

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS
INTERNACIONAIS**

ARLINDO JOÃO NGALE

**MOÇAMBIQUE E O PANORAMA DE SEGURANÇA DO OCEANO
ÍNDICO OCIDENTAL: DEFESA DE COSTA, SEGURANÇA MARÍTIMA E
GOVERNAÇÃO OCEÂNICA**

PORTO ALEGRE

2022

ARLINDO JOÃO NGALE

**MOÇAMBIQUE E O PANORAMA DE SEGURANÇA DO OCEANO
ÍNDICO OCIDENTAL: DEFESA DE COSTA, SEGURANÇA MARÍTIMA E
GOVERNAÇÃO OCEÂNICA**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Estudos Estratégicos Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Érico Esteves Duarte

PORTO ALEGRE

2022

CIP - Catalogação na Publicação

Ngale, Arlindo João
Moçambique e o panorama de segurança do Oceano
Índico Ocidental : defesa de costa, segurança marítima
e governação oceânica / Arlindo João Ngale. -- 2022.
220 f.
Orientador: Érico Esteves Duarte.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio
Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas,
Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos
Internacionais, Porto Alegre, BR-RS, 2022.

1. Segurança. 2. Defesa de costa. 3. Segurança
marítima. 4. Governança oceânica. 5. Risco e
vulnerabilidade. I. Duarte, Érico Esteves, orient.
II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

ARLINDO JOÃO NGALE

**MOÇAMBIQUE E O PANORAMA DE SEGURANÇA DO OCEANO
ÍNDICO OCIDENTAL: DEFESA DE COSTA, SEGURANÇA MARÍTIMA E
GOVERNAÇÃO OCEÂNICA**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Estudos Estratégicos Internacionais.

Aprovada em: Porto Alegre, 26 de abril de 2021.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Érico Esteves Duarte – Orientador
UFRGS

Prof. Dr. Marco Cepik
UFRGS

Prof. Dr. Guilherme Ziebell
UFRGS

Prof. Dr. Danilo Marcondes
ESGB

Prof. Dr. Emílio Jovando Zeca
ISRI

Aos meus queridos pais, que apesar da eterna saudade, serão sempre, meus grandes Mestres e
incentivadores.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Érico Esteves Duarte, meus sinceros agradecimentos pela orientação segura e objetiva e pelo apoio prestado desde a elaboração do projeto inicial deste trabalho.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Universidade da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, os meus agradecimentos pelos relevantes ensinamentos transmitidos ao longo do curso.

Aos Professores Doutores Svartman e Emílio Zeca Jovando, os meus agradecimentos pelas orientações transmitidas por ocasião do exame de qualificação.

Agradeço aos colegas do curso de doutoramento, pela oportunidade de conviver com pessoas com formações, trajetórias e histórias de vida tão distintas, mas que por compartilhar muitos sonhos e anseios, acabaram se fazendo tão amigos em tão pouco tempo. Foram muito importantes para mim, amigos e amigas que não precisarão estar perto para se fazerem presentes.

À Direção do Ministério da Defesa Nacional, pelas oportunidades que sempre colocou à minha disposição, para colocar em prática os meus conhecimentos, o meu sincero agradecimento.

À Direção das Forças Armadas da Defesa de Moçambique que sempre acreditou e apostou nas minhas potencialidades, sou muito grato pela confiança e tudo farei para ser cada vez mais digno dela.

À Marinha de Guerra de Moçambique, “o meu berço”, pelo acompanhamento e orientação de todas as fases da minha vida profissional, o meu sincero agradecimento.

À sociedade moçambicana, de onde provém os recursos para pesquisa neste país, agradeço e espero, através da tese e ao longo da vida profissional, retornar os investimentos realizados na minha formação profissional e académica.

À minha esposa, filhos, irmãos, sobrinhos e netos, obrigado por tudo.

RESUMO

A presente tese tem por objectivo, ilustrar como a região do Oceano Índico Ocidental, tornou-se numa arena importante da geopolítica, com interesses estratégicos que envolvem múltiplos atores de maior significado. Uma parte significativa das rotas que facilitam o fluxo de mercadorias através da via marítima estão localizados no Oceano Índico Ocidental. Tais rotas são bastante estratégicas para o comércio intra e extrarregional, tornando-se assim, vitais para a economia global. As riquezas e as rotas marítimas da região, suscitam a emergência de diversas ameaças tradicionais e não tradicionais, cujo combate ou controlo constitui um imperativo aos Estados. Essa ação visa, tanto proteger o ambiente marinho e seus recursos, quanto a liberdade de navegação, bem como assegurar a estabilidade da soberania do mar territorial, impondo, assim, o cumprimento da lei e da ordem no mar. A segurança marítima compreensiva, coletiva e cooperativa constitui a base do que é esperado da região do Oceano Índico Ocidental no presente e no futuro. Esta tese oferece análises de riscos e vulnerabilidades de segurança marítima na Região do Oceano Índico Ocidental e Moçambique em particular. Para o desenvolvimento deste tema, cuja linha de pesquisa é Segurança Internacional, fez-se uma combinação das principais teorias do campo de Relações Internacionais, com destaque na Teoria Neo-realista e as teorias de ameaça, risco e vulnerabilidade, que foram fundamentais para a pesquisa, porque o nível de ameaças “percebidas” pelos países do Oceano Índico Ocidental, foi a condição para a formação de alianças a nível regional na perspectiva de segurança cooperativa, com o objectivo de diminuir o risco de propagação da pirataria e do terrorismo marítimos, assim como de outros ilícitos, reduzindo assim, o nível de vulnerabilidade da maioria dos países da costa leste de África. Esta tese, de política estratégica internacional, emprega uma metodologia de pesquisa qualitativa. A abordagem é fundamentalmente normativa com evidências empíricas apresentadas para apoiar julgamentos. As observações e análises de discurso das perspectivas e prioridades de risco da segurança marítima fornecem resultados descritivos e interpretativos. A pesquisa é fundamentada na realidade contemporânea, com informações e julgamentos experimentais, reunidos a partir de uma variedade de fontes. Uma abordagem correlacional foi empregada na condução de análises comparativas e os resultados foram sintetizados.

Palavras-chave: Moçambique. Oceano Índico. Segurança. Governança oceânica. Segurança marítima.

ABSTRACT

This thesis aims to illustrate how the Western Indian Ocean region has become an important arena of geopolitics, with strategic interests that involve multiple actors of greater significance. A significant part of the routes that facilitate the flow of goods through the sea are located in the Western Indian Ocean. Such routes are very strategic for intra and extra-regional trade, thus becoming vital for the global economy. The region's riches and maritime routes give rise to the emergence of several traditional and non-traditional threats, whose combat or control is an imperative for States. This action aims both to protect the marine environment and its resources, as well as freedom of navigation, as well as to ensure the stability of territorial sea sovereignty, thus imposing compliance with law and order at sea. Comprehensive, collective and cooperative maritime security forms the basis of what is expected of the Western Indian Ocean region now and in the future. This thesis offers analyzes of maritime security risks and vulnerabilities in the Western Indian Ocean Region and Mozambique in particular. For the development of this theme, whose line of research is International Security, a combination of the main theories of the field of International Relations was made, with the theories of threat, risk and vulnerability, which were fundamental for the research, because the level of threats “perceived” by the countries of the Western Indian Ocean, was the condition for the formation of alliances at regional level in the perspective of cooperative security, with the aim of reducing the risk of propagation of maritime piracy and terrorism, as well as other illicit acts, reducing thus, the level of vulnerability of most countries on the east coast of Africa. This thesis, on international strategic policy, employs a qualitative research methodology. The approach is fundamentally normative with empirical evidence presented to support judgments. Observations and discourse analyzes of maritime security risk perspectives and priorities provide descriptive and interpretive results. The research is grounded in contemporary reality, with experimental information and judgments gathered from a variety of sources. A correlational approach was employed in conducting comparative analyzes and the results were synthesized.

Keywords: Mozambique. Indian Ocean. Security. Oceanic governance. Maritime security.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Oceano Índico Ocidental.....	23
Figura 2 - Corredores de desenvolvimento de Moçambique.....	33
Figura 3 - Principais rotas marítimas do Oceano Índico.....	95
Figura 4 - Quadro jurídico internacional para a segurança marítima.....	102
Figura 5 - Dimensões de segurança marítima.....	106
Figura 6 - Localização da área de estudo.....	151

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Concessionárias/pesquisa/exploração de hidrocarbonetos em offshore.....	31
Quadro 2 - Casos conhecidos de tráfico de droga em Moçambique entre 1995 e 2020.....	49
Quadro 3 - Casos conhecidos de extração de órgãos humanos em Moçambique.....	57
Quadro 4 - Riscos de segurança marítima.....	129
Quadro 5 - Estrutura analítica de risco, vulnerabilidade e segurança.....	135
Quadro 6 - Critérios para auxiliar na diferenciação das prioridades de risco.....	140
Quadro 7 - Matriz Indicativa de Avaliação de Risco.....	141
Quadro 8 - Código de cor do perfil de risco.....	142
Quadro 9 - Riscos de segurança marítima para Moçambique - soberania marítima.....	172
Quadro 10 - Riscos de segurança marítima – meio ambiente marinho e recursos oceânicos	174
Quadro 11 - Riscos de segurança marítima - mudanças climáticas.....	175
Quadro 12 - Riscos de segurança marítima - liberdade de navegação.....	176
Quadro 13 - Risco de segurança – coesão social e desenvolvimento econômico.....	178
Quadro 14 - Risco de segurança – segurança (safety) no mar.....	179
Quadro 15 - Riscos de segurança marítima – segurança tradicional.....	180
Quadro 16 - Riscos de segurança marítima – arquitetura de segurança regional.....	181
Quadro 17 - Matriz consolidada de análise de caso de Moçambique.....	181
Quadro 18 - Matriz consolidada de análise do caso de Moçambique.....	191

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADM	Armas de Destruição em Massa
AGNU	Assembleia Geral das Nações Unidas
AID	Áreas de Influência Direta
AII	Áreas de Influência Indireta
AIS	Sistema de Identificação Automatizada
AM	Autoridade Marítima
AMAPIC	Associação Moçambicana dos Armadores de Pesca de Camarão
ANAP	Associação Nacional dos Armadores de Pesca
APSA	Arquitetura da Paz e Segurança Africana
ASACR	Associação Sul-Asiática de Cooperação Regional
ASF	African Standby Force
ASSAPEMO	Associação dos Armadores de Pesca de Moçambique
CdM	Cornelder de Moçambique
CDM	Consciencialização do Domínio Marítimo
CDN	Corredor de Desenvolvimento do Norte
CEEA	Centro de Estudos Estratégicos Africanos
CEEAU-OI	Conferência Econômica da Orla do Oceano Índico
CFM	Caminhos de Ferros de Moçambique
CIP	Centro de Integridade Pública
CLCS	Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CSM	Consciência Situacional Marítima
CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas
CTA	Confederação das Associações Comerciais
DDEU	Departamento de Defesa dos Estados Unidos
DPC	Diretoria dos Portos e Costa
ENH	Empresa Nacional de Hidrocarbonetos
EU	União Europeia
EUA	Estados Unidos da América
FADM	Forças Armadas de Defesa de Moçambique
FAO	Fundo das Nações Unidas para Alimentação
FDS	Forças de Defesa e Segurança
GCPS	Grupo de Contato sobre Pirataria ao largo da costa da Somália
GOC	Global Ocean Commission

IDPPE	Instituto de Desenvolvimento de Pesca de Pequena Escala
IIP	Instituto de Investigação Pesqueira
IMB	International Maritime Bueau
IMO	International Mritime Organization
INIP	Instituto Nacional de Investigação Pesqueira
IONS	Simpósio Naval dos Países de Oceano Índico
IORA	Associação dos Países da Orla do Oceano Índico
IPCC	Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas
ISA	Autoridade Internacional do Leito Marinho
ISDSC	Comitê Interestatal de Defesa e Segurança
ISIS	Estado Islâmico do Iraque e do Levante
ISPDC	Comitê Interestatal de Política e Diplomacia
LCM	Linhas de Comunicação Marítima
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MB	Marinha do Brasil
MIMAIP	Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas
MPDC	Maputo Port Development Company
OAE	Operações Ativas Endeavour
OMI	Organização Marítima Internacional
OMS	Oceanos Mares e Desenvolvimento Sustentável
OMT	Organização Mundial do Comércio
ONU	Organização das Nações Unidas
OPAQ	Organização para a Proibição de Armas Químicas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OPRC	Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação para Poluição por Óleo
OTAN	Organização de Atlântico Norte
PCC	Partido Comunista Chines
PMD	Países Menos Desenvolvidos
RDC	Railway Development Corporation
ROIO	Região do Oceano Indico Ocidental
ROI	Região do Oceano Índico
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
SAFS	Força de Espera da SADC
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA MOÇAMBIQUE E SUAS AMEAÇAS	23
2.1	A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA MOÇAMBIQUE	24
2.1.1	Pesca, aquicultura e indústria pesqueira	26
2.1.2	Recursos energéticos e minerais.....	29
2.1.3	Regiões marítimas e a estrutura portuária de Moçambique.....	31
2.2	AMEAÇAS MARÍTIMAS À COSTA MOÇAMBICANA	38
2.2.1	Pirataria	38
2.2.2	Tráfico de drogas, origem, circuito e impacto regional.....	46
2.2.3	Imigração ilegal: causas, circuito, impacto a nível local e regional	54
2.2.4	Pesca ilegal.....	67
2.3	IMPACTO DE AMEAÇAS MARÍTIMAS MOÇAMBICANAS A NÍVEL LOCAL E REGIONAL	68
3	ARCABOUÇO CONCEITUAL.....	72
3.1	SEGURANÇA MARÍTIMA DURANTE A GUERRA FRIA	72
3.2	PODER NAVAL E SEGURANÇA MARÍTIMA	75
3.3	DEFESA DE COSTA.....	97
3.4	SALVAGUARDA MARÍTIMA (SAFETY).....	101
3.5	POLICIAMENTO E JURISDIÇÃO MARÍTIMA.....	102
3.6	SEGURANÇA MARÍTIMA NO PÓS GUERRA FRIA.....	104
3.7	PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....	108
3.8	ECONOMIA AZUL	110
3.9	POLICIAMENTO CONTRA NOVAS AMEAÇAS	114
3.10	GOVERNANÇA OCEÂNICA	117
4	TOMADA DE DECISÃO EM SEGURANÇA MARÍTIMA: RISCO VERSUS VULNERABILIDADE	122
4.1	RISCO.....	122
4.2	VULNERABILIDADE	130
4.3	SEGURANÇA MARÍTIMA, RISCO E VULNERABILIDADE COMBINADOS..	134

4.4	ESTRUTURA DE MATRIZ DE ANÁLISE DE RISCO DE SEGURANÇA MARÍTIMA PARA COSTA MOÇAMBICANA.....	139
4.4.1	Critério de risco	139
5	CONTEXTO DE ESTUDO DE CASO	150
5.1	CONTEXTO DE RISCO NO ESTUDO DE CASO.....	151
5.2	DESCRIÇÃO E DADOS DA REGIÃO ESTUDADA.....	153
5.3	COLETA DE DADOS	155
5.3.1	Análise de dados	156
5.3.2	Meio ambiente marinho e recursos oceânicos	158
5.3.3	Mudanças climáticas	160
5.3.4	Liberdade de navegação	163
5.3.5	Coesão social e desenvolvimento econômico.....	165
5.3.6	Segurança no mar.....	167
5.3.7	Segurança tradicional.....	168
5.3.8	Arquitetura de segurança regional	168
6	APLICAÇÃO DA MATRIZ DA ANÁLISE DO ESTUDO DE CASO	171
6.1	SOBERANIA MARÍTIMA	171
6.2	MEIO AMBIENTE MARINHO E RECURSOS OCEÂNICOS	173
6.3	MUDANÇAS CLIMÁTICAS	174
6.4	LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO.....	176
6.5	COESÃO SOCIAL E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	177
6.6	SEGURANÇA NO MAR	178
6.7	SEGURANÇA TRADICIONAL	179
6.8	ARQUITETURA DE SEGURANÇA REGIONAL	180
6.9	MATRIZ CONSOLIDADA DE ANÁLISE DO CASO DE MOÇAMBIQUE	182
6.9.1	Soberania marítima	182
6.9.2	Meio ambiente marinho e recursos oceânicos	184
6.9.3	Liberdade de navegação	184
6.9.4	Coesão social e desenvolvimento econômico.....	185
6.9.5	Segurança no mar (safety).....	186
6.9.6	Segurança tradicional.....	187
6.9.7	Arquitetura de segurança regional	188

7	CONCLUSÃO	194
	REFERÊNCIAS.....	203
	APÊNDICE A - GUIÃO DE PERGUNTAS PARA ENTREVISTAS SEMI- ESTRUTURADAS.....	219
	APÊNDICE B - ESTADOS AFRICANOS DA ROI COM LITORAL, QUE RACTIFICARAM ALGUNS TRATADOS MARÍTIMOS.....	220

1 INTRODUÇÃO

Esta tese apresenta resultados de uma pesquisa, na qual foram abordados diversos temas e testados vários conceitos ligados fundamentalmente à cooperação no âmbito da segurança marítima em volta da região do Oceano Índico Ocidental. De igual forma, a pesquisa levanta questões ligadas à importância do mar para a nação moçambique, de onde, em função dessa importância caracterizada pela abundância de uma grande variedade de recursos pesqueiros, gás natural, turismo e tantas outras atividades ligadas ao mar, despertam interesses de natureza diferenciada.

A existência de valiosas riquezas no mar fez com que seguíssemos o caminho de levantar um conjunto de ameaças consideradas e capazes de impactar de forma grave as atividades e vida dos ecossistemas marinhos, bem como a vida dos que vivem e dependem exclusivamente do mar. As ameaças capazes de colocar em risco a segurança marítima no país e na região do Oceano Índico Ocidental não se limitam apenas a pirataria marítima, tráfico e transporte de drogas, pesca ilegal e migração ilegal. Uma das ameaças de proporções graves como o terrorismo perpetrado por insurgentes em Cabo Delgado é uma realidade e na situação guerra, fica evidente que os problemas de segurança em terra, tem implicações negativas no domínio marítimo. Todos os atos ilícitos no mar, bem como o terrorismo que graça para além do país, a região do Oceano Indico Ocidental incluindo o bloco da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), são uma preocupante.

A contextualização do problema de pesquisa é marcada pela reavaliação estratégica do significado geopolítico global da Região do Oceano Indico (ROI) no século XXI, em que as Linhas de Comunicação Marítima (LCM) desta região, tornaram-se as mais importantes do mundo, ao atingir a maior tonelagem global de produtos transportados, que inclui mais de dois terços do petróleo bruto mundial, com metade do comércio em carga contentorizada e a granel (GUPTA, 2010, p. 3). No entanto, a integridade das linhas de comunicação marítima da Região do Oceano Indico (ROI), é uma prioridade estratégica, porque o fluxo irrestrito do comércio marítimo, é uma necessidade económica compartilhada para os Estados Regionais, extra-regionais e outros atores. Mas as extensas Linha de Comunicação Marítima da Região do Oceano Indico, apresentam vulnerabilidades estratégicas significativas para os Estados Regionais.

Desta realidade, manter a navegação fluida pelos estreitos internacionais, sobretudo, os da Região do Oceano Indico Ocidental (ROIO), é de importância

estratégica vital, visto que, tal como foi acima exposto, mais de 80 por cento do comércio transoceânico mundial de petróleo passa por estas linhas, especialmente os estreitos de Bab el Mendeb que fornece acesso através do Canal de Suez ao Mar Mediterrâneo e à Europa; o Estreito de Hormuz, que é porta de entrada para o fornecimento global de petróleo e gás no Golfo Pérsico (Árabe), onde aproximadamente 36% das importações mundiais de petróleo são geradas (RUMLEY, 2013, p. 21); Os Estreitos de Malaca, Sunda e Lombok, que conectam os oceanos Índico e Pacífico, extremamente essenciais para a economia global.

Os aspectos marítimos da energia e segurança económica da ROI apresentam riscos regionais e globais, a necessidade de reforço de mecanismos e entidades de diálogo de segurança regional focada na ROI e na ROOI (Região do Oceano Indico Ocidental), provavelmente, se tornará crítica dados os riscos emergentes de segurança e vulnerabilidades que exigirão consideração, acção colectiva e cooperativa, sobretudo com o advento da exploração do Gás natural da bacia do Rovuma em Moçambique, onde várias noções de segurança são profundamente impactadas pelo que ocorre no mar, sobretudo na ROOI, que incluem segurança económica, cibernética, ambiental, humana, alimentar e energética.

A importância central da ROI para a energia mundial em particular, aumentou muito com o surgimento da China e da Índia como novas potências (KLARE, 2008, p. 63-87); suas crescentes demandas por hidrocarbonetos importados têm importantes dimensões de segurança no mar. A necessidade de integrar a segurança ambiental e climática, juntamente com a segurança energética, como elementos fundamentais da segurança nacional dos Estados da região, está sendo lentamente reconhecida (CHELLANEY, 2010).

Muitos factores de segurança, incluindo transgressões de leis e ordem, incluindo conflitos armados locais decorrentes de instabilidade política e Estados falidos que abundam na ROI, a proliferação de armas de destruição em massa (WMD) e os crescentes impactos de desastres naturais que têm assolado a ROIO e Moçambique em particular, têm importantes dimensões de segurança no geral, incluindo a segurança no mar.

Questões como a sobreexploração dos recursos pesqueiros, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, e outras ameaças ambientais na costa leste africana, até às mais recentes actividades de pirataria, que resultam da profunda transformação das zonas costeiras na sequência da exploração de recursos mineiro-energéticos, reforçam a

consciência de que negligenciar o mar pode levar à perda de grandes oportunidades económicas (FLINT; TAYLOR, 2007).

A Região Austral da África, sobretudo na costa oriental, é vital para os países desta mesma região sem acesso directo ao mar, como são os casos de Lesoto; Malawi; Suazilândia; Zâmbia e Zimbabwe e Botswana, que dependem grandemente do mar para a importação e exportação de mercadorias, para tal, as exportações destes países dependem grandemente dos Estados costeiros como África do Sul, Moçambique, Tanzânia e Quênia.

Ainda no contexto da costa oriental da África, em que está localizado Moçambique, fez-se uma importante pesquisa, pelo Centro de Estudos Estratégicos de África, com importantes constatações, obtidas através da Unidade Anti Pirataria da Comissão do Oceano Indico, reunida nas Seychelles, entre 19 a 23 de Março de 2018, segundo as quais, as ameaças que afectam a costa leste africana, incluindo Moçambique, constituem-se numa representação da criminalidade organizada internacional, com destaque para a pirataria marítima e roubo armado; tráfico de armas e drogas; terrorismo marítimo; tráfico de seres humanos e transporte ilegal de requerentes de asilo por mar; pesca não regulamentada e não declarada; crimes ecológicos como naufrágio deliberado; derramamento de petróleo e lançamento de resíduos tóxicos (CEEA, 2018).

A mesma fonte destaca que o tráfico de contentores é um grande problema, que causa grandes preocupações, porque todos os dias, mais de 7 milhões de contentores de todos os tamanhos são transportados pelo mundo. Desta acção, o envolvimento dos serviços portuários e aduaneiros na verificação do conteúdo destes contentores não é suficientemente eficaz, experiência recente (CEEA, 2018), mostra que em muitos casos os contentores são usados para todo tipo de transporte clandestino, desde terroristas até mercadorias proibidas.

Com epicentro na região do Corno de África, estes ilícitos propagam-se para países costeiros como o Quênia, Tanzânia, Madagáscar, Seychelles bem como para Moçambique, esta propagação é facilitada pelas dificuldades que estes países têm, no controlo dos espaços marítimos sob sua jurisdição, o que resulta na fácil mobilidade de pessoas e bens por mar e terra, incluindo criminosos que migram em direcção ao sul da ROOI, com todas as consequências negativas em matérias de segurança daí resultantes, que influenciam negativamente o ambiente de segurança no espaço terra. Por outro lado, o mar, as plataformas continentais e as áreas litorais, são vertentes estratégicas de relevo para os países desta região, e envolvem questões de segurança onde a geração de conflitos

se situa nos campos político-militar, jurídico, ambiental, social, económico e cultural, que por sua vez, abarcam não só problemas de âmbito nacional, como exigem estratégias e soluções de interesse regional e internacional (UN SC, 2012).

Diante de um panorama de segurança do Oceano Indico Ocidental como o acima exposto, coloca-se a seguinte pergunta de partida para esta pesquisa: até que ponto, as abordagens de ameaças baseadas em riscos de segurança e vulnerabilidades podem oferecer opções realistas visando melhorar a segurança no Oceano Indico Ocidental, e para Moçambique?

Perguntas suplementares de pesquisa:

- a) quais são os riscos, e vulnerabilidades cruciais de segurança da região do Oceano Indico Ocidental, incluindo Moçambique?;
- b) que opções de regime de segurança os Estados costeiros podem considerar separadamente ou em conjunto a nível regional?;
- c) que mecanismo de cooperação para a segurança existem na ROOI, e quão eficazes são eles?;
- d) perante a opção por abordagens críticas de riscos para persuadir actores-chave a melhorar colectivamente a segurança no geral e a segurança marítima regional, que lição Moçambique pode tirar das abordagens de governança de segurança colectiva e cooperativa da região do Oceano Indico Ocidental?

1.1 OBJECTIVO GERAL

Analisar criticamente os riscos e vulnerabilidades de segurança na região marítima do Oceano Indico Ocidental e Moçambique em particular, onde as opções regionais como a defesa de costa, segurança marítima e governação oceânica são exploradas.

1.2 OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

- a) Descrever os mecanismos de cooperação para segurança na SADC e sua eficácia, no âmbito de defesa de costa, segurança marítima e governação oceânica;
- b) abordar criticamente os riscos para melhorar a governação colectiva e cooperativa do Oceano Indico Ocidental e,

- c) avaliar os riscos e vulnerabilidades cruciais de segurança marítima do Oceano Indico Ocidental, com particular enfoque para Moçambique.

1.3 HIPÓTESES

H1: A análise crítica, baseada em riscos e vulnerabilidades de segurança, pode encorajar o reforço de acções colectivas visando melhorar o panorama de segurança no Oceano Indico ocidental.

H2: Uma avaliação crucial de riscos e vulnerabilidades ajuda a melhorar a segurança no oceano Indico Ocidental

H3: A opção por abordagens críticas de riscos vindos do mar ao nível da região ajuda na melhoria de segurança do espaço marítimo de Moçambique.

1.4 JUSTIFICATIVA

Omand (2012, p. 7) observou que “a moderna estratégia de segurança nacional baseia-se em ameaças e riscos, e a segurança repousa na gestão sensata do risco e não nas tentativas de eliminar completamente os riscos”. Nesta tese, essas abordagens são exploradas nas perspectivas de desenvolvimento de políticas colectivas que visam melhorar a segurança marítima da ROI, onde o nexo entre segurança e risco é um campo de análise em evolução (PETERSEN, 2011).

A utilidade da avaliação de risco como uma ferramenta analítica política e social para ajudar a informar os imperativos e opções da política de segurança regional e nacional, como uma solução crítica (ou pelo menos esclarecedora) para a segurança marítima da ROI, é uma parte essencial desta análise, que compreende as incertezas (ou seja, os riscos), colocadas aos interesses estratégicos e à realização dos objetivos dos atores regionais e extraregionais por meio de múltiplas medidas de segurança e preocupações combinadas com avaliações de vulnerabilidades, estas acções, destinam-se a informar as escolhas políticas destinadas a tratar riscos e reduzir vulnerabilidades.

É improvável que abordagens baseadas em risco sejam suficientes para informar sobre considerações de política pública, onde Julgamentos qualitativos são necessários. No caso do terrorismo internacional, por exemplo, as incertezas causadas pela perspectiva de actos ideondos perpetrados por atores irracionais não são passíveis de avaliações claras de probabilidade e consequência; perspectivas que consideram

vulnerabilidades também são necessárias. Da mesma forma, incertezas sobre os resultados da mudança climática exigem consideração de vulnerabilidades, que podem ser definidas como “o estado de susceptibilidade a danos por exposição a estresses associados a mudanças ambientais e sociais, e a falta de capacidade de adaptação” (ADGER, 2006, p.68).

Alguns analistas procuram combinar risco, ameaça e vulnerabilidade (YOUNG 2010, p. 11; ELAHI, YU; ZANNONE, 2011), estes autores destacam, que ironicamente, é a exposição compartilhada e comum dos Estados às incertezas (ou riscos) impostas por atores não tradicionais e das acções perpetradas fora do sistema normativo internacional, como o terrorismo e a mudança climática, que podem persuadir os principais atores internacionais a afirmar que acções colectivas e cooperativas são necessárias.

De relevância aqui são os conceitos de Beck (2009b, p.292) de “incerteza manufacturada”, como os riscos criados ou induzidos, em uma sociedade de risco mundial, onde o aumento da incerteza funciona contra abordagens racionais; onde ocorre o desmembramento de riscos incontroláveis e somos confrontados com riscos que não tomam limites de estado-nação, em que as correcções, são praticamente impossíveis em nível nacional (BECK, 2002, p.42).

Beck (2009b, p. 291) observou ainda, que a incerteza incalculável também pode ser uma fonte de criatividade, razão para permitir o inesperado e experimentar o novo. Seus conceitos de sociedade de risco mundial oferecem oportunidades para pensar sobre mudança e avanço positivo. Essa noção está de acordo com as abordagens da indústria contemporânea, que vêem o risco como o efeito da incerteza sobre os objetivos.

Mudar a noção do que constitui segurança ampliada para abranger questões como segurança humana, ambiental, económica, alimentar e energética, e estabelecer uma combinação com percepções de risco e vulnerabilidade (BRAUCH, 2011), abre caminho para maneiras novas, ou pelo menos largamente não testadas na abordagem do pensamento de segurança marítima da ROI. Esta pesquisa, explora a noção de que as percepções compartilhadas de riscos incalculáveis e incontroláveis, como as que surgem das mudanças climáticas, do terrorismo em cabo Delgado, e da pirataria nas águas da Região do Oceano Indico Ocidental, podem fornecer o catalisador para gerar respostas colectivas e cooperativas de mitigação de riscos e redução de vulnerabilidades.

1.5 METODOLOGIA DE PESQUISA

Devido a natureza do tema em análise, em que fenômenos complexos de segurança internacional combinado com o contexto de segurança do Oceano Índico Ocidental em evolução, esta tese de política estratégica internacional emprega uma metodologia de pesquisa qualitativa (CRESWELL, 2009, p. 6-18).

De acordo com Mack (2005), a pesquisa qualitativa considera a existência de um vínculo indissociável entre o mundo real e o sujeito, e a subjectividade do sujeito, que não pode ser traduzida em números, absolutos ou percentuais, onde a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados não requer o uso de técnicas estatísticas. Uma grande contribuição sobre o método qualitativo é emprestado por Tewksbury (2009), ao destacar que a relevância dos métodos qualitativos, reside no facto destes concentrarem-se nos significados, traços e características definidoras de eventos, interações, configurações e experiências. Nessa linha, o uso de abordagem qualitativa tornou-se necessário para a condução bem direcionada da pesquisa, pelo facto de possibilitar a compreensão do ambiente do Oceano Índico em constante evolução.

A propósito de avaliação de risco de segurança, Elahi e Young; Zannone (2011) resumiram que a avaliação do risco de segurança é um desafio, uma vez que fatores de risco como probabilidade e danos de ataques nem sempre são mensuráveis numericamente, porque os analistas precisam avaliar os riscos na ausência de medidas numéricas ou lidar com uma mistura de dados quantitativos e qualitativos e assim identificar e analisar vulnerabilidades comuns à probabilidade e ao dano de riscos avaliados qualitativamente. Questões conceituais sobre os riscos que podem ser “mensurados” ou calculados são importantes, mas o risco é incalculável e envolve uma profunda incerteza impermeável à avaliação, tanto quantitativa, quanto qualitativa ou nem mesmo a combinação dos dois fatores.

A vulnerabilidade abrange uma variedade de conceitos e elementos, incluindo sensibilidade ou susceptibilidade a danos e falta de capacidade para lidar e de se adaptar.

Uma definição composta de vulnerabilidade foi oferecida por Adger (2006, p. 268-274) como “o estado de susceptibilidade ao dano causado pela exposição aos estresses associados à mudança ambiental e social e à ausência de capacidade de adaptação”. Ele ressaltou que a vulnerabilidade é um fenômeno dinâmico, muitas vezes em um estado de fluxo contínuo, com processos biofísicos e sociais, variando localmente e, portanto, não é “facilmente quantificável”, e muitas das vezes, o julgamento tem sido o caminho.

1.6 PROCEDIMENTOS E TÉCNICAS DE RECOLHA DE DADOS

Fez-se o levantamento bibliográfico, entrevistas semiestruturadas a entidades previamente identificadas em um modelo de amostragem estratificada, que consistiu na seleção de diferentes entidades públicas e privadas, assim como de pessoas singulares que lidam com questões de segurança no país e na Região Ocidental do Oceano Índico.

A revisão bibliográfica teve como objetivo avaliar o nível de debate teórico sobre os múltiplos assuntos ligados à segurança marítima, durante a guerra fria, pós-guerra fria, problemática ambiental e outros. A revisão da literatura permitiu também a construção do quadro teórico que sustenta as análises feitas ao longo do desenvolvimento desta tese.

A técnica de entrevistas semi-estruturadas ajudou a recolher informações dos diferentes atores, e perceber a sua estratégia para melhorar abordagem sobre os risco e vulnerabilidades da segurança marítima no país e na região, assim como aferir o nível de seu posicionamento sobre os assuntos de defesa da costa, segurança marítima e governação oceânica.

As entrevistas foram conduzidas durante encontros formais e informais, onde cada entrevistado ajudou a conseguir respostas preliminares relacionadas diretamente com os objetivos Estratégicos de Segurança Marítima.

O grupo alvo dos entrevistados é composto por 20 pessoas das quais 8 em Maputo e 12 na Província de Cabo Delgado, que foram sujeitas a questões direcionadas aos desafios que ameaçam a boa ordem no mar e os diversos crimes marítimos, assim como seu impacto em terra. Para seleção deste grupo, usou-se uma amostragem não probabilística (por conveniência) devido à disponibilidade e acessibilidade dos inquiridos. A amostragem por conveniência é uma técnica de amostragem não probabilística, pois fica ao critério do entrevistador, sem o mínimo de controlo. Uma evolução desta técnica ocorre quando o entrevistador seleciona algumas pessoas que considera representativas de uma população e esta técnica leva o nome de amostragem por julgamento (BENITEZ, 2005, p.22).

As razões do uso da amostragem por conveniência estão associadas à disponibilidade e acessibilidade dos elementos, por causa das dificuldades e custos elevados para a realização de um processo de amostragem aleatória; em muitas situações, a amostragem por conveniência torna-se particularmente atrativa (REIS, 1997, p.65).A técnica de entrevistas semiestruturadas foi aplicada a indivíduos e personalidades abalizadas na matéria de riscos e vulnerabilidades combinados de segurança marítima no Oceano Indico Ocidentaal e Maçabique em particular, assim como dos desafios para o alcance e manutenção dos 11

objectivos estratégicos desenhados, cujo suporte, alcance e sua manutenção é de todo almejado por quase todos países do Oceano Índico. Esta abordagem destinou-se a colheita de informações junto dos entrevistados (GIL, 2008, p. 146). O processo de entrevistas foi baseado em um questionário com questões abertas, as quais permitiram colher melhor a sensibilidade dos entrevistados.

Os resultados de entrevistas foram submetidos na matriz de análise previamente concebida e construída, que permitiu aferir os Riscos de Segurança Marítima em cada um dos 11 objectivos estratégicos, assim como o nível de impacto com relação à Soberania Marítima; ao Meio ambiente Marinho e Recursos Oceanicos; às Mudanças Climáticas; à Liberdade de Navegação; à Coesão Social e Desenvolvimento Económico; à Segurança (Safety) no Mar; à Segurança Tradicional e à Arquitetura de Segurança Regional.

O arcabouço conceitual trouxe à tona vários elementos que ajudaram a melhorar a compreensão dos diversos desafios que precisam de ser enfrentados pelo país e pela região da SADC, a fim de tornar a arena marítima desta região um local seguro para o exercício de qualquer tipo de atividade lícita para o bem de todos. Para este debate, foram selecionados temas que ajudaram na operacionalização das diversas fases da tese, tais como a segurança marítima, a defesa de costa, a preservação ambiental, a economia azul, o policiamento contra novas ameaças e a governação oceânica. Esses temas trouxeram abordagens cujo valor e importância se revelaram como fundamentais para a pesquisa, visto que serviram de pilares para as suas fases subsequentes.

A particularidade que torna esta tese inovadora e distinta é a sua primazia na abordagem da natureza de riscos e de vulnerabilidades num contexto de Oceano Índico Ocidental em constante evolução. Na sequência da afirmação e consolidação deste posicionamento, fez-se um debate analítico, interligando a essência de segurança marítima com os riscos e vulnerabilidades combinados. Esta análise abriu caminho para traçar as variáveis da matriz de análise, as quais formaram a base para estabelecer os critérios de risco na Região do Oceano Índico Ocidental.

A abordagem do contexto de risco em volta de estudo de caso e da Região do Oceano Índico Ocidental foi crucial para a elaboração dos instrumentos usados na coleta de dados que tornaram possível a descrição e posterior análise desses mesmos dados. Essa coleta e análise subsequente teve como objetivo, tornar possível o alcance dos objetivos estratégicos de segurança marítima para Moçambique assim como para Oceano Índico Ocidental.

Na aplicação de matriz de análise de estudo de caso, foram produzidos quadros com dados cuja análise realizada sobre os riscos de segurança marítima existentes foi minuciosa e

sempre teve como propósito o alcance dos objetivos estratégicos da região. Os objetivos estão agrupados em 16 pilares, onde foram identificados os riscos de segurança marítima para cada um deles, com destaque para a soberania marítima, o meio ambiente marinho e os recursos oceânicos, liberdade de navegação, energia, coesão social e desenvolvimento econômico, segurança no mar, segurança tradicional, arquitetura para a segurança regional e as mudanças climáticas.

O preenchimento da matriz tornou possível o debate com profundidade sobre um determinado grupo de ameaças à segurança marítima, cuja descrição foi realizada ao longo da introdução e que inclui o terrorismo em Cabo Delgado e o seu impacto sobre o domínio marítimo, foi fundamental contar com a análise de riscos de segurança. Essa análise está respaldada nos oito pilares que constituem a base para o alcance dos objetivos estratégicos, cuja finalidade, é tornar os 2.780km da costa marítima e as 200 milhas náuticas da costa moçambicana, em zonas pacíficas e acolhedoras para todos aqueles que tem no mar, seu espaço de produção e de reprodução.

2 A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA MOÇAMBIQUE E SUAS AMEAÇAS

Torna-se imperioso e incontornável que, em qualquer abordagem sobre Moçambique e a sua costa marítima, se estabeleça antes o contexto da inserção do país em relação ao Oceano Índico Ocidental, assim como o estabelecimento da relação que este país desenvolve com as outras nações que partilham, de acordo com as delimitações oceânicas, os diferentes pedaços do Oceano Índico Ocidental, como ilustrado no Mapa contendo estados insulares como Madagascar, Reunião e Mayotte, assim como Ilhas Maurício, Comores e Seychelles.

Figura 1 - Oceano Índico Ocidental



Fonte: Bhoyroo Vishwakalyan (2018).

O Oceano Índico Ocidental compreende os seguintes países (Estados litorais): Camarões, Djibouti, Índia, Irã, Quênia, Madagascar, Maldivas, Ilhas Maurícias, Moçambique, Omã, Paquistão, Ilhas Seychelles, Somália, África do Sul, Sri Lanca, Tanzânia, Emirados Árabes Unidos, Iêmen.

Três territórios em uma categoria totalmente diferente, controlados por Estados Extra Regionais: Reunião e Mayote (pela França) e território Britânico do Oceano Índico, incluindo o Arquipélago de Chagos e Diego Garcia (Reino Unido).

Numerosos territórios insulares como, como as Ilhas de Juan de Nova, Bassa da Índia e Isle de l'Europa no canal de Moçambique (França), que constituem valiosas Zonas Econômicas Exclusivas e pontos estratégicos avançados (SCHOFIELD, 2007, p.3).

Pela importância que adquiriu no último século, o Oceano Índico Ocidental tornou-se numa região de rivalidade geoestratégica que está emergindo como um dos principais teatros estratégicos do século XXI, tornando-se num palco para a busca de interesses militares estratégicos e de segurança a nível mundial (BREWSTER, 2014, p. 8; SHAMBAUGH, 2009, p. 138). Existe nesta região, uma crescente preocupação com relação a questões associadas à ameaças não tradicionais, à segurança, especialmente a segurança energética, que torna o Oceano Índico fundamental, num cenário de comércio global em crescimento, onde as vertentes alimentação e segurança são a equação fundamental (CHATURVEDI; OKUNEV, 2012, p. 1; HARTLEI, 2012, p. 5)¹.

No entanto, a rota mais importante do mundo para o transporte de carga via marítima a nível internacional ou mesmo intercontinental é a do Oceano Índico, sobretudo o Oceano Índico Ocidental que continua vulnerável à pirataria e ao potencial altamente imprevisível de atos de terrorismo marítimo (CHATURVEDI; OKUNEV, 2012, p. 27). Ao abordar um tema sobre segurança num país como Moçambique, torna-se um imperativo de natureza geográfica estabelecer a relação de causa-efeito com o quadro situacional de segurança marítima da região. Somente assim é possível fazer uma abordagem com profundidade sobre a segurança no espaço terrestre e costa marítima de Moçambique.

2.1 A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA MOÇAMBIQUE

A importância do mar para Moçambique tem a ver com as inúmeras facilidades que o espaço marítimo oferece para a prossecução de muitos objetivos econômicos, sociais, culturais, e tantos outros que tem como principal âncora os cinco grandes portos nacionais

¹ Oceano Índico Ocidental, é composto por 18 países costeiros e 3 territórios insulares controlados por Estados Extra Regionais. A Região pode ser limitada aos países da Orla, ou pode incluir países sem litoral. Assim, são 38 estados costeiros que compõem toda a Região do Oceano Índico, de um total 54 estados do continente (FERNANDO, 2011, p.23).

(Maputo, Beira, Quelimane, Nacala e Pemba), os hidrocarbonetos, o turismo e a atividade pesqueira.

Situado na costa sudoeste de África, numa posição estratégica de relevo, que funciona como uma porta de entrada e de saída privilegiada para sete países do *interland*, nomeadamente a África do Sul, o Zimbabue, o Malawi, a Zâmbia, o Botsuana, a Suazilândia e a República Democrática do Congo. Moçambique possui uma extensão litorânea de 2.780 km e de 200 milhas da Zona Económica Exclusiva (ZEE), perfazendo uma superfície de massa de água oceânica de 586 000 km², o que confere a este Estado possuir um dos maiores volumes de águas oceânicas do continente africano. Nessa sua grandiosa superfície marítima, a ZEE de Moçambique colide em alguns casos com a ZEE de outros Estados ribeirinhos na costa Norte, nomeadamente com a República do Madagascar e a União das Comores.

As atividades económicas ligadas ao mar, assumem um lugar de relevo no contexto político, económico e social. Este fato justifica a necessidade de se adaptar um quadro legal, que redefina os direitos de jurisdição sobre a faixa do mar ao longo da costa moçambicana que disponha sobre as bases normativas para a regulamentação da administração e das atividades marítimas no País².

Para além dos seus portos, o país é detentor de recursos de maior valor comercial a nível mundial, desde a variadíssima quantidade e qualidade dos seus mariscos, passando por hidrocarbonetos como gás natural e petróleo além do turismo e outros. É também detentor do Canal de Moçambique, uma das rotas importantes no escoamento de mercadorias diversas para todos os cantos geográficos a nível mundial.

As principais atividades económicas associadas à maritimidade, assim como as condições e vantagens competitivas que a costa moçambicana oferece, não se limitam só aos portos e corredores ferroviários e rodoviários. O espaço marítimo moçambicano comporta um conjunto de atividades económicas diversificadas e de muito valor, como a atividade pesqueira do nível industrial e artesanal que congrega uma variada gama de espécies de mariscos, o transporte via marítima de mercadoria diversa, a exploração de hidrocarbonetos como gás natural, que ocorre na Bacia do Rovuma em Cabo Delgado, assim como nas províncias de Nampula, Zambézia, Beira e Inhambane. As principais atividades económicas ligadas ao mar serão desenvolvida nos próximos sub-capítulos.

² Preambulo da Lei 4/96, de 4 de Janeiro.

2.1.1 Pesca, aquicultura e indústria pesqueira

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

Segundo constata Hogueane (2018), no estudo que faz sobre a costa moçambicana, a maioria dos recursos pesqueiros em Moçambique estão localizados nas duas maiores plataformas: o Banco de Sofala e a Baía de Delagoa. As baías e o banco de San Lázaro têm como principal recurso o camarão de superfície; no Banco de Sofala e na Baía de Maputo, no centro sul e norte, o camarão de águas profundas. Na zona sul e norte do Banco de San Lázaro, há os peixes demersais. A pesca artesanal distribui-se por quase toda a extensão da linha da costa, sendo o peixe, o camarão e os moluscos, os principais recursos explorados por esta atividade.

O potencial estimado de produtos pesqueiros em Moçambique, em consonância com o Instituto de Investigação Pesqueira (IIP), é cerca de 310.000 toneladas ano; contudo, segundo o mesmo instituto, estudos estão sendo feitos para aprofundar o conhecimento das reais quotas existentes nos mares, nos rios e nos lagos, assim como na porção do lago Niassa que pertence ao país.

O Banco de Sofala, o mais importante na captura do camarão, tem constatado uma certa diminuição de capturas e, conseqüentemente, de rendimentos. As razões para essa observada diminuição na abundância do camarão ainda não são bem conhecidas, mas apontam-se para fatores ambientais, o impacto da pesca artesanal e o aumento do esforço de pesca que pressiona significativamente a capacidade de reposição das espécies pesqueiras.

A atividade pesqueira em Moçambique é realizada ao longo de toda a costa, nos lagos artificiais, nos rios, no lago Niassa e, mais recentemente, em porções artificiais designadas por aquicultura. As principais características desta atividade podem dividir-se em pesca industrial e semi-industrial, pesca de pequena escala e a aquicultura (IDPPE, 2008). A pesca industrial é praticada essencialmente por empresas e armadores de pesca que operam em embarcações, cujas dimensões são maiores de 20 metros de comprimento, possuindo autonomia de processamento e congelação do pescado a bordo.

Os principais operadores industriais são empresas estrangeiras, cuja pesca é dirigida para a exportação. Enquanto isso, a pesca semi-industrial é feita por empresas e armadores que operam embarcações com o comprimento entre os 10 e 20 metros, também com

autonomia de conservação do pescado dentro do barco. Neste ramo pontificam armadores nacionais congregados na Associação dos Armadores de Pesca de Moçambique (ASSAPEMO) e na Associação Nacional dos Armadores de Pesca (ANAP), (RIBEIRO, 2010, p.2). Por sua vez, a pesca de pequena escala é constituída por pescadores artesanais e pequenos armadores utilizando embarcações com mais ou menos 10 metros de comprimento, tendo uma limitação na conservação do pescado por não possuírem câmaras apropriadas.

Este segmento se reúne em inúmeras associações de nível local ou provincial, espalhadas ao longo da costa. Segundo o Instituto de Desenvolvimento de Pesca de Pequena Escala (IDPPE, 2009), pesca de pequena escala representa em termos de número e volume de produção a maior componente produtiva do setor pesqueiro.

A pesca de pequena escala é igualmente a mais relevante em termos de criação de emprego no setor pesqueiro e na garantia do consumo de peixe *percapita* estimado em 6,9 kg. O censo pesqueiro, realizado entre 2006 e 2017 por este organismo público, indicava um total de cerca 334 mil profissionais associados à pesca de pequena escala, afiliados a cerca de 1.217 centros pesqueiros existentes ao longo da costa de Moçambique (MOÇAMBIQUE, 2019, p.56).

As principais espécies de pescado que se captura em Moçambique – quer em volume do produto, como em valor comercial – compreendem o camarão de águas pouco profundas, a peixe gamba, o peixe à linha, o peixe kapenta e o atum (MOÇAMBIQUE, 2019, p.57).

Segundo o Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MOÇAMBIQUE, 2019, p.46), a pescaria do camarão de águas pouco profundas é uma das principais e de maior valor econômico, contribuindo com cerca de USD 76 milhões em valor das exportações anuais. Esta pescaria é operada na modalidade artesanal, na semi-industrial e na industrial, sendo que esse último setor representa cerca de 90% da produção nacional.

O principal polo de pesca situa-se ao longo do Banco de Sofala, na costa centro e norte de Moçambique. Esta pesca também é realizada em menor escala na Baía de Maputo e na foz dos rios Limpopo, no Sul, e no Rovuma, na fronteira com a Tanzânia, norte do país. As espécies mais capturadas, são o camarão branco, *Penaeus indicus*, e o camarão castanho, *Metapenaeus monóceros*, que juntos representam entre 80 e 90% da pesca industrial. O restante das espécies, que inclui o camarão tigre gigante, *Penaeus monodon*, o camarão flor, *Penaeus japonicus* e o camarão rosa *Penaeus latisulcatus*, tem sua contribuição variando entre 10% e 20% (MOÇAMBIQUE, 2019 p.56).

Os anais da pesca referem-se ao fato da pescaria da gamba ter tido início em 1968, seguido pela pesca de camarão, a segunda mais importante, em termos econômicos. Pela sua

delicadeza e custos operacionais neles envolvidos, esta pesca é feita exclusivamente por arrastões industriais. A produção máxima de 3.000 toneladas ano, alcançada em finais dos anos 80; nos últimos anos, decresceu e tem-se segurado fixa em torno das 1.500 toneladas/ano. Outro tipo de pesca que se afigura marcante é a captura de peixe à linha e com covos, atualmente mais concentrada na costa centro e norte, ao longo do Banco de Sofala (MOÇAMBIQUE, 2019, p.23).

A pesca industrial assume um papel de relevância no conjunto das outras formas de pescaria promovida em Moçambique. Os dados lançados entre os anos de 2010 – 2017 sobre a pesca industrial podem, sem muitas dúvidas, ser tomados como representativos do que se passa neste setor até ao momento atual. As capturas da pesca industrial (e a semi-industrial incluída) têm reduzido um total acima de 30 mil toneladas em 2014, para cerca de 18.400 toneladas em 2017. A redução de capturas verificou-se acentuadamente, no que se refere ao camarão de água doce que caiu de 8.520 para 5.395 toneladas entre 2010 e 2017 (MOÇAMBIQUE, 2019, p.25).

A pescaria de peixe tem-se mantido estável, quer em termos de produção, que foi 660 toneladas em 2015, 764 toneladas em 2016 e 649 toneladas em 2017, bem como em valor, que foi de USD 1.650.000 em 2015, USD 1.910.000 em 2016 e USD 1.623.000 em 2017. Uma das causas avançadas para este comportamento tem a ver com a mobilidade da frota pesqueira da costa sul para o Banco de Sofala, o que poderá ter contribuído para manter os rendimentos desta pescaria maioritariamente operada à linha (MOÇAMBIQUE, 2019, p.47).

O setor da pesca artesanal é aquele que comporta menos investimentos, sendo realizada tradicionalmente por pequenos pescadores ou associação. As capturas neste setor são compostas por variadas espécies de peixe marinho, desde os de maior valor econômico até os de mera subsistência. As estatísticas oficiais dos vários organismos que se debruçam nos assuntos nacionais de pesca indicam ter havido um aumento substancial entre as capturas a partir de 2010 com 45.511 toneladas e em 2015 com 74.870 toneladas, que deriva, segundo as mesmas fontes, particularmente de uma melhoria das condições de conservação e maior valorização comercial do peixe, melhoria no fornecimento de equipamentos de pesca e modernização de métodos de pesca (MOÇAMBIQUE, 2019, p.39)

A pesca do camarão é igualmente substancial e representa cerca de 28% da pesca total deste recurso combinado com a industrial. Mesmo assim, pelas dificuldades estruturais vividas pelas instituições públicas responsáveis pelos vários níveis de gestão do setor pesqueiro, é de acreditar que ainda fique de fora muito pescado capturado na pesca de pequena escala. Devido às próprias características deste setor, a pesca de outros recursos é

ainda pequena, mas também muito diversa, incluindo bivalves, crustáceos, cefalópodes e grandes peixes (tubarão).

As exportações registaram um crescimento de USD 80 milhões em 2014 para USD 57 milhões em 2016, sendo o camarão, a gamba e a Kapenta, as principais pescarias transacionáveis, uma vez que representaram mais de 90% do volume das exportações (MOÇAMBIQUE, 2019, p.34).

O camarão é, sem dúvida alguma, o principal produto, que contribui com cerca de 70% do valor das exportações do país. Pelo seu valor na cadeia comercial internacional, justifica-se que quase a totalidade da produção industrial de camarão se destine à exportação para os mercados africano europeu e asiáticos, sendo o principal mercado de exportação a União Europeia, que compreende cerca de 95% das exportações, com o mercado espanhol a liderar com 60%, seguido por Portugal com 32% (MOÇAMBIQUE, 2019, p.47).

2.1.2 Recursos energéticos e minerais

A plataforma marítima é uma excelente e abundante fonte de recursos energéticos e minerais, os quais são extraídos para suprir as crescentes necessidades das sociedades industrializadas e não só fazer frente ao esgotamento das tradicionais reservas terrestres. Por recursos tradicionais, entende-se o petróleo, o gás, as correntes oceânicas, os ventos e aos vários minérios que se encontram nos fundos dos mares, alguns dos quais descobertas recentes (HOFFMANN, 2012, p.27).

Os EUA tornaram-se os maiores consumidores de petróleo no mundo, sendo que, com o decorrer dos anos e das necessidades em combustíveis, começaram a prospectar campos petrolíferos no Médio Oriente (Irã, Iraque, Kuwait, Qatar) e em outras partes do mundo. Nas décadas de 1950 e 1960, verificou-se um aumento astronômico do consumo mundial de petróleo, não só pela frota de veículos, aviões e navios, mas também pela nascente indústria petroquímica. Na década de 1960, os países produtores de petróleo formaram a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), uma organização com a finalidade de controlar a produção e o preço do petróleo, demonstrando justamente a importância do capital do petróleo nas relações de produção e de política internacional (HOFFMANN, 2012, p.98).

Devido ao conflito Árabe-Israelense, em 1973, ocorreu a primeira crise do petróleo, a qual provocou a elevação dos preços desse produto em mais de 200%. Em 1979, ocorreu a Guerra do Yom Kippur, provocando o segundo choque ligado ao petróleo. As crises cíclicas, que se tem verificado frequentemente na produção e comercialização de produtos petrolíferos,

tornaram cada vez mais importante esta indústria, aumentando o poder dos seus detentores, normalmente grupos econômicos transnacionais, na esfera da política internacional contemporânea. Esta situação levou muitos países a reconhecerem a importância do pertencimento ao clube de produtores de petróleo. Foi dessa forma que começou a corrida de prospecção de petróleo e de gás natural para, não só suprirem as suas necessidades, mas também para exportar e equilibrar as suas balanças de pagamento. E um dos fenômenos que apareceu nesta indústria foi a procura e o aumento exponencial da produção do petróleo e gás natural em offshor (HOFFMANN, 2012, p. 125).

É também importante registrar que o intenso desenvolvimento tecnológico associado ao segmento offshor resultou em pesquisas, inovações tecnológicas e operacionais que têm permitido uma constante redução de custos na exploração e produção. Salienta-se, ainda, que foi a partir da exploração offshor que se intensificaram as relações entre as petroleiras e as instituições de pesquisa, resultando, assim, no aumento dessas atividades e em um grande avanço tecnológico, desde a década de 1960 até ao momento presente. Com base nessas competências tecnológicas desenvolvidas, a exploração offshor vem contribuindo crescentemente para a renovação das reservas de petróleo. Nesse contexto, a despeito de diversas previsões de redução na oferta das últimas três décadas, as reservas de petróleo teriam ficado mais abundantes ao longo desse período.

De acordo com British Petroleum (2010), a taxa de reservas provadas por produção mundial cresceu de 31 anos em 1973 para 42 anos em 2008. Desde então, novos horizontes de descoberta e exploração vêm emergindo continuamente. O Mar do Norte de Moçambique é um exemplo de referência na exploração e na produção offshor. Como resultado desta grande procura de petróleo e gás natural em offshor, os espaços marítimos de Moçambique têm sido palco de grandes prospecções nas duas últimas décadas, com um grande potencial para o início da exploração do gás liquefeito, entre 2023 e 2024. A história da pesquisa de hidrocarbonetos em Moçambique tem mais de um século. Segundo a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH), os primeiros pesquisadores entraram no empreendimento em 1900, descobrindo manifestações de hidrocarbonetos na parte continental da bacia de Moçambique. Nos meados do século XX, várias companhias internacionais desenvolveram uma intensa atividade de pesquisa nas bacias sedimentadas, com maior incidência nas áreas continentais, relativamente nas áreas marinhas. Destas pesquisas, resultaram as descobertas de campos em Pande (1961), Búzi (1962) e Temane (1967). A prospecção de hidrocarbonetos em offshor em Moçambique é muito recente e tem o seu início com a criação da ENH; esta foi desafiada pelo Estado moçambicano para proceder com a aplicação da política do Estado em matéria dos

hidrocarbonetos. Depois da sua criação, a ENH contratou empresas internacionais como a western Geophysical, a Global, a BP e outras para seguirem com o estudo e avaliação sísmica.

Estudos apresentados pelo Centro de Integridade Pública (CIP) demonstram que, entre os anos de 2001 e 2011, intensificou-se a atividade de pesquisa nas bacias moçambicanas e, mais concretamente, na bacia do Rovuma no Norte de Moçambique, onde foram descobertos enormes jazigos de hidrocarbonetos. Para além da multinacional Sasol, que explora os jazigos de gás em Pande e Temane, as seguintes concessionárias, no âmbito de contratos de pesquisa e produção de petróleo, são ativas em pesquisas com perspectivas prioritárias para gás natural:

Quadro 1 - Concessionárias/pesquisa/exploração de hidrocarbonetos em offshore

Companhia	País de Origem	Área de Pesquisa
ANADARKO	E.U.A	Bacia do Rovuma, Área 1
ARTUMAS	CANADÁ	Bacia do Rovuma, “onshore”
ENI	ITÁLIA	Bacia do Rovuma, Área 4
STATOIL HYDRO OIL	NORUEGA	Bacia do Rovuma, Áreas 2 e 5
PETRONAS	MALÁSIA	Zambézia offshore e Bacia do Rovuma. Áreas 3 e 6
BANG	E.U.A.	Zambézia e Sofala
DNO	NORUEGA	Zambézia e Sofala

Fonte: Centro de Integridade Pública (2015).

Algumas destas companhias, designadas por operadoras, estão associadas a outras via consórcio. É o caso da Petronas que, na área da offshore Zambézia, se encontra associada à Petrobras (brasileira), à Petro, à Sa (da África do Sul) e à ENH.

Nesta empreitada, a ENH está associada via consórcio com outras empresas na quase totalidade dos contratos de pesquisa e produção de petróleo, com uma percentagem entre 10 a 15%, de acordo o CIP.

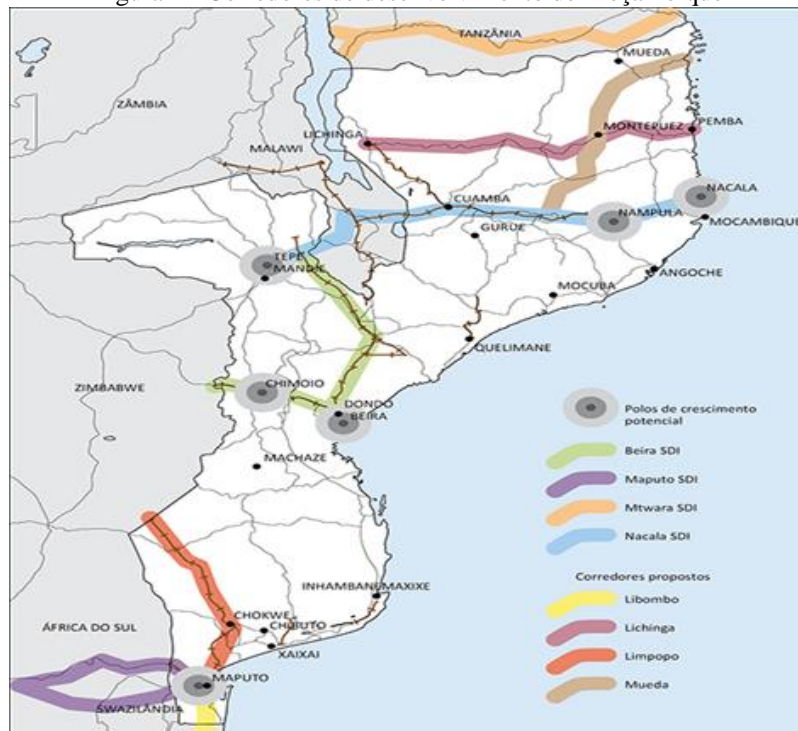
2.1.3 Regiões marítimas e a estrutura portuária de Moçambique

A costa moçambicana é a porta de entrada para quase todos os países, da região austral de África, desprovidos de saída para o mar. No quadro da SADC, os corredores de desenvolvimento foram criados a partir da década de 1990, para servir os países sem limites com o mar. Desta forma, foram criados corredores portuários de ligação com o hinterland onde se destacam (MOÇAMBIQUE, 2012, p.95):

- a) o Corredor de Nacala fica situado no Norte do país, compreende os sistemas portuário, ferroviário (Nacala-Malawi) e rodoviário. Este corredor tem a relevância de contribuir para o desenvolvimento econômico dos países da região, como também auxiliar Moçambique, uma vez que atravessa duas das mais ricas províncias do país, nomeadamente Nampula e Zambézia;
- b) o Corredor da Beira, situado no centro do país, é constituído por um sistema portuário, um sistema ferroviário (linha de Machipanda e linha de Sena) e o sistema de oleoduto (Beira-Zimbabue). A função deste corredor, no âmbito da SADC, é de funcionar como uma via de acesso natural mais econômica e rápida para os países do hinterland, designadamente Zimbabue, Zâmbia, Malawi, República Democrática do Congo, no seu relacionamento com a economia mundial.
- c) o Corredor de Maputo/Limpopo, fica situado no sul do país, tem um sistema portuário e um sistema ferroviário (Maputo-Zimbabue e Maputo-África do sul). Este corredor atende às necessidades da África do Sul e do Zimbabue e fazem da costa moçambicana a porta de entrada para quase todos os países da região austral de África desprovidos de saída para o mar (MOÇAMBIQUE, 2012, p.95).

