

*Jovenil Pedro Custelo**

Ilha de Moçambique e os riscos estratégicos actuais

RESUMO

A presente pesquisa analisa-se os eventuais perigos que podem ocorrer na Ilha de Moçambique, devido a ausência de uma infra-estrutura forte de segurança marítima. A pesquisa parte dos desafios que são colocados sobre a ocorrência de situações de perigo relacionados com a segurança marítima na costa da ilha de Moçambique, tendo em consideração a sua localização geográfica e seu histórico comercial, subjugando assim em estado de vulnerabilidade a vários riscos marítimos. A partir desta análise, colocou-se a seguinte questão: quais são os riscos estratégicos que incidem sobre a ilha de Moçambique diante dos actuais desafios de segurança marítima? As conclusões obtidas através de leitura bibliográfica de fontes existentes que retratam a matéria de segurança marítima predispos as seguintes inferências: devido a localização geográfica, conjugada com o alto poder estratégico que tem na ligação de muitos centros comerciais do continente Asiático, do Oriente africano e da Europa, pode colocar a Ilha de Moçambique em situações de risco de narcotráfico, poluição ambiental, pesca ilegal, invasão de povos estrangeiros, criando, deste modo, no panorama de insegurança marítima.

Palavras-Chave: Riscos estratégicos, Ilha de Moçambique, Segurança marítima.

ABSTRACT

The current research analyses the possible dangers that may occur in the absence of a strong maritime security infrastructure in Mozambique Island. The research starts from the challenges that are posed by the occurrence of various risk scenarios on the coast of the Island of Mozambique, taking into account its geographical location and its commercial history that places it in a state of vulnerability to various maritime risks. Based on this analysis, the following question was posed: what are the strategic risks that affect the Island of Mozambique in view of the current challenges of maritime security? The conclusions obtained through bibliographical reading of existing sources that portray the subject of maritime security, predisposed the following inferences: due to the geographical location, combined with the high strategic power that it has in connecting many commercial centers of the Asian continent, East Africa and Europe, it can place the Island of Mozambique at risk of drug trafficking, environmental pollution, illegal fishing, invasion of foreign peoples, thus creating a scenario of maritime insecurity.

Keywords: Strategic risks, Island of Mozambique, Maritime security.

1. Introdução

O artigo em apreço, faz uma análise sobre “Ilha de Moçambique e os riscos estratégicos actuais”. Nesta senda, problematiza-se componentes relacionados com a segurança marítima face aos riscos de narcotráfico, de pesca ilegal, de poluição do ambiente marítimo, que assola o mundo e Moçambique em particular. A pesquisa embaraça-se pelo actual cenário mundial, que está sendo assolado pela eclosão de crimes relacionados com o mar. Várias são situações reportados pela

mídia, em que envolvem narcotraficantes que usam o mar como meio para a expansão e comercialização de drogas, devido às fragilidades e possibilidades de interligação disponíveis, ao nível dos continentes.

A adopção de esforços para mitigação desta problemática, tem sido de forma individual por parte dos países, assim como, de forma cooperativa entre os Estados. A maneira congruente encontrada por parte dos estados face às ameaças que são protagonizadas a partir do mar, coexistem na segurança marítima, facto que é colocado na mesa de responsabilidade e desafio de todos. A concepção de coexistência sobre a segurança marítima em si, alia-se na tradição realista consagrada por Maquiavel, Hobbes e Clausewitz, que identifica o Estado como responsável pela segurança dos seus cidadãos. A segurança nacional (defesa da soberania, da integridade, dos valores e interesses do Estado) é considerada como o principal nível de segurança interno (Piedade, 2018).

Portanto, é com base nesta aceção que Moçambique, país banhado por Oceano Índico, enfrenta riscos relacionados com a matéria de segurança marítima, desafiando o Estado, na medida em que começa-se a ruir alguns sinais de uso do mar para fins não benéficos à própria nação. E a Ilha de Moçambique, neste contexto, faz parte dentre vários locais, onde o mar atravessa o território moçambicano, e que outrora foi usado como vector de ligação entre os três mundos- Europa, Arábia/Índico e Ásia, por ser um ponto estratégico do triângulo comercial do Índico (GIM, 2011).

Historicamente, os portugueses que controlavam a actividade comercial colonial, mantiveram a Ilha de Moçambique como sua principal base naval devido à decisiva importância do seu porto, sendo que, estabeleceram uma forte componente de segurança, construído a muralha de protecção, ao mar, assim como a invasores.

Contemporaneamente, o Oceano tem sido concebido como meio vital em termos ambientais e económicos, dentro de uma competição ao nível global em matéria de segurança, em que a regulação procura reduzir o risco de disputas originadas pelos diferentes actores de uso dos oceanos ou por reivindicações de poder marítima conflitantes. É deste modo que a Ilha de Moçambique, acaba sendo um elemento vital no estudo de matérias de segurança marítima, onde a confluência comercial, desafia o estado moçambicano na perfilhação de mecanismo de protecção e segurança do mar.

A partir de 2018, o Gabinete Central de Prevenção e Combate às Drogas, com diversos organismos que integram na componente de garantia da segurança interna de Moçambique, tem descrito situações de circulação e apreensão, de grandes quantidades de drogas, que assola a costa moçambicana, afectando a Ilha de Moçambique (GCPCD, 2021).

Segundo Nuvunga (2020), a província de Cabo Delgado é um importante corredor de drogas na África Oriental, desde os anos 90. Esta posição foi ampliada recentemente após a Tanzânia e o Quênia reprimirem as redes de tráfico, impelindo-os assim, para a costa moçambicana, onde em dezembro de 2019 foram apreendidos pelas forças de Defesa e Segurança dois navios transportando duas toneladas de heroína. Assim, a província de Cabo Delgado tornou-se um ponto de passagem das drogas ilícitas e posterior escoamento delas por via terrestre para a cidade de Nampula (em cuja província se localiza a ilha de Moçambique), o elo de distribuição para os destinos estratégicos.

Evidências mostrados por Mosse (2020), elucidam que o caso de tráficos de drogas usando o mar, pode ser esclarecedor a partir das entre linhas em que, os traficantes de drogas em Moçambique usam carros novos e preenchem os pneus sobressalentes com drogas, e contratam motoristas para o transporte inclusive à saída de Angoche e de outros locais de desembarque na costa de Nampula, (...) até chegar ao destino final”. Diante deste cenário, em que há evidencias claras de ocorrência de comércio marítimo de drogas, conjugada com a localização estratégica que a Ilha de Moçambique oferece, como ponto focal que liga o mundo em termos comerciais, e com um porto acessível de fraca segurança de controle marítimo, inquieta-nos colocar a seguinte indagação: Quais são os riscos estratégicos que incidem sobre a ilha de Moçambique diante dos actuais reptos de segurança marítima?

