



INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO SISTEMA LOGÍSTICO NO TEATRO OPERACIONAL NORTE

Carlos Miguel Castanheira Cossa¹

¹Capitão-de-mar-e-guerra (Mestre), Comandante da Base Naval de Pemba, Pemba, Moçambique.

Resumo

O terrorismo constitui uma ameaça crescente à segurança e aos interesses de Moçambique. Este artigo analisa o papel da Marinha de Guerra de Moçambique na logística do Teatro de Operações Norte (TON), destacando a sua importância para o transporte de forças, reabastecimento e segurança marítima. A metodologia utilizada baseou-se em revisão bibliográfica e análise de relatórios oficiais. Os resultados apontam para a relevância da integração multimodal e da melhoria do *turnaround* como factores críticos para a eficiência logística. Conclui-se que o reforço da capacidade marítima integrada é essencial para garantir a prontidão e eficácia das operações no TON.

Palavras-chave: Teatro Operacional Norte, Transporte Marítimo, Estratégia, Marinha de Guerra de Moçambique.

Abstract

Terrorism is a growing threat to Mozambique's security and interests. This article analyzes the role of the Mozambican Navy in the logistics of the Northern Theater of Operations (TON), highlighting its importance for the transport of forces, resupply and maritime security. The methodology used was based on a literature review and analysis of official reports. The results point to the importance of multimodal integration and improved turnaround as critical factors for logistical efficiency. It is concluded that strengthening integrated maritime capacity is essential to ensure the readiness and effectiveness of operations in the TON.

Keywords: Northern Operational Theater, Maritime Transport, Strategy, Mozambique Navy.

Informações do Artigo

Histórico:

Recepção: 10 de Janeiro de 2025

Aprovação: 28 de Agosto de 2025

Publicação: 12 de Setembro de 2025

Contacto

Carlos Miguel Castanheira Cossa ✉ kukacossa@hotmail.com



1. Introdução

Moçambique possui soberania sobre vastos espaços marítimos, cuja exploração e protecção são vitais para os interesses nacionais. Apesar da sua importância, os estudos sobre a integração logística marítima em contexto de conflito revelam lacunas significativas, em particular quanto à articulação entre transporte marítimo, aéreo e terrestre.

Estes interesses no mar incluem, por um lado, a exploração sustentada de recursos vivos e minerais, que contribui para o desenvolvimento económico e para o crescimento da riqueza nacional. Por outro lado, o mar é visto como uma importante via de comunicação que assegura o abastecimento e o fluxo logístico, tanto nacional como dos países vizinhos (*hinterland*), de produtos por via marítima. Finalmente, deve ser visto como potenciador da defesa nacional, através da possibilidade de projecção de força do mar para terra a grandes distâncias.

As principais ameaças aos interesses nacionais no mar incluem a generalidade do crime organizado transnacional, associado ao terrorismo e insurgência, à pirataria marítima, ao tráfico não só de droga, mas também de seres e órgãos humanos, de madeira, de marfim e de pedras preciosas, constituindo um dos principais obstáculos ao desenvolvimento das sociedades.

Neste contexto, nas suas diversas dimensões, o ambiente marítimo configura-se como elemento essencial para a prosperidade e para o desenvolvimento da humanidade. Tornou-se com o tempo uma fonte-chave de alimento, energia, minerais, transporte e lazer do qual dependem milhões de pessoas, num ambiente marcado pelo crescimento populacional e pela escassez de recursos naturais em terra.

Constata-se também que o cenário contemporâneo da indústria voltada para o mar tem vindo a modificar-se e a tornar-se mais complexo e a exigir maior responsabilidade dos Estados costeiros, pois que a pesca e o transporte marítimo foram vistos ao longo dos séculos como as actividades marítimas dominantes. Contudo, desde os anos 1960, começaram a surgir promissoras e riquíssimas actividades como, por exemplo, a exploração de gás e petróleo em alto mar, a construção de parques eólicos no mar, o desenvolvimento de novas formas de propulsão marítimas e a exploração de minerais em grandes profundidades, entre outras.

