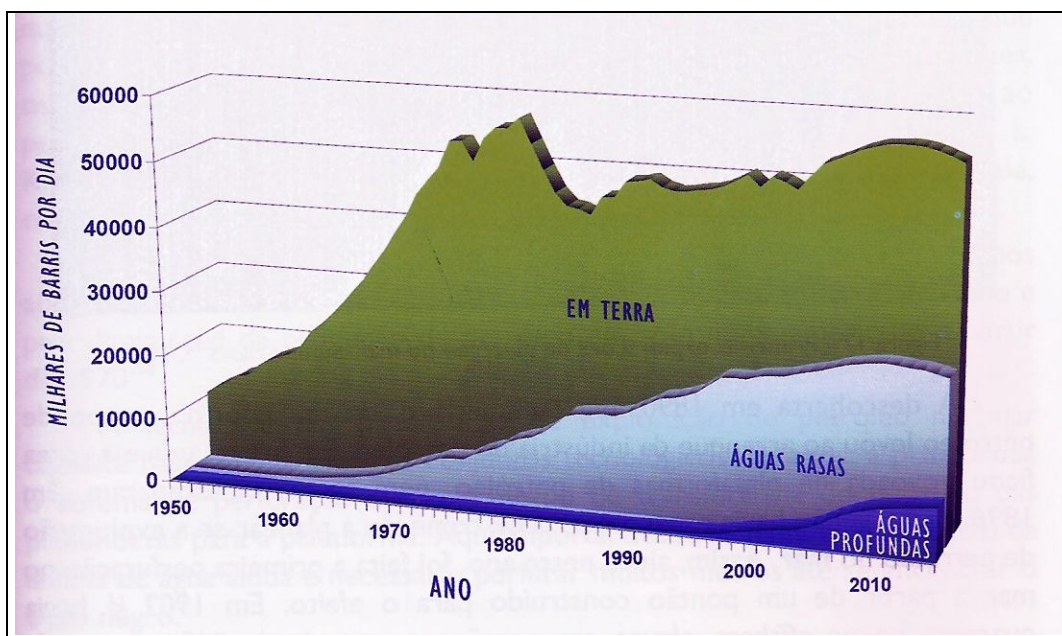


Figura 9. Gráfico da evolução da produção de petróleo Fonte – Apresentação do Almirante Nuno Matias na Universidade Católica de Moçambique Abril 2012.

A consciência cada vez mais clara de que os espaços marítimos constituem o futuro depositário das riquezas que as nações precisam para a sua afirmação torna-os mais do que nunca em pontos estratégicos para que neles seja imposta a soberania e jurisdição pelos Estados possuidores deste importante recurso.

O Canal de Moçambique faz parte de um dos corredores atravessados por navios de variadas utilidades tornando-o numa dinâmica rota marítima. Em função da sua localização nesta importante rota mundial de navegação marítima, Moçambique assume naturalmente uma posição geoestratégica considerável, o que confere uma maior relevância aos seus espaços marítimos.

À semelhança do que acontece com os outros países costeiros, a economia marítima para o Estado moçambicano, engloba um vasto leque de actividades cujo denominador são as várias utilizações que se podem fazer com os espaços marítimos sob a sua soberania e jurisdição que vão desde o transporte, comunicações, pesca, aquacultura, turismo e recreio náutico, defesa, reparações navais, aproveitamento energético entre outras valências.

A existência da possibilidade de Moçambique vir a explorar as actividades descritas no parágrafo anterior, com consistência e de forma sustentável, há a observar, antes de tudo, a sua capacidade de impor a sua vontade soberana nesses espaços. A segurança nos espaços marítimos não só é necessária como ela é imperiosa. Ao falarmos de segurança referimo-nos tanto a capacidade de impor a vontade do Estado utilizando os meios militares como o apetrechamento das instituições que tem a função de permitir o uso seguro e confiável das águas moçambicanas.

2.1.1. Transporte Marítimo e Portos

Uma das actividades mais antigas na economia dos mares está relacionada com o transporte marítimo de transporte de pessoas e mercadorias. Como já foi referenciado, a navegação marítima ganhou grande impulso no século XV quando os marinheiros portugueses aliaram a expansão marítima ao carácter científico dos descobrimentos. O mar, por isso, foi sempre o meio pelo qual se privilegiou o transporte de grandes cargas para distâncias longínquas. Para se garantir uma logística que permitisse a eficiência das transacções comerciais entres os vários pólos de desenvolvimento do globo foram sendo construídos portos nos pontos estratégicos.

O transporte marítimo convencional e moderno em Moçambique, segundo MARQUES³¹ começou na segunda metade do século XIX, em 1875 quando o governo português decidiu subsidiar uma companhia de navegação inglesa para fazer carreiras entre Lisboa e Moçambique e daqui para Goa via canal de Suez. Mais tarde esta companhia passou a fazer escala em portos moçambicanos na sua rota da Índia para Durban. Em 1890, o governo português também subsidiou companhias inglesas e alemãs para fazerem escala em Lisboa e Moçambique, via Angola e cidade do Cabo.

A Empresa Nacional de Navegação³² foi a primeira companhia portuguesa a fazer em 1903 uma carreira ligando Lisboa e Moçambique. O desenvolvimento das comunicações marítimas possibilitou a construção e o apetrechamento de portos, a construção de faróis, a organização das alfândegas e a ligação da costa com o interior via estradas e caminhos-de-ferro. Em 1910 o porto

³¹ MARQUES, A.H. de Oliveira. História de Portugal: Das Revoluções Liberais aos Nossos Dias. VI III. Palas Editores. Lisboa, 1981. P186

³² Empresa de navegação marítima fundada pelo governo português em 1880 visando as ligações com o ultramar.

de Lourenço Marques, hoje Maputo, manuseou mais de 2 milhões de toneladas de diversas mercadorias. Os restantes portos tinham movimento menor mercadorias, tendo tido um fluxo abaixo de um milhão de toneladas.

A navegação marítima veio estimular a ligação de Moçambique com os países do Interland, principalmente através de linhas férreas que partiam dos principais ancoradouros na costa que rapidamente se transformaram em grandes portos regionais. A actividade marítima foi responsável no início do século XX pelo impulsionamento da afirmação geoestratégica de Moçambique na região austral de África.

O primeiro surto de desenvolvimento comercial após 1890 está intimamente aliado às ligações ferroviárias com o Transvaal e a Rodésia, cujo tráfego internacional passou a ser feito através dos portos de Maputo e Beira. Os portos e caminhos-de-ferro vieram definitivamente a consagrar a posição privilegiada das duas cidades. Em Lourenço Marques, o tráfego comercial subiu de 1020 contos (1888) para 27 000 (1908), sendo a maioria, cerca de 90% das mercadorias, as de trânsito para o interland. Por volta de 1910, 57% do comércio externo de Transvaal utilizava o porto de Maputo, contra os 32% do porto de Durban e 2% do porto de Cabo. Vários acordos foram assinados entre Moçambique e o Transvaal, (especialmente em 1875), entre Moçambique e a África do Sul inglesa (1901,1904,1909) sobre o comércio e a utilização de vias-férreas e dos portos de Maputo.

O movimento comercial do porto de Lourenço Marques conheceu um incremento marcado a partir de 1895, devido à ligação ferroviária directa com Pretória, capital de Transvaal como atestam os números a seguir indicados, em milhares de escudos, discriminando o valor das mercadorias em trânsito:

Ano	Total	Trânsito
1888	1020	160
1889	1195	307
1890	2444	660
1891	1472	239
1892	1284	351

1897	15657	11969
1903	22000	15793
1907	24566	18530
1908	26569	20337

Quadro 1. Volume de mercadorias no porto de Lourenço Marques. Fonte: Hamond Richard

O desenvolvimento económico de Moçambique está ligado indissolavelmente às actividades marítimas e, neste caso concretas, aos portos e caminhos-de-ferro que são turisticamente os pontos de ligação ao transporte marítimo, tanto o de cabotagem como o internacional. É preciso referenciar que metade do território moçambicano estava nas mãos de três companhias particulares, duas das quais (a Companhia de Moçambique e a Companhia do Niassa) que tinham a prerrogativa de autonomia administrativa nos territórios que ocupavam e a Companhia da Zambézia.

A Companhia de Moçambique prosperou e contribuiu para o desenvolvimento de Moçambique até cerca de 1923. As suas exportações suplantavam o resto do país. Os caminhos-de-ferro e o porto da Beira permitiram um tráfico internacional sempre crescente e a Beira tornou-se na segunda maior cidade já em 1928 com 20 000 habitantes.

A Companhia da Zambézia desenvolveu nos territórios sob sua jurisdição actividades comerciais, industriais e agrícolas. É dela a responsabilidade da construção da linha férrea de Maquival em Quelimane que ligava ao porto do rio dos Bons Sinais.

O período republicano foi para Moçambique, de uma certa prosperidade no que diz respeito a edificação de infra-estruturas, especialmente no apetrechamento de portos e na construção de caminhos-de-ferro. As cidades de Maputo e da Beira então as únicas com portos internacionais ficaram em melhores condições para dar vazão ao tráfico internacional da África do Sul, do Zimbabwe, da Zâmbia e Malawi. No Sul construíram-se as linhas de Goba ligando a Suazilândia em 1912. A partir do porto da Beira construiu-se a linha férrea que ligava o território do Malawi. Ainda no Centro iniciou-se a exploração da linha férrea em Quelimane. No Norte começou a construção da via ferroviária que ligaria o porto de Nacala ao interior.

Fazendo uma comparação entre Angola e Moçambique em relação a frequência de barcos e a arqueação bruta³³ entre 1943 e 1973 nota-se a importância superior dos principais portos de Moçambique:

Anos	Lourenço Marques		Beira		Luanda		Lobito	
	Numero de barcos	Arqueação bruta	Numero de barcos	Arqueação bruta	Numero de barcos	Arqueação bruta	Numero de barcos	Arqueação bruta
1943	463	1915601	372	1696611	514	538562	360	690022
1945	604	3158469	419	2011925	577	667244	491	767559
1948	936	5619161	542	2948158	657	1618339	502	1914302
1953	1173	7970816	850	5789558	719	2310215	771	3303236
1955	1184	8237566	844	5859306	735	2523501	825	3753892
1958	1260	9023273	770	5746408	245	1382440	406	2921794
1960	1659	11518956	1175	7840314	1015	3572078	1056	4907123
1965	1594	13172940	1214	8695555	1337	4684821	957	4864235
1970	[...]	[...]	[...]	[...]	2166	6560700	1154	5470348
1972	1880	16596918	1043	7403629	2482	7554872	1178	5720621
1973	1821	16340931	977	6538175	2750	7684307	1297	5913177

Quadro 2. Comparativo entre os principais portos de Angola. Fonte: Hamond Richard Moçambique entre 1943 e 1973.

Em 1975, Moçambique ficou independente tornando-se um Estado soberano e um actor na região e nas relações internacionais. Dessa forma uma nova realidade o país passou a viver com enfoque no transporte marítimo, nos portos e nos caminhos-de-ferro que continuaram a jogar um papel preponderante para a afirmação do Estado.

Como foi dito anteriormente, Moçambique possui uma vasta costa marítima e uma localização geográfica estratégica que lhe conferem vantagens comparativas na área de serviços de transporte na região. Os portos e os corredores de desenvolvimento permitem um acesso excepcional aos países do *interland*. Os países que intensamente utilizam os portos moçambicanos são, o Malawi (Beira e Nacala), o Zimbabué (Beira e Maputo), a Zâmbia (Beira e Maputo), a RD Congo (Beira e Maputo) e a África do Sul (Maputo).

³³ A Arqueação bruta é a função do volume de todos os espaços interiores de um navio

Os portos moçambicanos, depois da sua reestruturação nos finais da década de 90, receberam importantes investimentos que permitiram aumentar a capacidade de manuseamento de carga diversa e contentorizada. O início do século XXI é considerado um período de revigoração dos portos e caminhos-de-ferro em Moçambique, período em que é possível obter com certa facilidade algum registo estatístico, contrariamente ao que aconteceu nos primórdios da independência.

Mercadorias	Maputo			Beira			Nacala			Quelimane			Pemba		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Produtos Agrícolas	1,164	1,063	976	665	505	271	141	108	185	6	16	54	0	1	3
Cereais	690	542	464	556	440	165	72	70	119				0	1	0
Açúcar e produtos	413	432	376	109	65	77	22	16	19	0	16	54			
Citrinos	61	89	121												
Outros	0	0	15	0	0	29	47	22	47	6	0	0	0	0	3
Combustíveis	327	324	287	1,075	750	863	150	142	136	18	9	11	0	2	2
Mínerais	2,299	3,038	3,060	473	355	347	70	73	123	3	4	0	12	0	0
Carvão	1,097	1,311	957												
Ferrocromo	179	249	403	0	84	29									
Granite e pedras	0	0	1	123	129	0									
Clinker	18	41	62	152	99	105	70	73	123						
Alumínio (Mozal)	491	831	1,050	158	0	0									
Coque (Mozal)	110	168	194												
Alumínio	277	400	0												
Aço	127	20	0	40	43	63				3	4	0			
Outros (Mozal)	0	15	34												
Outros (Mozal)	0	3	0												
Outros			359		0	150									
Contentores	420	483	514	322	484	528	335	367	400	56	67	88	34	46	40
Cimento							0	10	0	2	1	0	0	0	1
Madeira	1	0	3	1	0	0	1	1	1	34	27	32	20	14	29
Fertilizantes				107	126	146	38	48	32						
Outros	215	130	700	121	103	119	45	69	31	46	52	37	5	4	5
Total	4,426	5,038	5,540	2,764	2,323	2,274	780	818	908	165	176	218	71	67	80

Quadro 3. Tráfego portuário de Moçambique nos anos de 2002, 2003 e 2004 (milhares toneladas). Fonte: CFM

Segundo a Estratégia de Moçambique para o processo de integração regional na SADC, desde os meados da década de 90 do século XX os Caminhos-de-ferro de Moçambique (CFM) tem vindo a introduzir a participação do sector privado na gestão de terminais portuárias em regime de

concessão. Apesar das mudanças acima mencionadas, os cinco principais portos do país apenas estão a ser usados em cerca de 63% (2005) da sua capacidade total de manuseamento. O tráfego de carga nacional (cabotagem e comércio externo) representa 54% (2005) em relação ao total manuseado nos portos. Deste valor, apenas 2% (em média) se referem às transacções dentro do País (cabotagem).

O mesmo documento refere que o sistema ferroviário está desenhado para permitir a ligação de Moçambique com os outros países da região, no entanto, só estão operacionais 62% das linhas existentes. As transacções internas são apenas responsáveis por cerca de 15% do tráfego, ou seja 3% da capacidade disponível. A maior parte das mercadorias transportadas é destinada ou proveniente da RAS (52%), Suazilândia, Zimbabué e Malawi. Entretanto, algumas zonas potencialmente produtivas não são servidas ainda por caminhos-de-ferro.



Figura 10. Os principais sistemas ferro portuários da África Austral e os países do interland. Fonte: SADC.

No decurso da guerra civil que ocorreu no país entre 1976 e 1992 o sector de transporte marítimo de cabotagem veio demonstrar quão importante era, ao se tornar na espinha dorsal de comunicação e transporte de mercadorias, bens e pessoas em virtude da inoperância das vias

terrestres. O desenvolvimento deste sector em ligação a navegação marítima internacional pode propiciar a existência de um cluster marítimo nacional envolvendo toda a indústria marítima e todas as outras actividades a ela relacionadas.

A cabotagem marítima³⁴ é um dos sectores que teve muito desenvolvimento até sensivelmente nos meados da década setenta havendo nessa altura barcos ligando os vários portos nacionais transportando mercadorias e passageiros. Navios enormes para a época, como eram o Império, Infante D. Henriques, Príncipe Perfeito e outros de reduzido tamanho atracavam constantemente os principais portos do país. Este sector de transporte marítimo é considerado por muitos, como um dos instrumentos para a dinamização da economia de um país costeiro.

No caso de Moçambique com uma enormíssima costa, este tipo de navegação revela ser um potencial prestador de serviço de transporte, uma vez que pode ser um meio mais barato, mais eficiente e de maior capacidade que os outros meios de transporte, seus concorrentes, ou seja, os transportes ferroviários e os rodoviários. Para além destas vantagens, permite a criação de trabalho especializado e a obtenção de um know-how necessário para o desenvolvimento do transporte marítimo através de todo o cluster marítimo.

Debruçando-se sobre o cluster marítimo, e dando como exemplo o holandês, MATIAS³⁵ afirma

O *cluster* marítimo é constituído por 11 sectores que integram, por sua vez, também outros *clusters*. Por exemplo, os portos são parte dos *clusters* da indústria e da logística. Aqueles sectores são: transporte marítimo (logística & transporte), portos (indústrias relacionadas), serviços marítimos (indústrias relacionadas), construção naval (indústrias metalúrgicas), equipamento marítimo (maquinaria e metalurgia), embarcações de recreio (recreio e turismo), pesca (produção de peixe e indústrias processadoras), dragagem (construção), *offshore* (energia), Marinha de Guerra (defesa) e transporte fluvial.

³⁴ A Cabotagem Marítima é a navegação entre portos numa determinada zona geográfica, utilizando normalmente navios de pequeno porte que navegam ao longo da costa. Se a mesma for efectuada exclusivamente ao longo dos portos de um país denomina-se Cabotagem Nacional, se abranger os portos de vários países denomina-se Cabotagem Internacional

³⁵MATIAS, Nuno. A Clusterização da Economia Marítima. Nação e Defesa

A cabotagem, bem sucedida, abarca mais do que uma simples operação comercial de navios, na medida em que constitui um instrumento na dinamização de toda a economia, na poupança de divisas e na consolidação das actividades que compõe o cluster marítimo. Nesta linha de pensamento vê-se muitos países a estabelecerem políticas de apoio a existência e desenvolvimento das suas cabotagens nacionais.