Com esta indagação, pretende-se abrir um exfolio de debate académico que desperte a mente de todos, sobre a necessidade de criação de esforços conjuntos para o controlo e segurança, marítimo, de modo que a costa moçambicana esteja livre desta actividade nefasta a humanidade. A Ilha de Moçambique, não foge deste desafio de segurança marítima, por motivos de ser um centro estratégico comercial que foi usado como centro de comércio triangular, pelos mercadores indianos e europeus, e por outra por representar como Património Cultural da Humanidade, o que com o paradoxo de risco de envolvimento de actividades ligadas a narcotráfico, retiraria do mapa de atractivo turístico. Do ponto de vista social, a pesquisa possibilita a conservação dos ecossistemas

do mar, face às ameaças actuais, contribuindo deste modo para a preservação de infraestruturas que são tidas como elementos vitais da cultura miscigenada, através das trocas comerciais que ali forma exercidas no passado.

Na interpretação de segurança, debate-se permitir o endurecimento e tomada de consciência do Estado moçambicano, em cativar os mecanismos de protecção e controle da costa moçambicana, sobre tudo aqueles locais que são tidos estrategicamente como focos de facilidade de contacto com outros Países. Estruturalmente, o trabalho está composto por introdução, referencial teórico, metodologia, discussão de resultados, considerações finais. Estes todos elementos foram estabelecidos através de leituras bibliográficas de várias fontes existentes que retratam matérias de segurança marítima e ameaças do mar que ocorrem na costa moçambicana.

2. Metodologia

O estudo utiliza uma metodologia qualitativa-interpretativa, baseada na teoria de risco, com uma combinação de procedimento bibliográfico e entrevista semi-estruturada.

O aprofundamento sobre possíveis riscos estratégicos relacionados com a segurança marítima, que podem ocorrer no processo da exploração da economia azul em Moçambique, tornou possível, no entanto, ao cruzar diferentes obras e artigos científicos, que retratam da problemática relacional entre a o narcotráfico e o mar. Porém, Vergara (2000) salienta a peculiaridade do desenvolvimento da consulta bibliográfica, a partir de material já elaborado, constituído, principalmente, de livros e artigos científicos e é importante para o levantamento de informações básicas sobre os aspectos directa e indirectamente ligados à nossa temática, fornecendo ao investigador um instrumental analítico.

Com uso de entrevista semi-estruturada, preocupou-se em colher sensibilidades relativas a ocorrência de riscos estratégicos (narcotráfico, poluição marítima, pesca ilegal e invasão de povos a costa) na costa da Ilha de Moçambique, fazendo assim a ponte entre o que a literatura oferece e os factos no terreno. Nesta conjunção, esta técnica foi administrada aos populares, pescadores e lideranças locais. A sua operacionalização, foi com base numa conversa descontraída, com fundo omissivo aos sujeitos de pesquisa, como forma de obter a informação necessária, visto que a natureza desta pesquisa, pode levantar suspeitas e denúncias, colocando assim a perigosidade de fornecimento de informações sobre a matéria.

Neste campo de acção, foram entrevistadas 60 pessoas, de escolha de punho intencional, dos quais ilustrados na tabela abaixo:

Tabela I: Representação dos sujeitos da pesquisa

ORDEM	OCUPAÇÃO DOS SUJEITOS	Nº DOS SUJEITOS	PERCENTAGEM
01	Liderança local	10	16,7
02	Pescadores	20	33,3
03	População	30	50%
TOTAL		60	100%

A escolha destes sujeitos deveu-se a sua inteira disponibilidade em fornecer informações atinentes a algumas práticas suspeitas que ocorrem na costa da Ilha de Moçambique no período nocturno, que em algumas vezes coloca a população em situações de perigo. Estes sujeitos são intencionalmente agentes activos de vigilância em casos de ocorrência de riscos estratégicos actuais, o que fez com que, fossem usados na pesquisa como amostra.

Como forma de preservar a identidade dos sujeitos envolvidos na pesquisa, as respostas da entrevista foram codificadas em A1; A2; A3...An, assim sucessivamente. As entidades do Estado afectos na Ilha de Moçambique, declinaram-se de tecer qualquer informação, por temer represálias futuras, pois estes alegam ausência de autorização para conceder entrevista relacionado com aspectos de segurança marítima, tendo redundado todo esforço num fracasso.

3. Referencial teórico: Conceitos de riscos, segurança marítima e narcotráfico

3.1. Conceito sobre risco

Para definir o risco, deve se ter em conta com a linha de orientação se o leitor está informado sobre qualquer oportunidade ou perspectiva, ou sobre qualquer azar, perigo, ameaça ou exposição, que realmente atingiu ou pode atingir a empresa no futuro ou à sua gestão (Beck 1992, citado por Linsley e Shrives, 2006).

O risco é constituído pela ocorrência de qualquer facto adverso para uma dada situação esperada. O conceito de risco, cria mundos futuros que presumem a possibilidade de a acção gerar o perigo, entendido como uma consequência que coloca em xeque os fins pretendidos. O perigo é a

realização de algo que compromete os resultados desejados. O risco informa a tomada de decisão a respeito de prováveis cenários subsequentes em que os perigos se realizaram ou não (Giddens, 1991; 2002).

Essa diferenciação torna útil para orientar os riscos mais adequados sobre a segurança marítima e sua relação com o narcotráfico que é um problema actual de todos estados banhados pelos oceanos. E a ilha de Moçambique, devido às suas vantagens estratégicas comerciais, faz parte dos lugares onde o comércio flui com muita celeridade, e a ausência de segurança marítima por parte das autoridades que controlam o mar, poderia estar a infestar riscos de adesão de possíveis destinos dos narcotraficantes, prejudicando assim o renome internacional que este lugar tem na arena mundial.

Argumento sustentado pelo facto de o risco ser nebuloso, de definição variável e complexo, sendo este sujeito a diferentes concepções: concepções estatísticas focadas nas variabilidades esperadas dos resultados; concepções focadas apenas nas perdas e outras concepções baseadas em potenciais desvios face à objectivos (Courtis 2000). Estas perspectivas das percepções sobre o risco, submete a considerar o efeito que exerce sobre a incerteza dos objectivos de um dado acto ou evento, ou seja, a possibilidade de ocorrência de eventos que afectem a realização ou alcance dos objectivos, combinada com o impacto dessa ocorrência sobre os resultados pretendidos (TCU, 2018).