Os portos e os corredores de desenvolvimento permitem um acesso excepcional aos países do hinterland, que utilizam os portos moçambicanos conforme ilustra a figura 2.

Figura 2 - Corredores de desenvolvimento de Moçambique



Fonte: Banco Mundial (2017)

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

Segundo a Estratégia de Moçambique, para o processo de integração regional na SADC, desde os meados da década de 90 do século XX, os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) têm introduzido a participação do setor privado na gestão de terminais portuárias em regime de 43 concessões.

O Porto de Maputo encontra-se posicionado na costa leste do sul de África e, pela sua localização geoestratégica, é o mais competitivo comparado com os portos vizinhos na África Austral. Localiza-se próximo das áreas económicas mais influentes da África Austral (África do Sul, Zimbábue e Suazilândia) e está particularmente próximo das províncias Sul Africanas de Gauteng, Mpumalanga e Limpop. Estas províncias são caracterizadas por possuírem indústrias de minérios, transformação, fundição, geração de eletricidade, turismo, agricultura, etc.

A economia sul-africana é a mais forte e diversificada de toda a África. Até o presente momento, a procura nos mercados e os elevados preços dos minérios e minerais são os grandes condutores para este crescimento da economia. A Suazilândia utiliza o Porto de Maputo para a exportação de açúcar a granel, citrinos, produtos florestais e na importação de cereais. O Porto serve também para importação e exportação de mercadorias de e para o Zimbábue e para a zona Sul de Moçambique (MOÇAMBIQUE, 2012, p.97).

Pela existência do enorme constrangimento gerado pelas guerras e as más condições de infraestruturas e acessos, o Governo de Moçambique deu início a negociações, em 1998, para a concessão da gestão privatizada, como forma de impulsionar o comércio e voltar a entrar nos mercados internacionais. Até abril de 2003, foi gerido pelos Caminhos de Ferro de Moçambique, data em que foi acordada uma concessão por 15 anos a Maputo Port Development Company (MPDC), e, posteriormente, em 2010, foi feita uma extensão por mais 15 anos, terminando assim o período de concessão em 2033 com possibilidade de prorrogação por mais 10 anos. Assim, foi concedida à MPDC a gestão, a restauração e a operacionalidade do porto. Os acionistas da MPDC são formados pela CFM (49%), por um consórcio de parceiros internacionais e moçambicanos que detêm 51% do capital, pela Portus Indico (que se compõe pela DP World (48,5%), pela Grindrod (48,5%) e pela Mozambique Gestores SARL (3%)), (MOÇAMBIQUE, 2012, p.97).

O Porto de Maputo é composto por duas importantes áreas: o porto comercial de Maputo e o complexo industrial da Matola. A profundidade do canal de acesso ao cais é de 9,5 metros abaixo do zero hidrográfico, e está em curso o projeto do seu aprofundamento para 11 metros abaixo do zero hidrográfico. Conforme explicado acima, porto de Maputo está sob gestão da empresa MPDC desde abril de 2003 (CFM, 2018). Possui um terminal de carga geral com 400 metros e com capacidade para receber navios de 40.000 toneladas de arqueação bruta. Tem também um terminal de melação sob gestão da Companhia Exportadora de Melação com uma capacidade anual de 60.000 litros. No mesmo terminal e sob gestão do Maputo liquid Storage Company Ltd (MLSC), existem tanques de manuseamento de produtos de óleos vegetais com uma capacidade de 10.000 metros cúbicos. Funciona nesse mesmo porto, um terminal de viaturas gerida pela Gridroad Terninals com uma capacidade de manuseamento para cerca de 250.000 veículos por ano. Funciona ainda, um terminal de carvão que manuseia este produto por meio de um tapete rolante com capacidade de 2.500.000 de toneladas (MOÇAMBIQUE, 2012, p.98).

Para o manuseamento de grânulos, existe um outro terminal graneleiro com uma capacidade anual de 400.000 toneladas de silos, sendo que para o alumínio, o porto dispõe de

um terminal com a capacidade de 600.000 toneladas de alumínio bruto e 250.000 toneladas de lingote deste metal para a exportação. Para servir o porto do Maputo, existe o sistema ferroviário Sul, constituído por três linhas férreas: a Linha de Ressano Garcia que liga o Porto de Maputo à República da África do Sul e que tem uma extensão de 88 km, a Linha de Goba que liga o mesmo porto ao Reino da Suazilândia e tem uma extensão de 74 km, e a Linha de Limpopo com 534 km, a maior linha férrea do sistema ferroviário do Sul, que faz a principal ligação entre o Porto de Maputo à República do Zimbabue (MOÇAMBIQUE, 2012, p.98).

O Porto da Beira encontra-se ao norte do Canal de Moçambique, no Oceano Índico, onde desagua o Rio Pungué, na cidade da Beira, fundada nos fins do século XIX. A área foi explorada por Paiva de Andrade que identificou o local como um possível porto. Os Portugueses agiram rapidamente para ganhar uma vantagem sobre os Ingleses para assegurar direitos de terra na região e, depois de um levantamento hidrográfico do Rio Pungué e da barra, estabeleceu-se, em 1887, um posto militar português (MOÇAMBIQUE, 2012, p.99).

Com este posto, a Cidade da Beira se desenvolveu, e com ela o porto. Por volta de 1889, foram colocadas bóias no canal marcando a entrada no estuário do Pungué, e, em 1895, era iniciada a construção do primeiro cais. Um cais de madeira foi também construído para servir à linha férrea, que estava a ser construída como porta de entrada para região da Rodésia e Niassalândia (atual Zimbabue, Zâmbia e Malawi) em 1898. Na década de 1920 deu-se início à construção de um cais de águas profundas e com uma ancoragem melhorada, sob o controle da Companhia do Porto da Beira, que administrava o porto desde 1889, e tendo continuado até 1949, quando o controle administrativo passou para a Empresa Moçambicana dos Portos e Caminhos de Ferro (CFM). Em 1998, criou-se um consórcio entre a Cornelder Holding, baseada em Roterdão e os CFM para a gestão do Porto da Beira (terminais de contentores e carga geral) pela Cornelder de Moçambique (CdM). Possuindo 67% da parceria CdM, a Cornelder obteve uma concessão inicial de 25 anos, depois foi prorrogada por mais 15 anos, para operar os principais terminais de cargas gerais e de contentores do porto, que processam cerca de 80% do comércio de mercadorias da Beira (MOÇAMBIQUE, 2012, p.99).

O porto ostenta um terminal de contêineres de múltiplos propósitos, gerido pela Cornelder Moçambique Sarl desde 1998. Esse terminal tem capacidade para manusear 100.000 contêineres por ano. Há também um terminal de carga geral, com uma área de armazenagem que compreende 5 armazéns cobertos. O terminal tem capacidade para manusear 2.3 milhões de toneladas por ano, sendo que, para dar vazão à produção carbonífera, o porto tem um terminal de carvão com uma capacidade projetada de 1.2 milhões

de toneladas por ano, esperando-se, depois da sua reabilitação e ampliação, poder acomodar volumes de carga superiores a 5 milhões de toneladas.

A partir da Beira abastece-se o *interland* em produtos e derivados do petróleo. Para isso, existe um moderno terminal de Petróleos, que tem capacidade para carregar e descarregar petroleiros de 500 a 50.000 DWT e de 500 a 2.500 DWT, respectivamente. Este terminal tem capacidade para manusear 2.5 milhões de toneladas por ano, e em situação normal o *pipeline* (Oleoduto) bomba cerca de um milhão de toneladas de produtos derivados de petróleo para o Zimbábue (MOÇAMBIQUE, 2012, p.99).

Na situação de porto pesqueiro do banco de Sofala, existe, na beira, um terminal frigorífico que possui uma lotação de armazenamento de 150.000m³ de pescado e uma capacidade de manuseamento de 1.1 milhões de toneladas anuais. O porto compreende 12 cais e a sua profundidade ao longo dos mesmos varia entre 8 a 10 metros, sendo que é um dos mais modernos de África atualmente.

O Porto de Nacala localiza-se no extremo sul da Baía de Bengo, uma baía grande e abrigada que possui 60m de profundidade e 800m de largura na entrada. Com uma profundidade de 14m, o porto de Nacala oferece as melhores condições naturais de toda a costa oriental de África, porque não depende de marés e nem necessita de dragagens, o que permite a entrada e saída de navios sem quaisquer restrições de calado, 24 horas por dia.

O Porto de Nacala serve não só as províncias do interior do país, como também ao Malawi a Oeste, um país do interior sem acesso ao mar, através de uma rede ferroviária de cerca de 900 km, e ainda a Zâmbia. O porto abriu para tráfego em outubro de 1951 e possui um terminal de carga geral, um terminal de contêineres, um terminal de líquidos a granel e ainda uma área de armazenamento de 21.000 metros quadrados (MOÇAMBIQUE, 2012, p.98).

Desde 1997, o Consórcio liderado pelo Railway Development Corporation (RDC) vinha trabalhando para a criação do primeiro sistema integrado de transporte ferro-portuário regional para Malawi, Moçambique e Zâmbia. Em 1999, o Consórcio negociou o memorando de entendimento com os CFM para a concessão do Porto de Nacala e a linha férrea composta por 795 km de Nacala a Lichinga e 77 km de Cuamba a Entrelagos, fronteira com o Malawi, firmando o contrato em Outubro de 2000 (1ª fase). No dia 10 de Janeiro de 2005, a segunda fase da concessão foi concluída e o CDN começou com a gestão do Corredor de Nacala por um período de 15 anos e renovável por mais 15. Nesta parceria, 51% pertencia a Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) e os restantes 49% à empresa estatal Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM). Em 2008, o RDC e a Insitec SGPS fecham a negociação e esta

última passa a ser o acionista maioritário do CDN, que por sua vez, passa para a Vale (empresa mineradora brasileira) em 2010 (MOÇAMBIQUE, 2012, p.99).

Em 15 de março de 2013, a gestão do porto de Nacala passou a ser feita pela empresa Portos do Norte SA, que é constituída por capitais moçambicanos, resultantes da união de seis empresas nacionais, em que a estatal Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique é a acionista majoritária, ficando a cargo da empresa CDN a atuação no setor ferroviário e na prestação de serviços de assistência. O terminal de contêineres, com 372 metros de comprimento, tem capacidade de manuseamento de 75 000 TEU's anuais, possibilidade de estacionamento de 4.982 contêineres e 21 pontos de energia para contêineres frigoríficos.

Os dois terminais acima descritos, assim como o sistema ferroviário, estão concessionados ao Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), desde Janeiro de 2005. Existe, no porto de Nacala, o terminal para granéis líquidos, gerido pelos CFM, ligado a depósitos de combustíveis através de um oleoduto com 3,5 km e ligado a depósitos para óleos vegetais com uma capacidade total de 2 400 toneladas.

O Porto de Pemba, localizado a oeste da Baía de Pemba, possui excelentes condições naturais de abrigo, onde se encontram inseridas as enseadas do Ibo e de Jimba. Constituído por uma plataforma em “T” assimétrico, com um ramo de acesso e outro de acostagem. O cais tem uma área de 3.103 metros quadrados. Esse porto tem uma capacidade de armazenamento de 20.000 metros quadrados e atualmente está sob um regime de concessão à empresa de capitais públicos Sociedade Portos de Cabo Delgado (MOÇAMBIQUE, 2012, p.100).

Esta é uma parceria entre as empresas públicas Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH), com 50% cada, tendo a concessão do terminal portuário e logístico de Pemba, com a validade por um período de 30 anos e aprovada em dezembro de 2013. Prevê-se a construção de um novo porto da cidade de Pemba, junto ao já existente, que disporá de um cais de acostagem de 300 metros capaz de receber navios com um calado máximo de 12 metros e instalações diversas num terreno com uma área de 36 hectares. Este porto será um dos pontos de entrada para os equipamentos destinados à prospecção e exploração do gás natural liquefeito na bacia do Rovuma e para exportação dos produtos acabados (MOÇAMBIQUE, 2012, p.100).

O Porto de Quelimane está sob gestão da empresa Cornelder, uma parceria entre os CFM e a Cornelder de Moçambique e encontra-se junto à cidade, na margem esquerda do rio dos Bons Sinais, a aproximadamente a 12 milhas da Foz. O acesso a este porto é feito a partir da Barra por um canal perfeitamente balizado e permite a navegação a qualquer hora do dia ou da noite. Possui um cais de 250 metros de comprimento, e nele encontram-se ancoradouros

de 125 metros cada. Oferece uma área de 3.800 metros quadrados para armazenamento de carga geral e uma área aberta para contentores, com capacidade de 800 TEU (Twenty foot Equivalent Unit- Unidade equivalente a 20 pés) e 18 pontos para ligar os contentores refrigerados. Moçambique possui cinco portos com algum volume significativo, nomeadamente Maputo, Beira, Nacala, Pemba e Quelimane, mas apenas os três primeiros, são realmente os principais portos do país.

2.2 AMEAÇAS MARÍTIMAS À COSTA MOÇAMBICANA

As ameaças marítimas na costa moçambicana não podem ser analisadas isoladamente do conjunto de ameaças que assolam a costa oriental de África. Desta análise, podemos aferir que o Centro de Estudos Estratégicos de África (CEEA) constatou, através da unidade anti-pirataria da Comissão do Oceano Índico, reunida nas Seychelles em Março de 2018, que as ameaças que afetam a costa leste africana, onde Moçambique faz parte, constituem-se numa representação da criminalidade organizada internacional com muitos crimes, em que experiência recente demonstra, que em muitos casos os contêineres são usados para todo o tipo de transporte clandestino, de terroristas até mercadorias proibidas (CEEA, 2018).

2.2.1 Pirataria

Apesar de ser um fenómeno que não ocorre com frequência no Canal de Moçambique, a pirataria marítima não deixa de constituir grande preocupação das autoridades, tendo em conta a profunda incerteza do risco, assim como do impacto derivado da sofisticação do modus operandi usado pelos piratas.

A pirataria marítima é um crime antigo que acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem. A era de ouro e da pirataria ocorreu durante as Grandes Navegações, período em que circulavam pelos oceanos as vastas riquezas coloniais cobiçadas pelos países que não tinham colónias. O declínio dessa fase começou com o processo de descolonização e com o aumento da sofisticação das embarcações, cada vez mais rápidas e bem equipadas. Após 2005, o grande foco da pirataria marítima passou a ser o Golfo de Áden e a Costa da Somália, uma rota estratégica para o comércio.

A pirataria nos oceanos e mares é bastante antiga. Ela emerge com o “comércio por via marítima”, um fenómeno que já preocupava as autoridades no século XVI pela intensificação das ações, de tal forma, que nos séculos XVII e XVIII, atingiu o Atlântico, o

Mediterrâneo, o Índico entre outros, nos quais a circulação para o transporte de mercadorias diversas era indispensável (RODRIGUES, 2012, p.13). Nos meados do século XVI, concretamente em 1536, o fenômeno pirataria marítima atingiu níveis bastante críticos. Nesse momento em questão, a justiça inglesa passou a aplicar “penas de morte aos piratas” que fossem encontrados.

Em 1584, a França, que também se via ameaçada com o fenômeno, decidiu adotar a mesma medida aplicada pela Inglaterra; no entanto, nessa altura havia um conceito segundo o qual “o alto-mar não pertencia a jurisdição exclusiva de nenhum Estado”. Desse modo, as perseguições decorriam contra os piratas que “atacavam suas embarcações”, e não importava a onde, depois, seguiam-se os julgamentos dos piratas e aplicação da pena capital (WELMUTH; CORREIA, 2015, p.141).

O fenômeno “pirataria” caracteriza-se pelo sequestro de embarcações por indivíduos fortemente armados, cuja libertação fica dependente de pagamento de enormes quantias de dinheiro. A maior parte dos países banhados pelo Oceano Índico, o terceiro maior do mundo, têm na pirataria somali a sua maior ameaça. Para além da costa da Somália, os piratas realizam os seus ataques em outras zonas, como é o caso da parte oeste do Oceano Índico, que nos últimos anos, tornou-se zona de alto risco devido ao aumento do número de navios de grande porte que circulam naquela região. Cerca de 50% dos atos de pirataria marítima que ocorrem em todo mundo são da autoria dos piratas somalis (WELMUTH; CORREIA, 2015, p.141).

Há autores que defendem haver grande probabilidade de o próximo ataque de grandes proporções ocorrer nas rotas marítimas, já que o ataque do 11 de Setembro em Nova Iorque, foi “por via de comunicação aérea” e os outros, em Londres e em Madrid, foram “por via de comunicação terrestre” (RODRIGUES, 2012, p.11). A atual pirataria, também designada por “pirataria moderna” devido à sofisticação dos meios usados, ameaça a segurança de muitas linhas de comunicação marítima no mundo, principalmente as mais importantes. Consoante a isso, restringe a livre circulação do comércio marítimo. Consequentemente, se tem registrado cada vez mais o aumento de preços das mercadorias em geral e das seguradoras em particular, além do agravamento das tensões locais, colocando em risco o modelo de vida das sociedades. Como dito anteriormente, no Oceano Índico, circulam 50% dos navios porta contentores de todo o mundo (GROVE *et al.*, 2011, p. 36).

O tráfico de pessoas, de droga e de armas, assim como da pirataria marítima, tem-se mostrado com evidências muito fortes devido ao seu impacto nos aspectos de segurança e, consequentemente, na insegurança no mar (RODRIGUES, 2012, p.8). Atualmente, a pirataria

marítima ocorre com mais incidência, por um lado, no sudeste Asiático, nas Caraíbas e no Corno de África. Nesses locais, aproveitam-se dos espaços que separam as ilhas, protagonizando ataques de surpresa com recurso de lanchas muito rápidas. O Estreito de Malaca, que regista maior movimento de navios no mundo (50.000/ano) também é local privilegiado para as incursões dos piratas (WELMUTH; CORREIA, 2015, p. 293).

Um estudo da International Maritime Bureau (IMB) chama atenção aos Estados sobre a problemática da atual “pirataria moderna”, que tende a transformar-se num fenómeno global, havendo indicação segundo a qual, “entre 1998 e 2007, as águas da Indonésia, do Estreito de Malaca e do Estreito de Singapura foram os lugares mais perigosos do mundo. Em 2008, esse estatuto passou para o Corno de África, principalmente a parte noroeste de África (Somália, Djibuti e Eritreia)” (WELMUTH; CORREIA, 2015, p. 294) .

Para se ter noção da dimensão das consequências que o fenómeno da pirataria marítima causa, só na primeira década do século XXI, em todo o mundo, cerca de 3.200 pessoas foram feitas reféns, resultando na morte de 159. No mesmo período, ocorreram outros atos também levados a cabo pelos piratas do mar em todos os oceanos e mares (SIMANGO, 2013, p.7; RODRIGUES, 2015, p.290).

Assim, destaca-se os seguintes casos de pirataria:

- a) outubro de 2002, ataque ao petroleiro francês Lindburg e ancorado a cinco milhas ao largo do Porto Al Dhabah, no Iêmen. Como consequência, 4 mortos (um tripulante e três terroristas), 4 feridos, danos graves no navio e 50.000 toneladas de combustível poluindo a região;
- b) fevereiro de 2004, explosão do ferry Super Ferry 14, nas Filipinas. Como consequência, mais de 100 mortos;
- c) abril de 2009, ataque ao cargueiro Maersk Alabama pelos piratas somalis com 20 marinheiros a bordo, transportando 17 mil toneladas de carga com variados destinos. De seguida, sequestro do capitão da embarcação com exigência de alto valor pelo resgate. Em confronto com a Marinha Americana, três sequestradores foram mortos;
- d) setembro de 2009, um casal britânico foi sequestrado por piratas somalis entre Seychelles e Tanzânia e conduzidos a um cargueiro com bandeira de Singapura. O iate particular em que seguia o casal fora encontrado a deriva no alto mar pela Marinha Real Britânica. Um ano depois, as vítimas foram entregues pelos piratas às forças do autoproclamado governo da região autónoma Himan e Heeb;

- e) em 2010, sequestro do barco de pesca VEGA 5 da PESCAMAR, junto ao Arquipélago de Bazaruto (sul de Moçambique) com 24 ocupantes. Foram resgatados apenas 13 sobreviventes (12 moçambicanos e 1 espanhol) no Mar Árábico pela Marinha indiana. Depois de um confronto, o barco já tinha percorrido cerca de 1.400 milhas náuticas sob comando dos sequestradores;
- f) em 2010, sequestro do navio porta-contêineres MV PANAMÁ ao serviço de uma companhia sediada nos Estados Unidos da América, junto à fronteira marítima entre Tanzânia e Moçambique. O navio tinha como destino o porto moçambicano da Beira;
- g) janeiro de 2011, ataque ao navio químico MT Bunga Laurel no Golfo de Áden, a 300 milhas náuticas a sudeste do Porto Mascate (Omã), num espaço de tempo de duas horas depois de ter-se separado da escolta marinha e navegava rumo a Singapura. O ataque foi levado a cabo por 18 piratas somalis munidos de armas de guerra que atiravam sem rumo. Ativado o alerta de segurança por um dos 23 tripulantes filipinos, a Polícia Real da Malásia interveio, o que resultou na captura dos piratas. Como consequência do ataque, três tripulantes ficaram feridos.

Até há poucos anos, o Canal de Moçambique e os países próximos eram os menos propensos a atos de pirataria marítima, visto que a África Ocidental e o Corno de África eram locais preferidos pelos piratas. Atualmente o cenário inverteu-se, haja vista que grande parte das potências mundiais cooperam na segurança marítima com os países da África Ocidental, sobretudo do Corno da África, sendo que com o aperto do cerco nessas regiões, a zona do leste africano, incluindo o Canal de Moçambique, passaram a ser alternativa dos piratas somalis por serem zonas pouco protegidas (WELMUTH; CORREIA, 2015, p.225)

Os ataques e sequestros dos navios VEGA 5 e porta-contentores MV PANAMA, em 2010, no Canal de Moçambique, e os atos idênticos ao longo da costa da vizinha República do Madagáscar têm servido de alerta às autoridades dos países africanos da região Austral de Africa e banhados pelo Oceano Índico. Os países do hinterland também têm interesse no Oceano Índico e no Canal de Moçambique, motivo pelo qual a ameaça não afeta somente os países do litoral como Moçambique.

Desta feita, os piratas conseguem atingir os seus objetivos usando diversificadas formas de actuação (WELMUTH; CORREIA, 2015, p.123):

- a) perseguição de navios usando lanchas pequenas e muito velozes;
- b) sequestro de navios (de pesca, de passageiros e de carga diversa);
- c) uso da tripulação como reféns;

- d) apropriação de produtos, equipamentos e bens monetários e outros navios;
- e) chantagem e cobrança de valores;
- f) ataques muito bem programados e organizados, com recurso a lança-gradas e modernas armas automáticas.

Desde a sua criação em 1997, a IORA tem sido frequentemente criticada pelos ministros das Relações Exteriores participantes, particularmente indianos, por sua falta de progresso com projetos concretos (Ahamed, 2008). Com base nas diferentes críticas, a nova liderança da IORA, passou a ser de potências médias significativas, com a presidência da Índia 2011-13, Austrália 2013-15, Indonésia 2015-17, seguido pela África do Sul e os Emirados Árabes Unidos, que sem dúvida, colocaram a IORA em uma posição mais forte para se tornar uma entidade cooperativa regional eficaz (ISHAK, 2014, p. 1; SAKHUJA, 2014a). Naidù (2012, p. 29-32) sugeriu que a abordagem de “regionalismo aberto” da IORA, juntamente com a tendência global mais ampla em direção ao regionalismo, apoia um julgamento de que há razões para ser-se otimista porque as condições são muito mais propícias agora do que nunca.

Notavelmente, a IORA não foi especificamente destinada a ser um fórum de diálogo de segurança regional porque o multilateralismo ainda não emergiu como um “sistema de segurança dominante” na ROI, embora a utilidade de desenvolver acordos de segurança cooperativa esteja sendo cada vez mais reconhecida (PAUL, 2011, p. 43). Há apelos para arranjos de segurança regionais e sub-regionais aprimorados do Oceano Índico como “mecanismos potencialmente significativos” para ajudar a minimizar os riscos de “conflito intra-estatal e intra-regional”. Isso se aplica particularmente à necessidade de um “regime de segurança marítima cooperativa” e regional, impulsionado por necessidades de segurança energética onde mais riscos ecológicos geram requisitos para um “paradigma de segurança holístico” baseado no oceano (RUMLEY, 2013, p.98 -101).

Em grande parte devido à ausência de outros fóruns de diálogo, com os riscos de segurança regionais a tornar-se cada vez mais aparentes, e apesar da palavra “segurança” não aparecer na Carta da IORA, este órgão está cada vez mais buscando abordar uma agenda de segurança, com foco especificamente na segurança marítima. O comunicado do Conselho de Ministros da IORA, de novembro de 2013, reiterou as “seis áreas prioritárias acordadas como sejam, segurança e proteção marítima; facilitação do comércio e do investimento; gestão da pesca; preparação para desastres; cooperação acadêmica, científica e tecnológica; e turismo e intercâmbio cultural”, e todos têm dimensões diretas ou indiretas de segurança marítima. A IORA pode contribuir para o desenvolvimento pacífico, produtivo e sustentável da ROI,

focando nestas áreas-chave, a IORA (Bishop, Khurshid; Natalegawa, 2013) observou que a ameaça comum de pirataria representa um desafio considerável e anunciou, o desejo de ampliar e aprofundar através dos esforços da IORA, o reforço da segurança e proteção marítima, particularmente à luz das ameaças ao comércio e à liberdade do alto mar, em conformidade com a Convenção sobre o Direito do Mar (CNUDM), bem como a segurança dos marítimos.

A IORA abraçou gradualmente uma agenda marítima ampla, em Outubro de 2014, pela primeira vez, a ideia de fortalecer a Economia Azul, uma atividade econômica relacionada ao mar, como fonte comum de crescimento, inovação e criação de emprego. A expansão do comércio e do investimento na região, incluindo atividades de pesca, exploração de minerais, desenvolvimento de energia renovável e turismo costeiro, estimulará o crescimento que melhorará nossa segurança alimentar e energética (IORA, 2014b). O conceito de uma Economia Azul, pode ser visto como uma tentativa dos Estados membros da IORA de evitar questões de “segurança” potencialmente controversas, embora assuntos não tradicionais relacionados à segurança marítima também tenham destaque. É de reconhecida relevância que o Oceano Índico desempenha um papel importante na segurança e prosperidade da região, como um canal crucial para o comércio global, com metade do tráfego mundial de contentores e um terço da carga a granel atravessando sua superfície. O compromisso da IORA de trabalhar com IONS, e outras organizações relevantes, para enfrentar os desafios marítimos e de segurança compartilhados, que ameaçam as linhas de comunicação marítima e o transporte no Oceano Índico, principalmente a pirataria e terrorismo, que foi declarado e afirmado o apoio à CNUDM, particularmente no que diz respeito ao combate à pirataria e ao assalto à mão armada no mar; busca e salvamento marítimo e a necessidade de fortalecer a cooperação regional na gestão de risco de desastres em cooperação com o Diálogo sobre Resposta à Desastres e outras plataformas regionais e globais, que também foram enfatizadas (IORA, 2014b).

A pirataria marítima, à semelhança de tantos outros crimes marítimos, nunca se previne ou se combate de forma isolada. Daí que a Associação dos Países da Orla do Oceano Índico e da região da SADC procuram conjugar as suas capacidades para fazer frente a este fenómeno que ameaça a circulação de navios nos oceanos e mares. Ao nível da SADC foram traçados como “objectivos estratégicos marítimos” que se centram na protecção e na preservação dos recursos marítimos (CADERNOS NAVAIS, 2008, p. 17-22), na manutenção da integridade territorial dos países litorais no mar, e na totalidade das suas zonas económicas exclusivas.

- a) A garantia de segurança de todas as atividades marítimas legalmente conduzidas, como o trânsito e movimento livre das marinhas mercantes, o comércio marítimo, a exploração dos recursos naturais, o turismo e a pesca desportiva;
- b) a fiscalização dos recursos vivos e contra a exploração excessiva dos mesmos, prevenindo atividades ilícitas da pesca ilegal e aplicação das normas internacionais para a proteção dos mesmos;
- c) a fiscalização da exploração dos recursos naturais e contra a exploração excessiva dos mesmos, combate a atividades ilícitas e crimes como poluição do mar, contrabando de mercadorias incluindo armas, droga e poluentes tóxicos, imigração ilegal, pirataria e tomada de reféns, terrorismo entre outros;
- d) apoio às missões de manutenção da paz e diplomáticas, tais como negociações no alto mar, calamidades e evacuação, operações de socorro e salvamento marítimo, assistência à navegação, proteção do meio ambiente e missões de pesquisa científica.

A costa moçambicana é considerada uma das maiores do continente africano, além de ser considerada uma “linha vital do comércio internacional e ponto de convergência privilegiado das rotas marítimas, principalmente de petroleiros, quando estes não utilizam o Canal do Suez” (CADERNOS NAVAIS, 2008, p.61).

Quanto à rota pelo Canal de Moçambique, esta absorve cerca de 75% do transporte marítimo de mercadoria diversa para os países vizinhos com litoral, mas também para os do hinterland que absorvem cerca de 15% do transporte de mercadoria para diversas partes do mundo (CADERNOS NAVAIS, 2008, p.69).

E justamente devido a intensificação das ações dos piratas nas zonas com segurança deficitária como é o caso no canal de Moçambique, que os ministros dos Negócios Estrangeiros e da Defesa e Segurança da região da SADC criaram um órgão de Política de Defesa e Segurança, denominado Órgão da SADC (SADC, 1996)³. Esse órgão tem como objetivo principal criar e fortalecer mecanismos de cooperação, coordenação e partilha de informações nos assuntos sobre o mar, de modo que os Estados possam apoiar-se de forma bilateral ou multilateral. É com base nessa recomendação que Moçambique tem cooperação naval com África do Sul e Tanzânia, e que conjuntamente conduzem as operações marítimas combinadas nas águas territoriais de cada um dos três países, culminando com alguns sinais relativos de segurança nas águas territoriais de cada um dos três estados

³ O Órgão da SADC foi criado na Cimeira de Gaborone em 28 de Junho de 1996, para a necessidade de cooperação, coordenação e troca de informações nos assuntos sobre o mar e a costa da região da SADC.

À nível nacional, há uma vontade de criação de uma Autoridade Marítima, esperando-se que o poder político considere este órgão estrategicamente importante para o bem da segurança marítima do país, considerando as vulnerabilidades existentes. Enquanto a criação deste órgão não for consolidada, são apresentadas a seguir as atribuições da Marinha de Guerra de Moçambique que lidará com todos os assuntos relacionados com a segurança do espaço marítimo no país:

- a) segurança e controle da navegação;
- b) preservação e proteção dos recursos naturais (marinhos);
- c) preservação e proteção do património cultural subaquático;
- d) preservação e proteção do meio marinho e combate à poluição;
- e) fiscalização das atividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos;
- f) salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo;
- g) proteção civil, com incidência no mar e na faixa costeira;
- h) prevenção e combate ao narcotráfico, tráfico de pessoas, tráfico de armas, imigração ilegal, pirataria marítima, entre outros;
- i) prevenção e combate ao terrorismo;
- j) segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas, lacustres e fluviais.

A ideia da criação da Autoridade Marítima é mais para permitir a conjugação de sinergias com outros organismos que lidam com assuntos de segurança do espaço marítimo, nomeadamente as FDS que no conjunto com outros organismos do Estado têm como função superintender, supervisionar e controlar as actividades relacionadas com o mar. Assim, os organismos que lidam com assuntos do mar e que têm interesse nele são:

- a) o Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas;
- b) o Instituto do Mar e Fronteiras;
- c) o Instituto Nacional da Marinha;
- d) o Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação;
- e) a Administração Nacional das Pescas;
- f) a Direção Nacional de Gestão Ambiental;
- g) a Marinha de Guerra de Moçambique;
- h) a Força Aérea;
- i) a Polícia Costeira, Lacustre e Fluvial;
- j) a Polícia de Fronteira;

- k) as Alfândegas de Moçambique;
- l) o Serviço Nacional de Migração;
- m) o Serviço de Informações e Segurança do Estado.

Assim, a Marinha de Guerra e a Força Aérea, bem como a Polícia Costeira, Lacustre e Pluvial, tendo em atenção as suas atribuições, são as que mais possuem capacidade material e operacionalmente para prevenir e reprimir qualquer atividade criminosa no Canal de Moçambique.

O Canal de Moçambique tem assumido a posição estratégica, política e econômica na região da SADC. Como mencionado anteriormente na presente tese, os países do hinterland têm, nos portos moçambicanos, os meios para importar e exportar suas mercadorias. E, devido ao fato de 90% do comércio mundial ser suportado pelo transporte marítimo, urge a necessidade de se privilegiar essa posição geoestratégica, política e econômica que o Canal de Moçambique representa.

2.2.2 Tráfico de drogas, origem, circuito e impacto regional

O tráfico de drogas é um fenômeno que tem registrado crescimento significativo em todo o mundo, desde o século XX, e que rende cifras anuais superiores a 500 milhões de dólares. É considerada a segunda causa de enriquecimento ilícito no mundo, depois dos rendimentos provenientes do tráfico de armas (FRANCISCO, 1996, p.45).

Não existe país no mundo que se considere livre da problemática da droga. Desde os mais desenvolvidos aos do terceiro mundo, todos são afetados pelas consequências deste fenômeno nefasto, não apenas pelo aumento da criminalidade urbana ou violência, mas também pelos seus efeitos sobre a saúde e destruição do tecido social.

Em Moçambique, tal como nos outros países da região da SADC e do continente africano, algumas pessoas cultivam ilegalmente a cannabis sativa, mas não em quantidades suficientes para a produção do seu derivado (haxixe). Mesmo assim, a procura da cannabis sativa tem sido enorme em todas as sociedades, tanto que é considerada droga de iniciação para os consumidores, para além do custo que facilita a aquisição, mesmo das classes sociais de baixa renda. Fora a cannabis sativa produzida ilegalmente em algumas zonas do país e em quantidades não industriais, a droga que circula no país tem sua proveniência fora das fronteiras estatais através das redes de narcotráfico.

Nos últimos anos, há tendência para se abandonar o tráfico de haxixe, que requer grandes quantidades para se obter maiores rendimentos. Daí que a cocaína, produzida a partir

da planta da coca, ser considerada a droga que mais circula no mundo, com rendimentos maiores mesmo em quantidades muito pequenas, devido à maior procura e à facilidade de transporte⁴.

Moçambique é considerado país de destino e de trânsito de drogas. No conjunto das regiões do mundo que se dedicam à produção de grandes quantidades da coca e respectiva transformação, temos a região de Andina (América Latina), onde destacam-se o Peru e a Bolívia – que são os maiores produtores do mundo. Já a Colômbia é considerada líder na produção da cocaína; portanto, a transformação da coca é proveniente desses dois países para depois abastecer os mercados narcotráficos ocidentais e outros locais através de circuitos que envolvem várias redes.

Importa relatar que o processo de tráfico é bastante complexo e as redes usam os circuitos que consideram favoráveis. Por exemplo, a cocaína, com destino aos EUA, pode partir da Colômbia e passar por países africanos, asiáticos e europeus por ser um negócio que rende muito dinheiro.

Um dado importante é que 65% da economia boliviana pertencem ao setor informal, ligado à produção e comercialização ilegal da planta da coca com lucros que só beneficiam uma parte bastante insignificante de pessoas. Geralmente são pessoas que pertencem o poder político, assim como algumas figuras de renome no país e associadas às redes do narcotráfico (COSTA; LEAL, 2014, p.45-46).

No artigo intitulado “Drogas, conflito, EUA e Colômbia no início do século”, Valência refere que até os anos 2000, o cultivo da coca, o processamento e o tráfico do produto final (a cocaína) eram considerados atividades predominantes rentáveis no mundo das drogas ilegais e ocupavam uma área de cerca de 163 mil hectares. As remessas da droga para os EUA, Europa, Ásia e outros locais no mundo chegaram a rondar as 700 toneladas anuais, sendo 60% desse negócio no mundo era controlado pela Colômbia (VALENCIA, 2005, p.135). O autor refere-se ainda ao cultivo da coca na região Andina entre 1996 e 2003, tentando evidenciar a importância que a produção, o processamento e o tráfico da cocaína teve durante o período em referência, 1.577.600 hectares de terra usados para o plantio da coca visando a produção da cocaína (VALENCIA; LÉON, 2005, p.137).

Na análise sobre o tráfico de droga no seu artigo sobre “Criminalidade Global e Insegurança Local: o caso de Moçambique” apresentado no Colóquio Internacional, sobre

⁴ A cocaína pode ser facilmente transportar de forma disfarçada, por avião, barco, comboio, viaturas, mas também nas malas e bagagens de pessoas que viajam, havendo também aquela que é transportada no estômago.

Justiça no Século XXI, realizado em Coimbra, nos dias 29 e 30 de Maio de 2003, Augusto Raul Paulino (2003), antigo Procurador-Geral da República de Moçambique, diz que “todos os países, qualquer que seja o nível de desenvolvimento socio-econômico ou localização geográfica, sofrem hoje dos efeitos da globalização criminal” (PAULINO, 2003, p.1).

A realidade moçambicana não difere do que é comum no continente e na região da SADC, uma vez que há estudos que apontam o país como uma das principais rotas de tráfico de droga. A extensão das fronteiras terrestres do país e da costa, associada às fragilidades da fiscalização, em consequência da insuficiente capacidade técnica e humana para garantir a segurança nas fronteiras estatais e em outros locais vitais. Ademais, associado à susceptibilidade dos agentes e funcionários do Estado à atos de corrupção, o interesse pelo país é maior, tanto como destino final ou como ponto de trânsito da droga (PAULINO, 2003, p.25).

Segundo o mesmo autor, existem duas grandes redes transnacionais de tráfico de droga que vêm operando em Moçambique já há bastante tempo, sendo:

- a) a primeira grande rede, envolve elementos da Colômbia, do Chile, da Espanha e de outros países da Europa, que se dedicam essencialmente ao tráfico de cocaína, usando Moçambique como corredor ou área de trânsito;
- b) a segunda grande rede, integra, sobretudo, os cidadãos paquistaneses e os cidadãos moçambicanos de origem paquistanesa, que se dedicam, principalmente, ao tráfico de haxixe e mandrax e, em alguns casos, também ao tráfico de heroína, que é transportada do Paquistão para Dubai, passando pela Tanzânia e Moçambique, com destino à Europa.

Na análise que fazem sobre o tráfico da cocaína em Moçambique como destino final ou via de trânsito para alcançar outros países, Gastrow e Mosse (2008, p.6) fazem menção ao seguinte:

Os traficantes de cocaína parecem ter sido singularmente bem-sucedidos. Estima-se que durante 2001 mais de uma tonelada de cocaína e heroína passou por Moçambique. Este comércio ilícito não é direcionado ao mercado moçambicano, mas visa principalmente a redirecionar a cocaína para os mercados dos países desenvolvidos". Distribuição da cocaína para outras partes do mundo . Embora algum consumo ocorra em Moçambique, o país é muito pobre para fornecer um mercado consumidor lucrativo para a cocaína. No entanto, Moçambique oferece uma área de trânsito relativamente de baixo risco para o futuro. [...]

Como foi referido anteriormente, no que se refere à problemática de tráfico de drogas no país, seja como destino ou como país de trânsito, existem grandes evidências dos casos

conhecidos. À semelhança de tantos outros crimes, existe a consciência de que há muitos outros casos que ocorrem fora do alcance das autoridades (REISMAN; LALÁ, 2012 p. 26-27). O quadro que se segue apresenta alguns casos de tráfico de droga, parte deles com intervenção das autoridades.

Quadro 2 - Casos conhecidos de tráfico de droga em Moçambique entre 1995 e 2020

Período	Local	Relatos
1995	Cidade de Maputo	Apreensão pela polícia de 40 toneladas de haxixe, transportadas em dois caminhões, disfarçados de caixas e embalagens de pasta dental, sabonetes, doces, bolachas, entre outros. Os motoristas dos caminhões foram detidos. Os proprietários nunca foram identificados.
1997	Distrito de Quissanga, Província de Cabo Delgado	O mesmo empresário teria sido acusado e detido por tráfico de haxixe, disfarçados de pacotes de chá, para os Estados Unidos da América e Europa, a partir do Porto de Nacala (província de Nampula).
2000	Província de Inhambane	Um barco com 16 toneladas de haxixe encalhou na costa da província de Inhambane, os autores foram detidos e condenados a prisão. Posteriormente, houve também condenação de alguns oficiais da polícia em serviço naquela província, em conexão com o desaparecimento de grandes quantidades da droga do armazém onde estavam guardadas, aguardando a decisão do tribunal para a sua incineração.
2010	Cidade de Xai Xai	Foram encontradas três toneladas de haxixe enterradas na praia de Chongoene. Nunca se chegou a conhecer os autores
	Angoche, Província de Nampula	Duas toneladas de haxixe enterradas na praia de Angoche, descobertas pela polícia.
2011	Paraguai	A polícia do Paraguai fez apreensão de 875 quilogramas de cocaína disfarçada de sacos de arroz, com destino a Moçambique, como país de trânsito. A droga seguiria para a Europa, onde deveria render cerca de 131 milhões de dólares estadunidenses.
2011	Porto Elizabeth (África do Sul)	As autoridades sul-africanas intersectaram 166 quilogramas de cocaína no porto Elisabeth, acaminho de Maputo.
2011	Cidade de Maputo	A Polícia da República de Moçambique apreendeu no Aeroporto Internacional de Maputo 41 quilogramas de efedrina e 12 remessas (equivalente a 65 quilogramas) de cocaína provenientes da Índia.
2020	Província de Tete	A Polícia da República de Moçambique apreendeu 1,5 toneladas de canábis sativa, vulgo suruma, dentro de um camião contentor.

Fonte: Reisman e Lalá (2020)

Com base nos dados apresentados no quadro acima, percebe-se que o tráfico de droga, sustenta em grande medida o branqueamento de capitais em Moçambique, facilitado essencialmente, pelo acesso das redes criminosas à vasta extensão costeira da foz do Rio

Rovuma no norte, à Ponta D'Ouro no sul. Embora não existam registos suficientes, devido a quantidade diversificada da droga, há evidências que demonstram que parte considerável é introduzida no país pelo mar (CADERNOS NAVAIS, 2008, p.61), através de pequenas embarcações de recreio ou de pesca, incluindo as de pesca artesanal ou familiar que são utilizadas para o “transbordo” de droga no alto mar em quantidades reduzidas com o objetivo iludir as autoridades. Isso se torna frequente, se levarmos em conta as quantidades de drogas encontradas na costa ou nas cidades costeiras do país (A.A.V.V., 2014, p.19).

A seguir são expostos exemplos de casos de droga (haxixe) encontradas na costa ou nas cidades costeiras:

- a) em 1995, na cidade costeira de Maputo, foram apreendidas pela polícia 40 toneladas de haxixe;
- b) em 1997, no distrito costeiro de Quissanga (Cabo Delgado), foram apreendidas 12 toneladas de haxixe;
- c) em 2000, na zona costeira da província de Inhambane, foram apreendidas pela polícia 16 toneladas de haxixe;
- d) em 2011, na praia de Chongoene, zona costeira da província de Gaza, foram apreendidas pela polícia 3 toneladas de haxixe enterradas;
- e) em 2011, na praia do distrito costeiro de Angoche (província de Nampula), foram apreendidas pela polícia 2 toneladas de haxixe enterradas.

Do mesmo modo, são utilizados circuitos comerciais marítimos, sendo a droga misturada com cargas legítimas, disfarçadas de produtos que Moçambique importa com maior frequência (arroz, farinha de trigo, café, pasta dental, sabonete, etc). Para os países de destino, o processo é idêntico. A droga é disfarçada de produtos mais exportados (cajú, chá, soja, amendoim, etc) e posteriormente é recuperada através de um complexo circuito criados com esse objetivo único, com representação nos países de trânsito e de destino (A.A.V.V., 2014, p.21). Neste caso, tendo em conta a sua posição geoestratégica, Moçambique é considerado um dos países usados como corredor e como local de armazenamento da droga que depois é enviada aos países de destino – geralmente EUA e Europa, onde a procura é bastante significativa, acompanhada de poder de aquisição, visto que a cocaína é uma das drogas cuja aquisição envolve muito dinheiro.

No seu artigo intitulado “Cooperação Internacional para o Combate às Drogas Ilícitas em Moçambique”, Buvana e Ventura relatam que as fragilidades no controle das fronteiras, em consequência da fraca atuação das FDS da região em geral e do país em particular, são consideradas como fator condicionante, para que as redes criminosas se acomodem e

desenvolvam as suas atividades sem sobressaltos (BUVAN; VENTURA, 2011, p.763). Dados tornados públicos em 10 de Abril de 2018, pela Porta-voz do Conselho de Ministros de Moçambique, dão indicação que em 2017 foram apreendidas 7,6 milhões de quilogramas de cannabis sativa (73% desta proveniente da província central da Zambézia) e 21 mil quilogramas de cocaína apreendidas nos aeroportos internacionais. O Aeroporto Internacional de Mavalane (Maputo) foi o local onde foi apreendida a maior parte. Em conexão com o tráfico e consumo, houve detenção de 570 indivíduos.

O tráfico de droga é um fenómeno que apresenta múltiplos domínios, representando uma das maiores ameaças à soberania e à segurança dos Estados. Esse fenómeno é justificado devido à sua origem bastante difusa, incerta, à forma discreta em que se mantêm as chefias das redes dos narcotraficantes, com elevado poder económico e à adoção de uma estrutura organizacional em rede ao longo do circuito, desde o ponto de partida até ao destino. É, em nome de lucro fácil e ilícito, que as organizações criminosas se dedicam a esta modalidade e tantas outras, criando, desta forma, instabilidade política, económica e social nos países, com enormes reflexos na segurança e no bem-estar social e familiar.

Sousa, Ferreira e Agostinho apontam que a globalização e o atual contexto de segurança do Estado são fatores que ampliam as oportunidades, para que as redes criminosas encontrem espaço fértil, pelas razões que já foram elencadas atrás, dado que o tráfico de droga tem sua origem no exterior das fronteiras estatais (COSTA; LEAL, 2014, p.11).

Os contornos e os esquemas que envolvem o fenómeno dificilmente se conhecem e se compreendem, por assumir formas diferenciadas e bem concertadas de atuação das redes que se dedicam a essa atividade e com aliados em muitos países, uma organização bem estruturada, financeiramente estável e com capacidade para corromper quem quer que seja (COSTA; LEAL, 2014, p.27). Por isso, mesmo o combate ao tráfico de droga tem-se mostrado ineficaz, apesar de políticas internacionais, regionais e nacionais⁵ sobre prevenção e combate a esse mal.

Está provado que as economias dos países produtores são determinadas pela produção e tráfico de droga (COSTA; LEAL, 2014, p.4). Tal como foi referido anteriormente, o tráfico de droga é considerado o negócio ilícito mais lucrativo do mundo, seguido pelo tráfico de armas. Neste negócio, as rendas atingem cifras de 300%, sendo esta a razão para se entender o

⁵ O Conselho de Ministros de Moçambique aprovou a Política e Estratégia de Prevenção e Combate à Droga, através da Resolução nº 15/2003, de 4 de Abril, cujo objectivo assenta, essencialmente, na adopção de medidas de intervenção organizada, coordenada e articulada das diferentes instituições do Estado, para a prevenção do consumo ilícito de drogas e combate ao narcotráfico.

quão relevante é o tráfico de droga e os processos de produção, para as redes criminosas (COSTA; LEAL, 2014, p.45-47).

A percepção é de que as autoridades (policiais e judiciais) usam medidas repressivas por se mostrarem ineficazes com medidas preventivas. Em todo o caso, há um consenso de que o tráfico de droga, para além de afetar as áreas políticas, económicas, social e de segurança, é também um problema de saúde pública do país e da região.

Assim, a equação da procura e oferta sucede da seguinte forma:

- a) reduzindo a procura, também se reduz o interesse das pessoas pela droga, tendo em conta que é um mal que causa graves danos à economia e à Segurança Nacional de cada um dos países vítimas deste fenómeno, incluindo os produtores;
- b) controlando a oferta, permite reduzir-se a disponibilidade da droga, através da criação de mecanismos que impedem que as redes de narcotráfico circulem livremente e tenham acesso aos locais previamente estabelecidos como de trânsito e de destino.

Tanto a redução da procura como o controle da oferta é um exercício que exige cooperação e coordenação entre países, a fim de juntos poderem estancar este mal que afeta a todos; sendo, portanto, um problema global. As medidas de prevenção e combate mostrar-se-ão infrutíferas, caso não se privilegie o aspecto da cooperação, da coordenação e até partilha de informações entre as autoridades de segurança ou entre os órgãos de justiça – visto que é um problema que traz enormes consequências, na medida em que:

- a) mina a base de uma economia legítima dos Estados;
- b) ameaça a estabilidade dos Estados;
- c) ameaça a segurança internacional, nacional e regional;
- d) ameaça a soberania dos Estados.

Fez-se alusão ainda que o combate ao problema de tráfico de droga, semelhante ao tráfico de pessoas, de imigração ilegal, entre outras modalidades do crime organizado e transnacional, deve envolver um conjunto de países da região, do continente e do mundo.

Ao nível da região da SADC, as autoridades demonstraram uma limitada capacidade para responder aos desafios relacionados com o problema, devido ao novo contexto, caracterizado por maior complexidade social e económica e maior liberdade de movimentos, tanto no âmbito doméstico como transfronteiriço.

A supressão de visto resultante de acordos bilaterais entre Moçambique e certos países da região, com enfoque para os países limítrofes, também é vista como medida facilitadora

dos problemas que afetam a segurança – como é o caso da circulação das redes criminosas que procuram os países com fragilidades no seu sistema de segurança (COELHO, 2011, p. 358).

Em 1997, foi aprovada a lei que, para além de criminalizar veementemente o tráfico de droga⁶, cria o Gabinete Central de Prevenção e Combate à Droga (GCPCD).⁷ Assim, são competências deste organismo, criado pelo Estado⁸:

- a) garantir a coordenação das atividades que tenham por objetivo a prevenção do consumo e tráfico ilícito, bem como a luta contra as drogas;
- b) participar na definição de ações do Ministério da Saúde e ministérios que coordena a ação social, a polícia, as alfândegas e o restante dos serviços administrativos responsáveis pelo controle e fiscalização de atividades relacionadas com drogas;
- c) promover e incentivar a realização de ações de profilaxia, no âmbito do uso ilícito de droga;
- d) apoiar a investigação sempre que se trate de situações particularmente graves ou complexas;
- e) tomar providências necessárias sobre o prosseguimento das investigações no estrangeiro e acordar as formas de atuação, em coordenação com as autoridades competentes dos respectivos Estados;
- f) contribuir para a formação de pessoal especializado na luta contra o consumo e tráfico ilícito de droga;
- g) cooperar com instituições estrangeiras semelhantes;
- h) propor ao Conselho de Ministros a regulamentação das importações e exportações de entorpecentes;
- i) executar as demais atribuições previstas por lei.

No que tange à criminalização, diferentemente do que ocorre em alguns países europeus, como é o caso de Portugal, em Moçambique o consumo de droga é crime, apesar de certas pessoas da sociedade civil, bem como alguns parlamentares terem tentado, sem

⁶ Artigo 33 da Lei n° 3/97, de 13 de Março, refere que todo aquele que, sem estar autorizado, cultivar, produzir, fabricar, extrair, preparar, oferecer, puser à venda, distribuir, comprar, ceder ou por qualquer título receber, proporcionar a outras pessoas, transportar, importar, exportar, fizer transitar ou ilicitamente detiver droga, será punido com a pena de 16 a 20 anos de prisão maior.

⁷ Lei n° 3/97, de 13 de Março, que criminaliza todas as atividades ilícitas relacionadas com a droga constantes do artigo 33 acima indicado e cria o GCPCD na dependência direta do Conselho de Ministros e de âmbito nacional.

⁸ Competências do GCPCD previstas no artigo 29 da lei que criminaliza todas as atividades ilícitas relacionadas com a droga.

sucesso, forçar o poder político a autorizar a descriminalização do consumo da cannabis sativa.

2.2.3 Imigração ilegal: causas, circuito, impacto a nível local e regional

Segundo indicações da ONU, o processo da imigração ilegal em todo o mundo movimentou cerca de “231,5 milhões de pessoas até 2017”. As cifras englobam todos aqueles que residem por longo período num país diferente daquele em que nasceram, mesmo que sua ida tenha sido há décadas. Em todo o caso, devido ao acelerado desenvolvimento em muitos países, a existência de recursos naturais e outros, algumas das principais rotas de imigração ilegal mudaram consideravelmente, tanto que muitos dos países que hoje são de destino eram apenas locais de trânsito.

Para Baganha, a dispersão generalizada de informação sobre as diferenças de oportunidades, quer a nível económico, quer no acesso a um conjunto de bens e serviços que asseguram diferentes níveis de bem-estar, e a existência de redes globais de tráfico e de transporte de imigrantes fizeram e continuarão a fazer crescer drasticamente a pressão migratória dos países pobres para os países ricos (BAGANHA, 2005, p.29).

A imigração ilegal é um problema com que Moçambique se depara. Para além da procura de espaço de paz e segurança por parte dos imigrantes, o país tem as fragilidades que se verificam no sistema de segurança interna. Tais fragilidades são consequências diretas dos fatores resultantes da influência externa, nomeadamente, o incremento da situação de imigração ilegal e auxílio à imigração ilegal, devido às deficientes habilidades para a deteção de passaportes e/ou vistos falsos, mas também, devido a insuficiente proteção das fronteiras estatais e o espaço marítimo. Isso incentiva que, tanto a imigração ilegal, como as outras modalidades do sistema migratório ocorram. Os fatores indicados anteriormente, associam-se ao desafio existente na atuação das FDS dos países da região. Muito destes países são considerados vulneráveis devido a dificuldades de acesso e domínio da tecnologia bastante necessária para a proteção das fronteiras estatais, e da costa marítima; assim, percebe-se que o país seja um corredor natural das redes criminosas (COELHO, 2011, p. 235).

Outro problema associado ao fenómeno tem a ver com os conflitos gerados nos países do Norte e Corno de África (Egito, Tunísia, Sudão, Argélia, Líbia e Somália). Essas situações forçam a emigração ilegal dos seus cidadãos para os países seguros, onde uns procuram apenas acolhimento, mas parte deles procura dedicar-se a atividades criminosas concorrentes para o branqueamento de capitais nos países de acolhimento. Há, inclusive, forte

probabilidade da prática de atividades ilegais por imigrantes ilegais estarem por detrás do financiamento de atos terroristas. Como exemplo, a comunidade somali em Moçambique é a que está em número maior (cerca de 6.000) de um universo de cerca de 19.000 imigrantes ilegais identificados em 2015, oriundos de vários países (Norte e Corno de África e Região dos Grandes Lagos), muitos deles desenvolvem atividades ilegais no país.

Tanto os somalis como parte considerável de outros imigrantes ilegais entram no país usando o Oceano Índico, o Rio Rovuma e o Lago Niassa, devido ao desafio das FDS, em vigiar, fiscalizar, controlar e proteger esses espaços. Os rendimentos destes grupos instalaram-se nas zonas onde a religião islâmica é predominante, onde desenvolvem determinadas atividades ilegalmente, como são os casos de comércio informal e o câmbio clandestino da moeda (dólar, euro e rand), tráfico de pedras preciosas e ouro que abundam na zona norte e centro de Moçambique. O ouro, as pedras preciosas, entre outros, são adquiridos junto dos praticantes de garimpo nas zonas rurais, em troca de valores insignificante ou então bens materiais como bicicletas, motos, rádios ou então peças de vestuário, mantas e calçados.

Para perceber as vicissitudes dos fenômenos migratórios (imigração e emigração) é relevante buscar algumas teorias que os sustentam. É deste modo que a seguir serão apresentadas as seguintes teorias.

Nos últimos anos, não só mudaram significativamente as rotas da imigração ilegal, mas também as respectivas direções. Tradicionalmente aquilo que era comum no passado, a imigração manifestava-se no sentido Sul-Norte. Hoje o fenômeno verifica-se para qualquer direção (Sul-Sul, Norte-Norte, Norte-Sul e vice-versa). As motivações para esse movimento não têm a ver apenas com o acelerado desenvolvimento dos países de acolhimento, mas, sobretudo, com a procura da segurança e do bem-estar no geral, que não seja necessariamente o bem-estar socio-econômico (CADEADO *et al.*, 2009, p.10-13). Atento às motivações do movimento migratório, pode-se destacar as imigrações voluntárias e as imigrações forçadas (ALMEIDA; SOUSA, 2008, p. 6), com destaque para os seguintes casos:

- a) imigrações voluntárias – aquelas que são realizadas por conveniência das pessoas, normalmente à procura de melhores condições de vida ou de bem-estar (emprego com melhor salário, boas escolas para os filhos, bons hospitais, entre outros);
- b) imigrações forçadas – aquelas que não dependem da vontade das pessoas. Os fatores que imperam são externos à sua vontade, normalmente ocorrem devido aos conflitos armados, étnicos ou tribais, religiosos e ainda devido às acentuadas consequências das alterações climáticas.

Em todo o caso, atualmente, tal como nos referimos antes, nota-se uma grande atração pelos países com alto e acelerado desenvolvimento. Os países pobres ou menos desenvolvidos são pouco preferidos, mesmo pelos seus cidadãos. Consequentemente, a procura por aqueles que apresentam condições para o bem-estar social e econômico é muito maior (GIDDENS, 1999, p.5-6).

A África do Sul é exemplo disso ao nível da região da SADC, por ser a maior potência econômica e militar regional (GIDDENS, 1999, p.7-10).

Na tentativa de procurar contextualizar o fenómeno em Moçambique, deve-se dizer que, desde o período da colonização até os finais da década de 90 do século XX, o país era caracterizado por saídas massivas de seus cidadãos para a África do Sul, à procura de melhores condições. A partir de 1999, o cenário foi se alterando significativamente. O país deixou de ser somente de emigrantes e passou a ser de imigrantes legais e ilegais. Há consciência de que maior número de imigrantes é composto por homens e mulheres que nos seus países vivem situações de privação ou de pobreza e procuram condições de sobrevivência em Moçambique, estando perante a imigração voluntária a que nos referimos antes, que nem sempre é feita de forma legal.

No entanto, não se descartam casos de homens, mulheres, crianças e idosos que imigram de forma forçada, devido a conflitos de várias ordens e às consequências das alterações climáticas. Mas também é certo que, devido às políticas pouco claras de governação e de igualdade social, muitos cidadãos abandonam os seus países. Apesar da imigração legal não preocupar tanto as autoridades e não fazer parte do objeto deste estudo, é pertinente referir que existem cidadãos estrangeiros com recursos financeiros, que imigram legalmente e procuram desenvolver atividades econômicas ou sociais junto dos países de acolhimento, onde encontram não só o bem-estar, mas, sobretudo, o seu reconhecimento e valorização, devido as deficiências ou má governação e até “humilhações” nos seus países de origem (GIDDENS, 1999, p.10-16).

Referimo-nos aos imigrantes que não são vítimas nem de privação, nem de pobreza, mas que não se sentem seguros pela forma como são conduzidas as políticas de desenvolvimento e de inclusão social nos seus países.

Todavia, apesar de estrangeiros com posses para entrarem legalmente no país, muitos deles ajudam a entrada de seus familiares, amigos e empregados ilegalmente, numa forma de “tentar a sorte”, em que uns conseguem e outros não. Por exemplo, os estabelecimentos comerciais de cidadãos estrangeiros existentes em todo o território nacional empregam maior número de seus conterrâneos, muitos em situação ilegal.

Os imigrantes ilegais no país cujo número é desconhecido pelas autoridades, não se beneficiam dos direitos que teriam, se tivessem a sua situação regularizada. Sobre este assunto de direitos, Oliveira e Galego falam dos direitos positivos e direitos negativos, que “diferem na medida em que acarretam obrigações positivas ou negativas na altura de fazer qualquer coisa” (OLIVEIRA; GALEGO, 2005, p.56). Para além dos direitos positivos e negativos, os autores também se referem aos direitos ativos e passivos (OLIVEIRA; GALEGO, 2005, p.59), conforme se segue:

- a) são direitos ativos “os direitos de agir ou não agir consoante o desejo ou não do titular”. Os direitos à liberdade de sair do seu país, para viver num outro que acha melhor, à liberdade de expressão, entre outros;
- b) são direitos passivos os direitos que fazem com que outros não façam determinada coisa ao titular dos direitos. São, essencialmente, os direitos à segurança e ao bem-estar, entre outros.