O ministro dos transportes de Moçambique reconheceu a fraqueza do sector de cabotagem em entrevista ao jornal Notícias³⁶ ao admitir a existência de apenas três empresas de cabotagem a operar na extensa costa moçambicana afirmando nos seguintes termos:

“O transporte marítimo é um problema sério e de certa forma contraditório para os moçambicanos. É que para um país tão pobre como o nosso que pode ter grandes transacções comerciais não faz sentido não poder estar a aproveitar o mar. É preciso lembrar que já usamos o mar com muita força, mas depois passamos por uma fase de guerra, privatizações e algumas dessas privatizações não foram boas, e isso reflectiu-se no transporte marítimo que ficou praticamente paralisado.”

Na mesma ocasião, o Ministro dos Transportes e Comunicações, garantiu existirem neste momento, muitas companhias estrangeiras interessadas em assegurar a cabotagem no país, no entanto, entende que o primeiro passo nesse sentido deverá ser dado pelo Estado por via da empresa Transmarítima, uma companhia já enraizada no transporte marítimo, em Moçambique.

A economia marítima em Moçambique tem a sua principal âncora nos grandes portos nacionais. Moçambique tem actualmente cinco portos que são Maputo, Beira, Quelimane, Nacala e Pemba.

O Porto de Maputo está localizado a sudoeste de Moçambique, a sul do Canal de Moçambique. O porto situa-se à margem esquerda do rio Matola e é composto por duas importantes áreas, nomeadamente o porto comercial de Maputo e o complexo industrial da Matola. A profundidade do canal de acesso ao cais é de 9.5 metros abaixo do zero hidrográfico e está em curso o projecto

³⁶ Maputo, Sexta-Feira, 29 de Outubro de 2010

do seu aprofundamento para 11 metros abaixo do zero hidrográfico. O porto de Maputo está sob gestão da empresa Maputo Port development Company MPDC) desde Abril de 2003³⁷.

O porto de Maputo possui uma terminal de carga geral com 400 metros com a capacidade para receber navios de 40.000 toneladas de arqueação bruta. Tem também um terminal de melaço sob gestão da Companhia Exportadora de Melaço com uma capacidade anual de 60.000 litros. No mesmo terminal e sob gestão do Maputo liquid Storage Company Ltd (MLSC), nela existem tanques de manuseamento de produtos de óleos vegetais com uma capacidade de 10.000 metros cúbicos.

Neste porto funciona um terminal de viaturas gerido pela Gridroad Terninals com uma capacidade de manuseamento para cerca de 250.000 veículos por ano. Funciona no porto um terminal de carvão que manuseia este produto por meio de um tapete rolante com capacidade de 2.500.000 de toneladas. Para o manuseamento de grânulos, existe um terminal graneleiro com uma capacidade anual de 400.000 toneladas e 80.000 toneladas de silos. Para o alumínio, aquele o porto dispõe de um terminal com a capacidade de 600.000 toneladas de alumínio em bruto e 250.000 toneladas de lingote deste metal para a exportação.

Para servir o porto do Maputo existe o sistema ferroviário Sul, constituído por três linhas férreas, nomeadamente a Linha de Ressano Garcia, que liga o Porto de Maputo à República da África do Sul, e que tem uma extensão de 88 kms; a Linha de Goba, que liga o mesmo porto ao Reino da Suazilândia e que tem uma extensão de 74 kms; e a Linha de Limpopo com 534 km, a maior linha férrea do sistema ferroviário do Sul, principal ligação entre o Porto de Maputo à República do Zimbabwe.

O Porto da Beira está localizado na costa leste do continente africano, a 20 kms do mar aberto e a esquerda do estuário do Pungue. O Porto da Beira compreende 12 cais e a sua profundidade ao longo dos mesmos varia entre 8 a 10 metros. O acesso ao porto é feito através do canal de Macuti e tem uma largura mínima de 180 metros e máxima de 250 metros, um comprimento de 27 km e uma profundidade de cerca de 11 metros. O porto da Beira é hoje um dos mais modernos de

³⁷ CFM 2010, Revista Trimestral dos CFM publicada em Maputo

África, sendo de destacar a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e petróleos.

O porto da Beira ostenta um terminal de contentores e propósitos múltiplos gerido pela Cornelder Moçambique Sarl desde 1998. Este terminal tem capacidade para manusear 100.000 contentores por ano. Existe neste porto um terminal de Carga Geral que possui uma área de armazenagem que compreende 5 armazéns cobertos. O terminal tem uma capacidade para manusear 2.3 milhões de toneladas por ano.

Para dar vazão a produção carbonífera o porto tem um terminal de Carvão para uma capacidade projectada de 1.2 milhões de toneladas por ano esperando-se, depois da sua recapitação e reabilitação, poder acomodar volumes de carga superiores a 5 milhões de toneladas.

A partir da Beira se abastece o interland em produtos e derivados do petróleo, para isso, existe uma moderna terminal de Petróleos, que tem capacidade para carregar e descarregar petroleiros de 500 a 50.000 DWT e de 500 a 2.500 DWT, respectivamente. Este terminal tem capacidade para manusear 2.5 milhões de toneladas por ano. Em situação normal o pipeline (Oleoduto) bomba cerca de um milhão de toneladas de produtos derivados de petróleo para o Zimbabwe.

Na situação de porto pesqueiro do banco de Sofala, existe na Beira um terminal frigorífico que possui uma lotação de armazenamento de 150.000 m³ de pescado e uma capacidade de manuseamento de 1.1 milhões de toneladas anuais.

O Porto de Nacala localiza-se no extremo sul da Baía de Bengo e apresenta condições de navegabilidade absolutamente excepcionais. Não depende de marés e não necessita de dragagens, o que permite a entrada e saída de navios, sem quaisquer restrições de calado, 24 horas por dia. Nacala é o porto que oferece as melhores condições naturais de toda a costa oriental de África.

O Porto de Nacala conta, neste momento, com um Terminal de Carga Geral, de 631 metros de comprimento, calado de 9,7 metros, capacitado para manusear 2 400 000 toneladas anualmente, e ainda 8 armazéns, com uma capacidade de 50.000 toneladas.

O Terminal de Contentores com 372 metros de comprimento, tem capacidade de manuseamento de 75 000 TEU's anuais, possibilidade de estacionamento de 4.982 contentores e 21 pontos de energia para contentores frigoríficos.

Os dois terminais ora descritos, assim como o sistema ferroviário, estão concessionados à CDN - Corredor de Desenvolvimento do Norte, desde Janeiro de 2005.

Existe no porto de Nacala o Terminal para Granéis Líquidos, gerido pelos CFM, ligado a depósitos de combustíveis através de um "pipeline" com 3,5 Kms; e ligado a depósitos para óleos vegetais com uma capacidade total de 2 400 toneladas.

2.1.2. Pesca, Aquacultura e Industria Pesqueira

Moçambique é um país com grandes potencialidades pesqueiras, derivadas não só da sua localização costeira, como a existência de muitos importantes rios, albufeiras, lagoas e lagos. Estas condições hidrográficas permitem ao país delinear um programa de exploração pesqueira sustentável.

Segundo constata HOGUANE³⁸, no estudo que faz sobre a costa moçambicana, a maioria dos recursos pesqueiros em Moçambique estão localizados nas duas maiores plataformas, nomeadamente: o Banco de Sofala e a Baía de Delagoa; nas baías e no banco de San Lázaro. Os principais recursos são: o camarão de águas pouco profundas, no Banco de Sofala e na Baía de Maputo; os crustáceos de profundidade, no talude continental da zona centro e sul; o carapau e cavala, no banco de Sofala; peixes demersais, na zona sul e norte, incluindo Banco de São Lázaro.

A pesca artesanal distribui-se por quase toda a extensão da linha da costa, sendo o peixe, o camarão e os moluscos os principais recursos explorados por esta apanharia. O potencial estimado de produtos pesqueiros em Moçambique, em consonância com o Instituto de

³⁸ HOGUANE António Mubango. Perfil Diagnóstico da Zona Costeira de Moçambique. www.aprh.pt/rgci 25/12/2011

Investigação Pesqueira (IIP)³⁹ é cerca de 310.000 toneladas ano, contudo, segundo o mesmo instituto, estudos estão sendo feitos para aprofundar o conhecimento das reais quotas existentes nos mares, nos rios, nas albufeiras e na porção do lago Niassa que pertence ao país.

Os registos das capturas observados pelas estatísticas nacionais dão conta da captura de cerca de 32.000 toneladas em 1980, e 120.000 toneladas em 1992. Como se pode notar, num período de 12 anos houve um incremento de cerca de 375% o que denota a possibilidade de se proceder em Moçambique a uma exploração económica e biologicamente sustentável. Durante esse mesmo período as informações nacionais destacaram a importância da pescaria artesanal e semi-industrial que contribuem com mais de 50% da produção total do pescado.

No período em causa, as principais pescarias de elevado valor comercial são o camarão de águas pouco profundas, os crustáceos de profundidade e carapau e cavala sendo a produção de camarão de águas pouco profundas ser de cerca de 7.000 toneladas por ano. O Banco de Sofala, o mais importante na captura do camarão tem denotado uma certa diminuição de capturas e os consequentes rendimentos. As razões para essa observada diminuição na abundância do camarão ainda não são bem conhecidas, mas aponta-se para factores ambientais, o impacto da pesca artesanal e aumento do esforço de pesca que pressiona sobremaneira a capacidade de reposição das espécies pesqueiras.

Outra situação que tem sido apontada para a redução constante dos índices de rendimento de camarão é a pesca ilegal, o não cumprimento do período de defeso instituído anualmente pelos organismos que tutelam a actividade de pesca no país e pela exiguidade por parte das autoridades competentes de meios materiais e humanos para o controlo de embarcações que lavram indevidamente os espaços marítimos nacionais.

O gráfico abaixo é bem esclarecedor do declínio da captura de camarão no Banco de Sofala que por extrapolação sucedeu nas outras zonas pesqueiras do país.

³⁹ Instituto de Investigação Pesqueira

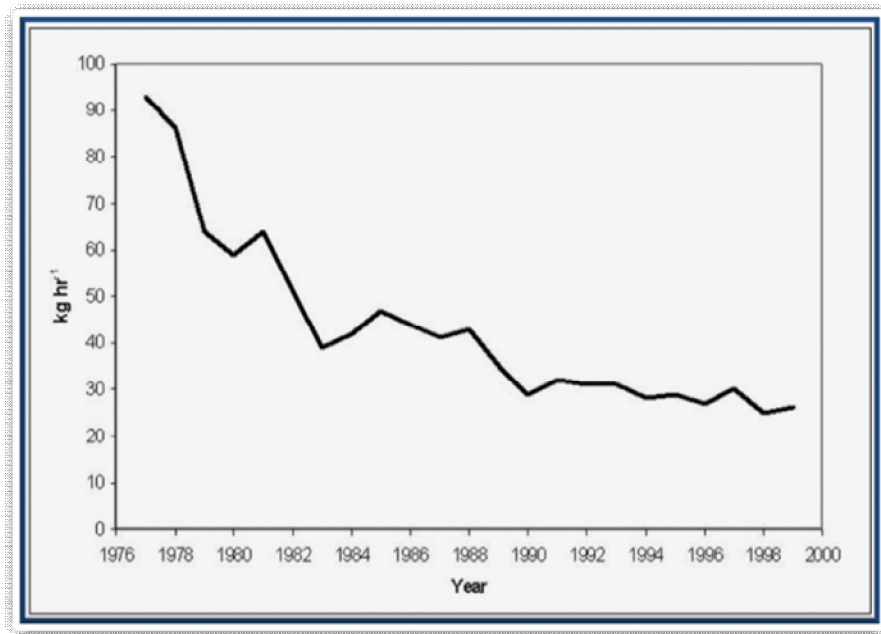


Gráfico 1. Evolução dos rendimentos do camarão de águas pouco profundas no Banco de Sofala (Hoguane & Pereira, 2003).

Por outro lado, há recursos em estado de sub-exploração, como é o caso do carapau e cavala cuja pesca foi interrompida no ano de 1990.

O sector das pescas empregava entre 50.000 e 60.000 pessoas, e contribuía significativamente para a economia do país. Por exemplo, nas décadas 80 e 90 a sua contribuição estava na ordem de 40% das receitas das exportações. O camarão de águas pouco profundas gerou cerca de USD20 milhões no ano 1979/80.

Mais recentemente o sector das pescas contribui com cerca de 3% do PIB tendo a produção total estimada em cerca de 138 mil toneladas (2008), das quais a pesca de pequena escala contribui com 84%, a pesca industrial com 15% e a actividade de aquacultura em estado emergente com 1%. Em rendimento económico a relevância centra-se na pescaria de camarão de águas pouco profundas (79%) ao que se segue a pescaria da gamba (9%), a kapenta (sardinha de água doce) 4% e o restante provém da aquacultura principalmente da cultura do camarão marinho e das pescarias de caranguejo e de peixe de profundidade.

a) Organização da Política de Pescas em Moçambique

A política nacional de pescas menciona que a estrutura administrativa das pescas em Moçambique centra-se em três subsistemas, formados pelo Ministério das Pescas que traça as políticas pesqueiras no país, o subsistema de gestão das pescas e o subsistema de promoção e desenvolvimento do ramo.

Constituem o subsistema de gestão das pescas o Instituto Nacional de Investigação Pesqueira (IIP)⁴⁰ cuja função é a investigação e a gestão dos recursos pesqueiros, a Direcção Nacional de Administração das Pescas (DINAP)⁴¹ que decide as condições e administra as actividades da pesca, e o Instituto Nacional de Inspeção do Pescado (INIP)⁴² autoridade que tem por incumbência do Estado assegurar a qualidade dos produtos da pesca e administrar o subsector de processamento dos produtos pesqueiros.

O subsistema de promoção e desenvolvimento das pescas é composto pelo Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca de Pequena Escala (IDPPE)⁴³ cuja missão é promover e auxiliar o desenvolvimento da pesca de pequena escala, actividade praticada pela maioria dos pescadores do país. Por sua vez, o Instituto Nacional de Aquacultura (INAQUA)⁴⁴ possui a responsabilidade de promover e administrar a actividade de aquacultura ainda pouco divulgada.

Estas instituições, de uma forma geral, enfermam das fraquezas estruturais que o país tem que consistem na indefinição e pouca clareza das suas atribuições, sobreposição de responsabilidades que os leva muitas vezes a duplicarem os seus esforços, lacunas na legislação existente para o sector marítimo e de pescas, assim como a falta de recursos materiais, técnicos e humanas.

⁴⁰ IIP- Instituto Nacional de Investigação Pesqueira

⁴¹ DINAP- Direcção Nacional de Administração das Pescas

⁴² INIP- Instituto Nacional de Inspeção do Pescado

⁴³ IDPPE- Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca de Pequena Escala

⁴⁴ Instituto Nacional para o Desenvolvimento da Aquacultura

b) A Actividade Pesqueira em Moçambique

A actividade pesqueira em Moçambique é realizada ao longo de toda a costa, nas albufeiras, nos rios, no lago Niassa e mais recentemente em porções artificiais designadas por aquacultura. As principais características desta actividade podem dividir-se em pesca industrial e semi-industrial, Pesca de pequena escala e a aquacultura.

A pesca industrial é praticada essencialmente por empresas e armadores de pesca que operam em embarcações cujas dimensões são maiores de 20 metros de comprimento possuindo autonomia de processamento e congelação do pescado a bordo. Os principais operadores industriais são empresas estrangeiras cuja pesca é dirigida para a exportação. Segundo a CTA⁴⁵, a principal agremiação deste sector é (Associação Moçambicana de Armadores de Pesca Industrial de Camarão (AMAPIC).

Enquanto isso, a pesca semi-industrial é feita por empresas e armadores operando embarcações com o comprimento entre os 10 e 20 metros também com autonomia de conservação do pescado dentro do barco. Neste ramo pontificam armadores nacionais congregados na Associação dos Armadores de Pesca de Moçambique (ASSAPEMO) e na Associação Nacional dos Armadores de Pesca (ANAP)

Por sua vez a pesca de pequena escala é constituída por pescadores artesanais e pequenos armadores utilizando embarcações com mais ou menos 10 metros de comprimento tendo uma limitação na conservação do pescado por não possuírem câmaras apropriadas. Este segmento reúne-se em inúmeras associações de nível local ou provincial, espalhadas ao longo da costa.