No xadrez geopolítico actual, os especialistas identificam que o principal conflito do futuro ocorrerá

entre grandes poderes marítimos como Estados Unidos de América (EUA), China, Índia e Japão. Pensando ainda no futuro, vislumbram-se os oceanos actuando de forma decisiva em eventos como o das mudanças climáticas, na condição de grandes estabilizadores térmicos do clima com impacto no desenvolvimento e na segurança. Nesse sentido, aventa-se o surgimento de novas rotas marítimas, primeiramente como uma consequência do degelo, como acontece no Ártico, mas também em função do deslocamento das tradicionais rotas comerciais, do Médio Oriente para a América do Norte por exemplo, em função da crescente produção de gás e petróleo de xisto betuminoso (*shale gas and tight oil*), que actualmente posicionam os EUA como primeiro produtor mundial dessas *commodities* (Brasil, 2020, pp. 7-8).

Moçambique enfrenta a ameaça terrorista no Norte do país, mais concretamente na Província de Cabo Delgado, deste 2017, e desde então as Forças de Defesa e Segurança (FDS) estão a combater esta ameaça de forma conjunta e combinada. Neste quadro de emprego complexo, também a Marinha de Guerra de Moçambique (MGM) tem desempenhado um papel de relevo no combate a este fenómeno transnacional através da realização de missões de carácter essencialmente militares e não militares.

Neste contexto operacional, a integração do transporte marítimo no sistema logístico do Teatro Operacional Norte (TON) é fundamental para garantir a eficiência e a eficácia das operações militares na região. Este aspecto envolve, entre outras dimensões, o planeamento estratégico das rotas marítimas e a coordenação com as diferentes FDS em operação no teatro de operações.

A questão central que orienta este artigo é: de que forma a Marinha de Guerra de Moçambique pode reforçar a eficiência logística no Teatro Operacional Norte (TON), em contexto de ameaça terrorista? Assim, os objectivos específicos são analisar o papel actual da Marinha no apoio logístico e propor medidas para a integração estratégica do transporte marítimo. O estudo justifica-se pela necessidade de maximizar os recursos navais existentes e responder com eficácia às exigências operacionais.

No que se refere à metodologia de investigação, este artigo assenta numa abordagem qualitativa, baseada na revisão bibliográfica e na análise de documentos oficiais, nomeadamente relatórios das Forças Armadas de Defesa de Moçambique e publicações académicas internacionais. A metodologia permitiu comparar diferentes perspetivas sobre



logística marítima, identificar lacunas nos estudos existentes e propor recomendações adequadas ao contexto do TON.

2. Caracterização geográfica de Moçambique

Moçambique é um país da costa oriental da África Austral que tem uma área de 799.000 km². A Norte faz fronteira com a Tanzânia, a Noroeste com o Malawi e a Zâmbia, a Oeste com o Zimbabwe e a Sudoeste com a

África do Sul. A Leste é banhado pelo Oceano Índico, especificamente pelo Canal de Moçambique, o que constitui a terceira maior linha de costa do continente africano com cerca de 2780 km (Governo de Moçambique, 2015).

De acordo com o censo de 2017, a população é de 27.909.798 habitantes (INE, 2019), sendo que cerca de 43% da população de Moçambique vive em zonas do litoral, ocupando aproximadamente 19% do território (vide figura 1).

