

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE ESTADO-MAIOR – CONJUNTO 2011/12**

(2011/2012)



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**A IMPORTÂNCIA DE UMA MARINHA DE GUERRA PARA
MOÇAMBIQUE:**

Prioridades para a sua edificação.

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA/DO EXÈRCITO PORTUGUÊS/DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

**JOSÉ CORREIA JÚNIOR
TENENTE-CORONEL DE ARTILHARIA
MOÇAMBIQUE**



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A IMPORTÂNCIA DE UMA MARINHA DE GUERRA PARA
MOÇAMBIQUE:
Prioridades para a sua edificação.**

**José Correia Júnior
Tenente-Coronel de Artilharia**

Trabalho de Investigação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto

2011 – 2012

Lisboa, IESM, Abril de 2012



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A IMPORTÂNCIA DE UMA MARINHA DE GUERRA PARA
MOÇAMBIQUE:
Prioridades para a sua edificação.**

**José Correia Júnior
Tenente-Coronel de Artilharia**

Trabalho de Investigação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto

2011 - 2012

Orientador: CTEN Pedra

Lisboa, IESM, Abril de 2012



AGRADECIMENTOS

Durante a realização deste trabalho, recebi vários apoios que merecem o meu agradecimento e reconhecimento.

Meu primeiro e sincero agradecimento, é dirigido ao meu orientador, o Capitão Tenente Pedra, pelo apoio incondicional prestado durante a orientação da elaboração do trabalho, através de conselhos, incentivos e encorajamento, o que tornou possível a finalização deste trabalho.

Agradecimento e reconhecimento especial ao meu padrinho, o Major Moraes dos Santos, pelo encorajamento e pelos conselhos que me deu, não apenas para este trabalho, mas para todas as atividades relacionadas com o Curso de Estado Maior Conjunto. O agradecimento estende-se, de igual modo, a todos os que direta ou indiretamente contribuíram com os seus conselhos.

Aos colegas do curso, meu reconhecimento especial, pela paciência, apoio e disponibilidade, não somente para a elaboração deste trabalho, mas em todo o apoio que lhes solicitei durante o curso.

O agradecimento é igualmente extensivo às funcionárias da Biblioteca do Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM), pela modéstia simpatia e disponibilidade em que se dispuseram para me ajudar na busca de variada literatura quando lhes solicitei.

Às pessoas que sempre fizeram parte do meu convívio familiar mas que se encontram longe de mim, contudo, nunca deixaram de me apoiar, meu sincero obrigado.

Aos meus filhos Kevin, Liliana e Sharon, por me terem compreendido e consentido quando não lhes podia dedicar mais tempo ao telefone porque tinha que trabalhar, contudo, vos tenho sempre no coração.



Conteúdo

AGRADECIMENTOS.....	III
RESUMO	VI
PALAVRAS-CHAVE	VIII
LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS	IX
INTRODUÇÃO	1
1. Conceitos Gerais e Características do Poder Marítimo em Moçambique.....	7
a. Enquadramento Conceptual	7
1) O Poder Marítimo e o Poder Naval.....	7
2) O Ambiente Marítimo e a Natureza do Poder Marítimo	8
3) Ambiente Marítimo Estratégico	9
(1) A Dimensão Económica	9
(2) A Dimensão Política	13
(3) A Dimensão Legal	14
(4) A Dimensão Militar.....	14
(5) A Dimensão Científica e Tecnológica	15
(6) A Dimensão Física.....	16
(7) A Dimensão Socio Cultural.....	17
4) O Controlo do Mar	17
5) A Negação do Mar	19
6) O Conceito de Segurança Marítima.....	19
2. O Valor do Mar e as Ameaças para o Domínio do Mar em Moçambique.....	20
a. Fator de Localização e Características do Mar em Moçambique	20
b. Posicionamento Geoestratégico na África Austral e o Estatuto de Ator Regional de Destaque	21
c. Importância Económica do Mar	22
d. Expressão Sociocultural	23
e. Importância Securitária e as Formas de Ameaças	23
f. A Gestão dos Assuntos do Mar	25
3. A Marinha de Guerra de Moçambique. Características Estruturais e Operacionais	28
a. As FADM e a MGM pós Guerra Civil	28
b. A Nova Visão Estratégica da Defesa e a Nova Estrutura das FADM/MGM	30
c. Função do Ramo da MGM.....	31



d. Enquadramento da MGM no Sistema Nacional de Forças	32
e. Composição Orgânica da MGM	33
4. Ações e Prioridades para a Edificação da Marinha de Guerra de Moçambique.	37
a. Ações em Curso	37
1) No Âmbito de Infraestruturas	38
2) No Âmbito da Formação	38
b. Prioridades a Sugerir	38
1) Meios Flutuantes	39
2) Infraestruturas de Apoio Naval.....	42
CONCLUSÃO	43
Bibliografia.....	45
ANEXOS	- 1 -



RESUMO

O presente tema encerra em si uma importância de destaque na medida em que vai abordar questões relevantes que se prendem com a importância De uma marinha de guerra para Moçambique.

É um trabalho que se insere no atual contexto da necessidade de, com base no conceito do poder marítimo e o conceito estratégico nacional, assim como o conceito estratégico militar, analisar as prioridades para a edificação de uma Marinha de Guerra que seja capaz de garantir a defesa das águas territoriais de Moçambique e da sua extensa costa e de assegurar o desenvolvimento normal de todas as atividades inerentes ao mar moçambicano, tomando em consideração os seguintes aspetos:

- As águas jurisdicionais de Moçambique no Oceano Índico interligam-se com o canal de Moçambique que é considerado uma das rotas do tráfego marítimo internacional mais importantes da África Austral, facto que põe os países do *hinterland* da região da Comunidade para o Desenvolvimento dos Países da África Austral (SADC) numa posição de dependência dos portos moçambicanos para as suas trocas comerciais por via marítima;

- Este fator confere ao país uma posição estrategicamente privilegiada e determinante no âmbito da sua afirmação em relação aos países do *hinterland*, exigindo-se assim uma defesa militar adequada.

No momento atual, vários desafios se colocam, à Marinha de Guerra de Moçambique, na edificação de forças navais à altura de dar respostas às solicitações de proteção e na estratégia global de defesa. Estas prioridades poderão se estender desde a aquisição de meios materiais diversos e equipamento naval, passando pela edificação de infraestruturas, até a ações de formação de pessoal qualificado nas diversas áreas de atividade da marinha.

O objeto do estudo consiste em caracterizar o papel da Marinha de Guerra de Moçambique, analisar o seu estado atual e avaliar a necessidade da sua edificação, de modo a que se torne capaz de assegurar a defesa marítima e a segurança das águas sob jurisdição de Moçambique, assim como a proteção da vida no mar.



ABSTRACT

The present subject vests itself of a great importance as it is aimed to analyzing the importance of the a navy for Mozambique.

It is an essay that fits in the current context of the need to, based on the concept of the sea power and the national strategic concept as well as the military strategic concept, doing an analyses in order to identify the priorities for building a navy that will be capable of assuring the defense and security in the territorial waters of Mozambique as well as on its long coastline, to assure the normal development of every kind of activities related to the sea in the country, having in mind the following aspects:

- The Mozambican jurisdictional waters in the Indian Ocean, coincide with the Mozambican Channel, which is considered to be one of the most important routes for international maritime traffic in Southern Africa, a fact that places the landlocked countries of the Southern African Development Community (SADC) hinterland in a position of dependence in relation to the sea ports of Mozambique for their commercial trading by sea;

- This factor, places the country in a strategically privileged and determinant position in the context of affirmation, compared to the countries of the hinterland, thus requiring an adequate military defense.

At the current times, many challenges pose themselves before the countries' navy, with the requirement for building naval forces that are capable of providing an answer to the calls for protection and for the global defense strategy. These priorities will range from the acquisition of different types of naval equipment, the building of infrastructure and the training of qualified personnel for the various areas of maritime activity.

The purpose of this essay is to characterizing the role of the Mozambican Maritime Forces, analyzing their current status and evaluating the need for their edification in order for them to be able to ensure the maritime defense and security to the jurisdictional waters as well as the ability to provide life protection in the sea.



PALAVRAS-CHAVE

Estado Costeiro

Portos Marítimos

Plataforma Continental

Segurança Regional

Países do Hinterland

Zona Económica Exclusiva



LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

C	CC	Comando e Controlo
	CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
D	DL	Decreto Lei
E	EEIN	Espaço Estratégico de Interesse Nacional
	EUA	Estados Unidos da América
F	FADM	Forças Armadas de Defesa de Moçambique
	FRELIMO	Frente de Libertação de Moçambique
I	IOR-ARC	Oceano Índico Rim-Associação de Cooperação Regional
	IDN	Instituto de Defesa Nacional
	IAEM	Instituto de Altos Estudos Militares
M	MC	Mercado Comum
	MGM	Marinha de Guerra de Moçambique
O	OTAN	Organização do Tratado Atlântico Norte
S	SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
	SADCC	Conferência Coordenadora para o Desenvolvimento da África Austral
	SW	Sudoeste
U	UA	União Aduaneira
	UM	União Monetária
	UNCLOS	Convenção das Nações Unidas para a Lei do Mar
V	VTS	Estação de Radar Costeiro
Z	ZEE	Zona Económica Exclusiva



INTRODUÇÃO

Introdução ao Tema e Breve Contextualização

Moçambique é um país estrategicamente situado na margem ocidental do Oceano Índico, onde as suas águas jurisdicionais, ricas em recursos marinhos, se interligam com o canal de Moçambique, um dos locais de passagem das principais rotas do tráfego marítimo internacional.

É neste contexto que desde tempos remotos, o mar em Moçambique vem servindo como fonte de recursos e via de ligação com povos de outros quadrantes do globo. Antes do século VII, comerciantes Suaíli-árabes, estabeleceram entrepostos comerciais na costa de Moçambique para a troca de produtos no interior, com destaque para o ouro e marfim, por tecidos, missangas e outros artigos. No final do século XV, os portugueses estabeleceram-se nesta região, situada na sua rota do caminho marítimo para a Índia. Inicialmente, os portugueses fixaram-se no litoral, onde construíram as fortalezas de Sofala (1505) e Ilha de Moçambique (1507). A penetração para o interior viria a verificar-se através dos contactos com o reino de Monomotapa¹ na busca do ouro, assim como através de conquistas militares apoiadas pelas atividades missionárias e de comerciantes. Estas campanhas originaram o estabelecimento de “*algumas feitorias como a de Sena (1530), de Tete (1537), no rio Zambeze e a de Quelimane em 1544, na costa do Oceano Índico*”. Esta ação foi uma estratégia para o domínio do acesso às zonas produtoras do ouro e o controlo efetivo da rota entre estas e o Oceano.

O mar jogou ainda um papel de destaque no comércio de escravos, onde o tráfico era feito através dos portos de Sofala, Quelimane, Angoche, Ilha de Moçambique e Ilha do Ibo e mais tarde, através do porto da então, Lourenço Marques, atual Maputo, tendo como destinos principais as ilhas Mascarenhas, Madagáscar, Zanzibar, o Golfo Pérsico, o Brasil, e Cuba² (dos Santos, 2005, p. 28).

Ainda nos dias de hoje, com o advento da globalização económica e em especial a criação de parcerias com os países da SADC, as rotas marítimas e os portos localizados em águas territoriais de Moçambique revelam-se de extrema importância para o transporte e o

¹ O Reino ou Império de Monomotapa (Mwenemutapa, Muenemutapa, ou ainda Monomatapa, o que era o título do seu chefe) foi um império que floresceu entre os séculos XV e XVIII na região sul do rio Zambeze, entre o Planalto do Zimbabwe e o Oceano Índico, com extensões, provavelmente até ao rio Limpopo. O território desse império, corresponde ao território dos atuais Moçambique e Zimbabwe. Este estado africano era extremamente poderoso, uma vez que controlava uma grande cadeia de minas e de metalurgia de ferro e ouro, cujos produtos eram muito procurados por mercadores doutras regiões do mundo.

² Disponível em :<http://www.geocities.com>



manuseamento de diversas mercadorias, tanto de uso interno como para vários países da região da África Austral, que não têm acesso ao mar e para outros armadores internacionais.

Da mesma forma que o mar constitui uma via de comunicação com outros povos e uma via de realização de trocas comerciais, também constitui um ponto de fragilidade que pode ser largamente explorado por quaisquer ameaças ao país, daí que sempre se impôs a existência de uma marinha de guerra em Moçambique, capaz de contribuir para o asseguramento da tranquilidade e do normal decorrer das atividades nas águas territoriais do país e em toda a sua longa costa.

Com a Independência Nacional em 1975, o país herdou infraestruturas que serviram de base para a criação da Marinha de Guerra de Moçambique (MGM), nomeadamente as instalações onde funciona hoje o Comando da MGM e algumas bases e sub-bases navais espalhados ao longo da costa marítima e no Lago Niassa.

No período que vai desde a Independência Nacional até 1992, ano em que se registou o fim da guerra civil³, a MGM passou por várias fases de evolução que consistiram na formação de quadros de vários níveis de comando, direção e serviços de apoio, tanto no estrangeiro⁴, como no próprio país, no seu equipamento com material diverso para as unidades e subunidades operacionais e de apoio, que incluía embarcações de transporte de pessoal e lanchas de patrulha. Estas realizações dotaram a MGM das capacidades mínimas necessárias para o cumprimento de tarefas de fiscalização e normalização das atividades nas águas territoriais, incluindo a realização de operações militares em zonas de difícil acesso por terra, como a região do delta do rio Zambeze⁵, no Chinde e em Luabo, onde as forças de Fuzileiros Navais desempenharam o papel principal nas operações, a partir do desembarque por mar.

Este esforço de criação e equipamento da MGM, resultou que ela se erguesse até ao nível de “Marinhas de Defesa Ribeirinha” de acordo com uma classificação de marinhas, feita pelo *CMG Américo da Silva Santos*, em “Apontamentos de Estratégia”, onde as descreve como *“marinhas que dispõem somente de meios de defesa junto á costa,*

³ Refere-se ao conflito armado que opôs o Governo da República de Moçambique através das Forças Armadas de Moçambique à Renamo entre 1976 e 1992.

⁴ Refere-se a países como a extinta União Soviética, Cuba, Bulgária, Índia, Indonésia, Portugal, Estados Unidos da América, entre outros.

⁵ O delta do rio Zambeze localiza-se na Região Centro de Moçambique, constituindo a fronteira entre as províncias de Sofala e da Zambézia. O rio se decompõe em vários ramais em forma de delta causando difícil acesso por terra às parcelas inseridas no delta, devido ao caráter pantanoso da região.



limitadas militarmente e dedicadas em grande parte à fiscalização de áreas costeiras muito estreitas” (CMG Santos, 1994, p. 59).

