

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL – UFRGS
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS INTERNACIONAIS
– PPGEI
TURMA ESPECIAL UJC – MAPUTO

AMÉLIA TOMÁS TAIME MUENDANE

IMPLICAÇÕES ECONÓMICAS DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE - 2006-2016

Maputo
Agosto, 2020

AMÉLIA TOMÁS TAIME MUENDANE

IMPLICAÇÕES ECONÓMICAS DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE - 2006-2016

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

Área de Concentração: Economia Política Internacional

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eduardo Schönerwald da Silva

Co-orientadora: Prof^a. Dr^a. Leticia Núñez Almeida

Maputo
Agosto, 2020

CIP - Catalogação na Publicação

Muendane, Amélia Tomás Taime
Presidente da Autoridade Tributária de Moçambique /
Amélia Tomás Taime Muendane. -- 2020.
354 f.
Orientador: Carlos Eduardo Schönerwald da Silva.

Coorientadora: Leticia Núñez Almeida.

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, 2020.

1. CONTRABANDO: QUADRO TEÓRICO CONCEPTUAL. 2. PERFIL DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE. 3. ESTIMATIVAS DO PESO ECONÓMICO DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE. 4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA DE CAMPO. I. da Silva, Carlos Eduardo Schönerwald, orient. II. Almeida, Leticia Núñez, coorient. III. Título.

AMÉLIA TOMÁS TAIME MUENDANE

IMPLICAÇÕES ECONÓMICAS DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE - 2006-2016

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

Aprovada aos 28 de Agosto de 2020.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Doutor Aaron Schneider

Prof. Doutor António Alberto da Silva Francisco

Prof. Doutor André Luiz Reis da Silva

Prof. Doutor Eduardo Ernesto Filippi

Maputo
Agosto, 2020

Dedico esta tese de doutoramento:
aos meus Pais, razão da minha existência;
aos meus Filhos, fruto do amor Divino; e
ao meu Amor, companheiro de todos os momentos.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Doutor Carlos Eduardo Schönerwald da Silva, meu orientador, pelo aconselhamento e aprimoramento da dissertação.

À Prof.^a Doutora Letícia Nuñez Almeida, minha co-orientadora, pelo encorajamento e apoio na bibliografia conceptual.

Aos meus filhos, pelo amor incondicional, ajuda na formatação do texto, tradução de textos e procura de alternativas para navegação na internet em zonas sem acesso à rede, e no encorajamento nos momentos mais difíceis desta caminhada.

Ao meu amor, pelo encorajamento, mesmo nos longos momentos de ausência.

Aos meus colegas Fulgêncio Seda (PHD), Vasco Banze, Elton Cavadias e Edson Lifaniça, pelo apoio no aprimoramento linguístico-metodológico e na busca de fontes.

Um agradecimento especial à Noémia Nhatsave e Daniela Tembe, pelo apoio incondicional em todo o processo da pesquisa (recordando sempre o dia do Negrão às 22H00).

Ao professor Marco Cepiki, por ter sido uma grande ajuda na delimitação do tópico e na bibliografia temática.

Ao Prof. Doutor Cardoso Muendane, meu irmão e ídolo, por todos os ensinamentos que fizeram de mim o que sou hoje.

Aos meus colegas do doutoramento, pelas correções, apoio e críticas que muitos contribuíram para que esta tese resultasse em um produto acabado. Turma, os nossos debates foram de muita valia!

A todos os que, directa ou indirectamente, apoiaram nesta empreitada, mesmo sem o saber: funcionários da Autoridade Tributária, bibliotecários, funcionários da Universidade Joaquim Chissano.

Kuchukuru!

A solução para os problemas de África reside na génese do seu Povo!
(Muendane, 2019).

RESUMO

A presente pesquisa analisa as implicações económicas do contrabando, em Moçambique, no período de 2006-2016, recorrendo aos métodos qualitativos e quantitativos. Com esses recursos, o estudo atesta a vulnerabilidade das fronteiras nacionais ao contrabando de diversas mercadorias de elevado valor comercial, identificando as rotas utilizadas e os produtos mais vulneráveis, com ênfase para os fluxos que ocorrem através dos corredores que ligam os portos nacionais ao *hinterland*. Tendo presente as diferentes apurações; recorrendo aos regimes aduaneiros de importação, exportação e de trânsito; e usando modelos económicos de cálculo da sonegação de impostos aduaneiros estimou-se o valor da evasão fiscal em Moçambique e determinou-se o seu peso na Receita Fiscal (RF) e no Produto Interno Bruto (PIB), numa análise que permitiu avaliar que Moçambique sem contrabando seria um país superavitário. Recorrendo a estatística descritiva e a análise factorial constatou-se que existe um paradoxo e uma dicotomia na percepção do contrabando, como um evento social, na sobrevivência das populações e como uma ocorrência de dimensão internacional, na procura de superlucros por redes criminosas, com implicações na soberania económica dos Estados. Com base nessas ilações, o estudo apreciou a correlação entre os vários determinantes do contrabando e concluiu haver associação dos seguintes factores: (i) acções protagonizadas pelas redes de crime internacional; (ii) influência dos hábitos culturais das populações que habitam ao longo da linha de fronteira; (iii) desajuste do modelo de organização nacional das Alfândegas; (iv) fracas políticas institucionais na gestão e desenvolvimento de recursos humanos; (v) corrupção nas instituições públicas; e (vi) tráfico de influências nos processos de tomada de decisão. Com isso, viu-se que a mudança de mentalidade na gestão da coisa pública e a reformulação do paradigma na gestão dos processos aduaneiros no país seriam o ponto de partida para o sucesso de qualquer reforma visando o combate ao contrabando.

Palavras-chave: Estado. Fronteiras. Comércio externo. Território aduaneiro. Contrabando.

ABSTRACT

This research aims at analysing the economic implications of smuggling in Mozambique covering a time span from 2006 to 2016, using both quantitative and qualitative methods. Based on these methods, the study examines the vulnerability of national borders to smuggling of diverse goods of high trade value, identifying common utilised routes and the more vulnerable goods, with emphasis on steams that occur across the corridors linking national ports to hinterland countries. Having gone through different results; using different customs regimes such as import, export, and transit; and using economic models in order to calculate customs tax evasion, the study estimated the value of tax evasion in Mozambique and determined its weight for tax revenue (TR) and for Gross Domestic Product (GDP) in an analysis that allowed to assess that without smuggling, Mozambique would be financial self-sufficient. Using descriptive statistic and factorial analysis, it was noticed that there is a paradox and a dichotomy in perception of smuggling, which is understood as a social event for the subsistence of the population and as an occurrence of international dimension wherein the search for super profits by criminal networks casts implications to economic sovereignty of States. Based on these lessons, the study looked at the correlation between different determinants of smuggling and concluded that the phenomenon is associated to the following factors: (i) actions driven by international criminal networks; (ii) influence of cultural habits of the population dwelling in the border regions; (iii) mismatch of the national model for customs organization; (iv) weak institutional policies for management and development of human resources; (v) corruption at public institutions; and (vi) traffic of influence in the decision making process. In light of these factors, it was noticed that mindset change in managing public goods; and the reset of paradigm in managing customs affairs in the country would be a starting point for the success of any reform aiming at cracking down smuggling.

Key words: State. Borders. External trade. Customs territory. Smuggling.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES (QUADROS, FIGURAS E MAPAS)

Quadro 1- Lista dos países seleccionados	26
Quadro 2 - Dilema e paradoxo do sector informal sobre o contrabando.....	34
Quadro 3 - Ilustração da economia política internacional numa dimensão global	89
Quadro 4 - Actividades ilegais	139
Quadro 5 - Principais produtos trazidos por indivíduos sem passar pelo posto de controlo	228
Quadro 6 - Variáveis consideradas na Análise Factorial.....	236
Quadro 7 - Variáveis eliminadas da análise	237
Figura 1 - Fluxograma de modelação numa pesquisa baseada em dados	39
Figura 2 - Mapa Cor-de-Rosa.....	125
Figura 3 - Camião transportando cigarros na rota do contrabando em Negomano.....	147
Figura 4 - À direita, a cancela da fronteira de Mandimba e à esquerda as rotas de contrabando	151
Figura 5- À esquerda as rotas de contrabando e à direita a fronteira ferroviária de Machipanda.....	164
Figura 6 - Rotas e produtos contrabandeados em Chicualacuala.....	169
Mapa 1 - Corredor norte, ligação das províncias de Cabo Delgado e Niassa ao porto de Nacala.....	149
Mapa 2 - Rotas comerciais, ligação entre a província de Tete e o Porto de Quelimane	156
Mapa 3 - Corredor centro, entre Moçambique e Malawi, na Zambézia.....	158
Mapa 4 - Corredor da Beira, ligação entre Manica e Sofala	161
Mapa 5 - CDM, ligação entre Maputo e Gaza.....	167