⁴⁵ CTA: Confederação das Associações Económicas de Moçambique. www.cta.org.mz

Segundo o IDPPE, “a pesca de pequena escala representa em termos de número e volume de produção a maior componente produtiva do sector pesqueiro. Ela é igualmente a mais relevante em termos de criação de emprego no sector pesqueiro e na garantia do consumo de peixe per capita estimado em 6,9 kg. O censo pesqueiro realizado em 2007 por este organismo público, indicava um total de cerca 334 mil profissionais associados à pesca de pequena escala, afiliados a cerca de 1217 centros pesqueiros existentes ao longo da costa de Moçambique”.

c) Principais Pescarias

As principais espécies de pescado que se captura em Moçambique quer em volume do produto como em valor comercial compreendem o Camarão de águas pouco profundas, a Gamba, o Peixe à linha e com covos, a Kapenta e o Atum. A seguir demonstramos o quadro que indica a produção pesqueira das principais espécies no período compreendido entre 2000 e 2005

DESCRIÇÃO	PRODUÇÃO PESQUEIRA TOTAL (ton) _2000-2005						
	ANO	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PESCA COMERCIAL		34,386	28,412	30,040	87,904	90,586	83,995
Atum		5,081	3,096	3,000	7,450	14,783	5,396
Lagosta		4	4	5	-	2	1
Caranguejo		76	47	40	81	184	158
Gamba		1,766	1,738	1,500	1,425	993	1,774
Peixe		1,213	1,230	550	1,075	484	660
Camarão		9,140	9,162	9,000	7,690	8,106	8,520
Lagostim		105	69	80	124	132	149
Cefalópodes		102	76	60	131	195	165
Kapenta		12,192	7,076	9,500	10,978	18,760	12,991
Fauna Acompanhante		1,275	1,080	1,450	1,608	1,354	1,830
Outros		42	19	-	-	-	-
PESCA ARTESANAL		8,475	7,915	7,860	64,792	60,378	57,748
Lagosta		224	195	190	-	-	12
Caranguejo		756	582	850	356	202	161
Peixe Marinho		6,586	6,456	6,000	57,759	51,908	50,024

Peixe de água doce	-	-	-	-	-	-
Camarão	280	317	300	5,835	3,783	1,759
Acetes	-	-	-	-	-	-
Cefalópodes	545	344	500	389	255	240
Tubarão	84	21	20	24	3,962	4,660
Outros	-	-	-	429	268	892
Aproveit. F. Acomp.	-	-	-	-	-	-
Sub-Total 1	10,475	9,916	9,862	66,795	62,382	59,753
AQUACULTURA	-	70	855	855	609	1,090
Aquacultura industrial	-	-	755	855	606	1,087
Camarão marinho		-	600	332	457	1,067
Algas marinhas		-	155	523	149	20
Peixe marinho		-	-	-	-	-
Peixe de água doce		-	-	-	-	-
Aquacultura de pequena escala	-	70	100	-	3	3
Peixe de água doce		70	100	-	3	3
TOTAL	10,475	9,986	10,717	67,650	62,991	60,843

Quadro 4. Produção pesqueira das principais pescarias de Moçambique entre 2000 e 2005. Fonte IIP

Segundo o Fundo de Fomento Pesqueiro a pescaria do camarão de águas pouco profundas é uma das principais e de maior valor económico, contribuindo com cerca de USD76 milhões em valor das exportações anuais. Esta pescaria é operada quer em modalidade artesanal, semi-industrial e industrial, representando o último sector cerca de 90% da produção nacional. O principal pólo de pesca situa-se ao longo do Banco de Sofala na costa centro e norte de Moçambique. Esta pesca também é realizada em menor escala na Baía de Maputo e na foz dos rios Limpopo, no Sul, e no Rovuma na fronteira com a Tanzânia norte do país. As espécies mais capturadas, conforme os dados do IIP, são o camarão branco, *Penaeus indicus* e o camarão castanho *Metapenaeus monoceros* que representam entre 80 e 90% da pesca industrial. As restantes espécies a sua contribuição varia entre 10% e 20% e inclui o camarão tigre gigante *Penaeus monodon*, o camarão flor *Penaeus japonicus* e o camarão rosa *Penaeus latisulcatus*.

Os anais da pesca referem-se ao facto da pescaria da gamba ter tido início em 1968 e, a seguir à pescaria do camarão, é a segunda mais importante, em termos económicos. Pela sua delicadeza e custos operacionais neles envolvidos esta pesca é feita exclusivamente por arrastões industriais. A produção máxima de 3.000 toneladas ano alcançada em finais dos anos 80, decresceu e tem-se segurado fixa em torno das 1.500 toneladas ano nos últimos anos.

Outro tipo de pesca que se afigura marcante é a captura de peixe à linha e com covos, presentemente mais concentrada na costa centro e norte ao longo do Banco de Sofala. Ao nível da região a sul do Rio Save esta actividade é dominada por Marreco *Chrysoblephus puniceus*, Cachucho *Polysteganus coeruleopunctatus* e Robalo *Cheimirus nufar*. Na região piscatória do norte a pesca à linha é predominantemente constituído por Pargo Lavanda *Pristipomoides sieboldii*, Pargo *Pristipomoides filamentosus* e Cachucho.

Os dados apresentados pelo INIP destacam que a pesca do atum pelas exigências que incorpora é quase sempre feita por armadores estrangeiros na sua maioria da União Europeia, onde se destacam os espanhóis. Esta actividade é realizada por cerco e palangre dentro da ZEE, concretamente a partir das 12 milhas náuticas.

Uma das actividades pesqueiras com um viável potencial comercial é a da kapenta⁴⁶, que se desenvolve preferencialmente na albufeira de Cahora Bassa cuja actividade iniciou em 1992, após ter sido descoberto uma fonte substancial desta espécie na albufeira. Segundo estudos em relação a esta pescaria, presume-se que a Kapenta tenha sido introduzida naturalmente em Moçambique vinda do Lago Kariba no Zimbabwe, antes da construção da barragem. Esta pescaria é exclusivamente dedicada a armadores semi-industriais usando embarcações que são plataformas flutuantes a motor. Devido a grande pressão exercida na sua biomassa a pescaria da kapenta encontra-se encerrada a novos armadores. As estatísticas tem indicado que a captura tem baixado nos últimos anos mas mantém-se próximo a 10 mil toneladas por ano.

⁴⁶ Peixe de água doce que se confundi com a sardinha dos oceanos, que se julga ter migrado do lago Kariba (Zâmbia/Zimbabwe) para a albufeira de Cahora Bassa.



Figura 11. Kapenta da albufeira de Cabora Bassa. Fonte: www.vegraafrica.com

Compulsando os vários recursos pesqueiros que o país possui, a anchova é aquela que apresenta maior quantidade em termos de biomassa. A informação disponível avança que o potencial que o mar de Moçambique possui é de cerca de 200 mil toneladas. Contudo, esta pesca, embora muito sustentável, ela somente está limitada à acção da pesca de pequena escala feita por pescadores artesanais, onde a captura se situa entre as 5000 e 7000 toneladas por ano o que representa uma cifra entre 13 e 50% da captura total de peixe deste sector.

d) Produção Comercial do Sector Pesqueiro

O boletim de actividades pesqueiras do Ministério das Pescas indica um crescimento tanto em produção total pesqueira como em rendimento económico, devido essencialmente ao aumento sucessivo da produção do sector da pesca de pequena escala. É apresentado como exemplo o desempenho de 2008 onde a produção totalizou aproximadamente 122 mil toneladas o que correspondia ao valor estimado de USD316 milhões.

Como se pode observar a pesca de pequena escala contribui com 85% da produção e 79% do valor, reflectindo assim a importância não só social mas concretamente em termos económicos e no suprimento das necessidades domésticas, considerando que grande da produção da pesca de pequena escala se destina ao mercado local. Os dados em análise indicam que o crescimento

mais significativo da produção da pesca de pequena escala registou-se entre 2007 e 2008, devido em parte ao melhoramento do sistema nacional de recolha de estatísticas do sector.

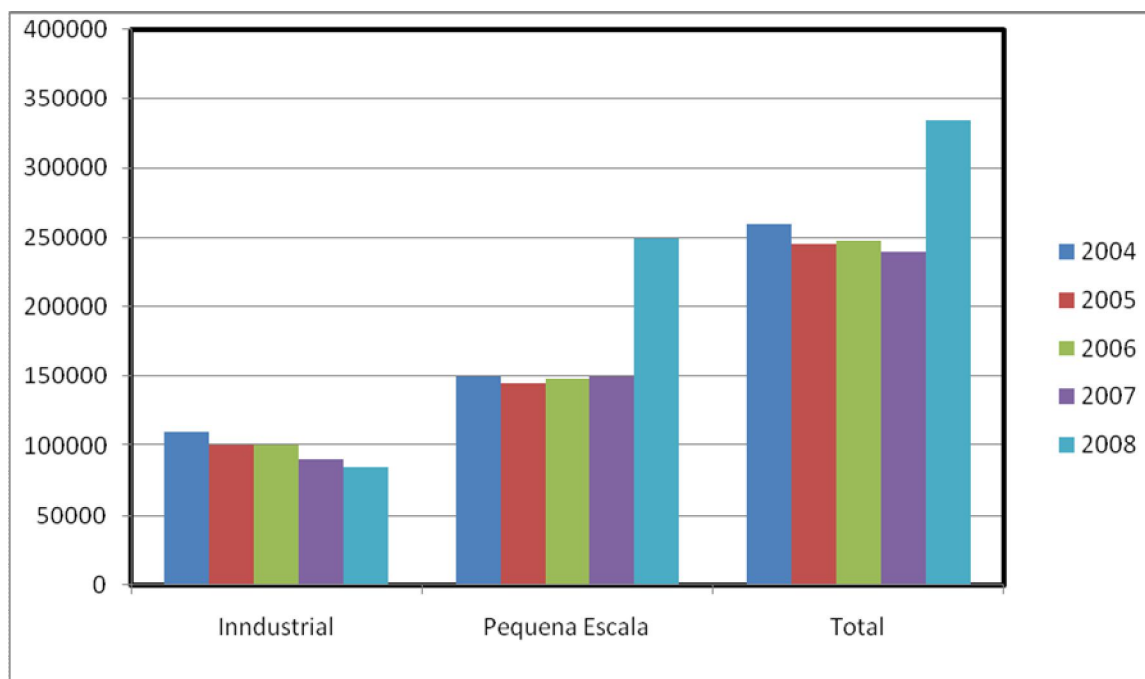


Gráfico 2. Valor de produção pesqueira (USD). Adaptação de: DNEP, 2009. Relatório quinquenal de actividades 2004-2008.

Relativamente à pesca industrial é de salientar que o sector tem-se ressentido do agravamento do custo do combustível no mercado internacional, crise económica nos mercados de exportação, bem como da redução dos rendimentos devido a um esforço de pesca elevado, o que levou nos últimos anos ao alargamento do período de veda de 2 para 5 meses. Para este sector, cuja motorização é usada em toda a linha de trabalho, combustível é o factor do custo de produção mais relevante, e o aumento do preço do petróleo no mercado internacional tem se reflectido negativamente na pesca industrial, quer na frota nacional como na internacional exclusivamente adstrita à pescaria do atum. A juntar ao anterior já descrito torna-se necessário referir igualmente a o estado obsoleto e antiquado de muitas embarcações particularmente as semi-industriais.

e) Pesca Industrial

A pesca industrial assume um papel de relevo no conjunto das outras formas de pescaria promovida em Moçambique. Os dados lançados entre os anos de 2004 e 2008 sobre a pesca industrial podem sem muitas dúvidas serem tomadas como representativos do que se passa neste sector até ao momento actual.

As capturas da pesca industrial (a semi-industrial incluída) têm vindo a reduzir de um total acima de 30 mil toneladas em 2004, para cerca de 18400 toneladas em 2008. A redução de capturas verificou-se acentuadamente no que se refere ao camarão de água doce que caiu de 8520 para 5395 toneladas entre 2005 e 2008. Este declínio também foi verificado na captura da Kapenta cuja redução foi de 18760 em 2004 para 10055 toneladas em 2008, que combinadas representaram mais de 80% da captura total deste sector.

Compulsando a informação avançada pelo Instituto de Investigação Pesqueira apontavam a redução da captura de camarão, como uma das razões que levou a fraca produção da fauna acompanhante que também reduziu de 1725 em 2005 para 670 toneladas em 2008.

A pescaria de peixe tem-se mantido estável, quer em termos de produção 660 toneladas em 2005; 764 toneladas em 2007 e 649 toneladas em 2008 bem como em valor que foi de USD1.650.000 em 2005; USD1.910.000 em 2007 e USD1.623.000 em 2008. Uma das causas avançadas para este comportamento teve a ver com a mobilidade da frota pesqueira da costa sul para o banco de Sofala, o que poderá ter contribuído para manter os rendimentos desta pescaria maioritariamente operada à linha.

f) Pesca artesanal

O sector da pesca artesanal, é aquele que menos investimentos comporta, sendo realizada tradicionalmente por pequenos pescadores ou associação destes. As capturas neste sector, são compostas por variadas espécies de peixe marinho, desde os de maior valor económico e os de mera subsistência. As estatísticas oficiais dos vários organismos que se debruçam nos assuntos nacionais de pesca indicam ter havido um aumento substancial entre as capturas a partir de 2007 com 45.511 toneladas e em 2008 com 74.870 toneladas, que deriva, segundo as mesmas fontes, particularmente de uma melhoria das condições de conservação e maior valorização comercial do peixe, melhoria no fornecimento de equipamentos de pesca e modernização de métodos de pesca. Entre os factores a ter em conta deve-se realçar equitativamente o sistema nacional de colheita de estatísticas de pesca implementado pelo IIP e IDPPE. É indispensável comparar pela positiva que a captura de peixes de água doce (tilapias, peixe gato africano e ciprinídeos entre outros) tem representado entre 18 e 20% da captura total deste sector.

A pesca do camarão é igualmente substancial e representa cerca de 28% da pesca total deste recurso combinada com a industrial. No sector em descrição existe igualmente uma pescaria de pequenos camarões *Acetes erythraeus*, que em 2008 registou uma captura de 2400 toneladas. Mesmo assim, pelas dificuldades estruturais vividas pelas instituições públicas responsáveis pelos vários níveis de gestão do sector pesqueiro é de acreditar que ainda fica de fora muito pescado capturado na pesca de pequena escala.

Devido as próprias características deste sector, a pesca de outros recursos é ainda pequena mas também muito diversa, incluindo bivalves, crustáceos, cefalópodes e grandes peixes (tubarão). A recolha da fauna acompanhante da pescaria do camarão de águas pouco profundas é ainda pouco significativa sendo entre 2 e 5%, considerando o rácio de 1 kg de camarão para 5kg de fauna acompanhante, conforme o IIP.

g) A Exportação de Produtos da Pesca

As exportações dos produtos pesqueiros que estavam em ascensão na primeira metade da década 2000, começaram, com a crise do petróleo por volta do ano de 2005, a diminuir a produção do sector industrial, o maior e principal contribuinte das exportações pesqueiras de Moçambique, e, conseqüentemente levou ao declínio os volumes de exportação, em particular do camarão de águas pouco profundas e da Kapenta. A agravar a primeira situação, recentemente a crise financeira e económica resultou na queda da procura nos principais mercados bem como dos preços de exportação, o que levou, evidentemente à redução das exportações em 29%, entre 2007 USD80 milhões e 2008 USD 57 milhões.

O camarão a gamba e a Kapenta como temos vindo a dizer, são as principais pescarias transaccionáveis, pois, representaram acima de 90% do volume das exportações. O camarão é sem dúvida alguma o principal produto contribuindo com cerca de 70% do valor das exportações. Pelo seu valor na cadeia comercial internacional justifica-se que quase a totalidade da produção industrial de camarão, se destine à exportação. O mercado principal de exportação é a União Europeia que compreende cerca de 95% das exportações, onde o mercado espanhol lidera com 60%, seguido de Portugal 32%. De mencionar que em 2006 Portugal chegou a consumir 47% das exportações de camarão de Moçambique.

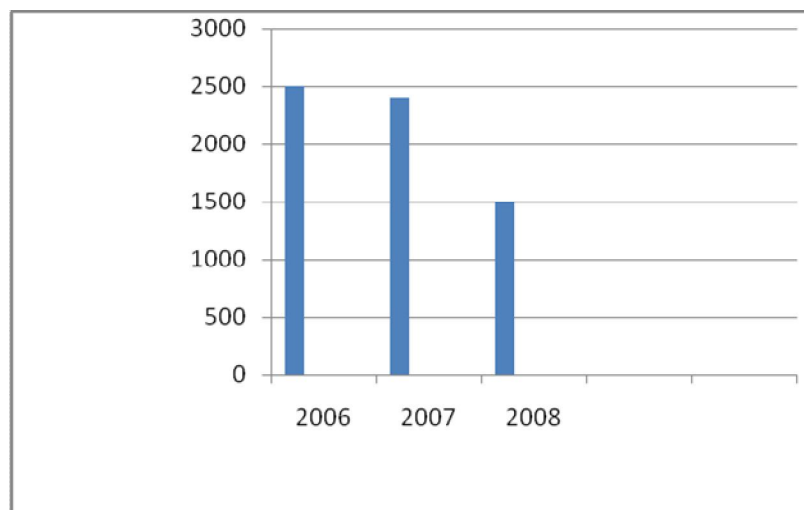


Gráfico 3. Exportações de camarão (toneladas) para Portugal. Adaptação de: DNAP, 2009

Devido a grande exigência no mercado externo de camarão cujos parâmetros são demasiadamente rígidos para a maioria dos praticantes desta pescaria, grande parte da produção de camarão da pesca de pequena escala, por não reunir todos os requisitos para a certificação internacional do pescado é comercializada localmente. O camarão no seu estado fresco possui grande valor comercial, mas a falta sobretudo de condições ótimas de conservação e de uma indústria de processamento nacional capaz de garantir as grandes quantidades capturadas pelos pescadores de pequena escala não tem permitido dar um valor acrescentado a esta produção. A mesma situação se verifica com outros recursos pesqueiros de menor relevo em termos de captura mas com elevado valor de mercado, como a lagosta, o polvo, o atum e o caranguejo de mangal.

A Kapenta embora seja o produto de maior volume de produção e exportação possui um valor de mercado relativamente baixo, sendo comercializado preferencialmente depois de processado e seco. Este produto tem grande procura entre os países da região dos grandes lagos Africanos. A grande concorrência na região na exportação deste produto por parte da República do Zimbábue e o fraco poder de compra dos consumidores no mercado interno e nos países destinatários da exportação não tem ajudado a valorização comercial para os produtores nacionais sedeados na laguna de Cabora Bassa.