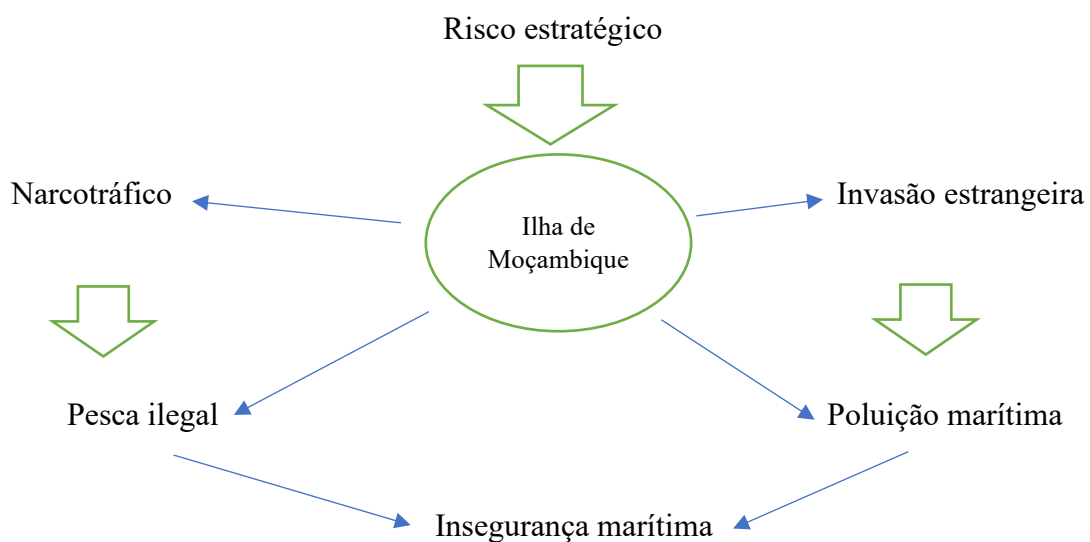
A colocação feita acima, conduzi-nos a entender que não existe risco zero em qualquer actividade, pois, o risco é inerente a qualquer acção, o que pode-nos orientar no estudo, que existe inúmeros riscos inerentes à segurança do mar, que é o vector crucial dos narcotraficantes. Porém, o contexto que é abordado o risco estratégico, relacionado com a Ilha de Moçambique neste estudo, permeia outros factores de risco que o mar oferece, sendo estes desvalorizados em muitas análises devido às dificuldades em segregá-los e em quantificar o impacto atribuível a cada condição de risco.

Assim, o risco estratégico, pode ser considerado todo acto que apresenta tendências de perigosidade, exposta a população. Dentre vários riscos estratégicos que incidem sobre a Ilha de Moçambique, podem destacar-se neste estudo os seguintes: risco estratégico relacionados com segurança marítima, que podem empurrar a Ilha de Moçambique como destino de narcotráfico, pesca ilegal, poluição ambiental, invasão marítima, etc.

Na teoria de risco, pretende-se associar cenários de insegurança marítima da Ilha de Moçambique com a maior potencialidade de perda do seu valor como Património Cultural da Humanidade, resultante do impacto dos riscos de uso da sua costa como centro de tráfico de drogas, pesca ilegal, poluição ambiental, que são perigosos para a preservação do património. Nestas circunstâncias, chama-se a necessidade da análise sobre os riscos estratégicos actuais que podem afectar a Ilha de Moçambique, devido à vulnerabilidade do Estado em matérias de segurança marítima (Almeida, 2015). Sendo que incorpora-se a teoria de risco neste artigo, pela preocupação do proponente em procurar entender a partir de pequenos eventos relacionados com riscos estratégicos que a Ilha de Moçambique incorre no mundo de narcotráfico, de poluição ambiental, de pesca ilegal, tendo em conta as vantagens estratégicas comerciais diante da costa moçambicana.

Como constata Gondim (2011), o conceito de risco possui três componentes básicos que o torna melhor percebido pela sociedade moderna: 1) *o seu potencial de perdas e danos*; 2) *a incerteza das perdas e danos*; 3) *a relevância das perdas e danos*. Por isso sua expressão é: $\text{Risco} = \text{A probabilidade de danos} \times \text{Magnitude das consequências Tempo}$.

Evidentemente, as questões de risco estratégicos actuais ligados com a segurança marítima, constituem preocupação contemporânea dos estados, na medida em que as economias azuis, relacionadas com a exploração das vantagens comerciais e económicas do mar, constituírem a grande aposta das multinacionais. Neste contexto enumera-se a teoria de risco estratégico da seguinte maneira:



Fonte: Adaptado pelo autor

3.2.Segurança marítima

A palavra segurança provém de *security*, que tem uma conotação mais próxima de protecção, ou seja, a adopção de medidas para defender-se de alguma ameaça, ainda que difusa ou desconhecida (Beirão, 2014). Nesta conjunção, o conceito de segurança, está ligado a imponente responsabilidade do Estado de defender, proteger, seus cidadãos, pela aplicação de todos os meios disponíveis contra as ameaças actuais.

Pontanto, Wolfers (1957) propõe a definição de segurança 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 garantir outros valores, que neste caso se podem traduzir em bens materiais ou no controlo das acções de outro.

O que permite dizer, que fazendo uma ligação entre a responsabilidade que o Estado tem em defender ou proteger um dado bem tangível, pode-se associar a ideia argumentado por Till (2018), que a segurança marítima está relacionada com a estabilidade e a “boa ordem no mar”, englobando os atributos do mar como um recurso natural, um meio de transporte, um ambiente físico, uma área de soberania e um meio de domínio. Mostrando assim, que a abrangência do termo *security* vem sendo sensivelmente ampliada, passando a englobar desde as preocupações tradicionais afectas a assuntos sensíveis de defesa nacional até as questões de segurança marítima frente às ameaças neotradicionais. Esta preocupação acarreta a escassez de consenso sobre o que realmente significa segurança marítima e sobre quem deve ser o responsável por garanti-la.

Portanto, em diapasão com Piedade (2018), o conceito de segurança marítima não tem uma definição universal e a maioria dos autores internacionais adoptou a abordagem focada nas ameaças, e essas ameaças têm sido identificadas ou priorizadas de acordo com os interesses nacionais ou objectivos das organizações.

A segurança marítima pode ser dividida em duas grandes vertentes: “uma, designada por *safety*, que tem a ver com as causas naturais ou acidentais, e outra, designada por *security*, que decorre das ameaças conscientes,” ambas podendo coexistir em algumas situações. A vertente *safety* se

refere, fundamentalmente, à prevenção de acidentes no mar e acções subsequentes nos casos de sinistro, englobando as regras para a navegação segura, a certificação e inspeção de embarcações, a protecção do meio ambiente marinho, a busca e o salvamento e outros temas afins. Já a vertente security cuida da protecção contra ameaças conscientes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às actividades marítimas; exige instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos; e, em um sentido mais abrangente, inclui os aspectos das componentes naval e aérea da defesa nacional (Cajarabille, 2012).