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução do contrabando global em termos do PIB Mundial, 2006-2016.....	48
Gráfico 2 - Tendência da variável contrabando.....	180
Gráfico 3 - Periodograma da Série Contrabando.....	180
Gráfico 4 – Autocorrelação principal antes da primeira diferença	181
Gráfico 5 – Autocorrelação principal depois da primeira diferença	181
Gráfico 6 – Autocorrelação parcial antes da primeira diferença	181
Gráfico 7 – Autocorrelação parcial depois da primeira diferença	181
Gráfico 8 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países africanos em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT, todas lidas à direita	186
Gráfico 9 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países africanos em % do OE e PIB, todas lidas à direita.	187
Gráfico 10 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os principais países africanos em percentagem do PIB	188
Gráfico 11 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique, lida à esquerda, com os países africanos e em % da Receita Aduaneira, RF e RT, lidas à direita	189
Gráfico 12 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países africanos em valores e em % do OE e PIB	190
Gráfico 13 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais países africanos em % do PIB	191
Gráfico 14 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT, lidas à direita	193
Gráfico 15 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % OE e PIB, lidas à direita.....	194
Gráfico 16 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os principais países da Europa em % do PIB	195
Gráfico 17 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT, lidas à direita	197
Gráfico 18 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % do OE e PIB, lidas à direita.....	198
Gráfico 19 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais da Europa em % do PIB	199
Gráfico 20 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT.....	201
Gráfico 21 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % OE e PIB	202
Gráfico 22 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os principais da Ásia em % do PIB ...	203
Gráfico 23 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT.....	204
Gráfico 24 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % OE e PIB	205
Gráfico 25 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais da Ásia em % do PIB ...	206
Gráfico 26 – Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % da Receita Aduaneira, RF e RT.....	208
Gráfico 27 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % OE e PIB	209

Gráfico 28 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da América e Austrália em % do PIB	210
Gráfico 29 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT	211
Gráfico 30 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % OE e PIB	212
Gráfico 31 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais países da América e Austrália	213
Gráfico 32 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique em valores e em % do OE e PIB.....	214
Gráfico 33 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique em valores e em % do OE e PIB	216
Gráfico 34 - Taxa de variação de contrabando nas importações e Taxa de crescimento do PIB	218
Gráfico 35 - Taxa de variação de contrabando nas exportações e Taxa de crescimento do PIB	219
Gráfico 36 - Taxa de variação de contrabando no regime de trânsito e Taxa de crescimento do PIB	220
Gráfico 37 - Taxa de variação de contrabando em Moçambique e Taxa de crescimento do PIB	221
Gráfico 38 - Grau de cobertura do Orçamento por Receitas do Estado (2006-2015)	222
Gráfico 39 - Distribuição da amostra por sexo e por local da realização do inquérito	224
Gráfico 40 - Principal Actividade	225
Gráfico 41 - Frequência de visitas entre famílias	226
Gráfico 42 - Frequência de indivíduos que passam sem usar o posto de controlo	227
Gráfico 43 - Meios usados no transporte de mercadorias contrabandeadas	229
Gráfico 44 - Denúncia em caso de ocorrência do contrabando	233

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Ganhos gerados pelas cinco principais actividades ilícitas (em mil milhões de US \$D).....	49
Tabela 2 - Estimativas dos custos do comércio ilícito	50
Tabela 3 - Estatística do KMO	109
Tabela 4 - Estatística do MSA	109
Tabela 5 - Identificação de cargas factoriais significantes com base no tamanho da amostra	112
Tabela 6 - Estatística do Alpha de <i>Cronbach</i>	114
Tabela 7 – Valor total do contrabando no período de 2013 à 2016	175
Tabela 8 – Peso do contrabando no Trânsito sobre a RT e PIB	175
Tabela 9 - Impostos sonegados por natureza de movimento de mercadorias transacionadas no Regime de Trânsito Aduaneiro (em milhões de MT).....	176
Tabela 10 - Percentagem do imposto sonegado por principais países de origem	177
Tabela 11 - Impostos sonegados por continente de origem da mercadoria (em milhões de MT)	177
Tabela 12 – Imposto sonegados por continente de origem da mercadoria.....	178
Tabela 13 – Imposto sonegados por continente de destino da mercadoria (em milhões de MT)	178
Tabela 14 – Imposto sonegados por continente de destino da mercadoria (em milhões)	179
Tabela 15 – Percentagem do imposto sonegados por principais de destino	179
Tabela 16 - Resultados do <i>backcasting</i> estimado da variável contrabando, do período 2006-2012 (em milhões de USD).....	182
Tabela 17 - Evolução do peso do contrabando no trânsito, estatísticas corrigidas pela regressão ARIMA, 2006-2016	183
Tabela 18 – Frequência dos inqueridos com famílias na fronteira do país vizinho	226
Tabela 19 - Existência de indivíduos que não passam pelo posto de controlo	227
Tabela 20 - Conhecimento local do contrabando	230
Tabela 21 - Conhecimento sobre a ocorrência de contrabando	231
Tabela 22 - Descrição da amostra da população inquerida por fronteira.....	234
Tabela 23 - Distribuição de frequência das variáveis eliminadas da análise factorial	238
Tabela 24 - Resultado da análise da variável X16	239
Tabela 25 - <i>Test Statistics</i> ^a	240
Tabela 26 - KMO and <i>Bartlett's test</i>	240
Tabela 27 - Resumo da consistência dos factores	244
Tabela 28 - Frequências conjuntas do primeiro factor: conluio dos funcionários da AT e disponibilidade de grossistas fornecedores de produtos nacionalizados	245
Tabela 29 - F2-Estilo de supervisão e articulação entre as Forças de Defesa Segurança	245
Tabela 30 - F3-Entrada clandestina e vias de acesso alternativas à entrada principal	246
Tabela 31 - F4-Condições socioeconómicas dos moradores locais	246
Tabela 32 – Quantidade em toneladas importada pelos pequenos importadores.....	248
Tabela 33 – Registos de ocorrência do contrabando no inquérito aos pequenos importadores.....	249
Tabela 34 – Registo de ocorrência do contrabando do inquérito aos comerciantes informais	250
Tabela 35 – Actividades remuneradas das famílias	251

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

ARIMA	Modelo Auto-Regressivo Integrado de Médias Móveis
APE	Acordos de Parceria Económica com a União Europeia
AT	Autoridade Tributária de Moçambique
BAT	British American Tobacco
BBC	British Broadcasting Corporation
BIC	CrITÉrio de Informação Bayesiano
BM	Banco de Moçambique
BRT	Brigada de Reacção Táctica
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CCA	Conselho de Cooperação Aduaneira
CDM	Corredor de Desenvolvimento de Maputo
CDN	Corredor de Desenvolvimento de Nacala
CDB	Corredor de Desenvolvimento da Beira
CITES	Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Silvestre Ameaçadas de Extinção
CIF	Cost, Insurance and Freight
CMS	Customs Management System
CNE	Customs Enforcement Network
CPA	Código do Processo Aduaneiro
CPC	Código do Processo de Carga
CPM	Código Penal moçambicano
CPID	Convenção Internacional Americana de Direito Internacional Privado
CPP	Código Penal português
CSD	Cambridge Structural Database
CTA	Confederação das Associações Económicas de Moçambique
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
DM	Diploma Ministerial
DW	Deutsche Welle
EF	Evasão Fiscal
EIA	Environmental Investigation Agency
EPI	Economia Política Internacional
EUA	Estados Unidos da América
EUIPO	European Union Intellectual Property Office
FAST	Flexível Anti-smuggling Team
FICCI	Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry
FPLM	Forças Populares de Libertação de Moçambique
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GFI	Global Financial Integrity
GIF	Goodness Fit Index

ICE	Imposto do Consumo Específico
IDE	Investimento Directo Estrangeiro
IVA	Imposto Sobre o Valor Acrescentado
INE	Instituto Nacional de Estatística
JUE	Janela Única Electrónica
KMO	Kaiser-Mayer-Oklin
KPMG	Audit, Tax and Advisory Services
MASA	Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar
MAS	Medida de Adequação da Amostra
MECTS	Mozambique Electronic Cargo Tracking Services
MCNET	Mozambique Community Network
MMO	Mozambique Media Online
MT	Moeda Moçambicana
NOE	Economia não Observada
N1	Estrada Nacional número 1
OCDE	Organização de Cooperação para o Desenvolvimento Económico
OE	Orçamento do Estado
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMC	Organização Mundial do Comércio
OUA	Organização da União Africana
PA	Pauta Aduaneira
PIB	Produto Interno Bruto
PFM	Polícia de Fronteira de Moçambique
PRE	Programa de Reabilitação Económica
PRM	Polícia da República de Moçambique
Rand	Moeda Sul Africana
RDC	República Democrática de Congo
RA	Receita Aduaneira
RF	Receita Fiscal
RT	Receita Total
RISDP	Indicative Regional Development Plan
RKV	Convenção de Quioto Revisada
RMSR	Índice Root Mean Square Residual
RSA	República da África do Sul
SADC	Southern Africa Development Community
SACU	Southern African Customs Union
SARPCCO	Organização de Cooperação dos Chefes da Polícia da África Austral
SENAMI	Serviço Nacional de Migração
SH	Sistema Harmonizado
SNA	System of National Accounts
TIAR	Terminal Internacional Aéreo

TIEPO	Terminal Internacional das Encomendas Postais
TIMAR	Terminal Internacional Marítimo
TIMS	International Trade of Management System
TIFER	Terminal Internacional Ferroviário
TIRO	Terminal Internacional Rodoviário
UA	União Africana
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law
USD	United States Dollar
WENELA	Witwatersrand Native Labour Association
WITS	World Integrated Trade Solution
ZCL	Zona do Comércio Livre