Contrariamente a todo o esforço empreendido ao longo dos anos, o nível de edificação alcançado pelas Forças Armadas de Moçambique (FAM) e pela sua Marinha, veio a ser negativamente afetado, no fim do conflito armado, pelo advento do acantonamento e da desmobilização das tropas, para a constituição das novas Forças Armadas de Defesa de Moçambique (FADM), altura em que, devido ao clima de incertezas que se instalou em relação à definição de quem iria permanecer nas novas forças armadas e quem deveria tomar conta do equipamento e das infraestruturas enquanto decorria o processo de desmobilização. Este fato contribuiu para a degradação, desvio e pilhagem de grande parte do equipamento e das infraestruturas existentes, o que coloca a MGM no estado de grandes necessidades em que hoje se encontra.

Justificação do Tema e Importância da Investigação

No contexto da Política de Defesa Nacional em Moçambique, prevê-se que a MGM desempenhe um papel de destaque para a defesa da costa marítima, garantia de condições de segurança em águas jurisdicionais moçambicanas, preservação dos recursos marinhos e navegabilidade ao longo da costa moçambicana.

Com a dinâmica do incremento das atividades comerciais, o ressurgimento do fenómeno da pirataria no mar, a ocorrência de atividades ilícitas, nomeadamente a pesca ilegal e a pilhagem de recursos em águas territoriais, juntamente com as responsabilidades da salvaguarda de vidas humanas no mar e a preservação dos recursos naturais próprios, surge a necessidade de tomada de um conjunto de medidas adequadas para salvaguardar o normal desenrolar das atividades no mar “moçambicano”. Isto implica um reequipamento da Marinha de Guerra de Moçambique (MGM) com meios adequados e exequíveis, para assegurar a livre circulação de navios na área marítima do País e o livre decorrer das atividades comerciais nas áreas de responsabilidade de Moçambique.

Este trabalho reveste-se de grande importância, visto que visa efetuar uma abordagem multifacetada sobre os benefícios que Moçambique terá em possuir uma marinha de guerra edificada de modo a ser capaz de contribuir eficazmente para a implementação da autoridade do Estado através do Poder Naval no mar moçambicano. Visa também analisar as oportunidades de cooperação com a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, tendo em vista o fortalecimento das capacidades da Marinha de Moçambique.



Sendo assim, o tema “A Importância de uma Marinha de Guerra para Moçambique: Prioridades para a sua Edificação” revela-se adequado para a abordagem desta questão.

Delimitações da Investigação

Para efeitos de delimitação temporal, tomaremos como base de análise, o período pós guerra civil, ou seja, desde 1994 até ao presente, com perspetiva de edificação da marinha para um futuro médio, tomando em consideração a dimensão de marinha que se espera para um país como Moçambique. Como delimitação espacial, teremos como área principal de estudo o espaço que compreende o mar territorial da zona contígua de 12 milhas, podendo também abordar aspetos que se estendem por toda a Zona Económica Exclusiva (ZEE) por ser a mais suscetível de ocorrência de atos de pesca ilegal e outras formas de atividades ilícitas.

Metodologia e Problemática da Investigação

Para melhor enquadrar este tema, o presente estudo assentará na análise da importância estratégica do mar para Moçambique e na necessidade de edificação e manutenção de uma marinha de guerra capaz de desempenhar eficazmente as tarefas que lhe cabem no âmbito da defesa e segurança marítima do país, seguindo um percurso metodológico baseado no método científico preconizado por *Raymund Quivy* e *Luc Van Campenhoudt*, na obra “*Manual de Investigação em ciências Sociais*” (Quivy & Gradiva, 1977, p. 37), seguindo em particular o método hipotético-dedutivo, apoiado em pesquisa documental e entrevistas a entidades que, pela sua experiência relacionada com a matéria em questão e pela função que desempenham, contribuíram para o esclarecimento da problemática.

Para todos os efeitos, a problemática principal que se levanta em relação a este trabalho, reside na relação entre o Poder Marítimo de Moçambique e o papel de uma Marinha de Guerra com a dimensão de “*Marinha de Defesa Ribeirinha*” para um país que despõe de tão longa costa, com tantos recursos e localizado numa rota de comércio marítimo internacional de grande importância, assim como as influências que esta marinha sofre do Poder Marítimo nacional.

Definimos como questão central deste trabalho a seguinte:

- Qual é o papel da Marinha de Guerra de Moçambique, face às atuais e futuras ameaças?

Desta questão central decorrem as questões derivadas (QD) a investigar e que a seguir se enumeram:



QD 1 – Qual é o valor do mar em Moçambique? Como se caracteriza o Poder Naval Moçambicano?

QD 2 – Quais as atuais e futuras ameaças para o domínio marítimo de Moçambique?

QD 3 – Como se caracteriza a marinha moçambicana do ponto de vista estrutural e operacional?

QD 4 – Quais as prioridades para a edificação da marinha moçambicana?

Estes desafios constituirão a essência da investigação para a busca de respostas para o presente trabalho e pretende-se que sigam de encontro ao tema escolhido.

Estruturação do trabalho

- Conforme visto, ainda neste capítulo da introdução, para além de descrever a metodologia seguida para a realização do trabalho, fizemos um breve enquadramento histórico sobre a importância secular que o mar vem tendo para a vida dos moçambicanos, como uma nação costeira.

- No primeiro capítulo, fazemos uma abordagem de conceitos relacionados com o uso do mar, em especial o Poder Marítimo e o Poder Naval, que mesmo sendo na sua maioria conceitos comuns para grande parte dos Estados Costeiros, abordámo-los de forma a percebermos como eles se inserem no contexto particular de Moçambique.

- No segundo capítulo, fazemos uma análise sobre o valor do mar e as ameaças para o domínio marítimo em Moçambique. Aqui, aborda-se o fator de localização e as características que o mar apresenta ao longo da costa de Moçambique. Faz-se uma análise sobre o posicionamento geopolítico do país e o seu estatuto de ator regional de destaque na África Austral, falando da importância económica, sociocultural, e securitária do mar, com uma abordagem às ameaças que dele podem advir. Este capítulo termina com uma análise de como é feita a gestão dos assuntos do mar em Moçambique.

- O terceiro capítulo centra-se na análise da Marinha de Guerra de Moçambique, as suas características estruturais e operacionais. Aqui faz-se uma breve retrospectiva sobre o estado em que a MGM se encontra desde o fim do conflito armado em 1992, passando pela fase de acantonamento das tropas e a formação da nova marinha, no contexto das FADM, até à atualidade. Neste capítulo, abordam-se também as disposições do novo Conceito Estratégico Militar e da Lei da Defesa Nacional, assim como a nova Estrutura Orgânica, aprovada em 2011 e o enquadramento da MGM no Sistema Nacional de Forças e nas



Forças Armadas de Defesa de Moçambique, servindo estes dispositivos de guia para perspetivarmos uma marinha de guerra com as novas dimensões que se pretendem.

- O quarto capítulo é de análise de prioridades, visando a edificação da marinha de guerra que, de acordo com a investigação feita ao longo do trabalho, julgamos que seria a mais adequada para servir os desígnios de um país em franco e proeminente desenvolvimento económico e social e com as dimensões e as características de Moçambique. O capítulo analisa as ações em curso, tanto no âmbito de infraestruturas, como no de formação e termina fazendo um rol de sugestões que incluem a aquisição de meios materiais e equipamento, assim como a formação de pessoal e a criação de uma base material para equipar a marinha de guerra.

O trabalho termina com uma breve conclusão e recomendações.

Dificuldades Encontradas

Por se tratar de um tema que aborda alguns aspetos, particularmente relacionados com as Forças Armadas e com a Marinha de Guerra de Moçambique, havendo dificuldade de obtenção de literatura bibliográfica para os sustentar, parte dos assuntos aqui mencionados carecem de referência, pois provêm de dedução, baseada no conhecimento prático do autor e de seus entrevistados, resultante da sua experiência de vivência nas FADM, tal como é acima referido ao falar da “Metodologia e Problemática da Investigação”.



1. Conceitos Gerais e Características do Poder Marítimo em Moçambique

a. Enquadramento Conceptual

Sendo este um trabalho que aborda questões de importância estratégica acerca do mar, do seu uso e da preservação da vida humana e dos recursos nele existentes e por este constituir um elemento de soberania nacional, importa aqui introduzir um conjunto de conceitos importantes, abordando-os, em princípio, de uma forma generalizada por serem comuns para a maioria dos Estados Costeiros, e procurando sempre de seguida adequá-los à realidade prática de Moçambique para efeitos deste trabalho como forma de dar resposta à questão central.

1) O Poder Marítimo e o Poder Naval

O Poder Marítimo tem sido, ao longo dos tempos um tema de abordagem e de debate para muitos e grandes pensadores, o que nos dias de hoje nos oferece uma variedade de conceitos que se interligam por serem um conjunto de fatores relacionados com o uso do mar em função dos recursos e do equipamento de que um Estado dispõe para se impor perante outros Estados. O mesmo, pode ainda ser descrito como “a componente do Poder Nacional que permite aos Estados o uso do Mar para a realização dos objetivos Políticos”. Nas palavras do *Almirante Caminha* “*O Poder Marítimo é uma expressão do Poder Nacional resultante de uma série de condicionantes geográficas, económicas, históricas e sociais que fazem com que determinadas Nações se tornem mais capacitadas do que outras para se fazerem presentes nos mares*”. Ele materializa-se no exercício do uso do mar (*sea use*) e na negação do seu uso ao antagonista, quando conveniente (*sea denial*). De facto, a integração de todos os elementos do Poder Nacional, aptos a influir no grau de domínio ou controlo do mar, constitui o Poder Marítimo (CMG Santos, 1994, p. 18).

Com efeito, *Alfred Mahan* entende que o poder marítimo é aquela dimensão do Poder que possibilita ao Estado desenvolver as suas atividades e prosseguir com os seus fins através do uso dos mares. Para além destes serem uma tradicional arena de conflito, também representam uma importante via de comunicação e comércio com outras nações, daí resultando um potencial fator de poder que, todas as grandes nações, (*Mahan* defende), devam tentar influenciar para seu benefício próprio. Para tal, a prosperidade e bem-estar de um Estado prendem-se necessariamente na forma como este consegue projetar um maior ou menor poder na sua “maritimidade”, pois nela reside uma enorme dependência relativamente a bens e riqueza de outras nações (Tiago, 2007, p. 01).

Já, de acordo com *Geoffrey Till*, em *SEAPOWERS “A Guide for the Twenty-First Century”* (Till, 2009, p. 21), segunda edição, o Poder Marítimo pode ser encarado com base em duas vertentes. Como um *input* e como um *output*, onde os *inputs* seriam os mios



da sua execução, enquanto que os outputs, seriam os fins para os quais o poder marítimo serve, ou seja:

a) **O Poder Marítimo como um *input***, teria como *inputs* óbvios as Marinhas de Guerra, Guardas Costeiras, a Marinha Mercante ou indústrias marítimas civis largamente definidas, onde for relevante, ao contributo das forças terrestres e da força aérea.

b) **O Poder Marítimo como um *Output***, por sua vez, preconiza que o Poder Marítimo não está simplesmente relacionado com o que é necessário para usar o mar (apesar de que se trata, obviamente de um pré-requisito). Ele é igualmente a capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas ou coisas sobre o que eles fazem no mar ou a partir do mar. Esta abordagem define o poder marítimo em termos das suas consequências, os seus outputs e não os inputs, os fins e não os meios (Till, 2009, p. 21).

O Poder Marítimo é, acima de tudo, acerca das capacidades baseadas no mar e que determinam eventos, tanto no mar, como em terra. A verdadeira questão do poder marítimo não é necessariamente o que acontece no mar, mas sim como isso influencia o decorrer dos eventos em terra (Till, 2009, p. 22).

As constituintes do poder marítimo e o seu lugar (enquadramento) nas definições alargadas da Política Nacional (Till, 2009, p. 22), são representadas na figura 1 do Anexo-1 deste trabalho.

O diagrama na fig. 1, mostra claramente que o Poder Marítimo constitui parte integrante da Política Nacional de um Estado e engloba a componente militar que irá assegurar a materialização da Estratégia Militar desse Estado, através do seu desempenho em forma de Estratégia Naval com o emprego da Marinha de Guerra.

Ora, o lado militar que materializa o Poder Marítimo é o **Poder Naval** que por sua vez seria descrito como o conjunto de meios, com predomínio dos navais de que despõe uma nação para contribuir, pela coação, sobre a direção do Estado, para a realização dos objetivos marítimos e militares.

2) O Ambiente Marítimo e a Natureza do Poder Marítimo

Em conformidade com o BR 1806 “*BRITISH MARITIME DOCTRINE*”, o ambiente marítimo é descrito como o fator principal que influencia a natureza e os atributos do Poder Naval⁶, acima descrito. A forma como estes atributos são aplicados em determinado

⁶ Refere-se à mobilidade, permanência, versatilidade e à flexibilidade.



tipo de circunstâncias irá certamente depender do nível de compreensão e da habilidade dos que comandam as forças marítimas do país (BR-1806, 2004, p. 17).

3) Ambiente Marítimo Estratégico

O mar cobre 70% da superfície da terra e mais de 2/3 da população mundial vive a menos de 100 milhas do mar e mais de 150 dos 190 Estados membros das Nações Unidas são Estados Costeiros. Desde 1970, estes Estados têm vindo a estender a sua jurisdição para o espaço marítimo. Na maioria dos casos para mais de 200 milhas náuticas, estendendo deste modo a sua plataforma continental acima referida. Grandes partes das atividades marítimas humanas – a navegação, a pesca, a exploração do petróleo, etc. – desenrolam-se dentro dessas 200 milhas de zona costeira. Isto significa que uma parte significativa das atividades políticas e económicas do mundo decorrem numa faixa relativamente estreita do mar, a contar desde a linha costeira, que em média não é mais larga que as 300 milhas. Esta faixa é normalmente referenciada como sendo o “litoral”, e é certamente nessa área em que as operações do litoral serão conduzidas (BR-1806, 2004, p. 17).

Desta feita, o ambiente marítimo consiste numa combinação de terra e mar, e obviamente o espaço aéreo e cósmico sobre ambos. Este ambiente consiste em sete dimensões de relevância estratégico-militar: a económica, política, legal, militar, científica e tecnológica, física e sociocultural. Estas dimensões, não estão alistadas em nenhuma ordem de importância e nem devem ser vistas como se fossem distintas uma da outra. Ao examinar cada uma das dimensões, entretanto, aspetos relacionados com as restantes seis serão encontrados (BR-1806, 2004, p. 17).

(1) A Dimensão Económica

A Dimensão económica do ambiente marítimo, envolve aspetos relacionados com transportes, pescas, pesquisa e exploração de hidrocarbonetos, influência de atividades ilícitas, entre outros, na qual:

a) Transportes

Economicamente, o tradicional uso do mar era como via para transportes. Os navios continuam a representar 99,5% do comércio transoceânico cujo volume cresceu bastante desde 1945 e continua a crescer. O comércio marítimo, de certeza continuará sendo o principal meio para o transporte de matéria-prima e produtos acabados entre os países produtores e consumidores (BR-1806, 2004, p. 18). No caso de Moçambique, grande parte desse comércio consiste em produtos Agrícolas, Florestais (madeira), Carvão e demais



produtos minerais, produtos pesqueiros e outros, a maior parte do qual sendo transportada tanto para a Ásia, Europa e para os EUA.