Outrossim, a segurança marítima, no sentido descrita acima, submete-se a compreender que merece atenção permanente, por parte do Estado, e contínuo aprimoramento de forma a evitar riscos estratégicos actuais, de intervenções externas, invasões do mar para actividades que ameaçam a soberania do Estado, de poluição marítima, de narcotráfico, devido à ineptidão de preservar. Actualmente, a segurança marítima tornou-se um assunto muito mais amplo do que o controlo por parte das entidades responsáveis pelo controlo e gestão do mar, evidentemente a segurança marítima envolve a protecção contra surpresa, acções inimigas, sabotagem, actividade subversiva, terrorismo e crime organizado. Sendo que é necessário que haja envolvimento de todos actores nacionais e internacionais para a manutenção da segurança marítima.

A segurança marítima pode ser englobada a aspectos ligados com o meio ambiente marítimo, essencialmente, o transporte de petróleo e de produtos químicos, o derrame, descargas operacionais, lavagem de tanques dos navios e águas de lastro, que em termos de impacto mediativo provocam riscos de poluição marinha que resultam derramamento de petróleo. Igualmente, elementos como o bom uso do mar para fins económicos legíveis, são variáveis que dependem da segurança marítima.

3.3.Narcotráfico

O conceito de narcotráfico está geralmente ligado com actividade de tráfico internacional de drogas. O termo narcotráfico deriva de um tipo específico de drogas denominadas narcóticas, que diminuem a sensibilidade como por exemplo a heroína e que a rigor, não abrangem a totalidade dos tipos de drogas que são consideradas proibidas (Machado, 1996).

Na sua maioria o narcotráfico, esta estruturado em carteis que cuidam da produção e que também são especializados no refino e na venda das drogas para o mercado interno e externo. Esses cartéis se associam a outros grupos criminosos para protecção dos seus negócios e a garantia dos processos desde o plantio até a comercialização. Além de elas possuírem um sistema de comando hierárquico, essas características geram capacidades operativas totalmente próprias e particulares dos países tipicamente produtoras (Procópio Filho, 1997).

Tal concepção é assegurada pelo Valverde (2013), que classifica este tipo de narcotráfico como modelo territorial cartelizado que tem como destaque o comércio de drogas em atacado, pois estes buscam a eliminação de qualquer concorrência na sua área de negócios. Os narcotráficos dividem-se em: internacional e interno. O internacional esta voltado a exportação de drogas e o interno para o consumo local.

No cômputo deste estudo, o narcotráfico esta enquadrado no risco estratégico internacional, por estar associado a actividade de comercialização de drogas, usando o mar. O quesito de narcotráfico assume caris internacional, e que na sua maioria envolve cartéis organizados que controlam a droga ao nível global. Tendo o narcotráfico como um fenómeno transnacional, assim como outras formas de contrabando e de organizações criminosas, confere fortemente no território por onde passa, desde os locais de utilização para produção, a transformação a passagem e o consumo das drogas consideradas ilícitas. Considerando a ilha de Moçambique como um local rodeado de mar com capacidades estratégicas de circulação e contacto para outros locais, pode ser usado por esta rede de mafia, para fazer chegar aos destinos seguros de venda e consumo do mesmo.

4. Cenário histórico-geográfico sobre a Ilha de Moçambique

Ocupada inicialmente pela população africana, e que era tida como um ponto de encontro com o Oriente, a Ilha de Moçambique, a 1500 km a norte de Maputo, situa-se à entrada da baía do Mossuril, numa região de etnia Macua, e conta com cerca de 13700 habitantes. Tem 3,5 km de comprimento por 350 a 500m de largura, e a temperatura média anual é de 26.º. A população é maioritariamente muçulmana e organiza-se em oito confrarias, que têm representação em todo o país, em especial nas províncias do Norte. Divide-se em duas partes distintas, a Cidade de Pedra e Cal, de feição europeia, e a Cidade de Macúti, de construção tradicional africana (Governo da Ilha de Mocambique, 2011).

Assolada pela fase de domínio das navegações no Oceano Índico, no século VIII, pelos marinheiros árabes, e a sua supremacia manteve-se até ao final do século XV, tornou-se o centro do comércio intercontinental, fazendo a ponte entre a Europa e o Oriente. Cruzavam-se persas e turcos, indianos, indonésios e chineses, mas eram os árabes que detinham o monopólio do transporte de mercadorias e que promoveram e acentuaram as relações entre povos e culturas diferentes. Foi ao longo desta costa, que veio a surgir uma nova cultura, a cultura swahili, fruto do cruzamento da população africana com os comerciantes muçulmanos vindos do medio oriente asiático. A insularidade era o seu traço característico, onde surgiram feitorias e entrepostos comerciais, alguns fortificados, fossem sultanatos ou xecados. O xecado da Ilha de Moçambique foi fundado por Moussa M'Biki, (possível origem do termo “moçambique”) por volta do século XI (Mimoso, 2018).

O autor citado no paragrafo anterior acrescenta que, nestas trocas comerciais, os portugueses tomaram a Ilha de Moçambique em 1507, e Ormuz em 1515 e por fim Malaca em 1511, estabelecendo o estratégico triângulo do Índico. Posteriormente este triangulo comercial marítimo africano, juntou-se as praças comerciais de Mombaça (1505), de Diu (1533) e de Goa (1510), oque culminou na escolha da Ilha como principal base naval devido à decisiva importância do seu porto, que centralizava o comércio de, e para, a Ilha do Ibo, Quelimane, Sofala, Inhambane, e ainda Lourenço Marques (Maputo).

Os aspectos histórico-geográficos descritos acima, mostram que a Ilha de Moçambique desde o passado, constituiu um grande centro comercial e elo de ligação da actividade comercial dos povos vindo do continente Asiático, do Oriente africano e da Europa. Oque faz com que fosse um centro de disputas comerciais, entre os comerciantes, facto que levou a sua invasão pelos portugueses no Séc. XV (Mimoso, 2018). Pois, a Ilha de Moçambique para além da sua forte ligação que tinha com outros povos, constituía um activo em risco de segurança dos comerciantes portugueses, oque culminou com a construção da feitoria e fortaleza S. Gabriel, a Igreja do Espírito Santo e o Convento de S. Domingos, a Fortaleza de S. Sebastião a partir de 1580-1608 como mecanismos de defesa em caso de invasão estrangeira (Governo do Distrito da Ilha de Moçambique, 2011).

Dentre vários riscos que podem ser constatados, que incidem sobre a segurança marítima na Ilha de Moçambique, eis alguns que o estudo problematiza: riscos de invasão de povos estrangeiros-

como outrora aconteceu, riscos de pesca ilegal, riscos de narcotráfico, e riscos ambientais incidentes na poluição marítima.