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	21
2 CONTRABANDO: QUADRO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	44
2.1 CONTRABANDO, DEBATE TEÓRICO-LEGAL E CONCEPTUAL	51
2.2 ECONOMIA POLÍTICA INTERNACIONAL COMO INSTRUMENTO DE ANÁLISE DO CONTRABANDO	85
2.3 MODELOS ECONÓMICOS DE EVASÃO ADUANEIRA.....	92
2.3.1 Modelo de Bhagwati e Hansen	93
2.3.2 Uma teoria alternativa de contrabando	94
2.3.3 Modelo ARIMA	102
2.3.3.1 Modelos ARIMA (p, d, q) de Box Jenkins	103
2.3.3.2 Critérios de Validação do Modelo	104
2.3.4 Estimativa do contrabando com recursos: as discrepâncias de estatísticas do comércio externo.....	104
2.3.5 Análise factorial no estudo do contrabando em Moçambique	106
2.3.5.1 Interpretação dos factores.....	111
2.3.5.2 Critérios para a significância de cargas factoriais	112
2.3.5.3 Interpretação da matriz factorial	113
2.3.5.4 Validação dos resultados da análise factorial	114
2.3.5.5 Comparação das correlações observadas entre as variáveis originais com as correlações estimadas pelo modelo factorial retido	114
2.3.5.6 Índice Root Mean Square Residual	115
3 PERFIL DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE.....	116
3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE	117
3.2 REFORMAS ECONÓMICAS E ADUANEIRAS APÓS A INDEPENDÊNCIA DE MOÇAMBIQUE.....	131
3.3 PRINCIPAIS ILAÇÕES DOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	142
3.4 MAPEAMENTO DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE.....	143
3.4.1 Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN).....	144
3.4.2 Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB)	153
3.3.3 Desafios trazidos pela África do Sul no trânsito de mercadorias em Gaza e Inhambane	165
3.4.4 Contrabando ao longo do Corredor de Desenvolvimento de Maputo	171
4 ESTIMATIVAS DO PESO ECONÓMICO DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE	174

4.1 APLICAÇÃO DA FÓRMULA DE CHOWDHURY NAS MERCADORIAS EM TRÂNSITO ADUANEIRO	174
4.1.1 Aferição do valor do contrabando no regime de trânsito aduaneiro em Moçambique, por meio dos dados obtidos da média aritmética simples.....	174
4.1.2 Aferição do valor do contrabando no regime de trânsito aduaneiro em Moçambique, a partir dos dados obtidos da regressão ARIMA.....	180
4.2 ESTIMATIVA DE CONTRABANDO USANDO O MÉTODO DAS DISCREPÂNCIAS NOS SALDOS COMERCIAIS.....	183
4.2.1 Contrabando nas relações entre Moçambique e alguns países membros da SADC.....	184
4.2.1.1 Perdas nas importações.....	184
4.2.1.2 Perdas nas exportações.....	188
4.2.2 Contrabando nos fluxos que ocorrem entre Moçambique e alguns países europeus	191
4.2.2.1 Perdas nas importações.....	192
4.2.2.2 Perdas em exportações.....	196
4.2.3 Contrabando nas relações comerciais entre Moçambique e alguns países asiáticos	199
4.2.3.1 Importações.....	200
4.2.3.2 Perdas nas exportações.....	203
4.2.4 Contrabando entre Moçambique e alguns países da América e Austrália	206
4.2.4.1 Perdas nas importações.....	206
4.2.4.2 Perdas nas exportações.....	210
4.3 PERDAS AGREGADAS NA PONDERAÇÃO DOS DOIS MÉTODOS.....	217
5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA DE CAMPO....	223
5.1 RESULTADOS DA PESQUISA EXPLORATÓRIA.....	223
5.1.1 Debate dos resultados dos inquéritos em Mandimba, Machipanda e Milange.....	223
5.2 TEIAS DO CONTRABANDO NUMA ANÁLISE FACTORIAL.....	234
5.2.1 Análise factorial.....	235
5.2.2.1 Verificação dos pressupostos da análise factorial dos componentes principais	236
5.2.2.2 Extração dos factores.....	241
5.2.2.3 Associação das variáveis por factor	242
5.2.2.4 Consistência interna dos factores	244
5.3.1 Confrontação dos resultados do inquérito aos aduaneiros e despachantes no cruzamento de outras percepções.....	247
5.3.1.1 Pequenos importadores.....	247
5.3.1.2 Comerciantes informais	249
5.3.1.3 Famílias ao redor das fronteiras	250
5.4 PRINCIPAIS ILAÇÕES	252
6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	254
6.1 CONCLUSÕES	254

6.2	RECOMENDAÇÕES	259
6.3	IMPLICAÇÕES TEÓRICAS DO ESTUDO E PESQUISAS FUTURAS	260
ANEXO A- RESUMO DE INFORMAÇÕES VEICULADAS EM JORNAIS SOBRE CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE 2015-2018.....291		
ANEXO B- TIPOLOGIA DE ILÍCITOS ADUANEIROS POR REGIME.....297		
ANEXO C- CLASSIFICAÇÃO NACIONAL DAS ESTÂNCIAS ADUANEIRAS E RESPECTIVAS CATEGORIAS.....299		
ANEXO D - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES AFRICANOS (EM MILHÕES USD)304		
ANEXO E - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES AFRICANOS, EM PERCENTAGEM DO PIB304		
ANEXO F - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES AFRICANOS (EM MILHÕES DE USD)305		
ANEXO G - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES AFRICANOS EM PERCENTAGEM DO PIB305		
ANEXO H - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA (EM MILHÕES DE USD)306		
ANEXO I - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA EM PERCENTAGEN DO PIB307		
ANEXO J - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA (EM MILHÕES DE USD)309		
ANEXO K - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA EM PERCENTAGEM DO PIB.....310		
ANEXO L - EVASÃO FISCAL NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA (EM MILHÕES DE USD)311		
ANEXO M - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA EM PERCENTAGEM DO PIB.....312		
ANEXO N - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA (EM MILHÕES DE USD)313		
ANEXO O - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA EM PERCENTAGEM DO PIB.....314		

ANEXO P - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA EM MILHÕES DE USD.....	314
ANEXO Q- CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA EM PERCENTAGEM DO PIB.....	315
ANEXO R - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA (EM MILHÕES DE USD)	315
ANEXO S- CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA EM PERCENTAGEM DO PIB.....	316
ANEXO T - EVASÃO FISCAL NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS (MILHÕES DE USD)	316
ANEXO U - EVASÃO FISCAL NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS EM PERCENTAGEM DO PIB	317
ANEXO V – EVASÃO FISCAL NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS (MILHÕES DE USD)	317
ANEXO W - EVASÃO FISCAL NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS EM PERCENTAGEM DO PIB	318
ANEXO X - GÉNERO DOS INTERVENIENTES PROCESSOS DE DESEMBARAÇO NA FRONTEIRA	319
ANEXO Y - IDADE DOS INTERVENIENTES NO PROCESSO DE DESEMBARAÇO NA FRONTEIRA	320
ANEXO Z - CATEGORIA PROFISSIONAL DO FUNCIONÁRIO DA AT.....	321
ANEXO AA - FLUXO DE MERCADORIAS EM RESSANO GARCIA.....	322
ANEXO BB - X15 - O CONTRABANDO OCORRE COM A CUMPLICIDADE DOS FUNCIONÁRIOS DA MIGRAÇÃO	322
ANEXO CC - X16 - O CONTRABANDO OCORRE ATRAVÉS DE VÁRIAS PASSAGENS PELA FRONTEIRA FEITA PELOS MORADORES LOCAIS, TRANSPORTANDO MERCADORIAS EM PEQUENAS QUANTIDADES	323
ANEXO DD - X17 - O CONTRABANDO OCORRE COM A CUMPLICIDADE DOS DESPACHANTES ADUANEIROS	323
ANEXO EE - KMO AND BARTLETT’S TEST – MODELO INICIAL	323
ANEXO FF - VARIÂNCIA TOTAL EXPLICADA NO MODELO INICIAL	324
ANEXO GG - VARIÂNCIA TOTAL EXPLICADA.....	325

ANEXO HH - MATRIZ DAS COMPONENTES APÓS ROTAÇÃO VARIMAX.....	325
ANEXO II -MATRIZ ANTI-IMAGEM DAS CORRELAÇÕES	326
ANEXO JJ - MATRIZ DAS CORRELAÇÕES REPRODUZIDAS.....	327
ANEXO KK - ACTIVIDADE REMUNERADAS DOS PEQUENOS IMPORTADORES	327
ANEXO LL - PRINCIPAIS PRODUTOS COMERCIALIZADOS PELOS COMERCIANTES INFORMAIS	328
ANEXO MM - REGISTO DE OCORRÊNCIA DO CONTRABANDO NO INQUÉRITO ÀS FAMÍLIAS	329
ANEXO NN - ROTAS, FRONTEIRAS E PRODUTOS CONTRABANDEADOS POR PROVÍNCIA	331
ANEXO OO - BASE DE DADOS – JUE (REGIME DE TRÂNSITO)	334
ANEXO PP - APREENSÕES DE MERCADORIAS - 2002-2019	342
ANEXO QQ - PRINCIPAIS MERCADORIAS APREENDIDAS - 2002-2019.....	343
ANEXO RR - EVOLUÇÃO DE VOLUME DE APREENSÕES DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS DE 2002 A 2019* (JANEIRO A SETEMBRO)	344
ANEXO SS - IMPOSTOS SONEGADOS DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS APREENDIDAS.....	344
ANEXO TT - FRONTEIRAS ADUANEIRAS POR PROVÍNCIA	345
ANEXO UU – BOLETIM DA REPÚBLICA, NÚMERO 63, I SÉRIE	346
ANEXO VV – INQUÉRITO REALIZADO NA PESQUISA EXPLORATÓRIA EM 2018	352
ANEXO VV – INQUÉRITOS REALIZADOS NA PESQUISA CONCLUSIVA EM 2019	355

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como propósito analisar as implicações económicas do contrabando, em Moçambique, no período de 2006-2016. A análise tem presente que a economia moçambicana, para além das receitas provenientes da colecta de impostos às actividades económicas internas, 30% do Orçamento do Estado (OE) é financiado por direitos aduaneiros e demais imposições arrecadados, pelas Alfândegas, à entrada e à saída de mercadorias pelo território aduaneiro (PLANO ECONÓMICO E SOCIAL (PES)¹, 2018; PAUTA ADUANEIRA (PA)², 2017).