O comércio marítimo reflete a crescente natureza complexa e interdependente do mundo moderno e a operação em ambiente de um mercado livre intenso. Navios pertencentes a uma companhia registada num determinado país podem ser registados sob a bandeira de uma outra nação e podem ter tripulações multinacionais com lealdades conflituosas. As companhias navegação, por sua vez podem fazer parte de conglomerados internacionais, tal como o podem ser os proprietários da mercadoria a ser transportada. Como consequência, a identificação dos proprietários beneficiários e da responsabilidade apropriada do Estado sobre a proteção do transporte, associado ao interesse no seu emprego e segurança, frequentemente constituem questões complexas. Essas complexidades são de interesse do Estado em conexão com as suas próprias atividades de comércio, uma vez que se tornam relevantes, inclusive quando se têm que aplicar sanções económicas, através de operações de embargo (BR-1806, 2004, p. 17).

b) Pesca

O peixe constitui 25% do abastecimento mundial em proteínas. O grosso da captura mundial é realizado em águas rasas da plataforma continental, dentro das 200 milhas da zona económica exclusiva (ZEE). O controlo das pescas e a administração das reservas de pescado é problemático, com a maior parte das nações pesqueiras a desdobrar as suas frotas para águas territoriais de outros Estados (ZEE). Em alguns Países, a pesca representa uma proporção substancial da atividade económica, sendo que para certos Estados costeiros, a venda de licenças de pesca é a principal fonte de rendimento (BR-1806, 2004, p. 19).

No caso de Moçambique, dados estatísticos de 2008 indicam que o sector das pescas, contribui com cerca de 3% do PIB, com a produção total estimada em cerca de 138 mil toneladas, das quais a pesca de pequena escala contribui com 84%, a pesca industrial com 15% e a atividade 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 (Ribeiro, 2010, p. 1).

A pesca excessiva e indiscriminada constitui hoje uma das principais características de quase todas as companhias pesqueiras do mundo, com as reservas em declínio à medida



que o desenvolvimento tecnológico torna as frotas mais eficientes. A escassez do pescado e a pesca excessiva constituem um grande potencial para disputas (BR-1806, 2004, p. 19).

Em paralelo a estas atividades regista-se a captura ilegal e indiscriminada de determinadas espécies como o tubarão, para a comercialização de suas barbatanas em mercados asiáticos, reduzindo assim os efetivos e concorrendo para a extinção destas espécies (Tembe, 2005, p. 7).

Para prevenir a pesca desproporcional excessiva em Moçambique, o sector pesqueiro prossegue uma gestão de recursos baseada na investigação científica, estando assim dotado de um Instituto de investigação Pesqueira que assegura a permanente monitoria e avaliação do estado de exploração dos recursos, com prioridade sobre os de maior valor comercial, tal como é o caso do camarão. A lei nº 3/90, de 26 de Setembro, Lei das Pescas, define o quadro geral da ação da administração pesqueira e das atividades dos agentes económicos, atribuindo ao Conselho de Ministros competências para adotar regulamentos destinados a assegurar a sua execução. Nesta ótica, a 28 de Maio de 1996, foi adotado o Decreto nº 16/96 que aprovou o primeiro Regulamento de Pesca Marítima de Moçambique, para responder às necessidades gerais e específicas do desenvolvimento sustentado da pesca marítima. Este regulamento foi depois atualizado pelo Decreto 43/2003, de 10 de Dezembro. Existe ainda o Decreto nº 51/99 de 31 de Agosto que aprova o Regulamento da Pesca Recreativa e Desportiva (Tembe, 2005, p. 6).



Fig. 1 Barco de fiscalização de pescas na Baía de Maputo



c) Hidrocarbonetos

Nada mais que a perspectiva de alcançar mais hidrocarbonetos na plataforma continental teria sido a maior motivação para os Estados costeiros estenderem a sua jurisdição marítima. Isto também tem criado um potencial para disputas. Enquanto as disputas de fronteiras marítimas são geralmente resolvidas de forma pacífica, existem algumas cuja complexidade política, legal e económica desafia a uma resolução negociada. O motivo para a tensão no Mar do Sul da China, por exemplo, está relacionado, (apesar de que não exclusivamente), com a existência de campos substanciais de petróleo e de gaz na região. O petróleo é um recurso esgotável e continuará a ser uma comodidade atrativa para a qual os Estados procurarão manter vantagem total (BR-1806, 2004, p. 20).

d) Atividades Ilícitas

Ainda na dimensão económica, existem atividades ilícitas que podem pôr em causa a segurança das regiões costeiras e criar ameaças aos interesses do país, tanto a nível interno como externo. O tráfico de pessoas e narcóticos ilegais são talvez as maiores ameaças criminais para a segurança de vários Estados costeiros a médio e longo prazo e a pirataria de mar continua sendo uma ameaça em várias regiões do globo com tendências evidentes de se estar a estender para a zona do Canal de Moçambique. Aqui enquadram-se certos aspetos acima referenciados no âmbito das pescas.

A limitada presença das instituições e dos agentes do Estado em grande parte do espaço marítimo e costeiro, dada a sua vastidão, traduz a ausência de mecanismos que permitam mediar as pressões entre as arenas interna/internacional e Regional/transnacional, tornando os espaços marítimos mais permeáveis a acores não estatais como os piratas e outros praticantes de atividades ilícitas (Dias, 2011, p. 69).

Entre todas as atividades ilícitas, a pirataria marítima é entendida, na arena internacional, como uma das principais ameaças no domínio marítimo, sendo que, a sua intensificação na costa oriental da África e noutras partes do globo, desencadeou uma pluralidade de respostas por parte de atores extrarregionais, nomeadamente a operação Ocean Shield da NATO, a CT-51⁷ (Dias, 2011, p. 72), o Memorando de Entendimento e Parceira sobre a luta contra a pirataria marítima que Moçambique assinou em Pretória, com

⁷ Trata-se de uma coligação de 25 países sob a liderança dos EUA, sediada no Bahrain e que conta com contribuições individuais de países que destacaram meios navais próprios sob comando nacional, como a China, Japão, Índia, Irão, Rússia e Arábia Saudita, incluindo a Força Naval da União Europeia na Somália (EUNAVFOR).



a República da África do Sul⁸, (Sapa, 2011, p. 01) e a disponibilidade demonstrada pelos Estados Unidos da América para cooperar com o governo de Moçambique na luta contra a pirataria no Canal de Moçambique⁹ (Sapa, 2011, p. 02). Apesar destes esforços, os lucros associados à pirataria marítima, combinados com os constrangimentos jurídicos relativamente aos piratas capturados no decurso de ataques, não têm diminuído a incidência do fenómeno e contribuíram para a expansão exponencial da área de atuação dos mesmos (Dias, 2011, p. 72), estendendo-se hoje até ao Canal de Moçambique.

(2) A Dimensão Política

A dimensão política moderna do ambiente marítimo tomou a forma durante a década de 1970. Para um grande número de Estados costeiros, especialmente para os do mundo em desenvolvimento, que é o caso de Moçambique, as águas adjacentes às suas linhas costeiras representavam a única perspetiva para a expansão. A extensão da soberania, geralmente constituía um ato político que acontecia ter algumas consequências económicas, em vez de algo que fosse feito para um objetivo e benefício económico calculado.

Os domínios marítimos dos Estados não constituem, necessariamente parte dos seus territórios pois, legalmente, a soberania territorial dos Estados é limitada pelas 12 milhas náuticas (cerca de 22,223Km) a partir da costa e pelos direitos dos outros países de exercerem a passagem inofensiva por águas territoriais, particularmente em estreitos internacionais e em águas de arquipélagos que definem pontos de estrangulamento, nos quais os Estados costeiros não tenham o direito de suspender a passagem de embarcações inofensivas (BR-1806, 2004, p. 20).

A extensão da jurisdição territorial através da expansão da plataforma continental, aumentou consideravelmente a probabilidade de disputas relacionadas com a liberdade de passagem e o uso de mares litorais, com as potências marítimas tradicionais, incluindo o

⁸ O memorando, assinado no dia 08 de Novembro de 2011, aquando da reunião da Comissão Conjunta Permanente de Defesa e Segurança entre os dois países, através dos ministros da Defesa da RM, *Filipe Nyussi* e da RSA, *Lindiwe Sisulu*, prevê a condução de patrulhas combinadas, navais e aéreas entre Moçambique e África do Sul, no Canal de Moçambique. (O artigo sobre a matéria está disponível em (<http://allafrica.com/stories/201109201549.html>), com o título” *South Africa: Govt and South Africa Sign Memorandum On Piracy*”)

⁹ Esta disponibilidade foi manifestada pelo adjunto do Assistente do Secretário de Estado dos EUA para assuntos Africanos, *Reuben Brigety*, numa entrevista para o jornal “Notícias” de Moçambique, numa visita de três dias, em que disse que “os EUA estão despostos e com vontade de trabalhar com o Governo de Moçambique na luta contra a pirataria no Canal de Moçambique” e que a pirataria é “um desafio multinacional que requiere uma resposta multinacional”.



Reino Unido e os EUA a resistirem contra mais restrições de liberdades em mar alto. Um bom exemplo disto é a reação dos EUA às reclamações da Líbia no Golfo de *Sirt*, nos anos 1980 (BR-1806, 2004, p. 20).

O Canal de Moçambique localiza-se nas águas entre Moçambique e a ilha de Madagáscar, onde a linha da ZEE dos dois Estados se interseta em alguns pontos.

(3) A Dimensão Legal

Sobre a dimensão legal do ambiente marítimo, importa referir que Moçambique observa as disposições do Direito Internacional sobre a matéria, sendo signatário da Convenção das Nações Unidas para a Lei do Mar, de 1982 (1982 UNCLOS). O processo da UNCLOS transformou o ambiente marítimo, o qual se tornou muito mais complexo do ponto de vista legal, matéria que se revela de grande importância para o conhecimento da componente militar do Poder Marítimo do país, tendo em conta esta complexidade no concernente a perceção do que é e o que não é permitido nas diversas zonas jurisdicionais e o que constitui elementos dos domínios marítimos do país. Os comandantes de forças navais necessitam de ter um conhecimento sólido das restrições que lhes são impostas sobre águas internas, mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva e da plataforma continental reclamada pelo Estado, para poderem funcionar legalmente durante a condução das suas atividades navais.

O Direito Internacional garante um acesso livre e legal para o trânsito dos navios às águas territoriais dos Estados e o direito à passagem pacífica com a finalidade, tanto de atravessar por mares territoriais, sem entrar em águas internas, ou de navegar em qualquer direção entre marés altas e águas internas. Existe também o direito de trânsito desimpedido através de mares comprimidos em estreitos internacionais (BR-1806, 2004, p. 21).

A lei tem a tendência de se multiplicar em mais leis e não há dúvidas que a dimensão legal continuará a desenvolver-se. A pressão para mais leis está atualmente focalizada a interesses ambientais que podem restringir ainda mais os movimentos das embarcações e pôr em causa os direitos dos países proprietários. Existe a necessidade de maior policiamento efetivo do regime vigente, particularmente no que diz respeito às pescas e ao combate contra o tráfico de drogas, mas, entretanto, isto deve ser balanceado em relação à necessidade de manter a liberdade de movimento. (BR-1806, 2004, p. 21)

(4) A Dimensão Militar

Reza a história que os mares vêm tendo uma dimensão militar a seu respeito há mais de 2500 anos. Este fato não muda e não apresenta tendências de o fazer, apesar de



tentativas marginais de desmilitarização dos oceanos. Existem mais de 150 Marinhas em torno do globo, estendendo-se desde a única superpotência naval ainda existente por um lado do espectro, para forças de policiamento costeiro mais pequenas e com escassez de recursos, do mundo em desenvolvimento e Estados da antiga União Soviética por outro lado. Entre estes dois extremos, existe uma grande variedade de perícias e habilidades (BR-1806, 2004, p. 22). Marinhas de capacidade média, continuam a se desenvolver e a aumentar em número, sendo as da Índia e do Japão bons exemplos de forças navais a serem consolidadas. É importante realçar que potências marítimas relativamente menores podem apresentar uma ameaça significativa, especialmente no contexto de operações navais de menor intensidade. Com o grosso das operações militares marítimas com a tendência de se concentrarem nos litorais, embarcações pequenas velozes e armadas com mísseis terra a terra não sofisticados, podem complicar os cálculos do controlo marítimo. Se alguma vez rebentarem hostilidades, este tipo de ameaças só pode ser contraposto ou combatido com efetividade com o emprego de forças navais competentes e bem equipadas; é nestes períodos de crescente tensão, enquanto os Estados “fletam os seus músculos” e a atmosfera é de certa ambiguidade e cautela, misturada com uma afirmação rígida de direitos, em que a presença de tais embarcações causa maior preocupação (BR-1806, 2004, p. 22). Esta dimensão é de grande importância quando se considera a luta contra grupos de piratas de mar, cuja presença se faz sentir, cada vez com maior intensidade na costa oriental de África, inclusive no Canal de Moçambique, onde acabaram por capturar um navio pesqueiro da empresa moçambicana “PESCAMAR” em Dezembro de 2010¹⁰ (Sapa, 2011, p. 3).

O mar constitui uma das principais vias usadas para a projeção de forças para teatros de operações distantes.

(5) A Dimensão Científica e Tecnológica

A dimensão militar dos oceanos tem uma perspetiva tecnológica. As Marinhas são forças armadas de equipamento intensivo e os navios modernos são plataformas sofisticadas de armas, ligadas umas às outras em grupos de tarefa por sistemas de Comando e Controlo (CC), igualmente sofisticados. Mas a tecnologia não é uma panaceia.

¹⁰ No dia 28 de Dezembro de 2010, piratas Somali sequestraram o navio moçambicano de pesca, "Vega 5", da empresa "PESCAMAR" em pleno Canal de Moçambique, tendo-o levado para águas somalis e transformado em "Navio Mãe", de onde partiam pequenas embarcações para ações de pirataria contra navios mercantis no mar Arábico. O "Vega 5", sob comando dos piratas, envolveu-se em combate com um navio anti pirata indiano, a 12 de Março de 2011 e foi incendiado.



Embarcações relativamente menos sofisticadas podem prejudicar seriamente a missão dos mais sofisticados grupos de tarefa. Por outro lado, existe o problema associado à tendência de marinhas de guerra muito sofisticadas tentarem operar com outras menos apetrechadas. Isto é realçado com a crescente necessidade de marinhas de países isolados operarem em conjunto com forças multinacionais. Casos de dificuldades de interoperabilidade foram largamente revelados na tentativa de combinar forças sob os auspícios de forças bem estabelecidas em alianças como a NATO e a União Europeia (UE). Elas tornam-se ainda mais complexas quando as forças multinacionais são coligações de nações dispostas, cujas marinhas operam com doutrinas, equipamento, procedimentos e capacidades diferentes.

A interoperabilidade entre o sistema da marinha de guerra dos Estados Unidos e os de outras marinhas constitui uma preocupação especial. As operações marítimas multinacionais requerem compatibilidade, tanto em termos de equipamento como de doutrina (BR-1806, 2004, pp. 22-23). Este torna-se um fator a considerar para casos como a cooperação na luta contra os piratas do mar que os EUA se dispõem a levar a cabo com Moçambique, tal como nos referimos ao falar das atividades ilícitas no âmbito da dimensão económica do ambiente marítimo.