Em geral, o imigrante, seja ele legal ou ilegal, procura o bem-estar traduzido na inserção social e na igualdade social no país e na comunidade de acolhimento. Os movimentos migratórios por si só não constituem problema nos países de acolhimento. O mais importante é que esses movimentos sejam feitos legalmente para permitir que as entidades reconheçam a sua existência, a fim de melhor planearem ou programarem os orçamentos dado que, para além dos imigrantes ocuparem um espaço, devem merecer atenção, tendo em conta as necessidades básicas de sobrevivência (habitação, emprego, saúde, educação, água, saneamento, energia, entre outros). O fenómeno se torna num problema quando a entrada e permanência é feita de forma ilegal ou clandestina, visto que constitui um aspecto negativo pelo fato de influenciar negativamente a concretização das políticas governamentais.

A imigração ilegal é também analisada como um dos fenómenos que causam “a globalização da economia do crime em larga medida”, limitando as capacidades e os meios de ação dos Estados referidos atrás (FERREIRA; BARROS, 2014, p.25). Também apresenta como principais características: a incerteza, a imprevisibilidade, a transnacionalidade, a multi-causalidade, a globalidade e a mutabilidade. O crescente alcance e sofisticação por representar “uma enorme ameaça, exige, por isso, novas e diferentes abordagens”. A segurança cooperativa é vista como um meio que pode permitir que se ultrapassem “as metas de segurança tradicional”; evidentemente, para se fazer frente a este fenómeno que afeta os países com certa estabilidade política ou socio-económica (CASTLES, 2004, p.12).

No seu artigo intitulado “Ethnic and Racial Studies”, Castles refere que as dificuldades na implementação das políticas de migração decorrem, em grande parte, das interações entre os fatores já mencionados e os sistemas políticos dos estados envolvidos. (CASTLES, 2004, p.12).

A diluição das fronteiras devido à supressão de vistos entre Moçambique e alguns países limítrofes suscita a impressão de que estes países, deixaram de assumir a sua responsabilidade soberana de garantir a inviolabilidade das suas fronteiras estatais. Na verdade, as fragilidades subsistem, embora a supressão de visto seja considerada um dos passos fundamentais que permite a livre circulação de pessoas e bens, ela também transporta consigo um problema de difícil gestão, principalmente quando há falta de vontade de cooperação por parte dos Estados com certa estabilidade econômica.

Contudo, cada país, isoladamente, vai adotando mecanismos que possam reduzir o fenómeno. Por exemplo, em 1993, foi criado o Regime Jurídico de Cidadão Estrangeiro⁹, indicando uma série de condicionalismos para a entrada e permanência no país legalmente.

A também lei faz menção à expulsão administrativa daqueles que entram ou se encontram no país de forma irregular.¹⁰ A mesma medida aplica-se, também, aos cidadãos estrangeiros na situação de imigrantes ilegais¹¹. Para este último caso, nem sempre é pacífico os imigrantes ilegais suportarem as despesas do processo de saída do país, pelo que muitos casos de repatriamento são assegurados pelo Estado, através do Orçamento de Estado, em alguns casos com apoio da Organização Internacional da Migração (OIM).

Outro aspecto refere-se à consciência da existência de “redes internacionais com ramificações nacionais, que se dedicam ao recrutamento e/ou facilitação da imigração ilegal”, privilegiando-se grupos bastante reduzidos (três a quatro indivíduos), para não chamar atenção de autoridades no interior do país. Mas também existem grupos de mais de 50 indivíduos, normalmente transportados em caminhões, em condições desumanas, com consequências que muitas vezes resultam em morte, principalmente quando são transportados em caminhões de contêineres e por falta de ar. Posteriormente, as redes de imigração ilegal abandonam os corpos nas matas (CADEADO *et al.*, 2009, p. 27).

Uma das medidas administrativas da primeira linha tem a ver com a obrigatoriedade dos facilitadores da imigração ilegal terem que suportar a totalidade das despesas inerentes ao

⁹ Regime Jurídico de Cidadão Estrangeiro em Moçambique aprovado através da Lei nº 5/93, de 28 de Dezembro.

¹⁰ Artigo 29 da mesma lei.

¹¹ Alínea d) do artigo 3 do Regime jurídico do Cidadão Estrangeiro em Moçambique.

retorno à proveniência, bem como de alojamento, de alimentação e todo tipo de assistência que se faz necessário, enquanto se aguarda o processo de repatriamento.

Do mesmo modo, as companhias transportadoras (aéreas, marítimas, ferroviária ou terrestres), para além de serem responsabilizadas pelo retorno dos imigrantes ilegais à procedência, sujeitam-se a uma pesada multa, como forma de desencorajar essa prática. Mas as pessoas que auxiliam as redes de imigração ilegal e que nunca são de fácil identificação dificilmente podem ser penalizadas. Por exemplo, alguns jovens e adolescentes das comunidades rurais que residem junto às fronteiras e fazem dessa atividade o seu modo de vida, dificilmente são detectados.

Sobre este assunto Cadeado apresenta cinco categorias de imigrantes ilegais em Moçambique (CADEADO *et al.*, 2009, p. 27).

- a) a primeira categoria é constituída por imigrantes legais, que se tornam ilegais por expiração do visto ou título de residência;
- b) a segunda categoria é composta por imigrantes em trânsito, que preferem não prosseguir para os países de destino e acabam ficando no país ilegalmente;
- c) a terceira categoria é integrada pelos imigrantes transfronteiriços, tectadas, que estabelecem relações de âmbito sócio-cultural ao longo da sua convivência;
- d) a quarta categoria, referente aos imigrantes ilegais, aqueles que entram no país ilegalmente e permanecem, e também os imigrantes irregulares, cujo destino são outros países, mas que depois acabam ficando neste;
- e) a quinta categoria é constituída por cidadãos estrangeiros em situação de refugiados, mas que nunca chegam a tratar da respectiva documentação que lhes dá o título de refugiados, mantendo-se na situação de imigrante ilegal.

Para Billon, Moçambique é um país com uma população jovem, portanto, com uma camada social “mais propensa ao consumo do que a produção.” O registo de um número elevado de agregados familiares que dependem muitas vezes do rendimento de um único parente é outro fator que conduz à pobreza nas famílias e nas sociedades em geral, com implicações “em certos setores de desenvolvimento socio-econômico, como o da saúde, educação, habitação, emprego, processos migratórios, entre outros” (BILLON, 2001, p.93). A imigração versos confissões religiosas, como o caso da religião católica, ocupa a primeira posição com cerca de 24% da população moçambicana, seguida da religião muçulmana, que é praticada também um pouco por todo o país com cerca de 18% da população moçambicana, com destaque para as províncias de Inhambane, Zambézia, Nampula e Cabo Delgado (zonas

costeiras) e província do Niassa (no interior) e outra variedade de religiões existentes em Moçambique, incluindo práticas tradicionais de adoração a Deus.

Desta variedade de confissões religiosas existentes no país resulta, que os ataques armados a pessoas e instituições que ocorreram desde outubro de 2017 em alguns distritos da Província da Cabo Delgado, norte de Moçambique, têm relação com determinadas confissões religiosas e, estes ataques são equiparados com actos terroristas, e colocam em causa a segurança e o bem-estar das populações nesses locais (VIEIRA, 2017, p.58).

A língua é um património incontornável, apesar de mais de metade da população moçambicana (cerca de 52%) não falar nem compreender o português, comunicam-se com recurso a línguas locais; isso é também considerado fonte geradora de conflitos e de insegurança porque o potencial de infra-estruturas e recursos, tais como a Hidroelétrica de Cahora-Bassa, a MOZAL, a EDM, o setor de transportes (terrestre, aéreo, marítimo, ferroviário e fluvial), o setor das comunicações como as Telecomunicações de Moçambique (TDM), a Moçambique Celular (Mcel), entre outros organismos, o setor turístico, os setores de produção do gás natural, do carvão mineral, de recursos faunísticos, marinhos, lacustres e fluviais, da indústria de minerais não metálicos (cimento), da indústria alimentar e de bebidas, entre outros setores não são suficientes para fazer face à demanda pelo emprego dos jovens (BRITO *et al.*, 2010, p.33).

Segundo Zeca (2013, p.4) “a exploração dos recursos energéticos envolve uma relação entre os seres humanos, os recursos naturais e o Estado”, porque, se por um lado fortifica-se a soberania, a estabilidade política, econômica e social de uns países, por outro, grande parte de conflitos têm a sua origem nos recursos naturais, com destaque para os hidrocarbonetos (gás e outros minérios), que põe em causa a soberania, a estabilidade política, econômica e social dos países, que sentem-se ameaçados a nível interno, regional e global.

O autor defende ainda que “a Política de Defesa e Segurança de Moçambique, faz menção à defesa nacional, à segurança interna e à segurança do estado, na perspectiva de segurança nacional, cujo fim é impedir que a soberania e o bem-estar político, econômicos e sócio-cultural estejam ameaçados” (ZECA, 2013, p. 5-8), mas também permitir uma constante interação com outros Estados (da região, do continente e do mundo) para a preservação do bem-estar, sem descidir que o ambiente de segurança é complexo pelo

processo de globalização pelos atores envolvidos, pela tipologia das ameaças e pelo ambiente de governança¹² da própria segurança.

Desta feita, a Segurança Nacional resulta da conjugação dos esforços da Defesa Nacional e da Segurança Interna, mas também resulta de outras atividades levadas a cabo pelo Estado, que contribuem para esse fim. Todavia, o esforço maior é das Forças Armadas (LOURENÇO *et al*, 2015).

J. Fonseca fala da Segurança Nacional como um fim orientado para a proteção dos interesses nacionais. Por esse motivo defende a pertinência do conceito de Defesa Nacional conter “as ideias estratégicas fundamentais para tornar mais seguro o país”. A perspectiva de L. Cardoso (2004) defende que a Segurança Nacional é a condição da Nação que se traduz pela permanente garantia da sua sobrevivência em paz e liberdade, assegurando a soberania, a independência e a unidade, a integridade do território, a salvaguarda coletiva de pessoas e bens e dos valores espirituais, o desenvolvimento normal das tarefas do Estado, a liberdade de ação política dos órgãos de soberania e o pleno funcionamento das instituições democráticas (CARDOSO; LEONEL, 1981, p.87).

Como já foi referido, a Segurança Nacional é a conjugação dos esforços da Defesa, da Segurança Interna e um conjunto de outras actividades do Estado.

A Defesa Nacional é considerada como uma das atribuições do Estado que deve prover a segurança e a defesa necessárias para que a sociedade possa alcançar os seus objetivos. É o Estado que deve assegurar e criar as condições, para que “o país não corra risco de uma agressão externa, nem esteja exposto a pressões políticas ou imposições económicas insuportáveis, e seja capaz de livremente dedicar-se ao próprio desenvolvimento e ao progresso” (A.A.V.V., 2012, p.22).

Tanto o Livro Branco, assim como Ferreira e Barros, ambos definem a “Defesa Nacional associando-a à Política Nacional de Defesa”. O conceito da criminalidade organizada transnacional não é do consenso nem dos estudiosos, nem dos analistas dessa matéria, pois, apresenta vários e diferentes significados em conformidade com o “contexto ou instrumento legislativo em que é utilizado” (ALMEIDA, 2012, p.89).

Em todo o caso, o mais importante é ter a capacidade de perceber os contornos do fenómeno e, sobretudo, tal como Lourenço refere, relacionar a crescente complexidade da

¹² Governance (governança), termos que é aplicado quando é possível “articular os diferentes atores (estatais e não-estatais), para enfrentar dificuldades. Sua forma de agir é, portanto, a articulação, construindo consensos para resolver problemas”. A governança usa três dimensões consideradas essenciais: Carácter instrumento (meios e processos); actores envolvidos no seu processo (onde se salienta o aspecto participação); carácter consenso ou persuasão (GONÇALVES, 2006, p.4).

ctual sociedade e da globalização com a criminalidade organizada transnacional, tendo em conta que nas sociedades, desde as mais desenvolvidas aos menos desenvolvidas, ocorrem crimes típicos; é esse entendimento e contexto em que o autor refere, que apesar de diferentes visões sobre o conceito, “a noção do crime é indissociável da modernidade e, por essa razão, intrínseca ao processo da globalização” (ALMEIDA, 2012, p.89).

Sobre esse assunto, Guedes e Elias fazem alusão a autores que consideram “três níveis, cujos termos e fusão da Segurança Interna e da Segurança Externa provocam mudanças fundamentais na concepção do significado do termo segurança” (GUEDES; ELIAS 2014, p.25), encontramos:

- a) o primeiro nível tem a ver com a liberdade de circulação por terra e mar de pessoas, bens, ideias e serviços. Neste caso, as fronteiras estaduais transformam os inimigos de fora em inimigos de dentro;
- b) o segundo nível, no qual se nota a “perda de sentido das fronteiras, sejam estas marítimas ou terrestres, enquanto barreiras contra a insegurança, a desordem”, entre outros. Neste caso, os organismos se aliam para os problemas que afectam a Segurança Nacional e o bem-estar das comunidades;
- c) o terceiro nível, onde a segurança é vista de forma individualizada “num sentido pouco diferenciado”, cada organismo está preocupado com os problemas típicos da sua responsabilidade marítima e terrestre.

Em todo o caso, estando-se diante das ameaças à Segurança Interna, associadas ao terrorismo o mais importante é ter a capacidade para a “concretização do plano de coordenação, controle e comando operacional”, com o intuito de conjugação de esforços para impedir a sua materialização (PEREIRA, 2014, p.314). O conceito de ameaça, na definição do Instituto de Defesa Nacional, “é qualquer acontecimento ou ação, em curso ou previsível, que contraria a consecução de um objetivo e que normalmente é causadora de danos materiais ou morais”, que pode assumir diversas naturezas, como: militar, de segurança, econômica, subversiva, ecológica, entre outras (IDN, 2002, p.12).

Lucena indica três tipos hierarquizados de factores que configuram a ameaça, i) a intrínseca do virtual alvo da ameaça, que corresponde às suas próprias vulnerabilidades; ii) a possibilidade ou capacidade de explorar as vulnerabilidades e, iii) as intenções de explorar as vulnerabilidades (LUCENA, 1991, p.13). Segundo N. Lourenço *et al.*, destacam-se riscos e ameaças com origem na ordem interna e riscos e ameaças com origem na ordem externa (LOURENÇO *et al.*, 2014, p.22), são:

- a) riscos e ameaças com origem na ordem interna, aqueles que exigem empenho de cada uma das instituições da FDS, porque na prática compete a elas reduzir ou limitar a proliferação dos fenômenos como o terrorismo, a cibercriminalidade, entre outros que ameaçam o bem-estar dos cidadãos (LOURENÇO *et al.*, 2016, p.37);
- b) riscos e ameaças de origem na ordem externa, aqueles que, apesar da sua “natureza externa, contribuem para a complexidade da atividade de Segurança Interna”, sendo isto que tem criado, de alguma forma, certos equívocos no que respeita à delimitação tradicional da “Segurança Interna e Externa”. O que tem razão de ser por focalizarem-se, essencialmente, em fenômenos tais como “as crises financeiras em economias chave, elevadas taxas de desemprego, desigualdades econômicas, fracassos na governança mundial, colapso de instituição/mecanismo financeiro chave, instabilidade política e social”, entre tantos outros fenômenos que não se esgotam neste trabalho (LOURENÇO *et al.*, 2016, p.39-41).

É desta forma que os Estados, mesmo os mais poderosos, só poderão fazer face às ameaças se cooperarem com outros, porque, como refere J. Fernandes, “atualmente os elementos caracterizadores das crises e dos conflitos são a incerteza, a imprevisibilidade, a transnacionalidade, a multi-causalidade, a globalidade e mutabilidade” (FERNANDES, 2014, p. 19-20).

A capacidade, o crescente alcance e a sofisticação das redes do crime é um fenômeno que exige “novas e diferentes abordagens”, devendo-se privilegiar a “segurança cooperativa”, seja ao nível interno, regional e continental, não se descartando a possibilidade de se estender ao nível global. Isso poderá permitir o abandono ou superação do modelo tradicional de segurança, segundo o qual cada Estado se preocupa apenas com ameaças que afetam o seu país, apesar da consciência das mesmas atravessarem as fronteiras estatais (FERNANDES, 2014, p. 25-30).

O tráfico de pessoas, especialmente de mulheres e de meninas, não constitui nada novo. Historicamente, este realizou-se sob diferentes formas, mas no contexto da globalização adquiriu novas e chocantes dimensões. É um fenômeno complexo, multifacetado que envolve múltiplas partes de interesse a nível institucional e comercial (UNESCO, 2006, p.9).

Em todo o mundo, o tráfico de pessoas é considerado a terceira causa de enriquecimento ilícito a seguir ao tráfico de armas e ao tráfico de droga, pois o fenômeno movimenta cerca de 32 mil milhões de dólares anualmente em todo o mundo, fenômeno que é

considerado como sendo a “escravatura do presente século” (SANTOS, 2011, p.5). Dados divulgados pelo Departamento da Defesa dos EUA (de 2004), indicam que “cerca de 600.000 às 800.000 mulheres e crianças são traficadas anualmente no mundo através de fronteiras internacionais. Sendo preferidas as meninas com menos de 18 anos” (UNESCO, 2006, p.12).

Do mesmo modo, informação contida no Plano Estratégico para o Combate ao Tráfico de Pessoas em Moçambique, em especial Mulheres e Crianças para o período 2009-2019, refere que o tráfico de pessoas no país tem vindo a criar enormes preocupações às autoridades, às instituições que lidam com as matérias sobre direitos humanos e à sociedade em geral, uma vez que se considera “uma forma contemporânea de escravatura”, onde a região da SADC é aquela que oferece condições favoráveis para a ocorrência desse fenómeno.

Aproveitando-se das vulnerabilidades das fronteiras e fragilidades das FDS, as redes do crime circulam com as vítimas, preferencialmente as mulheres e crianças até transporem a fronteira sem serem interceptadas, em alguns casos com o auxílio de indivíduos das comunidades fronteiriças.

Em Moçambique, na maior parte dos casos as vítimas são levadas com o seu consentimento ou com conhecimento dos parentes, no caso das crianças, por aliciamento e promessas de uma vida melhor. Trata-se de uma situação típica das famílias e comunidades com enormes carências que vêm as promessas dadas pelos membros das redes de tráfico de pessoas, a solução dos problemas da acentuada pobreza a que estão sujeitas. Informação tornada pública pela SADC dá indicação que num considerável número de países do terceiro mundo, “dois terços da sua população vivem abaixo da linha internacional de pobreza, estimada em dois dólares por dia” SADC (2009, p.1); é esta a principal causa da vulnerabilidade que afeta as comunidades vítimas do tráfico. Também são apontados os seguintes fatores que dão origem à vulnerabilidade das comunidades e conseqüente espaço para a ocorrência do fenómeno (SADC, 2009, p.2):

- a) sucessivos conflitos armados;
- b) pobreza;
- c) processo deficiente no que tange à saúde e educação;
- d) desigualdades sociais motivadas pelo desemprego e falta de oportunidade;
- e) pandemias que deixam muitas crianças como chefes de família;
- f) o tráfico de pessoas é um fenómeno que, durante muito tempo, não era considerado verdadeiro devido a essa cumplicidade das próprias vítimas, dos parentes e das comunidades. Só posteriormente, a partir de 2008, quando o fenómeno tomou posições relevantes é que as organizações não-

governamentais e a sociedade civil começaram a despertar as autoridades para o problema.

Sobre a problemática, Serra refere-se ao registo de dois fatos que ocorreram em 2008 e que definitivamente fizeram as autoridades perceberem ser um fenômeno verdadeiro, com os dois casos que se deram em 2008 (SERRA, 2018, p.8):

O caso Diana, que tem a ver com o tráfico de três adolescentes do sexo feminino para a África do Sul, por uma moçambicana conhecida por Diana, com a finalidade de exploração sexual. Fato descoberto por um advogado moçambicano que reside e trabalha naquele país vizinho. Caso julgado pela justiça sul-africana, tendo a traficante sido condenada à pena de prisão perpetua.

As trinta e nove crianças encontradas na província de Manica, transportadas num camião e em condições bastante degradadas. Recrutadas a partir da província de Nampula, alegando-se que tinham como destino as escolas islâmicas de Maputo e África do Sul, ato abordado pela Polícia no Posto de Controlo de Inchope, província de Manica, isso culminou com a detenção e condenação dos transportadores, as crianças foram devolvidas ao convívio familiar.

Em relação ao segundo caso, é uma prática frequente nas zonas norte e centro do país, onde há predominância da religião islâmica (Nampula, Cabo Delgado, Niassa e Zambézia). Tal como se fez referência anteriormente, estes casos acontecem com conivência dos pais ou familiares, que devido a carências, buscam melhor oportunidade para os filhos terem formação e boa vida, para depois os sustentarem. Este é um de tantos casos que já ocorreram fora do alcance das autoridades. Para além dos fatos acima, existem outros dados, tornados público em 2010, que apontam para o número de 30 a 40 mulheres traficadas por mês e cerca de 1000 mulheres e crianças por ano para a África do Sul (SERRA, 2018 p.3).

O valor desse negócio varia consoante o tipo de atividade a ser desenvolvido pela vítima do tráfico. Por exemplo, para a exploração sexual rende nos bolsos das redes criminosas cerca de 1,8 milhões de rands, enquanto para escravidão pode render até um milhão de rands. Assim, por cada pessoa traficada para a África do Sul, são cobrados valores que variam entre 5.000 e 10.000 rands¹³.

O mesmo artigo faz referência aos órgãos como cabeças, narizes, seios, línguas, mãos, orelhas e órgãos genitais femininos e masculinos, entre outros, dos mais procurados e usados,

¹³ Lei nº 6/2008, de 9 de Julho, lei que criminaliza o tráfico de pessoas e de órgãos humanos em Moçambique.

essencialmente para fins associados à superstição¹⁴. Em suma, a prostituição ou exploração sexual, o trabalho forçado, a extração de órgãos humanos para fins de superstição ou para transplante são as práticas que caracterizam a finalidade do tráfico de pessoas em Moçambique. Podem existir outras, mas essas são, até ao momento atual, as conhecidas.

Há um fenômeno muito recente que tem a ver com o rapto de pessoas com problemas de pigmentação da pele (albinos), com o fim de extração de órgãos para práticas de superstição. Segundo informação que circula nas *medias*, os órgãos humanos ou partes do corpo de um albino, depois de usadas para o tratamento mágico, fazem com que os autores se tornem ricos. São fenômenos muito comuns em algumas pessoas dos países como a Tanzânia (destino preferencial ou então local de trânsito ao Quênia, Uganda, entre outros países africanos que privilegiam essas práticas e incentivam as redes criminosas para esse efeito). Nesses países, pessoas com pigmentação da pele não circulam livremente, sendo que logo após o nascimento, os pais devem dobrar a vigilância e proteção, caso contrário, são raptadas e assassinadas (SERRA, 2018, p.4).

Quadro 3 - Casos conhecidos de extração de órgãos humanos em Moçambique

Período	Local	Relatos
2001	Posto Administrativo de Bobole, Distrito de Marracuene, província de Maputo	Assassinato de um cidadão de 29 anos de idade, posteriormente extraídos a língua, o cérebro, os olhos e a orelha esquerda. A cabeça foi encontrada no Bairro da Maxaquene (arredores da cidade de Maputo), o resto do corpo encontrado próximo da sua residência. Há quatro indivíduos detidos em conexão com caso.
2001	Cidade Portuária de Nacala. Porto, Província de Nampula	5 indivíduos confessaram perante a polícia terem sido os autores do rapto, assassinato (à catana) e extração de línguas de três crianças para posterior venda desses órgãos aos tripulantes de navios atracados no porto local. Os restos mortais dessas crianças foram encontrados numa mata, nos arredores da cidade de Nacala-Porto.
2001	Cidade de Nacala-Porto, Província de Nampula	Assassinato de uma menor de 11 anos de idade e extração dos órgãos genitais, língua e orelhas. Dois indivíduos detidos em conexão com o caso.
2003	Bairro 25 de Junho, Cidade de Chimoio, Província de Manica	Desconhecidos aliciaram com roupa e dinheiro a um menor de 9 anos, raptaram-no, de seguida extraíram órgãos genitais (pênis e testículos), depois o abandonaram com vida. Foi socorrido e tratado no hospital local, encontrando-se vivo. Os relatos dão indicação de ser o segundo caso que ocorre naquela cidade. No primeiro, a vítima era também uma criança, mais tarde encontrada morta e sem o coração.

¹⁴ Lei n° 6/2008, de 9 de Julho, lei que criminaliza o tráfico de pessoas e de órgãos humanos em Moçambique

Período	Local	Relatos
2004	Arredores da Cidade de Nampula	Uma freira, religiosa brasileira do Mosteiro <i>Mater Dei</i> , denunciou um sul-africano e sua esposa dinamarquesa de serem traficantes de órgãos humanos, pois aliciavam crianças com ofertas e depois raptavam-nas. Os órgãos eram traficados para África do Sul e Brasil. Os indiciados não eram investigados porque tinham uma certa proteção. Contudo, apesar dos populares não acreditarem, o assunto chamou a atenção pelo desaparecimento misterioso de crianças em vários pontos da província de Nampula.
2004	Posto Administrativo de Muite, Distrito de Mecuburi, Província de Nampula	Seis indivíduos detidos em conexão com o assassinato de uma mulher de 39 anos de idade e sua filha de 3 meses e de seguida, extraídos os órgãos genitais de ambas. Os indiciados confessam o crime e dizem que teriam recebido 12 mil meticais de um mandante.
2004	Posto Administrativo de Muite, Distrito de Mecuburi, Província de Nampula	Seis indivíduos detidos em conexão com o assassinato de uma mulher de 39 anos de idade e sua filha de 3 meses e de seguida, extraídos os órgãos genitais de ambas. Os indiciados confessam o crime e dizem que teriam recebido 12 mil meticais de um mandante.
2004	Distrito de Nacaroa, Província de Nampula	14 indivíduos foram surpreendidos na posse de órgãos humanos, tais como braços, pernas, costelas e corações, cuja finalidade era “magia negra” para se tornarem ricos.
2005	Cidade da Matola, Província de Maputo	Desconhecidos assassinaram uma criança de 8 anos e extraíram o cérebro, o nariz, as orelhas, os lábios e a garganta no Bairro de Congolote.
2005	Mossurize, sul da Província de Manica	Dois irmãos foram surpreendidos quando após terem assassinato a sobrinha, extraíram o coração e os pulmões, que pretendiam vender por 3 milhões de meticais. O mandante nunca foi localizado.
2015	Distrito de Moma, Província de Nampula	Quatro indivíduos raptaram um cidadão portador de albinismo, assassinaram-no e extraíram órgãos para o posterior tráfico, ato frustrado pela pronta intervenção das autoridades, depois de denúncias populares. Os envolvidos foram condenados a 40 anos.

Fonte: Carlos Serra (2001, p. 9-27).

2.2.4 Pesca ilegal

Como resultado dos desafios no guarnecimento dos espaços marítimos nacionais e da inexistência de uma unidade dedicada ao Maritime Control System (MCS) a nível administrativo central, exiguidade de meios de fiscalização marítima e aérea, um sistema de Vessel Monitoring System (VMS) não eficazmente operacional, escassez de recursos humanos qualificados, um fraco sistema sancionatório, um fraco processo de instrução e prossecução, um fraco sistema de coleta, armazenamento e análise de dados e escassez de

fundos para financiar as operações de MCS, Moçambique continua sendo alvo preferencial de atividades criminosas que desperdiçam os recursos e faunas marítimas, conforme o Diploma Ministerial n.º 58/2009 que aprova o Plano Nacional de Ação para Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca Ilegal Não Reportada e Não Regulamentada.

Conceitua-se como pesca ilegal aquela que é levada a cabo por embarcações nacionais ou estrangeiras em águas jurisdicionais moçambicanas sem a sua permissão ou em violação das suas leis e regulamentos, ou levadas a cabo por embarcações com bandeira de Estados que são parte de uma organização regional de gestão de pescas relevante, mas que operem em violação das medidas de conservação e gestão adotadas por tal organização e pelas quais Moçambique se rege ou de disposições legais relevantes da legislação internacional aplicável ou em violação de leis nacionais ou obrigações internacionais, incluindo aquelas levadas a cabo por estados cooperantes para uma organização regional de gestão de pescas relevante (LOURENÇO *et al.*, 2016, p. 69-74).

Calcula-se, fazendo fé do mesmo diploma, que a economia nacional perde cerca de 27 milhões dólares estadunidenses devido à omissão no setor do camarão e 7.6 milhões dólares devido a não declaração de capturas acidentais. Tendo base no pressuposto de que podem ser capturadas sem que sejam reportadas, cerca de 20.000 toneladas de atum anualmente na ZEE de Moçambique e, tomando o valor do atum em 1.500 dólares por tonelada, a perda para economia representaria 30 milhões de dólares, alcançando a perda econômica total devida à pesca ilegal para mais de 64 milhões de dólares por ano. Para além da maior prática da pesca ilegal no país, Moçambique tem sido utilizado como um país de trânsito para os produtos de pesca ilegal de origem estrangeira, principalmente barbatana de tubarão (parte dos quais são provavelmente originários de capturas ilegais da sua própria ZEE).

2.3 IMPACTO DE AMEAÇAS MARÍTIMAS MOÇAMBICANAS A NÍVEL LOCAL E REGIONAL

As linhas marítimas de comunicação (LMC) do Oceano Índico Ocidental tornaram-se as mais importantes do mundo, ao atingir a maior tonelagem global de produtos transportados, que incluem mais de dois terços do petróleo bruto mundial, mais da metade do comércio em carga containerizada e um terço da carga a granel a nível mundial (GUPTA, 2010, p.3). A integridade desta linha é prioridade estratégica do fluxo irrestrito do comércio marítimo e é uma necessidade econômica compartilhada para os estados regionais, extra-regionais e outros atores. As extensas LMC da Região do Oceano Índico apresentam

vulnerabilidades estratégicas significativas para os Estados regionais, sobretudo Estados costeiros.

Manter a navegação fluindo pelos estreitos internacionais desta região é de importância estratégica vital. Prova disso é que mais de 80 por cento do comércio transoceânico mundial de petróleo passa por eles. O Estreito de Bab el Mendeb fornece acesso através do Canal de Suez ao Mar Mediterrâneo e à Europa; o Estreito de Hormuz é a porta de entrada para o fornecimento global de petróleo e gás no Golfo Pérsico (Árabe), onde aproximadamente 36% das importações mundiais de petróleo são geradas (RUMLEY, 2013, p.21). Os Estreitos de Malaca, Sunda e Lombok, que conectam os oceanos Índico e Pacífico, são essenciais para a economia global. Os aspectos marítimos da energia e segurança econômica da região do Oceano Índico Ocidental apresentam riscos regionais e globais.

A necessidade de reforço de mecanismos e entidades de diálogo de segurança regional focada na região, provavelmente, se tornará crucial, dados os riscos emergentes de segurança e vulnerabilidades. Será necessária uma maior consideração, ação coletiva e cooperativa com as várias noções de segurança, as quais são profundamente impactadas pelo que ocorre no mar, visto que incluem a segurança econômica, cibernética, ambiental, humana, alimentar e energética.

O conjunto de ameaças que afetam a zona marítima africana, da qual Moçambique faz parte, constituem-se uma representação da criminalidade organizada transnacional. Destaca-se a pirataria marítima e roubo armado, tráfico de armas e drogas, terrorismo marítimo, tráfico de seres humanos, transporte ilegal de requerentes de asilo por mar, pesca não regulamentada e não declarada, crimes ecológicos como naufrágio deliberado, derramamento intencional de petróleo e lançamento de resíduos tóxicos.

O tráfico de contêineres é um grande problema, visto que, numa escala diária, mais de 7 milhões de contêineres, de todos os tamanhos, são transportados pelo mundo. Desta ação, o envolvimento dos serviços portuários e aduaneiros na verificação do conteúdo destes contêineres não é suficientemente eficaz. A recente experiência (CEEA, 2018, p.4-6) mostra que, em muitos casos, os contêineres são usados para todo tipo de transporte clandestino, desde terroristas até mercadorias proibidas.

O mar é um recurso inequivocamente estratégico e importante e que pode conduzir Moçambique, devido a sua extensão costeira, para o progresso e bem-estar. Contudo, em virtude das maiores reservas de hidrocarbonetos descobertas na Bacia do Rovuma, do potencial pesqueiro, das linhas de comunicação por mar, dos minerais preciosos e de outros recursos naturais existentes no Canal de Moçambique e em todo o território, Moçambique se

tornou um país mais propenso as ameaças das redes do crime organizado. Por isso, para um país como Moçambique com desafios em matéria de segurança, os seus recursos são susceptíveis de ser explorados ilegalmente em benefício das associações criminosas. É justamente aqui que reside a importância da Marinha de Guerra para a mitigação dos problemas que tendem a ameaçar o Estado, cujo dever é criar um clima de segurança nas águas sob jurisdição de Estado moçambicano (LOURENÇO *et al.*, 2016, p. 67).

A importância central da Região do Oceano Índico para a energia mundial, em particular, aumentou muito com o surgimento da China e da Índia como novas potências (KLARE, 2008, p. 63-87). A crescente demanda destas potências por hidrocarbonetos importados tem importantes dimensões de segurança no mar. A necessidade de integrar a segurança ambiental e climática, juntamente com a segurança energética – como elementos fundamentais da segurança nacional dos estados da região – está sendo lentamente reconhecida (CHELLANEY, 2010, p.67).

Muitos fatores de segurança, incluindo transgressões de lei e ordem, juntamente com conflitos armados locais decorrentes de instabilidade política e Estados falidos que abundam na (ROI), com a proliferação de armas de destruição em massa e os crescentes impactos de desastres naturais têm significativas dimensões de segurança no geral, assim como na segurança do espaço marítimo. Questões como a sobre exploração dos recursos pesqueiros, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, e outras ameaças ambientais na costa ocidental, até às mais recentes atividades de pirataria, que resultam da profunda transformação das zonas costeiras na sequência da exploração de recursos mineiros energéticos, tem reforçado a consciência de que negligenciar o mar pode levar à perda de grandes oportunidades econômicas (FLINT; TAYLOR, 2007, p.27).

A Região Austral da África, sobretudo na costa oriental, é vital para os países desta mesma região sem acesso direto ao mar. Exemplo disso, são os países como Lesoto, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábue, que dependem demasiadamente do mar para a importação e exportação de mercadorias; esses países dependem profundamente dos Estados costeiros como África do Sul, Moçambique, Tanzânia e Quênia.

Este conjunto de ameaças que têm, no geral, o norte da Região do Oceano Índico Ocidental como sua origem, encontram o campo fértil de multiplicação e ramificação a partir da região do Corno de África e se propagam facilmente para os países do sul da região. Essa propagação ocorre devido a fatores combinados, sobretudo as dificuldades destes países em controlar os espaços marítimos e fronteiras terrestres sob sua jurisdição. Essa situação resulta na mobilidade desregrada de pessoas e bens, incluindo criminosos que se movimentam via

marítima, terrestre e aérea em direção ao sul da região do Oceano Índico Ocidental – onde, de certa forma, exercem pressão de segurança sobre países costeiros como o Quênia, Tanzânia, Madagascar, Ilhas Seychelles, bem como na costa moçambicana, incluindo o canal de Moçambique (CEEA, 2018, p.14-16).

3 ARCABOUÇO CONCEITUAL

Este capítulo, vai analisar aspectos relacionados com a segurança marítima no geral, assim como abordar a segurança durante e após a Guerra Fria. A abordagem da segurança no mar vai considerar os aspectos ligados ao poder naval, à defesa de costa, à preservação ambiental, à economia azul, ao policiamento contra novas ameaças e à governança oceânica.

3.1 SEGURANÇA MARÍTIMA DURANTE A GUERRA FRIA

Durante o período da Guerra Fria, o conceito de segurança foi de certa forma negligenciado (BALDWIN, 1977, p.8). Foi em 1983, que Barry Buzan reiniciou o debate, dando conta que, apesar da extensa utilização do termo “segurança”, este conceito permanecia subdesenvolvido, ambíguo e contestado.

Os estudos de segurança, com origem nos estudos estratégicos nascidos da necessidade de expandir a abordagem deste último, visto ser demasiadamente centrado no poder militar, são considerados uma subdisciplina das relações internacionais, sendo o seu objeto de estudo a interação entre os atores internacionais. Durante o período da Guerra Fria, o seu paradigma encontrava-se centrado no Estado na seguinte perspectiva: ele é o ator, detém o poder, define os interesses e assina os tratados.

A conceituação de segurança, na tradição realista, consagra o legado de Maquiavel, Hobbes e Clausewitz, em que o Estado é o objeto de referência. Assume a responsabilidade pela segurança dos seus cidadãos, considerando a segurança nacional (defesa da soberania, da integridade, dos valores e interesses do Estado) como principal nível de segurança, tornando-se, neste caso, o interesse nacional de fato.

Nas palavras de Wolfers (1962, p.145), segurança pode definir-se como o valor “que uma nação pode ter mais ou menos e ao qual deve aspirar obter em maior ou menor medida”. Ou seja, a segurança é garantida pela ausência de ameaças, permitindo o estabelecimento das condições necessárias para assegurar outros valores, que neste caso, podem ser traduzir em bens materiais ou em controlo das ações de outros.

Com a fundação das Nações Unidas, parecia estar em curso a mudança de paradigma, com um afastamento da noção de segurança nacional, e inclusão, na agenda internacional, de aspectos não militares com foco no indivíduo, conforme se percebe na leitura do artigo 55.º da Carta das Nações Unidas (1945, p. 12, tradução nossa):

[...] com vistas à criação de condições de estabilidade e bem-estar necessários para relações pacíficas e amistosas entre as nações baseadas no respeito ao princípio de igualdade de direitos e autodeterminação dos povos, as Nações Unidas promoverão: a) padrões de vida mais elevados, pleno emprego e condições de progresso e desenvolvimento econômico e social; [...] b) respeito universal e observância dos direitos humanos e das liberdades fundamentais para todos [...].

Todavia, esta nova abordagem, reclamada pela linha liberalista, é materializada no conceito de segurança coletiva, no qual um grupo de estados que partilham valores e ideais se organizam para fazer face a uma ameaça militar comum, mantendo os estados como objeto de referência. Em 1983, Barry Buzan, partindo da ideia de Waltz de três níveis de análise centrados no indivíduo, nos estados e no sistema internacional, propõe que se considere o conceito de segurança como sendo relacional e interdependente, com interligação entre os três níveis de análise e os vários setores ou dimensões da segurança (militar, político, econômico, social e ambiental).

Bueger; Timoty (2017), em seu artigo intitulado “Beyond Seablindness: a new agenda for maritime security studies”, defende que o mar tende a ser entendido como o palco de geopolítica e de projeção de poder militar, guerra interestatal, disputas militarizadas e fonte de ameaças específicas como a pirataria, ou como um conector entre Estados, que permite a conexão entre vários fenômenos do colonialismo à globalização (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.3). Teorizando a segurança no mar, eles sustentam que no essencial a segurança no mar foi teorizada e interpretada a partir de “pontos de vista inovadores baseados na teoria tradicionalista realista ou liberalista”, e que, os mais recentes desenvolvimentos teóricos como pensamento construtivista ou estudos de segurança crítica, dificilmente influenciarão o debate.

Na interpretação realista, os mares são a planície em que superpotências ou potências regionais rivalizam-se pelo poder. As interpretações liberais da segurança no mar defendem em primeiro plano, a ascensão de vários regimes tradicionais que regem as atividades no mar e sugerem que o meio marinho está cada vez mais sujeito a uma forma de ordem pública coletiva e regulamentação legal (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.3). Estas perspectivas liberais têm sido promovidas, em particular, nos trabalhos de acadêmicos de direito. Estes sugerem que nos últimos anos, no direito internacional, registrou-se a evolução de um conjunto de regras destinadas a evitar a guerra naval, mantendo os poderes marítimos separados, tudo em direção a um novo marco global que facilite a cooperação no domínio da segurança marítima. Esse fato reuniu os países em objetivos comuns, mas seu trabalho também se concentrou em questões de regulamentação e direito internacional formal; em vez de governança da

segurança marítima mais amplamente definida, tem-se o conceito de segurança marítima como um subconjunto distinto de pensamento de segurança. Esse conceito está incluído, mas não confinado, a temas existentes de poder marítimo e direito marítimo, sendo uma criação relativamente recente (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.4).

Como parte das estratégias de segurança marítima, verificou-se um amplo e expansivo poder no mar por parte dos Estados Unidos e, na esteira das estratégias dos EUA, várias estratégias semelhantes foram adotadas por outras nações e organizações internacionais. Destes, as mais notáveis são a Estratégia Aliança Marítima da OTAN (2011), a Estratégia Nacional do Reino Unido para Segurança Marítima (2014), a Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (2014), a Estratégia Nacional Francesa para a Segurança das Áreas Marítimas (2015), o G7 e a Declaração sobre Segurança Marítima (2015). A União Africana (UA) concluiu as negociações sobre a Estratégia Marítima Integrada (EMI) da África para 2050 em 2014 e seguindo uma Carta sobre Segurança Marítima, Segurança e Desenvolvimento em 2016 (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.5).

A União Africana enfatiza a importância do transporte marítimo e o comércio que garantam a segurança econômica e desenvolvimento no continente, com foco na capacitação em áreas que incluem capacidades de guarda costeira e instalações portuárias.

Naquilo que são as principais dimensões da segurança marítima, novos documentos estratégicos fornecem considerações importantes para estudiosos de segurança, sobre a natureza da segurança marítima, portanto, o complexo contemporâneo de segurança marítima é composto por quatro domínios e cada um deles incorpora uma série de preocupações de segurança.

O primeiro desses domínios compreende o que são consideradas como questões de segurança nacional, que contém em grande parte, a tradições de longa data de estratégia naval e poder. A componente de segurança nacional que incorpora a segurança marítima envolve o desenvolvimento e aplicação de energia naval, projeção militar das potências em defesa nacional no mar, bem como o uso de navios de guerra para proteger rotas de comércio, recorrendo às funções de dissuasão, vigilância e interdição. Tais preocupações permanecem com importância latente ou existente em muitas partes do mundo, principalmente em regiões de rivalidade geopolítica atual, como no Mar do Sul da China (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.6).

3.2 PODER NAVAL E SEGURANÇA MARÍTIMA

Geoffrey Till¹⁵ na sua obra, “Sea Power: A guide for the Twenty-First Century” (2013), segue uma lógica profundamente norteadada por Mahan. O autor inglês, contudo, introduz variáveis novas à geoestratégia naval do século XXI, ao constatar um mundo altamente globalizado, onde as trocas comerciais são feitas exclusivamente por mar, onde a dependência entre os Estados é naturalmente acrescida, devido ao grande volume e à elevada quantia de investimentos que o comércio marítimo sofreu, sobretudo devido à introdução do navio cargueiro e do container (TILL, 2013, p.56).

Para Till, o mar é uma fonte indispensável de recursos, de comércio, de comunicação, informação, aplicação de poder e domínio, com um acréscimo de uma nova componente que é a conservação do ecossistema e meio ambiente marinho. Esta percepção, de um mundo em alta velocidade e cada vez mais conectado, permitiu ao professor inglês conceber dois tipos de marinhas que se engrenam no poder naval do século XXI: as Marinhas Modernas e as Marinhas Pós-Modernas¹⁶ (FERREIRA; BARROS, 2014, p. 68- 69).

Depois da Segunda Guerra Mundial, o mundo caminhou para um estreitamento entre os conceitos de espaço e tempo. A comunicação e o comércio aceleraram os processos da interação humana, o que resultou em grandes mudanças em todas as componentes da vida dos Estados e do cidadão comum. As forças armadas também tiveram que adaptar-se a esse rápido e crescente fluxo de pessoas e objetos.

No âmbito da defesa, surgiu um novo meio de se fazer a guerra, pois com um mundo globalizado, a capacidade de ação e doutrinação está ao poder de qualquer pessoa que tenha acesso à informação de forma fácil e comum, obtida pela internet. Assim sendo, um ataque pode ser perpetrado em qualquer parte do planeta, por qualquer pessoa, levado a cabo por Estados ou por grupos armados não estatais.

Por isso, o pensamento militar e o poder naval dos Estados no século da rapidez e locomoção instantânea teve que adaptar-se às novas ameaças que se insurgem, o que leva a uma absolutização do transporte de cargas e pessoas a tornar-se uma realidade para combater

¹⁵ Geoffrey Till - autor inglês e professor no King’s College. O seu campo de investigação e publicação centra-se na área da geoestratégia naval, sendo um dos autores mais influentes na contemporaneidade.

¹⁶ Sociedade Moderna em geral é caracterizada pelo sentido económico-social de uma sociedade virada para extração e transformação de matérias primas nas indústrias pesadas. As Sociedades Pós-modernas ultrapassaram essa fase do desenvolvimento e estão mais voltadas para a prestação de serviços onde a globalização desempenha um papel chave. Autores como Jurgen Habermas; Michel Foucault; Gilles Lipovetsky; Frederic Jameson entre outros, trabalharam esses conceitos e as suas implicações no pensamento e sociedades contemporâneas.

um inimigo que encontra-se a milhares de quilômetros do território do Estado, mas que mesmo assim, continua a ser uma potencial ameaça a segurança do mesmo:

As fronteiras de nossa segurança não se detêm mais no Canal. O que acontece no Oriente Médio nos afeta... As novas fronteiras de nossa segurança são globais. Nossas Forças Armadas serão implantadas em terras de outras nações distantes, sem ameaça imediata ao nosso território, em ambientes e formas desconhecidas para elas (TILL, 2013, p. 29, tradução nossa).

O conceito das Marinhas Modernas e as Marinhas Pós-modernas vem assemelhar-se aos conceitos de Sociedades Modernas e Sociedades Pós-modernas, adotados pela Sociologia; porém, aqui é dado um traço distinto ao poder marítimo. Também convém reforçar que esses conceitos não são nomeclaturas firmes e rígidas que se enquadram em determinados países, sendo que existem países com Marinhas e poder naval que espelham mais características de uma definição que de outra: “Afinal, não existe um estado moderno tão autárquico que não seja afetado pelo mundo exterior, nem um estado pós-moderno tão extrovertido que os imperativos domésticos não importam” (TILL, 2013, p. 42, tradução nossa).

Para o professor Till, as Marinhas Modernas caracterizam-se por ser autárquicas e Estado-cêntricas. O seu núcleo de funcionamento passa pela exclusiva defesa do Estado e dos seus interesses imediatos, sendo que os seus objetivos principais são: o controlo do mar, a dissuasão nuclear e balística, a capacidade de projeção marítima, o poder exclusivo de boa ordem marítima e uma competitiva diplomacia naval, valorizando, sobre tudo, o que o Almirante Gorshkov apelidou de “combate frota VS frota” (TILL, 2013, p.32).

Os Estados com Marinhas Modernas tendem a evitar as causas e os efeitos da globalização, por isso, a influência do seu poder de ação tende a limitar-se nas suas águas jurisdicionais e zonas econômicas exclusivas, haja vista, que a interpretação do direito para essas Marinhas é que essas áreas compreendem a parte do território nacional e cabe à marinha manter os recursos nessas zonas fora do alcance de exploração estrangeira. A pouca comunicação realizada pelas Marinhas Modernas faz com que os problemas marítimos do século XXI ocorram, como por exemplo: a pirataria, pesca de espécies protegidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo (CNUDM) sobre pesca, tráfico de pessoas e drogas entre outros. O poder naval de Marinhas Modernas não consegue fazer face a um mundo altamente globalizado e acaba por não garantir o próprio objetivo de que as Marinhas Modernas se comprometeram em alcançar:

As Marinhas modernas são mais propensas a exibir níveis inferiores de cumprimento efetivo das convenções marítimas internacionais ou aspirações como as intenções de compartilhamento de informações da consciência do domínio marítimo, seja porque não desfrutam do grau de boa governança que torna tal cumprimento efetivo (TILL, 2013, p. 34, tradução nossa).

Esta caracterização das Marinhas Modernas vem fazer mais sentido em países que sofreram com a última vaga de descolonização, como Moçambique, onde a baixa industrialização e a forte dependência dos recursos naturais faz com que as políticas desse âmbito sejam implementadas nas Marinhas, comprometendo de forma parcial o poder naval desses Estados. Além disso, de certa forma, interferem também no desempenho de outras Marinhas e da boa ordem no mar, visto que a falta de comunicação acaba por afetar a cooperação em um mundo globalizado.

Já as Marinhas Pós-modernas encaram o processo de globalização como uma vantagem, observam esse fenômeno como uma oportunidade para expandir o seu poder naval, ao mesmo tempo que diminuem a sua presença em diversas áreas, especializando em certas componentes e cooperando com outras Marinhas para suprir aquilo que falta no seu arsenal de defesa.

Till afirma a este respeito que a globalização levou a um aumento dos produtos transportados pelo mar, atingindo a elevada percentagem de 95% de todo o comércio mundial, o que de longe supera o que é transportado por terra e por ar (TILL, 2013, p.35). Devido a isso, as Marinhas Pós-modernas investem mais na cooperação do que na autarquia, sendo a cooperação o marco distinto de uma Marinha Pós-moderna, passando assim os seus objetivos por controlo do mar, missões expedicionárias, operações de estabilização e assistência humanitária, ordem marítima inclusiva e uma fácil e flexível diplomacia naval (TILL, 2013, p.,36).

O que se pode conciliar entre os dois tipos de Marinhas é que ambas estão preocupadas em negar o uso do mar a ameaças. Porém, as Marinhas Modernas estão mais preocupadas com o seu território e com os navios de sua bandeira, ao contrário das Marinhas Pós-modernas que irão não só garantir a segurança do seu território e dos navios de sua bandeira, como também estarão preocupadas em garantir o sistema liberal de trocas e comércio pelo mar, para que seja salvaguardado como um todo, quase como um princípio de Direito Universal:

Aqui também eles estão defendendo o sistema indiretamente pelo que eles fazem do mar e não no mar. Eles estão defendendo as condições para o comércio em vez do comércio em si (TILL, 2013, p.37). O prezar pela manutenção da boa ordem e funcionalidade do

sistema é majoritariamente atingido através de fóruns de diplomacia multilateral, onde organizações internacionais como a ONU, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), e Organização para Proibição de Armas Químicas (OPAQ) fazem frente a ameaças globais em que o desfecho acaba por refletir o poder naval. Exemplos claros são o uso da OTAN na coordenação ao combate à pirataria no Golfo de Áden ou o uso da OPAQ no controle do transporte e destruição em alto mar do arsenal químico sírio, onde a participação de Marinhas Pós-modernas reflete-se no impulso pela cooperação e pela garantia de manutenção da estabilidade no mar e em terra, alargando assim a capacidade de ação do poder naval: “As Marinhas Pós-modernas não esperam cobrar todas as cores do arco-íris naval, mas idealmente, permanecem confiantes de que outra pessoa, igualmente confiável, o fará.” (TILL, 2013, p. 41, tradução nossa).

Podemos, de forma clara, notar que, para o autor, as Marinhas Pós-modernas põem a ênfase do sucesso e da prevenção das ameaças na cooperação e diplomacia naval, uma vez que só desta maneira se espera uma cobertura quase global das ameaças vindas do mar: “[...] atitude em relação ao desenvolvimento da capacidade naval para lidar com ameaças significativas ao sistema. Tais marinhas esperam PA

rticipar de operações de coalizão em vez de tentar agir por conta própria.” (TILL, 2013, p.41, tradução nossa).

Na continuação de uma conduta de boa ordem no mar e como um meio de garantia para a manutenção do sistema liberal de trocas, é fundamental realçar que, para Till, uma Marinha Pós-moderna deve possuir um forte caráter de responsabilidade ecológica e de respeito pelo meio ambiente marinho. Esse reconhecimento por parte das Marinhas Pós-modernas deve-se, sobre tudo, com a viragem feita por políticas de obtenção de recursos no mar devido a cada vez mais escassez de matérias-primas em terra (CUNHA, 2016, p.89-93), sendo que um poder naval de uma Marinha Pós-moderna garantirá uma minuciosa pesquisa de catalogação, investigação e análise da qualidade da água, fauna, flora e dos fundos marinhos.

Vemos então a constatação de duas abordagens ao poder naval no século XXI, a mesma pode ser obtida pela ação de uma Marinha Moderna autossuficiente e voltada unicamente para o interesse nacional ou através de uma Marinha Pós-moderna integradora e colaborativa. Não obstante, Till adverte que, para uma verdadeira potencialização exponencial de um poder naval no século XXI, as Marinhas acabam por adotar medidas em ambas as definições, garantindo assim que os interesses nacionais caminhem ao encontro de um interesse global de paz, sustentabilidade e cooperação: “[...] a maioria das marinhas exibe

uma mistura de ambas as abordagens, e assim tendem a se situar no espectro de possibilidades entre moderno em um extremo da escala e pós-moderno no outro.” (TILL, 2013, p. 43, tradução nossa).

Alfred Thayer Mahan, no seu livro “os fundamentos do Poder Naval” formulou um interessante conjunto de pressupostos para o poder naval, que assentam em seis princípios sobre os quais, todas as nações que quisessem possuir influência no mar deveriam ter, que são:

- a) Posição Geográfica;
- b) Configurações Físicas;
- c) Extensão Territorial;
- d) População;
- e) Caráter da População e;
- f) Caráter das Instituições de Governo (MANHAN, 2014, p. 28).

Para descrever com algum detalhe os seis fundamentos do poder naval, é importante entender o *Naval Power* e o *Maritime Power* (REIS, 2014, p. 33).

Maritime Power, é o ramo do Poder Naval que inclui o *Naval Power* ou Força Naval, ou seja, inclui os elementos armados que constituem a força que marca a presença dos Estados no mar, como as forças guardas costeiras, os recursos humanos, os anfíbios terra-mar e outros componentes de ação em que não necessariamente têm que estar no mar, como as armas e homens de apoio (MATIAS, 2009, p. 456). O *Naval Power* está circunscrito estritamente às marinhas militares dos Estados e à sua capacidade de atuar no mar, incluindo aí todos os meios de guerra naval e os meios aéreos embarcados, como os aviões, helicópteros, satélites e hoje, os *drones*.

Não obstante o acima exposto, o que temos vindo até aqui a constatar é que o Poder Naval e as suas constituintes, *Maritime Power* e *Naval Power*, tendem a inclinar-se para uma integrante da guerra e da geoestratégia militar, mas ao longo dos séculos, o braço militar do Poder Naval serviu e serve para fortalecer o comércio e a economia dos Estados. Isso é notório ao longo da história quando vemos o emprego do poder naval por potências marítimas coloniais e mercantis entre os séculos XV – XIX, e o investimento na marinha de guerra como forma de garantir a existência de uma marinha mercante, rotas, portos e pontos de comércio nas colônias defendendo assim a sua própria existência: “Mas se a Inglaterra foi atraída para o mar, a Holanda foi levada até ele; sem o mar a Inglaterra definiu, mas a Holanda morreu.” (MAHAN, 2014, p. 37, tradução nossa).

O comércio marítimo, a marinha mercante e as embarcações de obtenção de recursos marinhos são por si mesmos uma fonte de poder naval. Não se pode negar que uma marinha de guerra, por mais forte que seja, não tem como propósito um objetivo unicamente militar. Nem todos os Estados vivem para guerra, nem seus próprios recursos unicamente. A troca e o comércio subsistem, então, como um fenômeno crucial na relação com o Poder Naval. Com isso, um Estado que queira constituir um forte Poder Naval terá que se mostrar ativo com uma boa frota mercante e uma obtenção de recursos econômicos nos mares do mundo, uma vez que isso tendencialmente levará ao natural desenvolvimento econômico e social do Estado:

Deve-se admitir, porém, e será visto, que a ação sábia ou insensata de homens individuais teve, em certos períodos, uma grande influência modificadora do poder do mar em sentido amplo, que inclui não apenas a força militar flutuante, que governa o mar ou qualquer parte dele pela força das armas, mas também o comércio pacífico e o transporte marítimo do qual brota, por si só, uma frota militar natural e saudável, e sobre a qual repousa com segurança (MAHAN, 2014, p. 28, tradução nossa).

Tal como enumerado anteriormente o primeiro fundamento é a (I) Posição Geográfica que, de acordo com Mahan, essa característica é dita logo de imediato. Se o Estado estaria pronto para exercer sua influência para além dos seus limites físicos terrestres, constatando a presença de saída para o mar, o Estado em questão já tinha uma certa vantagem sobre os outros Estados em ter contato com o mar e beneficiar-se com isso:

Pode-se assinalar, em primeiro lugar, que se uma nação está tão situada que não é forçada a se defender por terra nem induzida a buscar a extensão de seu território por meio da terra, ela tem pela própria unidade de seu objetivo voltado para o mar, uma vantagem em relação a um povo cujo limite é continental (MAHAN, 2014, p. 29, tradução nossa).

Todavia, a posição geográfica poderia trazer ainda mais benefícios ao Estado caso esse fosse de forma geoestratégica bem posicionado, haja vista que essa vantagem daria ao Estado uma posição de fácil comunicação política, superioridade militar e supremacia no comércio e rotas comerciais, levando a conclusão lógica de que o Estado facilmente distribuiria o seu Poder Naval em diferentes coordenadas tornando, assim, as ações rápidas, seguras e lucrativas: “A posição geográfica pode ser tal que promova uma concentração, ou que necessite de dispersão das forças navais.” (MAHAN, 2014, p. 29, tradução nossa).

Sendo assim podemos, de imediato, concluir que a posição geográfica de um Estado define a sua força e possibilidades enquanto ator no mar; também nos faz uma primeira introdução de como a terra influencia o Poder Naval. O segundo fundamento nos dá a (II)

Configuração Física. Para isso, ampliamos a Posição Geográfica, olhando diretamente para o recorte, as condições topográficas, oceanográficas e climáticas que o Estado tem para oferecer.

Na sua topografia, Mahan explica que o Estado deve possuir em primeiro lugar as condições naturais para investir em ações e empresas marítimas. Com isso, quer dizer que o Estado deve possuir as matérias-primas básicas para garantir a sua independência naval (o que por sua vez, irá garantir a sua soberania política) na construção de de portos e barcos. Consoante isso, dentro do Estado deve haver uma boa linha de comunicação entre a costa e onde a matéria-prima é extraída, o que também facilitará no desembarque quando essa mercadorias chegarem pelos mares nos portos.

Os recortes da costa devem ser propícios à implementação e ao abrigo dos portos. A a fundição dessas áreas costeiras deve servir os diferentes tipos de embarcações e, mais uma vez, ligando o mar à terra:

A costa de um país é uma de suas fronteiras; e quanto mais fácil o acesso oferecido pela fronteira à região além, neste caso o mar, maior será a tendência de um povo para ter relações sexuais com uma longa costa marítima, mas inteiramente sem um porto, tal país não pode ter nenhum comércio marítimo próprio, nenhum navio, nenhuma marinha (MAHAN, 2014, p. 35, tradução nossa).

Sendo os portos um ponto vital do Estado, também serão alvo de cobiça, caso estejam sobre ataque. Por isso, no justo meio aristotélico, Mahan propõe que os portos sejam de fácil acesso aos barcos que venham em paz, mas que consigam ser devidamente protegidos contra os que trazem a guerra:

Os portos numerosos e profundos são uma fonte de força e riqueza, e duplamente, se eles são as saídas de correntes navegáveis, o que facilita a concentração neles do comércio interno de um país; mas por sua própria acessibilidade eles se tornam uma fonte de fraqueza na guerra, se não forem devidamente defendidos (MAHAN, 2014, p. 35, tradução nossa).

O terceiro fundamento (III) Extensão do Território está fortemente ligada às anteriores; aqui, um Estado deve possuir um território extenso suficiente onde possa encontrar quase na totalidade as matérias-primas para a construção de um Poder Naval. Para além disso, o Almirante sugere que, mais importante ainda ser detentor de um largo território, é deter uma boa linha de costa, onde consiga abrigar bons portos: “No que diz respeito ao desenvolvimento do Poder Naval, não é o número total de milhas quadradas que um país

contém, mas o comprimento de sua linha de custo e o caráter de seus portos que devem ser considerados.” (MAHAN, 2014, p. 43, tradução nossa).

Não devemos nos abster e olhar para essas medidas como padrões que são imóveis, mas sim como uma *Régua de Lesbos* que se molda às formas irregulares.

No quarto lugar, se tem o fundamento (IV) População. Para Mahan, um Estado tem que possuir uma certa população voltada para os afazeres do mar e propensa a desempenhar tarefas que estejam ligadas às atividades marítimas, mesmo que essas sejam realizadas em terra, como um dom natural para a construção de embarcações e para a arte da navegação como foi encontrado na história dos portugueses, ingleses e holandeses, que faz toda a diferença para um engrandecimento do Poder Naval:

Tem sido dito que em relação às dimensões, não é apenas o número de milhas quadradas, mas a extensão e o caráter da costa marítima que é considerada com referência ao Poder do Mar; e assim, em ponto de população, não é apenas o total geral, mas o número que segue o mar, ou pelo menos facilmente disponível para emprego a bordo do navio e para a criação de material naval, que deve ser contado (MAHAN, 2014, p. 44-45, tradução nossa).