Aventa-se, porém, que uma parte significativa das receitas provenientes do comércio externo não esteja a ser captada pelas Alfândegas, por se entender que a maioria dos operadores do mercado não esteja a declarar as suas mercadorias ao passar pelo território aduaneiro (JAIROSSE, 2016). A não declaração de mercadorias, às Alfândegas, à entrada e saída do território aduaneiro nacional constitui infração aduaneira (PA, 2017).

Nos termos do quadro legal moçambicano, as infrações aduaneiras podem ser diferenciadas de acordo com a sua natureza e gravidade. Para efeito desta pesquisa, todas as infrações que resultem na evasão de direitos aduaneiros e demais imposições são classificadas como contrabando. Esta perspectiva é trazida por Chowdhury (1999), ao afirmar que o contrabando é mais do que a não declaração de mercadorias ou a sua introdução por circuitos ilegais, inclui um vasto leque de infrações que consistem na passagem de mercadorias, pelas Alfândegas, à luz do dia, sem pagar as devidas imposições fiscais ou efectuando um pagamento parcial.

Reconhece Chowdhury (1999) que o não pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições, traz elevadas implicações na capacidade dos Estados de arrecadar receitas para o financiamento das suas economias. Por isso, o contrabando tem sido conhecido como uma das causas dos desequilíbrios económicos e da perda de receitas, em muitos países, particularmente os menos desenvolvidos (CHOWDHURY, 1999).

¹ O modelo de planificação, em Moçambique, é executado através de três instrumentos de gestão. O Plano Estratégico, de longo prazo, o Programa Quinquenal do Governo, de cinco (5) anos, o Cenário Fiscal de Médio Prazo, de três anos, actualizado anualmente, e o Plano Económico e Social, anual.

² Pauta Aduaneira e de Serviço é uma tabela que contém a descrição de mercadorias de acordo com o Sistema Harmonizado, e apresenta as taxas devidas na entrada/saída do território aduaneiro.

Por isso nesses países os orçamentos são, maioritariamente, financiados por impostos indirectos, a exemplo das receitas provenientes do comércio externo. Não obstante, a OCDE³ (2012) refere que a fraca capacidade de controlo e gestão deficiente das fronteiras, torna esses países vulneráveis ao comércio ilícito de diversas mercadorias, incluindo o tráfico de drogas e de produtos protegidos ao abrigo da Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Silvestre Ameaçadas de Extinção (CITES), cujos negócios resultam, para esses Estados, em perdas económicas, sociais e ambientais incalculáveis.

O entendimento de que o contrabando tem sido um dos principais factores que induz a perdas de receitas provenientes do comércio externo é também defendido por Hayson (2018, p.1), ao afirmar, a título exemplificativo, que em Moçambique

estima-se que todos os anos se movimentam entre 10 e 40 toneladas de heroína, ou mesmo muito mais (...). Com um valor de exportação de 20 milhões de US \$ por tonelada, [acrescentando que] a heroína é, provavelmente, o maior, ou o segundo maior, produto exportado, logo a seguir ao carvão. E (...) que pelo menos 2 milhões de US \$, por tonelada, ficam (...) na forma de lucros, subornos e pagamentos a figuras seniores moçambicanas.

Entende Hayson (2018) que a droga transita pelo Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM) em direcção à República da África do Sul (RSA), vulgo “terra do *rand*”⁴.

Numa outra abordagem, Serra (2000) considera que em Moçambique qualquer comportamento fiscal desviante pode ser compreendido a partir da gênese da organização económica e aduaneira, desde o período colonial, cuja estrutura gerou maior concentração no comércio e serviços, aumentando a propensão para importar, o que criou maiores oportunidades para o desenvolvimento de negócios ilícitos neste regime.

Na perspectiva deste autor, pode-se depreender que a crescente propensão à irradiação de negócios ilícitos no regime de importação, em consequência da dependência de Moçambique das importações e da prestação de serviços de trânsito aduaneiro de mercadorias ao *hinterland*, herança colonial, resultaram na distorção do conceito de contrabando que é, hoje, mais entendido como um

³ Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).

⁴ Termo usado em Moçambique para se referir à África do sul, tendo como referência a moeda daquele país, o *rand*.

problema das importações e do trânsito, embora o fenómeno se manifeste em quase todos os regimes aduaneiros.

A visão de Serra (2000) é também corroborada por Gomes (2014, p. 259), ao afirmar que, em Moçambique,

a sucessão e coexistência de diferentes concepções de território, desde os Estados pré-coloniais, passando pela colonização portuguesa e chegando ao Estado nacional independente, (...) foram responsáveis por introduzir elementos que caracterizam [o modelo de organização] das actuais fronteiras moçambicanas

De facto, as fronteiras moçambicanas foram estabelecidas de acordo com o modelo de organização económico-comercial, que responde a sua localização geográfica como ponto de entrada e de saída de bens ao serviço do *hinterland*, tendo presente as rotas de escoamento dessas mercadorias através do mar.

Conforme o modelo de organização económica, Moçambique apresenta três categorias gerais de fronteiras: marítimas, terrestres e aéreas. As fronteiras marítimas ou terminais internacionais marítimas (TIMAR), na sua maior parte, estão localizadas ao longo da costa, banhada pelo Oceano Índico, como parte integrante dos serviços portuários, reconhecidos pela importância económica para o País, na provisão de serviços e na facilitação do comércio internacional e regional, assegurando o escoamento de bens e serviços de e para os países do interior sem acesso ao mar. Dada a sua dimensão económica, os portos moçambicanos ainda se constituem como desafio na gestão do comércio externo, em particular no tratamento de mercadorias provenientes do resto do mundo com destino ao *hinterland* (trânsito aduaneiro), devido a sua vulnerabilidade ao contrabando.

Os resultados da pesquisa exploratória (2018) indicaram que a outra dimensão de fronteiras aduaneiras está localizada nos aeroportos internacionais, denominadas terminais internacionais aéreas (TIAR). Estas fronteiras representam também um elevado risco aduaneiro no contrabando de diferentes mercadorias, de entre as quais: ouro, pedras preciosas, celulares, drogas, troféus e divisas, sobretudo nos aeroportos de Maputo, Chimoio, Tete, Nampula e Pemba.

Para além das fronteiras aéreas e marítimas, Moçambique é caracterizado por fronteiras rodoviárias (TIRO) e ferroviárias (TIFER), cujos desafios, na gestão das operações do comércio externo, se assemelham aos verificados noutras categorias de fronteiras.

O que particulariza as fronteiras terrestres é que a partir destas aglutinam-se todos os fluxos que ocorrem através das fronteiras aéreas e marítimas, daí a sua importância económica. De facto, as outras fronteiras são, maioritariamente, alimentadas economicamente pelos fluxos comerciais que transitam pelas fronteiras terrestres.

A pesquisa exploratória (2018) mostrou que em Moçambique o comércio ilegal ocorre em quase todas as fronteiras. Porém, com a finalidade de se estabelecer uma base comparativa comum, a pesquisa de campo concentrou-se mais no estudo das fronteiras terrestres, salvo raras excepções em que foram também analisadas as fronteiras aéreas e marítimas em algumas províncias, em função da sua coincidência com os pontos de encontro dos principais corredores comerciais.

A opção por essa categoria de fronteiras na pesquisa exploratória (2018) resultou da combinação de diferentes factores, destacando-se os seguintes: 1) Facilidade de acesso pelos contrabandistas por bicicleta, motorizada, viaturas ligeiras ou pesadas, autocarros, minibus, camiões ou a pé; 2) O domínio do sector informal na economia moçambicana, constituindo-se no principal fornecedor de uma variada gama de produtos alimentares básicos; 3) Trocas comerciais transfronteiriças baseadas em laços de parentesco, o que dificulta o estabelecimento da diferença entre o negócio social⁵ e o negócio económico; 4) Elevada contribuição agregada das fronteiras terrestres na receita total aduaneira; 5) Percepção de que todas as mercadorias com destino ao exterior, no fim da sua cadeia de desembarço, passam pelas fronteiras terrestres; 6) Contratação por redes transnacionais de contrabandistas, de pequenos operadores informais, que importam ou exportam através das fronteiras terrestres, para executarem as operações ilícitas a seu favor, o que esconde a verdadeira dimensão do ilícito em Moçambique.

Assim, baseado na realidade acima descrita foi definido como objectivo geral:

- ♦ Estruturar o perfil do contrabando em Moçambique e avaliar as suas consequências económicas, no período de 2006-2016.

⁵ Na perspectiva da pesquisadora, negócio social consiste nas relações de trocas de bens e serviços que se estabelecem entre indivíduos sem objectivos lucrativos, e o negócio económico subsiste das relações de trocas de bens e serviços que se estabelecem entre os indivíduos com fins lucrativos.