4.1.Riscos de narcotráfico

Segundo o relatório da UNODC (2020), o uso de drogas em todo o mundo tem aumentado proporcionalmente com o número da população mundial que usa drogas. Em 2009, os estimados 210 milhões de consumidores representaram 4,8% da população global de 15 a 64 anos, em comparação com a estimativa de 269 milhões de usuários em 2018, ou 5,3 % da população, ou seja, nas últimas duas décadas, o uso de drogas aumentou muito mais rapidamente nos países em desenvolvimento do que nos desenvolvidos.

As ameaças envolvendo genericamente aspectos ilícitos no mar, como tráfico de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, o contrabando em geral, exploração dos recursos marinhos, imigração ilegal, o terrorismo, a pirataria, os ataques cibernéticos aos sistemas de informação e outras actividades de natureza criminal classificada, criam riscos enquanto “produto da probabilidade de ocorrência pela gravidade (ou intensidade) de certa ameaça”, apresentando uma natureza accidental e têm a sua identificação principal com a segurança do transporte marítimo e com a segurança portuária (Faria, 2015).

Refere AIM (2025) que o Secretário de Estado para Nampula, adiantou preocupação face ao ambiente de tráfico e consumo de drogas, que na província está a escalar de forma assustadora, tendo avançado com as seguintes palavras:

A província de Nampula, com sua longa costa do oceano Índico, enfrenta problemas com o tráfico e consumo de drogas. O governante destacou a necessidade de atenção especial em distritos como Nacala-Velha, Nacala-Porto, Ilha de Moçambique e outros, visando reduzir o número de usuários de drogas. Ele enfatizou que os traficantes exploram falhas na fiscalização e que é preciso um esforço conjunto, envolvendo instituições públicas, privadas, sociedade civil e líderes comunitários, para combater o problema. A criminalidade relacionada às drogas prejudica a saúde e segurança das comunidades. A quinzena teve como lema o investimento em prevenção (AIM, 6 de junho de 2025).

De acordo com o ENACT (2018), maior parte da droga é produzida no Afeganistão, passa de Paquistão e Irão e posteriormente é transportado para a Tanzânia, de seguida, é transportada para Moçambique, ré-empacotada e transportada via terrestre para África do Sul, constituindo deste modo Moçambique, como a principal porta de entrada da droga.

Em diante, Mosse (2020) explica que as linhas que os traficantes de drogas em Moçambique, usam carros novos e preenchem os pneus sobressalentes com drogas. Eles contratam motoristas para o transporte da Heroína à saída de Angoche e de outros locais de desembarque na costa de Nampula, e de lá a mesma segue para Maputo e daí para a África do Sul, o destino final. Ora vejamos, no quadro abaixo sobre a evolução de apreensão de drogas em Moçambique:

Tabela II: Apreensão de drogas em 3 Anos

Substâncias Psicotrópicas	2018	2019	2020
Cannabis-sativa	5.293Kg	2.730 Kg	6.320 Kg
Heroína	321 Kg	231,8Kg	143,9 Kg
Cocaína	155,1 Kg	19,83 Kg	17,14 Kg
Ácido antranílico	83,4 Kg	26 Kg	25 Kg
Efedrina	63 Kg	25 Kg	
Metanfetaminas e anfetaminas	-----	307,3 Kg	25 Kg

Fonte: Relatório do GCPCD, 2021.

Diante dos dados apresentados na tabela acima sobre as apreensões de drogas, Paulino (2013, p.7), afirma que Moçambique é corredor de drogas desde a muitos anos, mesmo antes da independência, devido a sua costa vasta, aliada com a fragilidade de Estado no controlo do mar, assim como com os baixos salários dos funcionários do estado, incluindo a polícia, os torna vulneráveis a corrupção. Os maiores suspeitos pelo narcotráfico são empresas bem organizados, que envolve exportadores e importadores.

Com base nesta tabela, verifica-se um aumento exponencial de trafico de drogas na costa moçambicana. Os números de apreensões de drogas apresentadas na tabela II, ee exemplo de que o narcotráfico esta sendo uma prática viável na costa moçambicana, e que a sua mitigação através de meios que possam controlar as actividades do mar, torna imperioso estadual. No entanto, há que considerar a Ilha de Moçambique estar propenso a ocorrência de riscos de narcotráfico na sua costa, o que de certo modo pode criar situações desastrosas as populações locais.

Em seguida a tabela abaixo ilustra sobre as apreensões de drogas na Ilha de Moçambique.

Tabela III: Apreensão de drogas na Ilha de Moçambique

Ano	Tipo de droga	Quantidade
2023	Metanfetamina, heroína, e outras substâncias ilícitas	472 kg

2024	Heroína	50 kg
2025	Metanfetamina e heroína	48.5 kg

Adaptado: DW, 2021

Diante desta realidade apresentada na tabela III, que ilustra o retrato tangível de como a Ilha de Moçambique esta se mergulhando aos pouco aos riscos de narcotráfico. Com as características vulneráveis do Estado moçambicano, sobre a matéria de segurança marítima, a ocorrência de narcotráfico na Ilha de Moçambique torna-se mais provável pelos dados que a tabela apresenta sobre a apreensão de drogas, visto que esta prática envolve acções de crime organizado transnacional de drogas, o que pode criar sofisticadas facilidades de actuação dos narcotraficantes na costa desta ilha, criando deste modo o risco estratégico da exposição vulnerável de servidão comercial de narcotráfico.

4.2.Riscos de invasão

A história remonta que a Ilha de Moçambique foi propensa a várias tentativas de invasão estrangeira, no período colonial devido a sua localização geográfica que lhe permite muitas vantagens de sobrevivência. Vários foram os ataques que a Ilha de Moçambique sofreu, a destacar: ataque árabe, da Holanda, da França, e da Inglaterra, tentativas inglesas de invasão, a invasão e tomada pelo sultão de Omã (Comunidade Moçambicana, 2010). Estas invasões, tem a Ilha de Moçambique como o núcleo de controlo de comércio com outros continentes, daí que o controlo da Ilha permite ter a hegemonia comercial entre os portos de Mombaça, Quilua, Mogadíscio, Lamu, Melinde, Mombaça, Pemba e Zanzibar.

Como afirma Mimoso (2018), que até ao final do século XV, aquele oceano tornou-se o centro do comércio intercontinental, fazendo a ponte entre a Europa e o Oriente. Cruzavam-se persas e turcos, indianos, indonésios e chineses, mas eram os árabes que detinham o monopólio do transporte de mercadorias e que promoveram e acentuaram as relações entre povos e culturas diferentes. Afirma Saraiva (2022) que, os oceanos são vitais em termos ambientais e económicos e são uma arena de competição entre matéria de segurança. A regulação procura reduzir o risco de disputas originadas pelos diferentes usos dos oceanos ou por reivindicações de jurisdição marítima conflitantes.