No primeiro semestre de 2011, segundo o Ministério das Pescas⁴⁷, o sector registou melhorias no que concerne à produção pesqueira, tendo o grau de realização do plano anual de produção ascendido a 56%. A pesca comercial, a artesanal e a aquacultura contribuíram para os índices de produção elevados. Analisando a pesca comercial em particular verificou-se que, apesar da prevalecente problemática de contracção do mercado de exportações de pescado, com efeitos negativos sobre a actividade da frota pesqueira, o volume de exportação de pescado registou uma realização na ordem de 41% do plano estabelecido para 2011.

⁴⁷ Boletim do Ministério das Pescas www.mozpesca.gov.mz

Apesar do grande potencial que a aquacultura representa, o seu nível de desenvolvimento não é expressivo, sendo ainda insignificante a sua contribuição para a economia, a segurança alimentar e nutricional.

A indústria pesqueira em Moçambique, constituída basicamente pela pesca para o mercado externo tem tido algum papel preponderante na economia nacional, tendo arrecadado em 2002 um montante estimado em 105 milhões de dólares, correspondendo a 5,7 por cento a mais em relação ao ano anterior. Os principais pólos da indústria pesqueira estão situados no Maputo, Beira e Quelimane.

A actividade pesqueira em Moçambique, embora tenha momentos altos e baixos em função de circunstâncias internas e externas que ora são favoráveis ora desfavoráveis subsiste a fraqueza das autoridades governamentais em garantir o cumprimento da legalidade nos espaços marítimos dedicados a captura do pescado. Desse facto, é sintomático no dizer dos pescadores locais, que durante as suas pescarias depararam com barcos estranhos e de maior porte a delapidarem os recursos pesqueiros sem proveito algum para a economia nacional.

2.1.3. A pesca Ilegal

Como resultado do desguarnecimento dos espaços marítimos nacionais e da inexistência de uma unidade dedicada ao MCS a nível administrativo central; falta de meios de fiscalização marítima e aérea; um sistema de VMS não operacional; escassez de recursos humanos qualificados; um fraco sistema sancionatório; um fraco processo de instrução e prossecução; fraco sistema de recolha, armazenamento e análise de dados e escassez de fundos para financiar as operações de MCS, Moçambique continua sendo alvo preferencial de actividades criminosas que delapidam os recursos e faunas marítimas.

Diploma Ministerial n.º 58/2009 que prova o Plano Nacional de Acção para Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca Ilegal Não Reportada e Não Regulamentada conceitua a pesca ilegal aquela que é levada a cabo por embarcações nacionais ou estrangeiras em águas jurisdicionais moçambicanas, sem a sua permissão, ou em violação das suas Leis e Regulamentos ou levadas a

cabo por embarcações com bandeira de Estados que são parte de uma organização regional de gestão de pescas relevante mas, que operem em violação das medidas de conservação e gestão adoptadas por tal organização e pelas quais Moçambique se rege, ou de disposições legais relevantes da legislação internacional aplicável ou em violação de Leis nacionais ou obrigações internacionais, incluindo aquelas levadas a cabo por Estados cooperantes para uma organização regional de gestão de pescas relevante.

Calcula-se, fazendo fé do mesmo diploma que a economia nacional perde cerca de 27 milhões dólares americanos devido à omissão no sector do camarão, e 7.6 milhões dólares devido a não declaração de capturas acidentais. Tendo base no pressuposto de que podem ser capturadas sem que sejam reportadas, cerca de 20.000 toneladas de atum anualmente na ZEE de Moçambique, e tomando o valor do atum em 1.500 de dólares por tonelada, a perda para economia representaria 30 milhões de dólares, alcançando a perda económica total devida à pesca ilegal para mais de 64 milhões de dólares por ano. Assumindo que uma tonelada de atum é cobrada a 26.5 dólares, as receitas perdidas com licenças para o governo moçambicano devido a falta de apresentação de dados na pesca de atum rondariam em cerca de 530.000.

Para além da grosseira pesca ilegal que se pratica, Moçambique tem sido utilizado como um país de trânsito para os produtos de pesca ilegal de origem estrangeira, principalmente barbatana de tubarão (parte dos quais são provavelmente originários de capturas ilegais da sua própria ZEE), toothfish (*Dissostichus spp*) e produtos de abalone da África do Sul.

Na pesca artesanal, as actividades ilegais estão limitadas às violações clássicas, principalmente nas áreas de uso de artes de pesca ilegais, pesca sem licença (pesca artesanal), captura e desembarque de espécies proibidas ou protegidas, violações zonais e transbordos no mar, em particular dos pescadores artesanais e semi-industriais antes dos barcos semi-industriais entrarem nos portos.

A falta de regulamentação no subsector da pesca Artesanal relaciona-se presentemente com a protecção de habitats costeiros sensíveis, tais como áreas de reprodução, viveiros e zonas de

crescimento, onde a actividade pesqueira excessiva levada a cabo por pescadores artesanais pode causar impactos negativos significativos no recrutamento de camarão.

Parafraseando a Organização Não Governamental (ONG) como a Dutch Shark Society⁴⁸, que vem estudando a prática de pesca ilegal no país, actualmente, um grande número das mais de 400 espécies de tubarões e de raias está ameaçada pela pesca e pela poluição, podendo assim perder o seu habitat natural o que propicia a destruição do habitat natural destas espécies bem como o potencial turístico das zonas costeiras do país.

Segundo Andrea Marshall da mesma ONG, a província de Inhambane já foi um dos locais do mundo mais habitados por raias, mas registou uma quebra de 87% na última década. O tempo da raia está se esgotando e o seu ciclo reprodutivo é escasso. Crê-se que na próxima década e meia a raia seja dizimada. “Se as tendências atuais continuarem, esta população não terá muito mais gerações”, afirmou Andrea Marshall.

Os recursos piscatórios de Moçambique tem sido apetecíveis para a culinária chinesa baseada em barbatanas de turbarão. Pescadores moçambicanos tem recebido dinheiro de empresas chinesas para praticar a pesca de tubarões e o “finning”, que consiste em pescar o tubarão, cortar sua barbatana e devolvê-lo ao mar, onde acaba morrendo por incapacitado de nadar ou se defender.

Como se pode confirmar a partir dos exemplos acima referidos, a pesca ilegal é praticada à margem das medidas de conservação e de gestão dos recursos haliêuticos (licenças de pesca, encerramento de zonas de pesca, períodos de defeso, totais admissíveis de capturas, regras técnicas, limitação do número de dias no mar, etc.) Por isso coloca em perigo a sustentabilidade das pescarias, contribuindo para a sobrepesca através da captura ilegal de espécies abrangidas por medidas de conservação, capturando juvenis ou praticando actividades de pesca durante períodos em que as pescarias estão normalmente fechadas para permitir a renovação das unidades populacionais.

⁴⁸ Citada pela ANDA Agência de Notícias de Direitos Animais www.and.jor.br 27/02/13

As consequências da pesca ilegal apresentam uma gravidade ainda mais imediata para as comunidades costeiras do país, cuja segurança alimentar depende muitas vezes da pesca e para quem a pesca constitui uma fonte de rendimento importante.

2.1.4. Turismo Marítimo de Praia

"Até ao ano de 2020 Moçambique será o destino turístico mais vibrante, dinâmico e exótico de África, famoso pelas suas praias e atrações litorais tropicais, produtos de ecoturismo excelentes e pela sua cultura intrigante, que dá boas-vindas a mais de 4 milhões de turistas por ano."

(República de Moçambique, 2004)⁴⁹

A política do Turismo e a Estratégia da sua Implementação foi aprovada em Moçambique pela Resolução nº 14/2003 de 14 de Abril que em linhas gerais enuncia os principais propósitos para este sector económico e social. O mesmo documento afirma que o turismo no país constitui um sector que revela uma crescente importância económica entanto que indústria.

Fonte	2002	2003	2004	2005	Crescimento anual %
INE (2005)	343	301	473	-	17.38
MITUR (2006)	943	726	711	710	-8.35
MITUR (2006)	541	441	415	578	1.37
UNWTO (2006)	-	441	470	578	9.74
MINTEL (2006)	566	540	570	600	2.33
Média	598	490	528	605	1.07
CV (%) c	41.9	32.0	22.1	12.5	

Quadro 5. Estimativas do número de turistas estrangeiros em Moçambique. Fonte: MPF⁵⁰

O conceito de Turismo tem sido matéria de discussão de vários autores e tem vindo a sofrer modificações ao longo dos tempos e das circunstâncias reais criadas pelos paradigmas dominantes. Os primeiros relatos de actividades turísticas remontam da segunda metade do século XVIII, numa viagem realizada por jovens aristocratas ingleses aquando do seu périplo de cerca de três anos pelo continente europeu a que chamaram "Grand Tour".

⁴⁹ Sam Jones, **Discussion papers** No. 55P Direcção Nacional de Estudos e Análise de Políticas Ministério de Planificação e Desenvolvimento, Agosto de 2007.

⁵⁰ MPF. Ministério de Planificação e Finanças

Para BARRETO,1995⁵¹ “a origem da palavra turismo provem da palavra francesa ‘tour’ que significa ‘volta’”. Por sua vez ANDARADE, 1992⁵² afirma que “a matriz do radical tour é do latim, através do seu substantivo tourns, do verbo tomare, cujo significado é ‘giro’, volta, viagem ou movimento de sair e retomar ao local de partida”. Muitas outras línguas adoptaram estas palavras francesa e latina com o sentido restrito de viagem feita sem fim lucrativo, por distração, repouso ou satisfação da curiosidade de conhecer outros locais e pessoas como forma de complementar os conhecimentos educacionais.

Embora não exista uma definição conceptual única do turismo, actualmente já possuímos outras descrições de turista nomeadamente as actuais definições da Organização das Nações Unidas, através da Organização Mundial de Turismo (OMT)⁵³ que define como “as actividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanências em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros”.

A International Naturism Federation (INF)⁵⁴ define o naturismo como um modo de vida em harmonia com a natureza, caracterizado pela prática do nudismo colectivo; observando condutas de auto-respeito, respeito pelos outros e pelo meio ambiente. Segundo a INF, existem actualmente cerca de mil centros e clubes de naturismo em todo o mundo. O clima tropical, as características geográficas e a extensão da costa moçambicana, fazem do país um destino privilegiado para os praticantes do naturismo.

O termo turismo também possui um vasto leque de enunciações que nos ajudam a definir esta actividade. Em função desta constatação podemos afirmar o turismo como a actividade ou actividades resultantes das deslocações e permanência dos visitantes. Para que se pratique o turismo é essencial que haja da parte do turista o deslocamento, recursos financeiros, tempo disponível e motivação. Atendendo as motivações que os turistas tem para empreender uma deslocação podemos distinguir entre outros o turismo de recreio, de repouso, cultural, étnico social, de natureza, rural e de praia ou balnear.

⁵¹ BARRETO,1995

⁵² ANDARADE, 1992

⁵³ OMT. www.world-tourism.org. Acesso 20/10/12

⁵⁴ INF- Organização internacional com representações em vários países que se dedica no desenvolvimento do turismo natural sedeada na Áustria. www.inffni.org

O turismo de recreio é praticado por pessoas que empreendem viagens com o intuito de mudar de ambiente, pela procura de raridades, observar coisas novas, usufruir de paisagens belas e exóticas e de outras diversões que centros turísticos oferecem.

O turismo de repouso consiste no deslocamento individual ou em grupo de pessoas que pretendem obter um relaxamento físico e mental, de conseguirem benefícios naturais ou termais para a saúde ou mesmo de recuperarem fisicamente dos desgastes provocados pela rotina diária ou pela instabilidade psicofisiológica provocada pela pressão da vida moderna, ou pela intensidade do trabalho.

O turismo Cultural resulta em viagens de pessoas imbuídas pelo desejo de ver realidades novas, de aumentar os conhecimentos, de contemplar as particularidades e os hábitos doutros povos, de conhecer civilizações e culturas diferentes, de participar em demonstrações artísticas ou, ainda, para participar em movimentos de carácter religiosos.

O turismo étnico e de carácter social envolve as jornadas realizadas para visitar amigos, parentes e organizações, para participar na vida em comum com as populações locais, ou por considerações de prestígio social

O turismo de natureza visa essencialmente permitir o turista ter um contacto sustentável com a natureza, nomeadamente a preservação ambiental e praticar actividades ecológicas o que comumente se designa por ecoturismo.

O turismo rural caracteriza-se pela existência de casa de campo integrada ou não numa exploração agrícola, levando turistas a praticarem trabalhos de contacto com terra ou em formas de animação complementar. Nesta situação a casa de campo ou de abrigo situa-se em zonas rurais que prestam um serviço de hospedagem, quer sejam ou não utilizadas como habitação própria dos seus proprietários.

Historicamente, o turismo de praia e a função balneária surge na Europa em meados do século XVIII, segundo CORBIN⁵⁵

“primeiramente sob os princípios terapêuticos do banho de mar, receitado por médicos para aquelas pessoas que sofriam de algum mal e que tinham no ambiente das cidades um lugar insalubre. O mar, a salinidade da água, o sol, a brisa e a paisagem marítima, mesmo que ainda timidamente, surgem nesse período como uma fuga para o restabelecimento físico e mental das populações mais nobres”.

O encanto das áreas balneares em relação ao lazer no século XIX foi evidência na costa Norte do Mar Mediterrâneo, que passou a ser na época um lugar de atracção turística mundial. A segunda metade do século XX concretamente partir da década de 60 o turismo deixou de ser menos selectivo passando a ser uma actividade massiva. Por essa altura o turismo começa a ser encarado como um fenómeno social não só na Europa mas nos vários cantos do mundo onde de forma crescente surgiam espaços balneares de referência mundial.

Em Moçambique, o processo de expansão do Turismo de Sol e Praia se consolida nos anos 60 com a construção de algumas instâncias turísticas em muitas praias do litoral.

Várias acepções têm sido utilizadas para o segmento de Sol e Praia, tais como Turismo de Sol e Mar, Turismo litorâneas, Turismo de Praia, Turismo de Balneário, Turismo Costeiro e inúmeros outros. Turismo de Sol e Praia constitui-se das actividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor. Para melhor compreensão do turismo de praia e costeiro, tornam-se necessárias algumas explicações:

a) Actividades turísticas

Para a efectivação da actividade turística banhar é importante que se garanta aos turistas, conforto, confiança e segurança a serem garantidos através de:

 Operação e agenciamento turístico;

⁵⁵ Corbin, 1989

- ✚ Transporte;
- ✚ Hospedagem;
- ✚ Alimentação;
- ✚ Recepção e condução de turistas;
- ✚ Vigilância e apoio securitário;
- ✚ Outras actividades complementares.

b) Recreação, entretenimento e descanso em praias

No caso concreto do turismo de praia, é preciso que se garanta a existência de condições para a recreação, o entretenimento e o descanso que estão relacionados ao divertimento, à distração ou ao usufruto e contemplação da paisagem. A combinação desses elementos à água, ao sol e ao calor constitui o principal factor de atractividade, ocasionada especialmente por temperaturas quentes ou amenas propícias a actividade balnear.

c) Praias

Podemos considerar, de praias parafraseando CORBIN

“a área coberta e descoberta periodicamente pelas águas, acrescida da faixa subsequente de material detritico, tal como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural, ou, em sua ausência, onde comece outro ecossistema, diante disso, de maneira mais resumida, pode-se considerar praia a área situada ao longo de um corpo de água, constituída comumente de areia, lama ou diferentes tipos de pedras”.

Podemos resumir, como se apresenta no quadro abaixo, as actividades passíveis de serem praticadas por turistas no ambiente de sol e praia da seguinte maneira:

Actividade	Descrição
Tipo de recreação	Local e a forma que se pratica a recreação.
Surf	É uma prática desportiva marítima, frequentemente considerada parte do grupo de actividades denominadas desportos radicais, dado o seu aspecto criativo, cuja proficiência é verificada pelo grau de dificuldade dos movimentos executados ao acompanhar o movimento de uma onda do mar sobre uma prancha, à medida que esta onda se desloca em direcção à praia. Ex: Surf, Skimboard, Bodyboard, Stand Up Paddle etc. <i>Kitesurf</i>
Kitesurf	É um desporto aquático que utiliza uma pipa (também conhecida como papagaio) e uma

		prancha com uma estrutura de suporte para os pés. A pessoa, com a pipa presa à cintura, coloca-se em cima da prancha e, sobre a água, é impulsionada pelo vento que atinge a pipa. Ao controlá-lo, através de uma barra, consegue-se escolher o trajecto e realizar saltos.
Windsurf		O <i>windsurf</i> , ou prancha a vela, é praticado com uma prancha idêntica à prancha de surf e com uma vela entre 2 e 5 metros de altura e consiste em planar sobre a água utilizando a força do vento.
Mergulho		É uma prática que consiste na exploração subaquática, utilizando-se ou não de equipamentos especiais. Ex: livre, autónomo, dependente, flutuação etc. O mergulho é uma actividade normalmente considerada como turismo de aventura ou ecoturismo e, na maioria dos casos, são realizados no ambiente de Sol e Praia.
Actividades Equipamentos Náuticos	com	Actividades relativas ao mar, lago, rio, e/ou praticadas nas áreas marítimas, lacustres ou fluviais, com auxílio de equipamentos náuticos. Ex: Passeio de barco, jet ski, banana boat, caiaque, lancha, esqui-aquático etc.
Actividades desportivas e de Recreio (areia)	e	Todas as actividades desportivas e recreacionais praticadas na parte terrestre da orla. Ex: banhos de sol, caminhadas, frescobol, voleibol de praia, futevoleibol, futebol de areia etc.