Com base no objectivo geral supra, definiram-se como objectivos específicos:

- i) “Descrever a organização histórico-económica de Moçambique e avaliar a sua associação ao surgimento do contrabando” - neste campo, pretende-se descrever a organização de Moçambique desde a pré-história, passando pelo colonialismo até ao período pós-independência e avaliar em que medida este modelo de organização pode ter estimulado a ocorrência do contrabando;
- ii) “Avaliar a correlação entre o contrabando e o modelo de funcionamento do sistema aduaneiro”, onde se pretende compreender em que medida o modelo de organização das Alfândegas, em Moçambique, pode estar a concorrer para a proliferação do contrabando;
- iii) “Apontar os principais factores que determinam a proliferação do contrabando, no processo do desembaraço aduaneiro, em Moçambique” - na indicação deste intento pretende-se identificar os principais factores ou combinação de factores que influenciam ou estimulam a propagação deste fenómeno no processo do desembaraço aduaneiro;
- iv) “Identificar e mapear os produtos mais contrabandeados, em Moçambique” - com este desígnio pretende-se apresentar as mercadorias mais vulneráveis ao contrabando nas diferentes regiões e descrever as principais rotas utilizadas para o efeito;
- v) “Aferir e avaliar os efeitos do contrabando na evolução dos indicadores macroeconómicos agregados”. Neste ponto será analisado o impacto no PIB do contrabando que ocorre nos regimes de importação, exportação e trânsito aduaneiro. A análise será extensiva aos efeitos do evento na evolução da Receita Fiscal (RF) e do OE, no período de 2006-2016.

Na dimensão temporal foi indicado o período de 2006-2016. A escolha deste intervalo deveu-se ao facto de que em 2006 foi criada a AT, nos termos da Lei nº 1/2006, de 22 de março, como instituição do Estado responsável pela cobrança de impostos internos e externos, e pela garantia da gestão apropriada dos fluxos que ocorrem no sistema tributário, em defesa da soberania económica nacional. Esta delimitação temporal permitiu discorrer as diferentes fases das reformas aduaneiras e avaliar o perfil do contrabando nesse período.

A escolha de 2016 como ano de referência ou limite superior da pesquisa resulta de dois fundamentos:

- 1) Suspensão do apoio directo ao orçamento pelos parceiros de cooperação
- 2) A pressuposição do incremento dos níveis de contrabando nesse período.

Quanto à delimitação espacial, a pesquisa, considerou a organização territorial de Moçambique e a sua extensão ao longo da linha da fronteira terrestre e marítima. Relativamente à estimativa e avaliação económica do contrabando, em Moçambique, recorreu-se aos dados provenientes das relações comerciais que o País estabeleceu, no período de 2006-2016, com os seguintes países:

Quadro 1- Lista dos países seleccionados

1. África	República Checa
África do Sul	Hungria
Malawi	Bulgária
Zimbabwe	Lituânia
Zâmbia	Eslovénia
Tanzânia	Noruega
Namíbia	3. Ásia
Maurícia	Bangladesh
Madagáscar	China
2. Europa	Hong Kong
Alemanha	Índia
Áustria	Indonésia
Bélgica	Japão
Espanha	Malásia
Finlândia	Paquistão
França	Singapura
Grécia	Coreia
Países Baixos	Tailândia
Irlanda	Vietname
Itália	4. América e Austrália
Luxemburgo	EUA
Portugal	Canadá
Reino Unido	México
Dinamarca	Argentina
Suécia	Brasil
Polónia	Austrália

Fonte: elaborado pela autora (2019)

O argumento para a realização do estudo sobre o contrabando é sustentado pelo facto de que pesquisas académicas sobre o contrabando, em Moçambique, são escassas e os poucos estudos que fazem referência ao fenómeno analisam-no numa base histórico-qualitativa ou fazem-no do

ponto de vista das consequências da integração regional, nas relações comerciais entre Moçambique e a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)⁶. Registam-se também estudos que abordam o tema na óptica da informalidade ou do tráfico de produtos ilegais, como drogas, armas entre outras mercadorias de comércio proibido.

Constatou-se ainda que muitos dos estudos que se dedicam à pesquisa de matérias fiscais, para além de se confinar aos problemas comerciais na SADC, apresentam linhas de pesquisa mais politológicas do que económicas, dispensando pouca atenção aos crimes tributários, o que deixa um grande vazio na compreensão do seu impacto económico.

Observou-se também que os pesquisadores que pretendem fazer referência ao contrabando, fazem-no como resultado das constatações das suas pesquisas e nunca como matéria primordial ou objecto do seu estudo. Citam-se casos de estudos sobre a regionalização na SADC que analisam aspectos ligados aos acordos regionais, a gestão dos certificados de origem, o efeito do *dumping*, a contrafação que fazem referência ao contrabando, sem tomá-lo como problema central nas pesquisas (OPPEWAL 2016; JAIROSSE, 2016; SANTO [s/d]).

Da Costa (2002), por exemplo, discute, na sua tese de doutoramento em História, o comércio entre a Coroa portuguesa e a Índia, onde Moçambique aparece em destaque na exportação de marfim, ouro e outros produtos. No debate, o mesmo autor faz referência ao contrabando de bebidas alcoólicas neste comércio.

Numa outra vertente, Antunes (2006) refere o comércio de escravos desenvolvido pela comunidade mercantil, em Moçambique, no século XVIII, com o Brasil, tendo como objectivo compreender a essência do grupo de comerciantes moçambicanos e conhecer a rede de comércio transnacional. Enquanto que Sousa (2013) aborda o comércio europeu de escravos de África, explorando elementos associados a uma visão racista da escravatura, para explicar alguns fundamentos do comércio de escravos, para além de mencionar a importância económica da escravatura no desenvolvimento do capitalismo moderno, no período de 1441 à 1900.

⁶ A **Comunidade de Desenvolvimento da África Austral** (em inglês, *Southern Africa Development Community*, acrónimo SADC), é uma organização inter-governamental criada em 1992 e dedicada à cooperação e integração socioeconómica, bem como à cooperação em matérias de política e segurança, dos países da África Austral e é composto por 15 países: Moçambique, Tanzânia, Angola, Botsuana, Eswatini, Zâmbia, Zimbabwe, Namíbia, Maurícias, Seycheles, Malawi, África do Sul, Madagáscar, República Democrática do Congo, Lesoto. Fonte: Wikipédia; Acesso a 29 abr. 2018.

Zonta (2011) faz, igualmente, uma análise da economia de Moçambique no século XIX, onde, além do comércio de escravos, o autor debruça-se sobre o papel das oleaginosas na internacionalização da economia de Moçambique. No mesmo debate, Zonta ainda aponta as relações comerciais entre Moçambique e Índia, as quais o autor qualifica de ilegais e desiguais.

Santos *et al.* (2018) retoma o debate de Zonta (2011) destacando o papel de Moçambique como centro comercial português no seu comércio com a Índia. No estudo, o autor refere-se à corrupção e à fraca circulação da moeda como algumas das barreiras ao comércio. Descreve, igualmente, o comércio ilegal de ouro, a partir da região centro de Moçambique; o tráfico de marfim com os macuas e ajauas, escoado pelo porto de Nacala e do comércio de escravos. O estudo alude ainda a resistência árabe e moçambicana à penetração portuguesa, na sua tentativa de alcançar as zonas de produção, com o propósito de controlar a cadeia de valor do comércio.

No cômputo das relações comerciais entre Moçambique e a SADC, aparece, por exemplo, Langa (2002) a discutir os desafios que se colocam para o País na implementação do protocolo comercial da SADC, sem, contudo, fazer referência à licitude desse comércio; Mulungo (2009) analisa o impacto do protocolo comercial da SADC para as Alfândegas de Moçambique, sem avaliar as implicações económicas que podem resultar da implementação desse instrumento legal.

Registam-se, igualmente, estudos que discutem aspectos comportamentais nas relações comerciais que podem desafiar os Estados da região. A exemplo de Julaia (2011) que descreve o impacto do comércio externo no desenvolvimento económico de Moçambique e Manhiça (2011) relatando o impacto do protocolo comercial da SADC para o sector privado em Moçambique.

Langa (2011), por seu turno, discute o impacto do protocolo comercial da SADC nas relações comerciais entre Moçambique e a África do Sul no período de 2000 a 2008; enquanto que Dunduro (2011) apresenta uma reflexão sobre a importância estratégica do corredor da Beira para Moçambique e para a SADC. Na mesma linha, Mutane (2014) reflete sobre os ganhos, para Moçambique, no cômputo do comércio inter-SADC.

Outros autores, como Rafael (2010), abordam as vantagens e desvantagens competitivas de Moçambique na agricultura, avaliando em que medida podem acrescentar valor nas relações comerciais na SADC, sem necessariamente discutir os riscos que podem decorrer desse comércio. Outros tópicos comumente discutidos são relativos à gestão de fronteiras e migrações

internacionais como factor no combate à pobreza, a exemplo de Nhantumbo (2010), num estudo de caso, onde discute a mobilidade de mão-de-obra moçambicana para as minas da África do Sul.

O narcotráfico e o tráfico de armas e de seres humanos, são outros domínios na análise do contrabando. A exemplo de Vicente (2012), no estudo sobre o impacto do narcotráfico na segurança de Moçambique, e Pessere (2014), ao falar sobre o impacto na segurança de Moçambique da proliferação de armas ligeiras na SADC. Por seu turno, Cumbi (2014) analisa o crime organizado como ameaça à segurança dos Estados da SADC, e Vilanculo (2018) apresenta uma reflexão sobre o papel de Moçambique no combate ao tráfico de seres humanos na SADC.

Ainda no mesmo diapasão, Blum (2017) discute, por sua vez, a faceta do crime organizado na RSA e Moçambique (incluindo o tráfico de seres humanos, raptos, tráficos de troféus e drogas). Na pesquisa, o autor descreve os crimes transnacionais e expõe as suas implicações sociais e criminais para os dois Estados. Refere-se às motivações associadas à alta corrupção e ao envolvimento dos dirigentes políticos nesses actos, mercê dos elevados lucros expressos em milhões de dólares.