A população, por sua vez, desdobra-se também no ponto cinco, no qual temos o (V) Caráter da População. Neste aspecto, o Almirante vira o seu debate para a componente ética (REIS, 2014, p.32) e os valores socio-econômicos que um determinado Estado prioriza. Mahan enfatiza que um Estado voltado para o comércio será, sem dúvida, um Estado que terá uma ligação ao mar e com isso um grande potencial para o Poder Naval: “A tendência ao comércio, envolvendo necessariamente a produção de algo para comercializar, é a característica nacional mais importante para o desenvolvimento do Poder do Mar.” (MAHAN, 2001, p. 53, tradução nossa).

Por último, (VI) Caráter das Instituições de Governo. O caráter político é de elevada importância, visto que, é nesse aspecto que os governantes decidirão qual caminho será adotado para as políticas relacionadas com o mar. Para Mahan, um bom governo pratica políticas de investimento contínuo no mar englobando todas as suas derivantes, principalmente em terra. Sendo que um bom governo é perspicaz na observação do seu próprio povo sobre as suas inclinações e competências para o mar, favorecendo com estímulos financeiros e fiscais a construção de navios, obtenção de matéria-prima e comércio (MATIAS, 2009, p.458).

Para o Almirante Mahan, um governo que queira tornar o Poder Naval do Estado grande, deve respeitar a vontade e a tendência natural do seu povo. Ao contrário de Mahan,

Julian Corbett se dedicou a um estudo profundo da história e geoestratégia naval. O seu pensamento ficou refletido nos livros “England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power Within the Straits, 1603-1713 e Some Principles of Maritime Strate”.

O debate acadêmico proposto por Corbett tornou-se extremamente relevante, porém as ideias de Mahan sobressaíram-se no estudo e práticas adotadas pelos Estados e suas Marinhas.

Tanto Corbett como Mahan dizem que o Poder Naval é um elemento importante na ascensão e prosperidade dos Estados. Por isso, que autores, como Milan Vego da Naval War College, os enquadram dentro da “Blue Water School”, sendo que a distinção entre Corbett e Mahan reside no fato de que o primeiro defende um Poder Naval mais elevado e caso o Estado seja uma potência continental deve dispersar as frotas, engajando as em várias frentes (VEGO, 2009, p.1-20). Para Corbett, existe a “Grand Strategy”, na qual os Estados devem preocupar-se, sobretudo, com as relações internacionais e relevâncias econômicas que a guerra pode gerar e o “Minor Strategy”, que se preocupa, de fato, com as estratégias militares e de operações navais em teatros de guerra. Para Corbett, o Poder Naval deve, principalmente, tomar e manter as linhas de comunicação no mar, negando esse acesso ao inimigo, fortalecendo assim o comércio e os propósitos políticos e militares:

O controle do mar dependeria, em primeiro lugar, das condições políticas sob as quais o controle fosse instituído. Ao obter a decisão... e ao estabelecer um bloqueio ou ambos, o comando do mar, ou seja, o controle das comunicações, poderia ser assegurado (CORBETT IN VEGO, 2009, p. 7, tradução nossa).

No geral, ao contrário de Mahan, Corbett não está preocupado em tomar posições terrestres e de lá exercer uma posição única distribuída pelas suas áreas de interesse a volta do globo. Na sua visão, Corbett propõe um Poder Naval capaz de atuar em vários pontos, disperso, exercendo um controle permanente, não proibindo outras forças de executar o seu Poder Naval, mas sim immobilizando-as sempre que essas causarem interferências discordantes aos seus interesses (VEGO, 2009, p.1-20).

Do ponto de vista geoestratégico, a posição de Corbett para o pensamento naval traz relevantes considerações, uma vez que esse já não vê um Poder Naval expansionista, dominador a espera da batalha decisiva como Mahan. Mas sim, tenta derivar a sua força a partir do Estado de origem e salvaguardar, de forma primordial, os interesses desse através de um Poder Naval distribuído estrategicamente. Porém, o que torna o trabalho de Corbett de difícil adaptação é o fator de crescimento do Poder Naval, na medida em que mesmo as

Marinhas contemporâneas como a dos EUA ou Inglaterra, possuem bases avançadas permanentes, o que permite uma ação rápida em caso de intromissão de terceiros em seus interesses. Um claro exemplo foi a intervenção da Marinha inglesa nas Malvinas/Falkland quando da invasão argentina às ilhas Malvinas/Falkland ou as bases militares americanas no Atlântico nos Açores e em Santa Helena (VEGO, 2009, p.1-20).

A análise generalizada sobre a Segurança Marítima nos remete ao surgimento do conceito de segurança nacional, que pode ser entendido como um conceito, se for usado sem especificações. O ponto de partida é a caracterização de Wolfers sobre a segurança como “a ausência de ameaças aos valores adquiridos, que parece capturar a noção intencional básica subjacente à maioria dos que usam o termo segurança, notando se assim, a existência da ambiguidade da frase “ausência de ameaças” (WOLFERS, 1952, p.87). Ullman (1983, p.133-153) argumenta que a necessidade de considerar a “ameaça” à segurança, o que pressupõe que em resposta, perante a ameaça de ataques militares, os Estados desenvolvem políticas de dissuasão. Essas políticas se destinam a fornecer segurança, reduzindo a probabilidade de que o ataque ocorra.

Assim, a segurança pode ser definida em termos de especificações tais como: segurança para quem? E segurança para quais valores? Quanta segurança? Segurança a que custos?

Respondendo à questão sobre segurança para quem, um conceito de segurança que não especifica o objetivo a que se refere, faz pouco sentido (ULLMAN,1983, p.157). Para Buzan, uma especificação simples, como estado ou indivíduo, não basta porque existem muitos Estados e indivíduos com uma segurança interdependente. Buzan defende que a busca de um objetivo referente à segurança deve ir lado a lado com a questão de interesse, por serem condições necessárias (BUZAN,1983, p.67). Desta forma, o conceito de segurança ganha uma ampla gama de respostas para a pergunta “segurança para quem?”; é aceitável a nível individual, o Estado, (alguns, a maioria ou todos os Estados), o sistema internacional (alguns, a maioria ou todo o sistema internacional), etc. A escolha depende da questão específica de interesse. Quanto à pergunta sobre “segurança para que valores”, Buzan, Wæver e Wilde argumentam que para os indivíduos, estados e outros atores sociais, estes valores podem incluir a segurança física, bem-estar e econômica, autonomia, bem-estar psicológico (BUZAN; WÆVER; WILDE, 1998, p.27).

O conceito de segurança nacional, tradicionalmente, inclui independência política e integridade territorial como valores a serem protegidos; todavia, muito mais valores são adicionados. Sobre quanta segurança – a segurança, de acordo com Wolfer (1852), é um valor

do qual uma nação pode ter ou aspirar ter em maior ou menor medida. Wolfer observou que nem todos vêm a segurança como uma questão de grau, ou seja, que não podemos ter uma segurança parcial; se estamos apenas meio seguros, então não estamos seguros no geral.

Wolfers dedica atenção considerável para explicar que uma diversidade de políticas diferentes pode, de forma aplausível, ser adotada na busca de segurança, e a busca de segurança sempre envolve custos, ou seja, o sacrifício de outros objetivos que poderiam ter sido perseguidos com os recursos dedicados à segurança.

A dimensão histórica dos conceitos de estratégia oferece fundamentos essenciais para o pensamento contemporâneo da segurança. Paret (1986, p.8) observou que, no caso da nação, uma relação entre Estados, assim como na vida individual, o presente sempre tem uma dimensão do passado, o que de certa forma é melhor para um conhecimento, do que ignorar ou negar. Assim, a importância do pensamento estratégico foi conhecida não somente como a arte de se preparar para um conflito armado, mas também como uma determinação racional dos interesses vitais das nações, onde as coisas essenciais para a sua segurança são prioridades em relação aos objetivos do outro (CRAIG; GILBERT, 1986, p.829). Esta perspectiva, fundamentalmente realista, deve ser levada em consideração; no entanto, os interesses, objetivos e envolvimento com outros atores, assim como com os Estados nação, devem ser considerados nos conceitos modernos de segurança.

A segurança marítima já não pode ser conceituada apenas como um conjunto de forças marinhas e armamentos navais, disputas de fronteira marítima, regimes de navegação, atividades nas ZEEs, concorrência sobre os recursos e manutenção da lei e de ordem no mar, incluindo a proteção das linhas de circulação de mercadorias por mar.

O conceito de segurança humana também precisa de ser visto no quadro de algumas das questões mais urgentes, como são os casos da degradação da terra, acesso a água doce, exploração das reservas pesqueiras, alterações climáticas, eliminação ilegal de resíduos nucleares e o ambiente em torno dos refugiados e deterioração urbana (CHATURVEDI; OKUNEV, 2012, p.1; HUGHES, 2012, p.41-45; ONU, 2008; UNEP, 2013).

Portanto, entre os oceanos de todo o mundo, o oceano Índico Ocidental é provavelmente o mais problemático em termos de gestão de segurança. A falta de segurança efetiva em torno do Corno de África e de quase toda a costa oriental da África, incluindo Moçambique, causa um ótimo negócio de preocupação, visto que não só ameaça o comércio local, mas também a paz e a estabilidade regional, o comércio internacional, os fluxos globais de energia de qualquer uma das direções e a entrada no Oceano Índico – que é limitado por imperativos geográficos.

As rotas através do Golfo de Áden e do Estreito de Ormuz foram usadas desde a antiguidade para fins de comércio e de comunicações, naturalmente, uma grande proporção deste comércio é transportada por mar. Aqui, levanta-se uma questão importante sobre qual é a estratégia das marinhas regionais para garantir a passagem segura e eficiente das cargas marítimas.

Todavia, esta tarefa é também de países extra-regionais, que dependem de transporte seguro para suas cargas; eles também têm interesses em promover um regime de cooperação. É verdade que uma parte significativa de alguns países não vêem nenhuma ameaça para o transporte marítimo na região, devido à interdependência de toda a região no comércio marítimo; porém, depender desta noção tem deficiências óbvias, porque em vez de deixar a gestão de segurança ao acaso, seria relevante ser de interesse de todos construir um mecanismo de segurança marítima, a fim de promover uma esfera de paz e tranquilidade em todo o oceano (COZENS, 1998, p.1).

O conceito de segurança coletiva foi consagrado no Pacto da Liga das Nações (1919, Artigo 16) e na Carta das Nações Unidas (1945, Artigo 143), que é portanto, fundamentalmente uma abordagem realista, baseada na interação dos Estados nação. Na prática, a segurança coletiva não teve o interesse de Estados a nível individual, por estes desvalorizarem a sua soberania e interesses nacionais para ação coletiva. Assim, tem-se dois momentos em que foi utilizada a segurança coletiva pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). O primeiro foi o uso de uma força coletiva na Guerra da Coreia (1950, p.53), onde as forças militares, oferecidas por Estados Nacionais, operaram como uma força das Nações Unidas; o segundo momento foi na Guerra do Golfo Pérsico (1990-1991), onde a coligação esteve disposta a cooperar, para impôr as sanções do CSNU, enquanto operações atuando sob bandeiras nacionais de forma individual.

Houve outras operações de manutenção e reposição de paz, apesar de a manutenção de paz ser diferente da segurança coletiva; esse envolve o mandato das Nações Unidas entre dois ou mais protagonistas, em vez de aplicação da força militar contra o agressor, como foram os casos da Coreia e da Guerra do Golfo Pérsico (ROURKE, 1993, p.340-343; BURKE, 2012, p.164-161); enquanto este, a função dominante de liderança dos EUA foi suportada largamente pela contribuição das forças e de alinhamento dos Estados Ocidentais nos conflitos da Coreia e do Golfo Pérsico, o que deu lugar a alegações de interesses ocidentais e não coletivos, conforme previamente definido por ambos os casos das duas operações (ROURKE, 1993, p.341).

A segurança coletiva continua a ter saliência no contexto da segurança marítima do Oceano Índico Ocidental porque os Estados regionais são signatários da Carta da ONU, o que encoraja os arranjos regionais para apoiar a paz e a segurança, ao mesmo tempo que exige que os atos de execução sejam autorizados pelo CSNU (ONU 1945, Artigos 52-53). Os arranjos regionais de caráter formal ou informal, e as ações subsequentes que envolvem um potencial ou mesmo a aplicação da força armada devem ser conduzidas sob os auspícios das Nações Unidas.

A segurança coletiva foi essencialmente um conceito realista do fim da Guerra Fria, derivado da comissão de Palme 1982 (PALME, 1982, p.17), e foi concebido para apoiar o impulso para desarmamento na Europa. Os proponentes da segurança colectiva advogaram a necessidade de manter o equilíbrio de poder ou balanceamento entre as capacidades militares, particularmente no que tange ao armamento, na ofensiva e defensiva. Neste sentido, a segurança comum está ligada a “teoria de dilema da segurança”, com todas as preocupações quanto à desconfiança no desenvolvimento de supostas medidas de desconfiança, que podem resultar em uma corrida de armamentos (HERTZ, 1950; JERVIS, 1978).

Os conceitos de segurança coletiva têm uma relevância importante, haja vista que, no domínio marítimo, as ideias de ofensiva e defensiva são de uso incontornável na terminologia, e são elemento de análise estratégica marítima, no que tange ao controlo do mar, afirmação do mar, recusa ao uso do mar e a projeção do poder marítimo (WYLIE, 1967, p.33-36; 102-103).

De acordo com Gareth Evans (1994), existe um único tema consensual. É o conceito de segurança cooperativa, que efetivamente captura a essência de todos os três conceitos (segurança colectiva, comum e abrangente). Evans argumentou que a virtude e a utilidade da expressão “segurança cooperativa”, na própria linguagem, está ancorada numa mentalidade aberta e construtiva menos propensa de ser inibida por limites disciplinares familiares e pelo pensamento tradicional de segurança concentrado no Estado. Os termos tendem a conotar a consulta no lugar do confronto, a prevenção e não a coerção e a interdependência no lugar do unilateralismo, sendo que a segurança cooperativa, no contexto do Oceano Índico Ocidental, oferece uma abordagem gradualista para desenvolver uma estrutura de segurança multilateral e diálogos construtivos nas abordagens bilaterais tradicionais.

A noção de “securitização” de ameaças militares e não militares a objetos referentes, expandido para além do Estado-nação tradicional (BUZAN, WÆVER; DE WILDE, 1998, p.1-5) levantou a necessidade de se deslocar para além das clássicas teorias de segurança complexa (BUZAN, WÆVER; DE WILDE, 1998, p.11-12). Nesta construção alargada da segurança, exigiu-se uma definição com abordagem a considerar a segurança,

fundamentalmente sobre a sobrevivência. O que era ou não era uma ameaça à segurança, poderia ser determinado pela medida em que o problema apresentava uma "ameaça existencial a um referido objeto designado, onde o objeto não era necessariamente um "Estado-nação" (BUZAN, WÆVER; DE WILDE, 1998, p.21). Esta construção conceitual tornou-se extremamente complexa quando aplicada às agendas sociais, econômicas e ambientais, onde o referido objeto nem sempre foi facilmente identificável (BUZAN, WÆVER; DE WILDE, 1998, p.75-204).

Lipschutz (1995, p.6-8) observou que discursos de segurança permanecem repletos de contradições; definir a segurança torna-se altamente problemático quando o objeto referente está mal definido ou está mudando. Ele sugeriu que havia elementos morais, ideológicos e normativos que tornam irrelevantes os dados empíricos e impedem que pessoas razoáveis concordem em uma definição de segurança universal ou comum.

Sob a bandeira da teoria da securitização, um termo originalmente cunhado pela Escola de Estudos de Segurança de Copenhague, Balzacq (2011, p.81) reconheceu a inadequação das ameaças à sobrevivência como base para a segurança e apresentou uma definição de securitização como sendo "um conjunto de práticas inter-relacionadas e o processo de produção, difusão que trazem ameaças". Embora esta definição não seja particularmente útil para trazer clareza à questão do que é ou não constitui uma questão de segurança, a explicação relacionada com Balzacq é útil. Ele reconheceu que a forma como as ameaças são tratadas está diretamente relacionada à forma como elas são percebidas pelas comunidades (e outros atores). Ele sugeriu que o design social de um problema de segurança condiciona e legitima o tipo de meios utilizados para detê-lo e que aqueles que definem uma ameaça ou ameaças podem ser responsabilizados por aquilo que eles descrevem como um "ato normativo político". A base fundamental da teoria da securitização, de acordo com Balzacq, é que nenhuma questão é essencialmente uma ameaça, e o que é percebido como um problema de segurança é tudo sobre o poder da linguagem (BALZACQ, 2011, p.1).

Os pontos de vista filosóficos e sociológicos da titularização expostos por Balzacq fizeram com que o primeiro reduzisse a segurança a um procedimento convencional e o último, a um processo estratégico centrado na dinâmica da comunicação: a disposição psico cultural de um público e o "orador" (BALZACQ, 2011, p.1-2). Floyd (2010, p.1-4) observou que a noção de segurança como uma "prática auto-referencial" tem "duas deficiências principais": apenas práticas que já foram consideradas problemas de segurança podem ser sujeitas a análise e isso não permite nenhum espaço conceitual para teorizar o que realmente é

uma questão de segurança, nem para o que deve ser securitizado. Essas ideias são contestáveis.

Tradicionalmente, quando uma questão foi formulada em termos de segurança, Waeber (1995, p.47) observou que foram evocadas imagens de defesa de ameaças, juntamente com o importante papel do Estado em abordá-la. O alargamento da segurança, além de um foco restrito sobre a segurança nacional (ou estatal) em relação a pessoas, como indivíduos ou como uma coletividade global ou internacional, ampliou significativamente a temática da agenda, uma vez que a segurança dos indivíduos pode ser afetada por questões multifacetadas, como bem-estar econômico, preocupações ambientais, identidade cultural e direitos políticos com mais frequência do que as questões militares tradicionais.

Lipschutz (1995, pp.2-15) observou que o alargamento da noção de segurança pode complicar muito a construção de segurança na prática. A mistura de objetos referentes e perpetradores, apresentou dilemas difíceis. Ele observou que, se por exemplo, a lógica da segurança é aplicada ao meio ambiente, podemos concluir razoavelmente que as principais ameaças para o meio ambiente são as pessoas que procuram segurança contra os efeitos de um ambiente danificado. Do mesmo modo, as ameaças à segurança decorrentes da desintegração da sociedade e do Estado surgem principalmente das atividades dos membros da sociedade, bem como das atividades coercitivas pelo Estado que visam como inimigos as próprias pessoas que vivem dentro dos ecossistemas danificados sob jurisdição estadual. Lipschutz (1995, p. 219-223) notou com alarme, que há inimigos em todos os lugares, tanto dentro como fora; fronteiras entre países e entre mercados e consumidores não existem; os limites são indistintos e em constante mudança. Com essas complicações, Buzan, Waeber e de Wilde reconheceram que era necessária uma agenda de segurança mais ampla no "projecto liberal pós-guerra fria" (BUZAN, WÆVER; DE WILDE, 1998, pp.211-212).

A utilidade prática da construção teórica de securitização é questionável ao tentar definir o que é ou não um problema de segurança. Sobre a questão da importância operacional, Balzacq sugeriu que um assunto de segurança precisava ser o foco das atenções ou debates públicos e que deveria ser criticamente difundido para o sistema político como um problema crítico ou de emergência (BALZACQ, 2011, p. 31). Como Wilkinson (2011, p.94) observou, reconceitualizar a segurança como um ato pragmático, em vez de apenas um discurso, permitiu o contexto em que um acto ocorre para ser levado em consideração. Os aspectos mais problemáticos do conceito de securitização são a ênfase na fala e sua visão retrospectiva de segurança baseada em resultados.

Em vez de se concentrar no processo de securitização, Wæver (2011, p. 476) sugeriu que é mais útil observar o que faz a securitização, quais são os efeitos ou causalidade criados pela securitização de uma questão que torna atrativo para vários atores perseguir. Williams (2011, p.212-222) observou que a teoria da securitização continua a evoluir e que, se o conceito não pode ser vinculado a extremidade e emergência – mas abrange um espectro mais amplo de preocupações intensas, incluindo desconforto e risco – qual é o fator unificador que traz práticas díspares sob a rubrica de segurança? Ele sugeriu que a agenda comum poderia ser “medo” e concluiu que o desenvolvimento de abordagens contextuais ou pragmáticas para a teoria da securitização é necessário.

Os estudos de securitização têm prestado pouca atenção à “moralidade”. De acordo com Floyd (2010, p. 427-437), ela argumenta que em relação ao meio ambiente, dependendo do beneficiário das políticas de segurança ambiental, a securitização pode ser moralmente permitida. Floyd (2010, p. 427-437) introduziu uma visão liberalista, acrescentando proporcionalidade de resposta à teoria de securitização e propôs três critérios que tornariam uma securitização moralmente correta. Estes incluíram a ocorrência de uma ameaça existencial objetiva, o objeto referente da segurança é moralmente legítimo e as respostas eram apropriadas à ameaça.

Um conceito chamado apenas teoria de securitização foi proposto por Floyd e satisfaria ambos tradicionalistas e moderados dos estudos críticos de segurança. O objetivo desta recomendação foi apaziguar várias facções teóricas de segurança e tornar a teoria da securitização atraente para um público mais amplo. Essa abordagem é consistente com o pragmatismo e ideias de medo expressas por Williams. No entanto, levanta questões de quem o julgamento moral está sendo aplicado (ou seja, é baseado em religião e qual religião, por exemplo), quem é ameaçado e por quem cuja definição de justiça está sendo empregada.

A lógica moralmente tendenciosa leva a corridas de armas quando uma das partes se sente ameaçada e, portanto, permite exercer um “direito moral” para garantir a segurança, o que, por sua vez, faz com que outra pessoa se sinta ameaçada e aumente as provisões de segurança, e assim por diante.

Os níveis de atores de segurança nas considerações de securitização foram o foco de Buzan e Wæver (2009, p. 254-257), ao observar que a ênfase – dada pela Escola de Copenhague – tem sido principalmente nos Estados, enquanto indivíduos e coletividades globais ou regionais possuem pouca atenção. Os dois autores sugeriram dois conceitos adicionais: “constelações de segurança” para vincularem todos os níveis e setores em que ocorre a securitização; e “macrosecuritização” para abordar objetos referentes, que são

Estados superiores. Um exemplo foi os blocos opostos durante a Guerra Fria. Esta discussão levanta como questionamentos: onde uma questão como a mudança climática se encaixa nesta construção? Temos agora “humanidade versus clima” como dois objetos referentes à macrosecurização que compõem as constelações de segurança? Dado o alcance dos atores envolvidos, o que isso atinge? Onde uma combinação das duas abordagens: securitização e gerenciamento de riscos se enquadram nesta construção teórica? Se o que Buzan e Wæver descreveram como "atores políticos coletivos egoístas" que são capazes de determinar que a securitização das mudanças climáticas irá mobilizar as pessoas para enfrentar os impactos (avaliar e tratar os riscos), então a securitização pode ser uma abordagem política viável. No entanto, uma opção alternativa é adotar uma abordagem de gestão de risco que, sem dúvida, não inflama o mesmo nível de energia emocional e político que a securitização de um problema, porém pode ser uma opção de política válida.

A teoria da securitização foi concebida principalmente por teóricos europeus que operam no contexto da Europa Ocidental pós-Guerra Fria. Portanto, sua relevância e utilidade para contextos de segurança mais amplos – com a região do Oceano Índico Ocidental, que é predominante no desenvolvimento mundial, onde as populações estão envolvidas por múltiplos problemas de segurança sem o luxo de escolha – está sujeito a perguntas. No entanto, o esquema globalizado de pluralismo de segurança e dilemas associados que Buzan, Lipschutz e colegas identificaram tem forma muito parecida com o contexto de segurança marítima do Oceano Índico Ocidental e do mundo real. A concepção de políticas e arranjos de segurança regionalmente adequados para lidar com um ambiente de segurança cada vez mais complexo, mais desenvolvido pela multiplicidade de atores em vários estágios de desenvolvimento e com diversas necessidades e agendas de segurança é o objetivo desta análise.

Estudos de segurança crítica promoveram uma orientação normativa para o estudo da segurança que está relacionado a teorias críticas nas Relações Internacionais (BURKE, 2012, pp.168-170). Muitas vezes associadas à Teoria Crítica da Escola de Frankfurt, teorias críticas das Relações Internacionais tendem a se basear e se estender nas duas teorias dominantes das Relações Internacionais: o neo-realismo e o neo-liberalismo, cada um dos quais pretende apresentar objetivos e perspectivas baseadas em análises empíricas de como o mundo na verdade funciona. A extensão crítica das Relações Internacionais envolve principalmente um interesse emancipatório em mudar o sistema internacional em vez de simplesmente observá-lo, pensando principalmente em promover a liberdade, a democracia, a justiça, e muitas vezes

defendendo o uso do “poder suave” (DEVETAK, GEORGE; WEBER, 2012, pp.68-74) que possuem as associações tanto realistas como liberais.

Os estudos de segurança crítica começaram por desafiar a epistemologia e a ontologia que sustentam as abordagens tradicionais de segurança, particularmente as definições de segurança internacional centradas no Estado que têm limitações na era contemporânea (KRAUSE; WILLIAMS, 1997, p. 49). A este respeito, Booth observou que os estudos críticos de segurança começam com a rejeição da teoria tradicional de segurança em particular, a definição de política que coloca o estado e sua soberania no centro do assunto. A segurança é o que nós fazemos (BOOTH, 1997, p.160).

As diferentes visões do mundo e os discursos sobre a política oferecem distintas interpretações e discursos sobre segurança. Reconsiderando e reconceitualizando ações de segurança que abrangem e vão além da segurança “territorial e etnocêntrica” da nação-estado (ou nacional) são o cerne do edifício crítico de estudos de segurança.

Questões políticas que dizem respeito à organização de ações globais ou regionais são possíveis para abordar questões de segurança comuns e urgentes decorrentes da pobreza, desenvolvimento e degradação ambiental com mais flexibilidade e imaginação do que alegadamente aqueles na abordagem tradicional e realista da segurança (DALBY, 1997, p.25). É necessário desenvolver abordagens interpretativas para definir e abordar a segurança de forma que sejam fundamentadas em práticas reflexivas e baseadas em normas e valores compartilhados, que possam servir de base para ações coletivas para lidar com desafios comuns relacionados à segurança (KRAUSE; WILLIAMS, 1997, p. 50-51), incluindo avaliações compartilhadas de risco. Seja qual for o conceito de segurança adotado, Booth (1997, p.110) apontou que o uso da palavra segurança continua a ter um enorme significado político, uma vez que dá prioridade à questão. Sob esta construção, permanecem as questões fundamentais como – quem será seguro e estará seguro do quê?

As noções tradicionais, principalmente realistas, de segurança nacional encontraram utilidade limitada no mundo em desenvolvimento, de acordo com Booth (1997, p.302-304), onde a “imagem do Estado como provedor de segurança” tem sido ambígua e carece de credibilidade aqui a lógica de uma noção mais ampla de segurança é “menos contestável”. No mundo em desenvolvimento, é mais provável que a norma inclua a insegurança com base em questões, envolvendo atores estatais e não estatais, “desafios militares e não-militares” que apresentam a base para repensar conceitos de segurança e ordem internacional. Acharya (1997, p.318) observou que os arranjos de segurança regional, incluindo abordagens específicas de região para segurança, controle de armas e desarmamento, merecem maior

encorajamento. Os quadros de segurança e as arquiteturas criadas pelas grandes potências, fundamentalmente para cuidar de seus próprios interesses, incluindo os mecanismos para a ordem internacional, como a segurança coletiva, a intervenção humanitária e a não proliferação de armas, não podem lidar com a desordem de servirem para exacerbar as divisões Norte-Sul existentes. Eles não servem, necessariamente, aos melhores interesses de segurança dos países em desenvolvimento e suas regiões.

Dado o contexto da região do Oceano Índico Ocidental, com sua grande proporção de estados em desenvolvimento, tais considerações são importantes na elaboração de regimes de segurança viáveis, que busquem aumentar a segurança para a maioria diversificada de atores regionais. O desafio da aplicação de soluções internacionais de segurança marítima, como os previstos no Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS) a nível local e regional, também é motivo de preocupação (IMO, 2002). Notavelmente, Dalby (1997, p.22), apoiado por observações de Walker (1997, p.76), ambos provenientes de uma perspectiva crítica de segurança, colocaram a questão da segurança poder ser reformulada para reconhecer a multiplicidade de inseguranças que enfrenta a maioria das sociedades e para se adaptar à premissa de que a certeza é uma impossibilidade política. De particular relevância para este quadro conceptual, é a convergência marcante do discurso de segurança crítica em evolução com o conceito fundamental de risco, onde o risco é igual à incerteza. Existem graus de incerteza de segurança na sociedade contemporânea.

Estudos de segurança crítica convidaram autores de segurança para refletirem sobre realidades mundiais pós-modernas. Entre essas realidades foram abordadas tensões e acomodações entre globalização, regionalismo e nacionalismo, pluralidade global, disparidades e desigualdades, múltiplos atores internacionais e interdependência internacional. As extensões da agenda para abranger múltiplos fatores que se enquadram nos assuntos de segurança mais abrangente, incluindo a segurança econômica, humana, energia, alimentação e meio ambiente, juntamente com questões de lei e ordem, têm uma convergência e sobreposição consideráveis no domínio marítimo. Eles são, portanto, diretamente relevantes para ser integralmente envolvidos e são, em vários graus, dependentes da segurança marítima.

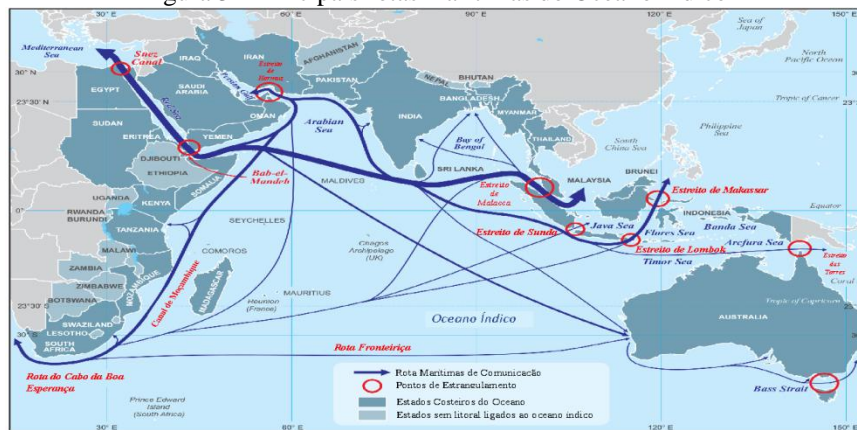
Ao determinar estratégias específicas, as marinhas regionais, no caso específico da África Austral por exemplo, têm um papel vital a desempenhar, mas também deve ser apreciado que “a estratégia marítima tem o tempo de paz como uma dimensão” (MCCAFFRIE, 1996, p.7, GROWENEWALD, 1997, p.1). A segurança marítima é peculiar, dado que as marinhas sempre foram conhecidas como versáteis e, em particular, a sua

utilidade em situações de conflito. Essa versatilidade vem das características de alcance (incluindo sustentabilidade), adaptabilidade (incluindo a capacidade de ameaçar e aplicar força de forma firme e gradual á medida das necessidades) e aceitabilidade (aqueles navios de guerra são instrumentos diplomáticos diferentes de qualquer outro tipo de força armada) (MCCAFFRIE, 1996, p.4).

A segurança marítima, por outro lado, pode ser bastante ampla, sem foco e conceito (POTGIETER, 2012, p.1), haja vista que é tanto multidimensional quanto multifacetada e envolve questões militares e não militares. No mundo moderno, dificilmente existe o luxo de fazer distinções claras entre as questões de segurança tradicional e segurança militar (ameaças navais e desafios), as questões de segurança não militar difíceis (armas, narcotráficos, tráfico de seres humanos, pirataria e terrorismo no mar e proteção de embarque, linhas marítimas de comunicação, estoques de pesca, fundo do mar, minerais e petróleo offshore e recursos de gas natural) e soft “não militares”, as questões de segurança como a segurança energética, a salvaguarda da construção portuária e naval, a definição dos espaços marítimos extensos (ZEE), a aplicação de mecanismos regulatórios em zonas marítimas (gestão marítima), a proteção do ambiente marítimo, a prevenção de poluição e despejo de resíduos tóxicos e, ao mesmo tempo, garantir dados oceanográficos de dupla finalidade (POTGIETER, 2012, p.1-4).

Assim, a segurança marítima trata basicamente da prevenção de atividades ilícitas no domínio marítimo, abrange esforços nacionais, regionais e internacionais para impor segurança, onde a realidade global atual aponta para uma série de desafios de segurança marítima na região do Oceano Índico, que mostram o quão é sério o risco que corre o comércio marítimo do Oceano Índico Ocidental, local por onde passa quase metade de tráfego global de contêineres que são cruciais para a economia mundial (POTGIETER, 2012, p.1).

Figura 3 - Principais rotas marítimas do Oceano Índico



Fonte: Elaborado pelo autor com base no UNITAR/UNOSAT (2014).

As frequentes turbulências econômicas em todo o mundo sugerem ser necessária uma prudente e cautelosa abordagem das questões do mar em todos os lugares. De fato, quando o crescimento econômico está cobrando e a prosperidade parece segura para todos, vozes de protesto e inquietação normalmente tendem a desaparecer (LINGLE, 1997, p.59). Mas a atual discórdia política de alguns países é sintoma do contrário dessa afirmação, porque é difícil prever qual será a próxima etapa da economia mundial, e é óbvio que o crescimento econômico a nível mundial, dependerá, em grande medida, do uso das linhas marítimas de comunicação (COZENS, 1998, p. 1-2).

O que, então, são áreas de potencial fricção que poderiam surgir para ameaçar a liberdade de navegação ou impedir de outra forma o livre fluxo de comércio nas linhas marítimas de comunicação da área do Oceano Índico Ocidental ou costa oriental de África da qual Moçambique faz parte?

Algumas áreas de insegurança são apresentadas a seguir como sendo:

- as disputas transnacionais podem surgir de irregularidades percebidas por um estado litoral ao indicar e assumir, na prática, o controle e impedir o direito de “passagem inocente” através das águas territoriais por navios estrangeiros. Neste caso, um estado litoral pode simplesmente suspeitar de atividades hostis aos seus interesses. Este é um caso a se considerar no canal de Moçambique, sobretudo pela partilha da fronteira marítima do canal entre Moçambique e Madagascar, que ainda não está claramente definida;
- a poluição marinha é uma importante fonte de preocupações, visto que cerca de 25.000 toneladas de petróleo bruto, transportados por dia, são lançados no mar em qualquer lugar entre o Estreito de Ormuz, Bad- el Mandeb e Canal de

Moçambique. O efeito sobre as comunidades locais e aldeias de pescadores tradicionais pode ser catastrófico e, portanto, tem consequências políticas e de segurança. O derrame do “Catina P”, em 1980, sobre o canal de Moçambique, teve efeitos nefastos sobre o ambiente marítimo, sobretudo nos recursos pesqueiros da costa moçambicana;

- c) a pirataria tem sido evidente no Oceano Índico ocidental, principalmente nas águas da Somália, na região do mar da Arábia e na costa oriental de África. A situação da pirataria marítima na Somália tem efeitos multiplicadores para a região costeira dos países da SADC, de tal ponto que, em 1910, ocorreu o sequestro do barco de pesca de propriedade da empresa moçambicana Pescamar em plena atividade pesqueira no Arquipélago de Bazaruto. De acordo com o IMB, órgão mundial de convergência de informações sobre o ataque de piratas a navios no mar, constatou que ocorre de três a quatro ataques ou tentativas de ataques a navios em trânsito, em média, nas águas jurisdicionais de Moçambique;
- d) tráfico de drogas e rotas de circulação deste tipo de tráfico via marítima e sua influência no continente;
- e) interrupção ou bloqueio no transporte marítimo de mercadorias incluindo o gás offshore;
- f) exploração ilegal dos recursos marinhos vivos em áreas de jurisdição nacional e no alto mar;
- g) sobreposição de um Estado a nível local, o conflito acaba espalhando-se pelo domínio marítimo;
- h) incidentes de segurança e proteção de petróleo e gás offshore.

Como um conceito de ciências sociais, a segurança é ambígua e elástica no seu significado. De acordo com Baldwin (1997, p.10), enquanto alguns estudiosos descreveram a segurança como um “conceito essencialmente contestado”, ele observou que não existe uma definição única ou completamente aceita sobre o conceito de segurança. A este respeito, Baldwin observou que não há teoria da política internacional que enfatiza melhor a segurança do que o Neo-Realismo, porque em toda a postura, a segurança é a primeira motivação dos Estados.

Analisando a segurança na perspectiva do Neo-Realismo, Kenneth Waltz (2007, p.57) observou que na anarquia, a segurança é o fim mais alto. Somente se a segurança for assegurada, os Estados podem buscar outros objetivos como tranquilidade, lucro e poder.

Os Neo-Realistas vêem a segurança como um conceito de soma zero, no sentido de que mais segurança para um actor (unidade), significa menos para outro, isto quando os Estados são descritos como estando a “competir” uns com os outros pela segurança. Isso sugere que o vencedor dessa competição, poderia ser um Estado cercado por Estados inseguros.

No entanto, a questão principal é até que ponto os vizinhos inseguros são bons, ou não. Os bons vizinhos devem, portanto, ser cuidadosamente considerados. Há situações em que os esforços de um Estado para aumentar a sua segurança, reduz a segurança dos outros Estados – “Dilema de segurança” é qualquer conceito de segurança que não permite descrever tais situações.

3.3 DEFESA DE COSTA

O entendimento de defesa utilizado aqui está contido no campo dos Estudos Estratégicos e se relaciona com outras áreas, como as Ciências Militares e as Relações Internacionais (BAYLIS; WALTZ, 2007). Proença Jr. e Duarte (2007), defendem que a compreensão dos Estudos Estratégicos se revela com a “base reflexiva da Defesa Nacional” e percebe-se uma aproximação mais estreita ainda com a Ciência Política.

No clássico *Von Krieg* ou “Da Guerra”, Carl Von Clausewitz afirmou que “a guerra não é senão a continuação da política por outros meios” (CLAUZEWITZ, 1976, p.69). Ele observou ainda que o “objetivo político da guerra, determinará assim, o objetivo militar a ser atingido e o esforço que ele requer” (CLAUZEWITZ, 1976, p. 80-81). A noção do mundo e dos Estados nação é estar constantemente e variavelmente envolvidos em algum lugar para continuar no status de segurança, um “espectro de conflito”, um espectro de paz através de vários tipos e estágios de conflito para a guerra total, onde a política ou os políticos dominam ou devem dominar por toda a parte, e têm relevância para as construções realistas ou liberalistas de política internacional (NYE, 1993, p. 1-8).

Clauzewitz avaliou que o ato de julgamento mais abrangente que o estadista e o comandante devem fazer “é compreender a natureza do conflito (ou contexto de segurança na linguagem moderna) sobre o qual eles estão embarcados” (CLAUZEWITZ, 1976, p.88). Ele observou que a natureza fundamental e caprichosa da guerra baseia se numa “trindade paradoxal” entre violência extrema, chance e política positiva.

Corbett (1911, p.25-26), no seu clássico “Alguns princípios de Estratégia Marítima”, fez uma referência extensiva a Clausewitz, enfatizando especialmente a importância de

entender a “natureza da guerra” que pode ser ampliada para significar a necessidade de compreender a natureza de um conjunto ou o contexto de segurança. A importância psicológica da conexão triangular entre o “povo, o comandante e o seu exército e o governo” foi identificada por Clausewitz (1976, p. 89). Apresentando, assim, um aforismo estratégico duradouro que dominou as abordagens intelectuais realistas ocidentais filosóficas de guerra e segurança.

Numa abordagem similar, Sun Tzu, no seu clássico a “Arte de Guerra”, identificou a importância de “induzir as pessoas para ter o mesmo objetivo que a liderança” e as compreensões essenciais sobre “quais são as condições” para determinar as estratégias que provavelmente terão sucesso (SUN TZU, 2005, p. 4-7). Essas citações revelam convergência significativa no pensamento de Clausewitz. Apesar de diferentes origens, histórias e contextos amplamente diversificados, portanto, todos identificaram três fatores fundamentais que continuam bastante relevantes nas práticas contemporâneas de segurança: a prioridade da prática, a essencialidade de compreender a natureza do contexto de segurança e a importância da correlação direta entre os meios a ser aplicados para prover a segurança para os fins de segurança solicitada.

A compreensão mais ampla da utilidade do mar e do poder do mar, para além da guerra e do conflito, foi aprimorado por Corbett (1911,p.89-90) quando observou que “o único valor positivo do qual o alto mar tem para a vida nacional é servir como meio de comunicação para a vida ativa de uma nação, tais meios podem representar muito ou podem representar pouco, mas para todo o Estado marítimo, esses meios têm algum valor”. Ele mencionou, portanto, que “o objetivo da guerra naval é o controle das rotas marítimas” (CORBETT, 1911, p.90).

Para Corbett, a importância das linhas de comunicação marítima baseia-se na habilidade do controle do mar para fins próprios e a importância do poder do mar que permanecem relevante no contexto atual do Oceano Índico Ocidental. Dessa forma, um ponto de partida importante é que “o foco na necessidade de controlar o mar está além do exercício individual dos Estados nação, tornando-se num requisito sistêmico”. A natureza interdependente do sistema econômico e comercial contemporâneo global e regional exige que o Estado considere incessantemente abordagens cooperativas em conjunto com outros Estados e com atores não estatais, regimes regionais no combate à pirataria, para garantir que as linhas vitais de comunicações marítimas permaneçam abertas para suportar interesses compartilhados.

O Naval Power e a sua capacidade de atuar no mar estão circunscritos estritamente às marinhas militares dos Estados, incluindo aí, todos os meios de guerra naval e os meios aéreos embarcados como: os aviões, helicópteros, satélites, e *drones*. Todavia, o Poder Naval e as suas constituintes, “*Maritime Power*” e “*Naval Power*”, tendem a inclinar-se para uma integrante da guerra e da geoestratégia militar. Mas ao longo dos séculos, o braço militar do Poder Naval serviu e serve para fortalecer o comércio e a economia dos Estados. Isso é notório ao longo da história quando vemos o emprego do Poder Naval por potências marítimas coloniais e mercantis, entre os séculos XV – XIX, ao investirem na marinha de guerra como forma de garantir a existência de uma marinha mercante, em rotas, em portos e em pontos de comércio nas colônias, devendo assim a sua própria existência, alicerçado na ideia de que “se a Inglaterra foi atraída para o mar, a Holanda foi levada até ele; sem o mar a Inglaterra definhou, mas a Holanda morreu” (MAHAN, 2014, p.37, tradução nossa).

De acordo com Till (1984, p.5), o poder do mar “tem exercido influência decisiva” nos assuntos mundiais ao longo da história da natureza e sugeriu também que a habilidade para “aproveitar os seus recursos offshore em segurança”, por exemplo, se tornou uma consideração importante em regimes recentes na perspectiva de que o conceito do poder do mar é a cerca da capacidade de influenciar eventos em terra, para o que é feito no mar ou do mar (TILL, 2013, p. 339).

Till (1994, p.2) definiu o poder marítimo em função dos “ termos de suas consequências, suas saídas, não as entradas, os fins, nem os meios”, mas sim, a nova configuração de perspectiva estratégica tradicional de Clausewitz e Corbett. A estratégia naval consiste no emprego dos recursos à disposição do poder naval visando a atingir fins da estratégia marítima decorrente da Política Marítima Nacional (PMN). A estratégia marítima foi definida por Corbett (1911) como o princípio pelo qual é governada uma guerra, onde o mar é o fator substancial visando influenciar os eventos em terra. A estratégia marítima direciona o emprego do poder naval, isto é, todas as atividades desenvolvidas pela Marinha envolvendo o mar, considerando o poder marítimo da nação.

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

Para compreender com detalhe os seis fundamentos do Poder Naval é importante entender o *Naval Power* e o *Maritime Power* (REIS, 2014, p.33). De forma sintética, o *Maritime Power* é parte do Poder Naval onde também está incluído o *Naval Power* ou Força Naval, que para além dos elementos armados que constituem a força que marca a presença dos Estados no mar, como as forças guardas costeiras, os recursos humanos, os anfíbios terra-mar e outros componentes de ação, que também incorpora os portos e infraestruturas de apoio portuário, a marinha mercante e os oceanos com seus recursos (MATIAS, 2009, p. 456).

Tanto Corbett como Mahan têm o posicionamento de que o Poder Naval é um elemento importante na ascensão e prosperidade dos Estados. Por isso autores como Milan Vego da Naval War College enquadram o poder naval dentro da “Blue Water School”.

Para Corbett, existe “Grand Strategy” na qual os Estados devem preocupar-se sobretudo com as relações internacionais e relevâncias econômicas que a guerra pode gerar; já “Minor Strategy” que se preocupa, de fato, com as estratégias militares e de operações navais em teatro de guerra. Para Corbett, o Poder Naval deve principalmente tomar e manter as linhas de comunicação no mar negando esse acesso ao inimigo, fortalecendo assim o comércio e os propósitos políticos e militares:

O controle do mar dependeria, em primeiro lugar, das condições políticas sob as quais o controle fosse instituído. Ao obter a decisão e estabelecer um bloqueio ou ambos, o comando do mar, ou seja, o controle das comunicações, poderia ser assegurado (CORBETT IN VEGO, 2009, p. 7, tradução nossa).

No geral, Corbett não está preocupado em tomar posições terrestres e de lá exercer uma posição única distribuída pelas suas áreas de interesse a volta do globo. Na sua visão, Corbett propõe um Poder Naval capaz de atuar em vários pontos dispersos, exercendo um controle permanente, não proibindo outras forças de executar o seu Poder Naval, mas sim, imobilizando-as sempre que essas causarem interferências discordantes aos seus interesses (VEGO, 2009, p. 1 - 20).

Do ponto de vista geoestratégico, a posição de Corbett para o pensamento naval traz relevantes considerações, haja vista que esse não vê um Poder Naval expansionista, dominador, a espera da batalha decisiva como Mahan, mas sim, tenta derivar a sua força a partir do Estado de origem e salvaguardar, de forma primordial, os interesses do mesmo através de um Poder Naval distribuído estrategicamente. Porém, o que torna o trabalho de Corbett de difícil adaptação é o fator de crescimento do Poder Naval, na medida em que mesmo as marinhas contemporâneas, como a dos EUA, Inglaterra e França, possuem bases

avançadas permanentes, o que permite uma ação rápida em caso de intromissão de terceiros em seus interesses. Um claro exemplo foi a intervenção da Marinha inglesa nas Malvinas, quando a Argentina invadiu as ilhas Malvinas/Falkland.

Geoffrey Till¹⁷, na sua obra “Sea Power: A guide for the Twenty-First Century”, segue uma lógica que introduz variáveis novas à geoestratégia naval do século XXI. Ao assentar a sua narrativa em volta de um mundo altamente globalizado, as trocas comerciais ocorrem exclusivamente por mar, onde a dependência entre os Estados é naturalmente acrescida devido ao grande volume e a elevada quantia de investimentos que o comércio marítimo sofreu – sobretudo devido à introdução do navio cargueiro e do contêiner. Para Till, o mar é uma fonte indispensável de recursos, de comércio, de comunicação, de informação, de aplicação de poder e de domínio (TILL, 2013, p.25).

3.4 SALVAGUARDA MARÍTIMA (SAFETY)

O conceito de *maritime security* tem sido frequentemente apresentado em justaposição a um outro conceito, o de *maritime safety* (GERMOND; KRASKA; KLEIN, 2011). O conceito de *maritime safety* refere-se à prevenção ou à minimização de potenciais acidentes no mar que possam ocorrer como resultado da não conformidade com as normas aplicáveis à construção, ao equipamento e à operação de navios. O conceito de *maritime security*, por sua vez, refere-se à segurança marítima e está relacionado com a proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados.

A vida no Mar, olhando para as atribuições da (SOLAS) 1974, no que tange ao Navio Internacional e Instalação Portuária e o Código de segurança (ISPS), enaltecem a Convenção de Atos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA), que é a guarda-chuva legal internacional para a segurança marítima. Mukherjee e Mejia (2004a, p. 316-317) classificam que o quadro jurídico internacional trabalha para a segurança marítima em direito penal e regulamentar (Figura 3).

Para os criminosos, a lei basicamente define os crimes marítimos, e a lei regulatória enumera medidas para ser tomadas para prevenir incidentes de segurança marítima, e categorizam a CNUDM e SUA ao abrigo do direito penal e SOLAS e ISPS ao abrigo do direito regulamentar.

¹⁷ Geoffrey Till - autor inglês e professor no King's College. O seu campo de investigação e publicação centra-se na área da geoestratégia naval, sendo um dos autores mais influentes na contemporaneidade.

Figura 4 - Quadro jurídico internacional para a segurança marítima



Fonte: Autor da pesquisa com base em Mejia MQ Jr (2007).

A partir do final da década de 1950, a Organização Marítima Internacional (IMO) tem sido o principal órgão técnico a regulamentar os principais aspectos relacionados com a *maritime safety*, com aproximadamente 50 convenções e mais de mil códigos e recomendações relativos à segurança e prevenção da poluição marítima. A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) que é considerada a mais importante, uma vez que fornece um quadro regulamentar abrangente para a salvaguarda da vida humana e a proteção do ambiente marinho.

3.5 POLICIAMENTO E JURISDIÇÃO MARÍTIMA

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) determina que o direito de passagem só existe quando não prejudica a soberania do estado costeiro; são interditas quaisquer atividades militares como a colheita de informações com possível relevância militar e o embarque ou desembarque de equipamentos ou dispositivos com propósitos militares.

O Estado costeiro também exerce plena jurisdição em matérias de crime em relação a atos e crimes cometidos a bordo de navios que reclamam o direito de passagem. É considerada uma jurisdição subsidiária que normalmente não deve ser exercida sem justa causa. Tal situação passa a ser considerada sempre que ocorra um ato terrorista ou possíveis atos ou conspirações preparatórias para um ataque terrorista.

Nas zonas adjacentes ao mar territorial, o estado costeiro tem direito de exercer atividades de fiscalização e jurisdição desde que isso venha a ser necessário para prevenir atos

que constituiriam uma interferência com os seus direitos de soberania no Mar Territorial (CNDUM, 1982). Em qualquer caso, um estado tem sempre o direito de verificar se a bandeira de um navio é legítima; navios suspeitos de estarem envolvidos direta ou indiretamente em atos de pirataria ou de escravatura não podem reclamar a liberdade do mar, seja quais forem as águas em que venham a ser encontrados.

Uma outra base da extensão dos direitos de intervenção de um Estado costeiro é a conduta de operações de prossecução e apreensão de navios suspeitos de terem violado as normas do Estado costeiro, antes de terem saído do mar territorial. Moçambique, na condição de Estado costeiro, tem a obrigação de manter a soberania e jurisdição nos seus espaços marítimos em cumprimento da CNUDM. A globalização e o desenvolvimento tecnológico permitiram que os instrumentos militares de vários usos e capacidades de destruição estejam ao dispor não só dos Estados, mas também na posse de grupos de criminosos como a pirataria, cuja resultante da ação desses grupos é, hoje em dia, um tormento para os mares, em particular, na Costa Oriental de África onde a guarnição dos mares se figura ainda deficiente.

No Corno de África, temos ocorrido em grande volume, a partir dos meados da década 2000, esse tipo de ação criminosa que vai perigando de uma forma exponencial as atividades económicas do mar, tais como a navegação de navios cargueiros, petroleiros, cruzeiros e veleiros.

A atividade de pesca que parecia estar segura dos piratas marítimos passou a ser um alvo. A imigração ilegal e pirataria marítima no Canal de Moçambique representam os maiores desafios da atualidade para Moçambique. No tocante a problemática da imigração ilegal, importa realçar que milhares de estrangeiros entram no território moçambicano utilizando a costa norte, sem qualquer tipo de documentação e autorização, vindos de diferentes países do continente africano, particularmente, da região dos grandes Lagos e do continente asiático.

O fenómeno de imigração ilegal constitui um dos fatores de ameaça a segurança nacional, porém a capacidade de estancar este mal constitui-se um desafio nacional.

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

A Lei 4/96, de 4 de janeiro, define os direitos de jurisdição sobre a faixa do mar ao longo da costa moçambicana. Esta lei cria a ZEE e confere direitos soberanos ao Estado para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais vivos ou não

vivos das águas subjacentes ao leito do mar e subsolo. Além disso, a lei também confere direitos no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos e para a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos.

3.6 SEGURANÇA MARÍTIMA NO PÓS GUERRA FRIA

O fim da Guerra Fria estimulou o debate e a remodelação da agenda de segurança, retirando o foco da ameaça militar e alargando o seu conceito a outros setores e níveis de análise. Waltz, no seu artigo “The renaissance of security studies”, reconhece que os estudos de segurança podem ter aplicabilidade em diversos níveis de análise, uma vez que exploram “a forma em que o uso da força afeta os indivíduos, os estados e as sociedades” (WALT, 1991, p.212), no entanto, ainda mantém o foco na ameaça militar, onde o enfoque principal dos estudos de segurança é o fenômeno da guerra.

Kolodziej (1992) critica a perspectiva de Walt (1991), considerando-a restritiva porque se mantém centrada no Estado e na dimensão militar da segurança, e afirma ainda que os estudos de segurança não se devem confinar à análise da força e da violência, devendo ser teoricamente inclusivos e integradores dos resultados obtidos em disciplinas que abordam o comportamento humano não violento (KOLODZIEJ, 1992, p.421-438).

Assim, o conceito de segurança marítima pode ser caracterizado como abrangente e difuso, porque de fato, manter a segurança no domínio marítimo tornou-se uma tarefa que envolve diversas entidades internacionais dos setores público e privado com um objetivo comum de preservar a livre circulação de pessoas e bens e manter uma boa governação do mar (FELDT; ROELL; THIELE; 2013).

Da análise dos requisitos para manter a “boa ordem no mar”, na perspectiva de Till, identificam-se cinco atributos que são a manutenção da ordem em terra, o mar como um recurso, o mar como meio de transporte, o mar como área de domínio e o mar como ambiente (TILL, 2009, p.10).

Na sua análise, Till correlacionou as ameaças causadoras de desordem com o terceiro atributo que é o mar como meio de transporte, e, tendo em conta a anterior correlação, podemos afirmar que a identificação das ameaças e vulnerabilidades da “boa ordem” tornam-se vitais para a manutenção da liberdade de navegação. Não obstante o presente fenômeno da pirataria que constitui a mais visível ameaça à “boa ordem” no mar, esta não é a ameaça representativa que, de certa forma, ofusca as restantes ameaças emergentes no domínio

marítimo (VREY, 2009, p.18), onde o Estado é incapaz ou falho na manutenção da “boa ordem”. A lista de crimes que incorporam uma dimensão marítima tem aumentado e nela se incluem terrorismo, tráfico de narcóticos, pessoas e bens ilegais, proliferação de armas, pesca ilegal, despejos ilegais e outros crimes ambientais. Estes crimes têm efeitos que se fazem sentir nas comunidades costeiras e na indústria marítima (VREY, 2009, p.21).

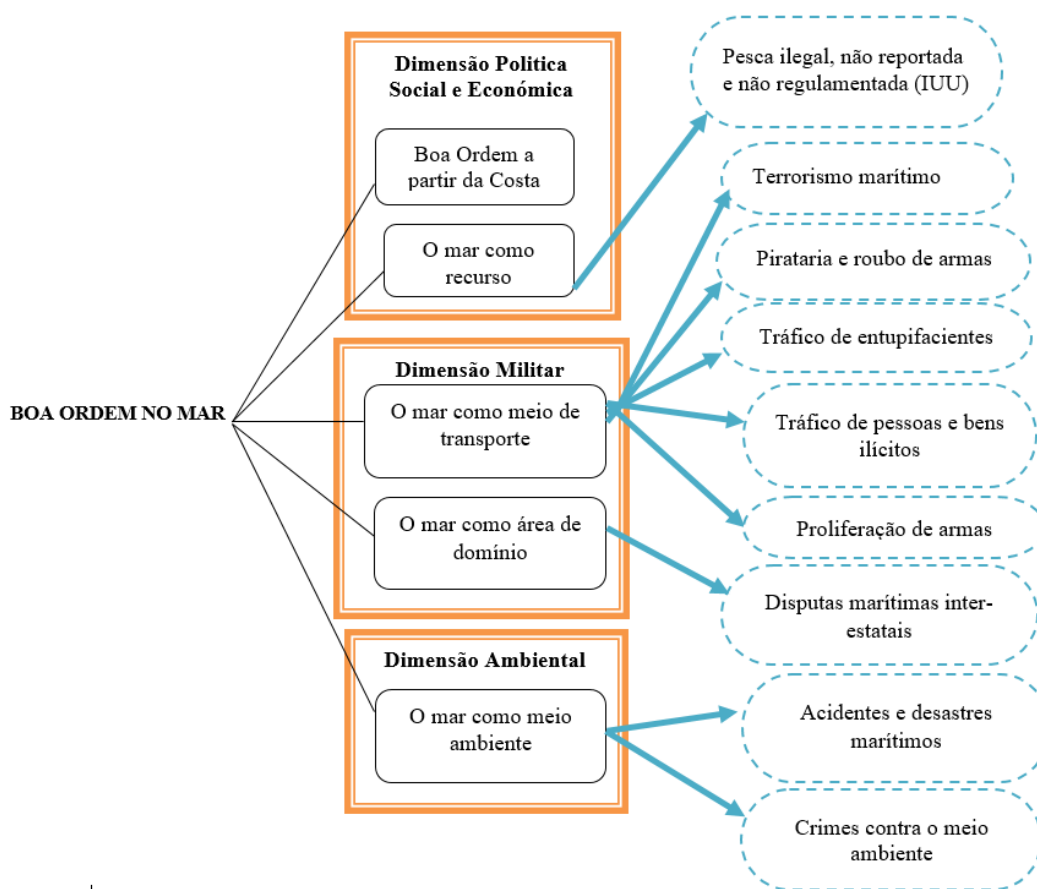
Acadêmicos e organizações têm tentado encontrar uma definição adequada para segurança marítima no pós-Guerra Fria. De uma forma geral, as organizações internacionais seguiram a aproximação de Wolfers à definição de segurança, utilizando o argumento de que a segurança marítima deveria ser definida como a ausência de ameaças. No entanto, não existe um consenso sobre as ameaças identificadas, que são díspares e variadas, indo desde as disputas de fronteiras marítimas, terrorismo, tráfico de narcóticos, pessoas e bens ilegais, proliferação de armas, pesca ilegal, crimes ambientais, até acidentes e desastres marítimos (BUEGER, 2005, p.159-164).

Correlacionando os atributos de “boa ordem” de Till, com as ameaças à segurança marítima e com as dimensões de segurança de Buzan, podemos identificar as dimensões da segurança marítima (PIEDADE, 2016, pp.69-85).

No pós-Guerra Fria, partindo dos estudos de segurança construtivistas, desenvolvidos a partir dos anos 1990, os debates políticos sobre o conteúdo e as prioridades da segurança e das políticas de defesa, identificaram como questão fundamental no campo dos estudos de segurança a análise do processo político, a partir do qual as ameaças são construídas, assim como os assuntos que emergem da agenda de segurança. Desta discussão, surgiu um dos conceitos fundamentais para a resolução desta questão, a securitização.

Originalmente proposto por Buzan, Waever e De Wilde, este conceito considera que através do ato discursivo (*speech act*) o processo de construção da percepção de uma ameaça pode elevá-la a um nível tal que pode causar um efeito de interrupção voluntária das regras estabelecidas (BUZAN; WÆVER, 1998).

Figura 5 - Dimensões de segurança marítima



Fonte: adaptado de João Piedade (2018).

O conceito de securitização sugere que as ameaças são construídas por declarações sobre um determinado assunto, por exemplo, a pirataria pode ser apresentada como ameaça a um determinado objeto de referência como o Estado ou o sistema de comércio internacional. O processo de securitização é bem-sucedido, se as declarações forem feitas por atores com reconhecida autoridade para falar sobre segurança e se a audiência-alvo aceitar essa ameaça como relevante. A construção de ameaças é habitualmente acompanhada por uma proposta de medidas a tomar, no sentido de proteger o objeto de referência ou neutralizar a ameaça, podendo envolver o emprego do instrumento militar num conflito ou a restrição dos direitos e liberdades civis (BUZAN; WÆVER; DE WILDER 1998).

A securitização de um determinado assunto implica o fato de que lhe é dada a mais alta importância, é tratado como urgente, aumentando a afetação de recursos para debilitar a ameaça. Desta forma, a securitização dos assuntos marítimos poderá dar maior relevância a esses mesmos assuntos e aumentar os recursos disponíveis para manter a “boa ordem no mar”. Por outro lado, a securitização exibe uma lógica distinta que habitualmente envolve reações a curto prazo, com medidas extremas. De outra forma, a securitização não conduz

necessariamente a soluções ótimas e sustentáveis, porque pode até resultar em investimentos errados ou dar preferência a soluções de curto prazo altamente dispendiosas. Parte de uma análise de securitização é, então, a avaliação dos custos e benefícios de lidar com uma determinada ameaça à segurança (BUEGER, 2005, pp.165-169).

Segundo Bueger, quando se tenta enquadrar a segurança marítima no conceito de securitização, surgem duas potenciais linhas de investigação. Uma primeira, em que se pode formular a questão central como: “Qual a securitização que afirma que o ambiente marinho tornou-se um assunto securitizável”. Isto implica questionar quando se adquiriu a percepção dos oceanos e do mar como espaços de insegurança e ameaças, e como é que este entendimento evoluiu ao longo do tempo, considerando que os perigos e ameaças no oceano têm estado presentes ao longo da história (BUEGER; TIMOTY, 2017).