Figura 1: Mapa de Moçambique



Fonte: UN Map No. 3706 Rev. 7 (2020) citado por (Group, 2022)



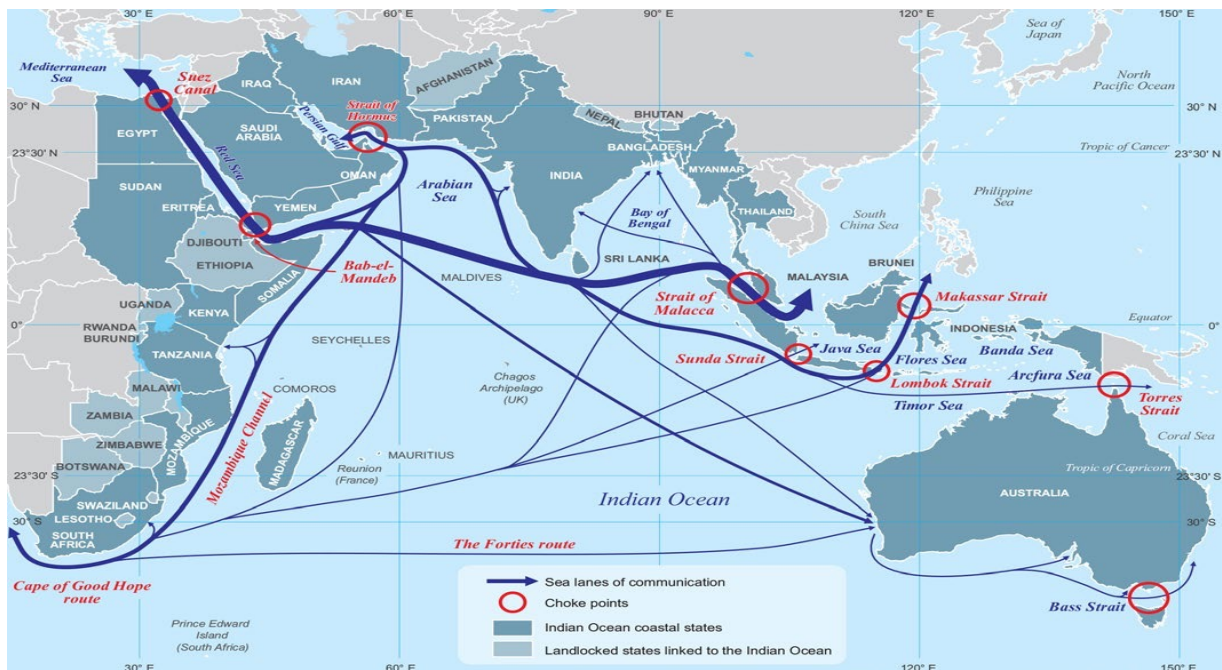
O país tem fronteira dos seus espaços marítimos com a África do Sul, Madagáscar, Comores, Tanzânia e França (Ilha da Reunião). No entanto, o país não tem as suas fronteiras marítimas oficialmente acordadas e perfeitamente definidas com todos os países vizinhos, com a excepção das fronteiras com a Tanzânia e as Comores, delimitadas em 2011, através de Acordos de Partilha de Fronteiras Marítimas assinados entre os três países (Monjane, 2018).

Por outro lado, o Oceano Índico, mais particularmente o Canal de Moçambique, tem uma grande importância geopolítica e estratégica para Moçambique. Em termos geopolíticos, a rota do Oceano Índico para a Europa via cabo da Boa Esperança (África do Sul) representa uma salvaguarda do comércio marítimo, relativamente a potenciais problemas de natureza securitária nos

chokepoints do mar vermelho (Bab-al-Mandeb) e Canal do Suez. Além disso, o Canal de Moçambique constitui um ponto de acesso para os vizinhos do *hinterland* (Zimbabwe, Zâmbia, Malawi e República Democrática do Congo) desenvolverem o comércio internacional por via marítima, a qual liga o Oceano Índico ao Oceano Pacífico (Jernberg, 2022).

Neste contexto, os portos de Moçambique destacam-se como infraestruturas estratégicas no quadro dos corredores de desenvolvimento, tanto ferroviário como rodoviário, que unem Moçambique aos países vizinhos, representando igualmente uma oportunidade de desenvolvimento de actividades comerciais nacionais, mas conferindo também acrescida responsabilidade de segurança e de protecção (*vide* figura 2 e figura 3).