O outro campo observado, como de interesse, nas pesquisas académicas foi o da análise dos aspectos de governação, como são os casos de pesquisas que procuram compreender as consequências da corrupção na gestão aduaneira na análise de procedimentos sobre a gestão das fronteiras. São exemplos: Mosse e Cortez (2006) e Gastrow *et al.* (2002), que, tendo presente realidades concretas, fazem uma análise descritivo-qualitativa do fenómeno, integrando outras variáveis explicativas como a corrupção. Nesse estudo, Mosse e Cortez (2006) avaliam o impacto da corrupção nas Alfândegas de Moçambique, usando as fronteiras de Ressano Garcia e Namaacha e concluem que os instrumentos anti-corrupção, os sistemas de controlo, a supervisão e o código de conduta foram eficazes apenas num curto prazo.

O *Deutsche Genellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIS* (2015), na descrição do guião do operador do comércio externo, preocupou-se em apresentar o quadro legal aduaneiro moçambicano como instrumento na facilitação do comércio externo. O trabalho discorre sobre o quadro legal que rege o funcionamento das instituições que operam no comércio externo, onde apresenta, detalhadamente, a legislação aduaneira, destacando as diferenças de procedimentos na gestão dos fluxos de mercadorias em função do regime. O guião esclarece ainda os procedimentos utilizados e os documentos necessários nos importadores/exportadores de mercadorias.

Enquanto que Amós (2013), usando, igualmente, uma abordagem jurídica, discute os crimes contra a ordem tributária em Moçambique, destacando as fraquezas na gestão do comércio externo que resultam na prática exacerbada de crimes fiscais, como descaminho e contrabando, executados, mormente, nos regimes de importação, exportação e trânsito.

Ainda no campo legal aparecem estudos como de Menezes (2017), que aborda o quadro legal para compreender as fraquezas que levam à prática de irregularidades e transgressões fiscais no comércio da madeira entre Moçambique e a China. Por sua vez, a *Environmental Investigation Agency* - EIA (2014) apresenta um texto onde designa o contrabando de madeira como um crime de primeira classe e demonstra isso ao apresentar o volume de perdas financeiras nas exportações para a China.

Preocupado com o negócio ilegal de madeira de Moçambique para a China, Menezes (2017) sustenta que as reformas no quadro legal não surtiram os efeitos, inicialmente, previstos na melhoria dos procedimentos na exploração da madeira em benefício do desenvolvimento económico de Moçambique. Concluindo que, no lugar de trazer um valor acrescentado, o comércio entre Moçambique e a China resultou no incremento do contrabando.

Como corolário, Chichava e Chris (2012) colocam os desafios das relações comerciais desenvolvidas entre Moçambique e a China, onde expõem a questão do contrabando dos produtos moçambicanos exportados para a China. Os dois autores apresentam aspectos ligados à gestão de recursos naturais, tendo presente as perspectivas de um desenvolvimento sustentável de Moçambique.

Anderson e Jooste (2014) desenvolveram um artigo no qual discorrem sobre os desafios para Moçambique da caça furtiva, tendo presente o crescente tráfico de vida selvagem em África. No estudo, analisam-se os preços internacionais do marfim, cornos de rinoceronte, como determinantes para o incremento do abate não autorizado e comércio ilegal destes produtos.

Numa abordagem mais integrada, Hayson (2018) apresenta as vulnerabilidades de Moçambique ao comércio ilícito de minerais preciosos (rubis, ouro), madeira, drogas, pessoas e troféus (marfim, cornos de rinoceronte e de búfalo), na região norte de Moçambique. O autor estabelece a relação entre o contrabando e a corrupção, numa dinâmica de operações criminais executadas por uma multiplicidade de actores.

Oppewal *et al* (2016) prestaram atenção à cadeia de valor do frango em Moçambique, preocupando-se em compreender as causas da fraca competitividade da indústria nacional, concluindo que o contrabando do frango congelado, proveniente do Brasil, África do Sul e Malawi, e o regime tributário que penaliza a produção nacional são variáveis importantes na variação positiva/negativa da equação comercial deste produto a favor/desfavor de Moçambique.

Seda (2018), por sua vez, faz uma análise exploratória usando o método qualitativo no estudo da gestão das fronteiras, em Moçambique, numa base amostral, que incluiu as fronteiras de Mandimba, Machipanda e Ressano Garcia. O resultado da pesquisa revelou que cada uma das regiões apresentava características específicas em termos de recursos e o nível de desenvolvimento socioeconómico. Na análise, Seda (2018) aborda o contrabando como um crime transfronteiriço, constituindo-se como uma das principais fontes de ameaça à segurança internacional na actualidade. O autor adverte que este crime e outros associados ao movimento migratório têm despertado a atenção dos Estados no aprimoramento do mecanismo de controlo e gestão das fronteiras.

Junior *et al* (2015) estudam as relações transfronteiriças de Moçambique, relatando o seu papel no mercado do trabalho e na promoção do comércio regional. Preocupam-se em identificar as relações que se estabelecem entre as pessoas que vivem ao longo da linha de fronteira e analisar os fluxos de importações e exportações. Este estudo abrangeu as fronteiras de Ressano Garcia, Namaacha, Machipanda, Cassacatiza e Mandimba. Na pesquisa, destacam-se as relações económicas entre Moçambique, Malawi, África do Sul, Zâmbia, Swazilândia e Zimbabwe. Os autores identificam uma lista limitada de produtos mais comercializados, entre os países seleccionados na amostra, onde se destacam as bebidas, alimentos, calçados, cosméticos e material de construção. O estudo conclui que as taxas aduaneiras podem ser uma barreira ao comércio transfronteiriço.

Ainda, a *Euromonitor Internacional* (2017, 2015) desenvolveu outros estudos onde indica que, em 2015, mais de 66% das bebidas alcoólicas transacionadas no mercado moçambicano tinham como fonte o comércio ilícito com destaque para o contrabando, com 43.3%, estimando-se os prejuízos fiscais em 324 milhões de USD. Em 2016, esta cifra agravou-se para 70%. Estes estudos revelam ainda que a maior parte dos produtos contrabandeados, em Moçambique, passam pelas principais fronteiras da província de Maputo, destacando as de Namaacha e Ressano Garcia.

Os estudos concluem que é a partir destes pontos que as mercadorias são introduzidas nos principais mercados informais da Cidade de Maputo (Estrela Vermelha, Museu e Xiquelene).

Por seu turno, Firmino (2013) analisa as práticas ilegais entre os funcionários aduaneiros e utentes e atesta que a corrupção é um produto dos dois actores (funcionários aduaneiros e utentes). O estudo revela que os funcionários aduaneiros têm na corrupção uma oportunidade para acumular riqueza fácil. O autor entende que ambos protagonistas têm a consciência de que corrupção é crime e adverte que, em Moçambique, devia ser considerado um grave problema social, devendo o seu combate partir da família, entendida como núcleo social básico.

Na avaliação do impacto da volatilidade do comportamento dos pequenos importadores informais, que operam ao longo das fronteiras com vista à subsistência das famílias, em resposta aos elevados níveis de pobreza, registam-se os trabalhos de Duri (2016), que explana sobre o contrabando entre Zimbabwe e Moçambique, através da fronteira de Machipanda e Manganhela (2006), enquanto que na apreciação e interpretação da relação entre o tráfico, o contrabando e o branqueamento de capitais e/ou na análise das consequências da regionalização aparecem, no debate, Gastrow *et al.* (2002) e Blum (2017).

Ainda sobre o papel económico-social dos pequenos informais, registam-se as obras de Chichava (1998) e Cruz e Silva (2005). Neste mesmo padrão, incluem-se trabalhos sobre os desafios na gestão aduaneira dos pequenos importadores, a exemplo de Jairosse (2016), Junior *et al.* (2015) e Barreau (2011), que retratam o sector informal como mecanismo para a subsistência das famílias ou como alternativa ao fornecimento de bens e serviços de elevada procura nos mercados, que não sejam produzidos, ou de menor oferta e maior procura no mercado nacional. Por sua vez, Maposse (2011) faz um debate que versa sobre o papel do comércio informal na ocupação da força de trabalho em Moçambique.

Francisco e Paulo (2006, p.51) apresentam o impacto da economia informal na protecção social e no combate à pobreza, onde discutem a dimensão oculta da informalidade em Moçambique. Entendem os autores que o sector informal tem um peso de 44% na produção comercializada. Acrescentam que “a riqueza nacional contempla todas as actividades legais monetárias e as baseadas na troca; se bem que estas últimas acabam, por vezes, não sendo registadas nem tributadas. As actividades ilícitas e do mercado subterrâneo não são incluídas no conceito de PIB (...)”.

Estes autores, seguindo a mesma linha, preocupam-se com uma questão fundamental que é a ausência da dimensão económica do sector informal na descrição do contrabando. Todavia, nos termos dos autores, este negócio “lícito” é alimentado por mercadorias provenientes de negócios ilícitos, o que pode ser comprovado pelas palavras dos próprios autores ao afirmarem que “(...) mas já as actividades delas resultantes são [tributadas, de onde] certos rendimentos associados ao mercado negro acabam por ser [contabilizados] [...]”. Na verdade, os autores estão a descrever uma situação típica de branqueamento de capitais.

Jairosse (2016), com base na sua dissertação de doutoramento em História, baseada na observação directa, estuda o comércio informal praticado por mulheres na região sul de Moçambique, onde procura perceber as dinâmicas da mulher no comércio informal e o seu papel no abastecimento dos mercados na Cidade de Maputo e arredores.