O resultado provável desta linha de investigação será o traçado genealógico dos oceanos como zonas de perigo e incerteza. Esta análise permite uma visão geral de como e porquê o domínio marítimo é uma fonte de insegurança ou um objeto de referência que necessita de proteção.

A segunda linha de investigação poderá abordar o tema através de uma análise minuciosa da maneira como foram securitizados determinados assuntos que moldam a agenda da segurança marítima, enumerando os assuntos de segurança marítima e dando atenção à questão de quem securitiza os assuntos, para que audiência e a partir de qual objeto de referência. Desta forma, a questão sobre quais são os objetos de referência que devem ser protegidos das ameaças à segurança marítima poderá ser reveladora dos interesses políticos em questão (BUEGER; TIMOTY, 2017).

Ao abordar a perspectiva do ambiente marinho, se incorpora uma diversidade de questões como poluição marinha, segurança e regulamentação de embarcações, busca e salvamento, o estado da saúde do oceano, a poluição e os impactos da mudança climática. O ambiente marinho é uma preocupação estabelecida há tempos na esfera marítima e tem como gênese os esforços internacionais para regulamentar outras atividades no mar, através de organizações intergovernamentais, tais como a Organização Marítima Internacional (OMI) ou organismos de coordenação como a ONU Oceanos. As questões relativas ao ambiente marinho dizem respeito à segurança marítima e eles representam uma manifestação de preocupações mais amplas de segurança no mar e nas zonas costeiras. Eles também dizem respeito à posição do transporte comercial como alvo potencial para criminosos, terroristas ou piratas, e como um meio para o tráfico de pessoas e bens, assim como de armas ilícitas,

degradação ambiental causada por crimes de pesca ou outros crimes ambientais (BUEGER; TIMOTY, 2017).

As questões do meio ambiente marinho estão intimamente ligadas a um terceiro domínio de desenvolvimento. As chamadas preocupações com a “economia azul” que sustentam grande parte da agenda de segurança em espaço onde cerca de 90% do comércio global viaja por mar, e as atividades relativas aos recursos do mar como a pesca ou petróleo offshore são os principais ativos econômicos. O comércio global pode ser ameaçado por pirataria, e criminalidade diversa ou outras formas de rompimento, mas a proteção e o desenvolvimento de recursos marinhos são muitas vezes prioridades para os Estados costeiros (BUEGER; TIMOTY, 2017). A esfera marítima é, assim, cada vez mais entendida como um sistema complexo e holístico com a problemática de segurança, exigindo uma ampla cobertura nacional, jurisdicional e coordenação privada. Na prática, esses desafios da insegurança marítima estão gerando novas formas de associação, integração e cooperação entre os atores, onde muitos dos exemplos são extraídos do Oceano Índico Ocidental. Esta região incorpora uma ampla gama de desafios contemporâneos de segurança marítima, desde pirataria à competição geopolítica. A região é de importância global e funciona como artéria do comércio marítimo, assim como tem sido um espaço de inovação em relação à gestão coletiva da desordem (BUEGER; TIMOTY, 2017).

3.7 PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

A conservação, proteção e gestão do meio ambiente marinho e dos recursos encontrados no domínio oceânico é a finalidade central da governança dos oceanos. A CNUDM define “zonas marítimas” como áreas onde os estados têm permissão para afirmar a soberania (ou seja, mares territoriais) e outras que estão sujeitas a níveis de jurisdição nacional (ou seja, ZEEs e plataforma continental estendida) e o alto mar. A CNUDM também define responsabilidades para a conservação e utilização dos recursos vivos na ZEE (Artigos 61-68), direitos soberanos para explorar o fundo do mar (Artigo 56). Consoante isso, define a Plataforma Continental, conforme determinado pela CNUDM, que permite a um estado costeiro o acesso a “recursos não vivos do fundo do mar” e a “espécies sedentárias” vivas (Artigos 76-77 e Anexo II), dá direito aos Estados conservarem e administrarem os recursos vivos do alto mar (Parte VII, Seção 2). Além de estabelecer que os Estados do litoral devem cooperar “diretamente ou por meio de uma organização regional apropriada” na conservação e gestão de mares fechados ou semifechados (Artigo 123), que haja a proteção e preservação

do meio ambiente marinho (Parte XII) e permite a conduta, promoção e cooperação em pesquisa científica marinha (Parte XIII).

As noções de interdependência com os oceanos é uma parte vital dos “bens comuns globais” sob o “princípio da herança comum da humanidade” (UNEP, 2013). O entendimento mais amplo da importância intrínseca dos oceanos para o mundo e para a humanidade são considerações essenciais que sustentam, ou deveriam sustentar, a governança contemporânea em política dos oceanos (GUPTA, 2010, p.18-22). A sustentabilidade marítima é “considerada essencial para o futuro do bem-estar do mundo” (CHANG, 2012, p. 56), dado que aspectos dessa noção são evidentes na Declaração de Estocolmo de 1972, na Declaração do Rio, de 1992, no Capítulo 17 da Agenda 21 (UN, 2002, p.8), na Declaração de Joanesburgo, 2002, na Convenção de Londres, de 1972, e no Protocolo de Londres, de 1996. Os recursos marinhos e as questões ambientais são imensos e estão inerentemente interligados; no entanto, “as abordagens setoriais do ambiente marinho e seus recursos são disfuncionais devido à interferência mútua entre diferentes grupos de interesse” (CHANG, 2012, p.57).

O futuro dos recursos do oceano é terrível, exemplo disso, é que mais de 75% dos estoques de peixes do mundo são relatados como totalmente explorados ou sobrexplorados (FAO, 2007), e um número crescente de espécies marinhas é considerada ameaçada ou em perigo (RAYFUSE; WARNER, 2008, p.401-402). Autores como Rayfuse e Warner (2008, p.402) observaram que a gestão do alto mar está atualmente fragmentada entre uma variedade de organismos setoriais e geográficos, incluindo os regimes de tratados estabelecidos pela Organização Marítima Internacional e organizações regionais de gestão de pescas. Este regime descentralizado e fragmentado dá origem a uma série de dificuldades e lacunas tanto na governança, quanto na regulação, para não falar na implementação.

O Processo Consultivo Informal das Nações Unidas sobre Oceanos e o Direito do Mar (UNICPOLOS) vem discutindo questões associadas há muitos anos; entretanto, pouco progresso real foi realizado. Há uma forte resistência, por exemplo, de alguns países desenvolvidos em estender as disposições da Parte XI da CNUDM para além dos recursos minerais, incluindo também os recursos vivos.

A deficiente governança em alto mar foi descrita como uma “tragédia dos comuns” que destaca a ineficácia da jurisdição do Estado de bandeira (RAYFUSE; WARNER, 2008, p.403-408). Os esforços para impôr a governança do domínio marítimo no Oceano Índico são particularmente fracos, visto que um número considerável de Estados, especificamente

aqueles situados na África, não têm os recursos necessários para fazer cumprir adequadamente sua soberania marítima (POTGIETER, 2012, p. 3).

Os esforços continuam a melhorar as abordagens globais e regionais para a pesca e para a gestão de outros recursos do oceano com todos os Estados. Através de formas diretas ou por meio de organizações e acordos regionais de gestão de pescas, a abordagem preventiva e as abordagens ecossistêmicas são aplicadas amplamente, de acordo com o direito internacional, para a conservação, gestão e exploração dos estoques pesqueiros (POTGIETER, 2012, p.11). Os Estados são encorajados a aumentar a sua confiança em pareceres científicos no desenvolvimento, adoção e implementação de medidas de conservação e gestão; além de aumentar seus esforços, inclusive por meio da cooperação internacional para promover a ciência para a conservação e as medidas de gestão que se aplicam de acordo com o direito internacional. A abordagem preventiva virada para a conservação do ecossistema e gestão da pesca ocasiona o aumento da compreensão sobre as abordagens do ecossistema, a longo prazo, em prol da conservação e uso sustentável dos recursos marinhos vivos (POTGIETER, 2012, p.17).

Em 1972, foi realizada a Conferência de Estocolmo, da qual resultou a Declaração das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente que, dentre outros princípios, alerta para a necessidade de preservação dos recursos vivos do mar, criando – para os Estados – a obrigação de prevenir a poluição dos mares por substâncias que possam pôr em perigo a saúde do homem, prejudicar os recursos vivos e a vida marinha, causar danos às possibilidades recreativas ou interferir com outros usos legítimos do mar.

Ainda em 1972, em 29 de dezembro, foi celebrada em Londres, a Convenção Sobre Prevenção da Poluição Marinha por Despejo de Resíduos e outras Matérias, visando prevenir a poluição marítima por resíduos industriais e químicos. Consoante isso, propôs uma ação internacional para controlar a contaminação do mar pelo despejo de resíduos ou outras substâncias que lesão à saúde humana, aos recursos biológicos e à vida marinha, capazes ainda de danificar as condições e interferir em outras aplicações legítimas do mar.

3.8 ECONOMIA AZUL

Durante os preparativos para o “Rio, poluição marinha por óleo” que foi implantado o “Port State Controle”, o Controle Estatal Portuário, para garantir a possibilidade de inspeção de navios visitantes de qualquer nacionalidade consoante as normas e os padrões estabelecidos entre outros instrumentos pela Convenção Internacional para a Prevenção da

Poluição por Navios (MARPOL, 1973/1978) que concede aos portos inclusive, a autonomia para deter o navio sob suspeita até a eliminação satisfatória do risco de dano ao meio ambiente.

A MARPOL foi completada pela Lei do Óleo. Como ela é uma Convenção para navios, a Lei do Óleo possibilita que as situações não contempladas pela MARPOL, que abrangem as instalações portuárias, das empresas ou qualquer outro tipo de instalação, também sejam submetidas às normas de prevenção.

A Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo (OPRC), celebrada em Londres, em 30 de Novembro de 1990, é uma convenção de cooperação entre os Estados preocupados com a preservação e a prevenção dos danos ao meio ambiente, pelo qual um Estado pode requisitar cooperação do outro, em face de um acidente de grande porte. Além disso, ela prevê o estabelecimento pelos governos de planos nacionais de contingência, bem como para navios e instalações em que haja risco de poluição, planos de emergência que sejam capazes de responder imediata e efetivamente ao incidente, munidos de equipas técnicas devidamente treinadas.

Devido a grande e inquestionável relevância da preservação do meio ambiente marítimo, outras convenções e leis também se fazem presentes. Muitos países costeiros fazem questionamento a favor da abordagem de “Economia Azul”, dada a sua maior relevância, uma vez que os oceanos são a herança comum da humanidade do alto mar, representam em muitos aspectos a fronteira final para a humanidade e sua busca pelo desenvolvimento sustentável. Esforços institucionais foram feitos para expandir o aspecto Azul da Economia Verde, conforme incorporado no relatório “Economia Verde em um Mundo Azul”, mas o ímpeto internacional avançou além disso. Durante e após o processo do Rio +20, assistiu-se a uma crescente apreciação de que os oceanos e mares do mundo exigem uma atenção mais profunda e uma ação coordenada. Isso se refletiu em várias iniciativas, entre outras, a reunião do grupo de especialistas das Nações Unidas sobre Oceanos, Mares e Desenvolvimento Sustentável, o trabalho da Global Ocean Commission (GOC), a Parceria Global para os Oceanos e a proeminência dada aos oceanos e mares na ação quinquenal da ONU, Agenda 2012-2016.

Os países costeiros e insulares em desenvolvimento permaneceram na vanguarda dessa defesa da Economia Azul, reconhecendo que os oceanos têm um papel importante a desempenhar no futuro da humanidade, até por compreenderem que a Economia Azul oferece uma abordagem ao desenvolvimento sustentável mais adequado às suas circunstâncias, restrições e desafios. As tecnologias de ponta e o aumento dos preços das commodities estão

abrindo novos reinos de oportunidades para a exploração submarina. O alto mar constitui o último recurso global, daí a necessária e urgente atenção para permitir a gestão sólida dos recursos oceânicos. Os oceanos abastecem uma porção substancial da população global com alimentos e outras substâncias nutricionais e são o meio de transporte para 80% do comércio global (UNCTAD, 2012). O ambiente marinho e costeiro também constitui um recurso fundamental para a indústria do turismo global, daí o motivo de ser de extrema importância apoiar todos os aspectos do ciclo de desenvolvimento do turismo, desde a infraestrutura até ao domínio do turismo baseado na natureza.

O fundo do mar fornece atualmente 32% da oferta global de hidrocarbonetos, as tecnologias avançadas estão abrindo novas fronteiras de desenvolvimento de recursos marinhos, desde a bioprospecção até a mineração de recursos minerais do leito marinho. Os dados da FAO indicam que 87% dos estoques pesqueiros mundiais são totais ou excessivamente explorados (FAO, 2012). O aumento da poluição e o desenvolvimento costeiro insustentável contribuem ainda mais para a perda de biodiversidade, da função ecológica e do declínio na prestação de serviços ambientais.

A importância dos oceanos para o desenvolvimento sustentável foi reconhecida desde o início do processo da Conferência da Nações Unidas sobre Economia e Desenvolvimento (UNCED), na Agenda 21, no Plano de Implementação de Joanesburgo e reafirmado no documento final da Conferência Rio+20; mas as tendências contínuas de exploração e degradação dos ecossistemas marinhos e desenvolvimento sustentável são presentes. A Economia Azul conceitualiza os oceanos como “Espaços de Desenvolvimento”, onde o planejamento espacial integra conservação, uso sustentável, extração de riqueza de petróleo e minerais, bio-prospecção, produção sustentável de energia e transporte marítimo. A Economia Azul rompe os moldes do negócio, como de costume, no modelo de desenvolvimento “marrom”, em que os oceanos foram percebidos como um meio de extração de recursos e despejo de resíduos com custos externalizados de cálculos econômicos. A Economia Azul incorpora os valores e serviços do oceano em modelagem econômica e processos de tomada de decisão.

A integração da equidade nos níveis internacional e nacional oferece espaço para os países em desenvolvimento obterem uma receita maior de seus recursos e reinvestirem em sua população, a gestão ambiental, é reduzir os níveis de endividamento nacional e contribuir para a erradicação da pobreza e da fome. No centro do conceito da Economia Azul está o desacoplamento do desenvolvimento socioeconômico da degradação ambiental. Para alcançar este objetivo, a abordagem da Economia Azul baseia-se na avaliação e incorporação do valor

real do capital natural (azul), em todos os aspectos da atividade econômica (conceitualização, planejamento, desenvolvimento de infra-estruturas, comércio, viagens, exploração de recursos renováveis, produção de energia/consumo). A eficiência e a otimização do uso de recursos, respeitando os parâmetros ambientais e ecológicos, é fundamental. Isso inclui onde é sustentável o suprimento e uso de matérias-primas locais e a utilização de opções “azuis” de baixo consumo de energia para realizar eficiências e benefícios ao negócio, em cenário de alta energia e modelos de desenvolvimento industrializado.

A abordagem da Economia Azul reconhece e coloca ênfase renovada na necessidade crítica da comunidade internacional, de abordar efetivamente a gestão sólida dos recursos dentro e fora das águas internacionais, mediante o desenvolvimento e aprimoramento do direito internacional e dos mecanismos de governança dos oceanos. Cada país deve assumir a sua parte da responsabilidade na proteção do alto mar, que cobre 64% da superfície dos nossos oceanos que constitui mais de 90% do seu volume.

Desta análise, cerca de 350 milhões de empregos estão ligados à pesca marinha a nível global, e 90% dos pescadores vivem em países em desenvolvimento, onde o valor do peixe comercializado por esses países em desenvolvimento é estimado em USD 25 bilhões, tornando-se no seu maior item comercial. A captura global subiu de 62 milhões de toneladas, em 1980, para 86,7 milhões de toneladas em 2000, mas estagnou em 2014, com a captura marinha de 79 milhões de toneladas, o que representa os riscos globais de diminuição de capturas, com 75% dos estoques totalmente explorados ou esgotados (FAO, 2016).

O turismo é uma grande indústria global. Em 2012, o movimento de turistas internacionais aumentou 4% apesar da crise econômica global, esta atingiu 9% do PIB mundial (impacto direto, indireto e induzido). Em 2012, o turismo empregou 9% dos empregos globais e gerou USD 1,3 trilhão ou 6% das receitas de exportação do mundo (FAO, 2010). O turismo internacional cresceu de USD 25 milhões em 1950 para 1.035 milhões em 2012. A Organização Mundial do Turismo (OMT) prevê um crescimento acentuado nos anos seguintes. Uma grande parte do turismo global é focada no ambiente marinho e costeiro, o aumento da renda e os custos de transporte relativamente baixos tornarão as localidades costeiras e oceânicas cada vez mais atraentes.

A aquicultura é o setor alimentício global de mais rápido crescimento, fornecendo agora 47% dos peixes para consumo humano (FAO, 2016). A aquicultura está projetada para, em breve, ultrapassar a pesca de captura como o principal fornecedor de proteína animal, para manter a sua viabilidade e crescimento sem prejudicar a pesca selvagem.

Em 2009, os campos marítimos representaram 32% da produção mundial de petróleo bruto e prevê-se que suba para 34% em 2025 (IEA, 2011)¹⁸. A extração de petróleo em águas profundas não é nova, mas as pressões do mercado estão tornando a exploração e aproveitamento de reservas econômicas cada vez mais remotas, tornando as áreas mais isoladas em consideração.

O petróleo continuará a ser a fonte de energia dominante por muitas décadas, mas o oceano oferece um enorme potencial para a geração de energia renovável: ventos, ondas, marés, biomassa, conversão térmica e gradientes de salinidade. Destes, a indústria de energia eólica offshore é a mais desenvolvida das fontes de energia baseadas no oceano. A capacidade instalada global foi de pouco mais de 6 GW em 2012, mas isso deve quadruplicar até nos anos seguintes, estimativas relativamente conservadoras sugerem que poderia crescer para 175 GW em 2035 (IEA, 2011).

O mundo está de uma maneira geral, se preparando para a exploração de jazidas minerais no subsolo do mar, isto por conta do aumento dos preços das commodities. A indústria está voltando sua atenção para as riquezas potenciais de módulos polimetálicos, crostas de cobalto e depósitos maciços de sulfato; esta última fonte de elementos de terras raras, como ítrio, disprósio e térbio que são importantes em novas tecnologias de hardware e tecnologias de energia renovável. A Autoridade Internacional do Leito Marinho (ISA) desenvolveu os regulamentos do Código de Mineração para atender a essas mudanças e iniciou a emissão de licenças para a exploração do fundo marinho internacional.

O Governo das Seychelles, com seus parceiros, assumiu o desafio de colocar a Economia Azul na agenda internacional, apresentando-a e encontrando forte apoio na 21ª Cúpula da União Africana (19-27 de Maio de 2013), na Conferência Internacional de Tóquio sobre Desenvolvimento Africano (TICAD V) de 1 a 3 de Junho de 2013, na 1ª Conferência Económica e Empresarial da Associação da Orla do Oceano Índico para a Cooperação Regional (CEEAO-OI) (4-5 de Julho de 2013) e na reunião da AIMS nas Seychelles, (17-19 de Julho de 2013).

3.9 POLICIAMENTO CONTRA NOVAS AMEAÇAS

Organizando a segurança marítima e gerenciando a complexidade, ao elaborar a sua estratégia de segurança marítima, a UE realizou um mapeamento do exercício de agências

¹⁸ Agência Internacional de Energia.

relevantes dentro da própria organização e seus membros. Neste exercício, foram identificados 383 grupos ou organizações que lidam com a questão, de uma forma ou outra refletindo a complexidade do ambiente de segurança marítima no nível europeu sozinho; da mesma forma, o Grupo de Contato sobre Pirataria ao largo da costa da Somália (GCPS) enfrenta o desafio de reunir e coordenar a atividade de mais de 80 estados e 25 organizações internacionais, a fim de abordar pirataria no Oceano Índico Ocidental (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.24). Na região oeste do Oceano Índico, este desafio levou a uma série de experiências de coordenação e novas formas de associação e prática, entre os diferentes atores envolvidos no complexo de segurança marítima. Essas inovações podem ser observadas em três níveis: primeiro, um nível epistémico centrado na produção conjunta de conhecimento; segundo, um nível de coordenação focado em conceber estratégias comuns para ação; e, finalmente, o terceiro nível, mais operacional que incorpora atividades conjuntas de segurança marítima no terreno.

No nível epistémico, a inovação no complexo de segurança marítima pode ser vista em uma gama de novos mecanismos para a produção de conhecimento sobre o ambiente da segurança marítima e, em particular, o desenvolvimento daquilo que é frequentemente chamado de Conscientização de Domínio Marítimo (CDM) ou de Consciência Situacional Marítima (CSM). Tais atividades originam-se nos esforços para melhorar a conscientização dos marinheiros sobre as condições meteorológicas, que fornecem cada vez mais um modelo internacional para combater as ameaças humanas ao domínio marítimo (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.27). Para tal, baseiam-se numa vasta gama de dados, incluindo os dados (voluntários) rastreamento de movimentos de navios por meio de sistemas de coleta de informações, como Sistema de Identificação Automatizada (AIS), vigilância ativa através de patrulhas navais, reconhecimento aéreo, imagens de satélite e sistemas de radar, recolha e análise de dados de agências nacionais e internacionais com um papel na segurança, incluindo autoridades portuárias, alfândegas e aplicação da lei. A CDM tem como objetivo fornecer um rico banco de dados de informações, muitas vezes em tempo real, sobre quais atividades de segurança, incluindo intercepções e inspeções de navios no mar podem ser planejadas e direcionadas através de técnicas centralizadas de mineração de dados (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.26).

Essas aspirações exigem uma cooperação transnacional significativa, bem como o envolvimento de uma ampla gama de atores privados e de subestados. Outras iniciativas exploram as oportunidades apresentadas pela comunicação e informação, assim como tecnologias para abrir novos canais de intercâmbio de conhecimentos entre os atores militares, entre as marinhas ou embarcações de nações que normalmente relutam em cooperar uns com

os outros. Por exemplo, a ação internacional contra a pirataria ao largo da costa da Somália foi facilitada pela partilha de informações da plataforma Mercury, que permitiu a várias partes interessadas, incluindo as marinhas nacionais, missões internacionais e centros civis de compartilhar informações uns com os outros através de chat baseado em texto síncrono, com um feedback ao vivo nas operações navais e incidentes de pirataria, com o objetivo de fornecer dados em tempo real a todos os atores participantes (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.8).

A Coordenação Operacional é uma das formas de associação que também encontra expressão no nível operacional, que é cada vez mais proeminente no combate ao terrorismo e atividades de pirataria. Os exemplos incluem a Operação Active Endeavour (OAE) da OTAN, em que as Forças Marítimas Combinadas (FMC) lideradas pelos EUA, com foco no Oceano Índico ocidental, desenvolveram operações que inicialmente foram encarregues de providenciar a prevenção da proliferação de armas de destruição em massa e de atividades terroristas. No entanto, desde o início das operações, em 2002, seus mandatos e sua gama de operações ampliaram consideravelmente e passaram a incluir tarefas mais amplas de patrulhamento, vigilância e interdição, onde ambas missões são caracterizadas por uma estrutura de participação flexível (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.11).

Os desafios compartilhados da agenda de segurança marítima estão levando práticas que ligam informações, atores e ações de maneiras que transcendem as fronteiras nacionais ou regionais, eles também fazem a ponte entre civis e militares tradicionais e distinções público-privadas, incorporando atores que vão desde interesses das forças navais em navegação e empresas privadas de segurança militar, que podem ser de outra forma, nações antagônicas, como os Estados Unidos, Irão, China e Rússia (BUEGER; TIMOTY, 2017, p.17). Tais associações são circunstancialmente limitadas, no sentido de que derivam de coligações específicas de interesse em face da desordem no mar – neste caso, a ameaça de pirataria.

Na Região do Oceano Índico ocidental tem ocorrido um esforço de coleta de dados para institucionalizar as prioridades, infraestruturas e práticas da agenda de segurança marítima para os Estados da própria região através de um processo de capacitação e de governança da segurança que assenta no Código de Conduta do Djibuti com um paralelismo ao Código de Conduta de Yaoundé, adotado em 2013.

3.10 GOVERNANÇA OCEÂNICA

Os oceanos são espaços marítimos com múltiplas atividades onde convergem variadíssimos interesses a nível mundial que os tornam, por isso, espaços desejáveis para diferentes atividades por múltiplos atores, quer sejam estatais ou não, quer sejam atividades para o bem dos oceanos ou mesmo para o mal, que podem resultar em consequências nefastas para a humanidade que tanto depende dos oceanos e que, por isso, devem ser bem governados conforme veremos a seguir.

O surgimento de novos paradigmas de segurança nos últimos anos sublinhou a necessidade de reconsiderar os acordos de governança de segurança. Tradicionalmente, o Estado-nação tem sido o ator central e principal no discurso de segurança internacional.

Krahmann (2005, p. 3, 11) citou o surgimento de atores não estatais, além dos estados, como causa de novas ameaças à segurança, e provedores de segurança que apresentam novos requisitos para governança de segurança. Uma definição alternativa do que constitui uma ameaça à segurança é definida “como um evento com consequências potencialmente negativas para a sobrevivência ou o bem-estar de um estado, uma sociedade ou um indivíduo”. Esta definição ampla sublinha a complexidade do conceito de ameaça de segurança, sugerindo que “se refere a um possível evento futuro”, que está relacionado à sua probabilidade de ocorrência e que é caracterizada pela intensidade de seus efeitos potenciais e sua natureza. Podendo ser definida pelo seu objeto” (KRAHMANN 2005, p.4).

A adição de “bem-estar” como critério de segurança contribui com uma maior dimensão de carga em termos de segurança. Uma das características marcantes desta definição é o seu alinhamento próximo, de fatos paralelos, com conceitos de risco. O risco é muitas vezes definido como o efeito da incerteza sobre os objetivos (definido por seu objeto), é muitas vezes avaliado em termos de probabilidade (probabilidade) e consequências (efeitos potenciais) e está limitado pelo contexto e pelo apetite.

Novas ameaças à segurança sugeridas por Krahmann (2005, p.7) são “muito mais difundidas e prováveis” e “diversas em termos de alcance e intensidade”. Criticamente, as ameaças de segurança contemporâneas “não visam só estados, mas também sociedades e indivíduos”. Uma lacuna da análise de Krahmann é que, as implicações de segurança de ameaças contemporâneas amorfas, como as mudanças climáticas, não são direcionadas a pessoas em particular, mas potencialmente podem afetar a segurança de quase todos, em maior ou menor grau. Embora o conceito acadêmico de segurança tenha-se tornado cada vez mais contestado na teoria das relações internacionais (KRAHMANN, 2005, p.10), com

tentativas de aprofundar e ampliá-lo para incluir desafios de segurança tradicionais e não tradicionais criando divisão entre os acadêmicos, o mundo das políticas avançou para abraçar construções de segurança mais abrangentes e inclusivas.

Como observou Krahmman (2005, p.11), uma compreensão mais ampla da segurança já se tornou amplamente aceita, não só na teoria das Relações Internacionais, mas também entre os decisores políticos. A segurança nacional também está preocupada com a forma como respondemos tais ameaças e como nos recuperamos de qualquer evento que possa ocorrer.

Esta definição de segurança nacional, em essência, concentra-se nos resultados dos contextos de segurança em termos de prevenção, resposta e recuperação, que é a mesma linguagem e abordagem utilizada na gestão de riscos. O Direito do Mar (NAÇÕES UNIDAS, 1983) fornece um quadro contemporâneo para governança dos oceanos. De acordo com Rubel (2012, p.17-18), as nações empregam suas marinhas cooperativamente para defender todos os elementos do sistema global de comércio e segurança, o que reduz a probabilidade de conflito e guerra, observando que:

Nos dias de Mahan, o silogismo do poder marítimo centrou-se nos interesses soberanos das nações individuais e a sua aplicação levou eventualmente à guerra. Hoje, vemos o mundo como um sistema, com uma lógica de energia do mar que é expressa em termos de sistemas (RUBEL, 2012, p. 17-18).

Ao nível dos países do Oceano Índico Ocidental, sobretudo o bloco da SADC, a necessidade comum existente destes atores estatais na “boa ordem no mar”, sustenta o requisito de assegurar a segurança do comércio marítimo e apoia aspirações para explorar e conservar recursos marinhos. Esses requisitos são adicionados à concorrência interestatal como construções fundamentais de segurança marítima, e os Estados que constituem este bloco da SADC, agem cooperativamente entre si e com outras marinhas capazes, para enfrentar ameaças (ou riscos) para a “boa ordem no mar”. Nesse requisito, incluem, por exemplo, pirataria e roubo à mão armada contra navios, terrorismo marítimo, tráfico ilícito de drogas e armas, contrabando de pessoas, poluição, pesca ilegal e riscos naturais marinhos e reúnem conceitos tradicionais de poder marítimo com imperativos de segurança cooperativa contemporânea no domínio marítimo.

A marinha Indiana, por exemplo, em sua declaração de estratégia marítima inaugural “Freedom to Use the Seas: A Estratégia Militar Marítima da Índia” (INDIAN NAVY, 2007, p.3-5) deixou claro que o fornecimento de segurança marítima é um aspecto fundamental para

assegurar a segurança nacional, onde a conexão entre o crescimento econômico, a “boa ordem no mar” e os papéis da polícia são reconhecidos. Embora o termo segurança marítima não esteja definido, a estratégia marítima (INDIAN NAVY, 2007, p.3) é apresentada em termos holísticos como a abordagem global de uma nação para os oceanos em torno dela, com o objetivo de juntar sinergias em todos os aspectos relacionados a atividades marítimas para maximizar os ganhos nacionais. Uma estratégia marítima teria, assim, uma economia, facetas comerciais, políticas, militares, científicas e tecnológicas. Sendo uma nação com interesses marítimos vitais, a Estratégia Marítima da Índia define o papel do país em sua área marítima de interesse, e descreve os objetivos marítimos nacionais para maior clareza na execução desse papel.

O último “Livro Branco de Defesa da África do Sul” foi publicado em 1996 e, outros documentos mais recentes, colocaram uma alta prioridade na segurança marítima como parte da consolidação da Estratégia de Segurança Marítima da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) e reconhece que a defesa e segurança da África do Sul está intrinsecamente ligada à da região e a do continente (SADC, 2012, p.2). Embora não definisse explicitamente a segurança ou a segurança marítima na China, em seu último Livro branco de 2013 (THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, 2013), defende um conceito mais amplo de segurança que reconhece o entrelaçamento e a interação de “Desafios de segurança tradicionais e não tradicionais”. Para a China, os mares são importantes para o desenvolvimento e segurança nacionais, numerosas referências são feitas para a segurança marítima, incluindo o combate às ameaças de segurança não tradicionais e fornecer apoio à aplicação da lei marítima, pesca e exploração de petróleo e gás da China que exigem cooperação entre agências militares e marítimas civis, o que implica um entendimento mais amplo e definição de segurança marítima. O documento chinês também defende um novo conceito de segurança com confiança mútua, benefício mútuo, igualdade e coordenação, busca de segurança abrangente, segurança comum e segurança cooperativa.

Documentos oficiais dos EUA, da mesma forma que a China e a Índia, observam o contexto de segurança em mudança e defendem uma abordagem holística da segurança marítima. O Departamento de Defesa dos EUA (2010b, p.7) observou que o crescimento contínuo e o poder dos atores não estatais continuarão a ser uma característica fundamental do meio ambiente, e citou o contexto emergente de segurança não tradicional como complexo, com a apresentação de uma série de poderosas tendências transversais. As tendências incluem a crescente demanda de recursos, rápida urbanização das regiões litorais, os efeitos das mudanças climáticas, a emergência de novas tensões de doenças e tensões culturais e

demográficas profundas em várias regiões. Essas são apenas algumas das tendências, cuja interação complexa pode desencadear ou exacerbar futuros conflitos.

Uma Estratégia Cooperativa para o poder marítimo do século XXI “ênfatisa uma abordagem que integra o poder marítimo com outros elementos do poder nacional, bem como os dos nossos amigos e aliados. Os diversos elementos da maior comunidade marítima devem ser inspirados e apoiados à medida que investem para garantir paz e prosperidade em todo o domínio marítimo” (UNITED STATES, 2007). É recomendada uma abordagem cooperativa para proporcionar segurança em todo o domínio marítimo global. Observa-se que os efeitos das alterações climáticas também podem aumentar o sofrimento humano através de tempestades catastróficas, perda de terras aráveis e inundações costeiras e que poderiam levar a perda de vidas, migração involuntária, instabilidade social, e crises regionais. Essas condições se combinam para criar um futuro incerto e nos levam a pensar de novo sobre como vemos o poder marítimo.

A natureza essencialmente sistêmica do desafio da segurança marítima e as realidades das prioridades concorrentes para lidar com questões de segurança não tradicionais versus tradicionais são reconhecidas por Rahman (2009, p.55-56). Criticamente, ele observou que, apesar do discurso liberal orientado sobre como lidar com questões de segurança não-tradicionais, os Estados-nação precisarão enfrentar ameaças tradicionais à segurança como a maior prioridade, devido à natureza potencialmente existencial dessas ameaças. Embora a maior parte da análise de Rahman possa ser apoiada, ela não reconhece adequadamente a natureza potencialmente existencial das consequências das ameaças não tradicionais decorrentes das mudanças climáticas e da escassez de recursos para alguns estados e outros atores, assim como os desafios de segurança não discricionários que isso pode representar.

Um documento da Guarda Costeira dos Estados Unidos foi extensivamente citado por Stubbs; Truver (2007, p.11-12), na tentativa de desenvolver uma definição contemporânea de interesses de segurança marítima, que incluía proteção contra crime transnacional e terrorismo, proteção do meio marinho, recursos naturais e preservação da segurança da navegação. Eles argumentaram que a CNUDM alterou irreversivelmente a natureza do exercício do poder marítimo, colocando o foco cada vez mais em aspectos não militares de como os estados e a comunidade internacional procuram manter a paz, a boa ordem e a segurança dos bens comuns marítimos (STUBBS; TRUVER, 2007, p.3).

Da mesma forma, Bateman (2007, p.95-114) sugeriu que estas circunstâncias, combinadas com a reação a atentados terroristas em todo o mundo e no mar (pós-11/09), criou uma revolução no pensamento estratégico marítimo, que realça a necessidade de uma

reavaliação do conceito de segurança marítima. Bateman argumentou que o foco está cada vez mais em “boa ordem no mar” e uso civil do poder do mar, muitas vezes cooperativo, enquanto o conceito de segurança mais antigo, dominado pelos militares, permanece sob o quadro geral da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo. Bateman (2007, p.113-114) citou numerosas convenções internacionais relacionadas à boa ordem no mar que abrangem a ampla gama de questões relacionadas à segurança marítima associadas a comunidade internacional que aspira a regulamentar, como o tráfico de drogas, terrorismo marítimo, pesca ilegal, poluição marinha, transporte marítimo, comunicações, contêineres, comércio, biodiversidade e tráfico de seres humanos.

O termo “segurança marítima abrangente” é usado por Bateman e Bergin (2009, p.51-52) para descrever um conceito que visa proteger um estado e seus interesses de ameaças militares situados “em cima ou de baixo do mar”, e mais “ameaças não tradicionais” aos interesses marítimos nacionais. Os autores observaram ainda que o conceito de segurança marítima mudou, e tornou-se mais multidimensional com mais uma inclinação civil, na sequência da introdução de regimes internacionais de segurança portuária e naval, que agora estão mais intimamente ligados à segurança marítima do que no passado.

A segurança marítima abrangente, de acordo com Bateman e Bergin, “requer boa ordem no mar, redução da atividade ilegal no mar, proteção da fronteira marítima, proteção e preservação do meio marinho e a conservação dos recursos marinhos vivos”. A falta de acordo sobre as definições fundamentais de segurança marítima na ROI e em outros lugares, torna mais difícil o desafio do progresso da cooperação regional em segurança marítima. A segurança do transporte marítimo e do comércio marítimo é, no entanto, uma área de interesse comum para a maioria dos países regionais (BATEMAN, 2011, p.3). As questões mais amplas de segurança e riscos ambientais e de recursos marinhos offshore, que em muitos aspectos apresentam preocupações de segurança mais profundas e de longo prazo, provavelmente apresentarão maiores desafios para se obter entendimento e concordância comuns.

4 TOMADA DE DECISÃO EM SEGURANÇA MARÍTIMA: RISCO VERSUS VULNERABILIDADE

Neste capítulo será discutido o conceito de risco, assim como a identificação de áreas ou problemas de risco chave e o grau de incerteza que estes apresentam. O risco de segurança das organizações do setor privado, que muitas vezes, é dependente do clima político e da eficácia das forças de segurança do Estado no fornecimento de um ambiente seguro.

4.1 RISCO

À primeira vista, o risco é um conceito relativamente simples. A linguagem clara e concisa é usada em suas definições formais universalmente aceites. Na sociedade ocidental, os riscos têm sido aplicados nos níveis político, organizacional, operacional e técnico, no setor privado e cada vez mais no setor público. O conceito de risco é abraçado por atores variados, incluindo Estados. O risco torna-se conceitualmente desafiante e mais problemático na sua aplicação a uma ampla gama de questões, contextos e circunstâncias internacionais complexas. Embora se pareça um pouco cínico, o risco tem sido descrito como “um conceito multidimensional cuja definição e articulação são criticamente dependentes dos objetivos e raciocínios daqueles que o utilizam para promover suas próprias agendas” (RACO, 2002, p. 26).

Muitas organizações do setor privado, e cada vez mais organizações do setor público, empregam construções de risco como uma parte integral e vital da tomada de decisão e gestão. Por exemplo, quando as empresas do setor de recursos naturais estão tomando decisões que envolvem investimentos significativos, com retornos de longo prazo em empreendimentos como operações de mineração ou exploração de petróleo e gás offshore, várias avaliações especializadas de risco serão normalmente encomendadas. Essas avaliações podem incluir riscos financeiros para avaliar a viabilidade de investimento de um projeto, risco técnico para considerar a viabilidade técnica, risco legal para considerar aspectos legislativos e regulatórios e risco político para reduzir as incertezas combinadas a longo prazo, de estabilidade política, segurança, fatores econômicos, sociais e culturais (ALTHAUS, 2008, p. 43-45).

As avaliações concentram-se na identificação de áreas ou problemas de risco chave e na avaliação da probabilidade e as consequências na perspectiva particular da organização e dos objetivos do empreendimento em questão. Uma questão importante para a minha

organização e as minhas partes interessadas é “então, o quê?”, se o empreendimento prosseguir e certos eventos acontecerem. As avaliações, também, das perspectivas das organizações, consideram as opções de mitigação de risco que podem estar disponíveis. Os resultados das avaliações de risco normalmente serão considerados pela diretoria e o conselho de administração de uma organização. As decisões serão formadas por fatores como a viabilidade financeira e técnica de um empreendimento proposto e fatores políticos e regulatórios, observando que os empreendimentos de recursos naturais podem exigir investimentos muito grandes e levar décadas para entregar retornos (ALTHAUS, 2008, p.47). A avaliação dos riscos técnicos inclui a consideração da extensão da exposição a falhas técnicas, que será determinada pela natureza da atividade e, com empreendimentos inovadores, pelo grau de incerteza que isso possa implicar. Os riscos para um empreendimento que pode ser assolado por eventos climáticos extremos e outros fenômenos que ocorrem naturalmente, como a atividade sísmica, também são considerados.

As avaliações de risco político são particularmente importantes na previsão da situação de longo prazo em um contexto geopolítico específico. O processo de identificação de risco é importante, uma vez que estabelece o contexto de risco político, e o cálculo do risco político é invariavelmente uma medida de julgamento pela liderança de analistas e entidades (BECK, 1999, 2002). As avaliações da estabilidade política e da segurança durante um prazo de 20 a 30 anos em algumas partes do mundo em desenvolvimento, onde os principais recursos naturais estão disponíveis para exploração, muitas vezes serão difíceis porque a natureza e a extensão da incerteza e o grau em que o risco pode ser atenuado de forma econômica serão considerações centrais, e o apetite de risco e a tolerância de uma organização serão princípios orientadores importantes para a tomada de decisões.

Quanto aos riscos de segurança, as organizações do setor privado muitas vezes serão significativamente dependentes sobre o clima político e a eficácia das forças de segurança do estado no fornecimento de um ambiente seguro. A provisão de segurança abrangente estará muitas vezes além das capacidades e da competência permitida das empresas privadas devido aos requisitos regulatórios de segurança nacional. As avaliações das garantias de que tanto os regimes nacionais de segurança quanto regionais oferecem, incluindo a viabilidade a longo prazo dessas garantias e opções de mitigação em caso de falha de segurança (evacuação e encerramento temporário de instalações, disponibilidade e acessibilidade do seguro de força maior), constituem importantes considerações (BECK, 2007, p.36).

O Relatório de Revisão da Defesa Quadrienal dos Estados Unidos (UNITED STATES, 2010b, p.88-95) afirmou que havia um “Quadro de Gestão de Riscos de Defesa”

que abrange quatro áreas de risco: desafios operacionais, de gestão de força, institucionais e futuros. Além disso, os fatores de risco domésticos estratégicos, militares e políticos foram avaliados como questões que afetam a capacidade do Departamento de Defesa dos Estados Unidos (DDEU) em relação aos seus objetivos, eles apresentam riscos de “empresa”. Os resultados da avaliação de risco e detalhes do quadro de risco não estão incluídos no documento publicamente liberável. Ao avaliar o risco no contexto de defesa de um país muito grande e complexo como os EUA, uma abordagem em grande parte qualitativa é reconhecida como necessária porque “os desafios associados à mensuração do risco e do desempenho relegam o uso de métricas quantitativas para um papel importante, mas de suporte (UNITED STATES, 2010b, p.87).

Os processos normalmente seguidos para efetuar a gestão de riscos, seja a nível organizacional, nacional ou regional, são resumidos da seguinte forma:

- a) definir o contexto de risco;
- b) identificar os principais problemas de risco e vulnerabilidades;
- c) avaliações rigorosas e contínuas por indivíduos competentes, experientes e organizações responsáveis da probabilidade e consequências;
- d) formular as configurações de apetite e tolerância ao risco;
- e) formular políticas e ações para tratar riscos de modo que sejam reduzidos tão baixos quanto razoavelmente possível;
- f) formular opções de tratamento de risco: prevenção, resposta, mecanismos;
- g) considerar acordos e mecanismos colaborativos para lidar com a prevenção e resposta de riscos multi-jurisdicionais.

Outros elementos de gestão de risco que requerem consideração a nível organizacional, nacional e regional incluem a difícil área de compreensão e gestão de riscos acumulados e vínculos entre aspectos diversos e inter-relacionados de um empreendimento, por exemplo: político, econômico, segurança, ambiental, social, cultural, tecnológico e internacional. As abordagens baseadas em risco para a tomada de decisões e a gestão têm sido empregadas no setor privado, cada vez mais no setor público, e nas avaliações de segurança de Estados-nação individuais. Embora a ideia de risco esteja intrinsecamente relacionada com a governança e faça parte do discurso em torno da sociologia, da antropologia, da economia, da ciência e da filosofia, até recentemente não influenciou o pensamento na disciplina das relações internacionais (LOBO-GUERRERO, 2010b, p.4420). As avaliações de risco formal raramente foram aplicadas nas relações internacionais. O risco recebeu pouca atenção em literatura relacionada até recentemente. O mundo dos negócios, da gestão e da ciência e dos

assuntos internacionais evoluíram em grande parte. Os trabalhos semestrais de Ulrich Beck *Risk Society: Towards a New Modernity* (1992) e *World Risk Society* (1999) procuraram mudar isso, embora suas opiniões sejam controversas e não tenham sido objeto de aceitação ou aceitação universal. Seus conceitos de risco são revistos criticamente aqui. Eles ressoam em muitos aspectos com o contexto do da Região do Oceano Índico Ocidental.

Vários processos internacionais interligados impactados simultaneamente foram identificados por Beck (1999): “globalização, individualização, revolução de gênero, subemprego e riscos globais” forçaram uma modernidade reflexiva a enfrentar esses desafios simultaneamente. Ele observou que a modernização reflexiva é a era da incerteza e da ambivalência, que combina a constante ameaça de desastres em uma escala inteiramente nova com a possibilidade e a necessidade de reinventar nossas instituições políticas e inventar novas formas de conduzir política. Ele sugeriu a ideia de muito controle, segurança ou segurança em colapso porque ocorreu uma mudança de paradigma que passa a apresentar uma “sociedade do risco mundial”, onde as sociedades ocidentais e não-ocidentais compartilham o mesmo espaço, tempo e desafios.

Giddens (2000, p. 65) observou que, como a globalização é sinônimo de “inovação científica rápida”, essa contribui diretamente para a criação de novos riscos, o que garantiu a gestão efetiva dos lados dinâmicos e ameaçadores da tomada de riscos. Giddens (1999, p.3), um forte defensor dos conceitos de Beck, descreveu o mundo moderno como uma sociedade em que vivemos cada vez mais em uma fronteira tecnológica, na qual absolutamente ninguém entende completamente, e que gera uma diversidade de futuros possíveis. As origens da sociedade do risco podem ser atribuídas a duas transformações fundamentais que estão afetando nossas vidas hoje. Cada uma está ligado à crescente influência da ciência e da tecnologia, ainda que não sejam totalmente determinadas por elas. A primeira transformação pode ser chamada de “fim da natureza”, e a segunda é de “fim da tradição”.

Beck afirmou que “estamos passando de um mundo de inimigos para o mundo de perigos e riscos”, e esses riscos são a abordagem moderna para prever e controlar as consequências futuras da ação humana, em que as várias consequências não intencionais da modernidade radicalizada, apresentam uma Nova Ordem que não é nacional, mas global.

Ele defendeu que a análise de risco requer uma abordagem interdisciplinar que exige uma abertura do processo de tomada de decisão não só do estado, mas também das empresas privadas e das ciências. De acordo com Beck, os riscos “se tornaram uma grande força de mobilização política, onde o novo jogo de poder de risco e suas meta-normas” abrem o

discurso público com foco para as ciências sociais, para os desafios da crise ecológica global, local e pessoal ao mesmo tempo.

De acordo com Beck, o tema do risco une muitas áreas diferentes de política transnacional criando assim uma democracia cosmopolita, com a nova economia política da incerteza. No entanto, ele advertiu que “a globalidade do risco não significa uma igualdade de risco global; o contrário também é verdade, a primeira lei do risco ambiental é a poluição que segue os pobres” (ADAM; BECK; VAN LOON, 2000, p.221). De acordo com estes autores, o “conceito de risco inverte a relação do passado, presente e futuro”, o passado perde seu poder para determinar o presente, e estamos considerando algo que não é o acaso, mas poderia acontecer, se não mudássemos o curso. Muitos riscos globais agora enfrentados pela humanidade são de nossa própria criação e representam “condições de incerteza manufaturada” (BECK, 1999, p.6-13), onde os Estados já não têm opções, os valores e as incertezas são prevalentes, de tal modo que, com liberdade política colocada no centro, a modernidade não é uma era de declínio de valores, mas uma era de valores, na qual a certeza hierárquica da diferença ontológica é deslocada pela incerteza criativa da liberdade.

A transição para o risco fabricado é, de acordo com Giddens (1999, p.8-10), gerar uma crise de responsabilidades, porque as conexões entre risco, responsabilidade e decisões alteram, o que requer novas considerações sobre a responsabilidade coletiva e individual. Os responsáveis por criar e prolongar o risco precisam ser responsabilizados pela mitigação do risco. Giddens (2000) pediu maior integração para lidar com problemas globais, onde os Estados-nação continuarão sendo os “agentes mais importantes na cena internacional”. No entanto, muitos outros atores e novas perspectivas precisavam ser acomodados na agenda de risco. Ele também defendeu o “princípio de precaução” para mitigar os riscos antes que as consequências completas tenham-se tornado aparentes, particularmente relevantes com questões como a mudança climática. Beck (1999, p.16-62) exigiu mudanças radicais na forma como a comunidade internacional opera, ele identificou noções de riscos compartilhados por “comunidades de risco” e, portanto, a necessidade de abordagens cooperativas e compartilhadas para lidar com riscos globais maciços para a sobrevivência, que estão além da capacidade e competência de qualquer entidade nacional ou coletiva para abordar. Ele destacou a convergência do paradigma em evolução com as agendas internacionais realistas e construtivistas.

Os realistas são confrontados com a “socialização militar forçada devido aos perigos produzidos pela civilização” que dão origem à crescente importância das instituições transnacionais, e os construtivistas, portanto, apreciam a necessidade de coligações de

discurso transnacionais. A teoria da modernidade reflexiva de Beck ou a “remodernização” (LATOUR, 2003, p.36) foi reconhecida como uma preposição poderosa porque exigia que a atenção fosse reorientada para o principal discurso social e político para analisar as discontinuidades que podem fornecer catalisadores para ver problemas através de lentes diferentes, apresentando uma “alavanca para fazer coisas novas acontecer” (LATOUR, 2003, p.46). Nesse sentido, particularmente o foco nas discontinuidades, as percepções de Beck sobre a utilidade das abordagens baseadas em risco convergem muito em conceitos de gerenciamento de riscos convencionais.

Beck observou que, com novos atores transnacionais operando além do sistema de política parlamentar e desafiando organizações políticas estabelecidas e grupos de interesse, surgiu uma era de “subpolítica”, com a sociedade sendo moldada “de baixo deste”. O conceito presumivelmente assume democracias genuínas onde as populações têm voz, uma circunstância que continua desafiadora em grande parte da Região do Oceano Índico Ocidental.

Os pontos de vista de Beck sobre a relação entre segurança e seu conceito de risco são informativos. Ele sugeriu que o “conceito de inimigo” é a antítese mais forte possível para o conceito de segurança no pensamento convencional de estado sobre o conflito, e a segurança do Estado, onde todas as dimensões (ordem, valores, vida) de segurança e, mais precisamente, segurança coletiva são coletivamente ameaçadas de forma não latente ou inadvertidamente, mas deliberadamente e intencionalmente por todos os meios e capacidades do poder militar opositor (BECK, 1999, p.82). O autor sugeriu, também, de forma um tanto dramática, que a tradicional “abordagem de defesa” para a “salvação dos agora anônimos, universalizados e objetivados” inimigos, como a mudança climática, seria uma espécie de tempo de guerra permanente, e essa ação deve ser tomada imediatamente em todos os lugares, por todos e em todas as circunstâncias, visto que a sobrevivência existencial tornou-se parte da vida cotidiana com a ironia de que, agora, experimentamos a ansiedade como o outro lado da liberdade (BECK, 1997, p.153).

O ambiente de risco global estava em um estado intermediário entre segurança e destruição, onde a percepção de riscos ameaçadores determina pensamento e ação (BECK, 1999, p.135-147), em que as preocupações devem ser sobre o que ocorrerá no futuro. Se as decisões não forem tomadas para mudar, ele propôs que as declarações sobre o risco sejam uma combinação de julgamentos de fato e de valor, e que representem uma síntese peculiar do conhecimento e da inconsciência em que a sociedade entra involuntariamente em uma “armadilha de riscos” em grande parte próprios.

Os “impactos de riscos crescem precisamente porque ninguém sabe ou quer saber sobre eles “em um mundo que pode ser” caracterizado pela perda clara de distinção entre natureza e cultura. Os riscos são híbridos e artificiais. A este respeito, Beck (2009a) argumenta que, no mundo, o conceito de sociedade de risco era normativo e tornou-se a nova norma na sociedade global; uma teoria crítica da sociedade do risco mundial torna-se, ao mesmo tempo, realista e crítica que não pode mais ser descartada como uma ideia periférica.

No que foi descrito como uma “forma realista de cosmopolitismo”, (LATOURE, 2004, p.450) e Beck (2007) construíram o conceito de “condição cosmopolita” para descrever a circunstância global contemporânea, onde as ameaças comuns à sociedade transcendem as fronteiras nacionais, e os riscos enfrentados tornam-se um “mistério” do “nativo com o estrangeiro”, onde o “outro distante está se tornando o outro inclusivo”. Ao reforçar a noção de que, neste contexto, nenhuma nação pode lidar apenas com os seus problemas, Beck destaca que a globalização econômica deve dar lugar à globalização política, isto se a ideia for de abordar os riscos com sucesso. A ordem tradicional de poder dominada pelo Estado-nação na política global precisará ceder a uma ordem mais “normal” da sociedade, com consequências não intencionais para o sistema internacional.

Em uma análise detalhada que citou muitas teorias e perspectivas, Rossi (2007, p.431), faz avaliação da perspectiva global e internacional, e avaliou a ausência de suporte empírico para a tese sobre o desaparecimento do Estado, e que as novas funções do Estado estavam emergindo. Consoante isso, Rossi (2007, p.435) concluiu que as teorias de Beck e outros haviam destacado a necessidade de desenvolver um discurso integrado e interdisciplinar sobre a globalização, a fim de compreender as dimensões globais da nossa era e as consequências relacionadas.

A cosmopolização da sociedade global, sugerida por Beck (2000), tem profundas consequências para a segurança, haja vista que os conflitos transnacionais, que até agora proporcionaram pequena irritação, terão um significado muito maior e a regulamentação transnacional se tornará cada vez mais importante. Esta noção tem uma convergência significativa com o papel cada vez mais importante dos regimes jurídicos internacionais, como a linhas marítimas de comunicação nos assuntos internacionais e na segurança marítima.

Beck (2002, p.39, 46) citou o acidente nuclear de Chernobyl, o aquecimento global, a doença das vacas loucas, o debate sobre o genoma humano e os ataques terroristas de 11 de Setembro como exemplos de crises globais de segurança que demonstram seu risco mundial. Ele acrescentou que o pessimismo resultante de ataques terroristas tinha sido reduzido pela

grande escala das novas oportunidades abertas pelas ameaças de hoje, incluindo a oportunidade de tais crises para fornecer catalisadores que unirão a Crítica da Sociedade Mundial de Riscos.

Em sua análise de gerenciamento de risco e respostas a desastres em larga escala, Williams (2008) forneceu algumas das evidências empíricas necessárias para sustentar as teses de Beck que outros identificaram como deficientes. Williams (2008, p.118) observou que em “alta modernidade” o conhecimento científico institucionalizado e os conhecimentos técnicos contribuíram para a proliferação e piora dos riscos, em vez de sua melhora.

Williams (2008, p.118) observou ainda que, em situações de alta incerteza, as organizações tendiam a responder através da implantação de ciência e tecnologia em combinação com uma má-fé colocada em suas capacidades (incluindo a presumida infalibilidade), de modo a redefinir os riscos de forma mais gerenciável e aceitável. Ele encontrou a complexidade social e tecnológica da vida moderna que incluiu a urbanização de alta densidade e as intrincadas redes de comunicação, como aquelas que “aumentam a vulnerabilidade, ao fracasso organizacional e mesmo social”.

Williams supôs que a distinção entre se um desastre era natural ou artificial tornava-se menos relevante, porque as consequências foram ampliadas pelo ambiente construído que também contribuiu para as falhas de pessoas e organizações em reconhecer e mitigar os riscos compostos gerados pelas interações entre o natural e o homem, o ambiente físico e o humano.

De toda a análise acima feita, surge uma importante pergunta sobre quais seriam, afinal, os riscos de segurança marítima capazes de afetar de forma generalizada, a parte sul da costa Oriental da África incluindo Moçambique?

Esta tese procura esclarecer os contornos de segurança a nível da região do Oceano Índico Ocidental; também propõe analisar os contornos da segurança nas águas sob jurisdição de Moçambique e seu impacto no que tange à segurança marítima e seu impacto no continente, conforme o quadro de riscos de segurança marítima que se segue.

Quadro 4 - Riscos de segurança marítima

Risco de SM 1. Transgressões da soberania no mar territorial.
Risco de SMA 2. Transgressões na ZEE.
Risco de SM 3. Estados com reivindicações irracionais de soberania marítima (maritime sovereignty claims).
Risco de SM 4. Estados que podem bloquear estreitos, rotas marítimas internacionais, arquipelágos ou áreas nacionais sob sua jurisdição.

Risco de SM 5. Restrições estaduais à liberdade de navegação em estreitos internacionais, rotas marítimas ou áreas sob jurisdição nacional.
Risco de SM 6. Atores não-estatais interferindo na liberdade de navegação (ou seja, pirataria e roubo no mar, tráfico de drogas e terrorismo marítimo).
Risco de SM 7. Impacto das alterações climáticas no meio marinho.
Risco de SM 8. Exploração ilegal dos recursos marinhos vivos em áreas de jurisdição nacional e no alto mar.
Risco de SM 9. Poluição marinha e despejo de resíduos no mar.
Risco de SM 10. Regulamentação e controle inadequados do meio ambiente marinho.
Risco de SM 11. Aumento do nível do mar e aumento da intensidade e frequência de eventos climáticos extremos na zona costeira e ilhas do ROI.
Risco de SM 12. Lei e Ordem no Mar. Transgressões: crime de contrabando de armas, tráfico de pessoas, imigração ilegal, Pesca Ilegal Não declarada e Não regulamentada (PINN).
Risco de SM 13. Sobreposição de um Estado a nível local, o conflito acaba espalhando-se pelo domínio marítimo.
Risco de SM1 4. Intervenção marítima (projeção de poder e afirmação do controle do mar) pelas principais potências na região.
Risco de SM 15. Segurança no mar (Safety). Derramamento para o domínio marítimo.
Risco de SM 16. Arquitetura de Segurança Regional.

Fonte: Elaboração própria com base em IISS, The Military Balance, 1990 e 2015.

4.2 VULNERABILIDADE

Alguns profissionais de risco defendem que a avaliação da vulnerabilidade constitui uma componente fundamental e integral da avaliação do risco de segurança. Mesjasz (2011, p.155) observou, que embora a vulnerabilidade e a segurança sejam logicamente simétricas, no recente discurso sobre ambiente, desenvolvimento e economia, o domínio de uma vulnerabilidade baseada em uma abordagem embasada em segurança pode ser observado. Young (2010, p.10-11) destacou que “o risco de segurança associado a uma ameaça é igual ao produto da probabilidade de ocorrência de ameaça”. A vulnerabilidade à ameaça que ocorre, o impacto da ameaça e as estratégias de mitigação, “normalmente concentram-se sobre a componente de vulnerabilidade ao risco, simplesmente porque é a única componente que pode ser atenuada”.

Em um artigo de pesquisa técnica, Elahi e Young; Zannone (2011) resumiram que a avaliação do risco de segurança é um desafio, uma vez que fatores de risco como probabilidade e danos de ataques nem sempre são mensuráveis numericamente. Os analistas precisam avaliar os riscos na ausência de medidas numéricas ou lidar com uma mistura de dados quantitativos e qualitativos e assim identificar e analisar vulnerabilidades comuns à probabilidade e ao dano dos riscos avaliados qualitativamente. No centro dessa aparente supervisão, questões conceituais sobre os riscos que podem ser “mensurados” ou calculados são importantes, mas o risco é incalculável e envolve uma profunda incerteza impermeável à avaliação, tanto quantitativa, quanto qualitativa ou nem mesmo a combinação dos dois fatores.

As abordagens da indústria tradicional para a gestão de riscos são baseadas em uma premissa de que a probabilidade e as consequências da incerteza, ou seja, os eventos de risco, são quantificáveis, mesmo que apenas subjetivamente, empregando análises qualitativas. Isso assume níveis de conhecimento, previsibilidade e racionalidade que podem ser pouco realistas em casos de profunda incerteza. Por exemplo, avaliações de risco de segurança associadas ao terrorismo internacional podem ser altamente problemáticas, porque os terroristas internacionais, são pessoas que estão dispostas a cometer suicídio, enquanto infligem assassinatos em massa aos seres humanos, e perpetuam atos que estão além das normas de comportamento humano, e portanto, podem ser considerados extremamente irracionais e de difícil previsibilidade.

Os terroristas têm os elementos de surpresa à sua disposição, que incluem liberdade significativa para escolher o tempo, o lugar, os alvos, a escala e as armas. Young (2010, p.12) apontam que, para o terrorismo, “os dados históricos sobre ocorrências anteriores não podem ser relevantes na estimativa da componente de risco, visto que as condições em que conduzem esses eventos, às vezes, mudam até mesmo em prazos relativamente curtos”. Os riscos são significativamente aleatórios e imprevisíveis, uma vez que os eventos provavelmente serão criados por atores irracionais ou ações além do alcance normal da experiência humana, por isso avaliar e atenuar a vulnerabilidade torna-se a opção principal e viável a ser seguida por todos.

Este fenômeno foi particularmente reconhecido na literatura sobre mudanças climáticas. Brooks, Adger e Kelly (2005, p.152-153) observaram que as definições de riscos na natureza são comumente problemáticas porque múltiplos fatores, em grande parte não relacionados, se combinam para fazer avaliações da probabilidade de um “evento de risco desencadeado” por um desastre ou série de eventos com um resultado indesejável, podendo

resultar em uma série de consequências extremamente difíceis de determinar com qualquer grau de confiança. Daí que as variáveis são grandes, incontroláveis e indeterminadas, e as dinâmicas de interação entre os eventos naturais e as do ambiente artificial são muitas vezes incalculáveis; e o risco é, portanto, visto como uma função de risco e vulnerabilidade.