Figura 2: Rotas Marítimas Indo-Pacífico



Fonte: Open Edition Books citado (Jernberg, 2022)



Figura 3: Principais portos moçambicanos e capacidade de carga



Fonte: Caminhos de Ferro de Moçambique (2022, p. 25)

3. Posição geoestratégica de Moçambique

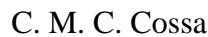
A revisão bibliográfica revela que, em diversos contextos africanos e internacionais, o transporte marítimo tem sido um elemento decisivo na logística militar, garantindo mobilidade estratégica e apoio sustentado às operações. Estudos recentes sublinham a importância da integração multimodal e da segurança marítima como pilares da eficácia logística.

No caso de Moçambique, a posição geoestratégica do Canal de Moçambique reforça a necessidade de aprofundar o estudo da Marinha de Guerra como actor fundamental na logística do TON. A articulação com os portos nacionais, corredores de desenvolvimento e hinterland dos países vizinhos acrescenta complexidade, mas também oportunidades para consolidar o transporte marítimo como vector estratégico do desenvolvimento e da segurança.

Segundo Gouveia e Melo (2022), a posição

geoestratégica de Moçambique, de charneira entre o Índico e o *hinterland*, atribui-lhe o estatuto de actor regional de destaque e torna imperiosa a necessidade de agir de forma pragmática, mas com uma visão para o futuro, desenvolvendo as infraestruturas e as capacidades necessárias a curto prazo, para monitorização e resposta às ameaças ao interesse nacional. Tal resposta requer instrumentos estratégicos robustos, fiáveis, mas flexíveis, empregues de forma assertiva na manutenção de um conhecimento situacional marítimo abrangente e no exercício de uma presença marítima contínua. Desta forma, será possível prevenir o surgimento de vazios de poder naval que catalisem ameaças e riscos, no mar ou a partir dele.

De acordo com Siteo (Terrorismo em África - A presença da ameaça em Moçambique, 2020, pp. 176-177) "...as fronteiras [marítimas e terrestres] porosas e os espaços ingovernáveis [ausência do Estado] são uma característica saliente dos Estados



Se, por um lado, a porosidade das fronteiras não constitui causa imediata para acções de terror em Moçambique, por outro lado, é permissiva para a presença, livre-circulação e consolidação de grupos com objectivos que possam ferir os interesses do Estado moçambicano. Neste âmbito refiram-se, por exemplo, as recentes entradas em território nacional de criminosos fugidos das perseguições das Forças de Defesa e Segurança tanzanianas, que levaram ao seu refúgio e consequente estabelecimento de um regime de

A manutenção dos fluxos marítimos pelos *chokepoints* torna-se assim fundamental para a economia regional e mundial. Considerando-se mais importante actualmente no que tange ao escoamento de petróleo e seus derivados é o estreito de Ormuz, porta de entrada do Golfo Pérsico, por onde transitam 18,5 milhões de barris diários (*vide* figura 4). Qualquer inadvertido entrave a esse fluxo certamente causaria repercussões económicas globais difíceis de serem mensuradas. (Brasil, 2020)

OIL TRANSIT CHOKEPOINTS

Almost half of the world's oil production is moved by tankers on fixed maritime routes. The blockage of a chokepoint, even temporarily, can lead to substantial increases in global energy costs. Oil transit chokepoints are therefore a critical part of global energy security.