Nesta senda a garantia da segurança marítima cria a estabilidade e a “boa ordem no mar”, o que possibilita os atributos do mar, sejam vistos como um recurso natural, um meio de transporte, um ambiente físico, uma área de soberania e um meio de domínio (Till, 2018).

4.3. Risco de pesca ilegal

A população residente na costa moçambicana, na sua maioria é dependente da pesca como actividade de sustento da economia familiar. Pois é dela, onde as famílias encontram o seu amparo para sua sobrevivência. Assegura o GDIM¹ (2011) que, a pesca constitui a base de sobrevivência e de rendimento da maior parte das famílias da Cidade da Ilha de Moçambique, assegurada pelo sector familiar, o que faz com que a sua prática seja em moldes tradicionais, isto é, predomínio do uso de técnicas artesanais, como por exemplo a rede de arrasto e o uso de canoas e barcos à vela. A pesca é desenvolvida pelos homens, cabendo as mulheres, crianças e velhos, no processo de recolha de mariscos, onde o produto do pescado é vendido dentro da Cidade e outros pontos da província e do país.

Na mesma diapasão, Manhice (2021), afirma que no trajecto de quase 50 anos de existência de Moçambique como país independente, a actividade da pesca não teve um acompanhamento aprofundado em comparação a outros sectores de produção, como a agricultura e a mineração, cuja informação e decisões são reflectidas e debatidas em várias plataformas, académicas e sociais, e na sociedade civil, de forma mais recorrente, mesmo esta sendo uma actividade de grande importância económica e social para o país.

Como argumenta CIP (2023), que uma das faces mais gritantes desse desinvestimento público sobre a fiscalização marítima, é pelo facto do país estar independente há 47 anos, não ter sequer, a nível central, uma única embarcação para a fiscalização. O que mostra num exemplo mais trágico desse falhanço do Estado. E para os fiscais moçambicanos se fazerem ao mar, às vezes, têm de “apanhar boleia” dos operadores pesqueiros a quem é suposto fiscalizarem.

Prognosticada esta vulnerabilidade na fiscalização dos pescadores que se fazem ao mar, coloca a ilha de Moçambique, numa exposição de eminente risco de insegurança marítima, onde a segurança marítima deve(ria) ser apreendida e concebida como uma pré-condição para o uso do mar, pois, sem a segurança dos espaços marítimos torna impraticável o progresso de alguma

¹ Governo distrital da Ilha de Moçambique

actividade no mar. Isto é, a ausência da fiscalização do mar, implica a associação de riscos de insegurança marítima, colocando deste modo o mar como sendo o centro de protagonização de desmandos na área de pesca.

Com efeito, Moçambique se tornou num *el dorado* para a pesca ilegal, não regulada e não reportada, tanto do atum como do camarão e de outros pescados. Mesmo sem ignorar atropelos dos operadores licenciados, o maior problema é, pois, a pesca ilegal. Mas, nas actuais condições, uma embarcação ilegal consegue entrar na ZEE moçambicana, pescar e desaparecer sem que ninguém lhe ponha pressão, a situação mostra a relevância do conceito do que depois alimentou uma elite política corrupta, no escândalo das dívidas ocultas: a necessidade de o país ter meios para fiscalizar as suas águas territoriais (CIP, 2023). Porém, a fiscalização do mar e sobre tudo da actividade pesqueira, implica(ria) o desenvolvimento de políticas e de capacidades referentes ao uso dos oceanos com o objectivo de obter vantagem económica, política, estratégica e militar.

4.4. Riscos de poluição marítima

A ausência de meios para a fiscalização marítima constitui um dos pontos fracos que pode concorrer para a ocorrência de riscos de poluição marítima. Visto que com a fraca fiscalização do mar, a exposição de ocorrência de riscos de derrame de combustível, fecalismo no mar, despejo de objectos nocivos a espécies marinhas, torna evidentemente susceptível. Actualmente os oceanos tem desempenhado o papel de mobilidade de mercadorias através de barcos, alguns destes produtos transportados através de barcos, podem criar situações de riscos ambientais caso ocorra qualquer inconveniência no transporte da carga.

Tendo em conta que mais de metade do comércio mundial depende da regularidade da circulação marítima, podemos imaginar o que sucederia em casos de acidentes marítimos de barcos transportando mercadorias tóxicas e solúveis, o que pode perigar a sobrevivência de espécies marinhas, assim como criar situações de poluição do mar, como por exemplo o derrame de combustível no mar, cria um alto risco de morte de espécies marinhas assim como a população que por desconhecimento podem usar estes para sua alimentação e conseqüente criar doenças.

4.5. Análise e Discussão de Resultados

Dada a sua localização geográfica e a fragilidade das suas fronteiras marítimas, a evolução e o desenvolvimento das tecnologias de informação, insurgência armada no centro e norte do País,

Moçambique transformou-se num país privilegiado de trânsito de drogas para os países vizinhos com maior destaque para África do Sul (PEPRM, 2003-2012). O depoimento que foi nos trazido do entrevistado A50, descrever o seguinte:

No Lumbo irmão, ehheeh... chegou uma embarcação, sei lá o que teria acontecido, espalhou embrolhos de droga que por dentro em forma de pó, em seguida foi se embora. Aquilo a população apanhou, guardou, mas não sabia a utilidade (...), passado um tempo, a polícia de Moçambique começou a confiscar e vasculhar nas casas para achar aqueles embrolhos (...), aqueles que tinham guardados nas suas casas, começaram a esconder em locais seguros e depois passaram alguns compradores clandestinos, na sua maioria estrangeiros mistos parece de Somália (A50).

Fazendo uma ligação geográfica da ilha de Moçambique que é banhada por costas incrivelmente longas, com inacreditável contacto com outros postos comerciais, o risco de revelar-se como palco e corredor do narcotráfico na costa oriental de África torna maior, devido a débil presença de fiscais marítimos na costa moçambicana, constituindo um factor de risco que pode possibilitar os narcotraficantes a exercer sua actividade no mar, colocando deste modo em perigo para a difusão desta prática nefasta a comunidade costeira. Portanto, urge necessidade de cooperação marítima entre os estados, sem negligenciar do princípio de partilha e do estabelecimento de boas relações transfronteiriças, a partir da observância dos interesses intrínsecos, considerando o mar como activo e como meio. Facto que é apresentado pelo entrevistado A25:

Nas noites passam barcos pequenos que vão ao mar e depois voltam, isso acontece regularmente. E depois não usam os locais próprios de dragagem das embarcações, eles as vezes usam locais estranhos para embargar na costa, (...) não sei o que transportam os tais barcos durante este período, (...) acontece isso entre as 23h as 02h, em seguida percebe-se movimentos de viaturas próximo ao mar (A25).