(6) A Dimensão Física

Um conhecimento compreensivo do ambiente físico é essencial, tendo em conta que condições geográficas, oceanográficas e meteorológicas irão, de certa forma, afetar a capacidade das forças navais de conduzirem operações. Os oceanos oferecem acesso direto a qualquer parte do globo, exceto às partes situadas no interior dos grandes continentes. (85% dos Estados possuem uma linha costeira), (BR-1806, 2004, p. 23), e é o caso de Moçambique.

As áreas de operações das marinhas de guerra, estendem-se desde as águas profundas do mar aberto (coloquialmente conhecidas como as “águas azuis”) até às águas mais confinadas e muitas vezes – mas não invariavelmente – menos profundas, ou seja, rasas das zonas do litoral, estuários e rios (frequentemente, mas enganadoramente, referidas como “águas castanhas”). Em todo o caso, a característica física mais significativa, talvez seja a da disposição da terra em torno do mar. Os pontos de estrangulamento (*choke points*) marítimos constituem uma manifestação deste fator. O Estreito de *Gibraltar*, o de *Bab-el-Mandeb*, o de *Homuz*, o de *Malacca* e *Famosa* são apenas cinco dos cerca de 17 mais estrategicamente situados do mundo. O maior aglomerado (*cluster*) localiza-se no território e em torno da *Indonésia*, *Filipinas* e *Mar do*



Sul da China. O encerramento de um número significativo de estreitos naquela região aumentaria significativamente a distância e o tempo de projeção para um grupo de ataque de porta-aviões Norte Americanos, por exemplo, que necessitasse de desdobrar a partir do *Japão* para o Oceano Indico e para o *Golfo Pérsico*.

As características físicas da costa e do mar em Moçambique estão descritas no ponto 1 do *Capítulo 2* deste trabalho, sobre o “Fator de Localização e Características do Mar em Moçambique” e elas jogam um papel preponderante para a compreensão da dimensão física do ambiente marítimo em Moçambique.

O mar pode ter um significativo impacto tático ou operacional e pode influenciar o processo de tomada de decisões no contexto estratégico-militar (BR-1806, 2004, p. 24).

(7) A Dimensão Socio Cultural

A Dimensão Sócio Cultural tem muito a ver com os maiores conflitos socio culturais dentro do sistema internacional. Ela constitui desse modo um fator de grande importância estratégica militar. Algumas sociedades e culturas podem exercer uma influência considerável no modo como o Estado define as suas políticas em relação ao mar, influenciando de igual modo o poder naval até ao nível mais abaixo. As diferenças socio culturais são de igual modo, de consideração importante nas alianças militares com outras nações (BR-1806, 2004, p. 25).

Tal como em Portugal, em Moçambique existe uma forte expressão Sócio Cultural que decorre de o mar ser uma das principais marcas identitárias da nação moçambicana, estando vincadamente impresso no código genético de grande parte dos moçambicanos, facto que se traduz num conjunto de hábitos diversos, muito associados à vivência do mar e num acervo cultural com forte pendor dos temas marítimos (Almirante Lopes, 2010, p. 03).

4) O Controlo do Mar

O Controlo do Mar é a condição em que alguém detém a liberdade de ação para o uso do mar para os seus próprios intentos em áreas específicas e por períodos específicos de tempo e onde for necessário para sonegar ou limitar o seu uso pelo inimigo (BR-1806, 2004, p. 41). É o Domínio do Mar numa área limitada e durante o tempo necessário para a realização de uma operação (CMG Santos, 1994, p. 28).

Existe a tendência de haver um requisito de controlo do mar em todo o espectro do conflito. Na extremidade inferior do espectro, as forças navais podem ser usadas para assegurar a liberdade de navegação por presença dissuasiva, em áreas onde existam



ameaças ou execução de restrições ou atos ilegais contra navios mercantis. Na extremidade superior do espectro, poderá ser necessário empregar uma grande variedade de poder naval para eliminar a capacidade do inimigo de desafiar o controlo do ar em extensas áreas sobre o oceano. As necessidades para o controlo do mar não dependem da existência de uma ameaça palpável. Caso haja qualquer risco para a liberdade de ação, o controlo do mar é necessário. Se o risco for pequeno, as capacidades necessárias serão correspondentemente modestas (BR-1806, 2004, p. 41).

O controlo do mar engloba o controlo do ambiente da superfície e da sub superfície e do espaço aéreo sobre a área de controlo. O controlo do espaço aéreo, também tem o seu grau de importância e é suscetível de requerer uma consideração em aspetos de tempo e espaço. Um dos requisitos mínimos para o sucesso de uma operação é uma situação aérea favorável ao longo de toda a operação para evitar uma ameaça inaceitável para as suas próprias forças. A superioridade aérea é extremamente desejável e muitas vezes uma necessidade. A supremacia aérea é uma pré-condição necessária do controlo do mar (BR-1806, 2004, p. 42). Os pressupostos aqui descritos apenas constituem o ideal, mas devido a condições de ordem económica, países como Moçambique que estão limitados a capacidades de “Marinhas de Defesa Ribeirinha”, de acordo com a classificação dos tipos de marinha, descritos pelo *CMG Américo da Silva Santos* em “*Estratégia Marítima e Estratégia Naval*”, são marinhas que dispõem somente de meios de defesa junto á costa, limitadas militarmente e dedicadas em grande parte à fiscalização de áreas costeiras muito estreitas (CMG Santos, 1994, p. 59). Não dispondo de meios aéreos próprios, o requisito de controlo do espaço aéreo sobre a área do mar em controlo, pode ser feito em coordenação com a Força Aérea.

A extensão geográfica do controlo do mar pode variar desde o controlo local em torno de uma unidade isolada até ao domínio de áreas muito vastas do mar. Na maioria dos casos, tal como na proteção de portos e ancoradouros, operações anfíbias e a garantia de apoio a batalhas terrestres, o controlo deve ser alcançado e mantido até à linha costeira. A superioridade aérea, nesse caso deve ser requerida em toda a linha costeira e por alguma distância no interior. Devido ao confinamento e ao congestionamento, alcançar o controlo do mar torna-se mais complexo no litoral do que em mar aberto (BR-1806, 2004, p. 42).



5) A Negação do Mar

A negação do mar é exercida quando uma força nega (proíbe) a uma outra a habilidade de exercer o controlo de uma determinada área do mar mesmo sem esta querer, ou mesmo sem ser capaz de a controlar ela mesma (BR-1806, 2004, p. 42).

6) O Conceito de Segurança Marítima

A Segurança consiste no conjunto de atividades que visam reduzir os riscos de ocorrência de acidentes marítimos, tendo em vista preservar o ambiente marinho e reduzir a perda de vidas humanas. Ela resulta da soma dos esforços de cada país, por si só e no âmbito das ações promovidas por organizações internacionais (Ribeiro, et al., 2010, p. 66).

Numa outra definição, de acordo com *Vítor Gonçalves (1ª Seminário de Divulgação do Projeto MACAIS Ponta Delgada, 29 de Abril de 2005)*, Segurança Marítima é “*O sistema que, através de um conjunto de medidas de controlo, vigilância e proteção de todas as atividades marítimas, garante a salvaguarda da vida humana e evita a perda ou alienação da propriedade, no respeito pleno dos interesses dos Estados Costeiros e dos que têm navios e plataformas arvorando as suas bandeiras*” (Gonçalo, 2005, p. 7).

Por sua vez, *Geoffrey Till*, citado pelo *Capitão-de-fragata Luís Miguel de Melo Canals Sobral Dominguês*, em “*O Papel do Poder Naval na Era da Globalização – Segurança Marítima*”, a Segurança Marítima corresponde ao conceito de “*good order at sea*”, no qual o mar, visto como uma fonte de recursos, um meio de comércio e de troca de informação, e como meio ambiente enfrenta riscos e ameaças à sua “boa ordem” da qual depende a sua contínua contribuição para o desenvolvimento das sociedades. Desta feita, a necessidade de manter esta “boa ordem” no mar e o surgimento das novas ameaças ao sistema de comércio globalizado, implicam novas formulações tendo em vista a continuação do equilíbrio e da estabilidade nos mares e oceanos como forma de preservar a ordem internacional (Domingues, 2010, p. 09).

A segurança marítima (*safety* e *security*) abrange a segurança de navios, portos e todos os aspetos relacionados ao comércio com origem no mar, as instalações offshore, e especialmente as ameaças de exploração do mar, via ou a partir do mar, como a pirataria e outras formas de crime organizado transnacional no mar, incluindo o terrorismo (Domingues, 2010, p. 10).



2. O Valor do Mar e as Ameaças para o Domínio do Mar em Moçambique

Para falarmos do valor do mar para Moçambique importa abordar fatores como a localização do país e o seu posicionamento geoestratégico no contexto da região em que se encontra e em relação aos seus vizinhos, as características que o mar apresenta e os recursos que nele abundam. Posto isto poderemos, em breves palavras descrever como é feita a gestão das atividades do mar em Moçambique.

No contexto deste trabalho importa considerar não apenas o mar oceânico, mas também as águas interiores navegáveis, sendo que nalguns casos, estes corpos aquáticos são de grande extensão e são compartilhados com outros países da região, como é o caso dos *Lago Niassa*, *Chiúta* e *Chirua*, (permanentemente navegáveis na maioria da sua extensão), o *rio Zambeze* (navegável em cerca de 460 km a partir da foz) e *Limpopo* (com alguma navegabilidade para pequenas embarcações). As albufeiras de *Cabora Bassa*, *Chicamba Real*, *Massingir*, *Corumana* e *Pequenos Libombos* que apesar se localizarem no interior do país, sem ligação com outros Estados, também oferecem condições de navegabilidade que são exploradas por agentes económicos locais de várias dimensões, contribuindo assim para a segurança e o desenvolvimento locais, facto que justifica a existência de forças da MGM nalguns dos seus locais.

a. Fator de Localização e Características do Mar em Moçambique

Moçambique situa-se na costa oriental da África Austral e é limitado a norte pela República Unida da Tanzânia através do rio Rovuma, a oeste pelo Zimbabwe, a noroeste pela Zâmbia e Malawi, a sul pela República da África do Sul, a sudoeste pelo Reino da Suazilândia e África do Sul e a leste é banhado pelo Oceano Índico. (Wikipedia.org, 2012)

O território moçambicano cobre uma superfície total de 801.590 km², dos quais 784.090 km² constituem terra firme e 17.500 km² de águas interiores. A fronteira terrestre tem uma extensão de 4.571 km e a linha de costa tem 2.770 km de comprimento. (Wikipedia.org, 2012)

A costa marítima de Moçambique apresenta-se, na maioria da sua extensão, baixa e arenosa com baías, cabos e pontas. As maiores baías são as de Pemba, Nacala, Sofala, Inhambane e Maputo. Em algumas zonas a costa apresenta-se pantanosa. O delta e o vale do Zambeze é a região que domina o centro do território.

Ao longo da costa e no mar, existem praias, mangais, corais, algas e uma grande variedade de vida marinha. O relevo da costa favorece a construção de infraestruturas portuárias, principalmente nas baías.



O espaço marítimo moçambicano compreende o espaço do mar territorial e a Zona Económica Exclusiva (ZEE),¹¹ com cerca de 12 e 200 milhas náuticas, respetivamente e as águas interiores acima referidas.

A costa moçambicana é navegável embora existindo em algumas zonas bancos de areias, de corais e de restingas. Às águas jurisdicionais do país, inclui-se uma parcela do canal de Moçambique que possuindo correntes quentes é responsável pela rica e diversificada vida marinha que faz deste país um destino, não somente turístico, mas igualmente de exploração dos recursos pesqueiros e comércio marítimo mundial.

Para Moçambique o mar constitui uma fonte de recursos, polo de atração turística, meio de ligação com o exterior, fonte de aquisição de receitas pela utilização dos portos marítimos. Estes fatores, atribuem ao mar de Moçambique uma importância ainda acrescida como espaço para de aposta do Estado para a criação de capacidade de defesa, através da edificação da Marinha de guerra como elemento essencial do Poder Naval. Este fator tem influência na Política Nacional por ser importante via de comunicação com o mundo, como fonte de recursos, e como espaço militar. Esta afirmação é sustentada ainda na Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas que no seu nº3 do Artigo 2, refere que “*A república de Moçambique atua pelos meios legítimos adequados para a defesa dos interesses nacionais, da Zona Económica Exclusiva ou dos fundos marinhos contíguos e ainda do espaço aéreo sob responsabilidade nacional, dentro ou fora do seu território*”. (Anon., 1997, p. art.2)

b. Posicionamento Geoestratégico na África Austral e o Estatuto de Ator Regional de Destaque

A Região da África Austral é banhada pelo Oceano Índico na sua costa oriental e pelo Atlântico na costa ocidental e engloba países como a República da África do Sul, a República do Botswana, o Reino do Lesoto, Madagáscar, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábwe. Contudo, importa realçar que alguns destes países não tem acesso direto ao mar, isto é, não são países costeiros e situam-se no interior, como são os casos de Botswana, Lesoto, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábwe, mas que dependem grandemente do mar para a importação e exportação de mercadorias.

¹¹ Trata-se de uma área que se estende para lá das 12 milhas do mar territorial moçambicano e onde o Estado apenas exerce soberania económica, (no sentido apenas do direito soberano aos recursos aí existentes).



Em conformidade com o Relatório de Contas de 2008, da empresa “Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, o volume carga internacional em trânsito, manuseada nos principais portos de Moçambique naquele ano, atingiu 5.043,8 mil toneladas métricas representando um crescimento de 5,3% (+252,9 mil toneladas métricas) relativamente ao ano anterior. Contribuíram para este crescimento os portos de:

- Maputo 7,0%, (+188,6 mil toneladas métricas);
- Beira 1,6% (+29,8 8,9 mil toneladas métricas);
- Nacala 15,8% (+34,5 mil toneladas métricas).

No Porto de Maputo contribuíram para o crescimento as exportações do carvão, citrinos, magnetite, granito, ferrocromios, *ferroalloys*, e toros de madeira da África do Sul; as exportações de citrinos da Suazilândia e as importações de enxofre pelo Zimbabwe.

No Porto da Beira contribuíram para o crescimento as importações de combustível, de carga contentorizada e de carga diversa pelo Zimbabwe; as importações de adubo, milho, trigo, óleo vegetal, carga contentorizada e *klinker* pelo Malawi; as exportações de açúcar e as importações de carga contentorizada pela Zâmbia.