MAJOR OIL MOVEMENTS
Tonnages moved in 2005

- 1-100 million
- 100-200 million
- 200-300 million

OIL TRANSIT CHOKEPOINTS
Volume of barrels per day, 2005 data

- 18.5
- 16.0
- 5.5
- 4.8
- 5.8
- 3.2
- 2.4
- 0.9

Source: O'Neill, Information Administration, International Tanker Bureau, Petroleum Administration, Bureau

4. Importância da Marinha de Guerra de Moçambique na Logística do TON

O supracitado documento define que as missões da MGM (Art.º 48.º) são:

- a) Preparar, aprontar, empregar e manter as forças e meios necessários para garantir a defesa, o controlo e a vigilância da costa marítima e águas interiores;
- b) Garantir o exercício da autoridade do Estado nos diversos espaços de soberania ou jurisdição marítima nacional, designadamente em matérias de fiscalização, de policiamento de pessoas e bens, da segurança marítima e da navegação;



- c) Assegurar a coordenação e o exercício, no quadro institucional, do Sistema de Autoridade Marítima e o emprego articulado das capacidades navais e daquelas que são próprias da autoridade marítima;
 - d) Realizar operações navais de vigilância e controlo permanente do Espaço Estratégico de Interesse Nacional e, quando necessário, com outros países;
 - e) Realizar actividades de fiscalização marítima e pesqueira;
 - f) Transportar o Chefe de Estado e outras Altas Entidades nas suas deslocações em compromissos internos e internacionais;
 - g) Realizar o transporte de militares e de material dentro do país e, quando necessário, para fora do território nacional, em apoio às operações de manutenção de paz, no âmbito da SADC, da UA e da ONU;
 - h) Assegurar o trabalho de educação cívico-patriótica dos militares do Ramo;
 - i) Realizar acções de busca e salvamento;
 - j) Efectuar operações de evacuação sanitária.
- A MGM desempenha um papel crucial na logística no TON, especialmente no que diz respeito ao transporte marítimo e à segurança das águas territoriais. Algumas das principais funções e contribuições da MGM incluem:
- Patrulha e vigilância marítima - a MGM é responsável pela patrulha e vigilância das águas territoriais, garantindo a segurança e a protecção contra ameaças, como pirataria, tráfico ilícito e pesca ilegal.
 - Protecção de rotas marítimas - garantir a segurança das rotas marítimas utilizadas para transporte de suprimentos, recursos e transporte da força militar no TON, evitando ataques e garantindo a livre circulação de navios.
 - Resposta a emergências marítimas - a MGM possui capacidade de resposta a emergências marítimas, incluindo busca e salvamento, assistência médica, combate a derramamento de óleo e outras crises ambientais.
 - Facilitação de Operações - a MGM fornece escoltas e protecção para navios de transporte logístico que operem na região, garantindo que os suprimentos e recursos cheguem ao destino de forma segura e oportuna.

Figura 5: Unidade Naval da Classe HDPE

Fonte: MGM



A integração eficaz do transporte marítimo no sistema logístico do TON é essencial para garantir a prontidão operacional das Forças Armadas de Defesa de Moçambique. Verificou-se que a Marinha desempenha papel central na mobilidade estratégica, mas que o sucesso depende da complementaridade com outros modos de transporte e da modernização da infraestrutura portuária. Este paradigma de necessidade e previsão requer uma cuidadosa coordenação entre as subunidades no TON, navios, portos e outras infraestruturas, além de uma forte segurança para proteger as rotas e os suprimentos contra potenciais ameaças. Essa integração eficaz contribui para aumentar a capacidade de resposta e a prontidão das

forças no TON, garantindo vantagem estratégica crucial no desenvolvimento da campanha.

Neste quadro, a estratégia de transporte marítimo na logística do TON deve priorizar a segurança, a eficiência e a flexibilidade. Isso envolve selecção cuidadosa das rotas marítimas mais seguras e eficientes, considerando factores como as condições climáticas, a actividade inimiga e a profundidade dos portos. Além disso, é crucial ter uma frota diversificada (navios de diversas capacidades) e adaptável, capaz de transportar uma variedade de cargas e responder rapidamente a mudanças nas condições operacionais.