Estudos presentes sobre as rotas de narcotráfico em Moçambique sejam avessos a indicadores que envolvam a ilha de Moçambique, a sua proximidade com portos como de Nacala (mais explorado e concorrido ao nível da região norte de Moçambique) e de Angoxe, ilha de Moçambique (menos explorados), os traficantes de droga podem aliar a questão de pouca mobilidade de barcos nestes locais como baluartes de distribuição de drogas, pois estes locais apresentam fragilidades na fiscalização e controlo costeiro, a débil identificação dos meios usados pelas redes criminosas, assim como ausente delineação de estratégias capazes de garantir uma prevenção e combate de narcotráfico.

Exemplos podem ser verificados nas tabelas II e III, que retratam das apreensões de drogas na costa moçambicana e na ilha de moçambicana, o que mostra uma evolução sofisticada nos últimos momentos, colocando assim o mar que banha Moçambique como corredor dos narcotraficantes.

Consta aferir que a questão de risco de narcotráfico constitui preocupação, pois os depoimentos aclaram que a região pode ser vítima deste mal, tornando assim um importante corredor para o narcotráfico na província de Nampula e no norte de Moçambique. Os últimos relatos sobre apreensões de drogas na Ilha, tem criado evidências de envolvimento no tráfico, o que torna cada vez mais complexo e abrindo debates sobre a penetração do crime na região. Portanto, a Ilha de Moçambique pode constituir um ponto estratégico para o narcotráfico em Moçambique, tornando assim um desafio para as autoridades na região. A exemplo do depoimento do A42:

A maioria das embarcações que saem desta ilha, não tem fiscalização, operam de qualquer das maneiras, eis a razão daquele naufrágio, as pessoas entram no barco sem observar a capacidade do mesmo. Não se faz quase nada, se você transporta sei lá o que, até coisas estranhas como peixes proibidos, ninguém o vem, tudo a sua sorte. Isha anllah, que haja mecanismo de fiscalização dos barcos, porque isso no futuro pode nos trazer problemas (A42).

Pois, segundo este depoimento que retrata sobre a débil fiscalização marítima na ilha de Moçambique, há que salientar que, a questão de narcotráfico na costa moçambicana, constitui risco maior, que pode ocorrer em pequenos portos menos fiscalizados como a da Ilha de Moçambique, transformando-se assim, como destino seguro da descarga e distribuição de drogas. Porém, devido ao desenvolvimento assustador de apreensão de drogas em Moçambique nos últimos tempos, os riscos de acoplar o porto da Ilha de Moçambique como corredor de narcotraficantes é maior.

Outro risco estratégico que mereceu destaque na entrevista é sobre a pesca ilegal, onde maior parte dos entrevistados mostraram que é uma questão complexa que demanda uma estratégia integrada, com a participação de todos os envolvidos, como governo, sector pesqueiro, comunidades litorâneas e sociedade civil. Para reduzir os riscos e assegurar a preservação dos ecossistemas marinhos e a segurança alimentar na região, torna fundamental adoptar políticas de gestão pesqueira eficientes, reforçar a fiscalização marítima e promover a conscientização sobre a importância da sustentabilidade dos recursos marinhos. Como é assegurado pelos entrevistados:

Trabalho daqui é pesca, se você não trabalha no governo, é só ir ao mar pescar, para alimentar a sua família, fora disso não tens como (risos) (A23).

No mar você cruza com vários tipos de barcos, todos a pescarem. Muitas das vezes desconhecemos de onde veem estes barcos, apenas observamos e cada um faz a sua actividade para sustentar a família (A29).

Barcos grandes, barcos pequenos, canoas de pequena espécie, disputam o peixe da ilha (risos), aqui vem gente de Inhambane, beira, Zambézia, pescar. É um ambiente de disputa para conseguir pescar... até temos chineses a pescarem (A46).

A pesca constitui uma das actividades mais praticada pelas populações moçambicanas, que residem na costa, constituído assim deste modo, uma actividade indispensável no seu quotidiano. A necessidade de fiscalização desta prática de actividades, torna imprescindível devido aos riscos que podem ocorrer no campo de acção - o mar. O depoimento dos entrevistados certifica o sucedido quotidiano sobre a fiscalização do mar na ilha de Moçambique:

Não temos fiscais que estão a controlar os barcos que pescam no mar. Um fiscal marítimo não fica na costa, deve entrar no barco vasculhar o mar, procurar a identificação de cada barco (A60).

Nunca vim um barco a vasculhar ou a interpelar os pescadores que abundam no mar, o que agente vem é apenas polícias que ficam na costa para fiscalizar os pescadores (A23).

Outro aspecto a considerar que impressiona a Ilha de Moçambique é sobre a questão de fiscalização do mar, e conseqüente sua exposição ao risco de ocorrência de prática de pesca ilegal, visto que esta actividade é praticada pela população costeira que não dispõe de meios próprios para executar esta actividade, o que pode culminar com a captura de espécies marinhas proibidas.

Em consonância com as declarações feitas dos entrevistados, apontam ocorrência do risco de poluição marítima ligado à degradação do ecossistema marinho, perda da biodiversidade e impacto directo na pesca, que é a base da economia local. Segundo nosso entrevistado, apresenta nos cenários dolorosos que acontecem na ilha de Moçambique:

É normal você ver pessoas a irem depositar lixo no mar, o que periga as espécies marinhas. barcos as vezes drenam óleo no mar, e água fica meia contaminada. Outro cenário triste sobre a ilha de Moçambique é o fecalismo a céu aberto na costa, isso afecta o ambiente marítimo saudável, evita contaminação da água. Principalmente as pessoas que vão a praia, depositam la, garrafas, ou seja todo lixo produzido durante a sua estadia, deixam e deitam no mar (A1).

A poluição, especialmente por plásticos, ameaça as espécies marinhas e reduz a disponibilidade de peixe, o que preocupa pescadores e comunidades que dependem desse recurso para sua subsistência. A poluição marinha, que inclui plásticos e outros resíduos, prejudica a qualidade da água e habitats, ameaçando os peixes e a segurança alimentar. Essa poluição afecta também o ecossistema e o clima.

O risco de invasão de povos estrangeiros, é pouco provável, apesar da presença massiva de indivíduos de outras nacionalidades que erguem as suas residências na Ilha de Moçambique. Este facto pode estar associado ao seu grande potencial turístico que atrai muitos nacionais e estrangeiros a fixar residência na Ilha de Moçambique. Depoimentos feitos aos entrevistados testemunham o seguinte:

Um dia vamos ouvir que esta ilha não nos pertence, porque há sempre presença de gente estranha a ilha (A35)

(...) Aqui na ilha, não estamos seguros, cada dia que passa, vem novas pessoas a construir casas, trazer suas famílias, a abrirem instâncias comerciais e turísticas. no fundo não nos é apresentada a origem destas pessoas, e isso tem provocado lutas sobre espaços para a inserção social. No final do dia, essas pessoas já querem nos tirar autoridade sobre nossa terra (A35).