No Porto de Nacala contribuíram para o crescimento do tráfego de trânsito as exportações de açúcar e importações de combustíveis, óleo de soja, *klinker* e carga contentorizada (CFM, 2009, p. 12).¹²

Como se pode depreender, em resultado da posição geográfica de Moçambique, pelo fato de o seu mar territorial encontrar-se na confluência das principais rotas de tráfego marítimo internacional. Esta posição, associada às vias de comunicação ferroviária e rodoviárias que estabelecem a ligação destes países ao mundo, confere a Moçambique uma posição geoestratégica privilegiada. Este conjunto de fatores marca o posicionamento deste país na arena económica regional e joga um papel preponderante no conjunto de medidas e estratégias de desenvolvimento dos países da região. É esta posição geoestratégica que atribui a Moçambique o estatuto de ator regional de destaque o que igualmente contribui para impor ao país uma defesa à altura.

c. Importância Económica do Mar

O potencial de crescimento da economia, proveniente dos contributos do mar reforça a necessidade do país fomentar a economia marítima, papel em que a Marinha pode desempenhar uma função relevante ao garantir a segurança essencial ao turismo náutico, ao transporte marítimo e à atividade piscatória, ao ajudar a dinamizar a construção e a

¹² Disponível em http://www.teledata.mz/cfm/wp-content/uploads/2011/08/RC_08_PT_LR.pdf



reparação naval, ao formar gente particularmente qualificada em aspetos relacionados com o mar e ao apoiar projetos relativos à exploração dos recursos do mar e ao seu aproveitamento energético.

Os indicadores referidos no ponto “b” do capítulo 1, sobre a dimensão económica e a contribuição do setor de pescas para o crescimento económico do país, assim como a contribuição do setor de transportes marítimos e ferroviários, referenciado ao falar do estatuto de ator regional de destaque de que Moçambique goza na África Austral, entre outros, são prova evidente da importância económica do mar para Moçambique.

d. Expressão Sociocultural

Neste contexto e associado aos aspetos a que nos referimos ao descrever a dimensão sócio cultural do ambiente estratégico marítimo no capítulo 1 deste trabalho, importa realçar que o mar tem, em Moçambique, uma importância sociológica e cultural enorme, a qual está intrinsecamente ligada ao seguinte fator:

- A zona costeira de Moçambique é a terceira mais extensa de África, com mais de 2700 km, entre os paralelos 100 27’S (Rio Rovuma) e 260 52’S (Ponta do Ouro), nas fronteiras com a República da Tanzânia (a norte) e com a República da África do Sul (a sul), abarcando oito das onze Províncias do País (40 dos 128 Distritos). Das vinte e três cidades, doze são costeiras. Cerca de 43% da população (do total de 19 milhões do censo de 2001), vivem em zonas do litoral, ocupando cerca de 154 000 Km² (dos 799 380 Km² de área total de terra firme) o que corresponde a 19% do território nacional. Estes dados indicam a existência de uma grande apetência das regiões do litoral por parte da população moçambicana, certamente devido à importância que o mar para a sua subsistência. Essa proximidade ao mar tem um efeito importante no pensamento e nos hábitos dessas pessoas, tornando-se assim um elemento que influencia a sua identidade social e cultural o longo de todo o litoral de Moçambique (Langa, 2007, p. 02).¹³

O elevado consumo de mariscos dos Moçambicanos é um desses hábitos marítimos.

e. Importância Securitária e as Formas de Ameaças

Sendo Moçambique, parte deste mundo globalizado e face à importância que o mar adquiriu na economia atual que é igualmente globalizada, resulta que a sua estabilidade depende largamente do ambiente marítimo e dos aspetos de segurança a ele associados. Naturalmente, a criminalidade e o terrorismo transnacionais exploram as vulnerabilidades

¹³ Disponível em: http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci7_5_Langa.pdf



decorrentes da fragmentação dos regimes legais aplicáveis no mar. Esta realidade, associada à vastidão dos oceanos, tornam impossível que qualquer nação ou organização supranacional sejam capazes de, *per si*, garantir a lei e a ordem no mar. Porém, as ameaças diretas ao uso do mar e as que do mar tiram partido têm-se multiplicado ultimamente e a elas se acrescem os riscos inerentes ao ambiente marítimo e às atividades humanas nele conduzidas. (Ribeiro, et al., 2010, p. 66) Estas ameaças podem apresentar-se de diversas formas como:

1) **Ameaças Erosivas:** são os casos da criminalidade transnacional, nomeadamente ligada ao tráfico de pessoas, de drogas, de objetos preciosos, etc. Estas ameaças, devido à sua natureza, são combatidas através da melhoria do conhecimento do espaço de envolvimento marítimo e pelo aumento quantitativo dos meios de fiscalização colocados ao dispor dos Estados, isto é, incrementando o número de fiscalizações de fronteiras, de navios colocados no mar, de inspetores nos portos internacionais, e por aí em diante. Alguns Estados como Moçambique que ainda carece de meios adequados para esta atividade, optam por tomar parcerias com países vizinhos ou outros organismos transnacionais (Ribeiro, et al., 2010, p. 66).

2) **Ameaças Sistémicas:** Este segundo tipo de ameaças é fundamentalmente diferente do anterior, pois os agentes destas visam a alteração significativa da ordem vigente e, nalguns casos, a sua própria substituição por outra. Estas podem ser encaradas sob a vertente de Security e de Safety. Como exemplo mais atual e visível da vertente Security, podemos referir os fundamentalismos religiosos, que degeneram frequentemente em terrorismo e em proliferação de armas de destruição maciça. Para combater estas ameaças, além das formas empregues para as ameaças erosivas, ter-se-ão que desenvolver meios inovadores e que atuem de forma abrangente e incisiva sobre os focos de irradiação e seus vetores. Isto implica apostar em meios de dissuasão e na cooperação internacional com comunidades mais desfavorecidas, que sejam vulneráveis à doutrinação fundamentalista. Moçambique tem sido, nos últimos anos, destino preferido para vários imigrantes ilegais provenientes de diversas regiões do globo, trazendo consigo as mais variadas ideologias. A segurança marítima, na vertente de *safety*, consiste no conjunto de atividades que visam reduzir os riscos de ocorrência de acidentes marítimos tendo em vista preservar o ambiente marinho e reduzir a perda de vidas humanas. Neste enquadramento, as ameaças podem ser sistematizadas da seguinte forma (Ribeiro, et al., 2010, p. 66):



(1) **Ameaças ao Ambiente Marinho:** As principais ameaças ao ambiente marinho são a exploração ilegal dos recursos marinhos e a poluição do mar. A exploração ilegal dos recursos marinhos ameaça os níveis de utilização sustentável dos oceanos. A vida começou no mar há cerca de 3,8 mil milhões de anos e os cientistas estimam que, hoje em dia, existam 230 000 formas de vida marinha, das quais 16 000 correspondem a peixes. (2010, p. 67) (Anon., 2009). Todavia, a pesca descontrolada tem delapidado os recursos piscícolas, à medida que as tecnologias tornam as frotas mais eficazes, e locais de pesca muito produtivos encontram-se à beira da exaustão ou estão irreversivelmente destruídos, facto que eliminou a fonte de subsistência e o sentido das vidas de algumas comunidades costeiras. A poluição do mar é uma ameaça importante dada a vulnerabilidade dos ecossistemas marinhos a incidentes e acidentes geradores de poluição. O crescimento do volume de tráfego marítimo e a crescente dimensão dos navios de transporte de cargas sensíveis aumentam os riscos de ocorrências neste âmbito.

(2) **Ameaças Naturais:** Estas ameaças são as que decorrem do facto de o mar ser um ambiente agreste. Incluem ocorrências naturais no mar ou na faixa litoral, que requerem das marinhas apoio humanitário e intervenção pós catástrofe. Incluem também os acidentes com embarcações no mar, que resultam frequentemente em perda de vidas humanas, devido à hostilidade do meio marítimo. Nesse sentido, assume especial relevo para Moçambique o compromisso internacional em assegurar um Serviço de Busca e Salvamento Marítimo, designado internacionalmente por *Search And Rescue* (SAR), destinado a assistir pessoas em perigo no mar (2010, p. 67) (Wikipedia.org, 2012).

Com efeito, se tomarmos em consideração estes aspetos, compreenderemos que tal como já nos referimos anteriormente, a segurança marítima resulta da soma dos esforços de cada país, por si só e no âmbito das ações promovidas por organizações internacionais. A existência de uma Marinha de Guerra eficiente, é de extrema importância para a garantia da segurança num Estado Costeiro como Moçambique.

f. A Gestão dos Assuntos do Mar

Chegados a este ponto, importa mencionar que a gestão dos assuntos do mar em Moçambique é feita por um Conselho Coordenador do Mar e Fronteiras dirigido pelo Primeiro-ministro e congrega os ministérios da Defesa, Negócios Estrangeiros e Cooperação, Transportes e Comunicações, Coordenação da Ação Ambiental, Interior, Pescas, Recursos Minerais. Para o tratamento das questões técnicas inerentes ao processo de gestão, dispõe-se de um grupo de trabalho constituído por especialistas da Marinha de



Guerra de Moçambique, do Instituto Nacional da Marinha, do Instituto Nacional de Investigação Pesqueira, do Instituto Nacional do Petróleo, do Centro de Desenvolvimento Sustentável, da Direção Nacional de Gestão Ambiental e da Polícia Marítima, Lacustre e Fluvial. Para além desta dimensão trans-setorial, o mar representa igualmente um potencial de integração trans-social, isto é, de articulação entre as esferas da sociedade. Moçambique não concebe a gestão estratégica do mar como tarefa exclusiva do governo, mas antes como uma prerrogativa e, simultaneamente uma responsabilidade de toda a sociedade. Esta prerrogativa é sustentada na Lei da Política de Defesa e Segurança na sua alínea b) do artigo 2, a qual refere o “*envolvimento de todos os sectores do Estado e da sociedade na defesa e segurança nacional*”.

O desafio da Marinha de Guerra de Moçambique neste contexto visa fundamentalmente apoiar as atividades das outras instituições na realização dos objetivos sectoriais devido a sua natureza equidistante. De entre as ações se destacam a fiscalização marítima, a segurança de navegação e o desenvolvimento de atividades económicas tais como transporte, pesca e turismo. Ainda no âmbito da segurança marítima, países banhados pelo Oceano Índico e que igualmente são membros da SADC, possuindo fronteiras marítimas comuns tem convergido em consultas periódicas tendentes a resolução de problemas que possam afetar a boa vizinhança e nessa situação se encontra o Arquipélago das Comores, um Estado ainda com um processo de normalização institucional em curso, devido a contínuas clivagens políticas internas desde a concessão da independência pela França em 1975.

Eventuais problemas relacionados com fronteiras marítimas entre estes Estados são solucionados através de entendimentos entre os respetivos países de acordo com as disposições relativas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹⁴. A Marinha de Guerra de Moçambique, participa diretamente nos diversos grupos de trabalho ou comissões interinstitucionais como forma de regularizar a situação num esforço de prevenção de conflitos, uma vez que os assuntos fronteiriços influem na soberania das Nações. No âmbito da cooperação marítima a nível da SADC, foi criado um Comité Marítimo que tem como finalidade a promoção de segurança marítima mútua e o

¹⁴ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi celebrada em Montego Bay na Jamaica em 1982, após a conclusão das negociações da III Conferência das Nações Unidas sobre a matéria. Esta Convenção viria a entrar em vigor a 14 de Novembro de 1994, um ano depois da ratificação do 60º Estado. Fonte: http://www.eman.com.pt/index.php?option=com_conten&task=view&id=124&itemid=173



*A Importância de uma Marinha de Guerra para Moçambique:
Prioridades para a sua Edificação*

desenvolvimento de mecanismos que possibilitem uma resposta rápida face às contingências regionais.



3. A Marinha de Guerra de Moçambique. Características Estruturais e Operacionais

A defesa e segurança do território nacional, com maior destaque para as águas territoriais marítimas, deverá ser uma das prioridades do governo no âmbito da criação de uma zona controlada e segura no Canal de Moçambique, em todas as suas vertentes, incluindo o controlo do canal como forma de dissuasão contra as emergentes ações de pirataria.

Para atingir tais objetivos, Moçambique necessita de possuir o poder naval necessário para a consecução dos interesses nacionais. O Estado Costeiro pode e deve usar as características de mobilidade, versatilidade, flexibilidade, adaptabilidade e acesso do Poder Naval (Caninas, 2006, p. 67).

(Anon., 2009)

Neste capítulo, procuraremos caracterizar a marinha de Guerra de Moçambique, tendo em conta o seu enquadramento no contexto geral das FADM, partindo do seu estado atual e dos esforços que tem vindo a realizar para o seu crescimento, passando por uma abordagem à nova Visão Estratégica de Defesa Nacional que culminou com a aprovação de uma nova Estrutura Orgânica que aproxima as FADM e a MGM a uma dimensão que lhes possibilite cumprir os seus desígnios com mais eficiência.

a. As FADM e a MGM pós Guerra Civil

Com o fim da guerra civil em 1992 e a desmobilização de grande parte dos efetivos das forças armadas, Moçambique debate-se com a falta de uma força naval capaz de exercer o controlo marítimo eficaz, incluindo a fraca capacidade de vigilância da costa. Este fator veio a ser agravado com a política de canalização da maior parte dos recursos financeiros do país para os sectores sociais, como a educação, saúde e obras públicas, no âmbito da reconstrução nacional no período pós guerra, medida que levou à diminuição do volume de forças e da capacidade de prestação das FADM.

Em conformidade com o estabelecido nos Acordos de Paz, assinados em Roma, entre as forças beligerantes na guerra civil (a Frelimo e a Renamo), as novas Forças Armadas de Defesa de Moçambique, deviam integrar efetivos provenientes das duas partes, num total de 33.228 militares, sendo metade de cada lado, para constituírem os três Ramos das FADM, cabendo o maior número para o Exército.

Não havendo disponibilidade de verbas financeiras suficientes para novas aquisições, as infra estruturas e o equipamento, deviam essencialmente provir das que outrora serviram para as antigas Forças Armadas de Moçambique que em grande parte já



se encontravam degradadas devido ao longo período abandono, desde o cessar fogo até à criação das primeiras Unidades das FADM.

Devido a vários fatores que incluíam uma falta de vontade política para um investimento em forças armadas, logo a seguir a um longo e devastador conflito, dos mais de trinta mil homens previstos nos acordos, as FADM totalizaram apenas 17.228, sendo: 13.887 do Exército, 1.653 da Força Aérea e 1.688 da Marinha.

O Ramo da Marinha passou a compreender o Comando da Marinha, os órgãos de Conselho, o Estado-Maior da Marinha, as repartições de Operações, Reconhecimento, Comunicações, Ensino, Pessoal, Contra Inteligência Militar, Hidrografia e Navegação e Administração e Logística.

Ao nível das infraestruturas, a Marinha abarcou 04 Bases Navais (Maputo, Beira, Pemba e Metangula), 04 Sub-bases Navais (Inhambane, Tete, Quelimane e Nacala). Quanto às forças operacionais, a Marinha de Guerra de Moçambique desdobrou um Batalhão de Fuzileiros, um Batalhão de Artilharia Costeira em formação e um número reduzido de botes semi-rígidos com os quais faz o patrulhamento da costa, não sendo suficientes nem adequados para abarcar a longa costa, assim como as águas territoriais.