Figura 6: Unidade Naval da Classe LP 313-NAMATILI



Fonte: MGM

A logística marítima também deve estar, desejavelmente, integrada com outros meios de transporte, tais como o transporte aéreo e terrestre, para garantir uma distribuição rápida e eficiente dos recursos no TON, tornando a manobra logística integrada e contribuindo para o melhor abastecimento e um contínuo apoio logístico às operações militares no teatro de operações.

Neste planeamento, existem várias medidas estratégicas com vista a garantir o adequado transporte marítimo no TON, nomeadamente:

- Segurança marítima reforçada - implementar medidas de segurança robustas para proteger as rotas marítimas contra ameaças, incluindo pirataria, sabotagem e ataques inimigos.
- Patrulha naval - manter uma presença naval significativa na região para patrulhar as

rotas marítimas e responder a potências ameaças.

- Capacidade de projecção de poder - garantir que haja capacidade naval suficiente para dissuadir potenciais agressores e, se necessário, responder rapidamente às crises ou a conflitos.
- Capacidade logística - desenvolver uma capacidade logística forte para apoiar as operações marítimas, desde a manutenção de navios, o provisionamento de suprimentos e equipamentos sobressalentes.
- Integração Multimodal - integrar o transporte marítimo com outros modos de transporte, como ferroviário, rodoviário e aéreo, para facilitar a distribuição eficiente de cargas dentro do TON.



Essas medidas combinadas ajudam a garantir a segurança e a eficiência do transporte marítimo no TON, garantindo que as forças militares tenham acesso aos recursos necessários para o sucesso das suas operações.

Para apoiar o transporte marítimo no TON, é crucial desenvolver infraestruturas específicas que facilitem a operação eficiente e segura dos navios. Algumas dessas infraestruturas incluem:

- Portos e terminais marítimos - construção e manutenção de portos e terminais marítimos bem equipados, capazes de receber uma variedade de navios e cargas.

Isso inclui a instalação para carga e descarga, armazenamento temporário, áreas de manutenção e reparo, e sistemas de segurança.

- Instalações de pontos de abastecimento - estabelecer instalações de abastecimento ao longo das rotas marítimas capazes de fornecer combustível, água e outros suprimentos essenciais aos navios em trânsito e/ou em operações.

Figura 7: Unidade Naval da Classe T310



Fonte: MGM

Ao nível dos recursos humanos necessários para garantir o transporte logístico no TON, é imprescindível contar com uma variedade de operacionais qualificados e especializados que possam operar os meios navais, mas também experiência que possibilite adicional flexibilidade e capacidade de apoio logístico em campanha. Alguns desses recursos incluem:

- Guarnições de navios - equipas experientes a bordo, responsáveis por operar e manter os navios de forma segura e eficiente durante a navegação.
- Oficiais de Logística Naval - profissionais com experiência em planeamento, coordenação e execução de operações logísticas, capazes de gerir

eficientemente os recursos disponíveis e garantir a entrega oportuna de suprimentos.

- Equipas de manutenção - técnicos e engenheiros responsáveis pela manutenção preventiva e reparação de navios.

Esses recursos humanos desempenham missões vitais na execução eficaz do transporte logístico no TON, garantindo que as operações sejam realizadas de forma segura, eficiente e dentro dos prazos necessários, contribuindo significativamente para o sucesso da missão no teatro de operações.

Por outro lado, para tornar o transporte marítimo um factor decisivo para as operações no TON, é crucial focar no conceito de turnaround, ou seja, o tempo necessário para descarregar,



reabastecer, carregar e largar o navio de volta ao mar. Apresenta-se em seguida algumas formas de melhorar o turnaround e tornar o transporte marítimo mais eficiente e eficaz:

- Infraestrutura portuária eficiente - investir em portos modernos e bem equipados, com tecnologia avançada de carga e descarga, para reduzir o tempo de espera dos navios no porto.
- Programação e coordenação - Melhorar a coordenação entre os diferentes actores envolvidos na logística do TON, para garantir uma programação eficiente das operações de carga e descarga.
- Gestão de stocks - manter stocks estratégicos de suprimentos essenciais nos portos para garantir uma rápida reposição e reabastecimento dos navios durante as operações.