A vulnerabilidade “depende criticamente do contexto”, os fatores que tornam um sistema vulnerável para um perigo dependerão da natureza do sistema e do tipo de perigo em questão, de acordo com Brooks *et al.* (2005). Eles vêem a vulnerabilidade como essencialmente determinada pelas propriedades internas de um sistema. Eles apontam que as definições de vulnerabilidade no mundo da avaliação do impacto nas mudanças climáticas variam, e que a vulnerabilidade é uma função do caráter, da magnitude e da taxa de variação climática a que um sistema está exposto. Consoante isso, sua sensibilidade e sua capacidade de adaptação ou, alternativamente, o grau em que um sistema é suscetível a lesões e danos as vezes com sensibilidade que também descrevem o grau em que um sistema é afetado ou exposto aos estímulos climáticos. A vulnerabilidade abrange uma variedade de conceitos e elementos, incluindo sensibilidade ou susceptibilidade a danos e falta de capacidade para lidar e de se adaptar.

Uma definição composta de vulnerabilidade foi oferecida por Adger (2006, p. 268-274) como “o estado de susceptibilidade ao dano causado pela exposição aos estresses associados à mudança ambiental e social e à ausência de capacidade de adaptação”. Ele ressaltou que a vulnerabilidade é um fenômeno dinâmico, muitas vezes em um estado de fluxo contínuo, com processos biofísicos e sociais, variando localmente e, portanto, não é “facilmente quantificável”. Adger (2006, p.276-278) observou que a vulnerabilidade apresenta desafios significativos de governança, e concluiu que as implicações políticas de vulnerabilidade e resiliência são profundas e contestadas. As intervenções políticas destinadas a reduzir a vulnerabilidade precisam ser capazes de identificar vulnerabilidades dentro dos sistemas socioeconômicos e reconhecer mecanismos causais.

A pluralidade de tipos de conhecimento e de sistemas de governança que são utilizados em todo o mundo para gerir riscos e promover a resiliência é importante, há avista que a vulnerabilidade se manifestará de forma diferente em diferentes escalas, e que políticas e estratégias destinadas a reduzir a vulnerabilidade e promover a resiliência mudam o *status quo* para muitas agências e instituições, e é por isso que são frequentemente renegadas. Adger sugeriu que, apesar das limitações da teoria, dados e métodos, deve existir conhecimento suficiente sobre vulnerabilidade e resiliência, para permitir que, na maioria dos casos, informações robustas sejam fornecidas aos tomadores de decisão.

No contexto da gestão de risco de desastres, Cardona (2011, p.114, 121) avaliou que a vulnerabilidade em áreas propensas a desastres depende dos impactos diretos, indiretos e intangíveis que podem resultar de eventos de risco, incluindo exposição e susceptibilidade de elementos físicos (assentamentos humanos, infra-estrutura e meio ambiente), a fragilidade socioeconômica e ecológica e a falta de resiliência ou capacidade de lidar com o contexto. Concluiu que os processos de redução de risco de vulnerabilidade, em muitos contextos, precisam ser flexíveis o suficiente para ajustar a mudanças contínuas ou abruptas no ambiente natural, econômico e social, e que a extensão da incerteza (ou seja, o risco) muitas vezes resulta de planos de longo prazo quase impossíveis de realizar. Por conseguinte, é necessária uma abordagem holística de gestão de riscos de desastres.

O conceito de vulnerabilidade, na ótica de Brauch (2011, p.67-78), tem sido utilizado por várias comunidades políticas e científicas com diferentes significados. O conceito considerou a vulnerabilidade como um processo complexo, que abrange múltiplas dimensões interligadas, que estão mudando constantemente; sugeriu que a vulnerabilidade tinha duas características distintas, como “exposição e capacidades insuficientes” que abrangem a exposição física e sociológica ao risco e a falta de capacidade para prevenir, preparar e responder a perigos e desastres. Em estudos estratégicos e de segurança, o conceito de vulnerabilidade foi utilizado para se referir a sistemas técnicos, comando militar, controle e infraestrutura de comunicações, centros urbanos e sistemas industriais e de transporte sensíveis. Segundo Brauch (2011, p.67-78), desde o fim da Guerra Fria, o conceito de vulnerabilidade tem sido usado muito menos e com um significado específico.

No contexto da costa oriental de África em desenvolvimento, o desafio relativo à capacidade para mitigar danos e de mudar ou adaptar-se é uma consideração de risco muito significativa, e particularmente é importante que a noção de vulnerabilidade seja levada em consideração. A vulnerabilidade é definida como o estado de susceptibilidade ao dano causado pela exposição a riscos que apresentam incerteza não quantificável, combinados com a insuficiência de capacidades para prevenir, responder ou adaptar-se.

As construções convergentes como segurança marítima, risco e vulnerabilidade que constituem “perigos de segurança” dependem das visões do mundo ou tradições dos analistas e formuladores de políticas, que muitas vezes resultam em percepções distorcidas. Brauch (2011, p.161) observou ainda que, em qualquer perspectiva da segurança, as considerações centrais envolvidas tratam sempre de ameaças, riscos e vulnerabilidades.

Também sugeriu, por exemplo, o que os realistas consideraram como “segurança objetiva”, quando as ameaças, vulnerabilidades e riscos são evitados, impedidos, geridos ou

mitigados por indivíduos, sociedade, organizações do estado, regionais ou globais. Os construtivistas sociais consideraram que a segurança seria alcançada, uma vez que a percepção e os medos de ameaças, desafios, vulnerabilidades e riscos são dissipados e superados. As percepções subjetivas eram importantes, mesmo que fatores objetivos fossem tratados.

O “conceito de incerteza” é complexo e requer julgamento e cálculos que proporcionam uma tensão constante entre as formas de imaginar o mundo e as formas de tratar questões de incerteza. De acordo com Lobo-Guerrero (2011, p.27), o estudo do seguro exige o afastamento da curiosa divisão do trabalho entre estudos de segurança, economia política e teoria política e requer cuidados com as categorias de pensamento tradicionais, como políticas sociais, econômicas e humanas.

Em um diálogo embrionário, mas rapidamente crescente entre estudos de risco e de segurança, Petersen (2011, p.694-697, 701-709) sugeriu que tendiam a evoluir para três grandes áreas de investigação de risco teórico, com destaque pra “estudos de risco crítico”, “gestão de risco global” e “estudos de risco político”. Com efeito, Petersen destacou que, em estudos de riscos globais, como defendido por Beck e Giddens, a distinção entre ameaça e risco serve como base para entender a abordagem, segundo a qual, as ameaças são quantificáveis e específicas. Além disso, entender a interface entre segurança e risco está se tornando cada vez mais importante e que ambos estão preocupados com a segurança nacional, regional e global (PETERSEN, 2011, p.715).

De acordo com Brauch (p.82-86), os riscos de segurança só existem “quando os seres humanos têm uma participação e resultados”. Trata-se de uma afirmação nada surpreendente, porque dado o foco fundamentalmente humano de segurança, ele observou ainda, que os conceitos de Giddens e Beck sobre sociedade de segurança e risco reflexivo, respectivamente, tornaram-se conceitos-chave de estudos de segurança. São vários os pesquisadores que aplicaram estas teorias, na tentativa de compreender os paradigmas de segurança pós-guerra fria que se moveram das teorias tradicionais do equilíbrio de poder.

4.3 SEGURANÇA MARÍTIMA, RISCO E VULNERABILIDADE COMBINADOS

As considerações de risco e segurança precisam ser específicas, uma vez que se aplicam aos interesses e aspirações, e criticamente aos objetivos comuns de vários atores que podem ser afetados por preocupações existenciais de segurança. O risco e a segurança são conceitos definidos culturalmente e contextualmente (PETERSEN, 2011, p.709) e enfatizam

os desafios intelectuais e práticos inerentes à elaboração de opções de políticas úteis nas diversas configurações da Região do Oceano Índico Ocidental. As principais considerações incluem a natureza da comunidade sobre as preocupações de risco e segurança, observando que os impactos variam para diferentes atores dentro de um sistema comum e de que forma isso pode se traduzir em incentivos para adotar abordagens de segurança coletiva e cooperativa e estratégias de tratamento de risco. Nesse sentido, a abordagem analítica a ser perseguida é transformadora, de acordo com as perspectivas de relações construtivas entre as relações internacionais e normativas, consistentes com as perspectivas dos realistas e dos liberais.

O quadro a seguir descreve a estrutura indicativa de risco, vulnerabilidade e segurança, que em conjunto com os conceitos desenvolvidos anteriormente, podem ser aplicados para desenvolver a governança de segurança marítima e opções de políticas para a Região

Quadro 5 - Estrutura analítica de risco, vulnerabilidade e segurança

Estágio/Grupo	Processos	Processo de Análise de Risco, Vulnerabilidade e Segurança.
Identificar os Atores e Apetites	1	Identificar os principais atores envolvidos (ou que devem estar envolvidos).
	2	Compreender os interesses vitais, papéis e valores fundamentais dos principais atores.
	3	Definir quais perspectivas serão aplicadas ou consideradas.
Estabelecer Objetivos e Interesses	4	Compreender e definir objetivos comuns e apreciar variações.
	5	Reconhecer discontinuidades que criam incertezas.
Avaliar Riscos e Vulnerabilidades	6	Aplicar principais julgamentos qualitativos na avaliação de riscos.
	7	Avaliar as vulnerabilidades as incertezas profundas e incalculáveis.
	8	Compreender e definir percepções comuns e diversas das incertezas (riscos) que afetam o alcance dos objetivos.
	9	Estabelecer o contexto estratégico de risco de segurança marítima.
Compreender o impacto do risco	10	Definir desejo e tolerância ao risco para fatores-chave
	11	Garantir que a natureza dos desafios e riscos da segurança marítima seja entendida no país.
	12	Atender a variações nos impactos de probabilidade e consequência de eventos de risco de segurança para diferentes atores no sistema marítimo do país e da SADC.
Tratar, Atenuar, Aceitar e Reduzir Vulnerabilidades	13	Considerar opções e oportunidades para tratar a segurança e riscos, reduzir vulnerabilidades disponíveis a vários atores individualmente, coletivamente e cooperativamente.
	14	Garantir que os meios e fins necessários para alcançar maior segurança marítima são entendidos e aplicáveis.
Retroalimentação	15	Feedback para o início do processo - um sistema cibernético.

Fonte: Elaboração própria com base em IISS, The Military Balance, 1990 e 2015.

Rumo a uma definição de segurança marítima para Moçambique e região da SADC, pilares foram identificados sobre os quais se baseia a tese, a segurança e estratégia, o risco e vulnerabilidade, que serão objetivamente desenvolvidos visando a definição viável da segurança marítima, embora reconheça-se que a aceitação por parte de toda a região da África Austral de uma definição para todos é uma aspiração bastante elevada e provavelmente inalcançável a curto prazo.

A revisão do pensamento estratégico de segurança tradicional combinada com conceitos alternativos de segurança regional, incluindo segurança comum, coletiva e cooperativa, debates teóricos contemporâneos sobre construções de segurança, securitização e estudos críticos de segurança, juntamente com uma breve visão geral das práticas de alguns estados sobre governança de segurança e os desenvolvimentos recentes no pensamento estratégico e de segurança marítima fornecem uma base intelectual útil para contemplar o que deve ser englobado pelos conceitos contemporâneos de segurança marítima no contexto da região mais a sul da costa marítima do Oceano Índico Ocidental.

Ao procurar desenvolver políticas e opções de governança que melhorem a segurança marítima nesta região, um conceito amplo de segurança marítima é necessário. As noções inerentes à securitização e estudos de segurança críticos precisam ser acomodadas. A ampliação do conceito de segurança marítima pode ser difícil de aceitar para aqueles que vêm das perspectivas de relações internacionais com lentes dos realistas. No entanto, isso é necessário para adotar uma visão estratégica da natureza interativa e holística dos riscos e vulnerabilidades de segurança, em um contexto cada vez mais globalizado. As práticas reflexivas devem ser incluídas de acordo com a evolução de valores e normas, muitas vezes expressas através de regimes internacionais, com os transgressores e os protetores de segurança envolvendo cada vez mais atores estatais e não estatais.

As linhas entre as responsabilidades estatais, comunitárias e as dos indivíduos, juntamente com os direitos e obrigações de outras entidades não estatais, tornaram-se cada vez mais desfocadas. Isso não significa que o requisito de fornecer segurança seja menos atraente. Notadamente, a convergência de conceitos de segurança e risco é aparente no discurso, mas percepções de certezas e incertezas são evidentes, onde a incerteza é igual ao risco que precisa ser avaliado e mitigado, muitas vezes com uma resposta de segurança.

As questões de “segurança para quem” e cujos valores estão sendo aplicados permanecerão problemáticas, além de saber se um problema deve ou não representar uma “ameaça existencial” para se qualificar como matéria de segurança. Em consonância com o pensamento baseado no risco, a questão importante torna-se uma percepção pelo “objeto

referente”, cuja segurança é considerada ameaçada e que pode perceber que sua própria existência está em perigo ou quais os valores fundamentais que podem estar em risco.

As causas e efeitos percebidos tornam-se considerações críticas, juntamente com os meios exigidos para alcançar os fins de segurança que estão sendo procurados. Os estrategistas militares tradicionais, ao procurarem identificar corretamente a natureza do conflito ou o contexto de segurança, compreenderam que essas são um precursor essencial da ação efetiva. Embora isso tenha-se tornado mais difícil de alcançar com qualquer grau de precisão e certeza devido à natureza complexa, evolutiva e sistêmica do mundo, a exigência de fazê-lo é cada vez mais atraente. Fornecer uma resposta de segurança que seja inadequada porque a natureza fundamental do problema não foi compreendida pode provocar consequências diretas e não intencionais e pode criar preocupações de segurança ainda maiores.

Os conceitos de segurança marítima devem ser consistentes com as realidades profundamente internacionais, interconectadas e sistêmicas dos oceanos; a segurança deve ser conduzida no contexto e apoiar o quadro de segurança coletiva global consagrado na Carta das Nações Unidas e em acordos internacionais relacionados, em particular o CNUDM. Os conceitos de segurança abrangente e cooperativo também precisam ser abraçados. Os atores estatais e não estatais individuais, juntamente com os regimes e interesses regionais e globais, precisam ser reconhecidos e acomodados. Aspectos multifacetados do empreendimento humano que têm considerações de segurança convergem e se sobrepõem em graus variados no mar. Incluídos aqui, por exemplo, são requisitos de assistência econômica, ambiental, energética, humana, alimentar e segurança militar tradicional, as questões políticas, culturais e sociais estão envolvidas junto com preocupações domésticas e externas.

A noção de convergência entre teorias de segurança e teorias de sistemas complexos foi reconhecida como enriquecedora do discurso de segurança (MESJASZ, 2011, p.58-62). Em nenhum lugar, isso é mais aparente do que a consideração da segurança marítima, que precisa ser uma componente integral e central dos sistemas de segurança globais e regionais, na qual uma abordagem sistêmica é essencial.

O mar precisa ser mantido pela comunidade da humanidade como parte de nosso patrimônio comum, ao mesmo tempo em que o negócio da humanidade, comércio, exploração de recursos, concorrência internacional – precisa ser facilitado. Desta forma, fornecer segurança no domínio marítimo está além dos direitos e responsabilidades e capacidades de qualquer ator ou grupo de atores únicos; o requisito é abrangente e as responsabilidades são coletivas.

Notadamente, os documentos de política de segurança nacional publicados por países do Oceano Índico, os estados regionais e extra-regionais incluem noções de segurança que reconhecem a mudança e ampliação do ambiente de segurança. Desse forma, é necessário conceber uma definição única, concisa e lúcida, abrangente, que capture adequadamente as nuances da construção e dos requisitos de segurança marítima na Região do Oceano Índico Ocidental em evolução e de complexidades que não são fáceis. Assim, necessita-se uma definição simples, considerando os muitos fatores descritos, conscientes do requisito de alinhar os meios com os fins que estão sendo procurados enquanto se compreende a natureza do contexto de segurança. A definição aplicada nesta tese é:

A segurança marítima é um conceito inclusivo que deriva da natureza sistémica do domínio marítimo que apresenta requisitos múltiplos e inter-relacionados para a cooperação de segurança entre actores estatais e não estatais, aborda desafios de segurança tradicionais e não tradicionais. A segurança marítima envolve a coordenação dos esforços colectivos e cooperativos de mitigação de riscos e redução de vulnerabilidades a fim de proteger e promover interesses vitais, objectivos e valores fundamentais nacionais, regionais e globais, incluindo os relativos à soberania do Estado, à liberdade de navegação, ao desenvolvimento económico, ao meio ambiente e aos recursos oceânicos, desenvolvimento humano e social e estabilidade política (MESJASZ, 2011, p. 73).

Com base no que se espera que seja a segurança marítima nos países da costa oriental da África e ciente de que este país está inserido na Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), serão traçados os seguintes objetivos estratégicos para Moçambique:

- a) **Objetivo Estratégico 1** – Alcançar e manter a soberania territorial marítima;
- b) **Objetivo Estratégico 2** – Garantir a liberdade de navegação de acordo com a CNUDM;
- c) **Objetivo Estratégico 3** – Implementar a conservação, proteção e gestão eficazes do meio ambiente marinho em áreas sob jurisdição nacional e no alto mar;
- d) **Objetivo Estratégico 4** – Abordar os efeitos desiguais da globalização em toda a região;
- e) **Objetivo Estratégico 5** – Promover o desenvolvimento económico e aumentar o comércio marítimo intra-regional e extra-regional;
- f) **Objetivo Estratégico 6** – Promover a tolerância, coesão e estabilidade sociais baseadas no desenvolvimento e integração económica e social;
- g) **Objetivo Estratégico 7** – Impor a lei e a ordem consistentes com os regimes e normas internacionais;

- h) **Objetivo Estratégico 8** – Desenvolver assistência humanitária cooperativa e mecanismos de recuperação e resposta a desastres naturais;
- i) **Objetivo Estratégico 9** – Desenvolver o diálogo regional de segurança marítima e arquiteturas de cooperação na Região de Oceano Índico Ocidental;
- j) **Objetivo Estratégico 10** – Afirmar um controle eficaz e sustentável sobre os peixes e outros recursos nas áreas de jurisdição nacional e no alto mar;
- k) **Objetivo Estratégico 11** – Implementar medidas eficazes para lidar com os impactos ambientais costeiros e oceânicos, da degradação dos recursos e das mudanças climáticas.

4.4 ESTRUTURA DE MATRIZ DE ANÁLISE DE RISCO DE SEGURANÇA MARÍTIMA PARA COSTA MOÇAMBICANA

Uma matriz de análise de risco de segurança marítima na costa moçambicana é pertinente para esta tese, uma vez que serve de base para compreender o nível de vulnerabilidades e o grau de risco de segurança para o país e para a região da SADC. Essa análise pode auxiliar e incentivar a identificação de medidas ou estratégias para anular ou reduzir o nível dessas vulnerabilidades do risco de segurança marítima.

4.4.1 Critério de risco

Uma estrutura de critérios de risco fornece um mecanismo útil para desenvolver perspectivas comparativas dos impactos relativos de riscos específicos, que envolvem a consideração da probabilidade de um risco de segurança surgir juntamente com as consequências para Moçambique, país inserido na região da SADC, e para o sistema marítimo do Oceano Índico Ocidental. A combinação de probabilidade e consequência compreende julgamentos compostos sobre o nível geral de risco para o sistema.

No caso de segurança marítima do Oceano Índico Ocidental (costa Oriental de África), o principal requisito é identificar os riscos de todo o sistema com base na análise e avaliação de consequências frequentemente cumulativas, agregadas e interdependentes. Por exemplo, os impactos sistêmicos sobre a liberdade de navegação causados por um único evento de pirataria podem ser avaliados como baixos. No entanto, múltiplos ataques de pirataria sustentados durante um período prolongado em várias áreas geográficas, teriam um impacto sistêmico muito maior sobre a liberdade de navegação e comércio, e poderiam afetar os

objetivos econômicos, de energia e de globalização, tornando, assim, o risco geral muito maior.

Da mesma forma, os riscos de um único evento climático extremo podem ser locais e administráveis, mas os riscos cumulativos e agregados de vários eventos climáticos ao longo do tempo impactarão os objetivos ambientais, junto com os recursos econômicos, sociais, sustentáveis e em relação à lei e ordem. Estes eventos podem apresentar riscos terríveis para o sistema como um todo.

As relações entre objetivos, riscos e vulnerabilidades, incluindo temporais, espaciais, assim como fatores cumulativos e agregados devem ser reconhecidos, uma vez que são essenciais para avaliar os níveis sistêmicos de risco. A definição de critérios de risco e a avaliação de risco são atividades essenciais para a liderança de uma organização (FRASER; SIMKINS, 2010, p.171-188). Os líderes precisam estar intimamente envolvidos no processo de análise de risco para assumir a responsabilidade pelos resultados. Quanto aos critérios de de risco assim como a diferenciação das prioridades, constam no quadro 6, e toda a actividade ligada à sua mensuração, é baseada na probabilidade e consequencias, enquanto que os indicadores de qualidade são apresentados no perfil de risco geral, que é o resultado da avaliação combinada de probabilidade e consequencia.

Um esforço abnegado de segurança marítima individual e cooperativamente na ROIO, teria um grande potencial de de reduzir vulnerabilidades e riscos de segurança como consequencia, melhorando assim, a qualidade de segurança no mar, que poderia chegar até ao perfil de risco geral, médio, baixo ou muito baixo, como indicadores qualitativos desejáveis.

Com base na descrição analítica e debate teórico feitos ao longo dos capítulos 3 e 4, foram selecionados os seguintes critérios para auxiliar na diferenciação das prioridades de Risco:

Quadro 6 - Critérios para auxiliar na diferenciação das prioridades de risco

Critérios de Risco
<p>Probabilidade: probabilidade de ocorrência de risco que terá efeitos na ROIO e Moçambique, que pode ser designada como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Quase Certa 2. Provável 3. Possível 4. Remota 5. Impossível

Consequência: Impacto de um risco na ROIO, observando que os critérios são negativos, quando parte do processo de avaliação também buscará consequências ou oportunidades positivas pode ser classificado como:

1. Extrema
2. Séria
3. Maior
4. Menor
5. Insignificante

Perfil de risco geral: o resultado da avaliação combinada de probabilidade e consequência pode ser apresentada como o perfil de risco geral, avaliado como:

1. Muito alto
2. Alto
3. Médio
4. Baixo
5. Muito Baixo

Fonte: Elaboração própria com base em IISS, The Military Balance, 1990 e 2015.

Combinando a probabilidade, as consequências e o perfil de risco, esses podem ser apresentados em forma tabular, a matriz de critérios de risco no Oriente do Oceano Índico Ocidental, e costa Oriental de África, assim como a respectiva avaliação indicativa de risco que consta no quadro 7.

Quadro 7 - Matriz Indicativa de Avaliação de Risco

Consequência	Probabilidade	Quase Certo	Provável	Possível	Remota	Improvável
Extrema						
Séria						
Maior						
Menor						
Insignificante						

Fonte: Elaboração própria com base em IISS, The Military Balance, 1990 e 2015.

Quadro 8 - Código de cor do perfil de risco

Designador de Perfil de Risco	Código das Cores
Muito Alto	Red
Alto	Yellow
Médio	Green
Baixo	Blue
Muito Baixo	Light Blue

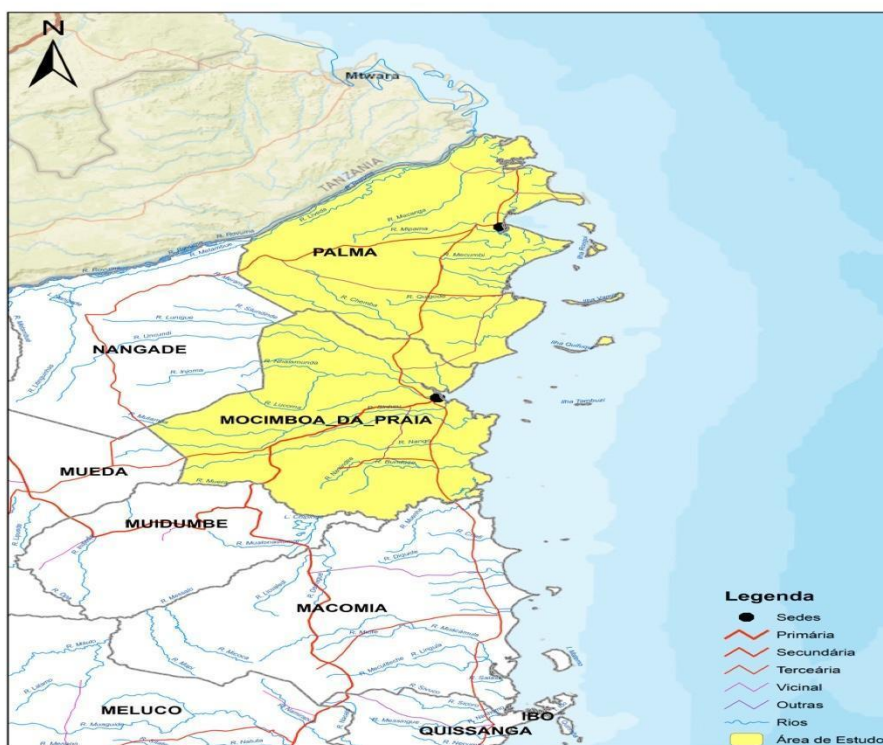
Fonte: Elaboração própria com base em IISS, The Military Balance, 1990 e 2015.

5 CONTEXTO DE ESTUDO DE CASO

Moçambique, como parte do Oceano Índico Ocidental, localiza-se na costa oriental de África, entre as Latitudes 10° 20'S e 26°50'S, numa posição estratégica de relevo, que funciona como uma porta de entrada e de saída privilegiada para sete países do hinterland africano: o Zimbábue, o Malawi, a Zâmbia, o Botswana, a Suazilândia e a República Democrática do Congo. Possui fronteiras marítimas com África do Sul, Tanzânia e Madagascar. Moçambique possui uma extensão de litoral de 2.780 km e de 200 milhas da ZEE, perfazendo uma superfície de massa de água oceânica de 586.000 km², o que confere a este Estado um dos maiores volumes de águas oceânicas do continente africano. Nessa sua tamanha superfície marítima, a ZEE de Moçambique colide em alguns casos na costa Norte com a ZEE de outros Estados ribeirinhos, entre eles, a República do Madagascar e a União das Comores.

O estudo do caso para esta tese, é a Bacia do Rovuma, na província moçambicana, situada a norte, onde os preparativos visando a exploração do gás natural, na província de Cabo Delgado estão em fase avançada. A escolha deste local, que é parte de Moçambique, para estudo de caso, deveu-se a vários acontecimentos em curso, com destaque para a existência de valiosos recursos minero-energéticos. O interesse das multinacionais que estão dispostas a explorar estes minerais, os desejos face a ocorrência destes recursos e a possibilidade real de exploração dos mesmos, têm como consequências os ataques terroristas naquela região e em zonas vizinhas, o drama dos deslocados de guerra e problemas relacionados, como a fome e falta de abrigo para as populações, doenças diversas, tráfico de drogas via marítima e restrições na movimentação de embarcações naquela região, para além do impacto causado por todo o conjunto de problemas de segurança do país.

Figura 6 - Localização da área de estudo



Fonte: Adaptado da Cena Cart (2018).

5.1 CONTEXTO DE RISCO NO ESTUDO DE CASO

Estabelecer o contexto de risco estratégico é uma primeira etapa essencial no processo de análise de risco, uma vez que é a base para avaliar riscos e, subsequentemente, desenvolver opções para seu tratamento. As perguntas críticas incluem questões como: quais são os objetivos de todo o sistema que podem exigir respostas de segurança marítima na Baía do Rovuma e na região costeira da Província de Cabo Delgado? Quais são os fatores de risco e vulnerabilidade externos e internos que afetam a segurança marítima naquela região? E posteriormente: quais atores precisam ser envolvidos, quais arranjos de governança são necessários? E por fim, quais interesses, valores e segurança devem ser considerados?

As diretrizes formais de gestão de risco enfatizam a importância de estabelecer o contexto de risco e conduzir uma avaliação de risco como parte de uma abordagem ordenada. Os requisitos do contexto de risco são consistentes com as teorias estratégicas militares e de segurança, analisadas no Capítulo 4, que destacam a necessidade de compreensão da natureza de um conflito. Por meio da análise do contexto de risco em que uma “organização articula seus objetivos, define-se parâmetros externos e internos a serem levados em consideração na gestão do risco e define-se o escopo e os critérios de risco para o processo remanescente”

(ISO 31000: 2009). O contexto define “os parâmetros básicos dentro dos quais os riscos devem ser examinados e gerenciados” e “define o escopo” para definir e tratar os riscos (ISO, 2009). A avaliação de risco subsequente envolve a identificação, análise e avaliação dos riscos (ISO 31000: 2009). Ao formular o contexto de risco e conduzir uma avaliação de risco, um “processo sistemático bem estruturado é fundamental” e passa por identificar “riscos que se relacionam com o contexto e os objetivos da organização” – isso é vital para fornecer as bases sobre as quais as acções subsequentes são consideradas (ISO, 2009, p.13).

A orientação delineada na ISO 31000 (2009) provou ser sólida em uma variedade de circunstâncias organizacionais e de risco para entidades dos setores público e privado. Os críticos dos grandes conceitos de risco de Beck em escalas globais e regionais observaram que suas afirmações de “risco mundial” careciam de empirismo, suas teorias ainda precisam ser validadas. A aplicação de processos de gestão de risco em um cenário internacional complicado apresenta desafios que, em primeiro lugar, os processos formais pressupõem a existência de uma “organização” distinta e, em segundo lugar, o que a organização definiu como “objetivos”. Esses fatores são problemáticos no contexto diverso e amplamente incoerente da Região do Oceano Índico. Os atores regionais, sub-regionais e extra-regionais têm uma gama de objetivos e interesses potencialmente em risco. Os riscos estratégicos para a segurança marítima terão impacto sobre partes da “organização” do Oceano Índico Ocidental, e os “objetivos específicos”, de forma diferente dos riscos comumente percebidos por vários atores que atuam na região, terão uma variedade de impactos como, por exemplo, a elevação do nível do mar pode ter consequências existenciais para as populações que residem em zonas costeiras de baixa altitude.

O aumento da temperatura do mar pode ser catastrófico para certos tipos de vida marinha e os impactos sobre a pesca e o turismo podem variar. Esses fatores, entretanto, não indicam que riscos não devam ser considerados como preocupações comuns em um contexto regional, e são muitos os exemplos da “condição cosmopolita” (BECK, 2007) prevalecentes na região em estudo, assim como no Oceano Índico Ocidental no geral. A variedade de impactos que podem surgir para diversos atores precisará ser reconhecida. No exemplo do aumento do nível do mar, os impactos podem variar de inundação e perda total de meios de subsistência, e para outros grupos de pessoas as consequências para a segurança marítima revelam-se na transmigração em massa.

Essas preocupações não tornam a segurança marítima baseada em riscos redundantes que, permitem a um intelectual ter iniciativa prática de desenvolvimento de política de segurança regional. Para os fins desta análise, uma “organização” como os países da SADC, é

considerada, mesmo que de forma virtual, a revisão dos fatores contextuais que incluem a identificação de “objetivos estratégicos” genéricos e amplos que uma organização nessa região pode aspirar em alcançar.

5.2 DESCRIÇÃO E DADOS DA REGIÃO ESTUDADA

A região estudada é a parte costeira do norte da província de Cabo Delgado, sobretudo na Bacia do Rovuma. A área é habitada potencialmente por uma população maioritariamente camponesa, que se dedica basicamente à agricultura, à pesca e ao comércio informal.

A Bacia do Rovuma fica situada na Baía de Palma, distrito do mesmo nome, e está situada dentro dos limites do Arquipélago das Quirimbas na Costa Coralífera Oriental Africana, no Oceano Índico Ocidental (SPALDING, 2007, p.74). A Eco-região Marinha da Costa Coralífera Oriental Africana é considerada uma área com uma composição de espécies relativamente homogênea, mas claramente distinta de sistemas adjacentes. Estende-se por cerca de 1.700km (para além da latitude 15°). O Arquipélago das Quirimbas forma um sub-componente dentro da eco-região e estende-se a uma distância de aproximadamente 400 km, a partir do sul do Rio Rovuma até Pemba.

O Arquipélago das Quirimbas compreende 32 ilhas, com recifes de coral associados, tapetes de ervas marinhas, praias arenosas e plataformas lodosas. Rodrigues *et al.* (2000) indicam que mais de 50 gêneros de corais ocorrem na região, enquanto dados detalhados obtidos de pesquisas realizadas na região de Nacala, Pemba e Ilha Vamizi (aproximadamente 10 km a sul da Baía de Palma), indicam a presença de entre 207 a 254 espécies de coral (OBURA, 2012). Uma análise das espécies descobertas indica que possa haver perto de 300 espécies de coral. Esta fauna é muito diversificada, sendo que, a partir destes dados e de comparações da distribuição da riqueza de espécies no reino e oceanografia do Indo Pacífico Ocidental, Obura (2012) concluiu que o Canal de Moçambique forma uma região-chave, a partir de onde teve lugar a dispersão de corais para as eco-regiões adjacentes dentro da Província.

A região de Palma, que durante muitos anos permaneceu no anonimato, de repente tornou-se uma das regiões mais importantes, com a operacionalização dos projetos que culminaram com a descoberta e preparativos para a exploração do gas natural. Para melhor compreender a área de implantação do projeto, assim como os espaços adjacentes, é importante descrever com detalhe todo o complexo que envolve esta a atividade. A área do

projeto pode ser dividida em Áreas de Influência Direta (AID) e Áreas de Influência Indirecta (AI).

A AID compreende as áreas em alto mar, perto da costa e em terra, onde a infraestrutura do projeto está localizada, ou seja, a Área de Ocupação Direta do Projeto. Em alto mar, a AID compreende a área circundante imediata de cada poço de gás natural localizado nos campos de gás Golfinho, Prosperidade e Mamba, e a infra-estrutura de produção submarina localizada dentro da Área 1 e na vizinhança do Campo de Gás Mamba, na Área 4, incluindo a rota proposta dos gasodutos que irá ligar a infraestrutura em alto mar à Baía de Palma. Próximo da costa, a AID compreende áreas perturbadas por dragagem, a infraestrutura próxima da costa como pontões/passadiços. Também inclui as rotas de embarcações do projeto, por exemplo, transportadores de gás natural liquefeito (GNL), embarcações de apoio entre os campos de gás em alto mar nas Áreas 1 e 4 e a Baía de Palma. As AIDs em alto mar e próximas da costa são referidas neste estudo como a Área de Ocupação do Projeto em Alto Mar.

A AID compreende duas áreas de interesse amplamente definidas:

- a) Área de Ocupação do Projeto em Alto Mar, o ambiente em alto mar (campos de gás Golfinho, Prosperidade e Mamba, rotas de gasodutos, rotas de navegação, etc) e, a área próxima da costa onde cavaletes/calçadas, terminais de gasoduto, canais de navegação de embarcações, zonas de exclusão em redor das infraestruturas ficarão situados na Baía de Palma;
- b) Local do Projeto em Afungi e Área Circundante - o ambiente em terra na Península de Afungi onde a Fábrica de GNL e infra-estruturas associadas (estradas, pista de aterragem, alojamento, etc.). Dados demográficos, obtidos a partir do Instituto Nacional de Estatística, referentes ao ano de 2017 indicam que a Província de Cabo Delgado tem 2.267.715 habitantes, destes 99.103 são Homens e 2.168.612 são mulheres.

As principais atividades económicas associadas à maritimidade, assim como as condições e vantagens competitivas que a costa moçambicana oferece não se limitam somente aos portos e corredores ferroviários e rodoviários. O espaço marítimo moçambicano comporta um conjunto de atividades económicas diversificadas e de muito valor, como, por exemplo, a atividade pesqueira do nível industrial e artesanal que congrega variadíssima gama de espécies de mariscos, a exploração de hidrocarbonetos, como gás natural, que ocorre na Bacia do Rovuma em Cabo Delgado, bem como nas províncias de Nampula, Zambézia, Beira e Inhambane.

5.3 COLETA DE DADOS

A estratégia metodológica usada para esta pesquisa foi o uso do método qualitativo. Para o feito, fez-se o levantamento bibliográfico, entrevistas semiestruturadas a entidades previamente identificadas em um modelo de amostragem estratificada, que consistiu-se na seleção de diferentes entidades públicas e privadas, assim como de pessoa singulares que lidam com questões de segurança nos países da Região Ocidental do Oceano Índico. Para além de observação participante, aplicou-se um questionário a todo O grupo-alvo.

A revisão bibliográfica teve como objetivo avaliar o nível de debate teórico sobre os múltiplos assuntos ligados à segurança marítima, durante a guerra fria, pós-guerra fria, problemática ambiental e outros. A revisão da literatura permitiu também a construção do quadro teórico que sustenta as análises feitas ao longo do desenvolvimento desta tese.

A técnica de entrevistas semi-estruturadas ajudou a recolher informações dos diferentes atores, e perceber a sua estratégia para melhorar abordagem sobre os risco e vulnerabilidades da segurança marítima no país e na região. As entrevistas foram conduzidas durante encontros formais e informais, onde cada entrevistado ajudou a conseguir respostas preliminares relacionadas diretamente com os objetivos Estratégicos de Segurança Marítima.

O grupo alvo composto por 20 pessoas foi sujeito a questões direcionadas aos desafios que ameaçam a boa ordem no mar e aos diversos crimes marítimos, assim como seu impacto em terra. Para seleção deste grupo, usou-se uma amostragem não probabilística (por conveniência) devido à disponibilidade e acessibilidade dos inquiridos. A amostragem por conveniência é uma técnica de amostragem não probabilística, pois fica ao critério do entrevistador, sem o mínimo de controlo. Uma evolução desta técnica ocorre quando o entrevistador seleciona algumas pessoas que considera representativas de uma população e esta técnica leva o nome de amostragem por julgamento (BENITEZ, 2005, p.22).

O uso de amostragem por conveniência deveu-se à disponibilidade e acessibilidade dos elementos, por causa das dificuldades e custos elevados para a realização de um processo de amostragem aleatória; em muitas situações, a amostragem por conveniência torna-se particularmente atrativa (REIS, 1997, p.65).

As entrevistas foram feitas entre 2018 e 2020, o primeiro grupo dos entrevistados constituído por 8 pessoas, residentes da cidade de Maputo, de idades compreendidas entre 20 e 50 anos, todas do sexo masculino e desenvolvem actividades ligadas a fiscalização de pesca, segurança marítima, navegação marítima, mecânica naval e política de uso e aproveitamento

do mar. O outro grupo é constituído por 12 pessoas de idades compreendidas entre os 18 e 50 anos, todas da província nortenha de Cabo delgado. Este grupo é composto por profissionais de administração do mar, pescadores, profissionais de navios de cabotagem local e internacional e residentes locais, agentes de segurança e protecção da Baía de Pemba e arquipélago das Quirimbas.

5.3.1 Análise de dados

A análise de dados para esta tese centrar-se em volta dos riscos de Segurança Marítima para a prossecução dos 11 Objectivos Estratégicos de Segurança Marítima para o Canal de Moçambique, que tanto é vital na região, por ser uma das principais rotas de comunicação por mar, cientes de que tanto Moçambique, quanto Cabo Delgado estão inseridos no Oceano Índico Ocidental. Analisar os riscos de segurança marítima, é cumprir com um dos pressupostos fundamentais para a defesa de costa, segurança marítima e governação oceânica.

Estes Objectivos Estratégicos de Segurança Marítima podem ser consultados no Capítulo 4 e descrevem a Segurança Marítima, Riscos e Vulnerabilidades combinados. Para melhor contextualização da análise, é importante sublinhar que o mar precisa ser mantido pela comunidade humana como parte de nosso património comum, ao mesmo tempo que o negócio da humanidade como comércio, exploração de recursos, concorrências internacionais precisam ser facilitadas. Desta feita, fornecer segurança no domínio marítimo está além dos direitos, responsabilidades e capacidades de qualquer ator ou grupo de actores únicos, o requisito é abrangente e as responsabilidades são coletivas.

Notadamente, os documentos de política de segurança nacional publicados por países do Oceano Índico Ocidental, estados regionais e extra-regionais incluem noções de segurança que reconhecem a mudança e ampliação do ambiente de segurança, que levam a conceber uma definição única, concisa, lúcida e abrangente, que capture adequadamente as nuances da construção e dos requisitos de segurança marítima na Região do Oceano Índico em evolução e de complexidades que não são fáceis, por isso, é necessária uma definição simples, considerando muitos fatores descritos, conscientes do requisito de alinhar os meios com os fins que estão sendo procurados, porquanto se compreende a natureza do contexto de segurança, desta feita, a definição de segurança marítima aplicada nesta tese é:

A segurança marítima é um conceito inclusivo, que deriva da natureza sistêmica do domínio marítimo, que apresenta requisitos múltiplos e inter-relacionados para a cooperação de segurança entre atores estatais e não estatais e aborda desafios de segurança tradicionais e

não tradicionais. A segurança marítima envolve a coordenação dos esforços coletivos e cooperativos de mitigação de riscos e redução de vulnerabilidades a fim de proteger e promover interesses vitais, objetivos e valores fundamentais nacionais, regionais e globais, incluindo os relativos à soberania do Estado, à liberdade de navegação, ao desenvolvimento econômico, ao meio ambiente e aos recursos oceânicos, desenvolvimento humano e social e estabilidade política (RAYFUSE; WARNER, 2008, p.28-35).

Com base no que se espera que seja a defesa de costa, segurança marítima e governação oceanica nos países da costa oriental da África, são traçados e analisados os objetivos estratégicos para Moçambique, ciente de que este país está inserido na SADC. A análise é alicerçada na discussão com a literatura e nos demais capítulos, essa inferência é feita com base numa análise em 7 pilares, que visam o alcance dos objetivos estratégicos a saber: soberania marítima, meio ambiente marinho e recursos oceânicos, liberdade de navegação, coesão social e desenvolvimento econômico, segurança no mar, segurança tradicional, arquitetura e segurança regional e segurança marítima.

Objetivo Estratégico 1. Alcançar e manter a soberania territorial marítima.

A integridade das linhas de comunicação marítima do Oceano Índico Ocidental é de vital importância para os interesses dos atores regionais e extra-regionais. A liberdade de navegação para facilitar o comércio e permitir a passagem legítima de navios de guerra e outras atividades, como exploração de recursos e pesquisa científica, é um princípio fundamental da CNUDM. A CNUDM na Parte II Seção 3 documenta o “Direito de Passagem Inocente no Mar Territorial”, na Parte III prevê a passagem por estreitos usados para navegação internacional, definindo os conceitos de “Passagem de Trânsito” e “Passagem Inocente”, na Parte IV prevê o “Direito de passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas” através dos estados arquipelágicos, na Parte V do Artigo 58 especifica que as mesmas liberdades de navegação que se aplicam ao “alto mar” previstas na Parte VII, também se aplicam às ZEEs.

O direito de passagem inocente, passagem em trânsito e passagem por vias marítimas arquipelágicas juntamente com “Liberdade do alto mar” (artigo 87 da CNUDM) representa, compromissos entre as reivindicações de jurisdição territorial expansiva permitidas pela CNUDM e a liberdade de navegação. Embora muitos estados litorâneos da Região do Oceano Índico Ocidental respeitem e cumpram totalmente o espírito e a intenção desta convenção, um número significativo de estados procura impor restrições à liberdade de navegação em mares territoriais, zonas contíguas e/ou ZEEs, além de estreitos internacionais que vão além do permitido ou pretendido pela CNUDM (KAYE, 2010, p.122-124). A este respeito, Kraska

(2012, p.488) observou que o direito do mar também cria expectativas quanto aos direitos e deveres do Estado costeiro com a liberdade de navegação de navios e aeronaves de bandeira estrangeira. As Interpretações conflitantes da CNUDM podem contribuir para tensões e aumentar o risco de conflitos. Existem especificamente divergências relativas ao direito dos navios de guerra e embarcações comerciais de bandeira estrangeira de desfrutarem de passagem inocente no mar territorial, passagem de trânsito por estreitos internacionais e liberdade de navegação em alto mar e outros usos internacionalmente legais do mar na ZEE e em alto mar.

A liberdade de navegação, assim como a lei e a ordem no mar, são obrigações dos Estados, ao abrigo da CNUDM, de prestar assistência e fornecer um serviço de busca e salvamento adequado e eficaz (Artigo 98), prevenir a escravidão (artigo 99), e lidar com a pirataria e outras atividades ilícitas no mar (Artigos 100-111). Essas obrigações se aplicam particularmente às áreas além da jurisdição nacional.

Objetivo Estratégico 2. Garantir a liberdade de navegação de acordo com a CNUDM. Este objetivo destaca a conservação, proteção e gestão do meio.

5.3.2 Meio ambiente marinho e recursos oceânicos

Um princípio central da governança dos oceanos é a conservação, proteção e gestão do meio ambiente marinho e dos recursos encontrados no domínio oceânico. A CNUDM define zonas marítimas como áreas onde os estados têm permissão para afirmar a soberania (ou seja, mares territoriais) em regiões que estão sujeitas a níveis de jurisdição nacional (ou seja, ZEEs e plataforma continental estendida) e o alto mar. A CNUDM também define responsabilidades para a conservação e utilização dos recursos vivos na ZEE (artigos 61 a 68), além dos direitos soberanos para explorar o fundo do mar (artigo 56). A Plataforma Continental, conforme determinado pela Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental, permite a um estado costeiro o acesso a recursos não vivos do fundo do mar e a espécies sedentárias vivas (Artigos 76-77 e Anexo II). Os Estados conservam e administram os recursos vivos do alto mar (Parte VII, Seção 2), devem cooperar “diretamente ou por meio de uma organização regional apropriada” na conservação e gestão de mares fechados ou semifechados (Artigo 123), devem proteger e preservar o meio ambiente marinho (Parte XII) e garantir a condução, promoção e cooperação em pesquisa científica marinha (Parte XIII).

As noções de interdependência com os oceanos, uma parte vital dos “bens comuns globais” sob o “princípio da herança comum da humanidade” (UNEP, 2013), e entendimentos mais amplos da importância intrínseca dos oceanos para o mundo e para a humanidade são considerações essenciais que sustentam, ou deveriam sustentar, a governança e a política contemporânea dos oceanos (GUPTA, 2010, p.18-22). A sustentabilidade marítima é “considerada essencial para o futuro bem-estar do mundo” (CHANG, 2012, p.56). Aspectos desta noção são evidentes na Declaração de Estocolmo em 1972, na Declaração do Rio de 1992, na Declaração de Joanesburgo de 2002, na Convenção de Londres 1972 e no Protocolo de Londres de 1996.

Apesar destas numerosas entidades, os recursos marinhos e as questões ambientais são imensas e inerentemente interligadas, porém setoriais, e as abordagens em volta do meio marinho e seus recursos são disfuncionais devido à interferência mútua entre diferentes grupos de interesse (CHANG, 2012, p.57). As abordagens abrangentes, agregadas e integradas à governança dos oceanos defendidas pela CNUDM geralmente não são implementadas em áreas dentro da jurisdição nacional dos Estados da região, embora haja esforços em andamento nessa direção (CHANG, 2012, pp.57-61, 73-76).

Da mesma forma, os esforços para promover a governança integrada dos oceanos em alto mar estão em um estágio inicial. O futuro dos recursos oceânicos é terrível, como demonstra o fato de que mais de 75% dos estoques de peixes do mundo são relatados como totalmente explorados ou super-explorados (FAO, 2007) e um número crescente de espécies marinhas são consideradas ameaçadas ou em perigo (RAYFUSE; WARNER, 2008, p.401-402).

A este respeito, Rayfuse e Warner (2008, p.402) observaram que:

A gestão de alto mar está atualmente fragmentada entre uma variedade de órgãos setoriais e geográficos, incluindo os regimes de tratados estabelecidos pela IMO e organizações regionais de gestão de pescas. Este regime descentralizado e fragmentado dá origem a uma série de dificuldades e lacunas tanto na governança, como na regulamentação, para não falar na implementação.

O Processo Consultivo Informal das Nações Unidas sobre Oceanos e Direito do Mar (CNDM) vem discutindo questões deste gênero há anos; no entanto, pouco progresso real foi feito, uma vez que há uma forte resistência, por exemplo, de alguns países desenvolvidos em estender as disposições da Parte XI da CNUDM, que preconizam a inclusão para além dos recursos minerais, os recursos vivos.

A falta de governança em alto mar foi descrita como uma “tragédia dos comuns” que destaca a ineficácia da jurisdição dos Estados de bandeira (RAYFUSE; WARNER, 2008, p. 403-408). Os esforços para impôr a governança do domínio marítimo de toda a região são particularmente fracos, visto que um número considerável de estados, “especificamente aqueles situados no continente africano”, não são possuidores dos recursos necessários para fazer cumprir adequadamente sua soberania marítima (POTGIETER, 2012, p.3).

O terceiro objetivo do sistema marítimo na Costa Oriental do Oceano Índico Ocidental é relacionado ao direito do mar.

Objetivo Estratégico 3. Implementar a conservação, proteção e gestão eficazes do meio ambiente marinho em áreas sob jurisdição nacional e no alto mar.

5.3.3 Mudanças climáticas

Em muitos aspectos, o ambiente em evolução, os recursos do oceano e os cenários de mudanças climáticas representam o contexto de risco por excelência. A manifestação final da “sociedade de risco mundial” de Beck (1999, p.5) “abre o discurso público e as ciências sociais para os desafios da crise ecológica, global, local e pessoal ao mesmo tempo”. Conforme previsto por Beck (1999, p.53-54), a perspectiva de “frequentemente um dano irreparável, que não pode mais ser limitado” ou compensado torna-se um “problema de incalculabilidade das consequências e danos”, com uma consequente “falta de responsabilidade” por perpetrar os riscos. Há grande incerteza das consequências potencialmente terríveis, da necessidade de ação combinada e coordenada e de uma falta de clareza e acordo entre os formuladores de políticas sobre quais medidas de mitigação são necessárias e o que pode ser possível. O conceito de segurança ambiental é diverso, ele atravessa toda a gama conceitual de segurança comum, desde global, regional e estadual até os impactos em grupos de interesses especiais e indivíduos. Além disso, o conceito de segurança ambiental não está bem desenvolvido para o Oceano Índico, há uma “enorme lacuna” na literatura relacionada e há a necessidade de uma nova agenda de pesquisa (RUMLEY, 2013, p.68).

O meio ambiente, impactado pelas mudanças climáticas e exploração dos recursos do oceano, está emergindo como a maior questão de segurança coletiva e cooperativa para a região, e o “nexo entre meio ambiente, desenvolvimento e segurança nunca foi tão forte” (DOYLE, 2004, p.156-157). Os desafios apresentados são mais sérios para o mundo em desenvolvimento, especialmente para o Sul e Sudoeste da Ásia e África, por causa da

vulnerabilidade, muitas vezes extrema, combinada com capacidades limitadas de resposta ou adaptação. A experiência recente conjectura o que é provável no futuro, em que mais de 50% da população do Sul da Ásia e África foi relatada como tendo sido afetada por desastres naturais nas “últimas duas décadas”, isso incluiu um alto número de mortes e consequências econômicas significativas (SHARMA, 2012, p.13).

Um número crescente de países, em todo o mundo, considera as mudanças climáticas como uma ameaça à segurança (YOUNGBLUT, 2009, p.3-4). O Departamento de Defesa dos Estados Unidos (US, 2014b, p.6 e 8), por exemplo, fez menção aos desafios de segurança significativos colocados pelas mudanças climáticas e observou que os “impactos das mudanças climáticas podem aumentar a frequência, escala e complexidade de missões futuras”.

A securitização das mudanças climáticas, reconhecendo a probabilidade diretamente relacionada de uma “ampla gama de ameaças à segurança tradicionais e não tradicionais” é bem reconhecida pela região (RUMLEY; CHATURVEDI, 2010, p. 152-153). A necessidade de abordar os impactos na segurança está sendo cada vez mais reconhecida, à medida que os riscos aumentam, visto que as estratégias de prevenção e adaptação continuam falhando. A Convenção-Quadro das Nações Unidas para Mudança do Clima (UNFCCC), por exemplo, é “baseada na noção de aquecimento global antropomórfico e na necessidade de contê-lo” (PALMUJOKI, 2010, p.197). No entanto, a “retórica econômica” é afirmada como dominante e reflexo do “fracasso” coletivo pela comunidade internacional, de esforços para mitigar e de adaptar-se aos riscos colocados pelas mudanças climáticas; “por meio de uma convenção global e baseadas na soberania e na justiça ambiental” posteriormente levou à efetiva “desintegração da arquitetura de governança climática global” (PALMUJOKI, 2010, p.202).

Embora não seja tradicional e inerentemente um problema de segurança, as ligações entre a geopolítica e a segurança “biopolítica” já foram estabelecidas (CHELLANEY, 2010, p.160-168; GROVE, 2010, p.536-539; BRAUCH; SPRING, 2011, p.32). A aceitação pela indústria global de seguros de que a mudança climática apresenta riscos válidos acabou com as tendências anteriores em alguns trimestres de negar o problema emergente. As respostas dos seguros são baseadas em abordagens racionais capitalistas ao risco.

A resposta da indústria de seguros foi descrita como mais uma evidência da “globalização de uma forma ocidental de governança”, com o seguro fornecendo uma forma de mitigação de risco para aqueles que podem participar, destacando a vulnerabilidade dos “não segurados” que não podem (LOBO-GUERRERO, 2010a, p.249-250). Como Giddens (2000, p.140-141) observou, “as questões ecológicas refletem as desigualdades globais”. As

preocupações ambientais têm o potencial de impactar a “própria sustentabilidade da vida” e “podem moldar profundamente as políticas de segurança não apenas dos estados, mas também dos seres humanos” (LELE; SINHA, 2004, p.176).

A noção de que o clima do mundo está mudando não está mais em discussão. Um relatório de 2013 do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC 2013, p. 4) declarou que o aquecimento do sistema climático é inequívoco e, desde 1950, muitas das mudanças observadas são sem precedentes ao longo de décadas a milênios. A atmosfera e o oceano aqueceram, a quantidade de neve e gelo diminuiu, o nível do mar aumentou e as concentrações de gases de efeito estufa aumentaram.

A escassez de dados de longo prazo continua a atrapalhar os esforços para desenvolver perspectivas satisfatórias e convincentes sobre como ocorre a variabilidade climática de Oceano Índico, a fim de apoiar previsões confiáveis. Por exemplo, os pesquisadores do clima identificaram ligações entre as variações da temperatura da superfície do mar do Oceano Índico, as oscilações de El Niño e as variações climáticas e meteorológicas em torno da região. Isso teve impacto na incidência, duração e extensão das secas na África Oriental (UMMENHOFER *et al.* 2011; TIERNEY, *et al.* 2013).

Os resultados das mudanças climáticas para a segurança ambiental, alimentar, humana e econômica apresentam riscos e vulnerabilidades que terão implicações significativas para a segurança marítima na região. A gestão dos recursos marinhos, por exemplo, é diretamente impactada pelo meio ambiente e pelas mudanças climáticas e está relacionada à segurança alimentar. De acordo com Chellaney (2010, p.160), as mudanças climáticas irão “agravar os desafios de segurança existentes” e “provavelmente intensificarão a competição interestatal e intra-estatal pelos recursos naturais, tornando-os conflitos de recursos mais prováveis”.

Chaturvedi (2008, p.57-58) argumentou que a vulnerabilidade da região a desastres naturais já é “bem reconhecida”. Os desafios de segurança relacionados ao clima provavelmente incluirão “um aumento na instabilidade em estados-nação fracos que já são vulneráveis a múltiplos estresses” com o conflito violento, podendo aumentar a vulnerabilidade ao inibir as capacidades de adaptação (YOUNGBLUT, 2009, p.304).

As implicações para a segurança marítima no contexto combinando segurança ambiental, exploração dos recursos oceânicos e alterações climáticas no Oceano Índico são provavelmente profundas e de médio e longo prazo. No entanto, são difíceis de quantificar, com toda a certeza, o que representa um dilema político que incentiva a inação. Muitos estados da região estão cada vez mais reconhecendo os desafios da segurança marítima nas políticas e preparações de segurança nacional, incluindo as estruturas das forças de segurança

marítima. A necessidade de fornecer recursos de assistência humanitária e alívio em desastres está cada vez mais presente nos planos de estrutura da força de segurança marítima.

Os estados em desenvolvimento, portanto vulneráveis, têm pouca capacidade de adaptação e provavelmente serão cada vez mais afetados por fatores ambientais e escassez de recursos. A transmigração em escala maciça, os principais problemas de segurança alimentar e humana, o aumento da lei e da ordem nos acidentes marítimos, desastres na zona costeira e as perspectivas de estados falidos e conflitos locais, apresentarão desafios crescentes de segurança. Isso incluirá requisitos de expansão maciça que se estenderão ao domínio marítimo.

Os Objetivos Estratégicos decorrentes das análises do ambiente no Oceano Índico Ocidental em evolução, recursos do oceano e contexto de risco de mudança climática – tendo em mente que muitos dos objetivos anteriores também são relevantes – são os seguintes:

Objetivo Estratégico 8. Desenvolver assistência humanitária cooperativa e mecanismos de recuperação e resposta a desastres naturais.

Objetivo Estratégico 10. Afirmar um controle eficaz e sustentável sobre os peixes e outros recursos nas áreas de jurisdição nacional e no alto mar.

Objetivo Estratégico 11. Implementar medidas eficazes para lidar com os impactos ambientais costeiros e oceânicos, da degradação dos recursos e das mudanças climáticas.

5.3.4 Liberdade de navegação

A globalização é um fato central do ambiente estratégico do início do século XXI. Embora o impacto desse fenômeno pós-moderno seja muito desigual, na verdade quem perde são tantos países pobres, quanto os recém-independentes, mas indiscutivelmente, os pré-modernos.

A segurança marítima é uma consideração central na globalização porque o sistema de comércio marítimo, do qual depende, precisa ser defendido num mundo em rápida mudança (TILL, 2009, p.1-8; PRAKASH, 2011, p.7). A globalização afeta profundamente a região e é importante reconhecer que o conceito é complexo e contestado em definição e escopo (ROSSI, 2007, p.87). Apesar dos efeitos econômicos e sociais positivos, ela acentua as disparidades entre povos em estados desenvolvidos, capazes de participar do sistema internacional e povos em estados subdesenvolvidos menos capazes de participar (UNCTAD, 2012).

Os desafios, oportunidades e pressões que a globalização impõe são intensificados na região do Oceano Índico Ocidental devido aos efeitos grosseiramente desiguais para os estados, instituições e povos regionais. Estados desenvolvidos ou mais avançados, como África do Sul, são capazes de participar efetivamente da economia globalizada e têm alguma capacidade de se adaptar a questões como as mudanças climáticas. Os estados em desenvolvimento, menos capazes de participar, provavelmente se tornarão cada vez mais marginalizados e privados de direitos. Eles representarão cada vez mais problemas de segurança regional que afetarão todos os participantes do sistema regional.

A globalização “não significa o fim da geografia e da geopolítica, como alguns argumentaram”; no entanto, tende a enfatizar a importância dos atores não estatais e, em certa medida, diminui o papel dos Estados, exigindo ajustes nos cenários e conceitos geopolíticos (COHEN, 2003, p.7). Isso se aplica na dimensão político-econômica, com empresas multinacionais e instituições financeiras internacionais que dominam a manufatura, o comércio e as finanças em todo o mundo, e na mudança ambiental que pode estar ligada a fatores culturais e políticos globais (HELD; MCGREW, 2002, p.2-8).

Uma tendência notável tem sido a expansão do comércio Sul-Sul com mais da metade das exportações dos Países Menos Desenvolvidos (PMD), agora para outras economias em desenvolvimento (UNCTAD, 2011, p.88; BOUCHARD, 2004, p.99), consistente com uma mudança gradual no saldo mundial da economia (UNCTAD, 2011, p. 21). Essa tendência macroeconômica global tem um significado particular para o Oceano Índico Ocidental, dada a proliferação de economias em desenvolvimento combinada com uma história pré-colonial de comércio intra-regional que parece estar ressurgindo (CHEW 2011, p.15; BOSE, 2006, p.15). Os aumentos do comércio intra-regional Sul-Sul ocorreram predominantemente na Ásia, liderados pela China e pela Índia e muito menos na África (UNCTAD, 2013, p.28-30).

Os Objetivos estratégicos adicionais relacionados à globalização e economia incluem:

Objetivo Estratégico 4. Abordar os efeitos desiguais da globalização em toda a região.

Objetivo Estratégico 5. Promover o desenvolvimento econômico e aumentar o comércio marítimo intra-regional e extra-regional.

5.3.5 Coesão social e desenvolvimento econômico

Aspirações por coesão e desenvolvimento social não se encaixam facilmente nesta região conhecida pela sua diversidade, complexidade, falta de homogeneidade e conflito. Giddens; Luke (2000, p.153-154; 2010,p.7); observou que:

Novas fontes de conflito ideológico, como as que envolvem o fundamentalismo religioso” afetam regiões específicas e resultam amplamente em conflitos locais. Os conflitos são mais prováveis de ocorrer onde a legitimidade do Estado tornou-se um desafio e onde há criminalidade, corrupção e desmembramento da sociedade civil, o que comprovadamente se aplica a partes da Região do Oceano Índico Ocidental (GIDDENS, 2000, p. 154).

Os ataques em curso, por exemplo, em Moçambique, se espalharam para alguns distritos do norte da província de Cabo Delgado, e para outras partes da Região do Oceano Índico Ocidental. O advento do chamado “Estado Islâmico (EI), que tem aspirações de criar um “califado” islâmico, representam um exemplo extremo.