Esta é a imagem da Marinha de Guerra de que Moçambique dispõe desde o fim da guerra civil em 1992. Se se tomarem em consideração todos os conceitos e fatores acima referidos, que um Estado Costeiro deve levar em consideração para constituir o seu poder naval, tomando ainda em consideração o mencionado crescimento económico atual do país, rapidamente, chegar-se-á à conclusão de que algo precisa de ser feito para edificar o Poder Naval adequado em Moçambique. A esta conclusão, se irá chegar, de igual modo, se se fizer uma reflexão sobre os ditames preconceituados em documentos chaves da vida nacional como a Constituição da República e Lei da Defesa Nacional, entre outros.

No seu Artigo 265, a Constituição da República de Moçambique diz: *“A política de defesa e segurança do Estado visa defender a independência nacional, preservar a soberania e integridade do país e garantir o funcionamento normal das instituições e a segurança dos cidadãos contra qualquer agressão armada”*. (Anon., 2010)

A Lei da Defesa Nacional, por sua vez, diz no Artigo 2 que *“A República de Moçambique prossegue uma política de paz, só recorrendo à força em caso de legítima defesa”* e que *“A República de Moçambique atua pelos meios legítimos adequados para a defesa dos interesses nacionais, da zona económica, exclusiva ou dos fundos marinhos contíguos e ainda do espaço aéreo sob responsabilidade nacional dentro ou fora do seu*



território”, sendo que o Artigo 21, da mesma lei, sobre a prontidão e o funcionamento das Forças Armadas, diz que deve ser *“assegurada de forma permanente a preparação do país, em particular das Forças Armadas, para a defesa da pátria”*.

“O funcionamento das Forças Armadas em tempo de paz deve ter principalmente em vista prepará-las para fazer face a quaisquer ameaças ou agressões externas”.

De acordo com esta lei, ainda no Artigo 22, a atuação das Forças Armadas desenvolve-se no respeito da Constituição e da Lei, na execução da Política de Defesa Nacional definida do Conceito Estratégico de Defesa Nacional por forma a corresponder às normas e orientações estabelecidas nos níveis do Conceito Estratégico Militar, das Missões das Forças Armadas do Sistemas de Forças e do seu dispositivo.

Desta feita, o Conceito Estratégico Militar, é descrito na Lei da Defesa Nacional como sendo a definição dos aspetos da estratégia militar a adotar pelas Forças Armadas com vista a cumprir as missões que lhes são atribuídas, para além da missão genérica de *“assegurar a defesa militar do país contra quaisquer ameaças ou agressões externas”* e das demais missões específicas que lhes são atribuídas, as Forças Armadas podem desempenhar outras missões de interesse geral a mando do Estado ou colaborar em tarefas relacionadas com a satisfação das necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações (Anon., 1997, p. 23).

É neste contexto em que se enquadra a Marinha de Guerra de Moçambique, com as suas missões específicas centradas na defesa nacional na vertente marítima.

b. A Nova Visão Estratégica da Defesa e a Nova Estrutura das FADM/MGM

Tomando em consideração as disposições da Constituição da República e da Lei da Defesa Nacional, assim como o Conceito Estratégico Militar e considerando a vastidão do território nacional de Moçambique, tanto em terra, como no mar, torna-se óbvio que os números acima apresentados, referentes á composição das FADM estão muito aquém de poder garantir que estas cumpram cabalmente a sua missão, também, considerando a nova conjuntura, caracterizada por um notável crescimento económico do país que é acompanhado pelo recrudescimento de ações ilícitas para a segurança nacional, nomeadamente a imigração ilegal por terra e pelo mar, o tráfico de órgãos e de seres humanos, a pilhagem de recursos naturais, tanto no interior como no mar, a pesca ilegal e o fenómeno da pirataria no mar de Moçambique, levou a que as autoridades competentes refletissem sobre o conceito estratégico militar do país, onde se concluiu que existe, de facto, a necessidade de redimensionar a estrutura das forças armadas e da marinha de



guerra em pessoal, infraestruturas e meios para garantir o patrulhamento e o consequente controlo do mar em toda a ZEE, tendo ainda em conta a intensão e os esforços tendentes à extensão da plataforma continental assim como a possibilidade de desempenho de atividades de duplo uso em apoio a diversos programas de apoio à sociedade, direta ou indiretamente relacionados com o mar.

Neste contexto, levou-se também em conta o facto de que os acordos firmados a nível regional entre os Estados da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), com a finalidade de prevenção de conflitos, por si só, não são a garantia cabal da paz e estabilidade do país pois, todo e qualquer acordo e entendimento, neste caso ligado à soberania do Estado moçambicano, deve ser sustentado com a componente de segurança e de defesa interna. Para isso, Moçambique necessita de possuir forças armadas com uma Marinha de Guerra equipada à altura de dar resposta às atuais e futuras ameaças pois, acima de tudo, qualquer mudança política a nível dos países da região e membros da cooperação marítima da SADC, pode afetar as relações dos Estados e culminar em conflito com proporções que podem levar tais Estados a recorrerem aos poderes militares que cada um possui como forma de garantia e defesa da sua soberania.

A questão da defesa da costa moçambicana é uma aposta urgente que requer para o efeito, uma visão estratégica permanente por parte da componente política das autoridades do país.

Ter uma marinha eficiente é caro, mas muito mais caro é não a ter, num país que tem no mar a sua marca identitária e dele depende no jogo político, económico e estratégico. (IDN, 2009, p. 62)

Foi nesta base de reflexão que através do Decreto Lei nº41/2011 de 02 de Setembro, foi aprovada a nova Estrutura Orgânica das FADM que prevê, entre outros, a edificação de uma Marinha de Guerra capaz de desenvolver um amplo leque de funções e de tarefas de forma a permitir que todos os outros atores, com competências ou interesses sobre o mar, possam dele obter aquilo que o País necessita, sob o seguinte formato:

c. Função do Ramo da MGM

A função da MGM é descrita no Art.º 48 do Decreto Lei nº41/2011 e enumera as atribuições da MG na seguinte ordem:

- a) Preparar, aprontar, empregar e manter as forças e meios necessários para garantir a defesa, o controlo e a vigilância da costa marítima e das águas interiores;



- b) Garantir o exercício da Autoridade Marítima do Estado nos diversos espaços de soberania ou jurisdição marítima nacional, designadamente em matérias de fiscalização, de policiamento de pessoas e bens, da segurança marítima e da navegação;
- c) Assegurar a cooperação no quadro institucional do Sistema de Autoridade Marítima e o emprego articulado das capacidades navais e daquelas que são próprias da autoridade marítima;
- d) Realizar operações navais de vigilância e controlo permanente do Espaço Estratégico de Interesse Nacional e, quando necessário, com outros países;
- e) Realizar a atividade de fiscalização marítima e pesqueira;
- f) Transportar o Chefe de Estado e outras Altas Entidades nas suas deslocações em compromissos internos e internacionais;
- g) Realizar o transporte de militares e de material dentro do país e, quando necessário, para fora do território nacional, em apoio às operações de manutenção da paz, no âmbito da SADC, da UA e da ONU;
- h) Realizar ações de busca e salvamento;
- i) Efetuar operações de evacuação sanitária;
- j) Fazer o transporte em apoio às populações, em caso de catástrofe, calamidade ou acidente.

A função estratégica de defesa militar e apoio à política externa é realizada, sobretudo, no quadro das organizações internacionais de que Moçambique faz parte, nomeadamente a SADC, a ONU, a UE e eventualmente a CPLP. Assenta no uso efetivo ou potencial da força naval, baseado na capacidade para combater e na vontade ou intenção real de intervir ou influenciar, para salvaguardar a soberania e a independência nacionais, garantir a paz, a estabilidade e a segurança internacional. É operacionalizada nas tarefas de:

- Defesa militar própria e autónoma,
- Defesa coletiva em parceria com elementos da marinha de países amigos;
- Proteção dos interesses nacionais e diplomacia naval. (2010, p. 75)

d. Enquadramento da MGM no Sistema Nacional de Forças

A Marinha de Guerra é parte integrante do sistema Nacional de Forças que é transversal aos três Ramos das FADM.

Nas componentes do SNF integram-se:



- a) Na componente operacional – os comandos, as forças e as unidades operacionais;
- b) Nos órgãos de base – as escolas, bases e unidades militares que asseguram a formação, sustentação e apoio geral à Marinha de Guerra.

e. Composição Orgânica da MGM

Para a operacionalização das suas funções, de acordo com o *Art.47 do DL n°41/2011*, a Marinha de Guerra de Moçambique é dirigida pelo Comandante da Marinha de Guerra, coadjuvado por um Chefe do Estado-Maior e compreende:

- a) O Comando Naval;
- b) O Comando de Fuzileiros;
- c) O Estado Maior com as respetivas Repartições (A Repartição de Pessoal, a Repartição de Informações Militares, a Repartição de Operações, a Repartição de Logística, a Repartição de Doutrina, a Repartição de Comunicações, a Repartição de Finanças, a Repartição de Saúde Militar, a Repartição da Marinha e a Repartição de Engenharia Naval);
- d) Os órgãos de implantação territorial.

Funcionam ainda no Comando da Marinha de Guerra:

- a) O Conselho Militar do Ramo;
- b) O Conselho de Disciplina do Ramo;
- c) A Inspeção do Ramo.

Na dependência direta do Comandante da Marinha de Guerra funcionam ainda os seguintes órgãos de apoio:

- a) O Gabinete do Comandante;
- b) O Gabinete Jurídico;
- c) O Gabinete de Cooperação;
- d) O Gabinete de Pesquisa e Desenvolvimento;
- e) O Destacamento de Apoio e Serviços;
- f) A Unidade Cerimonial.

O Comando do Ramo da Marinha de Guerra é composto por:

- a) Comandante;
- b) Chefe do Estado-Maior;
- c) Inspetor;
- d) Comandante Naval;



- e) Comandante de Fuzileiros;
- f) Chefes de Repartição;
- g) Sargento-Chefe.

O Comando da Componente Naval é o conjunto de comandos de operações navais da MGM e das forças e unidades navais e de mergulhadores que são os elementos da componente operacional do sistema de forças nacional pertencente à MGM, aos quais incumbe, em especial a condução de operações navais.

Os Comandos de Operações Navais compreendem o Comando Naval, como comando de primeiro nível e os Comandos dos Teatros de Operações Navais, como comandos de segundo nível.

O Comando Naval compreende:

- a) O Comandante Naval,
- b) O Estado Maior;
- c) O Centro de Operações da Marinha.

Os Comandos dos Teatros de Operações Navais compreendem:

- a) O Comando do Teatro de Operações Navais do Norte (CTONN);
- b) O Comando do Teatro de Operações Navais do Centro (CTONC);
- c) O Comando do Teatro de Operações Navais do Sul (CTONS);
- d) O Comando do Teatro de Operações Navais de Tete (CTONT);
- e) O Comando do Teatro de Operações Navais do Lago Niassa (CTONLN)

Os comandantes dos teatros de operações navais asseguram, ao seu nível e nos termos da lei, a ligação com as forças de segurança e proteção civil das áreas em que se inserem.

O Comando da Componente de Fuzileiros é o conjunto do Comando de Fuzileiros e forças e unidades de fuzileiros e, bem assim, dos órgãos da Marinha de Guerra essencialmente guarnecidos por fuzileiros que, de forma integrada, asseguram o aprontamento das referidas unidades.

O Comando de Fuzileiros (CF) é o órgão do Comando da Componente dos Fuzileiros, incumbido de promover o aprontamento, o emprego operacional e o apoio administrativo e logístico das forças, unidades e outros meios operacionais que lhe estejam atribuídos, bem como assegurar as ações de formação de pessoal que lhe sejam cometidas.

O CF compreende:

- a) O Comandante dos Fuzileiros;



- b) O Estado Maior;
- c) Órgãos de apoio.

Os Órgãos de Base da Marinha de Guerra de Moçambique compreendem:

- a) As bases navais e pontos de apoio naval;
- b) O Grupo de Escolas de Tecnologias Navais;
- c) A Escola de Fuzileiros;
- d) Os Comandos Administrativos;
- e) Os órgãos de execução de serviços ou órgãos de apoio.

As Bases Navais e os Pontos de Apoio Naval têm por missão assegurar atividades relacionadas com o apoio logístico e técnico às unidades operacionais, bem como a outras unidades e organismos situados na sua área ou por si apoiados, e com a manutenção e segurança das instalações.

São bases Navais da MGM as seguintes:

- a) Base Naval de Maputo;
- b) Base Naval da Beira;
- c) Base Naval de Pemba;
- d) Base Naval de Metangula (Lago Niassa);
- e) Base Naval de Tete (Albufeira de Cabora Bassa).

São Pontos de Apoio Naval da MGM os seguintes:

- a) O Ponto de Apoio Naval de Nacala;
- b) O Ponto de Apoio Naval de Macuze;
- c) O Ponto de Apoio Naval de Inhambane;
- d) O Ponto de Apoio Naval de Mocímboa da Praia.

Tal como fora mencionado ao falar dos órgãos de base, a MGM dispõe de estabelecimentos de treino e ensino militar, como o Grupo de Escolas de Tecnologias Navais e a Escola de Fuzileiros, sendo que:

(1) O Grupo de Escolas de Tecnologias Navais (GETN) – É o estabelecimento de ensino da Marinha de Guerra, responsável pela formação técnico-naval das Praças de todas as especialidades da MGM, através das Escolas Técnicas que a integram, (exceto as da especialidade de fuzileiros). É responsável para ministrar os tirocínios aos Aspirantes e Sargentos de todas as especialidades, exceto os fuzileiros. Faz cursos de formação, especialização e promoção e de qualificação, superiormente determinados. O GETN compreende a Escola de Eletromecânica, a Escola de Armas e



Eletrónica, a Escola de Abastecimento, a Escola de Marinharia, a Escola de Limitação de Avarias, a Escola de Mergulhadores, a Escola de Tática e Operações Navais e a Escola de Tecnologias Educativas.

(2) A Escola de Fuzileiros Navais – É responsável por desenvolver a formação de praças do Serviço Efetivo e formação técnico-naval de praças fuzileiros. É responsável por ministrar tirocínios a aspirantes e Sargentos da especialidade de fuzileiros. Faz cursos de formação, especialização e promoção e qualificação superiormente determinados

Esta nova estrutura orgânica da MGM prevê os Comandos administrativos que são órgãos, situados na linha de comando do Comandante da Marinha de Guerra de Moçambique e na dependência direta do Comandante Naval, destinados a promover o apoio logístico e administrativo das unidades navais e meios operacionais que lhes estejam atribuídos. Os Comandos Administrativos compreendem:

- a) A Esquadilha de Patrulhas;
- b) A Esquadilha de Lanchas de Fiscalização;
- c) A Esquadilha de Lanchas de Desembarque.

Na orgânica da MGM incluem-se ainda o Gabinete do Comandante, o Gabinete Jurídico, o Gabinete de Cooperação, o Gabinete de Pesquisa e Desenvolvimento, o Destacamento de Apoio e Serviços, a Unidade Cerimonial, os Órgãos de Conselho e o Órgão de inspeção da MGM.

O diagrama com a composição orgânica da Marinha de Guerra de Moçambique está representado no Anexo-2 do presente trabalho.