5. Considerações finais

Atentando à crucial importância do ambiente marítimo nas suas várias dimensões para a prosperidade e desenvolvimento, considera-se que a região costeira moçambicana tem um papel de muito relevo na economia regional e global.

Moçambique, dada a sua localização geográfica, destaca-se no quadro das rotas comerciais, sendo os seus portos marítimos peças fundamentais para o desenvolvimento nacional e na ligação comercial com o resto do mundo, tendo por essa via acrescida responsabilidade em termos de garantia de segurança nas rotas marítimas e nos portos.

Neste contexto, considera-se imprescindível reforçar e desenvolver infraestruturas e operacionalizar estratégias que combatam as ameaças aos interesses nacionais, que garantam a salvaguarda da capacidade de transporte marítimo no TON e que permitam apoiar, continuamente, as operações militares e as actividades comerciais do país.

No geral, a MGM desempenha um papel essencial na facilitação e contribuindo para a segurança do transporte marítimo e no apoio à logística geral no TON, colaborando na

- Manutenção preventiva - implementar programas de manutenção preventiva para navios, reduzindo o tempo de inactividade não programado e garantindo a disponibilidade contínua dos recursos necessários para as operações. Entretanto, em Moçambique existem apenas duas docas secas uma situada na cidade da Beira e outra na região sul em Maputo. Pontos estes distantes do TON.

Ao melhorar o *turnaround* do transporte marítimo, é possível aumentar a capacidade de resposta e a eficiência das operações no TON, garantindo que as forças no terreno tenham acesso oportuno aos recursos e abastecimentos necessários para o cumprimento das suas missões.

estabilidade e eficácia das operações militares na região.

Para este desiderato, considera-se ser de suma importância adotar-se uma estratégia de integração conjunta do transporte marítimo no TON complementando com outros meios de transporte, sendo necessário o melhoramento do *turnaround* para potenciar a eficiência das operações no TON e maximizar o aproveitamento dos recursos navais existentes no apoio ao abastecimento logístico no Teatro de Operações Norte.

Referências

- Marinha do Brasil (2020). *Princípios de Estratégia Marítima: o Poder Marítimo em Ação*. Brasília : Escola de Guerra Naval.
- Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro (2016). *Aprova a Estrutura das Forças Armadas de Defesa de Moçambique*. Boletim da República, 1ª Série, 1, 1-8. Maputo: Conselho de Ministros.
- Caminhos de ferro de Moçambique. (2022). *Informação Estatística Anual 2021*. Maputo: Autor.



- Governo de Moçambique (2015). *Portal do Governo*. Obtido em 16 de dezembro de 2022, de Portal do Governo de Moçambique: <https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Mocambique/Geografia-de-Mocambique>
- International Crisis Group (19 de February de 2022). Winning Peace in Mozambique's Embattled North. *Crisis Group Africa Briefing N 178*, pp. 3-4.
- INE (2019). *IV Recenseamento Geral da População e Habitação 2017*. Maputo: Instituto Nacional de Estatística.
- Jernberg, Leaza (OCTOBER de 2022). The Great Game is afloat-Africa and Indian Ocean geopolitics. *The Institute for Security Studies (ISS)*. Melo, G. e. (2022). Navegação de cabotagem no potencial estratégico do Canal de Moçambique. *Conferência sobre economia do mar*. Maputo.
- Monjane, Zacarias (2018). Importância da Delimitação das Fronteiras Marítimas no Contexto das Descobertas do Gás Natural Offshore. *Revista Moçambicana de Estudos Internacionais - RMEI7*, pp. 73-74.
- Sitoe, Rufino (2020). *Terrorismo em África - A presença da ameaça em Moçambique*. Maputo: TPC Editora.