Quadro 6. Exemplos de actividades praticadas no ambiente do segmento. Adaptação do autor do trabalho

O turismo marítimo em Moçambique está ligado principalmente as praias. Possuindo uma costa voltada ao Índico, pela sua extensão, orografia e clima, é rica em todo o tipo de praias e berço de muitas espécies marinhas, algumas das quais em vias de extinção.

No Norte predominam as praias rochosas, enquanto no centro, junto das embocaduras dos rios, se localizam as praias lodosas confinadas por extensos mangais e no Sul prevalecem as praias arenosas, com dunas altas e cobertas de vegetação rasteira. Paralelamente à Costa, ilhas isoladas ou agrupadas em pequenos arquipélagos, algumas dispendo de boas estruturas turísticas, proporcionam a observação de variada vegetação e fauna ímpar.

Nelas se podem encontrar monumentos históricos que assinalam a passagem de Árabes e Europeus, águas transparentes que convidam à natação e ao mergulho, barreiras de coral de uma beleza extraordinária, com ecossistemas ricos em espécies piscícolas raras, e um mar aberto onde é permitida a caça submarina e a pesca desportiva de algumas variedades cuja captura é o alvo mais desejado pelos amantes destes desportos.



Figura 12. Vista de praia arenosa de Vilanculos Inhambane Fonte: Guia Turístico de Moçambique.

Entre as muitas praias que se estendem ao longo da costa, salientam-se, por mais conhecidas ou dispendo de melhores estruturas de apoio aos visitantes, as de Pemba, Ilha de Moçambique, Fernão Veloso, Chocas, Vilanculos, Tofo, Morrungulo, Inhassoro, Inhambane, Bazaruto, Zongoene, Xai-Xai, Bilene, Marracuene, Inhaca, Ponta de Ouro e Ponta de Malongane.

O turismo de cruzeiros é um segmento ainda recente na história turística do país. Entretanto alguns cruzeiros têm escalado o porto de Maputo sem contudo ser o forte do turismo costeiro que continua sendo dominado pelo turismo de praia que é praticado sobremaneira por turistas sul-africanos.

Fazendo uma leitura atenta à Resolução nº 14/2003 de 14 de Abril, que regula toda a actividade turística em Moçambique, nota-se que pouca importância se dá ao turismo marítimo e de praia apesar do país dispor de uma imensidão de oportunidades naturais para se tornar num dos destinos preferenciais da Costa Oriental de África. Uma das constatações que se podem fazer da resolução é o facto de em nenhum artigo referir da necessidade de se criarem condições de segurança nas instâncias balneárias.

O desenvolvimento do turismo marítimo de praia pressupõe que todas as actividades nele desenvolvidas devem ser praticadas com a devida segurança garantida o que possa emprestar confiança aos banhistas, surfistas, motonáuticas, pescadores desportivos, caçadores submarinos, praticantes da vela e outros praticantes do turismo de praia.

2.1.5. Recursos Energéticos e Minerais

A plataforma marítima é uma excelente e abundante fonte de recursos energéticos e minerais que são extraídos para suprir as crescentes necessidades das sociedades industrializadas e não só, face ao esgotamento das tradicionais reservas terrestres. Nesses recursos podemos nos referir ao petróleo, ao gás, às correntes oceânicas, aos ventos, e aos vários minérios que se encontram nos fundos dos mares, alguns dos quais de descobertas recentes.

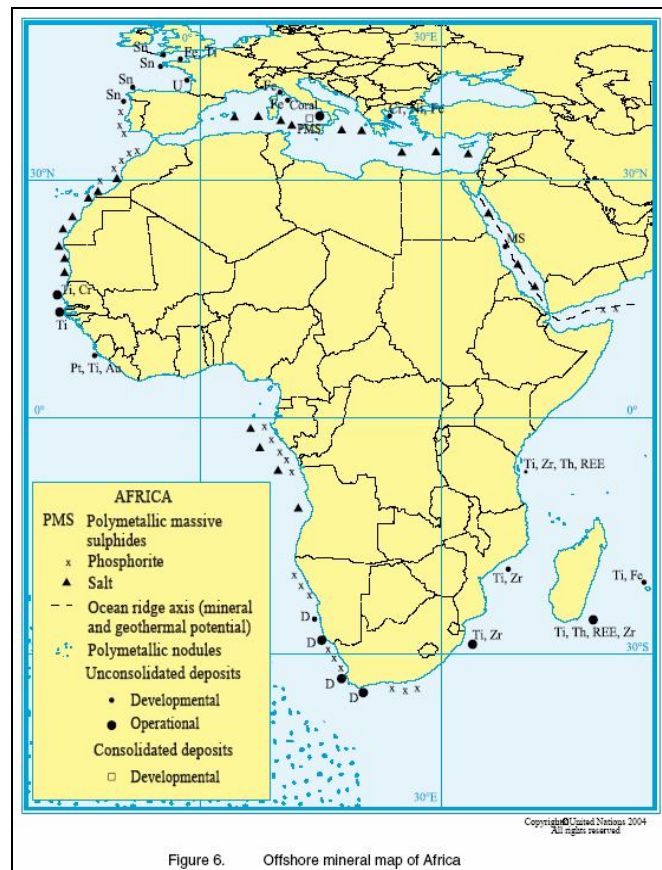


Figura 13. Mapa de África indicando alguns minérios identificados na costa moçambicana. Fonte – Apresentação do Almirante Nuno Matias na Universidade Católica de Moçambique Abril 2012.

Pela sua importância, neste trabalho iremos abordar no campo energético o petróleo e gás que nos parece neste momento aqueles que mais se salientam para o prestígio e para a economia moçambicana.

O homem conheceu o petróleo desde os primórdios das grandes civilizações. A título de exemplo, Bíblia, no Livro de Génesis refere-se que, Deus ordenou Noé construir uma arca e calafetá-la, por dentro e por fora com betume⁵⁶. No Egito Antigo, o betume era utilizado na construção das pirâmides e templos, na pavimentação das ruas e para iluminação.

A idade da exploração moderna do petróleo começou em 1859, na Pensilvânia, USA. Foi o conhecido poço do Coronel Drake, em Tittusville onde esse engenho foi conseguido. Nessa época, procurava-se um óleo que pudesse ser usado na iluminação, ou seja um derivado do petróleo, obtido por destilação, o querosene que era utilizado para esse fim. A destilação dessa substância foi desenvolvida por Benjamin Silliman Jr., um professor de química que trabalhava na Universidade de Yale.

No início do século XX, o crescimento da indústria automobilística e dos motores a explosão interna tornou ainda mais importantes os derivados do petróleo, nomeadamente a gasolina e diesel. Para aumentar ainda a utilidade destes combustíveis, surgiram também as locomotivas a diesel, os aviões, os tanques blindados entre outros equipamentos. Ao longo do século XX, a produção de petróleo aumentou bastante com a descoberta de poços na Califórnia, Oklahoma e Texas, na Venezuela e no México. Os EUA tornaram-se os maiores produtores e consumidores de petróleo no mundo. Com decorrer dos anos e das necessidades em combustíveis, começou-se a prospectar campos petrolíferos no Médio Oriente (Irão, Iraque, Kuwait, Qatar) e outras partes do mundo.

Nas décadas 50 e 60 verificara-se um aumento astronómico do consumo mundial de petróleo, não unicamente pela frota de veículos, aviões e navios mas também pela nascente indústria petroquímica⁵⁷. Na década de 60 os países produtores de petróleo formaram a OPEP⁵⁸ uma organização, com a finalidade de controlar a produção e o preço do petróleo, o que demonstra a importância capital do petróleo nas relações de produção e de política internacional.

⁵⁶ O betume é um derivado de petróleo, o que pode provar a ocorrência do uso deste nessa época.

⁵⁷ Indústria derivada do petróleo que produz entre outros os plásticos, fertilizantes, borracha sintética e asfalto.

⁵⁸ OPEP- Organização dos Países Produtores e Exportadores do Petróleo.

Devido ao conflito Israel/árabe em 1973, ocorreu a primeira crise do petróleo que provocou a elevação dos preços desse produto em mais de 200%. Em 1979, ocorreu a Guerra do Yom Kippur, provocando o segundo choque ligado ao petróleo.

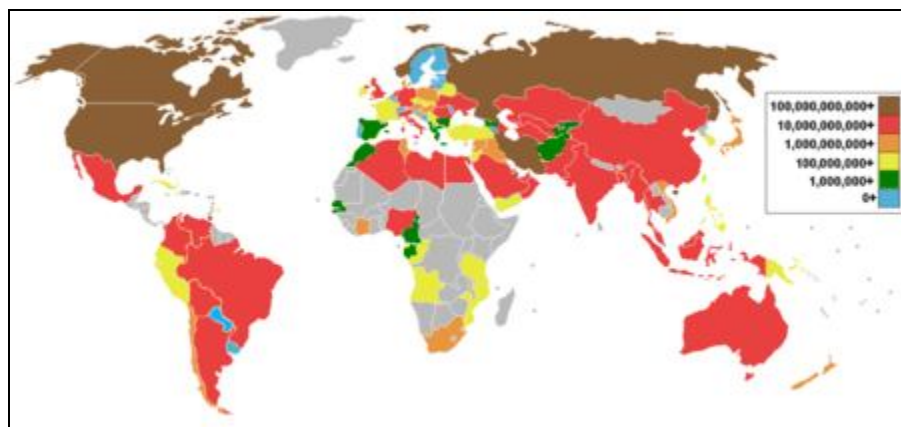


Figura 14. Produção de gás natural por países (países em castanho e vermelho são os maiores produtores mundiais)

Fonte: Wikipédia⁵⁹

As crises cíclicas, que se tem verificado amiúdes vezes na produção e comercialização de produtos petrolíferos, tornaram cada vez mais importante esta indústria transformando, os seus detentores, normalmente grupos económicos transnacionais, mais poderosos ainda, na esfera da política internacional contemporânea.

Esta situação levou a que muitos países reconhecendo a importância de que se revestia a pertença ao clube de produtores de petróleo começaram a corrida de prospecção deste hidrocarboneto e do gás natural para não só suprirem as suas necessidades como para exportarem e equilibrarem a sua balança de pagamentos. Um dos fenómenos que apareceu nesta indústria foi a procura e o aumento exponencial da produção do petróleo e gás natural em offshore.

⁵⁹ Wikipédia, a enciclopédia livre. www.wikipédia.org acesso em 20 Janeiro 2013



Figura 15. Plataforma de exploração de petróleo offshore. Fonte: Petrobras Brasil⁶⁰

Inicialmente é importante registrar que o intenso desenvolvimento tecnológico associado ao segmento offshore resulta de pesquisas, inovações tecnológicas e operacionais que vêm permitindo uma constante redução de custos na exploração e produção. Cumpre notar, inclusive, que foi a partir da exploração offshore que se intensificaram as relações entre as petroleiras, e as instituições de pesquisa o que teria resultado no aumento dessas actividades e um grande avanço tecnológico desde a década de 1960 até presentemente.

Com base nessas competências tecnológicas desenvolvidas, o offshore vem contribuindo crescentemente para a renovação das reservas de petróleo. Nesse contexto, a despeito de diversas previsões de redução na oferta das últimas três décadas, as reservas de petróleo teriam ficado mais abundantes ao longo desse período. De acordo com BP⁶¹ (2010) *“a taxa de reservas provadas por produção mundial cresceu de 31 anos em 1973 para 42 anos em 2008. Desde então, novos horizontes de descoberta e exploração vêm emergindo continuamente”*.

O Mar do Norte⁶² é um exemplo, por ser referência na exploração e produção offshore. As reservas do Mar do Norte vêm se esgotando resultando por parte das empresas que ali operam ou actuavam a empreenderem buscas de reservas em outras partes do mundo. Como resultado desta

⁶⁰ PETROBRAS Empresa de Petróleos do Brasil. www.petrobras.com.br acesso em 20 de Janeiro 2013

⁶¹ BP Annual Report 2009. www.bp.com. Acesso 23/10/12

⁶² O **Mar do Norte** é um mar do Oceano Atlântico, situado entre as costas da Noruega e da Dinamarca ao Leste, a costa das Ilhas Britânicas ao Oeste e a Alemanha, Países Baixos e França ao Sul.

grande procura de petróleo e gás natural em offshore os espaços marítimos de Moçambique tem sido palco de grandes prospecções nas duas últimas décadas.

A história da pesquisa de hidrocarbonetos em Moçambique tem mais de um século. Segundo a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH)⁶³, os primeiros pesquisadores entraram em empreendimento em 1900 descobrindo manifestações de hidrocarbonetos na parte continental da bacia de Moçambique. Nos meados do século XX, várias companhias internacionais desenvolveram uma intensa actividade de pesquisa nas bacias sedimentadas, com maior incidência nas áreas continentais relativamente as marinhas. Destas pesquisas resultou a descobertas de campos em Pande (1961) Búzi (1962) e Temane (1967).

A prospecção de hidrocarbonetos em offshore em Moçambique é muito recente e tem o seu início com a criação da Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH)⁶⁴ desafiada pelo Estado moçambicano para proceder a aplicação da política do Estado em matéria dos hidrocarbonetos. Depois da sua criação a ENH contratou empresas internacionais como a western Geophysical, a Global, a BP⁶⁵ e outras para procederem ao estudo e avaliação sísmica.

Estudos apresentados pelo Centro de Integridade Pública referem que entre os anos de 2001 e 2011 intensificou-se a actividade de pesquisa nas bacias moçambicanas e mais concretamente na bacia do Rovuma no Norte de Moçambique onde foram descobertos enormes jazigos de hidrocarbonetos.

Para além da Sasol que explora os jazigos de gás em Pande e Temane e activa nas pesquisas, com perspectivas prioritariamente para gás natural, são actualmente concessionárias no âmbito de contratos de pesquisa e produção de petróleo, as seguintes companhias:

⁶³ ENH é a empresa pública moçambicana responsável pela pesquisa, desenvolvimento, distribuição e comercialização de petróleo e gás natural criada à luz do Decreto 18/81 de 3 de Outubro

⁶⁴ ENH Empresa Nacional de Hidrocarbonetos pelo Decreto de 18/81, de 3 de Outubro

⁶⁵ British Petroleum

Companhia	País de Origem	Área de Pesquisa
ANADARKO	E.U.A	Bacia do Rovuma, Área 1
ARTUMAS	Canadá	Bacia do Rovuma, “onshore”
ENI	Itália	Bacia do Rovuma, Área 4
Statoil Hydro Oil	Noruega	Bacia do Rovuma, Áreas 2 e 5
PETRONAS	Malásia	Zambézia “offshore” e Bacia do Rovuma. Áreas 3 e 6
BANG	E.U.A.	Zambézia e Sofala
DNO	Noruega	Zambézia e Sofala

Quadro 7. Quadro das empresas concessionárias para a pesquisa e exploração de hidrocarbonetos em offshore Fonte: CIP⁶⁶

Algumas destas companhias, designadas por operadoras, estão associadas a outras, em consórcio. É o caso da Petronas, que na área da Zambézia “off shore” se encontra associada à Petrobrás (brasileira), à PetroSa (da África do Sul) e à ENH. A ENH está associada, em consórcio, na quase totalidade dos contratos de pesquisa e produção de petróleo, com uma percentagem de 10% a 15%. Os estudos do CIP apontam que o nível de actividade de pesquisa de petróleo a ter lugar nos próximos anos por parte das companhias internacionais será o maior de sempre na história de Moçambique.

Ainda segundo o CIP, tem havido um enorme optimismo, que é mencionado em artigos da imprensa nacional e internacional, quanto às perspectivas de ocorrência de petróleo na Bacia do Rovuma. A Companhia ANADARKO manifestou que na Bacia do Rovuma existiam todas as condições para a existência de petróleo e que estavam optimistas quanto à sua descoberta, daí terem prometido realizar um investimento superior a 200 milhões de dólares em trabalhos de sondagem.

⁶⁶ CIP Centro de Integridade Pública é um organismo da Sociedade Civil moçambicana que realiza estudos sobre as políticas públicas no país.

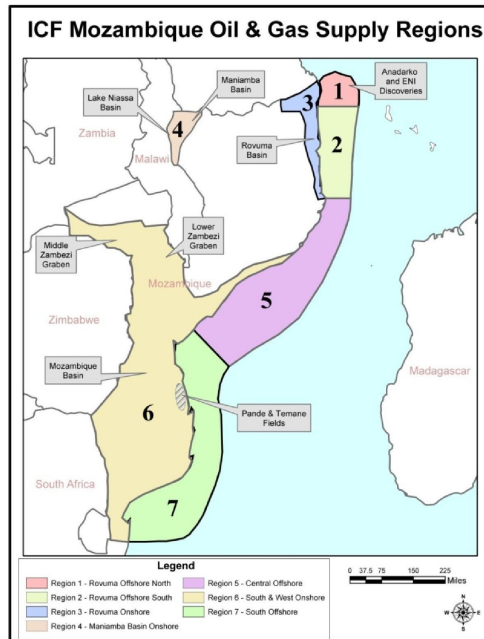


Figura 15. Blocos onde decorre a prospecção de hidrocarbonetos ao longo da costa moçambicana. Fonte: CIP

Na esteira do optimismo das multinacionais, a Companhia canadiana Artumas anunciou a intenção de investir cerca de 170 milhões de dólares na exploração de petróleo em Moçambique, onde é concessionária numa das áreas na bacia do Rovuma, e também na Tanzânia.

De acordo com os resultados preliminares de um estudo realizado pela companhia Artumas citado pela CIP, a bacia do Rovuma tem potencial de petróleo em quantidades possíveis de exploração comercial e segundo o referido estudo, e com base em dados estatísticos e de probabilidade, considera-se que a companhia tem 90% de probabilidade de obter durante o período do contrato de concessão um total de US\$ 215 milhões de receitas líquidas e entre 15% a 10% de probabilidade dessas receitas serem de US\$ 1.460 milhões. Outra região considerada com elevado potencial é a área do “offshore” do Zambeze, onde opera a Petronas.