4. Ações e Prioridades para a Edificação da Marinha de Guerra de Moçambique.

Como se pode depreender, com base na análise desta nova Estrutura Orgânica, que reflete a marinha de guerra prevista no novo conceito estratégico militar de Moçambique, acautelando a questão da defesa e segurança marítima por meio de projeção do aumento do número de unidades militares, efetivos humanos e equipamento, As autoridades moçambicanas deram um passo significativo em prol da defesa da soberania e das atividades marítimas do país e estão já a empreender esforços no sentido de materializar este documento.

a. Ações em Curso

Entre várias ações a decorrer no âmbito da implementação destas mudanças, salientam-se as seguintes:

- O incremento da formação de militares para os diversos quadros da MGM, na Academia Militar “Marechal Samora Moisés Machel” (em Nampula), na Escola de Sargentos das Forças Armadas “*General de Exército, Alberto Joaquim Chipande*”, (em Boane), nas escolas do Grupo de Escolas de Tecnologias Navais, na Escola de Fuzileiros Navais e em instituições civis de ensino, como a Escola Náutica do Maputo, sem mencionar o grande número de Cadetes que estão sendo formados nos diversos países que têm acordos de cooperação com Moçambique. Muitos Oficiais das FADM, incluindo da MGM foram, nos últimos dois anos, submetidos a cursos de adequação de quadros, como forma de os reciclar e atualizar os seus conhecimentos para se manterem ao corrente da evolução da tecnologia e da ciência militar.

- A reabilitação de infraestruturas e o apetrechamento de quartéis e edifícios militares que se regista um pouco por todos os aquartelamentos da marinha;

- A recuperação de equipamento militar avariado por meio de “canibalização” de peças em artigos do mesmo tipo, com avarias diferentes, para a constituição de novas unidades de artigos;

- A decisão tomada, a ser implementada a curto prazo, sobre a construção de novas instalações para o Comando da MGM e sua posterior transferência para a zona da Catembe em Maputo;

- Negociações para a aquisição de novas embarcações de tamanho médio, para patrulhamento da costa, junto a indústrias de defesa portuguesas, espanhóis e indianos;

- A recente conceção e equipamento de todas as forças da MGM com novo tipo de uniforme de campanha de melhor qualidade



1) No Âmbito de Infraestruturas

A Marinha de Guerra de Moçambique, neste momento, dispõe de infraestruturas suficientes nos locais acima mencionados para albergar as Bases Navais e os Pontos Navais de Apoio, incluindo os Comandos e as Unidades Operacionais. Estas infraestruturas existem em termos numéricos, necessitando apenas de uma reabilitação de carpintaria, vidraça e pintura. Os pontos selecionados para a instalação destas unidades, são locais onde atualmente funcionam elementos navais de outras dimensões ou onde outrora funcionaram unidades que foram desativadas no âmbito dos Acordos de Roma.

Em Moçambique existe a empresa “Monte Binga” que é uma empresa militar vocacionada à prestação de serviços, que incluem a feitura de obras de construção civil. Esta empresa tem vindo a realizar obras de construção e de reabilitação de infraestruturas em quartéis e outras unidades militares das FADM. Fora desta empresa, as FADM mantêm acordos de parcerias com outras empresas e instituições civis que fazem este tipo de trabalhos.

2) No Âmbito da Formação

Conforme mencionado de passagem, a MGM, através da Direção Nacional de Política de Defesa e a Direção de Formação do Ministério da Defesa Nacional (MDN) mantêm acordos de parceria para a formação e a reciclagem do seu pessoal em países como Portugal, Estados Unidos da América, Espanha e Índia, entre outros, onde anualmente tem um determinado número de bolsas para cadetes e para oficiais para cursos de promoção ou de capacitação. A este potencial, acrescentam-se as escolas nacionais de formação dentro do país, como a Academia Militar “Samora Machel”, a Escola de Sargentos das Forças Armadas, o Grupo de Escolas de Tecnologias Navais e a Escola de Fuzileiros, para além de pessoal que recebe outras formações específicas nas universidades públicas e nas escolas da marinha mercante.

b. Prioridades a Sugerir

Considerando a sensibilidade com que certas entidades não militares, com poder de decisão, encaram a disponibilização de fundos para a aquisição de equipamentos militares, especialmente em tempo de paz, importa aqui revisitarmos a frase que diz: *“Ter uma marinha eficiente é caro, mas muito mais caro é não a ter”* (IDN, 2009, p. 62) para, na perspetiva de custo-benefício, *“legitimar”* a grande ambição de edificar uma marinha capaz de servir cabalmente os desígnios de defesa marítima e de expressão do poder naval da República de Moçambique, de modo a que possa adequadamente mitigar as ameaças decorrentes de



atividades ilícitas no mar territorial, com um certo poder de dissuasão sobre os praticantes de tais atividades e para que o país possa tirar maior proveito da sua “maritimidade” e assegurar o seu desenvolvimento sustentável, assim como para a manutenção do seu estatuto de ator regional de destaque. Desta feita, propõe-se que apesar da tão propalada exiguidade de recursos financeiros, especialmente quando se tem em conta os custos bastante onerosos que caracterizam os equipamentos navais modernos como embarcações, equipamentos de vigilância e outros, indispensáveis para o apetrechamento de uma marinha de guerra, o Estado moçambicano considere a aquisição dos materiais que a seguir caracterizamos.

1) Meios Flutuantes

Não se limitando apenas a equipar as Esquadrilhas de Patrulhas com Lanchas de Fiscalização de pequeno porte, com capacidade de realizar manobras em zonas restritas, propõe-se a aquisição de, pelo menos, dois Navios de Patrulha Oceânicos (NPO)¹⁵, (um dos quais para a reserva do CEMG/FADM), equipados com sistemas modernos de armamento e de vigilância e navegação e do mínimo de uma Lancha de Fiscalização Costeira (LFC)¹⁶, de dimensões médias para cada um dos cinco Comandos de Teatro de Operações Navais (Norte, Centro e Sul, Lago Niassa e Tete), totalizando dois PNO e cinco LFC.

Com estes meios, certamente que a MGM iria de encontro ao Poder Naval Efetivo, descrito por *Orestes Piermateis Filho* em “*Importância Estratégica de Uma Força Naval para o Brasil*”, onde diz: “*O Poder Naval Efetivo precisa de ser capaz de atuar em áreas extensas, por um período de tempo ponderável e nelas adotar atitudes tanto defensivas quanto ofensivas, explorando as suas características de mobilidade, de permanência, de versatilidade e de flexibilidade*” (Piermateis, 2009, p. 03)¹⁷, características importantes para o cumprimento de tarefas de fiscalização contra atividades ilícitas e combate á pirataria.

a) Os NPO

Os Navios de Patrulha Oceânicos teriam a principal missão de realizar tarefas duplo uso, para Interesse Público, decorrentes das missões da Marinha de Guerra (acima descritas), nas áreas de jurisdição ou responsabilidade nacional, incluindo a ZEE. Adicionalmente, os navios deveriam possuir capacidade para executar ações de patrulha,

¹⁵ Disponível em: <http://barcoavista.blogspot.pt/2009/07/navios-de-patrulha-oceanico-classe.html>

¹⁶ Disponível em: [http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/Lancha%20de%20Fiscaliza%](http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/Lancha%20de%20Fiscaliza%20)

¹⁷ Disponível em: www.ufjf.edu.br/defesa



de proteção, e de apoio a pequenas forças em tempo de crise ou guerra, no Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN) nos limites das águas territoriais para norte e para o sul como forma de identificar as ameaças ainda antes de entrarem na zona do canal, incluindo ações de combate à pirataria marítima.

Tarefas Principais dos NPO

Constituiria o principal rol de tarefas para os Navios de Patrulha Oceânicos, entre outras, as seguintes:

- 2) Patrulhar, vigiar, e fiscalizar no exercício da Autoridade do Estado, as águas costeiras e oceânicas de jurisdição nacional;
- 3) Patrulha das águas territoriais e áreas críticas, incluindo a realização de ações que visem a manutenção da liberdade de utilização das águas e dos portos nacionais;
- 4) Apoiar, proteger e controlar atividades económicas, científicas e culturais ligadas ao mar, ao leito do mar e ao subsolo marinho;
- 5) Executar, isoladamente ou integrado em ações coordenadas, operações de assistência a pessoas e embarcações em perigo, no âmbito da Busca e Salvamento (SAR) no mar;
- 6) Colaborar na defesa do ambiente, nomeadamente na prevenção e combate à poluição marítima;
- 7) Executar ações de socorro e assistência, designadamente em colaboração com outros organismos nacionais e estrangeiros afins, em situações de catástrofe, calamidade ou acidente;
- 8) Colaborar com as autoridades civis na satisfação das necessidades básicas e melhoria da qualidade de vida das populações.
- 9) Executar ações de apoio à instrução e ao treino de mar;
- 10) Efetuar transporte de contingentes de forças militares de pequena dimensão;
- 11) Contribuir para a manutenção de um ambiente marítimo tranquilo em toda a zona de jurisdição marítima nacional.

Os NPO devem ter a robustez, a potência e a capacidade de cumprir as suas missões com o conforto e a segurança necessárias para operar em águas tão agitadas como as do Canal de Moçambique. Para maior conveniência e eficiência no seu desempenho, sugere-se que cada navio seja portador de um ou mais helicóptero de apoio, visto que irão operar numa área marítima muito vasta.



b) As LFC

As Lanchas de Fiscalização Costeira seriam primariamente empenhadas em operações de vigilância e controlo associadas ao exercício da Autoridade Marítima do Estado (referida na alínea “b” das funções do Ramo da Marinha), nos espaços marítimo sob jurisdição nacional, no contexto da área de jurisdição do Comandos de Teatro de Operações Navais onde estiverem inseridos, nomeadamente em ações visando a segurança no mar e a fiscalização para proteção de recursos naturais vivos e não vivos, operações de busca e salvamento marítimo, apoio no transporte de material e pessoal, podendo ainda ser empenhadas em operações de apoio a mergulhadores ou ao combate à ação dos piratas do mar, bem como noutros tipos de ações, relacionadas, nomeadamente, com a formação e treino ou de presença naval.

A área normal de operação destas embarcações, deveria compreender os espaços marítimos sob jurisdição nacional, com preferencial incidência no mar territorial e na zona contígua, das 12 milhas, com maior incidência. Enquanto unidades do Sistema Nacional de Forças, poderão ser chamadas a atuar, com os condicionalismos que lhe estarão inerentes, fora da sua área normal de operações.

Entre outras, o principal rol de tarefas destas embarcações seria o seguinte:

- 1) Patrulhar, vigiar e controlar o espaço marítimo e as águas sob jurisdição dos Comandos de Teatro de Operações Navais em que estiverem inseridos e executar ações de presença naval;
- 2) Fiscalizar, no âmbito do exercício da Autoridade do Estado no mar, o espaço marítimo sob jurisdição dos seus respetivos Comandos Navais;
- 3) Colaborar na patrulha das águas territoriais e áreas críticas, incluindo ações que visem a manutenção da liberdade de utilização das águas e dos portos nas suas áreas de operações;
- 4) Apoiar, proteger e controlar atividades económicas, científicas e culturais ligadas ao mar, ao leito do mar e ao subsolo marinho;
- 5) Executar, isoladamente ou integrados em ações coordenadas, operações de assistência a pessoas e embarcações em perigo, no âmbito da Busca e Salvamento Marítimo (SAR);
- 6) Colaborar na defesa do ambiente, nomeadamente na prevenção e combate à poluição marítima;



- 7) Colaborar com as autoridades civis na satisfação das necessidades básicas e melhoria da qualidade de vida das populações ribeirinhas;
- 8) Executar ações do tipo VBSS (*Visiting Boarding Search and Seizure*) no âmbito da fiscalização da Pesca e na colaboração com entidades civis no combate a atividades ilícitas;
- 9) Participar em ações de apoio à projeção de forças de operações especiais e Fuzileiros Navais;
- 10) Executar ações de apoio à formação e ao treino de mar.

Os LFC devem ter a robustez, a potência e a manobrabilidade necessárias para cumprir as suas missões com segurança e estabilidade para operar em águas agitadas e em operações de perseguição e abordagem. Para maior conveniência e eficiência na sua tarefa de projeção de forças especiais, sugere-se que tenham a capacidade de projetar uma Lancha de Assalto Rápida (LAR).

2) Infraestruturas de Apoio Naval

Fora do equipamento e infraestruturas já descritos ao longo deste trabalho, sugere-se que se invista na construção de oficinas de reparação dos diversos tipos de equipamento da marinha, assim como a construção de docas secas e flutuantes para a reparação e manutenção das embarcações.



CONCLUSÃO

Tendo como base o facto de Moçambique ser um Estado Costeiro, possuidor de uma costa marítima bastante longa, em cujas águas contém rotas marítimas usadas por embarcações de várias origens e detém portos que servem de porta de entrada e de saída para navios de transporte de mercadorias, não só para o país, mas também para outros países da África Austral que não têm acesso ao mar, surgiu a importância de se analisar “A Importância de uma Marinha de Guerra para Moçambique e as Prioridades para a sua Edificação”, constituindo deste modo o tema deste trabalho que serviu de reflexão sobre o mar e como ele influencia a vida em moçambique, até que ponto essa influência sugere ou não a existência de um poder Naval no país.

Para melhor abordar o assunto, definimos e tomamos como ponto de orientação a questão central de “*Qual é o papel da Marinha de Guerra de Moçambique, face às atuais e futuras ameaças?*”, para cuja resposta conduzimos a nossa investigação por via do esclarecimento de questões como: Qual é o valor do mar em Moçambique? Como se caracteriza o Poder Naval Moçambicano? Quais as atuais e futuras ameaças para o domínio marítimo de Moçambique? Como se caracteriza a marinha moçambicana do ponto de vista estrutural e operacional? E quais as prioridades para a edificação da marinha moçambicana?

No capítulo da introdução, para além de descrever a metodologia que se iria seguir para a realização deste trabalho, fizemos também um breve enquadramento histórico que demonstra que a importância do mar como fonte de recursos e via de comunicação com outros povos, em moçambique, remota a vários séculos, com o registo da ocorrência de trocas comerciais com povos Suaíli-Árabes ainda antes do século VII.

Como forma de nos enquadrarmos, no primeiro capítulo, fizemos uma abordagem de conceitos, que sendo na sua maioria comuns para a maioria dos Estados Costeiros, abordamo-los primeiro de uma forma geral e de seguida falámos de como eles se inserem no contexto particular de Moçambique. A investigação ajudou-nos bastante a interpretar conceitos importantes como o Poder Marítimo e o poder Naval, onde compreendemos que o Poder Marítimo é a componente do Poder Nacional que permite aos Estados o uso do mar para a realização dos objetivos Políticos e Económicos, ou seja, todas as forças e meios de que o Estado dispõe para conseguir o Domínio do Mar, garantir o seu Uso e Negá-lo ao adversário, se necessário.



Em Moçambique, este Poder Marítimo resume-se às águas territoriais que o país detém sob sua jurisdição ao longo do Canal de Moçambique, as infraestruturas portuárias nelas existentes, a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra com os seus escassos meios materiais e humanos.