É normal aqui na ilha, ouvir que aquele espaço não te pertence, logo há-de ver pessoas que nem falam nossa língua a construir casas, a viverem com suas famílias, mas quando autoridade chega, estes desaparecem, sem justificar o porque (A15)

O facto de ser um importante e histórico centro comercial, o estabelecimento de um mecanismo de controlo do mar, constituí uma imponente acção de segurança marítima, e consequente mitigação dos riscos de invasão. A ligação que a ilha de Moçambique tem com importantes centros comerciais, coloca o desafio de estabelecimento de uma estratégia de protecção e garantia de um ambiente seguro na costa moçambicana, afastando todos possíveis riscos de insegurança marítima.

Mais adiante, julga-se que o grande número e variedade de ameaças de invasão da Ilha de Moçambique, afecta questões ligadas à segurança marítima, pois, urge despertar a sua importância e reforço para haver a boa ordem no mar. Isto só se torna possível pela colaboração marítima internacional, que amplia a preocupação de protecção da Ilha não apenas ao governo de Moçambique, mas a todo o mundo.

Considerações finais

Os aspectos relacionados com a fragilidade do estado em matérias de segurança marítima, juntamente com a fraca fiscalização marítima, coloca a Ilha de Moçambique em riscos de narcotráfico, invasão de povos estrangeiros, pesca ilegal, poluição marítima, concorrendo para um ambiente de total descalabro de insegurança marítima.

Diante de vários desafios, olhando pelo histórico que a Ilha de Moçambique apresenta no seu potencial elo de ligação comercial entre Asia Oriental, Africa Oriental e Europa, cenários tenebrosos sobre o mar e a costa moçambicana, podem estar em risco de ocorrência, pois a fraca vigilância marítima fornecida pelo Estado Moçambicano, cria apetites dos grandes *players* mundiais em matérias de comércio transmarítimo, a cooptar esta Ilha como destino seguro.

O outro risco, bastante conhecido na história moderna ligado ao mar, que pode afectar a Ilha de Moçambique, tem a ver com as redes de tráfico de droga e outras actividades definidas como ameaças ao controle do mar, incluindo terrorismo, pesca não regulamentada, rutura natural e

ambiental, migração em massa e actividades criminosas organizadas, como contrabando e pirataria. Deste então, urge a necessidade da tutela governamental moçambicana, a procurar mecanismo e estratégias de protecção desta Ilha, sob risco de futuramente tornar-se como um meio de distribuição, de drogas e outros males ligados ao mar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, A. B. De. (2015). *Gestão do risco e da incerteza: conceitos e filosofia subjacente*. Realidades e Desafios Na Gestão Dos Riscos: Diálogo Entre Ciência e Utilizadores, pp. 19-29. DOI: 10.14195/978-972-8330-23-1_2
- BECK, U. (1992). *Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade*. São Paulo: Editora
- COURTIS, J. (2000). Expanding the Future Financial Corporate Reporting Package. *Accounting Forum*, 24, pp. 248-263.
- CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA (CIP). (2023). *Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique*. Maputo: CIP.
- ENACT. (2018). *Relatório da Resposta de África ao Crime Organizado*. Maputo: ENACT
- GONDIM, G. (2011). Do conceito de Risco ao da Precaução: entre determinismos e incertezas. *Cadernos de Saúde Publica*, 27(7), pp. 1301–1311.
- GOVERNO DA ILHA DE MOCAMBIQUE. (2011). *O património mundial e cultural da humanidade*. Nampula: GDIM.
- GCPCD. (2021). *Relatório do Gabinete Central do Programa Central de Combate a Droga*. Maputo: GCPCD.
- GIDDENS, A. (1991). *As consequências da modernidade*. São Paulo: Editora Unesp.
- GIDDENS, A. (2002). *Modernidade e Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- GIL, A. C. (1999). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 5.ed. São Paulo: Atlas.
- <https://aimnews.org/2025/07/06/nampula-movimento-de-trafficantes-de-droga-aumenta-nos-bairros-e-ambiente-escolar/>
- <https://dw.com/pt-002/o-caminho-das-drogas-em-mo%C3%A7ambique/a-64923021>
- <https://comunidadeemocambicana.blogspot.com/2010/02/ilha-de-mocambique-estudo-da-fortaleza.html>

- MACHADO, L. O. (1996). O comercio ilícito de drogas e a geografia da integração financeira: uma simbiose? Em: I.E. de Castro, P.C.C. Gomes e R. L. Correa, (Org.). *Brasil: Questões actuais de reorganização de território*. Rio Grande: Bertland
- MANHICE, H. (2021). A pesca em Moçambique: uma luta constante pela sustentabilidade. In: MONJANE, B. & CONRADO, R. (Orgs). *Aporias do Moçambique Pós-Colonial – Estado Sociedade e Capital*. Wakefield: Daraja Press
- TRIVINÕS, A. N. S. (1987). *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas.
- TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). (2018). *Referencial básico de gestão de riscos*. Brasília: TCU.
- UNODC (2020). *World Drug Report*. Vienna: United Nations.
- PAULINO, A. Raul. (2013). *Criminalidade global e insegurança local-caso de Mocambique. Colóquio internacional, Direito e Justiça no Sec. XXI*. Coimbra.
- PIEIDADE, J. (2018). Segurança marítima e os estudos de segurança. *Relações Internacionais*. DOI: 10.23906/ri2018.57a02.
- PROCOPIO FILHO, A. & VAZ A. C. (1997). O Brasil no contexto de narcotráfico internacional. *Revista Brasileira de politica internacional*, ano 40, nº 1, Brasília.
- WOLFERS, A. – «“National security” as an ambiguous symbol». *Political Science Quarterly*, Vol. 67, N.º 4, 1952, p. 484.
- VALVERDE, R. H. F. (2015). *Múltiplos padrões territoriais para governação de trafico de drogas no Rio de Janeiro*. São Paulo: GEOUSP.
- VERGARA, S. C. (2000). *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. 3.ed. Rio de Janeiro: Atlas.

* Doutorando em Riscos Complexos (UDM) e Mestre em Sociologia do Desenvolvimento, Pós-graduado em Administração Pública (UCM) e Graduado em História (UP), pesquisador de Riscos Militares. e-mail: jovenilcustelo@gmail.com/jcustelo@isced.ac.mz. <http://orcid.org/0009-0007-1017-9867>