Ainda sobre o comércio informal, outros estudos procuram analisar o comportamento de grupos específicos dos intervenientes deste mercado, como é o caso de pequenas *mukheristas*⁷ (mulheres chefes de família) que se dedicam à importação de produtos nos países vizinhos, sobretudo de mercearia e hortícolas, para a sua subsistência, tal como referidos por Jairosse (2016) e Chivangue (2012); ou pesquisas que se preocupem em analisar variáveis específicas não generalizáveis.

Foram também registados estudos, que analisam o contrabando com enfoque económico, com maior destaque para o sector informal por exemplo a pesquisa de Parafino (2012), em Namaacha.

Sobre o entendimento do comércio informal e a sua relação com o contrabando, é válida a abordagem de Chivangue (2012) ao afirmar que o comércio informal envolve actividades legais e ilegais, sobretudo nas importações, nos casos em que contornam o pagamento de direitos.

É no entendimento das actividades ilícitas exercidas pelos operadores informais que é fundamental considerar a visão de Francisco e Paulo (2006), ao afirmarem que pelo menos 44% do comércio é ocupado pelo sector informal, podendo este indicador ter um significado especial na dimensão económica do contrabando.

⁷ Mulheres que se dedicam a importações de pequenas quantidades de produtos variados para venda nos mercados.

Por seu turno, De Abreu (2007, p.25) indica que “algumas das estimativas disponíveis sobre o peso do sector informal na economia são “razoavelmente antigas”, dando exemplo das estimativas De Abreu e De Abreu (1996), que remontam a década de 1990, onde previam que

cerca de 1/3 do Produto Interno Bruto total era gerado no sector informal, enquanto Sulemane (2001), com dados até 1997, estimou que à volta de 40% da força de trabalho urbana estava empregue no sector informal urbano. Qualquer um dos resultados sugere um sector informal com considerável peso na economia nacional.

Num outro estudo, De Abreu (1996, p.12) alude que

o sector informal é um potencial contribuinte para o Estado e, provavelmente, o factor mais disponível para o (...) alargamento da base tributária. Uma vez que um montante correspondente [à cerca de] 33% do PIB registado oficialmente, não se sujeita a obrigações fiscais.

Outros estudos, como Ernest e Young (2003 *apud* Francisco e Paulo 2006), confirmam que a dimensão do informal pode estar numa banda superior a 30% do PIB.

Num outro desenvolvimento, Francisco e Paulo (2006) entendem que existe uma dicotomia no entendimento do sector informal, expressa pelo paradoxo da sua contribuição económica. Na sua equação do paradoxo, de entre as causas está a carga fiscal e nas consequências o contrabando, a concorrência desleal, o crime organizado, etc. (quadro 2).

Quadro 2 - Dilema e paradoxo do sector informal sobre o contrabando

Por quê deve ser consentida?	Por que deve ser combatida?
<ul style="list-style-type: none"> • Assegura emprego • É uma fonte de iniciativa criadora com elevado potencial de criação de riqueza • Emerge como reação inevitável à carga fiscal não distribuída equitativamente pela população economicamente activa • Proporciona preços baixos e alternativas comerciais competitivas • Insere os pobres no consumo e melhora o seu poder de compra 	<ul style="list-style-type: none"> • Prática de concorrência desleal • É uma mina de sonegação fiscal e de contrabando • Estimula o roubo • Financia o crime organizado • Não facilita o investimento em tecnologias modernas • Penaliza quem opta pela legalidade • Reduz a capacidade produtiva nacional

Fonte: Adaptado pela autora a partir de dados de Francisco e Paulo (2006, p.24).

Nota: Neste conteúdo, o sector informal é entendido como o ilegal, apesar desses autores entenderem que há, na informalidade, uma vantagem social.

Assim, ainda que os diferentes estudos sobre o sector informal não tenham apresentado uma abrangência determinante, numa abordagem económica do contrabando, não é de se ignorar a sua relevância para esta pesquisa, sobretudo tendo em conta a visão do Instituto Nacional de Estatística (INE) (2006, p.12) ao afirmar que

a economia informal constitui apenas um aspecto da Economia Não (directamente) Observada (NOE), que pode também aparecer em forma de economia ilegal ou economia subterrânea (por razões económicas ou estatísticas). De acordo com as definições do SNA93, podemos distinguir três grupos:

- Economia ilegal: Actividades proibidas por lei ou que, mesmo sendo legais, tornam-se ilegais quando realizadas por actores não autorizados (exemplo: prática de uma actividade profissional sem licença);
- Economia subterrânea: Actividades legais desconhecidas pelas autoridades públicas pelas seguintes razões:
 - Evasão fiscal;
 - Evasão da contribuição de Segurança Social;
 - Não concordância com a legislação laboral sobre direitos dos trabalhadores;
 - Não concordância com normas administrativas relacionadas com respostas obrigatórias na submissão dos questionários estatísticos ou de formulários administrativos.

Nesta base, entende-se que o contrabando é um problema das sociedades modernas, com elevado impacto económico-social e a demonstração disso é que, para além do interesse de alguns autores em pesquisar o assunto, ainda que de forma muito limitada, os órgãos de comunicação social, em Moçambique, têm tido um papel importante na difusão de informação que pode ser relevante para uma melhor compreensão da dimensão económica, social e ambiental do problema. Foi nesta base que a presente pesquisa discorreu sobre informações relevantes veiculadas pela comunicação social (ANEXO A) consideradas credíveis pela AT, sobretudo porque resultam do entendimento comum entre a AT e a mídia na divulgação de informação de relevo sobre o desempenho económico do sistema tributário.

No geral, as várias informações veiculadas pela comunicação social apresentam o quadro dramático vivido por Moçambique no contrabando de diferentes mercadorias, nas importações e exportações de uma variada gama de produtos, incluindo drogas, combustível, viaturas, marfim e outros produtos das CITES, madeira, bebidas alcoólicas, tabaco, medicamentos, produtos agrícolas, ouro, minerais preciosos, através das fronteiras moçambicanas para vários destinos, com particular ênfase para a Ásia ou provenientes de diferentes origens, com destaque para a RSA, China e Brasil.

Tendo presente as consequências do contrabando nas dimensões económicas, social, de saúde e ambiental o Governo de Moçambique tem vindo a realizar algumas acções fiscais correctivas. Porém, estas medidas são percebidas pelo sector privado como inibidores do comércio por se entender que encarecem os custos de investimento, sobretudo na aquisição de matérias-primas e por isso têm levantado vários debates públicos.

Na visão da Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA) (2020), o Governo deveria ter sempre presente, na definição de políticas públicas, acções que resultem na melhoria do ambiente de negócios, porque essas medidas desencadeariam o aumento da competitividade da economia moçambicana e, como corolário, o incremento do volume de receitas em decorrência da capitalização das empresas. Embora a CTA corrobore a visão segundo a qual a ausência ou baixo nível de contrabando pode ser favorável a um melhor ambiente de negócio, tendo em conta as distorções macroeconómicas e dos mercados que podem ser causados pela concorrência desleal, é de opinião que as medidas aduaneiras que visam o combate ao contrabando devem se concentrar na redução de taxas aduaneiras e não em campanhas de fiscalização esporádicas.

O tabaco e as bebidas alcoólicas, por serem classificados como mercadorias supérfluas para além dos direitos aduaneiros, são sujeitos ao pagamento de imposto sobre o valor acrescentado (IVA), taxa de 7,5% e do imposto do consumo específico (ICE), que varia de 2.5 à 75%, nos termos da lei (PAUTA, 2017). Esta política visa assegurar que mercadorias não determinantes para o consumo sejam a principal base tributária.

As receitas fiscais, em Moçambique, apresentam uma contribuição significativa no Orçamento do Estado, do total da carteira fiscal, 30% provêm dos direitos aduaneiros e demais imposições, o que torna esta componente importante para a sustentabilidade orçamental (AT, 2019). A receita aduaneira é assegurada pelas contribuições da região sul, com 64% da receita total aduaneira, dos quais 35% província de Maputo, 28% Cidade de Maputo e o remanescente distribuído entre Gaza e Inhambane. A região norte contribui com 13%, dos quais 11% provêm de Nampula, e os 2% referem-se à contribuição de Cabo Delgado e Niassa. A região centro tem o peso de 23%, dos quais 16% Sofala, 4% Tete e 3% distribuídos entre Manica e Zambézia (AT, 2019).

Em relação ao peso de cada província na receita de cada região, nota-se que a província de Maputo contribui com 54%, e a Cidade de Maputo com 44% da receita da região sul; Sofala 72%,

Tete 19% e Manica 7% da região centro. Na região norte, Cabo Delgado apresenta 13% e Nampula 86% (AT, 2019).

A maior contribuição relativa das províncias de Maputo, Nampula e Sofala deve-se, em parte, ao “efeito corredores”⁸. Decorrente disso, o maior impulso da receita de Maputo provém de Ressano Garcia, enquanto que a receita de Nampula é impulsionada pelas contribuições de Cabo Delgado e Niassa. Sofala se beneficia do contributo de Manica e Tete, fundamentalmente.

Segundo a pesquisa exploratória (2018), o contrabando tem sido um dos grandes desafios na administração das fronteiras moçambicanas, sobretudo, na gestão das mercadorias em trânsito para o *hinterland*. Entende-se, por exemplo, que as perdas de receitas com o contrabando, na região sul, rondam os 30% do total das receitas da região, e que a região centro perde no trânsito aduaneiro pelo menos 30% das mercadorias transacionadas através das províncias de Manica e Tete. Na região norte, Mandimba em Niassa apresenta perdas no intervalo de 5 à 10% ano, e Milange na Zambézia sofrem uma erosão média anual com o contrabando, que varia de 40 à 60% ano.