O Poder Naval, por seu turno, é o lado militar que materializa o Poder Marítimo. É o conjunto de meios, com predomínio dos navais de que a Nação despõe para contribuir, pela coação, sobre a direção do Estado, para a realização dos objetivos marítimos e militares.

Estes objetivos coincidem com os descritos no ponto “c” do Capítulo 3, na página 31 deste trabalho, que descreve as funções da Marinha de Guerra de Moçambique, em conformidade com a Lei da Defesa Nacional.

Um outro conceito a que, na sequência nos referimos, é o do Ambiente Marítimo que é o fator principal que influencia a natureza e os atributos do Poder Marítimo¹⁸ e é caracterizado por sete dimensões de relevância estratégico-militar a que nos referimos ao longo do trabalho: a económica, política, legal, militar, científica e tecnológica, física e sociocultural. Ao analisar estas sete dimensões no contexto do ambiente marítimo real de Moçambique, caracterizado por ameaças decorrentes de atividades ilícitas como a pesca ilegal e a pilhagem de recursos marinhos, assim como a pirataria do mar (onde já há registo de sequestro de embarcações pesqueiras) e considerando que os meios navais nacionais são escassos, como nos referimos, concluímos que o país está exposto a uma situação de vulnerabilidade marítima que se poderá agravar ao manter a sua marinha de guerra no estado precário em que atualmente se encontra.

Um aspeto positivo a considerar no decorrer da investigação, foi a aprovação em 2011 do novo Conceito Estratégico de Defesa Nacional e a consequente aprovação de uma nova Estrutura Orgânica das FADM que prevê o redimensionamento das forças armadas e da MGM para números mais adequados do que os anteriores, do ponto de vista estrutural e operacional.

Ainda no âmbito da busca de uma resposta para a questão do presente trabalho, de entre várias ações e prioridades para a edificação da MGM, terminamos com uma proposta de aquisição alguns meios flutuantes que colocariam a marinha de Moçambique em níveis mais aceitáveis para o país que se encontra em franco desenvolvimento e com o papel de destaque que desempenha a nível regional.

¹⁸ Refere-se à mobilidade, permanência, versatilidade e à flexibilidade



Bibliografia

- Almirante Lopes, J. C. T. S., 2010. *Portugal, Uma Nação Marítima*. Lisboa: Marinha.
- Anon., 1997. *Lei da Defesa Nacional de Moçambique*, Maputo: Imprensa Nacional de Moçambique.
- Anon., 2009. <http://www.oceanleadership.org>. [Online]
Available at: <http://www.oceanleadership.org/209/census-of-marine-life-maps-an-ocean-of-species/>
[Acedido em Janeiro 2012].
- Anon., 2009. <http://www.mar.mil.br/caaml/passadico/2006/18amarinha.pdf>. [Online]
Available at: <http://www.mar.mil.br/caaml/passadico/2006/18amarinha.pdf>
[Acedido em Janeiro 2011].
- Anon., 2010. *Constituição da República de Moçambique*. s.l.:s.n.
- BR-1806, 2004. BR 1806 Brytish Maritime Doctrine. In: *BR 1806 British Maritime Doctrine*. s.l.:Royal Navy, p. 17.
- Caninas, O. P., 2006. *A Marinha do Brasil no século XXI: desafios e oportunidades*. s.l.:s.n.
- CFM, E. C. d. F. d. M., 2009. *Relatório e Contas de 2008*, Maputo: Editando - Edição e Comunicação Limitada.
- CMG Santos, A. d. S., 1994. *Estratégia Marítima e Estratégia Naval*. Lisboa: IESM.
- Dias, A. M., 2011. Os Desafios da Pirataria Marítima em África. *Relações Internacionais*, Setembro.
- Domingues, L. M. C. S., 2010. *O Papel do Poder Naval na Era da Globalização - Segurança Marítima*. Lisboa: IESM.
- dos Santos, F. V., 2005. *Históeia Luso-Brasileira. O tráfico de Escravos em Moçambique*. s.l.:Em Linha, Disponível na internet em
<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=154=28..>
- Estratégica, g. d. E. e. R., 2010. Estratégia Naval Portuguesa. *Cadernos Navais*, Julho/Setembro, pp. 5-145.
- Gonçalo, V., 2005. *1º Seminário de divulgação do Projeto MACAIS*, Ponta Delgada: s.n.
- IDN, I. d. D. N., 2009. Nação e Defesa nº123. *Portugal e a Aliança Atlântica*.
- Langa, J. V., 2007. Problemas na Zona Costeira de Moçambique com Ênfase para a Costa de Maputo. *Gestão Costeira Integrada* 33-34.
- Piermateis, O. F., 2009. *A Importância de uma Força Naval para o Brasil*. Juiz de Fora, Brasil: Universidade Federal de Juiz de Fora.
- Quivy, R. C. & Gradiva, L. V., 1977. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: s.n.



Ribeiro, A. S., Silva, F. B., Palma, J. N. & Monteiro, N. S., 2010. Estratégia Naval Portuguesa. O processo, o Contexto e o Conteúdo. *Cadernos Navais* N^o34, Julho - Setembro, p. 66.

Ribeiro, F. L., 2010. *google.pt*. [Online]

Available at:

http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1581:moçambique&catid=103:marinha-de-pesca&Itemid=292

[Acedido em 05 Abril 2012].

Santos, C. A. d. S., 2009. *Apontamentos de estratégia. Estratégia Marítima e estratégia Naval*. Lisboa: IESM.

Sapa, 2011. *Acerca da ação de piratas marítimos em Moçambique (All África free headlines)*. [Online]

Available at: <http://allafrica.com/stories/201109201549.html>

[Acedido em 12 Abril 2012].

Tembe, H. L. A., 2005. *Estudo de Viabilidade sobre a Contabilidade Ambiental das Pescas em Moçambique*. Maputo(Maputo): IUCN / MOÇAMBIQUE.

Tiago, 2007. *Nostrum Tempus*. [Online]

Available at: <http://nostrumtempus.blogspot.pt/2007/12/mahan-o-poder-martimo.html?z#!/2007/12/mahan-o-poder-martimo.html>

[Acedido em 12 Fevereiro 2012].

Till, G., 2009. *Seapower*. In: *Seapower*. s.l.:Routledge, p. 21.

Wikipedia.org, 2012. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Mo%C3%A7ambique>. [Online]

Available at: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Mo%C3%A7ambique>

[Acedido em 16 Abril 2012].



ANEXOS

Anexo A

O Poder Político Nacional e o Poder Marítimo

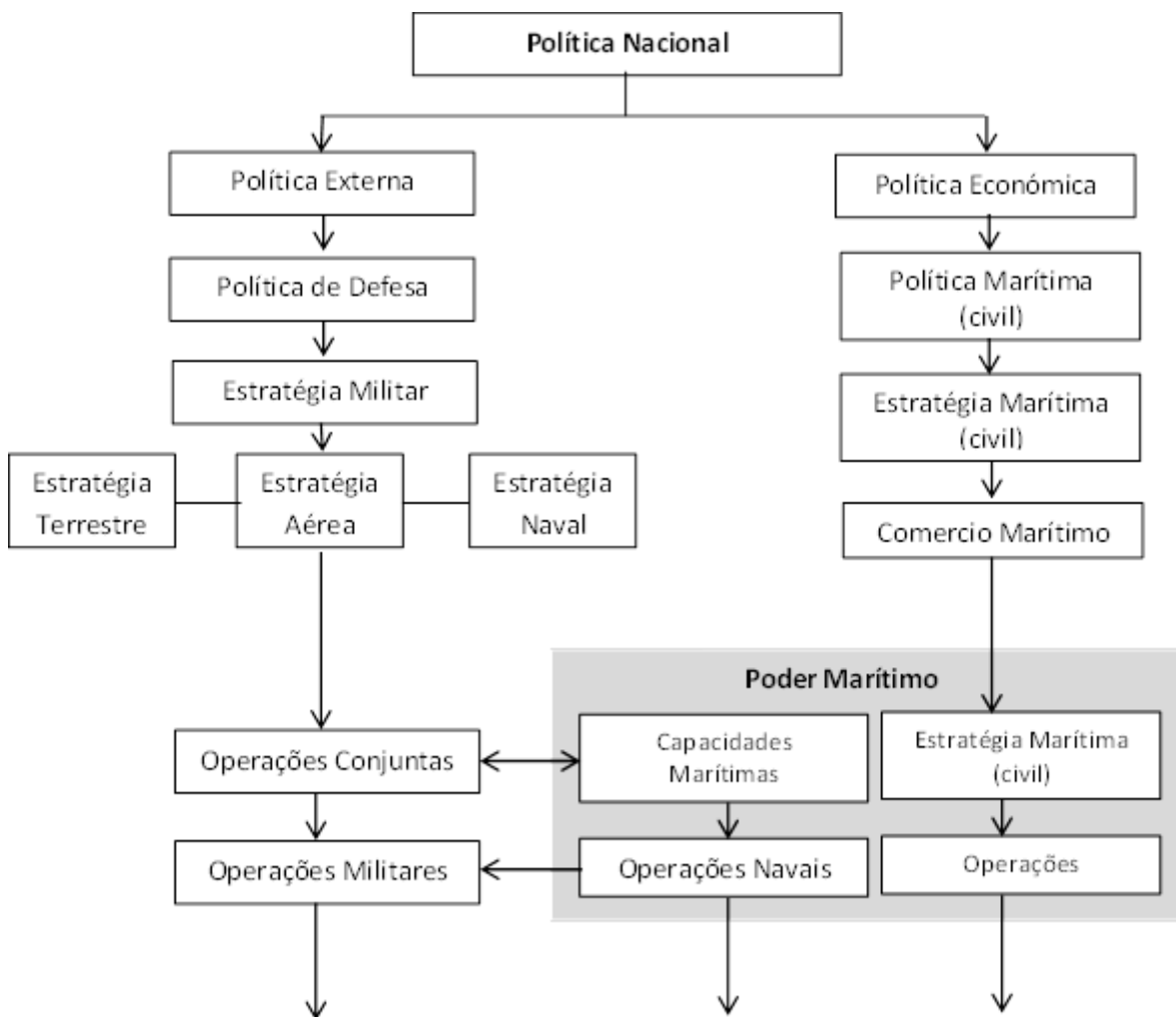


Fig. 1 O Poder Marítimo. Sua Origem



ANEXO -2

Composição Orgânica da Marinha de Guerra de Moçambique

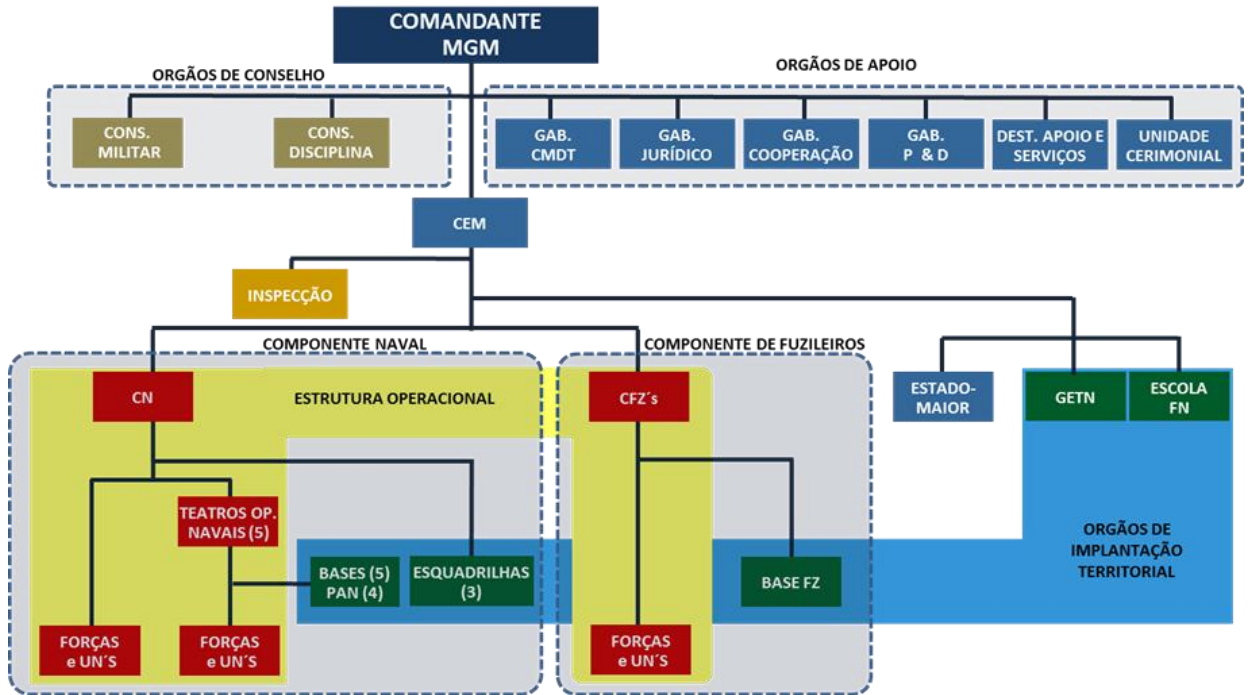


Fig. 2 Organograma da Marinha de Guerra de Moçambique



ANEXO – 3

Rotas Marítimas

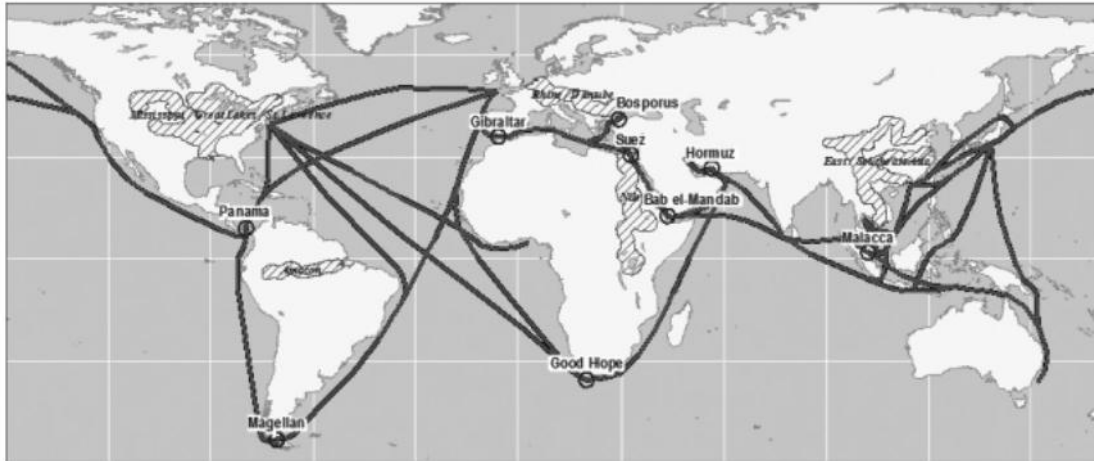


Fig. 3 Principais Rotas Marítimas Internacionais



ANEXO -5

África Austral e Canal de Moçambique



Fig. 5 África Austral e Canal de Moçambique