O conflito em curso na Síria e no Iraque envolve cada vez mais os estados vizinhos, incluindo Turquia, Irã, Jordânia e Arábia Saudita, revelando divisões gritantes no mundo islâmico entre as várias formas de islamismo. Uma gama díspar de grupos terroristas fundamentalistas islâmicos está competindo por poder e influência enquanto perpetram um “Jihad Global” (GIDDENS, 2000, p. 165-170).

A escala de ataques e contra-ataques por grupos de ameaça no Iraque e na Síria visando os regimes, cristãos e xiitas levantou o espectro de tensão religiosa e violência em todo o mundo a começar pelo Oriente Médio, África e Ásia, em comunidades que coexistiram por séculos estão agora em conflito umas com as outras. Os atos que equivalem à limpeza étnica e religiosa do Estado Islâmico do Iraque e do Levante (ISIS) são particularmente raiva, suspeita e preconceito entre muçulmanos sunitas e xiitas, entre muçulmanos e não muçulmanos. A propaganda do ISIS está politizando, radicalizando e militarizando a juventude muçulmana sunita em uma escala sem precedentes, as suas mensagens e ações sugerem a supremacia muçulmana, infectando um segmento crescente da comunidade. A ideologia da *Al Qaeda* galvanizou os segmentos radicais da comunidade muçulmana após os ataques de 11 de setembro. O ISIS foi capaz de criar uma rede global de grupos, células cultivadas internamente e indivíduos dispostos a matar e morrer (GUNARATNA, 2015, p.18).

Para o caso específico da Bacia do Rovuma na Província de Cabo Delgado, norte de Moçambique, a situação de insurgência armada acima mencionada, envolvendo jihadistas do Estado Islamico é potencialmente perigosa, exige resposta contundente, dentro de uma lógica de intervenção militar em cooperação com outras forças a nível regional, porque representa uma ameaça local que está ganhando contornos do nível regional – daí a necessidade do

esforço conjunto para conter e eliminar, o que é percebido como uma ameaça aos interesses comuns da (SADC). A situação está tornando-se crônica e apresenta o risco de segurança regional por excelência, gerando profunda incerteza com consequências desconhecidas, mas cada vez mais terríveis. Uma das consequências é a quebra da lei e da ordem em terra, com um grande número de pessoas deslocadas, fato que resultou em uma transmigração em massa em escala crescente. Os desafios da lei e da ordem no mar, incluindo o contrabando de drogas para financiar operações terroristas, o contrabando de armas e a imigração ilegal, provavelmente aumentarão na Província de Cabo Delgado.

Muitos estados do Norte da Região do Oceano Índico Ocidental continuam a figurar com destaque no “The Failed States Index” (FUND FOR PEACE, 2013, p.31), com base em doze indicadores sociais, econômicos e políticos selecionados para informar julgamentos sobre as perspectivas de graus de falha do estado com base na premissa de que:

Linhas de falha surgem entre grupos de identidade, definidas por idioma, religião, raça, etnia, nacionalidade, classe, casta, clã ou área de origem. As tensões podem se deteriorar em conflito, por meio de uma variedade de circunstâncias, como competição por recursos, liderança predatória ou fragmentada, corrupção ou queixas de grupo não resolvidas (FUND FOR PEACE, 2013, p. 31, tradução nossa).

Enquanto as diferenças e diversidade ideológicas, raciais, culturais, étnicas e religiosas abundam na Região do Oceano Índico, Bose (2006, p.3-15) lembrou-nos que “o Oceano Índico, até o século XVIII, era uma imagem de uma arena inter-regional bem integrada de interação e intercâmbio econômico e cultural”. Em grande parte, foi o advento da colonização europeia que resultou no mundo dividido que vemos hoje. Kaplan, (2009, p.31) sugeriu que foi por meio dos “movimentos peripatéticos” dos velejadores regionais combinados com os impactos da colonização que o “Oceano Índico forma uma unidade histórica e cultural” como o “mundo em geral, que hoje, não tem um único ponto focal”. Chew (2011, p.15) também destacou as históricas ligações comerciais oceânicas que se estendem pelo Oceano Índico “há cerca de dois milénios” e que, ao longo dos séculos e até recentemente, facilitou uma forma arcaica de globalização, agindo simultaneamente como canais para a comunicação de ideias, conhecimento e cultura entre diferentes partes do mundo antigo. Os Aspectos comerciais e culturais, assim como as trocas através do Oceano Índico, foram um fator significativo na evolução de grandes civilizações na China, Índia, Egito, Pérsia, Arábia e Roma e, em vários aspectos, ajudando a lançar as bases do mundo moderno.

Bose (2006, p.31) sugeriu que o anticolonialismo estava “amarrado à ideia de pátria enquanto fortalecido por afiliações extraterritoriais”. O Islão, em particular, e o universalismo

religiosamente informado, em geral, forneceram uma unidade abrangente. O Islão significa tanto integração quanto cosmopolitismo nesse amplo reino”. Bose (2006, p.281-282) citou uma “interação de universalismos múltiplos e concorrentes” como sendo capaz de criar espaço para “compreensão por meio de traduções inteligíveis” e fornecer “a única esperança para um novo cosmopolitismo em um cenário pós-colonial”.

A ascensão das ambições islâmicas alimentadas pelo domínio na Ásia Ocidental e em partes da Ásia do Sul e da África do norte, agora em movimento para o sul de África Oriental, juntamente com o conflito destrutivo entre vários ramos do Islã, incluindo aspirações para a criação de um “Estado Islâmico”, desestabilizou e continua a desestabilizar bastante a Região do Oceano Índico Ocidental e está a gerar consequências para a segurança marítima. A perspectiva otimista de uma região evoluindo para um cosmopolitismo positivamente integrado, postulada por Bose (2006) e Chew (2011), está muito de acordo com o Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR, 2013, p.6-30), ao assumir que a região abriga a maioria dos refugiados e pessoas deslocadas internamente, resultado de deslocamentos forçados causado por vários casos de violência política e guerra civil, intolerância e discriminação religiosa, racial, étnica e econômica, e bastante longe de um Oceano Índico evidente hoje e prevista no médio e longo prazo.

5.3.6 Segurança no mar

A segurança no mar assim como a segurança marítima são conceitos bastante interligados. Em função disso, a segurança (safety) e a proteção são cada vez mais reconhecidas como conceitos complementares. A maioria dos estados do Oceano Índico Ocidental são signatários da Convenção SOLAS de 1974 (IMO 1974); no entanto, um conjunto significativo de Estados da região não é parte da Convenção Marítima de Busca e Resgate de 1979 (IMO, 1979). Juntas, essas convenções representam tentativas da comunidade marítima internacional de criar um contexto marítimo global de preocupação compartilhada e respostas aos incidentes de segurança marítima. Isso abrange toda a gama de desastres marítimos que podem ameaçar a vida no mar, navios perdidos ou naufragados devido a eventos climáticos extremos, acidentes ou conflitos, e se estende a instalações offshore e outras atividades no domínio marítimo. Os recursos de segurança marítima são frequentemente usados para responder a incidentes de segurança no mar.

5.3.7 Segurança tradicional

Dados os conflitos em curso e em expansão em várias partes da região e os impactos previstos das mudanças climáticas, o número de refugiados e deslocados internos pode aumentar significativamente. Além disso, estima-se que mais 200 milhões de pessoas em todo o mundo sejam “migrantes internacionais” em busca de uma vida melhor. A migração maciça gera enormes desafios econômicos, sociais, políticos e de segurança que provavelmente se intensificarão e terão implicações para a estabilidade local, regional e na segurança marítima (LAIPSON; PANDYA, 2010, p.9,87).

A desintegração social, política e econômica em certas partes da região fornece um ambiente fértil para a proliferação de questões de lei e ordem. O crime organizado, o tráfico e o contrabando de drogas, armas e pessoas, juntamente com a pirataria e a PINN florescem onde as instituições são fracas ou inexistentes, em áreas como o Corno da África, Afeganistão, Sri Lanka. O número de atores não estatais que impactam a segurança está crescendo substancialmente, incluindo a perspectiva de maiores vínculos entre criminosos, insurgentes e grupos terroristas. Os grupos islâmicos radicais influenciam profundamente a segurança em grandes partes do Oceano Índico. Grupos ligados ou afiliados à *Al-Qaeda* ou EI estão presentes pelo menos no Afeganistão, Egito, Indonésia, Iraque, Irã, Paquistão, Arábia Saudita, Somália, Sudão, Síria, Quênia, Moçambique e Iêmen (POTGIETER 2012, p.11; GUNARATNA, 2015, p.25). Em alguns casos, atores não-estatais, como grupos criminosos e organizações terroristas, “têm à sua disposição recursos e influência que podem igualar ou exceder os de muitos Estados” que testarão severamente e até mesmo sobrecarregarão as capacidades de segurança nacional (DUPONT, 2001, p.230).

Os objetivos estratégicos diretamente relevantes para a coesão social e o desenvolvimento são:

Objetivo Estratégico 6. Promover a tolerância, coesão e estabilidade sociais baseadas no desenvolvimento e integração econômica e social.

Objetivo Estratégico 7. Impôr a lei e a ordem consistentes com os regimes e normas internacionais.

5.3.8 Arquitetura de segurança regional

As questões tradicionais de segurança militar estatal também são de considerável importância e de preocupação na região. Questões de segurança não tradicionais, como

declínio ambiental, movimentos populacionais não regulamentados, deslocamento social e econômico, crime transnacional e terrorismo, podem ter consequências adversas para os Estados e contribuir para as tensões interestatais e conflito (DUPONT, 2001, p.32).

A União Africana (UA) procura operacionalizar a defesa e segurança coletiva com o projeto da Arquitetura da Paz e Segurança Africana (APSA), o qual integra as cinco organizações regionais africanas através dos respectivos órgãos regionais de cooperação, com vista a criação e operacionalização da African Standby Force (ASF), em que cada uma das cinco organizações regionais que integram a UA, tem uma Brigada constituída através da qual contribuem para missões no âmbito da APSA. No caso concreto da SADC, esta contribui para as missões no âmbito da APSA através da ASF ou Brigada SADC, para a qual Moçambique contribui com efetivos, meios materiais e financeiros, como todos os países membros. A SADCBRIG é uma força de escalão Brigada que integra efetivos dos países membros da SADC, cujo Estado-Maior se situa em Gaborone, capital de Botsuana. Não é uma Brigada física, ou seja, que esteja permanentemente constituída; no entanto, pode ser acionada em caso de necessidade militar num dos países membros ou em situação militar regional que exija intervenção militar conjuntamente. Assim, cada país membro tem a responsabilidade de manter um efetivo e meios permanentemente preparados e disponíveis para integrar a força regional em qualquer eventualidade ou necessidade de intervenção.

As organizações regionais africanas têm assumido um papel muito importante para a segurança e estabilidade regional. Através destas, procuram-se soluções regionais para os problemas regionais de segurança, através das várias políticas adotadas e ações efetuadas com o objetivo de garantir a segurança coletiva ao nível das respectivas regiões.

Moçambique participa na garantia da defesa e segurança regionais através das Forças Armadas de Defesa de Moçambique (FADM) que integram a SADC Standby Force com efetivos e meios materiais e humanos, que por sua vez contribui para a segurança continental integrando na ASF. As FADM participam na promoção da paz, segurança e estabilidade africanas garantindo a proteção e preservação da propriedade e o bem-estar das populações e do seu meio ambiente e têm participado em várias missões na SADC, União Africana, além de integrar as missões de manutenção da paz no continente e no mundo sob a égide das Nações Unidas.

No continente africano, as FADM contribuem para a criação e operacionalização da ASF enquadrando-se numa das cinco regiões (África Austral) criadas para garantir o sistema de alerta e segurança em todo continente, bem como a intervenção em caso de agressão. Ao nível da SADC, as FADM têm integrado os exercícios regionais conjuntos com vista à

operacionalização da Standby Security Force (SSF), a fim de enfrentar eventuais solicitações no âmbito das operações de apoio à paz e de assistência humanitária.

Os desafios enfrentados na segurança coletiva e cooperativa regional e as arquiteturas combinadas com o desafio na capacidade de segurança marítima apresentam grandes vulnerabilidades para a região, no geral, e para Moçambique, em particular. A existência de uma arquitetura de segurança da região que não é sólida, pelo menos na garantia de segurança efetiva dos seus membros, apresenta uma grande oportunidade para aprimorar a segurança marítima regional no futuro. Os estados litorais em colaboração com os estados extra-regionais com interesses no Oceano Índico e em outros atores têm a oportunidade de aprender com os erros do passado e promover acertos dos acordos de cooperação de segurança regional entre si e com outras regiões. Deste modo, arranjos exclusivos precisam ser ajustados aos requisitos da Região do Oceano Índico Ocidental.

Além de entidades das Nações Unidas, a arquitetura de segurança em toda a região e mecanismos para lidar com a segurança marítima e outros diálogos de segurança e cooperação na região são insuficientes. A Associação dos Países da Orla do Oceano Índico (IORA) não inclui segurança em seu estatuto e sua associação é restritiva; vários estados litorais importantes da região não são membros. No entanto, quatro das seis áreas prioritárias para ação regional identificadas pela IORA envolvem potencialmente o aumento da segurança marítima: proteção e proteção marítima, gestão pesqueira, gestão de risco de desastres, academia, ciência e tecnologia (IORA, 2014a). A única, e outra entidade de segurança marítima em toda a região, é o Simpósio Naval do Oceano Índico (IONS) que tem uma ampla adesão de líderes de forças de segurança marítima que lidam principalmente com a cooperação operacional e técnica entre forças marítimas regionais (IONS, 2014).

A necessidade de arquiteturas de segurança regional é refletida no seguinte objetivo estratégico.

Objetivo Estratégico 9. Desenvolver o diálogo regional de segurança marítima e arquiteturas de cooperação na região de Oceano Índico Ocidental.

6 APLICAÇÃO DA MATRIZ DA ANÁLISE DO ESTUDO DE CASO

A avaliação indicativa dos riscos para a segurança marítima na região do Oceano Índico Ocidental, incluindo a identificação, análise e avaliação, é apresentada a seguir. Esta seção está diretamente relacionada às análises dos Capítulos 4 e 5, e muito da discussão ali prevalente não é repetida aqui. Comentários sobre vulnerabilidades e oportunidades são fornecidos, além de uma breve narrativa sobre cada risco e avaliação, utilizando os Critérios e Matriz de Risco, Quadro 7. Alguns riscos impactarão múltiplos objetivos. Os riscos que provavelmente terão consequências para a segurança marítima, ou podem exigir uma resposta à segurança marítima, são avaliados de uma perspectiva sistêmica da região do Oceano Índico Ocidental, da qual Moçambique faz parte.

6.1 SOBERANIA MARÍTIMA

Transgressões da soberania marítima, principalmente ofensas contra a soberania ou reivindicações de soberania de Estados-nação, podem assumir várias formas. Isso inclui transgressões intencionais ou acidentais por outros estados, que vão desde invasões a incursões incidentais e transgressões por parte de atores não estatais, como a PINN, despejo ilegal ou poluição marinha. O nível de controlo soberano e o nível relacionado de transgressão também são fatores que precisam ser considerados. A extensão do controle soberano permitido pela CNUDM no mar territorial e aqueles que se aplicam na ZEE, por exemplo, são diferentes, e as transgressões podem ter consequências diferentes.

Avaliar a frequência passada e a probabilidade futura de incursões à soberania marítima é difícil, visto que os dados e registros geralmente são geridos por Estados individualmente. Os Estados que possuem fortes sistemas e capacidades de segurança marítima e controle de soberania, principalmente os estados desenvolvidos, mantêm registros abrangentes, mas podem não querer, por razões de segurança nacional, torná-los públicos. Outros Estados, principalmente Estados em desenvolvimento como Moçambique, podem não ter estatísticas precisas. Eles podem ter pouca consciência da extensão das transgressões devido à falta de vigilância e capacidade de resposta, e isso, apresenta vulnerabilidades.

A avaliação do risco é ainda mais complicada pelas interpretações dos estados da CNUDM, levando a diferentes reivindicações de soberania e diferentes interpretações de transgressões. As reivindicações que seriam consideradas pela maioria dos participantes do sistema internacional como irracionais podem ser avaliadas como interferindo na soberania de

outros Estados. Os Estados que impõem condições ilegais ou arojados sobre os direitos de passagem inocente, trânsito de estreitos ou trânsito em arquipélago podem ser vistos como uma violação dos direitos soberanos de terceiros. As declarações feitas por Estados litorâneos que procuram impor algum nível de restrição ao trânsito, por exemplo, através do Estreito de Malaca, Estreito de Ormuz ou Bab el Mendeb podem ser problemáticas (KAYE, 2010, p.122-124; KRASKA, 2012, p.428).

Algumas das grandes potências marítimas emergentes, como China e Índia, supostamente assumiram uma “visão ampla da autoridade do Estado costeiro” que os coloca em conflito com os EUA, que defendem interpretações liberais de liberdade de navegação: uma “estratégia de longo prazo de acesso garantido aos bens comuns globais como um interesse de segurança americano duradouro” (KRASKA, 2012, p.488-490; BATEMAN, 2011, p.12). O Relatório sobre a Liberdade de Navegação de 2013 do Departamento de Defesa dos Estados Unidos, por exemplo, alega que a China excede a CNUDM com “linhas de base retas excessivas, jurisdição de segurança em zona contígua, jurisdição sobre o espaço aéreo acima da ZEE, legislação nacional que criminaliza a atividade de inquérito por entidades estrangeira na ZEE, permissão prévia necessária para a passagem inocente de navios militares estrangeiros pelo mar territorial”, enquanto a Índia alega que requer “autorização para exercícios militares ou manobras na ZEE” (KRASKA, 2012, p.412-426).

Esta área de risco coincide significativamente com a liberdade de navegação. Por esse motivo que três grandes áreas de risco são identificadas no quadro a seguir.

Quadro 9 - Riscos de segurança marítima para Moçambique - soberania marítima

Riscos de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
Risco de SM1 - Transgressões da soberania no mar territorial.	Quase certa	Séria	Muito Alto
Risco de SM2 - Transgressões na ZEE.	Quase certa	Maior	Alto
Risco de SM3 - Estados afirmando reivindicações irracionais de soberania marítima. maritime sovereignty claims.	Possível	Menor	Alto

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria.

Vulnerabilidades: a falta de capacidade de principalmente dos Estados em desenvolvimento, como Moçambique, para controlar de forma eficaz os domínios marítimos apresenta vulnerabilidades significativas. Aumenta a probabilidade de ocorrência de transgressões não detectadas e, mesmo se detectadas, a capacidade de resposta é reduzida e as consequências das transgressões desinibidas dos domínios marítimos são ampliadas.

Oportunidades: riscos de soberania marítima apresentam oportunidades para atores na região do Oceano Índico Ocidental, fortificar as consultas, cooperar e considerar de forma efetiva os acordos de segurança coletiva. Eles precisam considerar a conveniência no reforço dos acordos e no diálogo cooperativo sobre segurança marítima, dentro do pressuposto de que, o controle efetivo dos domínios marítimos pode aumentar a soberania nacional e fornecer benefícios econômicos, ambientais e de segurança regionais.

6.2 MEIO AMBIENTE MARINHO E RECURSOS OCEÂNICOS

As transgressões contra o meio marinho podem assumir muitas formas, macro e micro, e podem ser perpetradas por atores estatais e não estatais. As contravenções podem ocorrer intencionalmente, por exemplo, com o despejo e exploração irrestrita de recursos no domínio marítimo ou por negligência decorrente de regulamentação e controle inadequados.

As violações podem ocorrer em áreas dentro das jurisdições nacionais e do alto mar. Os problemas podem resultar da exploração ilegal de espécies marinhas vivas na coluna de água (ou seja, PINN na ZEE), exploração ilegal de espécies marinhas vivas dentro e abaixo do fundo do mar, exploração ilegal de recursos não vivos (ou seja, minerais), despejo e poluição no mar também intencionalmente ou acidentalmente, por exemplo, resultante de acidentes de navegação e incidentes em instalações de petróleo e gás offshore, regulamentação e controle inadequados das espécies vivas marinhas e da exploração dos recursos não vivos.

O ambiente marinho também tem grande probabilidade de ser impactado significativamente pelas mudanças climáticas a médio e longo prazo, com impactos que incluem o nível do mar e aumento da temperatura, acidificação dos oceanos e aumento da incidência e gravidade de eventos climáticos extremos. As mudanças climáticas apresentam extrema incerteza e, portanto, são um fator de risco indeterminado. Quatro grandes riscos são identificados:

Quadro 10 - Riscos de segurança marítima – meio ambiente marinho e recursos oceânicos

Riscos de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
Risco de SM 7 - Impactos das alterações climáticas no meio marinho.	Quase certa	Séria	Muito Alto
Risco de SM 8 - Exploração ilegal dos recursos marinhos vivos em áreas de jurisdição nacional e no alto mar.	Quase certa	Sérias	Muito Alto
Risco de SM 9 - Poluição marinha e despejo de resíduos no mar.	Possível	Maior	Alto
Risco de SM 10 - Regulamentação e controle inadequados do meio ambiente marinho.	Possível	Maior	Medio

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

Vulnerabilidades: muitas áreas do espaço marítimo moçambicano são extremamente vulneráveis ao ambiente marinho em degradação e exploração dos recursos do oceano. Muitos estados regionais têm pouca capacidade para regular e controlar efetivamente os ambientes marinhos. Além disso, o ambiente marinho em muitas áreas de Oceano Índico é extremamente sensível e frágil (ou seja, recifes de coral) com ecossistemas marinhos e meios de subsistência humanos (ou seja, pesca e turismo) que provavelmente serão profundamente afetados.

Oportunidades: abordar os riscos ao meio ambiente marinho e aos recursos oceânicos apresenta outros imperativos para a cooperação entre os estados litorâneos da SADC. O desenvolvimento e implementação de acordos regionais e sub-regionais de gestão ambiental cooperativa, anti-dumping e anti-poluição é o caminho a seguir.

6.3 MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Além dos impactos previstos sobre o meio ambiente marinho e os recursos do oceano (IPCC2007a; IPCC 2007b; IPCC 2013, p.37), as mudanças climáticas também irão impôr enormes desafios de resposta à segurança marítima em torno das extensas zonas costeiras litorâneas da região. A combinação do aumento do nível do mar com o aumento da intensidade dos eventos climáticos, como ciclones e tufões, apresentará grandes riscos. Áreas

costeiras baixas e ilhas estão ameaçadas de riscos existenciais. As implicações incluem migração em massa terrestre e marítima, à medida que grandes populações são forçadas a evacuar. Todos os atores da região serão provavelmente impactados direta ou indiretamente.

Quadro 11 - Riscos de segurança marítima - mudanças climáticas

Risco de Segurança Marítima	Probabilidades	Consequência	Risco Geral
Risco de SM 11 - Aumento do nível do mar e aumento da intensidade e da frequência de eventos climáticos extremos na costa moçambicana.	Quase certa	Extrema	Muito Alto

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria.

Vulnerabilidades: muitas áreas ao redor do litoral do Oceano Índico são extremamente vulneráveis aos impactos das mudanças climáticas. Há pouca capacidade de adaptação entre os estados em desenvolvimento da região. As avaliações do IPCC (2013)¹⁹ indicam que já é tarde demais para evitar a ocorrência de mudanças climáticas. Frequentemente faltam habilidades de resposta, recuperação e adaptação. Os desastres induzidos pelas mudanças climáticas em larga escala terão impactos ambientais, econômicos, alimentares e de segurança humana que sobrecarregarão as capacidades regionais e resultarão cada vez mais em pedidos de ajuda externa. O cenário de mudança climática emergente na região, exacerba a segurança ambiental, alimentar, humana e econômica; vulnerabilidades globais e regionais são evidentes.

Oportunidades: nenhuma entidade global ou regional será capaz de lidar com a vasta escala e extensão dos prováveis impactos das mudanças climáticas. As implicações iminentes e crescentes das mudanças climáticas na região do Oceano Índico, particularmente para vastas comunidades costeiras e insulares, apresentam imperativos para a prevenção coletiva e cooperativa, resposta e arranjos de recuperação entre os atores regionais e extra-regionais do Oceano Índico. Riscos e vulnerabilidades comumente mantidos e compartilhados, embora desiguais em sua aplicação e na capacidade de lidar com e adaptar-se a ROI, apresenta o imperativo essencial para o desenvolvimento de arranjos regionais de segurança cooperativa.

¹⁹ Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC) é órgão das Nações Unidas para avaliar a ciência relacionada às mudanças climáticas.

6.4 LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO

As transgressões contra a liberdade de navegação impactam atores internos e externos com interesses na região do Oceano Índico Ocidental podem ser perpetradas por atores estatais e não estatais. Os eventos de risco podem incluir estados fechando estreitos internacionais ou rotas marítimas arquipelágicas, Estados que restringem ou impõem condições ao trânsito de estreitos internacionais, rotas marítimas arquipelágicas e/ou áreas sob jurisdição nacional (ou seja, mares territoriais, ZEEs), estados que interditam ou controlam a liberdade de navegação ao longo das linhas marítimas de comunicação e imposições à liberdade de navegação por atores não estatais (ou seja, pirataria e roubo marítimo, terrorismo marítimo).

O bloqueio completo de estreitos internacionais ou rotas marítimas arquipelágicas é um evento relativamente raro com consequências sistêmicas significativas. Alguns estados procuram impôr restrições que excedem as interpretações razoáveis da CNUDM. Existem numerosos casos de atores não-estatais interferindo na liberdade de navegação por meio de atos de pirataria ou roubo no mar; embora o impacto geral no sistema marítimo regional e internacional seja relativamente baixo, está no interesse das companhias de transporte marítimo e dos fretadores de navios que o comércio continue a fluir. Daí a identificação das três grandes áreas de risco a seguir.

Quadro 12 - Riscos de segurança marítima - liberdade de navegação

Risco de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
Risco de SM 4 - Estados que podem bloquear estreitos como canal de Moçambique e outras rotas marítimas arquipelágicas e/ ou áreas sob jurisdição nacional.	Possível	Maior	Médio
Risco de SM 5 - Restrições de alguns estados extra regionais e ou estados costeiros vizinhos à liberdade de navegação em rotas marítimas, como canal de Moçambique e áreas sob jurisdição nacional.	Provável	Maior	Baixo
Risco de SM 6 - Atores não-estatais interferindo na liberdade de navegação (ou seja, pirataria e roubo no mar e terrorismo marítimo).	Quase certa	Séria	Muito Alto

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

Vulnerabilidades: atores que são incapazes de desafiar e se opôr às imposições contra a liberdade de navegação são particularmente vulneráveis. A redução da vulnerabilidade é importante para estados como Moçambique, que enfrentam o desafio de assegurar um controle marítimo eficaz para que todos os utentes locais do espaço marítimo assim como as companhias de navegação, que muitas vezes dependem da comunidade internacional para garantir a liberdade de direitos de navegação.

Oportunidades: os riscos da liberdade de navegação apresentam oportunidades para os estados regionais e extra-regionais e outras entidades, para cooperarem, a fim de fornecer segurança coletiva e cumprir com os objetivos comuns de proteger interesses comuns. Manter a integridade das linhas de comunicação marítima na costa oriental de África. Países, como Moçambique, apoiam a segurança econômica e energética e são parte integrante do apoio à economia globalizada.

6.5 COESÃO SOCIAL E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A região do Oceano Índico está repleta de desafios econômicos, políticos e sociais, incluindo as implicações de estados falidos, disparidade econômica, instabilidade política e desarmonia social e conflito motivado por política, economia, raça, etnia e religião. As consequências atingem o domínio marítimo, resultando em desafios da lei e da ordem no mar que incluem pirataria, roubo, contrabando, tráfico, imigração ilegal e PINN. Elas são exacerbadas por regulamentação inadequada combinada com prevenção e incapacidade de resposta adequadas. A fragilidade política e econômica, assim como a disfunção social geram ambientes onde o crime organizado pode florescer. A aplicação da lei e ordem local é frequentemente bastante deficiente. As preocupações com a lei e ordem no mar são sintomáticas de problemas econômicos, políticos e sociais em terra. As consequências imediatas para o sistema do Oceano Índico são relativamente menores e locais, excepto para a imigração ilegal em massa, que também é tratada sob o risco das mudanças climáticas.

Quadro 13 - Risco de segurança – coesão social e desenvolvimento econômico

Risco de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
Risco de SM 12 - Lei e ordem no mar. Transgressões: crime, pirataria, roubo, contrabando, tráfico, imigração ilegal, pesca PINN.	Quase certa	Séria	Alto

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

Vulnerabilidades: grandes áreas geográficas da área de estudo são extremamente vulneráveis à lei e à ordem no mar, e ocorrem transgressões porque são zonas, cuja lei é ignorada: a regulamentação e o controle do Estado deficientes são simplesmente inadequados para a escala dos desafios. Exemplos de vulnerabilidade da lei e da ordem incluem o caso da Somália. A ilegalidade em terra e/ou no mar em uma área geográfica frequentemente se manifesta como problemas de lei e ordem em outras áreas, por exemplo, imigração ilegal ou tráfico de drogas, de pessoas e de armas.

Oportunidades: o combate às transgressões da lei e da ordem no mar apresenta motivação adicional para a criação de acordos de cooperação regionais e sub-regionais, incluindo as patrulhas conjuntas, abordagens legislativas e regulatórias comuns consistentes com o direito internacional. Abordar fatores econômicos, políticos e de coesão social apresenta incentivo para buscar oportunidades de desenvolvimento, como comércio livre, mercados abertos.

6.6 SEGURANÇA NO MAR

A segurança no mar e a segurança marítima são amplamente concordantes, a segurança e proteção são cada vez mais reconhecidos como conceitos complementares. A grande maioria dos estados da região do Oceano Índico Ocidental são partes da Convenção SOLAS de 1974 (IMO, 1974), enquanto alguns estados não são partes da Convenção Marítima de Busca e Resgate de 1979 (IMO, 1979). Juntas, essas convenções representam tentativas da comunidade marítima internacional de criar um contexto marítimo global de preocupação compartilhada e respostas aos incidentes de segurança marítima.

Isso abrange toda a gama de desastres marítimos que podem ameaçar a vida no mar como navios perdidos ou naufragados devido a eventos climáticos extremos, acidentes ou conflitos, e se estende a instalações offshore e outras atividades no domínio marítimo. Esses incidentes ocorrem com frequência, mas, em geral, têm consequências relativamente menores

para o sistema de segurança marítima da região. Os recursos de segurança marítima são frequentemente usados para responder a incidentes de segurança no mar.

Quadro 14 - Risco de segurança – segurança (safety) no mar

Risco de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
Risco de SM 15 - Segurança no mar	Possível	Menor	Médio

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

Vulnerabilidades: muitos países da região do Oceano Índico têm regimes regulatórios não rígidos que não exigem adesão dos padrões de segurança e têm pouca capacidade para responder a incidentes de segurança no mar. Concomitantemente, muitos Estados regionais não são partes de regimes internacionais de segurança no mar e provavelmente não estão preparados para lidar com incidentes de segurança. As responsabilidades de Busca e Salvamento (SAR) no mar não são compartilhadas por um número significativo de estados da ROI. A falta de capacidade de resposta e a preocupação com os custos suportados pelos respondentes podem ser fatores inibidores.

Oportunidades: a segurança dos navegantes e outros que vão para o mar é aceite por muitos atores da comunidade marítima internacional como uma responsabilidade comum (IMO, 1974). A segurança no mar representa uma área importante não ameaçadora, na qual os estados e outros atores podem cooperar.

6.7 SEGURANÇA TRADICIONAL

As implicações de segurança marítima das preocupações tradicionais de estado sobre estado, em matérias de segurança, devem ser seriamente consideradas. As perspectivas de guerra global no contexto globalizado contemporâneo parecem remotas, embora as consequências sejam extremas. Da mesma forma, a probabilidade de guerra regional também parece ser reduzida devido a interesses mútuos em conter conflitos. As ocorrências mais prováveis são conflitos locais e limitados de estado sobre estado entre protagonistas regionais como, por exemplo, Índia-Paquistão ou Índia-China.

Conflitos decorrentes da projeção de poder e controle do mar por grandes potências – como os EUA, China e Índia – juntamente com lutas sobre a delimitação das fronteiras marítimas e acesso aos recursos também são possíveis. Os conflitos locais e as grandes incursões de poder têm o potencial de impactar a soberania marítima e a liberdade de

navegação (interrupção das linhas marítimas de comunicação) com consequências políticas, econômicas, energéticas, alimentares e de segurança humana regionais.

Quadro 15 - Riscos de segurança marítima – segurança tradicional

Risco de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
<p>Risco de SM13 - Sobreposição de um Estado local, o conflito acaba se espalhando pelo domínio marítimo.</p> <p>spilling into the maritime domain.</p>	Possível	Maior	Médio
<p>Risco de SM 14 - Intervenção marítima (projeção de poder, afirmação do controle do mar) pelas potências extras na região.</p>	Possível	Séria	Alto

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

Vulnerabilidades: as economias regionais e extra-regionais são muito vulneráveis a interrupções no fornecimento de matérias-primas para os mercados resultantes de conflitos entre Estados. Os conflitos em terra muitas vezes geram enormes problemas secundários, como a transmigração e os refugiados que fluem para o domínio marítimo. Os países em desenvolvimento são vulneráveis, visto que frequentemente estão envolvidos em conflitos locais e suas populações têm pouca capacidade de resposta ou adaptação.

Oportunidades: a convergência de questões de segurança marítima tradicional e não tradicionais pode atuar como um catalisador para o desenvolvimento de arranjos de segurança marítima mutuamente benéficos, onde regimes e fóruns de diálogo que envolvem atores regionais e extra-regionais, principalmente Estados, mas também entidades internacionais. Forças marítimas regionais e extra-regionais podem ser empregadas para aumentar a estabilidade em resposta a desastres naturais e ajudar a impor a lei e a ordem no mar.

6.8 ARQUITETURA DE SEGURANÇA REGIONAL

A arquitetura e mecanismos multilaterais de segurança em todo o Oceano Índico Ocidental é um processo contínuo, sobretudo nos aspectos que são especificamente virados para o diálogo e cooperação sobre segurança, incluindo segurança marítima.

Quadro 16 - Riscos de segurança marítima – arquitetura de segurança regional

Risco de Segurança Marítima	Probabilidade	Consequência	Risco Geral
Risco de SM 16. A deficiente arquitetura na ROIO e entidades para facilitar o diálogo e cooperação regional de segurança marítima.	Provável	Seria	Alto

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

Vulnerabilidades: Os desafios na segurança coletiva e cooperativa regional e sub-regional e as arquiteturas combinadas com a falta de capacidade de segurança marítima apresentam grandes vulnerabilidades na ROI. As oportunidades para o diálogo multilateral sobre segurança não estão disponíveis, como em outras regiões. Consequentemente, os meios e hábitos de cooperação não estão sendo desenvolvidos.

Oportunidades: a deficiente articulação nos assuntos sobre a arquitetura de segurança sólida na ROI apresenta uma grande oportunidade para aprimorar a segurança marítima regional no futuro. Os estados litorâneos da ROI, em colaboração com os estados extra-regionais com interesses na ROI e outros atores, têm a oportunidade de aprender com os erros e acertos dos acordos de cooperação de segurança regional em outras regiões. Arranjos exclusivos precisam ser ajustados aos requisitos da ROI.

Quadro 17 - Matriz consolidada de análise de caso de Moçambique

Objetivos Estratégicos	Riscos de Segurança Marítima	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Perfil de risco																
1. Alcançar a soberania do território marítimo		X	X	X	X	X	X						X	X	X		X
2. Garantir a liberdade de navegação		X	X	X	X	X	X						X		X		X
3. Implementar a conservação e proteção do mar, proteção e gestão eficazes do meio ambiente marinho sob jurisdição nacional e no Alto Mar		X	X	X	X		X	X	X	X							X
4. Abordar os Efeitos Desiguais da Globalização					X	X	X	X	X	X	X		X		X		X

5.Promover o desenvolvimento econômico comércio marítimo inter e extra-regional			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6.Promover a tolerância, coesão e estabilidade sociais baseados no desenvolvimento e integração econômica e social			X			X	X			X		X	X			X
7.Impor a lei e ordem consistentes com os regimes e normas internacionais	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
8.Desenvolver assistência humanitária cooperativa e mecanismos de recuperação e resposta a desastres naturais						X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
9. Desenvolver o diálogo regional de segurança marítima e arquiteturas de cooperação na ROIO.	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X
10. Afirmar um controle eficaz e sustentável sobre os peixes e outros recursos nas áreas de jurisdição nacional e no Alto Mar.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X		X
11. Implementar medidas eficazes para lidar com os impactos ambientais costeiros e oceânicos, da degradação dos recursos e das mudanças climáticas	X	X				X	X	X	X		X	X			X	X

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria

6.9 MATRIZ CONSOLIDADA DE ANÁLISE DO CASO DE MOÇAMBIQUE

É apresentada a seguir, a matriz específica e a respectiva análise consolidada de Riscos de Segurança Marítima no caso de Moçambique. Esta análise visa essencialmente apontar e descrever com rigor, os fatores de impacto grave, assim como os de difícil gestão, em face dos múltiplos desafios do país e da região em matérias de Segurança Marítima.

6.9.1 Soberania marítima

Uma segurança marítima capaz de garantir o exercício da autoridade do Estado no mar, é, sem dúvidas, o garantidor da soberania marítima de qualquer nação como Moçambique. A costa marítima moçambicana é extensa e apresenta uma diversidade de apetites e interesses para diferentes atores, tanto estatais assim como não estatais, decorrentes

da abundância de recursos valiosos disponíveis no mar. Exemplo disso são os ataques armados perpetrados por grupos terroristas denominados Alshabaab na província nortenha de Cabo Delgado, cujo impacto é grave do ponto de vista socioeconômico para as populações das regiões afetadas. Esta transgressão tem na vertente marítima a plataforma para a sua materialização devido a exploração das fragilidades que uma nação costeira como Moçambique – detentora de uma marinha moderna – mas que ainda não possui técnica nem tecnologia suficiente e adequada para fiscalizar eficazmente a longa costa com 2.780km.

A insuficiência da técnica e tecnologia adequadas para fiscalizar a costa marítima é algo característico dos países com as marinhas modernas como Moçambique que, de acordo com o a sua característica, é Autárquica, a sua actuação passa pela exclusiva defesa do Estado e dos seus interesses imediatos, como o controlo do mar, dissuasão nuclear e capacidade de projeção da força no mar.

A influência do poder de ação dos Estados com marinhas modernas tende a limitar-se nas suas águas jurisdicionais e ZEE, haja vista que a interpretação do direito para essas Marinhas é que essas áreas compreendem a parte do território nacional e cabe à marinha manter os recursos nessas zonas fora do alcance de exploração estrangeira. A pouca comunicação realizada pelas Marinhas Modernas resulta em problemas marítimos do século XX, como a pirataria, pesca de espécies protegidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo (CNUDM), tráfico de pessoas e drogas. O Poder Naval das Marinhas Modernas, não consegue fazer face a um mundo altamente globalizado e acaba por não garantir o próprio objetivo que as Marinhas Modernas se comprometem a alcançar.

Esta caracterização das Marinhas Modernas vem fazer mais sentido em países que sofreram com a última vaga de descolonização, como Moçambique, onde a baixa industrialização e a forte dependência dos recursos naturais leva a que políticas desse carácter sejam implementadas nas marinhas, comprometendo de forma parcial o Poder Naval desses Estados. E, de certa forma, isso acaba interferindo no desempenho de outras Marinhas e na boa ordem no mar, visto que a falta de comunicação acaba por afetar a cooperação em um mundo globalizado (TILL, 2013,p.34). Este tipo de dificuldades que caracteriza o tipo de marinhas como a de Moçambique, uma vez que resultam na transgressões à soberania e tem consequências graves em termos de perdas em dinheiro para o estado moçambicano. Por exemplo, a captura de peixes pequenos, que frequentemente são atirados ao mar sem vida, coloca em perigo quantidade dos estoques de peixes no mar e tem efeito sobre o meio ambiente, o que representa uma transgressão grave à soberania marítima de Moçambique, cuja gestão se revela ainda um desafio.

A migração ilegal, o tráfico de drogas e o despejo de poluentes no mar que com maior frequência acontecem no mar territorial da costa moçambicana são fatores de difícil gerenciamento devido as dificuldades de avaliar a frequência e as probabilidades da sua ocorrência causados pela insuficiência da tecnologia de coleta de dados a nível estatal para a organização da estatística sobre essas transgressões. A dificuldade na disponibilidade de informação sobre a extensão das transgressões causados pela falta de vigilância e capacidade de resposta representa uma vulnerabilidade de difícil gestão.

A falta de capacidade, principalmente dos Estados em desenvolvimento como Moçambique, para controlar de forma eficaz os domínios marítimos apresenta vulnerabilidades significativas e aumenta a probabilidade de ocorrência de transgressões não detectadas e, mesmo se detectadas, a capacidade de resposta é reduzida. E como resultado disso, as consequências das transgressões desinibidas dos domínios marítimos são ampliadas.

6.9.2 Meio ambiente marinho e recursos oceânicos

As transgressões contra o meio ambiente marinho ao longo da costa moçambicana são geralmente do tipo micro e realizadas por atores não estatais. O despejo e exploração irrestrito de recursos vivos no domínio marítimo moçambicano tem como causa, o controle inadequado dos espaços marítimos. Estas transgressões ocorrem dentro das águas sob jurisdição nacional, incluindo a ZEE e a poluição marítima é designadamente intencional por atores não estatais. Estes atos ilícitos resultam em consequências graves, como as mudanças climáticas, que são um fator de impacto grave para o ambiente marinho. O aumento da temperatura e nível das águas do mar, o aumento de incidência dos eventos climáticos extremos como, por exemplo, os sucessivos ciclones tropicais Kenedy, Idai, Chalane, Elloise e Guambe, entre 2019 e 2021, são fatores de risco que apresentam incerteza indeterminada, e por isso, de difícil gerenciamento.

6.9.3 Liberdade de navegação

A importância das linhas de comunicação marítima baseia-se na habilidade do controle do mar para fins próprios, sendo que a importância do poder do mar que permanece relevante no contexto atual do Oceano Índico Ocidental. Desta maneira, um ponto de partida importante é o foco na necessidade de controlar o mar, que está além do exercício individual dos Estados nação, tornando-se num requisito sistémico. A natureza interdependente do

sistema econômico e comercial contemporâneo global e regional exige que o Estado considere abordagens cooperativas em conjunto com outros Estados e incessantemente com atores não estatais, regimes regionais de combate à pirataria, para garantir que as linhas vitais de comunicações marítimas permaneçam abertas para suportar interesses compartilhados.

Atores internos e externos à Moçambique são impactados gravemente por transgressões contra a liberdade de navegação, este fator abrange de forma direta a maioria dos países da região com acesso ao mar, e de forma indireta, a alguns países do hinterland que dependem dos países da costa para dinamizar as suas economias.

Os eventos de risco de segurança nas rotas marítimas, como o canal de Moçambique, são impactadas por atividades de pirataria a roubo armado, levados a cabo por piratas somalis, que, de acordo com a IMB, continuam a ameaçar esta importante rota marítima. A vulnerabilidade que muitos países da costa oriental, incluindo a que moçambique têm, é relacionado ao controle do espaço marítimo sob a jurisdição nacional, que decorre da insuficiência de equipamento e de tecnologia para uma segurança marítima eficaz na extensão das águas jurisdicionais. Esta vulnerabilidade se constitui como um fator de difícil gerenciamento de forma isolada, devendo sempre contar com o fator cooperativo com os países da região que são detentores de tecnologia apropriada para o efeito.

6.9.4 Coesão social e desenvolvimento econômico

Moçambique faz parte dos países da SADC como membro fundador. Esta é uma organização que se formou para a execução de objetivos econômicos, de desenvolvimento social e de segurança no seio dos seus membros. Apesar da atuação em bloco em determinadas matérias, são vários os desafios sociais e de desenvolvimento enfrentados por cada estado individualmente. Exemplo dessa questão é o campo da segurança em que Moçambique, por exemplo, é desafiado por ataques terroristas perpetrados por grupos denominados Alshabaab no norte de Cabo delgado, cujas motivações podem ser de natureza política, económica, e religiosa.

As emboscadas que Moçambique enfrenta no centro do país com a Junta Militar da Renamo resultam em mortes, feridos e deslocados. Estas emboscadas têm motivações políticas e afetam a coesão social e desenvolvimento nas regiões de ocorrência.

O despontar de um dos maiores e importantes projetos de gás na região é apontado como sendo a causa de outra guerra no norte (Cabo Delgado), cujas motivações são econômicas, associadas à religião. As consequências desta guerra são mensuradas pelo

número cada vez maior de deslocados em Cabo Delgado e a superlotação dos centros de acolhimento das populações, problemas econômicos e sociais naquela região, cujas consequências são graves.

As consequências da guerra em curso no norte de Moçambique atingem o domínio marítimo, resultando em desafios da lei e da ordem no mar, incluindo o contrabando de armas, tráfico de drogas, imigração ilegal e a PINN. Estes ilícitos são exacerbados por desafios no capítulo de prevenção e capacidade de resposta adequada que é desafiada pelos efeitos da globalização e desenvolvimento versus Estado-nação cuja marinha é moderna. Estes desafios concorrem para a uma fragilidade econômica em que a disfunção social gera ambientes onde o crime organizado pode florescer e a aplicação da lei e da ordem local é frequentemente deficiente em zonas de conflito. As preocupações com a lei e a ordem no mar são sintomáticas de problemas econômicos, políticos e sociais em terra.

Grandes áreas geográficas da área de estudo são extremamente vulneráveis à lei e à ordem no mar, visto que ocorrem transgressões nas zonas cujas leis são desafiadas. Não obstante o gigantesco esforço e empenho das Forças de Defesa e Segurança em conter e debelar os focos da insurgência por mar, terra e ar em Cabo Delgado, a ilegalidade em muitas zonas de Mocímboa da Praia, Macomia, Palma e Nangade manifesta-se como problemas de lei e ordem naquelas e em outras áreas. Assim, destaca-se a imigração ilegal, tráfico de drogas como recurso para financiar o terrorismo, tráfico de pessoas e de armas para garantir efetivos e armas para o esforço da guerra. Todos esses fatores são de impacto grave, cujo gerenciamento sem apoio de outros países da região, com enfoque para a componente marítima, vislumbra-se difícil.

Abordar fatores econômicos, políticos e de coesão social na região de estudo, apresentam incentivo para buscar oportunidades de desenvolvimento, como comércio livre, mercados abertos, forças de trabalho dinâmicas e educação com aprimoramento das dimensões de segurança marítima.

6.9.5 Segurança no mar (safety)

Muitos países regionais, como Moçambique, têm regimes regulatórios não rígidos, que não exigem adesão aos padrões de segurança e têm pouca capacidade para responder a incidentes de segurança no mar. Concomitantemente, muitos estados regionais não são partes de regimes internacionais de segurança no mar e provavelmente não estão preparados para lidar com incidentes de segurança. As responsabilidades de busca e salvamento (SAR) no mar

não são compartilhadas por um número significativo de estados da Região do Oceano Índico Ocidental. A falta de capacidade de resposta e a preocupação com os custos suportados a este tipo de operações podem ser fatores inibidores de difícil gestão.

A segurança dos navegantes e outros que vão para o mar é aceita por muitos atores da comunidade marítima internacional como uma responsabilidade comum (IMO, 1974). A segurança no mar representa uma área importante e não ameaçadora onde os estados e outros atores podem cooperar.

6.9.6 Segurança tradicional

As implicações de segurança marítima nas preocupações tradicionais dos estados regionais em matérias de segurança devem ser seriamente consideradas. Embora hajam considerações de que a probabilidade de guerra regional também parece ser reduzida devido a interesses mútuos em conter conflitos. Mas os conflitos decorrentes da projeção de poder e controle do mar por grandes potências, como os EUA, China e Índia, juntamente com escaramuças sobre a delimitação das fronteiras marítimas e acesso aos recursos, esses sim, são possíveis. Os conflitos locais e as grandes incursões de poder têm o potencial de impactar a soberania marítima e a liberdade de navegação (interrupção das rotas marítimas) com consequências políticas, econômicas, energéticas, alimentares e de segurança humana locais e regionais.

Os conflitos que eclodem em terra nos países em vias de desenvolvimento, como Moçambique, com os ataques terroristas perpetrados por Alshabab-Estado Islâmico em Cabo Delgado resumem-se, de acordo com o Back (2009), “em atuação de novos atores transnacionais que estão operando além do sistema político parlamentar e desafiam organizações políticas estabelecidas e grupos de interesse”. Este comportamento gera muitos problemas secundários, como a transmigração e os refugiados que fluem para o domínio marítimo. Os países em desenvolvimento, como Moçambique, que possuem valiosíssimas riquezas no mar e debaixo do mar, são vulneráveis e correm risco de frequentemente estarem envolvidos em conflitos locais, e as suas populações têm pouca capacidade de resposta ou adaptação. Este mostra-se como exemplo das consequências do conflito em alguns distritos de Cabo Delgado, província situada a norte de Moçambique, cujo impacto mostra-se grave para o país no geral e para aquela região em particular.

6.9.7 Arquitetura de segurança regional

A necessidade de enfrentar as ameaças à paz e a segurança na região subsaariana tem aumentado cada vez mais o interesse dos Estados membros da SADC em cooperar através do Órgão da SADC nas áreas da política, defesa e segurança (OPDS). Através do órgão da SADC que foi criado na Cimeira dos Chefes de Estado e de Governos dos países membros da SADC, realizada a 28 de Junho de 1996, em Gaborone-Botswana, constituindo um quadro institucional da SADC. Por meio desse quadro, os Estados membros coordenam as políticas e atividades nas áreas de política, defesa e segurança, procurando dar corpo às solicitações regionais no âmbito da defesa e segurança, e contribuir também para segurança do continente africano. De acordo com o n.º 1, do art.º 2 do Protocolo da SADC sobre Cooperação nas Áreas da Política, Defesa e Segurança, o objetivo geral do órgão é promover a paz e a segurança regionais (SADC, 2010).

OPDS é uma instituição da SADC que responde perante a Cimeira e integra as seguintes estruturas:

- a) o Presidente do órgão é eleito pela Cimeira entre os membros por um período de um ano e é o responsável pela orientação da política em geral e pela concretização dos objetivos do órgão;
- b) Comitê Ministerial (CM) é constituído pelos ministros responsáveis pelos negócios estrangeiros, defesa, segurança pública e segurança de estado de cada Estado membro, responde perante o Presidente e é responsável pela coordenação do trabalho do órgão e das suas estruturas;
- c) Comitê Inter-Estatal de Política e de Diplomacia (ISPDC) é constituído pelos ministros responsáveis pelos negócios estrangeiros de cada Estado membro, desempenha as funções necessárias à concretização dos objetivos do órgão relativos à política e diplomacia e é responsável perante o CM;
- d) Comitê Inter-Estatal de Defesa e Segurança (ISDSC) responde perante o CM e é constituído pelos ministros responsáveis pela defesa, segurança pública e segurança do estado de cada Estado membro, desempenha as funções inerentes à concretização dos objetivos do órgão relativos à defesa e à segurança.

Para a implementação do OPDS, elaborou-se em 2002, o Plano Estratégico Indicativo do Órgão (SIPO) que define as linhas mestras, as quais procuram identificar as estratégias e as ações a desenvolver com vista a materializar os objetivos plasmados no protocolo de cooperação nas áreas da política, defesa e segurança da SADC (SADC, 2010). O SIPO está

dividido em cinco sectores principais: política, defesa, segurança do estado, segurança pública e polícia. São nesses setores que os Estados membros da SADC, no âmbito da cooperação nas áreas da defesa e segurança, têm desenvolvido tarefas como o intercâmbio de informação e de visitas, partilha de instituições de formação, realização de exercícios conjuntos, apoio mútuo em situações de emergência e de dificuldades na área da política, entre vários mecanismos e estratégias adotados ao nível da SADC, sendo que, para materializar a cooperação na defesa e segurança, destaca-se as seguintes atividades e Órgãos:

- a) a adoção do “Pacto de Defesa Mútua da SADC²⁰”, um compromisso regional em prol da autodefesa coletiva e da preservação da paz e segurança da região, no pressuposto de que, em um conflito armado contra um, seja considerado uma ameaça à paz e segurança da região;
- b) a criação e a operacionalização com sucesso da Força em Estado de Alerta da SADC (SADC Standby Force²¹ - SASF), um compromisso em garantir que a região assuma uma abordagem coletiva em questões de defesa e segurança da região em prol da proteção das populações e da salvaguarda da estabilidade da região;
- c) a integração da Organização de Cooperação Regional dos Chefes de Polícia da África Austral (SARPCCO²²) no Comitê Interestatal de Defesa e Segurança (ISDSC) representa mais um desenvolvimento em prol do fortalecimento da integração regional e da cooperação em matéria de policiamento na região;
- d) criação e operacionalização do Centro Regional de Alerta Prévio²³ para a prevenção e gestão de conflitos;

De acordo com o SIPO, estas são as várias estratégias e linhas de ação que têm orientado a integração dos esforços dos países membros da SADC com vista a garantir a segurança regional. Para garantir o sucesso e a adaptação do SIPO aos desafios e ameaças com que a região tem sido confrontada, o OPDS tem revisto o SIPO de cinco em cinco anos

²⁰ O Pacto de Defesa Mútua da SADC’ serve de compromisso regional em prol da autodefesa coletiva e da preservação da paz e da segurança na região, contanto que um conflito armado contra um será considerado uma ameaça à paz e segurança da região (UA, 2012).

²¹ SADC Standby Force é uma força de escalão Brigada (SADCBRIG) criada em 2007, com o objetivo de garantir a paz, segurança e estabilidade política regional, enquanto pré-requisitos para o desenvolvimento.

²² SARPCCO é um organismo criado em 1995 com a finalidade de coordenar os esforços das várias forças de polícia a nível regional.

²³ Centro Regional de Alerta Prévio para a prevenção e gestão de conflitos, constituído por peritos em analisar e recolher informações relativas a situações de ameaça para a região da SADC para que se possam tomar medidas antes que ponham em causa a segurança regional (SADC, 2010).

A nível regional, a SADC procura cooperar com atores não estatais e Organizações Internacionais celebrando acordos (bilaterais e multilaterais) com vista a fortalecer as capacidades regionais no âmbito da política, defesa e segurança.

As Organizações Regionais Africanas têm assumido um papel muito importante para a segurança e estabilidade regional. Através destas procuram-se soluções regionais para os problemas regionais de segurança, através das várias políticas adotadas e ações levadas a efeito com vista a garantir a segurança coletiva ao nível das respectivas regiões.

Moçambique participa na garantia da defesa e segurança regionais através das FADM que integram a SADC Standby Force com efetivos e meios materiais e humanos, que, por sua vez, contribuem para a segurança continental integrando na African Standby-by Force (ASF). As FADM participam na promoção da paz, segurança e estabilidade africanas garantindo a proteção e preservação da propriedade e o bem-estar das populações e do seu meio ambiente, e têm participado em várias missões na SADC, União Africana. Além de integrar as missões de manutenção da paz no continente e no mundo sob a égide das Nações Unidas.

No continente Africano, as FADM contribuem para a criação e operacionalização da ASF enquadrando-se numa das cinco regiões (África Austral) criadas para garantir o sistema de alerta e segurança em todo continente, bem como a intervenção em caso de agressão. Ao nível da SADC, as FADM têm integrado os exercícios regionais conjuntos com vista à operacionalização da SSF e a fim de enfrentar eventuais solicitações no âmbito das operações de apoio à paz e de assistência humanitária.





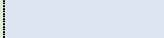
Os desafios enfrentados na segurança coletiva e cooperativa regional e as arquiteturas combinadas com o desafio na capacidade de segurança marítima apresentam grandes vulnerabilidades para a região, no geral, e para Moçambique, em particular.

Quadro 18 - Matriz consolidada de análise do caso de Moçambique

Objetivos Estratégicos	Riscos de Segurança Marítima	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Perfil de risco																
1. Alcançar e manter a soberania territorial marítima		X	X	X	X	X	X						X	X	X		X
2. Garantir a liberdade de navegação de acordo com a CNUDM			X	X	X	X	X						X		X		X
3. Implementar a conservação, Proteção e gestão eficaz do meio ambiente marinho em áreas sob jurisdição nacional e Alto Mar		X	X	X				X	X	X	X		X		X		X
4. Abordar os efeitos desiguais da globalização na ROIO						X	X	X	X	X	X		X		X		X
5. Promover o desenvolvimento econômico e aumentar o comércio marítimo regional				X	X	X	X	X	X				X	X	X		X
6. Promover a tolerância, coesão e estabilidade social baseados no desenvolvimento e integração econômica social				X			X	X						X			X
7. Impor lei e ordem consistentes com os regimes e normas internacionais		X	X	X	X	X	X			X	X		X	X	X	X	X
8. Desenvolver assistência humanitária cooperativa e mecanismos de recuperação e respostas a desastres naturais							X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
9. Desenvolver diálogo regional de segurança marítima e arquiteturas de cooperação		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X
10. Afirmar um controle eficaz e sustentável sobre os peixes e outros recursos nas áreas de jurisdição nacional incluindo o Alto Mar		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X		X

11. Implementar medidas Eficazes para lidar com os impactos ambientais costeiros e oceânicos, da degradação dos recursos e das mudanças climáticas	X	X				X	X	X	X		X	X			X	X
--	---	---	--	--	--	---	---	---	---	--	---	---	--	--	---	---

Fonte: Elaborado pelo autor com base em pesquisa própria.

Designador do Perfil de Risco Geral	Código de Cores
Muito Alto	
Alto	
Medio	
Baixo	
Muito Baixo	

O quadro 18 apresenta a matriz consolidada, com maior peso para o caso de Moçambique, cientes de que este país encontra-se inserido numa região onde determinados eventos têm um grande potencial de impactar de diferentes formas e maneiras a cada estado membro da região. A análise feita na matriz consolidada teve em conta uma abordagem relacional entre o espaço marítimo e terrestre, e, ao longo da discussão teórica vertida nos capítulos 3, 4 e 5, ficou claro que as consequências resultantes dos problemas em terra, apresentam também um efeito sintomático no domínio marítimo e vice-versa.

Vulnerabilidades: a magnitude dos desafios que o país precisa enfrentar para mater a soberania marítima, liberdade de navegação, segurança no mar, segurança tradicional, mudanças climáticas, energia e coesão social desenvolvimento econômico obrigam o estado a repensar em estratégias inovadoras que incluem o reforço da segurança coletiva e cooperativa no âmbito de pacto de defesa e segurança existentes no bloco da SADC. Os desafios reais da presença dissuasiva no mar territorial e na zona contígua significam tornar aqueles espaços marinhos favoráveis e férteis para o cometimento de graves ilícitos como a PINN, migração ilegal e tráfico de drogas, para além de roubo armado que resultam em consequências graves, tanto para os mares, quanto para o ambiente em terra, com a perda massiva de várias ordens, desde as divisas e escassez de proteína animal que os peixes proporcionam como alimento para os humanos, para além de crimes diversos em terra, com todo o impacto e consequências nefastas para as populações ribeirinhas e usuários do mar.

Oportunidades: Com os riscos e vulnerabilidades apontadas, abre-se uma oportunidade para a necessidade do reforço dos contatos junto do bloco da SADC, através do Órgão de Política de Defesa e Segurança (OPDS), para a aplicação efetiva de “pacto de defesa mútuo” que, em caso de agressão de um dos estados membros, deve ser considerado, assim como a necessidade de encarar a estratégia de defesa e segurança marítima, numa perspectiva de defesa e segurança coletiva e cooperativa, visando o alcance de uma presença dissuasiva no mar em prol da manutenção da soberania marítima, segurança no mar, liberdade de navegação e controle de atividades que concorrem para estimular as mudanças climáticas.

7 CONCLUSÃO

Um princípio fundamental deste trabalho reconhece que os interesses e objetivos dos atores do Oceano Índico principalmente Estados-nação regionais, a SADC e Moçambique em particular como Estado membro, juntamente com outros participantes internacionais e não-governamentais, convergem de forma significativa no mar. Os riscos e vulnerabilidades para a realização dos objetivos comuns no domínio marítimo do Oceano Índico Ocidental são significativos e continuarão a aumentar em um contexto complexo e dinâmico do Oceano Índico Ocidental, que é conhecido por sua geografia diversa e falta de regionalismo eficaz, dissonância em vez de unidade e coerência, sendo que a formulação de abordagens realistas e viáveis para fornecer segurança marítima eficaz, apresenta desafios significativos.

A escassez de mecanismos e hábitos de cooperação é uma oportunidade para conceber meios não conflituosos, para destacar preocupações comuns e compartilhadas que podem proporcionar fins mutuamente benéficos, algo a repensar rumo ao bem da segurança marítima. O caminho a seguir é explorar os riscos e as vulnerabilidades como abordagens analíticas centrais que raramente foram adotadas para formular abordagens coletivas e cooperativas para a segurança internacional.

A tese compreende, para além da introdução e o primeiro capítulo, outros capítulos importantes como o terceiro, quarto e quinto capítulos, os quais abordam temas importantes ligados a segurança e preservação do mar e dos seus recursos das ameaças diversas, assim como da preservação do meio ambiente marinho, entre outros. Também está incluso nestes capítulos, o uso do método qualitativo por ser o mais apropriado para este tipo de pesquisa.