Os exemplos referidos neste trabalho são ilustrativos da importância que o petróleo e o gás produzidos em offshore poderão ter nos panoramas geoestratégicos, geopolítico, económico e social do país. A viabilidade destes mega investimentos na plataforma marítima nacional, só será efectiva e possível a sua exploração se forem garantidos todos os pressupostos de segurança nos espaços marítimos onde vão decorrer, o que passa pelo exercício pleno do poder público.

Capítulo III

A Segurança Marítima, base para o Desenvolvimento do Potencial Nacional

A segurança nacional constitui, na política internacional contemporânea um dos pressupostos basilares para a sobrevivência de um Estado. De nada valeria ter nominalmente um território, um povo e um governo nacional se não se garantisse a sua sobrevivência como Estado. Em relação, a segurança do Estado torna-se ainda mais importante na medida em que a presença humana é escassa e intermitente.

3. A Segurança Marítima na Costa Moçambicana

A costa marítima moçambicana, como tem ficado expresso ao longo deste trabalho, é extensa e comporta vários espaços marítimos, riscos e ameaças. Pela sua importância o Canal de Moçambique assume uma relevância geoestratégica, política e económica na África Austral e mesmo para o mundo hoje globalizado.

Encarada como sendo parte integrante do conceito lato de segurança, a segurança marítima significou no passado a protecção militar da sua soberania e do território de um determinado Estado face às ameaças provenientes do mar. Porém, no tempo actual não só essas ameaças se diversificaram como o objectivo da segurança evoluiu para lá da mera protecção da soberania do Estado, de forma a incluir o direito dos cidadãos a uma vida livre de toda a espécie de ameaças, incluindo as provenientes do mar.

Neste contexto, a resposta às ameaças alargou-se e, para além da protecção marítima costeira face a ataques militares levados a cabo por outros Estados ou outros agentes como os tradicionais piratas e passou a incluir também aspectos não militares tais como a protecção e preservação do ambiente e recursos marinhos ou outros localizados no mar, a segurança do tráfego e do comércio no mar, e, em geral quaisquer aspectos económicos relacionados com o mar. Por outras palavras, da mesma forma como o conceito geral de segurança abandonou perspectivas mais estreitas alargando-se para abarcar a segurança humana, também a segurança marítima, que dela é parte, segue a mesma tendência, dado que se tornou difícil distinguir ameaças militares específicas de uma vasta gama de novas ameaças marítimas não militares.

Isto significa que a segurança marítima se tornou uma preocupação 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, são-no também da sua segurança.

Consequentemente, o conceito de segurança marítima, sem perder o âmago, tem de procurar uma flexibilidade que lhe 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 pública marítima. Como já foi referido, estas últimas dizem respeito tanto à economia como à segurança no mar, incluindo o comércio e a segurança das rotas comerciais, os fluxos mineiros, 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, exploração de recursos em offshore (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.

Na situação específica de Moçambique é preciso garantir dois modelos básicos de articulações, sendo em primeiro lugar, entre a região da África Austral e o Oceano Índico e em segundo plano, entre Moçambique e o Oceano Índico, tendo em conta que Moçambique é, do ponto de vista político e económico, parte integrante da região da África Austral.

Ao abordarmos os aspectos de segurança nacional há que começar por estabelecer um conhecimento relativamente aprofundado da rápida e profunda transformação em curso no Oceano Índico, onde o cenário de equilíbrio de poderes do velho mundo bipolar foi substituído por um quadro multipolar muito mais complexo, caracterizado pelo surgimento de um grande número de actores, nomeadamente grandes actores tradicionais como os EUA, a França e a Grã-Bretanha, ou grandes actores recentes como a Índia e a China, e também por actores de valor intermédio como a Austrália, a África do Sul, o Paquistão e a Indonésia, e uma mescla de

pequenos actores da costa oriental e austral africana, do Corno de África, do Golfo Pérsico, da Península Arábica ou dos Estados das ilhas do Índico ocidental.

Segundo Kaplan, citado por COELHO⁶⁷ “*mais do que apenas uma entidade geográfica, o Oceano Índico é também uma ideia. Combina a centralidade do Islão com a política energética global, e com a ascensão da Índia e da China, para revelar as muitas camadas de um mundo multi-polar*”. Noventa por cento do comércio global e sessenta e cinco por cento de todo o petróleo circulam por mar, e o Oceano Índico representa metade do tráfico mundial contentorizado. Setenta por cento do tráfico total de produtos petrolíferos passa pelo Oceano Índico, partindo do Médio Oriente para o Pacífico ou a Europa.

Parte da referida transformação do cenário no Índico traduz-se em mudanças nas principais rotas comerciais e de transporte, e em novas formas de corrida aos recursos marinhos. 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 *interland*.

As relações políticas entre os Estados da África Austral, vendo pelas declarações políticas dos seus dirigentes, apontam para uma harmonia salutar. Porém temos que tomar em consideração três realidades distintas: a África do Sul, é por regra a potência hegemónica da região da SADC, com interesses que na sua totalidade não são necessariamente coincidentes com os restantes actores do sistema regional 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 geoestratégicos distintos; a segunda realidade é composta pela Tanzânia e Moçambique, países com extensas costas viradas ao Índico e com políticas marítimas, disposições institucionais e recursos muito limitados; e em terceiro espaço, o grupo formado de Estados ilhas da região, como Madagáscar, Maurícias, Seicheles e Comores, quase totalmente dependentes do mar.

⁶⁷ COELHO, João Paulo Borges Coelho. Segurança Marítima: Moçambique, a África Austral e o Oceano Índico

Entretanto, existe na África Austral, um grupo de países não marítimos como a Suazilândia, o Malawi, a Zâmbia e o Zimbábue, cujo acesso ao mar esteve historicamente muitas vezes por detrás de relações conflituosas com vizinhos.

O Estado moçambicano, apesar da sua maritimidade segue o arquétipo da maioria dos países costeiros da região, que 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.

Ao debruçarmo-nos da importância da segurança marítima temos que nos referir, que o Canal de Moçambique, segundo o INAMAR⁶⁸ é uma das rotas marítimas mais utilizadas em todo o mundo, por onde passa 30% do petróleo exportado pelo Golfo Pérsico para a Europa e as Américas. Dando fé à mesma fonte, o número de petroleiros que seguem esta rota, na última década era entre 30 a 50 mensais e nesta última década chegou a atingir a cifra de quase 100 navios. O aumento da demanda de navios pelas águas territoriais e contíguas de Moçambique resulta na passagem de centenas de navios regularmente. 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.

⁶⁸ INAMAR Instituto Nacional da Marinha, é o órgão oficial em Moçambique com competência para superintender, supervisionar e controlar ou fiscalizar qualquer actividade marítima, de ordem pública e agir em defesa da integridade territorial, de acordo com a legislação aplicável.

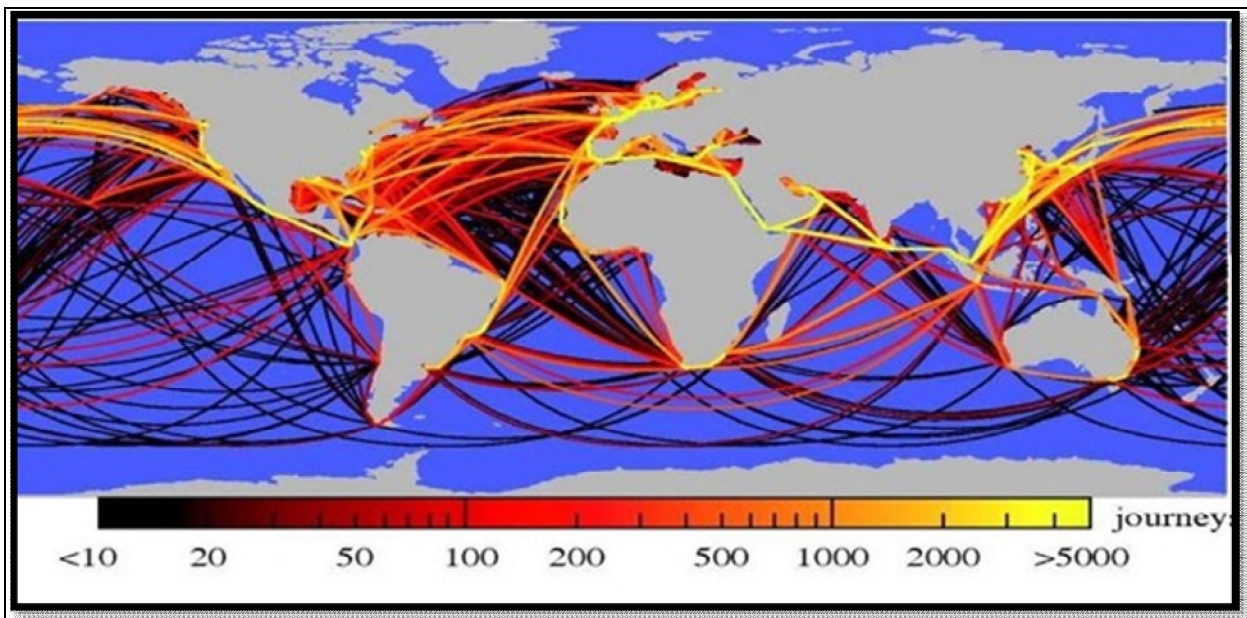


Figura 16. Mapa com as principais rotas marítimas e a intensidade vendo-se a intensidade de tráfego no Canal de Moçambique. Fonte: INAMAR

Muitos dos navios que sulcam o Canal de Moçambique transportam mercadorias diversas de e para o interland da África Austral, e, o Estado moçambicano, para criar uma competência capaz de dar vazão ao crescente comércio entre a África Austral e outros pontos produtivos e consumidores do mundo, e, no quadro da SADC⁶⁹ desenvolveu a partir da década de 1990 corredores de desenvolvimento para servir os países sem limites com o mar. Desta forma foram criados corredores de ligação com o interland onde se destacam:

O Corredor de Nacala, situado no Norte do país, compreende os sistemas portuários, ferroviário (Nacala-Malawi) e rodoviário. Este corredor tem a relevância de contribuir para o desenvolvimento económico dos países da região, como também contribui para Moçambique, uma vez que este atravessa duas das mais ricas províncias do país, nomeadamente Nampula e Zambézia.

O Corredor da Beira, situado no Centro do país é constituído por um sistema portuário, um sistema ferroviário (linha de Machipanda e linha de Sena) e o sistema de oleoduto (Beira-Zimbabwe). A função deste corredor, no âmbito da SADC, é a de constituir como via de acesso

⁶⁹ SADC Conferencia de Desenvolvimento da África Austral é a organização sub-regional de integração económica dos países da África Austral.

natural mais económica e rápida para os países do interland, designadamente o Zimbabwe, Zâmbia, Malawi, República Democrática do Congo e (RDC) no seu relacionamento com a economia mundial.

O Corredor de Maputo/Limpopo, encontra-se situado no Sul do país, tendo um sistema portuário, sistema ferroviário (Maputo-Zimbabwe e Maputo-África do sul). Este corredor atende as necessidades da África do sul e do Zimbabwe.

A costa moçambicana é a porta de entrada para quase todos os países da região austral de África desprovidos de saída para o mar. Para a manutenção das trocas comerciais entre esses países e o resto do mundo, dependem fundamentalmente do Canal de Moçambique. Como em qualquer processo de desenvolvimento e evolução, os espaços marítimos de Moçambique estão expostos às ameaças da segurança da sua soberania e jurisdição, havendo por isso, a necessidade de o Estado garantir o livre uso do mar e também garantir o exercício da autoridade deste nos seus espaços marítimos.

3.1. A Importância da Segurança Marítima nas Relações Internacionais

Os espaços marítimos são historicamente, transnacionais. As relações internacionais entre os Estados costeiros e não costeiros e o resto do mundo pela via marítima encontram-se na encruzilhada de dinâmicas e tensões entre as arenas políticas internas, regionais, continental e global.

As ameaças nos espaços marítimos africanos e na nossa costa movem-se por fins diversos e, frequentemente, contraditórios. Os movimentos regulares e irregulares (de pessoas e de bens) nos espaços marítimos apontam para a importância vital das questões relacionadas com a segurança marítima.

Em termos de transporte marítimo estima-se que cerca de 90% do volume de comércio internacional a partir de e para África é escoado pela via marítima. As ramificações dos conflitos

e dos desastres naturais ao nível da arena política interna de um Estado remetem para as arenas políticas regional, continental e global. Parte-se do pressuposto teórico de que a segurança marítima, as ameaças e os desafios ao nível de um Estado costeiro requerem uma abordagem regional e mesmo internacional pois o mundo hoje tornou-se numa aldeia global.

A questão da segurança marítima reveste-se de importância vital no contexto do desenvolvimento político, económico, social e para a afirmação de um país no concerto das nações. O mar, como vimos, desde épocas mais remotas da história universal consagra-se como um dos espaços territoriais que mais se destaca no desenvolvimento económico mundial.

É crescente a preocupação no âmbito nacional assim como no internacional com a segurança marítima e a protecção do meio ambiente que influencia cada vez mais as relações económicas. A segurança marítima engloba algumas vertentes relevantes relacionadas à soberania e jurisdição nacionais, ao meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável. O transporte de petróleo e de produtos químicos, o derrame, descargas operacionais, lavagem de tanques dos navios e águas de lastro constituem ameaças tradicionais à segurança marítima.

Portanto, a segurança marítima não pode ser vista como um assunto particular de um Estado mas sim com uma questão que afecta todos os países, mesmo aqueles que não são costeiros. Esse facto, contudo não exime a cada Estado que de forma individual direcione esforços para garantir a defesa e o controlo dos espaços marítimos que pela força da CNUDM lhes pertence.

3.2. As Principais Ameaças nos Espaços Marítimos Moçambicanos

O mundo hoje, vive uma nova situação resultante do fim da guerra fria onde os adversários estavam relativamente bem identificados através de seus objectivos e meios usados, e, que de uma forma geral respeitavam as convenções respeitantes aos conflitos armados. Todavia, a nova ordem mundial multipolar, ora em construção revela um mundo ainda mais problemático e com perigos muito mais refinados ao nível da segurança marítima.

Nesta nova situação o mar não fica de fora, principalmente para o Estado moçambicano que é possuidor de uma vasta costa marítima. As ameaças clássicas que marcaram todo o século XX começaram a ser relegadas para trás com o aparecimento de novas ameaças. Estas novas ameaças são mais difíceis de visualizar e prever pelo seu carácter difuso e de surpresa, e, tornam a segurança marítima mais desafiada.



Figura 17. Mapa sinalizando os principais focos de pirataria em 2010. Fonte Google

A Costa Oriental de África da qual Moçambique faz parte é muito extensa e dela fazem parte a Somália, o Quênia a Tanzânia, Madagáscar e a África do Sul. Excluindo a África do sul todos os outros países tem economias relativamente débeis o que se reflecte na capacidade de organização da defesa das águas territoriais.

a) As Ameaças Clássicas

O Estado moçambicano, a partir das relações estabelecidas com os outros actores no sistema político internacional, não é previsível por ora, uma situação para confrontação clássica que provenha de um Estado regional ou internacional. Moçambique cultiva na actualidade uma relação política internacional onde declaradamente não tem Estados inimigos.

As possíveis ameaças de confrontação marítima com Moçambique podiam advir, hipoteticamente da Tanzânia ou da África do Sul países que partilham fronteiras marítimas a Norte e a Sul respectivamente. Segundo o jornal Notícias, publicado em Maputo de 7 de Fevereiro de 2012 os governos de Moçambique, da África do Sul e da Tanzânia estabeleceram uma plataforma que vai coordenar e reforçar as acções de fiscalização, controlo e combate as actividades ilícitas no espaço marítimo entre os três países.

Segundo um comunicado de imprensa do Ministério da Defesa Nacional publicado pela Agência de informação de Moçambique (AIM)⁷⁰ o protocolo ora assinado com aqueles dois países visa também promover a igualmente a paz, estabilidade e bem-estar entre os povos dos países signatários e a integridade territorial.

Teoricamente, a partir deste instrumento os três países vão cooperar no patrulhamento marítimo combinado, com vista a contribuir para a segurança e a navegação marítima, exercício das actividades económicas e protecção dos recursos marítimos no Canal de Moçambique. É convicção dos signatários de que os entendimentos conseguidos propiciam o convívio pacífico ao nível regional.

Esta situação, embora seja razoável, ela demonstra em parte a fraqueza estrutural em matéria de segurança da parte do Estado moçambicano conhecido que é a fraca capacidade de intervenção da marinha nacional para controlar com meios convencionais uma costa tão larga. Esta constatação pode ser confirmada pela apresentação feita pela delegação moçambicana no primeiro Simpósio das Marinhas⁷¹s da CPLP havido em Setembro de 2008 em Lisboa.

“As acções práticas, resultaram no estabelecimento dos pontos principais e intermédios de apoio com a criação das três Bases Navais na extensão, Sul-Norte banhada pelas águas oceânicas do Indico (BN's de Maputo, Beira e Pemba) e uma na costa lacustre do Niassa (Base Naval de Metangula), assim como as Sub-Bases Navais e o reforço das unidades flutuantes. Isso possibilitou uma presença naval ao longo da costa. Apesar de limitada, já se

⁷⁰ AIM Agência de Informação de Moçambique, órgão oficial do Estado moçambicano

⁷¹ CADERNOS NAVAIS N.º 26. 1º Simpósio das Marinhas dos países de Língua portuguesas. Julho - Setembro 2008

dispunha de alguma capacidade de acção de superfície, da componente anti-minas e de guerra anti-submarina, áreas que vieram contrapor as ameaças identificadas.”