O debate teórico feito nesses capítulos é baseado na complementaridade e sobreposições de conceitos de segurança, segurança marítima, risco e vulnerabilidade que forneceram uma estrutura para compreender e promover soluções para os desafios de segurança marítima das Região do Oceano Índico Ocidental. Igualmente foi desenvolvida uma definição de segurança marítima que é viável e pode ser aplicada na prática, no seio da região do Oceano Índico Ocidental que abrange risco e vulnerabilidade e acomoda questões de segurança tradicionais e não tradicionais.

O estudo de caso analisou as circunstâncias de segurança marítima da região do Oceano Índico Ocidental através de um paradigma de risco e vulnerabilidade para desenvolver um contexto indicativo de risco. O resultado é uma ampla avaliação de risco de

segurança marítima que demonstra a utilidade de uma abordagem analítica baseada em risco na complexa situação desta região.

Os capítulos três e quatro foram construídos sobre os principais conceitos teóricos e evidências empíricas, com o fim de avaliar e analisar desafios e perspectivas realistas para o desenvolvimento da segurança marítima, regional, cooperativa e coletiva na região do Oceano Índico Ocidental, onde a situação das arquiteturas de segurança regional é um caminho a ser seguido.

No que diz respeito a abordagens sobre o risco e vulnerabilidade, faz-se valer a contribuição das teorias de Beck (1992, 1999, 2009a e 2009b), que abordam a emergência crescente de riscos globais, que em grande parte, são construções fabricadas, resultantes do crescente cosmopolitismo do homem associadas à intervenção tecnológica descontrolada e exploração de recursos que geraram considerável interesse apoio e crítica (GIDDENS 1999, 2000; ADAM; BECK; VAN LOON, 2000; LATOUR 2003; MYTHEN, 2004, 2007; ROSSI, 2007). Explorar os riscos de acordo com Beck, fornece uma oportunidade até então não correspondida nos assuntos internacionais, que servem de base para catapultar cada vez mais as abordagens com toda a profundidade sobre as incertezas globais geradas principalmente pelas atividades do homem.

Beger; Timoty (2017), sustentam que na interpretação realista sobre a segurança marítima, os mares são a planície em que super potências ou potências regionais, rivalizam se pelo poder. Mas os riscos resultantes de novas ameaças que ocorrem no ambiente marinho junto á ROIO, transcendem as fronteiras nacionais e apresentam desafios comuns e compartilhados para a própria existência da sociedade mundial e clam-se por uma ação coletiva em escalas globais e regionais, envolvendo atores múltiplos e díspares.

Ao assumir o mar como uma fonte indispensável de recursos, de comércio, de comunicação, aplicação de poder e domínio e conservação do ecossistema e meio ambiente marinho torna-se evidente que a materialização do conceito de defesa de costa abre caminho e condições para a Segurança marítima, cuja finalidade é permitir ocorrência de todas as ações necessárias para uma governação oceânica capaz de suportar a Economia Azul no país e na ROI. A linguagem do risco aparece com destaque no IPCC e em outras considerações analíticas dos impactos das mudanças climáticas sobre o meio ambiente global. Destaca-se aqui a particular ressonância das teorias de Beck (BRAUCH; SPRING, 2011; CHRISTENSEN *et al.* 2013; STOCKER *et al.* 2013; IPCC 2012, 2013, 2014a).

A literatura ambiental também reconheceu a necessidade de adicionar a vulnerabilidade como uma consideração central em contextos de risco, onde a probabilidade e as consequências são profundamente incalculáveis. Em circunstâncias de extrema incerteza, a consideração de vulnerabilidades informa abordagens práticas para mitigar riscos, visando a proteção contra o indeterminável.

Uma argumentação central desta tese é que nos assuntos internacionais, em regiões como o Oceano Índico Ocidental, clamam por uma necessidade crescente de atores regionais e multifacetados a reconhecer os objetivos comuns e compartilhados para compreender os riscos que podem impedir o seu cumprimento e desenvolver estratégias para tratar, mitigar, aceitar ou ignorar os riscos ou ainda reduzir vulnerabilidades. Embora as abordagens de risco e vulnerabilidade sejam, neste estágio, raramente usadas nas relações internacionais, elas oferecem meios não ameaçadores e não conflitantes para considerar questões de segurança comum e compartilhada, assim como para desenvolver fins coletivos e cooperativos.

A globalização da comunicação, de comércio e finanças, assim como de educação, impactou fortemente o paradigma do risco de segurança internacional, que fez emergir a questão chave, que tem a ver com o cálculo de risco de segurança. Por exemplo, o cálculo do risco dos impactos das mudanças climáticas em ambientes marinhos e costeiros apresentam consequências diferentes para diferentes Estados-nação dentro de uma região comum, dependendo de fatores como geografia e a capacidade de adaptação.

É importante ressaltar que compreender os riscos e reconhecer as vulnerabilidades apresenta oportunidades em um contexto regional. A compreensão dos riscos comuns e das vulnerabilidades compartilhadas, mesmo quando os efeitos potenciais para diferentes atores são desiguais, podem fornecer um catalisador para um regionalismo aprimorado, onde considerações de risco e vulnerabilidade podem mudar as conversas em assuntos internacionais de interesse predominantemente próprio para foco em interesses mútuos. O estudo de caso demonstra que para o alcance ou a materialização dos objetivos propostos para a região, as abordagens dos riscos de segurança marítima e as vulnerabilidades para o alcance desses objetivos podem fornecer estruturas úteis que podem ajudar na oferta de bases importantes e úteis para a construção de consensos por meio de processos colaborativos.

A segurança é um conceito vasto e nebuloso, que gerou um debate considerável e produziu perspectivas diversas no discurso acadêmico de Relações Internacionais.

A segurança deve ser percebida como uma construção normativa baseada fundamentalmente na necessidade de sociedades baseadas em regras, na qual as regras são

determinadas democraticamente e o estado de direito é aplicado de forma igual para todos. Essa noção deve prevalecer dentro das fronteiras soberanas dos Estados-nação, que cada vez mais, vai se transformando em um mundo globalizado em rede, onde instituições como a ONU e os acordos internacionais, a CNUDM e as inúmeras convenções e tratados têm aplicações marítimas que tornam-se cada vez mais importantes para as entidades cooperativas e regionais, capazes de apoiar as aplicações locais.

No ambiente de segurança em evolução, recentemente foram concebidas divisões conceituais entre o que se qualifica como uma preocupação de segurança tradicional e não tradicional, que estão se tornando menos relevantes. Na região do Oceano Índico, por exemplo, onde o número de refugiados e deslocados internos é vasto e crescente seja a migração em massa de pessoas forçadas ou voluntária causada por conflito entre estados, estados em processo de falha ou falidos, por fatores econômicos, ambientais, políticos ou religiosos, as pressões tornam-se menos importantes do que as terríveis consequências de segurança que são geradas.

Essas circunstâncias são observadas onde os problemas de lei e ordem se tornam endêmicos e transcendem as fronteiras nacionais e tornam os problemas de segurança aparentemente tradicionais em consequências de segurança não tradicionais e vice-versa. As análises objetivas das circunstâncias de segurança contemporâneas e emergentes na região, ditam a necessidade de compreender a segurança como um conceito amplo e que abraça noções de segurança abrangente, cooperativa e coletiva, e inclui aspectos tradicionais e não tradicionais.

Um fator que resistiu ao teste do tempo é o reconhecimento da necessidade de compreender o contexto ou a natureza das circunstâncias em que a segurança está sendo considerada. A conexão entre segurança e estratégia, em seu sentido tradicionalmente concebido, também permanece com a estratégia fundamentalmente concordante com o planejamento para fornecer segurança, onde questões críticas como “de quê”, “para quem”, “em que medida”, “o que deve ser protegido” e “como a segurança pode ser fornecida” são questões que exigem respostas. Considerar a segurança e a estratégia, assim como a clareza sobre os fins buscados e os meios aceitáveis que podem ser empregues, são aspectos essenciais para os resultados de segurança. É importante para esta análise o nexos e a convergência dos conceitos de risco, vulnerabilidade e segurança, embora nem sempre seja explicitamente identificado, uma vez que fornecer segurança pode ser razoavelmente alinhado com as opções de tratamento projetados para lidar com riscos e vulnerabilidades.

O domínio marítimo é a principal arena de atenção comum na região do Oceano Índico Ocidental. Fornecer segurança marítima é importante para alcançar os objetivos e proteger os interesses de vários atores internos e externos da região, que são partes interessadas em um ambiente operacional marítimo seguro. A IORA, por exemplo, identificou a segurança marítima como a primeira das seis áreas prioritárias para ação regional, embora o avanço das abordagens de segurança cooperativa e coletiva seja lento e difícil.

Conceitualmente, a segurança marítima é definida pela necessidade de proteger e nutrir o sistema marítimo. A natureza fundamentalmente interconectada e interdependente do contexto marítimo, incluindo o meio marinho e a ampla gama de atividades marítimas, obriga que os fatores sistêmicos sejam compreendidos. Isso também deve levar à necessidade de abordagens e arranjos coletivos e cooperativos para lidar com riscos e vulnerabilidades comuns compartilhados para a integridade e o funcionamento eficaz do sistema marítimo global, regional e local. As interrupções ou descontinuidades do sistema marítimo têm impactos diretos e indiretos variados. Isso inclui, por exemplo, impacto econômico, se o comércio marítimo for interrompido; ambiental, se a poluição marinha e a exploração de recursos e os fatores de mudança climática continuarem desimpedidos; social e político, se a lei e a ordem no mar não forem efetivamente mantidas.

Quanto aos desafios sistêmicos de segurança marítima que transcendem as fronteiras nacionais em alto mar e estendem-se além dos limites geográficos do Oceano Índico, nenhuma entidade internacional, Estado-nação, instituição global ou regional única tem o mandato ou capacidade de impôr uma segurança marítima universalmente eficaz ou abordagens cooperativas e coletivas. A região do Oceano Índico Ocidental abriga algumas das rotas comerciais marítimas mais importantes do mundo contemporâneo, onde as preocupações ambientais oceânicas e costeiras estão emergindo como os maiores desafios existenciais na história da humanidade, e o conflito em terra gera crescentes problemas de lei e ordem no mar, a necessidade de segurança marítima abrangente, cooperativa e coletiva é premente.

A ascendência dos riscos e vulnerabilidades de segurança marítima do Oceano Índico Ocidental revestem-se do significado geoestratégico desta região que está aumentando pela importância central do próprio oceano. O Oceano Índico tornou-se um foco de competição estratégica entre as grandes potências, principalmente China e Índia, que buscam estabelecer esferas de influências regionais. O comércio marítimo, principalmente de energia (petróleo, gás, carvão e urânio), é essencial para a economia globalizada e grande parte dele atravessa

esta região. A segurança das rotas marítimas da região é uma questão importante e crescente de segurança econômica e energética para os atores regionais e extra-regionais. No entanto, são as implicações ambientais previstas das alterações climáticas nas vastas e vulneráveis populações costeiras e nos recursos marinhos que apresentam os maiores desafios de segurança da região a médio prazo.

Com as análises sob os grandes títulos do direito internacional sobre globalização, economia e comércio, energia, coesão social e desenvolvimento, competição entre estados e potencial para conflito interestatal, arquiteturas de segurança regional e a segurança do meio ambiente e dos recursos oceânicos exacerbada pelas mudanças climáticas, identificou-se 11 objetivos estratégicos que são compartilhados, em vários graus, pela maioria dos estados da região do Oceano Índico Ocidental e outros atores. O processo de avaliação de risco identificou 16 riscos genéricos para a segurança marítima que afetam a realização destes objetivos estratégicos num conjunto de relações complexas e sobrepostas entre objetivos e riscos. A análise identificou fatores que ameaçam a realização dos objetivos organizacionais mais importantes, destacou as oportunidades que podem ser buscadas para atingir tais metas.

Os riscos relacionados à segurança marítima na região, são os mais preocupantes a médio e longo prazo, vem das transgressões da soberania marítima e da liberdade de navegação, juntamente com os impactos sobre o meio ambiente marinho e os recursos oceânicos, mudanças climáticas, superexploração de recursos, regulação e controlo inadequados, a natureza interconectada e sistêmica do sistema de comércio marítimo regional e global, foram enfatizadas.

As rotas marítimas do Oceano Índico são vitais para o comércio, que é essencial para as economias nacionais, regionais e globais que são importantes para as nações desenvolvidas e em desenvolvimento. Os riscos sistêmicos de segurança marítima no Oceano Índico são prováveis de provocar a interrupções em qualquer parte das vastas cadeias de abastecimento marítimo que abrangem o Oceano Índico, no Canal de Suez, Estreito de Bab-el-Mendeb e Hormuz e Cabo Agulhas no oeste para Malaca, sejam elas causadas por infrações não tradicionais da lei e da ordem, sejam por conflitos estatais tradicionais, as respostas sistêmicas para tratar os riscos são necessárias para manter o fluxo do comércio.

Da mesma forma, a gestão eficaz das áreas oceânicas do Oceano Índico dentro das jurisdições nacionais e alto mar apresentam problemas de segurança marítima sistêmicos que afetam vários atores. Os impactos previstos das mudanças climáticas, particularmente na zona costeira e nas ilhas baixas, apresentam riscos existenciais massivos que provavelmente

exigirão respostas além das capacidades dos estados de forma individual ou coletiva. Por isso, esforços cooperativos regionais para prevenir, responder e se recuperar de impactos ambientais e eventos climáticos extremos são destacados. As implicações globais das mudanças climáticas e do meio ambiente, combinadas com a falta de capacidade em muitos estados da região, para se adaptar e tratar os riscos, enfatizam a necessidade de envolvimento de atores externos.

A possibilidade de conflito no mar entre as grandes potências não pode ser descartada. No entanto, o envolvimento de poderes externos na região apresenta oportunidades para fazer cumprir a liberdade de navegação e responder a outros riscos, como os decorrentes da lei e da ordem nas transgressões do mar e desastres naturais; as potências externas têm interesses e capacidades em proteger e fornecer respostas de segurança marítima. As afirmações de reivindicações de soberania não razoáveis feitas por alguns Estados do Oceano Índico Ocidental podem aumentar as perspectivas de conflito entre estados no mar, embora tais reivindicações estejam geralmente sendo administradas de maneira eficaz. A necessidade de impôr a lei e a ordem no mar em conformidade com os regimes e normas internacionais apresenta riscos e aspirações comuns, tal como a necessidade de abordagens coletivas para a segurança no mar também é destacada.

A importância da CNUDM na definição dos parâmetros de governança – que são empregues de várias maneiras pelos vários atores envolvidos no Oceano Índico – são dependentes em diversos graus de segurança no domínio marítimo. Seja para apoiar os requisitos de liberdade de navegação, acesso aos recursos oceânicos ou a necessidade de proteger o ambiente marinho e as zonas costeiras, demonstra que a lei do mar é fundamental. O direito do mar apresenta uma área significativa de interesse comum no Oceano Índico com a sua vasta e diversificada geografia marítima. A preponderância de estados em desenvolvimento e a falta de instituições cooperativas regionais e vigilância do domínio marítimo e capacidade de resposta e, portanto, capacidade de impôr a segurança marítima é evidente na região, uma vez que a maioria dos estados não tem capacidade para administrar com eficácia suas ZEEs. Os Estados parecem ansiosos para buscar seus direitos percebidos sob a CNUDM, muitas vezes sem a prioridade concomitante dada ao cumprimento das obrigações que isso acarreta. Esta circunstância apresenta riscos e vulnerabilidades para todo o sistema marítimo regional, e a necessidade de progredir em alguma forma de regionalismo marítimo é sublinhada.

Aspectos de risco e vulnerabilidade de segurança marítima do Oceano Índico Ocidental que são particularmente difíceis de compreender e retratar, são aqueles decorrentes de impactos cumulativos e agregados em todo o espectro do direito internacional, economia, desenvolvimento social, competição inter-estatal, regional e extra-regional, meio ambiente e recursos oceânicos, e de como eles afetam a segurança tradicional e não tradicional. Em relação às abordagens envolvendo matérias ligadas ao estudo do caso, as preocupações de segurança ambiental resultantes do esgotamento de recursos e a poluição exacerbada pelas mudanças climáticas apresenta grandes riscos comuns e vulnerabilidades compartilhadas, riscos existenciais para alguns atores e graves consequências para outros.

O surgimento de uma ameaça mútua e omnipresente, com a qual vários atores de diversas perspectivas ideológicas podem concordar em lidar, faz com que a segurança ambiental se apresente como “outro” ator metafórico que ameaça os interesses de todos até certo ponto. O “inimigo” é amorfo, é uma ameaça comum amplamente intangível, insidiosa, sem forma humana ou identidade política.

O extremismo político/religioso e os conflitos internos representam riscos crescentes de segurança que também têm consequências para a segurança marítima. As preocupações diretas com a segurança marítima incluem a interrupção ou bloqueio de vias marítimas vitais e ataques ao comércio marítimo. Os resultados menos diretos incluem o terrorismo marítimo ou a pirataria, em que as condições para que as atividades criminosas prosperem foram melhoradas em alguns estados da região, devido ao colapso da ordem civil e a geração de um grande número de refugiados e deslocados internos que procuram fugir por mar. Este é o exemplo do que sucede atualmente na província moçambicana de Cabo Delgado, situada mais a norte do país, onde regista-se um fenómeno de deslocados em massa usando via marítima como consequência dos ataques protagonizados por grupos terroristas com motivações religiosas e associados ao Alshabaab.

Em resumo, os objetivos de segurança comuns no domínio marítimo giram em torno da liberdade de navegação, proteção do meio ambiente marinho nas jurisdições nacionais e no alto mar, e a necessidade de lei e ordem no mar. Os problemas de lei e ordem no mar apresentam riscos que afetam diversos atores. Os riscos são exacerbados pela degradação ambiental e também pela globalização e pelo comércio marítimo, gerando atividades criminosas internacionais, incluindo a pirataria, escravidão e tráfico humano, imigração ilegal, PINN e contrabando de drogas.

As capacidades de abordagem em volta de assuntos ligados à segurança marítima requerem muito mais pesquisa. São feitas com alguma frequência abordagens com alegações de vigilância marítima abaixo do ideal, que se baseia no reconhecimento e compartilhamento de informações. No entanto, o que é realmente necessário em um contexto regional holístico e o que está realmente em falta é identificar quais impedimentos que existem para os esforços cooperativos a nível local e regional. Isso requer mais investigação.

O nexo entre a segurança marítima, a política dos oceanos e a governança dos oceanos também requer mais pesquisa. Da mesma forma, o nexo entre segurança marítima, comércio e desenvolvimento econômico, juntamente com fatores ambientais e sociológicos, precisam ser melhor compreendidos. Questões como a segurança energética e as relações com a segurança ambiental, econômica e humana e seu impacto na segurança marítima, precisam ser mais explorados.

Em linha com a iniciativa da Economia Azul, as relações entre os recursos oceânicos, incluindo dentro e abaixo do fundo do mar, dentro e acima da coluna de água e o ambiente natural, precisam ser exaustivamente pesquisados. A investigação científica fornecerá melhores informações sobre o conhecimento técnico do fundo do mar e da coluna de água nas áreas sob jurisdição nacional e no alto mar. No entanto, o conhecimento científico aprimorado precisa ser considerado no contexto dos fatores e relações humanos e da economia política emergente das diversas regiões do Oceano Índico, porque a população da região deverá aumentar significativamente no futuro.

Conforme defendido na pesquisa, as abordagens e estruturas de risco e vulnerabilidade oferecem caminhos e processos para desenvolver um entendimento comum e informar perspectivas sobre questões complexas e inter-relacionadas. Desenvolver algum nível de clareza e acordo sobre objetivos regionais comuns e compartilhados, utilizando a abordagem do contexto de risco, conforme proposto, seria o primeiro passo útil.

REFERÊNCIAS

- A.A.V.V. A ameaça do crime organizado transnacional em Portugal. **Revista de Ciências Militares**, Lisboa, v. 2, n. 1, 2014.
- A.A.V.V. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília: Ministério da Defesa, 2012. Disponível em: www.defesa.gov.br/. Acesso em: 18 maio 2019.
- ACHARYA, A. The periphery as the core: the Third World and security studies. In: KRAUSE, K.; WILLIAMS, M. (Ed.). **Critical security studies: concepts and cases**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997. p. 290-312.
- ADAM, B., BECK, U.; VAN LOON, J. **The risk society and beyond: critical issues for social theory**. London: Sage, 2000.
- ADGER, W. **Vulnerability, global environmental change**. v. 16. [S.l.], 2006.
- AHAMED, E. **India seeks structural changes in the IOR-ARC**. [S.l.], 2008. Disponível em: www.news.oneindia.in/. Acesso em: 14 set. 2018.
- ALMEIDA, G.; SOUSA, M. **A protecção interna do imigrante ilegal: garantias e efectividade dos direitos humanos no Brasil**. [S.l.]: Publica Direito, 2008. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=89dddcba3bee5793>. Acesso em: 30 nov. 2019.
- ALMEIDA, M. **Fronteiras sociais e identidade no território do complexo da usina hidrelétrica da Serra da Mesa-Brasil**. Salvador: L'Harmattan, 2012.
- ALTHAUS, C. **Calculating political risk**. London; Sterling: Earthscan, 2008.
- BAGANHA, M. Política de imigração: a regulação dos fluxos. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, [s.l.], n. 73, 2005.
- BALDWIN, D. The concept of security. **Review of International Studies**, [s.l.], v. 23, 1997.
- BALZACQ, T. **Securitization theory: how security problems emerge and dissolve**. London; New York: Routledge, 2011.
- BANCO MUNDIAL. 2007. Disponível em: <https://www.elibrary.imf.org/view/IMF087/21168-978147551>. Acesso em: 17 set. 2019.
- BATEMAN, S. **Navies and the maintenance of good order in peacetime**. Politics of maritime power: a survey. London; New York: Routledge, 2007.
- BATEMAN, S. Solving the “Wicked problems of maritime security: are regional forums up to the task?”. **Contemporary Southeast Asia**, [s.l.], v. 33, 2011.
- BATEMAN, S.; BERGIN, A. **Sea change: advancing Australia’s ocean interests**. Canberra: Australian Strategic Policy Institute, 2009.
- BAYLIS, A. **Further Development of the Law of the Sea Convention: mechanism for**

change. *[S.l.]*, 2007. (54 ICLQ 563).

BECK, U. The cosmopolitan condition: why methodological nationalism fails. **Theory Culture & Society**, *[s.l.]*, v. 24, n. 7-8, 2007. Disponível em: <http://tcs.sagepub.com/content/24/7-8/286>. Acesso em: 23 maio 2018.

BECK, U. The terrorist threat: world risk society revised. **Theory, Culture & Society**, *[s.l.]*, v. 19, n. 4, 2002. Disponível em: <http://tcs.sagepub.com.proxy.library.adelaide.edu.au/content/19/4/39.full.pdf+html>. Acesso em: 10 nov. 2019.

BECK, U. **World risk society**. Cambridge: Polity Press, 1999.

BECK, U. World risk society and manufactured uncertainties. **European Journal of Philosophy and Public Debate**. *[s.l.]*, v. 1, n. 2, 2009b.

BENITEZ, P. **Impacto das referências ambientais sobre os resultados dos modelos de análise conjunta de valorização ambiental**. Porto-Algarve, 2005.

BILLON, P. **Fueling war: natural resources and conflict**. New York: International Institute for Strategic Studies, Oxford University Press, 2001. Disponível em: <http://www.geog.ubc.ca/pdf>. Acesso em: 20 out. 2019.

BISHOP, J., KHURSHID, S.; NATALEGAWA, M. **Indian Ocean Rim Association (IORA) Joint Op-Ed**. *[S.l.]*, 2 Nov. 2013. Acessado em: 15 maio 2018. Disponível em: http://foreignminister.gov.au/articles/2013/jb_ar_131101.html. Acesso em: 20 out. 2019.

BOOTH, K. Security and self: reflections of a fallen realist. In: KRAUSE, K.; WILLIAMS, M. (Ed.). **Critical security studies: concepts and cases**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997.

BOSE, S. **A hundred horizons: the Indian ocean in the age of global empire**. Cambridge: Harvard University Press, 2006.

BOUCHARD, C. Emergence of a new geopolitical era in the Indian Ocean: characteristics, issues and limitations of the Indianoceanic order. In: RUMLEY, D.; CHATURVEDI, S. **Geopolitical orientations, regionalism and security in the Indian Ocean**. New Delhi: South Asian Publishers, 2004. p. 84-109.

BRAUCH, H.; SPRING, U. Introduction: coping with global environmental change in the anthropocene. In: BRAUCH, H. et al. (Ed.). **Coping with global environmental change, disasters and security: threats, challenges, vulnerabilities and risks**. Berlin; Heidelberg: Springer, 2011.

BREWSTER, D. **India's Ocean: the story of India's Bid for regional leadership**. London: Routledge, 2014.

BRITO, Luís de *et al.* **Economia extractiva e desafios de industrialização em Moçambique**. II Conferência do Instituto de Estudos Sociais e Económicos. Maputo: Instituto de Estudos Sociais e Económicos, 2010.

- BROOKS, N.; ADGER, W.; KELLY, P. The determinants of vulnerability and adaptive capacity at the national level and the implications for adaptation. **Global Environmental Change**, Guildford, v. 15, 2005.
- BUEGER, C. What is maritime security?. **Marine Policy**. [s.l.], n. 5, 2005.
- BUEGUER, E.; TIMOTH, C. Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. **International Affairs**, v. 93, n. 6, p. 1293-1311, Nov. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>. Acesso em: 23 out. 2018.
- BURKE, A. Security. In: DEVETAK, R.; BURKE, A.; GEORGE, J. (Ed.). **An introduction to international relations**. 2nd edn. New York: Cambridge University Press, 2012.
- BUVANA, F.; VENTURA, C. Cooperação internacional para o combate às drogas ilícitas em Moçambique. **Revista Latino-Americana de Enfermagem**, São Paulo, v. 19, n. spe, p. 762-770, 2011.
- BUZAN, B., WÆVER, O. Macrosecuritisation and security constellations: reconsidering scale in securitisation theory. **Review of International Studies**, Cambridge, v. 35, n. 2, 2009.
- BUZAN, B., WÆVER, O.; DE WILDE, J. **Security: a new framework for analysis**. Boulder; London: Lynne Rienner, 1998.
- CADEADO; C. *et al.* **Imigração em Moçambique: impacto sociopolítico, económico e cultural**. Maputo: Centro de Estudos Estratégicos Internacionais, Instituto Superior de Relações Internacionais, 2009.
- CADERNOS NAVAIS. **Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**. [S.l.], 2008.
- CAMINHOS DE FERROS DE MOÇAMBIQUE – CFM. **Rede ferroviária e portuária de Moçambique**. [S.l.], 2018. Disponível em: www.cfmnet.co.mz. Acesso em: 28 maio 2020.
- CARDONA, O. Disaster risk and vulnerability: concepts and measurement of human and environmental insecurity. In: BRAUCH, H. et al. (Ed.). **Coping with global environmental change, disasters and security: threats, challenges, vulnerabilities and risks**. Berlin; Heidelberg: Springer, 2011.
- CARDOSO, L. Defesa Nacional-Segurança Nacional: palestra proferida ao curso de Defesa Nacional. **Nação e Defesa**, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 1981.
- CASTLES, S. Why migration policies fail. **Ethnic and Racial Studies**, London, v. 27, n. 2, 2004. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0141987042000177306>. Acesso em: 17 mar. 2019.
- CENA CART. **Distrito de Palma**. [S.l.], 2018. Disponível em: <https://s3arch.page/results.php?q=Cena%20cart%20imagens%20do%20distrito%20de%20palma-%20cenacarta>. Acesso em: 28 nov. 2019.

CHANG, Y. **Ocean governance: a way forward**. Dordrecht: SpringerBriefs, Geography, Springer Netherlands, 2012.

CHATURVEDI, S. The post-tsunami Indian Ocean Region. *In*: DOYLE, T.; RISELY, M. (Ed.). **Crucible for survival: environmental security and justice in the Indian Ocean Region**. New Brunswick; London: Rutgers University Press, 2008.

CHATURVEDI, S.; OKUNEV, I. **Chair and discussant's outline for Panel RC15.390**. Panel on Indian Ocean geopolitics in the 21st century: rethinking space, scale and security. International Political Science Association Conference. Madrid, 12 July 2012.

CHELLANEY, B. Assessing India's reactions to China's peaceful development doctrine. **NBR Analysis**, [s.l.], v. 18, n. 5, p. 23-36, Apr. 2008.

CHELLANEY, B. Indian Ocean maritime security: energy, environmental and climate challenges. **Journal of the Indian Ocean Region**, [s.l.], v. 6, n. 2, 2010.

CHEW, E. Southeast Asia and the Indian Ocean: maritime connections across time and space. *In*: BATEMAN, S.; CHAN, J.; GRAHAM, E. (Ed.). **ASEAN and the Indian Ocean: the key maritime links**. Singapore: Nanyang Technological University, 2011. (RSIS Policy Paper. China Sea Disputes?, RSIS Commentaries, n. 158/2014).

CHRISTENSEN, J. *et al.* Climate phenomena and their relevance for future regional climate change. *In*: STOCKER, T. *et al.* (Ed.). **Climate change 2013: the physical science basis**. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2013.

CLAUSEWITZ, C. **On war**. Indexed edn. Princeton: Princeton University Press, c1832, 1976.

COELHO, J. **SADC-Cooperação e Segurança Pública: desafio para Moçambique**. Maputo: Instituto de Estudos Sociais e Económicos, 2011.

COHEN, S. **Geopolitics of the world system**. Lanham: Rowman & Littlefield, 2003.

COMUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL - SADC. **Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the marine environment in Africa**. Durban, 2012.

COMUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL - SADC. **Plano estratégico, decenal para o combate ao tráfico de pessoas, em especial de mulheres e crianças (2009-2019)**. Gaborone: Secretariado da SADC, 2009.

COMUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL - SADC. **Plano estratégico indicativo do órgão de cooperação nas áreas de política, defesa e segurança**. Maputo: Presidência da República, 2010.

CORBETT, J. **Some principles of maritime strategy**. London: Longmans, Green and Co., 1911.

COSTA, C.; LEAL, J. **Criminalidade associada à droga**: evolução comparativa 1996-1999 e 2000-2003. Lisboa: Direcção Central de Investigação do Tráfico de Estupefacientes da Polícia Judiciária, 2014.

COZENS, P. **Maritime security in the Indian Ocean**. Wellington: Asia Pacific Research Institute (APRI), 1998.

CRAIG, G.; GILBERT, F. Reflections on strategy in the present and future. *In*: PARET, P. (Ed.). *Makers of modern strategy: from Machiavelli to the nuclear age*. Princeton: Princeton University Press, 1986.

CUNHA, R. **Operation ocean shield**: operational handover. Gulf of Aden: NATO, 2016.

DALBY, S. Contesting an essential concept: reading the dilemmas in contemporary security discourse. *In*: KRAUSE, K.; WILLIAMS, M. (Ed.). **Critical security studies**: concepts and cases. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997.

DEVETAK, R.; GEORGE, J.; WEBER, M. Marxism and critical theory. *In*: DEVETAK, R.; BURKE, A.; GEORGE, J. (Ed.). **An introduction to international relations**. 2nd edn. New York: Cambridge University Press, 2012.

DOYLE, T. An agenda for environmental security in the Indian Ocean Region. *In*: RUMLEY, D.; CHATURVEDI, S. **Geopolitical orientations, regionalism and security in the Indian Ocean**. New Delhi: South Asian Publishers, 2004. p. 154-171.

DUPONT, A. **East Asia imperilled**: transnational challenges to security Cambridge. Cambridge: University Press, 2001.

ELAHI, G.; YU, E.; ZANNONE, N. **Security risk management by qualitative vulnerability analysis**. 2011 Third International Workshop on Security Measurements and Metrics, Banff, 2011.

FELDT, L.; ROELL, P.; THIELE. **Maritime security**: perspectives for a comprehensive approach. Berlin, 2013. (ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, n. 222).

FERNANDES, A. **Introdução à ciência política**: teorias, métodos e temáticas. Porto: Porto Editor, 2014.

FERNANDO, Y. Co-operation in the Indian Ocean Region: towards the co-existence of IOMAC and the IOR-ARC. *In*: LUKE, L.; LUTTRELL, T. (Ed.). **Indian Ocean**: a sea of uncertainty. [S.l.], 2011.

FERREIRA, P.; BARROS, R. **O papel das Forças Armadas na Defesa Nacional**. Uberaba: Universidade de Uberaba, 2014. Disponível em: www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadu/artigos/XIII_cadu/o_papel_das_forcas_armadas_na_defesa_nacional.pdf. Acesso em: 20 ago. 2017.

FLINT, C.; TAYLOR, P. **Political geography**: word-economy, nation-state and locality. 5th ed. Edimburgo: Pearson Education Limited, 2007.

- FLOYD, R. **Security and the environment**: securitisation theory and US environmental Security policy. Cambridge: Cambridge: University Press, Cambridge, 2010.
- FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS - FAO. **The state of world fisheries and aquaculture**. Rome, 2010.
- FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS - FAO. **The state of world fisheries and aquaculture**. Rome, 2012. Disponível em: <http://www.fao.org/docrep/016/i2727e/i0.htm>. Acesso em: 5 maio 2018.
- FRASER, J.; SIMKINS, B. **Enterprise risk management**. New Jersey: John Wiley & Sons, 2010.
- FUND FOR PEACE. **Social protection and basic services in fragile and conflict-affected situations**. London: Secure Livelihoods Research Consortium, 2013. (Working paper, 8). Disponível em: <https://www.files.ethz.ch/isn/182267/cfsir1423-fragilestatesindex2014-06d.pdf>. Acesso em: 21 maio 2020.
- GASTROW, P.; MOSSE, M. **Organised crime, corruption and governance in the SADC region**. ISS Regional Seminary, Institute for Security Studies, Pretória, 2008.
- GERMOND, B., KRASKA, J.; PEDROZO, R. **The geopolitical dimension of maritime security**. International maritime security law. Leiden: Martinus Nijhoff, 2013.
- GIDDENS, A. Risk and responsibility. **The Modern Law Review**, [s.l.], v. 62, n. 1, p. 1-10, 1999.
- GIDDENS, A. **The Third Way and its critics**. Cambridge: Polity Press, 2000.
- GONÇALVES, A. **A legitimação na governança global**. XV Congresso do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito, Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito, Manaus, 2006.
- GROENEWALD, E. **Maritime defence philosophy**. Pretoria: Naval Headquarters, Chief of Naval Operations, 1997.
- GROVE, E. **The future of sea power**. London: Rotledge, 2011.
- GUEDES, A. Segurança interna. In: ENCICLOPÉDIA de Direito e Segurança. Coimbra: Almedina, 2014.
- GUNARATNA, R. Annual threat assessment: global threat forecast. **RSIS Counter Terrorist Trends and Analysis**, [s.l.], v. 7, n. 1, 2015. Disponível em: http://www.rsis.edu.sg/wpcontent/uploads.pdf?utm_source=getresponse&utm_medium=email&utm_campaign=rsis_publications&utm_content=CTTA+%E2%80%93+Annual+Threat+Assessmen. Acesso em: 18 fev. 2018.
- GUPTA, M. **Indian Ocean region**: maritime regimes for regional cooperation. New York: Springer, 2010.
- HARTLEY, J. Foreword. In: LUKE, L.; LUTTRELL, T. (Ed.). **Indian Ocean**: a sea of

uncertainty. Perth: Future Directions International, Feb. 2012.

HELD, D.; MCGREW, A. **Governing globalization: power, authority and global governance, polity.** Cambridge; Malden, 2002.

HERTZ, J. Idealist internationalism and the security dilemma. **World Politics**, Baltimore, v. 2, n. 2, 1950.

HOFFMANN, K.; MARTINS, A. **A descoberta de recursos naturais em Moçambique: riqueza para poucos ou um meio de sair da pobreza?.** Berlim: Fundação Friedrich-Ebert-Stiftung, EFQM, 2012.

HOGUANE, A. **Perfil diagnóstico da Zona Costeira de Moçambique.** [S.l.], 2018. Disponível em: www.aprh.pt/rgci. Acesso em: 23 jun. 2018.

HUGHES, J. The piracy-illegal fishing nexus in the Western Indian Ocean. *In*: LUKE, L.; LUTTRELL, T. (Ed.). **Indian Ocean: a sea of uncertainty.** Perth: Future Directions International, Feb. 2012.

IDN. Cooperação regional e a segurança no Mediterrâneo. **Revista Nação e Defesa**, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, p. 12, 2002.

IDPPE. **Relatório do Censo Nacional da Pesca Artesanal das Águas Marítima 2009.** [S.l.]: Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca de Pequena Escala, 2009.

INDIAN NAVY. **Freedom to use the seas: India's maritime military strategy.** New Delhi: Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy), 2007.

INDIAN OCEAN NAVAL SYMPOSIUM - IONS. **About.** [S.l.], 2014. Disponível em: <http://ions.gov.in/>. Acesso em: 24 set. 2020.

INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION - IORA. **Perth communiqué: 13th meeting of the Council of Ministers of the Indian Ocean Rim Association.** [S.l.], 2013. Disponível em: <https://www.dfat.gov.au/geo/indian-ocean/perth-communique-2013.html>. Acesso em: 25 maio 2018.

INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION – IORA. **Final communiqué: 14th meeting of the Council of Ministers of the Indian Ocean Rim Association.** Perth communiqué. [S.l.], 9 Oct. 2014b. Disponível em: <http://www.iora2014.net/media/970/communique-final.pdf>. Acesso em: 19 out. 2018.

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE - IPCC. **Climate change: synthesis report.** [S.l.], 2007a. Disponível em: http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/syr/en/contents.html. Acesso em: 29 dez. 2019.

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE - IPCC. **Climate change: impacts, adaptation and vulnerability.** *In*: PARRY, M. *et al.* (Ed.). Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press, 2007b. Disponível em: http://www.ipcc.ch/publications_and_data/publications_ipcc_fourth_assessment_report_wg

2_report_impacts_adaptation_and_vulnerability.htm. Acesso em: 29 dez. 2019.

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE - IPCC. **Summary for Policymakers**. In: STOCKER, T. *et al.* (Ed.). **Climate change 2013: the physical science basis**. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2013.

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE - IPCC. **IPCC WGII AR5 phase I report climate change: impacts, adaptation, and vulnerability**. [S.l.], 2014.

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY - IEA. **World energy outlook**. [S.l.], 2011.

Disponível em:

<http://www.worldenergyoutlook.org/media/weowebiste/factsheets/factsheets.pdf>. Acesso em: 27 maio 2018.

INTERNATIONAL INSTITUTE FOR STRATEGIC STUDIES - IISS. **The military balance, 1990 e 2015**. [S.l.], 2019. Disponível em: <https://www.iiss.org/publications/the-military-balance>. Acesso em: 4 abr. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Convention on the prevention of marine pollution by dumping wastes and other matters**. [S.l.], 29 Dec. 1972. [Entrada em vigor em 30 ago. 1975].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **International convention for the prevention of marine pollution from ships**. MARPOL. [S.l.], 1973/1978. Disponível em: www.estig.ipbeja.pt/PollMar. Acesso em: 27 ago. 2018.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **International convention for the safety of life at sea**. SOLAS. [S.l.], 1 Nov. 1974. [Entrada em vigor em 25 maio 1980].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation**. SUA. [S.l.], 1988a.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the Continental shelf**. SUA Protocol. [S.l.], 10 Mar. 1988b. [Entrada em vigor em 1 mar. 1992].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Guidelines and standards for the removal of offshore installations and structures on the Continental shelf and in the exclusive economic zone**. IMO Resolution A.672(16). [S.l.], 1989.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **International convention on oil pollution preparedness, response and co-operation**. OPRC. [S.l.], 30 Nov. 1990. [Entrada em vigor em 13 maio 1995].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter 1972**. 1996 Dumping Protocol. [S.l.], 7 Nov. 1996. [Entrada em vigor em 24 mar. 2006].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **International ship and port facility security code**. ISPS Code. [S.l.], 2002. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/GuideMaritimeSecurityDefault.aspx>. Acesso em: 4 abr. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation**. SUA 2005. [S.l.], 2005a. [Entrada em vigor em 28 jul. 2010].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the Continental shelf**. SUA PROT 2005. [S.l.], 2005b. [Entrada em vigor em 28 jul. 2010].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **IMO sub-committee on safety of navigation, 56th session: 26-30 July 2010**. IMO Media Release, 30 Nov. 2010. Disponível em: <http://www.imo.org>. Acesso em: 25 jul. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO. **Djibouti code of conduct: project implementation unit report**. [S.l.], 2012. Disponível em: www.imo.org/OurWork/ork/security/PIU. Acesso em: 11 mar. 2018.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions**. [S.l.], 2013. Disponível em: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2017.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION - ISO. **Delivering assurance ISO 31000: 2009 risk management – principles and guidelines**. [S.l.], 2009.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION - ISO. **ISO guide 73: risk management – vocabulary**. Switzerland, 2009.

ISHAK, F. **Indian Ocean Rim Association (IORA): an integrated examine inclusive mechanisms models of cooperation in the Indian Ocean**. Paper presented at the 16Asian Security Conference, Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 19 Feb. 2014.

JERVIS, R. Cooperation under the security dilemma. **World Politics**, Baltimore, v. 30, n. 2, 1978.

KAPLAN, R. Center stage for the twenty-first century: power plays in the Indian Ocean. **Foreign Affairs**, New York, v. 88, n. 2, 2009.

KAYE, S. Indian Ocean maritime claims. **Journal of the Indian Ocean Region**, [s.l.], v. 6, n. 1, p. 113-128, 2010.

KLARE, M. **Rising powers, shrinking planet: the new geopolitics of energy**. New York: Metropolitan Books, 2008.

- KLEIN, N. **Maritime security and the law of the sea**. Oxford; New York: Oxford University Press, 2011.
- KOLODZIEJ, E. Renaissance in security studies? Caveat lector. **International Studies Quarterly**, Beverly Hills, v. 36, n. 4, p. 421-438, 1992. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/2600733>. Acesso em: 23 jun. 2017.
- KRAHMANN, E. **New threats and new actors in international security**. New York: Palgrave Macmillan, 2005.
- KRASKA, J. I.O. 2.0: Indian Ocean Security and the law of the sea. **Georgetown Journal of International Law**, [s.l.], v. 43, n. 2, 2012.
- KRAUSE, K.; WILLIAMS, M. **Critical security studies: concepts and cases**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997.
- LAIPSON, E.; PANDYA, A. **On the move migration challenges in the Indian Ocean Littoral**. Washington: The Henry L. Stimson Center, 2010.
- LATOURE, B. Is re-modernization occurring - and if so, how to prove it?: a commentary on Ulrich Beck. **Theory, Culture & Society**, [s.l.], v. 20, n. 2, 2003. Disponível em: <http://tcs.sagepub.com/content/20/2/35>. Acesso em: 23 jun. 2017.
- LELE, A.; SINHA, U. Environmental challenges: the spiral of (in) security. **Dialogue**, v. 4, n. 2, 2004.
- LINGLE, C. **The rise and decline of the Asian century**. Hong Kong: Asia 2000, 1997.
- LIPSCHUTZ, R. **On security**. New York: Columbia University Press, 1995.
- LOBO-GUERRERO, L. The international political sociology of risk. **The International Studies Encyclopedia**, [s.l.], v. 7, 2010b.
- LOURENÇO, A. **Segurança marítima cooperativa: perspectivas face às novas ameaças**. Lisboa: Repositório das Universidades Lusíadas, Universidade Lusíada, 2014.
- LOURENÇO, N. **Globalização e segurança: os novos desafios da segurança interna**. Apontamentos para o Curso da Guarda Nacional Republicana. Lisboa: Academia Militar e Faculdade de Direito, Universidade Nova de Lisboa, 2016.
- LOURENÇO, N. As novas fronteiras da segurança, segurança nacional, globalização e modernização. **Revista Segurança e Defesa**, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, n. 31, 2015.
- LUCENA, J. **Tipologia e hierarquização das ameaças**. [S.l.], 1991. Disponível em: [http://www.comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1749/1/NeDC61.Jose N.SousaLucena.pdf](http://www.comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1749/1/NeDC61.Jose%20N.SousaLucena.pdf). Acesso em: 30 out. 2020.
- MACK, N. **Qualitative research methods: a data collector's. Field guide**. Family health international. North Carolina, 2005.

- MAHAN, A. **The influence of sea power upon history: 1660-1783**. New York: Dover Publications, 2014.
- MATIAS, N. O poder do Estado no mar. *In*: GARCÊS, A.; MARTINS, G. (Comp). **Os grandes mestres da estratégia estudos sobre o poder da guerra e da paz**. Coimbra: Almedina, 2009.
- MCCAFFRIE, J. **Maritime strategy into the twenty-first century**. Canberra: Australian National University, Strategic and Defence Studies Centre, Aug. 1996. (Issues for Regional Navies. Working paper, n. 297).
- MEJIA JR., M. **Law and ergonomics in maritime security**. 2007. Doctoral thesis - Institute of Design Sciences, Lund University, Lund, 2007.
- MESJASZ, C. Economic vulnerability and economic security. *In*: BRAUCH, H. et al. (Ed.). **Coping with global environmental change, disasters and security: threats, challenges, vulnerabilities and risks**. Berlin; Heidelberg: Springer, 2011.
- MOÇAMBIQUE. Ministério de Planificação e Desenvolvimento. **Plano de acção para redução da pobreza (PARP) 2011–14**. Maputo, 2012.
- MOÇAMBIQUE. Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas. **International convention for the prevention of marine pollution from ships (1973/1978)**. MARPOL - International Maritime Organization (IMO). Maputo, 2019. Disponível em: www.estig.ipbeja.pt/PollMar. Acesso em: 27 ago. 2019.
- MUKHERJEE, P.; MEJIA JR., M. The ISPS code: legal and ergonomic considerations. *In*: MEJIA JR., M. (Ed.). **Contemporary issues in maritime security**. [S.l.]: World Maritime University Publications, 2004a.
- MYTHEN, G. **Ulrich Beck: a critical introduction to the risk society**. London; Sterling: Pluto Press, 2004.
- NAIDU, G. Prospects for IOR-ARC regionalism: an Indian perspective. **Journal of the Indian Ocean Region**, [s.l.], v. 8, n. 1, p. 21-36, 2012.
- NYE, J. **Understanding international conflicts: an introduction to theory and history**. New York: HarperCollins, 1993.
- O'LOUGHLIN, C.; LUKE, L. Critical issues in the Indian Ocean region to 2020. **Future Directions International Strategic Analysis Paper**, [s.l.], 2010. Disponível em: <http://www.futuredirections.org.au/>. Acesso em: 12 dez. 2019.
- OBURA, D. **Evolutionary mechanisms and diversity in a western Indian Ocean center of diversity**. Proc 12thInt Coral Reef Symp, [s.l.], 2012. Disponível em: http://www.reefbase.org/resource_center/publication/icrs.aspx?icrs = ICRS12. Acesso em: 24 out. 2020.
- OLIVEIRA, A.; GALEGO, C. **A mediação sócio-cultural: um puzzle em construção**. Lisboa: Alto Comissário para a Imigração e Minorias Étnicas, 2005. Disponível em:

www.om.acm.gov.pt/documents/58428/177157/Estudo+14.pdf/526ac9d4-de4b-4a7f-be41-224ded16e9cb. Acesso em: 10 ago. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. **Oceans and the law of the sea**. Report of the Secretary-General. [S.l.], 2008. (UN General Assembly Document A/63/63).

PALME, O. **Common security**: a programme for disarmament. The report of the Independent Commission on Disarmament and Security issues. London: Pan Books, 1982.

PALMUJOKI, E. International organisations and the rhetoric of climate change. **Journal of the Indian Ocean Region**, [s.l.], v. 6, n. 2, 2010.

PARET, P. **Makers of modern strategy**: from Machiavelli to the nuclear age. New Jersey: Princeton University Press, 1986.

PAUL, J. Emerging security architecture in the Indian Ocean Region: policy options for India. **Maritime Affairs**: Journal of the National Maritime Foundation of India, [s.l.], v. 7, n. 1, p. 28-47, 2011. Disponível em: http://foreignminister.gov.au/articles/2013/jb_ar_131101.html. Acesso em: 21 jul. 2018.

PAULINO, A. **Criminalidade global e insegurança local**: o caso de Moçambique. Colóquio Internacional sobre Direito e Justiça no Século XXI, Centro de Estudos Judiciários, Coimbra, maio 2003.

PEREIRA, A. As ameaças transnacionais e a segurança interna: contributos para a operacionalização do seu combate em Portugal. **Revista de Ciências Militares**, Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa, v. 2, n. 1, maio 2014.

PETERSEN, K. Risk analysis: a field within security studies?. **European Journal**, [s.l.], 2011.

PIEIDADE, J. From politicization to securitization of maritime security in the Gulf of Guinea. **Croatian International Relations Review**, [s.l.], v. 22, n. 75, 2016.

POTGIETER, T. **Maritime security in the Indian Ocean**: strategic setting and features. [S.l.]: Institute for Strategic Studies, 2012. (Paper n. 236).

PRAKASH, A. Rise of the East: the maritime dimension. **Maritime Affairs**, [s.l.], v. 7, 2011.

RACO, M. Risk, fear and control: deconstructing the discourses of New Labours Economic Policy. **Space & Polity**, [s.l.], v. 6, n. 1, 2002.

RAHMAN, C. **Concepts of maritime security**: a strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea. With policy implications for New Zealand. New Zealand: Centre for Strategic Studies, Victoria University of Wellington, 2009. (Discussion paper, 07/09).

RAYFUSE, R.; WARNER, R. Securing a sustainable future for the oceans beyond national jurisdiction: the legal basis for an integrated cross-sectoral regime for high seas governance for the 21st century. **The International Journal of Marine and Coastal Law**, [s.l.], v. 23,

2008.

REIS, R. Atlântico Sul e Amazônia Azul: um desafio geopolítico para a sociedade brasileira? **Revista Marítima Brasileira Amazônia Azul**, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04-06, 2014.

REISMAN, L.; LALÁ, A. **Avaliação do crime de violência em Moçambique & recomendações para a redução da violência**. Southern Africa: Open Society Foundations Crime and Violence Prevention, 2012.

RIBEIRO, A. Planejamento estratégico e de forças. **Estudos de Direito e Segurança**, Coimbra, v. 1, 2010.

RODRIGUES, A. Combate à pirataria marítima. **Cadernos Navais**, Lisboa, n. 41, 2015.

ROSSI, I. **Frontiers of globalization research: theoretical and methodological approaches**. New York: Springer, 2007.

ROURKE, J. **International politics on the world stage**. 4th edn rev. Connecticut: The Dushkin Publishing Group, 1993.

RUBEL, R. **Navies and economic prosperity: the new logic of sea power**. London: Kings College, 2012. (Corbett paper, n. 11).

RUMLEY, D. **The Indian Ocean region: security, stability and sustainability in the 21st century**. Report of the Australia India Institute Task Force on Indian Ocean Security. Canberra, 2013.

RUMLEY, D.; CHATURVEDI, S. **Towards maritime regionalism: a unifying concept for the Indian Ocean**. Abstract of a paper presented in the Panel on Indian Ocean geopolitics in the 21st century: rethinking space, scale and security, International Political Science Association Conference, Madrid, 2010.

SANTOS, C. **Tráfico de pessoas**. [S.l.], 2011. Disponível em: <http://www.trafico%20de%20Pessoas.Ttrafico-de-pessoa.pdf>. Acesso em: 30 out. 2018.

SAKHUJA, V. **Maritime matters: India and maritime security: do more**. [S.l.], 1 Dec. 2014. Disponível em: <http://www.ipcs.org/article/india/india-and-maritime-security-do-more-4764.html>. Acesso em: 21 out. 2018.

SCHOFIELD, C. Plundered waters: Somalia's maritime resource insecurity. In: DOYLE, T.; RISELY, M. (Ed.). **Crucible for survival: environmental security and justice in the Indian Ocean region**. New Brunswick; London: Rutgers University Press, 2007.

SERRA, C. **Tráfico de pessoas em Moçambique: da retórica de palavras à dinâmica da acção**. Maputo: Centro de Estudos Africanos, Universidade Eduardo Mondlane, 2018.

SHAMBAUGH, D. The evolving security order in Asia. In: AYRES, A.; MOHAN, C. (Ed.). **Power realignments in Asia: China, India and the United States**. New Delhi: Sage, 2009.

SHARMA, S. Environmental issues and SAARC initiatives. **World Focus**, [s.l.], v. 33, n. 3,

2012.

SIMANGO, S. **O exercício do poder público em espaços de soberania e jurisdição marítima**: um potencial estratégico para o desenvolvimento da economia moçambicana. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciência Política, Governança e Relações Internacionais) - Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2013.

SPALDING, H. **The direction of war**. Contemporary strategy in historical perspective. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

SPELLER, I. Naval warfare. *In*: JORDAN, D. *et al.* **Understanding modern warfare**. Cambridge, 2008.

STOCKER, T. *et al.* Technical summary. *In*: STOCKER, T. *et al.* (Ed.). **Climate change 2013**: the physical science basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2013.

STUBBS, B.; TRUVER, S. Towards an understanding of maritime power. *In*: TAN, A. (Ed.). **The politics of maritime power**: a survey. London; New York: Routledge, 2007. p. 3-28.

THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. **The diversified employment of China's Armed Forces**. Beijing: Information Office of the State Council, Apr. 2013.

TIERNEY, J. *et al.* Multidecadal variability in East African hydroclimate controlled by the Indian Ocean. **Nature**, [s.l.], v. 493, 2013.

TILL, G. **Maritime strategy and the nuclear age**. 2nd edn. London; Basingstoke: MacMillan, 1984.

TILL, G. **Seapower**: theory and practice. Essex: Frank Cass, 1994.

TILL, G. **Seapower**: a guide for the twenty-first century. USA; Canada: Routledge, 2013.

TZU, S. **The art of war**. Boston; London, c~512 BC, 2005.

TEWKSBURY, R. Qualitative versus quantitative methods: understanding why qualitative methods are superior for criminology and criminal justice. **Journal of Theoretical and Philosophical Criminology**, Louisville, v. 1, 2009.

ULLMAN, R. Redefining security. **International Security**, Cambridge, v. 8, 1983.

UMMENHOFER, C. *et al.* Multi-decadal modulation of the El Nino-Indian monsoon relationship by Indian Ocean variability. **Environmental Research Letters**, [s.l.], v. 6, n. 034006, 2011.

UNCTAD. **Review of maritime transport 2012**. Geneva, 2012.

UNESCO. **Tráfico de pessoas em Moçambique**: causas principais e recomendações. Maputo, 2006. (Police paper, n. 14-1 P).

UNITAR/UNOSAT. **A geospatial analysis 1995-2013**. UNOSAT global report on maritime piracy. Geneva: United Nations Institute for Training and Research, 2014. Disponível em: https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995N2013.pdf. Acesso em: 18 out. 2020.

UNITED NATIONS - UN. **Report of world summit on sustainable development**. Johannesburg, 2002.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME - UNEP. **Division of environmental law and conventions**. IEG of the global commons. [S.l.], 2013. Disponível em: <http://www.unep.org/delc/GlobalCommons/tabid/54404/Default.aspx>. Acesso em: 23 out. 2018.

UNITED STATES - US. **A cooperative strategy for 21st century seapower**. Washington: Department of Defense, 2007. Disponível em: <http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf>. Acesso em: 30 out. 2018.

UNITED STATES - US. **National security strategy**. Washington: Department of Defense, 2010a. Disponível em: http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/rss_viewer/national_security_strategy.pdf. Acesso em: 30 jul. 2019.

UNITED STATES - US. **Quadrennial defense review report**. Washington: Department of Defense, 2010b. Disponível em: http://www.defense.gov/qdr/images/QDR_as_of_12Feb10_1000.pdf. Acesso em: 11 set. 2019.

UNITED STATES - US. **Quadrennial defense review**. Washington: Department of Defense, 2014b.

VALENCIA, L. Drogas, conflito e os EUA: a Colômbia no início do século. **Estudos Avançados da Revista Diplomacia, Estratégia e Política**, São Paulo, v. 19, 2005.

VEGO, M. **Naval classical thinkers and operational art**. [S.l.]: The United States Naval War College, Joint Military Operations Department, 2009.

VIEIRA, P. **Gás natural**: benefícios ambientais no Estado da Bahia. Salvador: Solisluna, 2017.

VISHWAKALYAN, B. **Map of the Western Indian Ocean (WIO) countries including the island states of Madagascar, Reunion and Mayotte, Mauritius, Comoros, Seychelles**. [S.l.], 2018. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Western-Indian-Ocean-WIO-countries-including-the-island-states-of_fig3_328031187. Acesso em: 28 nov. 2020.

VREY, F. African maritime security: a time for good order at sea. **Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs**, [s.l.], v. 2, n. 4, p. 121-132, 2009.

WÆVER, O. Politics, security, theory. **Security Dialogue**, [s.l.], v. 42, 2011.

- WÆVER, O. Securitization and desecuritization. *In*: LIPSCHUTZ, R. (Ed.). **On security**. New York: Columbia University Press, 1995. p. 46-86.
- WALKER, R. The subject of security. *In*: KRAUSE, K.; WILLIAMS, M. (Ed.). **Critical security studies: concepts and cases**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997.
- WALT, S. The renaissance of security studies. **International Studies Quarterly**, Beverly Hills, v. 35, n. 2, 1991. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/2600471>. Acesso em: 13 abr. 2018.
- WALTZ, K. **Man, the state, and war: a theoretical analysis**. New York: Columbia University Press, 2007.
- WERMUTH, M.; CORREA, R. Direito do mar e direito marítimo: aspectos internacionais e nacionais. **Revista de Direito Internacional**, Ijuí, v. 12, n. 1, 2015.
- WILKINSON, C. The limits of spoken words. *In*: BALZACQ, T. (Ed.). **Securitization theory: how security problems emerge and dissolve**. London; New York: Routledge, 2011.
- WILLIAMS, M. The continuing evolution of securitization theory. *In*: BALZACQ, T. (Ed.). **Securitization theory: how security problems emerge and dissolve**. London; New York: Routledge, 2011.
- WILLIAMS, S. Rethinking the nature of disaster: from failed instruments of learning to a post-social understanding. **Social Forces**, Chapel Hill, v. 87, n. 2, 2008. Disponível em: <http://muse.jhu.edu/journals/sof/summary/v087/87.2.williams.html>. Acesso em: 26 set. 2019.
- WOLFERS, A. National security as an ambiguous symbol. *In*: WOLFERS, A. **Discord and collaboration: essays on international politics**. Baltimore: John Hopkins University Press, 1962. p. 147-165.
- WYLIE, J. **Military strategy**. New Jersey: Rutgers University Press, 1967.
- YOUNG, C. **Metrics and methods for security risk management**. Amsterdam: Elsevier, 2010.
- YOUNGBLUT, C. **Climate change effects: issues for international and US national security**. Virginia: Institute for Defense Analyses, 2009. (IDA Document D-3906).
- ZECA, E. **Moçambique: exploração de recursos energéticos, privação relativa, conflito e segurança**. Maputo: Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, Instituto de Relações Internacionais, 2013.

APÊNDICE A - GUIÃO DE PERGUNTAS PARA ENTREVISTAS SEMI-ESTRUTURADAS

1. O que acha das ameaças na costa moçambicana e como podem ser ultrapassadas?
2. Que mecanismos cooperativos existem para a segurança da ROI atualmente? Quão eficazes são eles?
3. Acha que a soberania marítima e a liberdade de navegação na costa moçambicana podem estar em risco ou ameaçadas?
4. Até que ponto o efeito das mudanças climáticas pode afectar o meio ambiente marinho e recursos oceânico?
5. A lei e ordem no mar, assim como a segurança no mar, podem ser considerados vectores para coesão social vs desenvolvimento económico e reforçar assim a arquitetura de segurança regional?
6. Quais são os riscos de segurança e vulnerabilidades da costa leste africana e quais países são potencialmente alvos?
7. Que vulnerabilidades de segurança para Moçambique podem ser enumeradas?
8. Que importância para a segurança marítima, lidar com esses riscos e vulnerabilidades?
9. Existem linhas de orientação específicas ou obstáculos para o reforço da segurança marítima em Moçambique? e como eles podem ser alavancados ou superados?
10. Que desafio Moçambique tem, no âmbito da Segurança no mar e como podem ser ultrapassados?
11. Quais os actores que precisam ser envolvidos na governação do mar em Moçambique?
12. Existe eventualidade de possíveis riscos de disputas marítimas no canal de Moçambique? Como Moçambique pode fazer face disso?
13. Você tem outros pensamentos, sugestões ou referências para adicionar?
14. Na região dos projectos de gás ao longo da bacia do Rovuama que riscos específicos de segurança podem ser considerados?

APÊNDICE B - ESTADOS AFRICANOS DA ROI COM LITORAL, QUE RACTIFICARAM ALGUNS TRATADOS MARÍTIMOS

ESTADOS AFRICANOS MEMBROS DA IORA	ESTADOS	CNUDM 1982	SOLAS 1974	Search& Rescue 1979	Convention London 1972	Protocol London 1996	Protocol SUA 1988	OPRC 1990	UN Fish Stocks Agreement 1993-1995
	India	1955	1976	2001			1999	1997	203
	Comores	1994	2000				225	2004	2012
	Kenya	1989	1999	1992	1976	2008	2002	1999	2004
	Madagáscar	2001	1996				2006	2002	
	Maurícias	1994	1998	1999			20041999		
	Moçambique	1997	1996	1996			2003	2005	2008
	Seychelles	1991	1998	2010	1984		1989	2002	1998
	Africa do Sul	1997	1980	1987	1978	1998	2005	2008	2008
	Tanzânia	1985		2006	2008			2006	