No entanto, a História das Relações Internacionais evidencia o facto de que o negligenciar a defesa militar própria e autónoma, se traduzir em enormes riscos, várias vezes assumidos por aliados, quase sempre, com alienação de soberania nacional. O actual ambiente regional e internacional apresenta factores de reconhecida imprevisibilidade, pelo que o risco assume expressão significativa. No sentido do poder marítimo, a marinha nacional deve a todo custo fazer face, de forma autónoma, a missões de natureza puramente militar, e dispor de uma força-tarefa, capaz de, em muito curto período de tempo, sair das suas bases para projectar força no Espaço Estratégico de Interesse Nacional.

Segundo o Almirante Mahan, citado por CORREIA⁷², o poder marítimo é a soma de todas as forças, instrumentos e circunstâncias geográficas que cooperam para conseguir o domínio do mar, garantir o seu uso e negá-lo ao adversário. A capacidade da Marinha de Guerra, joga um papel importante na soma dessas forças em jogo. Os amigos de hoje podem ser os inimigos de amanhã.

Moçambique é subscritor da CNUDM, que, traça numa forma clara os objectivos principais de estratégia marítima dos Estados costeiros, que, devem centrar-se na protecção e na preservação dos recursos marítimos, quer dizer:

Manutenção da integridade territorial dos países litorais no mar, na totalidade das suas zonas económicas exclusivas. Garantia de segurança de todas as actividades marítimas legalmente conduzidas no que diz respeito aos seguintes aspectos:

- Trânsito e movimento livre das marinhas mercantes
- Comércio marítimo
- Pesca
- Exploração de recursos naturais

⁷² CORREIA O Mar no Século XXI p 169

- Turismo e pesca desportiva

Fiscalização

- 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)
- das actividades ilícitas:
- Pesca ilegal
- Poluição do mar
- Contrabando de mercadorias incluindo as armas, drogas e poluentes tóxicos
- Imigração ilegal
- Pirataria e tomada de reféns
- Terrorismo (salientando-se a vulnerabilidade especial das plataformas)

Apoio

- Missões de Manutenção da Paz
- Missões diplomáticas, tais como negociações no alto mar
- Calamidades, evacuações
- Operações de Socorro e Salvamento Marítimo
- Assistência à navegação
- Assistência à protecção do meio ambiente
- Assistência a missões de pesquisa científica

A Marinha, deve, para garantir a soberania e a jurisdição dos espaços marítimos nacionais, ter uma actuação que se configura em uma Marinha de Duplo uso, actuando como Armada, na defesa militar e apoio à Política Externa, actuar como guarda costeira, no exercício da garantia da segurança e autoridade do Estado no mar.

A questão da soberania e jurisdição dos espaços marítimos parece não estar a merecer a devida atenção nas estratégias de desenvolvimento que tem sido discutidas no país. Ora vejamos:

O plano Estratégico de integração de Moçambique na SADC denominado “Estratégia de Moçambique para o processo de integração regional na SADC”⁷³ elaborado como base na avaliação da implementação do PC-SADC⁷⁴ e o seu impacto na economia moçambicana e o Plano Estratégico Indicativo para o Desenvolvimento regional – RISDP, realizados a partir de debates a vários níveis do Governo e fóruns com participação do sector privado, académicos e sociedade civil, os espaços marítimos são referidos em todos os documentos da seguinte forma:

“Moçambique possui uma vasta costa marítima e uma localização geográfica que lhe conferem vantagens comparativas na área de serviços de transporte na região. Os portos e os corredores de desenvolvimento permitem um acesso aos países do *interland*. Os países que utilizam os portos moçambicanos são, o Malawi (Beira e Nacala), o Zimbabué (Beira e Maputo), a Zâmbia (Beira e Maputo), a R.D.Congo (Beira e Maputo) e a África do Sul (Maputo).”

Outro importante instrumento produzido no país é a “A Agenda 2025” que tem como principal objectivo o estabelecimento de novos caminhos para impulsionar o desenvolvimento de Moçambique. Esta agenda que tem a visão estratégica da nação moçambicana para os próximos anos define entre outros os seguintes objectivos:

- Preparar, através de um processo participativo, uma Estratégia Nacional de Desenvolvimento que defina as políticas e os programas necessários para dar respostas aos objectivos identificados na visão nacional de desenvolvimento;
- Aumentar a capacidade do governo, das instituições e da sociedade civil de definir e implementar políticas, programas e projectos económicos nacionais;
- Garantir a consistência entre as políticas económicas e sociais de curto, médio e longo prazos;

⁷³ Plano Estratégico para a Integração Regional de Moçambique na SADC produzido em 2008

⁷⁴ Protocolo Comercial da SADC assinado em 1999

- Aumentar a capacidade do governo para assumir um papel determinante na coordenação e gestão da cooperação para o desenvolvimento.

No âmbito das fraquezas do Estado moçambicano, em relação a autoridade do estado, o documento fala somente da fraca capacidade de resposta da polícia e dos órgãos judiciários para o combate à violência e ao crime. Em nenhum momento são referenciados os espaços marítimos como fazendo parte da soberania nacional e os possíveis constrangimentos para a autoridade do Estado.

A única alusão sobre as águas territoriais, consta do plano 2025 que diz somente que para a criação da riqueza nacional e a redução da dependência externa, a estratégia de desenvolvimento de Moçambique deve assentar no desenvolvimento de projectos e programas que acrescentam valor às áreas ou sectores onde o País tem vantagens comparativas, nomeadamente: Nos serviços ferro-portuários que servem os países do interland e a valorização da localização estratégica do País no Canal de Moçambique.

O Estado moçambicano, embora reconhecendo a importância dos espaços marítimos ao assinar a CNUDM, ainda, na prática não dá a devida importância, pois nos principais documentos e discursos políticos até 2009 não encontramos evidências nesse sentido como atestam os documentos estratégicos ora referenciados.

b) As Novas Ameaças

A CNUDM determina que o direito de passagem só existe enquanto que não venha a prejudicar a soberania do estado costeiro, nomeadamente são interditos quaisquer actividades militares, a colheita de informações com possível relevância militar, e o embarque ou desembarque de equipamentos ou dispositivos com propósitos militares.

O Estado costeiro também exerce plena jurisdição em matérias de crime em relação a actos crimes cometidos a bordo de navios que reclamam o direito de passagem. É considerada uma jurisdição subsidiária que normalmente não deve ser exercida sem justa causa. Uma tal causa

está a ser considerada sempre que um acto terrorista, ou possíveis actos ou conspirações preparatórios dum acto terrorista, ocorram.

Nas zonas adjacentes ao Mar Territorial, o estado costeiro tem direito de exercer actividades de fiscalização e de exercer a sua jurisdição desde que isso venha a ser necessário para prevenir actos que constituiriam uma interferência com os seus direitos de soberania no Mar Territorial.

Em qualquer caso, um Estado tem sempre o direito de verificar se a bandeira dum navio é legítima, e navios suspeitos de estarem envolvidos, directa ou indirectamente, em actos de pirataria ou de escravatura, não podem reclamar a liberdade do mar, seja qual forem as águas em que venham a ser encontrados. Uma outra base da extensão dos direitos de intervenção dum Estado costeiro é a conduta de operações de prossecução e apreensão de navios suspeitos de terem violado as normas do Estado costeiro, antes de terem saído do Mar Territorial.

Moçambique na condição de Estado costeiro tem a obrigação de manter a soberania e jurisdição nos seus espaços marítimos em cumprimento da CNUDM. A globalização e o desenvolvimento tecnológico permitem que os instrumentos militares de vários usos e capacidade de destruição estejam ao dispor não só dos Estados mas também na posse de grupos de criminosos. A pirataria resultante da acção desses grupos é hoje em dia um tormento para os mares e em particular na Costa Oriental de África onde a guarnição dos mares se afigura ainda deficiente.

No Corno de África tem vindo a aumentar a partir dos meados da década 2000 a esta parte a acção criminosa perigando de uma forma exponencial as actividades económicas do mar tais como a navegação de navios cargueiros, petroleiros, cruzeiros e veleiros. A actividade de pesca que parecia estar segura dos piratas marítimos passou a ser um alvo.

A imigração ilegal e pirataria marítima no Canal de Moçambique representam os maiores desafios da actualidade de Moçambique. Relativamente à problemática da imigração ilegal, importa realçar que milhares de estrangeiros entram no território moçambicano utilizando a costa norte, sem qualquer tipo de documentação e autorização, vindos de diferentes países do

continente africano, particularmente, da região dos grandes Lagos, outros ainda, em número considerável, do continente asiático.

O fenómeno de imigração ilegal constitui um dos factores de ameaça a segurança nacional, porém a capacidade de estancar este mal se mostra diminuta. No encontro havido com os adidos de Defesa realizado em Maputo, em Outubro de 2010, o Vice-ministro da Defesa Nacional, citado pela AIM⁷⁵ reconhecia as dificuldades de lidar com este fenómeno embora afirmasse na mesma ocasião que sobre a pirataria marítima prosseguissem os esforços internos e externos para o seu combate, com o apoio da África do Sul e da Tanzânia.

Uma das principais ameaças que afecta o Estado moçambicano está relacionada com o ambiente que pode ser provocada entre outros factores pelo despejo de resíduos perigosos, lavagem de tanques em alto mar, derrame de óleos, corte de mangais e experiencias de armas químicas. A ameaça ambiental pode aparentar ser inofensiva a curto prazo mas a longo prazo poderá reflectir-se negativamente no desenvolvimento normal dos recursos vivos marinhos.

A fraqueza da autoridade do Estado moçambicano sobre os espaços marítimos foi despoletada em Janeiro de 2011 inequivocamente quando órgãos de informação nacionais e internacionais davam conta do sequestro de uma embarcação pesqueira pertencente à PESCAMAR⁷⁶ junto a costa nacional. O sequestro desta embarcação não ocorreu na costa da região norte mas sim, na costa sul provando que os piratas oriundos do Estado falhado da Somália percorreram mais de dois terços dos espaços marítimos nacionais em lanchas sem que nenhuma unidade da Marinha de Moçambique ou da Autoridade Marítima as tivesse detectado.

⁷⁵ AIM- Agência de Informação de Moçambique, Novembro 2010

⁷⁶ PESCAMAR, a maior empresa de pesca em actividades em Moçambique sediada na Beira e de maioria de capitais espanholas.

Segundo noticiou o jornal "a Verdade"⁷⁷ de 16 de Maio de 2011 o Vega 5 Pescava a cerca de 20 milhas náuticas do Arquipélago do Bazaruto, quando foi interceptado por piratas somalis. A embarcação que levava a bordo 24 tripulantes, sendo 19 moçambicanos, ficou à deriva durante vários dias sem que as autoridades marítimas nacionais soubessem dar as coordenadas do paradeiro do barco, a única informação oficial disponível referia-se somente ao facto de o Vega 5 ter deixado de emitir sinal de comunicações a Dezembro de 2010.



Figura 18. VEGA 5 em direcção ao porto da Beira Fonte: PESCAMAR.

A 15 de Março, o jornal *Autarca*⁷⁸ publicado na Beira dava a conhecer aos moçambicanos a participação das autoridades espanholas com a oferta de cinco lanchas modernas devidamente equipadas, adquiridas pela empresa PESCAMAR para potenciar a marinha de guerra moçambicana, sobretudo nas missões de patrulha e protecção ao longo do Banco de Sofala área em que esta exerce a sua actividade, onde predomina a acção piscatória em Moçambique e sobretudo a captura de camarão.

⁷⁷ Jornal publicado em Maputo

⁷⁸ *Autarca* é um jornal publicado na cidade da Beira, Março 2011



Figura 19. Lancha rápida oferecida pela Espanha no aeroporto da Beira. Fonte: AUTARCA

Embora, não venha referido a capacidade naval do país em termos de destroyers, fragatas, corvetas, submarinos e outros meios navais que o Estado moçambicano possui para impor a sua autoridade nos espaços marítimos, os acontecimentos recentes demonstram que estes não existem ou estão obsoletos. Os barcos draga-minas, os caças submarinos, as lanchas de fiscalização costeira e os botes de motor fora de bordo existentes antes do Acordo geral de Paz de 2002, de origem soviético deixaram de operar por falta de assistência técnica que era garantida por técnicos daquele país.

No que diz respeito a capacidade naval, esta é reduzida pois, dos dados recolhidos em entrevistas com três oficiais da marinha moçambicana ficou-se sabendo que a base naval de Metangula no lago Niassa considerada na década 80 do século XX como sendo a mais bem equipada encontrava-se nos últimos anos com os seus barcos patrulha, lanchas de desembarque e outros equipamentos navais totalmente inoperacionais. Ao nível das bases marítimas (Sul, Centro e Norte), as forças armadas contam com menos de 10 lanchas (PCI- class inshore patrol boat), uma traineira de pesca confiscada e entregue para o uso militar. As lanchas rápidas ofertadas pelas autoridades espanholas em 2011 encontram-se inoperacionais pouco depois de seis meses, ora por falta de combustível ora por avarias.

A confirmar esta hipótese está o facto de países “amigos” terem-se mobilizado para acorrer ao fenómeno de pirataria na costa moçambicana. A publicação “Canalmoz” escrevia na sua edição de 23 de Fevereiro que a fragata sul-africana “Two Boys” (“Dois Rapazes), com matrícula ZR 4512, esteve atracada no Porto de Maputo desde a tarde de segunda-feira no porto de pesca de Maputo e partiu na tarde de ontem (terça-feira) com destino à Beira”. Esta embarcação da marinha de guerra sul-africana tem por missão patrulhar a costa moçambicana numa tentativa de dissuadir operações de piratas somalis. De acordo com a agência de notícias francesa, AFP, o envio da unidade da Marinha de Guerra da África do Sul para as águas territoriais moçambicanas foi a pedido do governo de Moçambique.

O drama dos tripulantes do VEGA 5 viria a terminar setenta e cinco dias depois quando a marinha indiana em missão de patrulha no mar da Arábia no Oceano Índico recuperou a embarcação tendo capturado 61 piratas após um tiroteio.

c) O Papel da Marinha da Duplo Uso no Combate às Ameaças

As ameaças à segurança marítima que foram afluídas, colocam uma grande responsabilidade ao nível do planeamento estratégico do Estado para garantir a sua plena soberania nos espaços marítimos sob a sua jurisdição. Qualquer demonstração de fraqueza pode ter influência negativa para o desenvolvimento das actividades do mar.

Para que os moçambicanos possam usufruir cabalmente dos espaços marítimos onde o País exerce a sua soberania e jurisdição, é imperioso que os órgãos da Marinha devam estar capacitados para que esta seja de Duplo Uso. Segundo MATIAS⁷⁹, a Marinha e a sua Armada constituem um instrumento fundamental da estratégia marítima de um país. Sendo assim a Marinha tem três funções fundamentais que são a defesa militar e apoio à política externa, a segurança e a autoridade do Estado e o desenvolvimento económico, científico e cultural.

⁷⁹ MATIAS, Nuno e MARQUES, Viriato. “*Políticas Publicas do Mar*” Academia das Ciências de Lisboa e Fundação Gulbenkian

No âmbito do apoio à política externa a Marinha de Duplo Uso assume as tarefas de defesa militar própria e a garantia da autonomia nacional como actor de política internacional e protecção dos interesses nacionais assim como apostar na diplomacia naval. Enquanto isso, a função de segurança e autoridade do Estado cumpre-se com as tarefas de segurança marítima propriamente dita e a salvaguarda da vida humana no mar, fazer a vigilância, fiscalização, exercício de política e a protecção civil. Finalmente, a relação da Marinha de Duplo Uso com o desenvolvimento económico, científico e cultural tem a ver com o fomento económico, investigação científica e a promoção da cultura.

Uma Marinha com estas características favorece a complementaridade dos órgãos do Estado, promove intensamente a cooperação no desenvolvimento de capacidades e cria sinergias na acção pública marítima nas matérias de defesa, protecção (security), segurança (safety) protecção civil e investigação científica. Para um país como Moçambique, que possui uma Marinha pequena e incipiente, uma Marinha de Duplo Uso pode ser útil para poupar recursos humanos, técnicos e financeiros que poderiam ser duplicados na execução das mesmas tarefas nos espaços marítimos nacionais.

O funcionamento da Marinha de Duplo Uso, consubstanciando (MONTEIRO e MOURINHA)⁸⁰ pressupõe a potenciação dos elementos transversais no âmbito das dimensões de (security) e (safety) que incluem a projecção de força, a protecção do mar e a colaboração, comando e controlo.

A projecção de força visa influenciar e prevenir os acontecimentos no mar e, a partir dele, tendo em conta dar corpo ao carácter expedicionário das operações possibilitando a defesa dos interesses nacionais sempre que for achado necessário. Na projecção de força, a Marinha de Duplo Uso funciona como Armada, através da defesa naval fazendo uso do seu poderio militar contra agressão estrangeira convencional e contra acções do crime nacional ou transnacional organizado que ocorram nas águas nacionais.

⁸⁰ JORNAL DE DEFESA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS. MARINHA DE DUPLO USO: UM CONCEITO PÓS-MODERNO DE UTILIZAÇÃO DO PODER MARÍTIMO *Nuno Sardinha Monteiro e António Anjinho Mourinha* 2011/02/21

A protecção do mar destina-se fundamentalmente a impor e afirmar as responsabilidades públicas nos espaços marítimos nacionais e consiste a fazer jus o carácter jurisdicional das operações, que possam garantir a segurança e o exercício da autoridade nacional no mar. Para a materialização da protecção do mar, primariamente faz o uso dos meios da Marinha na qualidade de guarda costeira impondo o cumprimento das leis nos espaços marítimos. Para assegurar a protecção marítima é imprescindível a articulação coerente entre a marinha e os demais intervenientes nacionais nos espaços marítimos segundo as suas funções e responsabilidades.

A colaboração, comando e controlo possui como intuito consolidar a recolha, gestão e disseminação da informação e tem como finalidade última subsidiar e facilitar o processo decisório relativo a possibilidade mais sucedida ao emprego de forças e meios necessário a ameaça em vista.

A Marinha de Duplo Uso afigura-se muito importante para prevenir e combater as múltiplas ameaças que possam ocorrer nas águas nacionais. As vantagens deste tipo de Marinha podem ser vista entre outras na ordem de equilíbrio de capacidades, economia de escala, interoperabilidade de capacidades, economia de esforço, coordenação do emprego de meios, articulação interdepartamental, flexibilidade de actuação, gradação do uso das capacidades e coerência na actuação.

Uma Marinha de duplo uso, numa situação em que as ameaças nos espaços marítimos aparecem de várias origens e tomam formas diversificadas apresenta inúmeras vantagens ao permitir uma presença naval, dissuasão estratégica, controlo do mar, projecção de força, segurança marítima, assistência humanitária e pronta resposta a catástrofes tanto artificiais como naturais.

Conclusão

A globalização e as rápidas transformações que o mundo tem sofrido entre os séculos XX e XXI transfiguraram as relações entre os principais actores do sistema político internacional. Diferentemente das outras fases da história, o mar hoje não só constitui um meio pelo qual se passa para atingir os vários pontos firmes do globo terrestre assim como se tornou ele próprio num preferencial destino devido aos imensos recursos alimentares, biológicos, energéticos, minerais e medicinais nele contidos.

A soberania dos Estados ribeirinhos sobre o mar foi evoluindo ao longo da história, de uma situação autarcizada de cada Estado em relação a sua costa para uma em que os espaços marítimos se tornaram uma preocupação de todos, o que obriga os Estados a assumirem compromissos nacionais, bilaterais, regionais e internacionais para uma gestão sustentável do mar e dos seus variados recursos.

Devido a sua complexidade, os assuntos ligados ao mar mereceram no século XX uma atenção especial por parte dos Estados através da ONU que resultou na assinatura da CNUDM em 1982 e a sua entrada em vigor em 1994. A CNUDM, verdadeira Constituição do Mar veio regular as relações entre os Estados na governação dos espaços marítimos que provocavam muitas vezes conflitos entre os Estados.

No âmbito da CNUDM, houve uma considerável projecção dos Estados costeiros em relação ao seu território marítimo o que não acontecia antes. Por força da CNUDM o mar territorial foi ampliado para uma largura de 12 milhas náuticas, enquanto isso a zona contígua passou a alargar-se até as 24 milhas náuticas e criou-se uma Zona Económica Exclusiva de 200 milhas náuticas passíveis de serem aumentadas a pedido do Estado costeiro.

A Convenção de 1982 tornou Moçambique possuidor de uma grande massa de mar sob sua soberania e jurisdição numa longa costa de quase 3000km. Os poderes do Estado moçambicano, no mar territorial, na zona contígua e na sua zona económica exclusiva pressupõe logo à partida

dever dispor de capacidade económica, humana e militar para garantir a sua autoridade num espaço tão grande.

O mar moçambicano é rico em recurso variados cujo aproveitamento económico sustentável pode potenciar o país o que requer a definição de políticas públicas que deverão contribuir para a protecção dos recursos biológicos catalogados ou não existentes na ZEE. Uma política de pesca sustentável é prioritária para a conservação dos vários tipos de peixes e mariscos abundantes nos espaços marítimos. O país possui ecossistemas, estuários, tanto costeiros como de mar aberto que precisam de ser valorizados e assegurados.

A segunda metade do século XX registou ao nível mundial profundas mudanças na estrutura económica dos oceanos. Os mares passaram a ter uma multiplicidade de uso acelerado grandemente pelo processo de globalização marítima que historicamente teve o seu início com as descobertas marítimas do século XVI. As funções dos mares circunscrevem-se hoje principalmente em cinco áreas: transporte e logística, energia, defesa e segurança, pesca e alimentação para além do turismo e do lazer.

Moçambique é a porta privilegiada de entrada e saída dos países do interland da África Austral que utilizam os seus portos e sistemas ferroviários e rodoviários moçambicanos para o recebimento ou escoamento de produtos. A localização privilegiada de Moçambique torna o país num actor geoestratégico para as economias do Malawi, Zâmbia, Zimbabwe, África do Sul, República Democrática do Congo e Botswana.

A costa moçambicana é repleta do Norte ao Sul de praias que permitem a prática de um turismo costeiro. Os principais turista são estrangeiros e em maior número sul-africanos que inundam no verão as principais instâncias turísticas nas principais praias. O desporto náutico ainda não assume uma grande importância comparativamente as ofertas naturais que a costa oferece.

A função energética das águas moçambicanas ainda está na fase de identificação e prospecção. Empresas multinacionais estão empenhadas nesta empreitada através de abertura de furos em

offshore onde alguns resultados animadores tem sido anunciados. Empresas como a ANDARKO dos EUA e a ARTUNAS do Canadá já realizaram grandes investimentos nos blocos onde foram concessionados.

O ambiente económico marítimo para Moçambique é promissor pois há uma possibilidade imensa para aumentar actividade pesqueira que ainda é reduzida, os portos e os sistemas ferroportuários tem uma demanda crescente de uso tanto pelos países do interland como pelos megaprojectos de carvão, de areias pesadas e outros, a produção de hidrocarbonetos é promissora fazendo fé ao optimismo existente. Porém, o grande desafio que se coloca para Moçambique encontra-se na efectiva soberania e jurisdição da autoridade do Estado a ser concretizada na segurança dos espaços marítimos.

O ambiente que se vive na ordem mundial vigente parametriza-se por uma mutação muito rápida dos conceitos de ameaças a soberania nacional. As atenções dos actores do sistema político mundial quanto as ameaças globais e as marítimas em particular circunscreviam-se as ameaças tradicionais ou clássicas. Este tipo de ameaças tendem a ser menos perigosas na arena actual em que a Guerra fria está dissipada, e, muitas das disputas que possam aparecer podem ser dirimidas por acordos mediados utilizando a CNUDM ou a coação quando necessário.

As novas ameaças caracterizadas por serem difusas, de difícil previsão e de motivações meramente criminosas, podem afectar sobremaneira toda a tranquilidade que se pretenda que o mar tenha. Pode-se afirmar que as novas ameaças, pelo seu carácter surpresa exigem uma maior preparação e disponibilidade para a sua detecção e anulação.

O Canal de Moçambique, como ficou provado com o sequestro da traineira Vega 5 é permissível a situações de terrorismo transnacional, proliferação de armas de destruição maciça que podem criar uma instabilidade constante, provocar roturas nas relações entre Estados ou mesmo criar crises internacionais.

A segurança nos espaços marítimos nacionais deve ser acometida em primeiro lugar ao Estado moçambicano através da Marinha por ser o braço das Forças Armadas nacional virado para o mar e para as águas interiores. A Marinha deve garantir o exercício da soberania do Estado nos espaços marítimos. Sem uma Marinha bem equipada e treinada, os espaços marítimos podem ficar à mercê de todo o tipo de desmandos no mar com consequências nefastas para o Estado. No que se refere ao tipo de Marinha que o país deve possuir, seria vantajoso apostar por criar condições objectivas para a formação de uma Marinha de Duplo Uso por ser aquela que se afigura responder às novas e múltiplas ameaças que podem surgir tanto numa situação de confrontação no tempo de guerra ou de paz.

Perante as crescentes novas ameaças praticadas no mar, tais como a pirataria, a contaminação dos mares, o tráfico de seres humanos, o tráfico de drogas, a pesca furtiva e a delapidação de recursos marinhos, o papel da segurança militar, policial e civil, precisa de ser redimensionada se o país pretender desenvolver a economia marítima e manter a estabilidade nacional. Esses desafios todos enquadram-se nas atribuições de uma Marinha de Duplo Uso como se recomenda no parágrafo anterior.

Neste sentido, e enquanto Estado ribeirinho, Moçambique tem necessidade, de garantir a vigilância e o controlo dos seus espaços marítimos, e de dispor de um mínimo de força que, no mar, se oponha, pela dissuasão, enquanto possível, a qualquer risco ou ameaça.

Diante ao que vem sendo descrito ao longo do presente trabalho relacionado com a importância do Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e Jurisdição Marítima como Potencial Estratégico para o Desenvolvimento da Economia Moçambicana afigura-se razoável pensar nas seguintes saídas:

Moçambique na qualidade de país costeiro deverá elaborar um Plano Estratégico Nacional para o Mar (PENM) que possa constituir num instrumento político para a sua afirmação nos seus espaços marítimos. Esse plano deverá proteger e valorizar os recursos do mar e aproveitá-los para a edificação de uma economia forte capaz de contribuir para o bem-estar social dos moçambicanos. O plano a ser elaborado deverá permitir um estudo científico e conhecimento

profundo dos espaços marítimos para permitir o planeamento e ordenamento espaciais do território marítimo. O plano deverá contemplar a promoção e a defesa activas dos interesses da segurança nacional permitindo estender a soberania e jurisdição no mar territorial, zona contígua e plataforma marítima assim como a jurisdição na ZEE.

Moçambique, possuidor de uma larguíssima costa marítima e outra no lago partilhado do Niassa deverá dispor de efectivos meios navais em quantidade e qualidade adequadas aos objectivos a serem preconizados no PENM, capazes de dissuadir qualquer tipo de ameaças e capazes de manter uma fiscalização permanente e autónoma dos espaços marítimos nacionais. Também, deverá constituir como preocupação vital a preparação pessoal com qualificação internacional, para a operação e manutenção dos meios a serem disponíveis visto que a manutenção de meios navais é cara, onerosa e especializada.

O terceiro elemento seria a necessidade de cooperação bilateral, regional e internacional no quadro da SADC e da ONU no estrito respeito da CNUDM de que Moçambique é membro. Nesta cooperação deverá assumir grande importância o relacionamento com a África do Sul e a Tanzânia por causa da partilha de fronteiras marítimas.

No contexto nacional, se deve mudar os paradigmas em relação ao mar para a formação de um debate social público sobre as políticas públicas respeitantes à relação entre Moçambique, a África Austral e o Oceano Índico, de um ponto de vista de segurança marítima. Também deve-se desenvolver um conceito operativo de segurança marítima capaz de abarcar a complexidade de âmbitos e questões que se colocam no relacionamento dos Estados com o mar, numa altura em que os velhos paradigmas da segurança, de protecção do Estado face a agressões militares foram substituídos por novos paradigmas que dizem respeito ao direito dos indivíduos, em contexto democrático, a viverem livres de ameaças ao seu bem-estar e desenvolvimento, ameaças essas que são de natureza complexa, transnacional e multifacetada, tendo em comum a sua origem no mar.

Moçambique será mais forte e mais respeitado se autonomamente conseguir garantir a manutenção básica das atribuições que a CNUDM outorga ao país de garantir a soberania e a jurisdição dos espaços marítimos nacionais.

BIBLIOGRAFIA

AIM Agência de Informação de Moçambique. www.aim.org.mz

ALBERTS, S. David. GARSK, J. John e STEIN, P. Frederick. *Network Centric Warfare. Developing and Leveraging Information Superiority*. 2nd Edition (Revised) CCRP. Publication Series.

ANDA Agência de Notícias de Direitos Animais www.and.jor.br

ANDRADE, José Vicente. *Turismo: fundamentos e dimensões*. São Paulo: Ática, 1992.
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA. *Constituição da Republica de Moçambique*. Maputo, Editora Escolar, 2009

BARRETO, M. *Manual de iniciação ao estudo do Turismo*. Campinas, SP: Papyrus, 1995.

BONAVIDES, Paulo. *Ciência Política*. 10^a ed. São Paulo: Editora Malheiros. 1996

BP Annual Report 2009. www.bp.com.

BRANCO, Carlos Nuno Castel. *Moçambique: Perspectivas Económicas*. Maputo, UEM, 1994

BURDEAU, Georges. *O Estado*, Pub. Europa/América, Lisboa, 1981

CFM. *Rede Ferroviária e Portuária de Moçambique*. www.cfmnet.co.mz

CFM 2010, Revista Trimestral dos CFM publicada em Maputo

CADERNOS NAVAIS n° 29, “*Reflexões sobre o Mar*”, Lisboa, C.C.M. e GERE, 2009

COELHO, J. Borges. *Segurança Marítima: Moçambique, a África Austral e o Oceano Índico*. <http://cesab.edu.mz>

COOPER, Chris et al. *Turismo: princípios e práticas*. 2ª ed. São Paulo, Ed. Artmed.

CORBIN, Alain. *Território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORREIA, Armando José Dias, *O Mar no Século XXI*. Edição: FEDRAVE, 2010

CTA: Confederação das Associações Económicas de Moçambique. www.cta.org.mz

DALLAR, Dalmo de Abreu. *Elementos de teoria geral do Estado*, São Paulo, Saraiva

DIÁRIO DA REPÚBLICA. “*Estratégia Nacional para o Mar*”. www.wmam.mdn.gov.pt. Acesso 8/8/2011

DNP Direcção Nacional de Economia e Políticas Pesqueira. www.mozpesca.gov.mz

DYE, R. Thomas. *Understanding Public Policy*. Ninth Edition. New Jersey, Prentice Hall, 1972

ESPINOSA, Fernanda e GUERRA, Maria Luísa. *História de Portugal: Idade Média e Moderna*, Porto Editora

FAGAN, Brian M. *África Austral*. Editorial Verbo Lisboa. 1970.

JORNAL DE DEFESA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS. *Marinha de Duplo Uso: Um Conceito Pós-Moderno do Poder Marítimo*. Nuno Sardinha Monteiro e António Anjinho Mourinha 2011/02/21

HAMMOND, Richard J. *Portugal and Africa 1815-1910: A Study in Uneconomic Imperialism*, Stanford University Press, Stanford, Calif. 1966

HOGUANE António Mubango. *Perfil Diagnóstico da Zona Costeira de Moçambique*. www.aprh.pt/rgci

IIP. Instituto de Investigação Pesqueira. www.mct.gov.mz

Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca de Pequena Escala (IDPPE);
www.mozpesca.gov.mz

INAQUA- Instituto Nacional para Desenvolvimento da Aquacultura. www.inaqua.gov.mz

INIP- Instituto Nacional de Inspeção do Pescado. www.inip.gov.mz

INE. *Anuário Estatístico de Moçambique*. www.ine.gov.mz

Jornal Noticias, www.jornalnoticias.co.mz

JR, Joseph S. Nye. *Compreender os Conflitos Internacionais: Introdução a Teoria e a História*.
Coleção Trajecto. Ed. Gradivas

KUCZINSKI, Jurgen. *Breve história de la economia*. Madrid: Castelot Editor. 1974

MARQUES, A.H. de Oliveira. *História de Portugal: Das Revoluções Liberais aos Nossos Dias*.
VI III. Palas Editores. Lisboa, 1981

MATIAS, Nuno. O Mar no Pensamento Estratégico Nacional: A “*Clausterização da Economia Marítima*”. Revista Nação e Defesa Nº122. 4ª Série. Primavera 2009

MATIAS, Nuno e MARQUES, Viriato. “*Políticas Publicas do Mar*” Academia das Ciências de
Lisboa e Fundação Gulbenkian

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Curso de direito internacional público*. 14 ed. Rio de
Janeiro: Renovar, 2002,

MOREIRA, Adriano. “*Teoria das Relações Internacionais*”. 6ª Edição. Edições, Almedina, Coimbra 2008.

ONU. *Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar*. www.cedin.com.br. Acesso 28/7/2011

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. www.world-tourism.gov Acesso 12/8/12

PEARCE, G. Douglas, RICHARD, W. Butler (org.). *Desenvolvimento em Turismo. Temas contemporâneos*. São Paulo: Contexto, 2002. (coleção turismo).

PETROBRAS Empresa de Petróleos do Brasil. www.petrobras.com.br

PORTAL DO GOVERNO DE MOÇAMBIQUE. *Legislação*. www.portaldogoverno.gov.mz.

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*. www.portaldogoverno.gov.mz. Acesso em 8/7/2011

PORTAL DO GOVERNO DE MOÇAMBIQUE. *Lei da Administração Marítima de Moçambique, Lei n.º 4/96 de 4 Janeiro*. www.portaldogoverno.gov.mz . Acesso em 8/7/2011

REALE, Miguel. *Teoria do direito e do estado*. São Paulo: Saraiva, 2002.

RIBEIRO, Silva António. *Política de Defesa Nacional e Estratégia Militar. Modelo de elaboração*. Edição Diário de Bordo. Loures, 2010

RODRIGUES, Alexandre Reis, “*Funções das Marinhas e Caracterização do Poder Naval*”, *Jornal Defesa e Relações Internacionais*. www.jornaldefesa.com.pt , 2006.

SADC. *Protocol on Transport, Communications and Meteorology*. Maseru. August, www.sadc.nt.1996. Acesso 31/7/2011

SADC. *Protocol on Politics and Security co-operation*. Blantyre. August, 2001. www.sadc.nt.
Acesso 31/7/2011

SAER e ACL, “*Hypercluster da Economia do Mar*”, , Lisboa, Ed. Ernâni Lopes, 2009.
SERRA, Limpo, «Evolução Actual do Direito Internacional Marítimo e suas Implicações Militares», in *Nação e Defesa*, Ed. Instituto da Defesa Nacional, N° 4, Janeiro 1978

WILSON, Thomas R. *Military and Security Challenges through 2015*, Statement for the Record
Select Committee on Intelligence, February 2000