Atendendo aos dados apresentados, há, por um lado, indagações sobre qual será o real peso do contrabando na economia, e, por outro, questiona-se sobre a necessidade ou não de ter uma melhor percepção do perfil do contrabando em Moçambique e nessa base ajustar as medidas de políticas. Porém, algumas correntes preocupam-se em perceber quais seriam as fraquezas na organização do sistema aduaneiro que tornam o processo de desembaraço tão vulnerável?

Destarte, tendo presente as nuances do contrabando obtidas das diversas percepções, conjugadas com algumas constatações técnico-operativas e considerando o possível peso económico decorrente das perdas de impostos resultantes desta infração aduaneira, permitem afirmar que o contrabando, em Moçambique, levanta bastante cepticismo. A par desse cepticismo, a presente pesquisa levanta a seguinte questão central: **Qual é o perfil do contrabando em Moçambique e quais as suas implicações económicas?**

Alicerçado no questionamento central, foram levantadas as seguintes hipóteses.

Em Moçambique, o contrabando:

- i) É um evento associado aos factores inerentes à organização histórico-económica do País;

⁸ Pontos através dos quais as importações/exportações da região ocorrem.

- ii) Está correlacionado ao modelo de organização do sistema aduaneiro;
- iii) Ocorre em todo o território nacional;
- iv) Afecta, negativamente, os índices de crescimento do PIB.

Com base nas hipóteses levantadas, foram feitos os seguintes questionamentos:

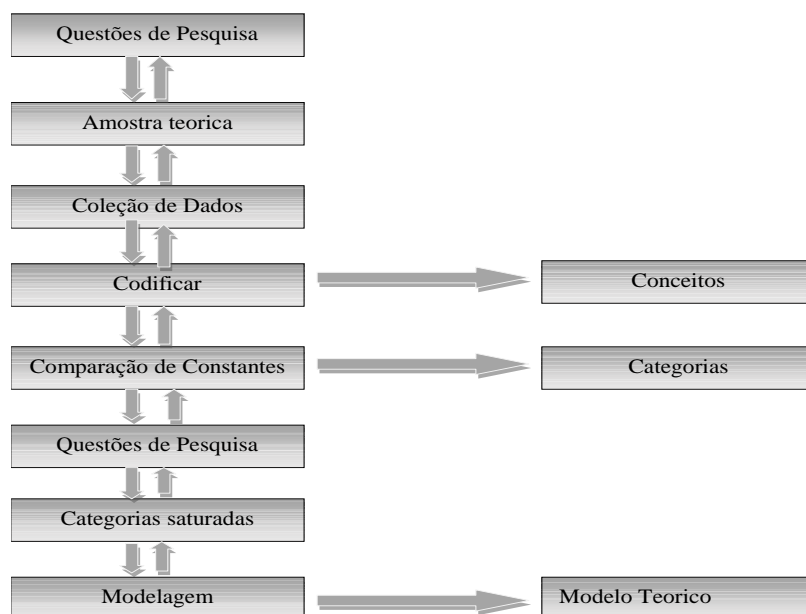
- v) Quais os determinantes do contrabando em Moçambique?
- vi) Qual é a disposição geográfica dos produtos mais contrabandeados em Moçambique?
- vii) Qual é o peso económico do contrabando em Moçambique?

Em termos metodológicos, o presente estudo optou por uma associação entre a pesquisa de campo e a pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa de campo foi estruturada em dois momentos:

- ♦ Uma pesquisa exploratória, definida por Malhotra (2005) como aquela que é caracterizada por pequenas amostras que visam dar uma ideia geral sobre o problema, maioritariamente, fundamentadas em análises qualitativas. A pesquisa exploratória foi utilizada para a elaboração do projecto da tese; e
- ♦ Uma pesquisa conclusiva que, nos termos do mesmo autor, é mais estruturada, caracterizada por uma amostra mais representativa e generalizável, baseada numa análise quantitativa. Esta abordagem caracterizou a centralidade que completou os dados da pesquisa exploratória.

A pesquisa exploratória sustentou a problematização, ajustamento das hipóteses, conciliação temática, incluindo a redefinição do objecto e do escopo da pesquisa, e baseou-se nos pressupostos de uma pesquisa baseada em dados (*grounded theory* segundo Driessnack, M.; Sousa, V. e Mendes, I. (2007), conforme ilustra a figura 1:

Figura 1 - Fluxograma de modelação numa pesquisa baseada em dados



Fonte. Elaboração própria, adaptado do modelo de pesquisa baseada em dados.

Inspirado no fluxograma de uma pesquisa baseada em dados, a pesquisa exploratória obedeceu três abordagens, designadamente:

- ♦ Inquérito exploratório administrado em seis fronteiras;
- ♦ Recolha de informação, com recurso a entrevistas, por fronteira terrestre, sistematizada com base num protótipo de relatório; e
- ♦ Sistematização de informação histórico-legal sobre as Alfândegas.

A escolha das fronteiras para administração do inquérito exploratório baseou-se nos seguintes critérios:

- ♦ Classificação aduaneira oficial;
- ♦ Tipologia de mercadorias desembaraçadas;
- ♦ Serviços aduaneiros dos Estados;
- ♦ Distância geográfica entre fronteiras, e
- ♦ Infraestruturas de suporte à actividade aduaneira.

Usando os critérios acima, foram seleccionadas as fronteiras⁹ Mandimba (em Niassa); Milange (na Zambézia); Machipanda (em Manica), Negomano (em Cabo Delgado); Phafuri e Chicualacuala (em Gaza) para administração do inquérito exploratório. Esta pesquisa foi levada a cabo em 2018, tendo obedecido ao seguinte calendário:

- ♦ Chicualacuala, 18 de janeiro;
- ♦ Phafuri, 20 de janeiro;
- ♦ Milange, 29 de janeiro;
- ♦ Mandimba, 7 de fevereiro;
- ♦ Negomano, 12 de fevereiro; e
- ♦ Machipanda, 18 de fevereiro.

A segunda abordagem, no cômputo da pesquisa exploratória, teve lugar no período de março a setembro de 2018, e consistiu na recolha de informação adicional na maioria das fronteiras terrestres. A terceira abordagem, na exploração das dinâmicas do contrabando, ocorreu, também, no período de março a setembro 2018 e consistiu na sistematização de dados histórico-institucionais por grupos temáticos, nos seguintes termos:

- ♦ História das Alfândegas;
- ♦ Janela Única Electrónica;
- ♦ Brigada de Reacção Tática (BRT) e Flexível Anti-smugling Team (FAST);
- ♦ Protocolos e acordos da SADC;
- ♦ Reforma legislativa em Moçambique;
- ♦ Procedimentos aduaneiros na gestão das fronteiras; e
- ♦ Desafios da inteligência tributária, no combate ao contrabando, em Moçambique.

Na pesquisa conclusiva, a amostra seguiu os mesmos parâmetros da pesquisa exploratória, com diferenças no tamanho da amostra e nos questionários. A análise dos resultados decorrentes da pesquisa conclusiva, basearam-se numa combinação de métodos qualitativos, analítico-descritivos e quantitativos.

A pesquisa bibliográfica consistiu na compilação de material que respondesse ao quadro teórico conceptual, enquanto a documental baseou-se na análise de relatórios, informes e dados

⁹ Nesta fase, o inquérito foi administrado em Mandimba, Machipanda e Milange. Nas outras fronteiras, foram feitas apenas entrevistas por limitação de respondentes.

sistematizados pela AT (2018-2019). O tratamento dos dados das séries cronológicas 2006-2016 foi feito com recurso aos métodos quantitativos e a sua análise e interpretação foram baseados em métodos histórico-comparativos. Assim, as pesquisas bibliográfica e documental foram um complemento importante na estimativa do valor de evasão fiscal e na revisão de literatura. Enquanto que o método histórico-comparativo foi, sumariamente, utilizado quer na revisão de literatura económico-histórica de Moçambique, quer na análise comparativa de dados obtidos no campo (MARCONI; LACATOS 2011; GIL 2008).

A pesquisa adoptou uma combinação de técnicas que caracterizaram a colecta de dados, campo, baseados na observação, nos termos defendidos por Marconi e Lacatos, (2011) que reconhecem esta técnica como adequada para a recolha de dados, sobretudo em pesquisas sociais, assim:

- ♦ Optou-se por uma observação sistemática, baseada em inquéritos e entrevistas Gil (2010) e não participativa. Nos termos defendidos por Marconi e Lacatos (2011), segundo os quais o pesquisador interage com os pesquisados, todavia não se identifica com o meio nem estabelece qualquer género de influência no meio envolvente. As entrevistas foram não estruturadas enquanto que os questionários eram estruturados com perguntas abertas e fechadas;
- ♦ Adoptou-se uma pesquisa de campo, *grounded theory*, nos termos defendidos por Marconi e Lacatos (2011) sobre a documentação directa. Este tipo de pesquisa foi escolhido tendo em conta a dificuldade de obtenção de informação bibliográfica e documental que permitisse o alinhamento do problema, definição de objectivos e levantamento de hipóteses.

Para a definição da amostra, recorreu-se à abordagem de Marconi e Lacatos (2011) a qual estabelece diferentes tipos de amostras que podem ser combinadas numa mesma pesquisa:

- ♦ Na pesquisa exploratória foi utilizada uma amostra não probabilística, por julgamento, na base de critérios previamente definidos, dos quais foram identificadas as seis fronteiras onde se administraram os questionários; enquanto que na fase da pesquisa conclusiva foram repetidas as mesmas fronteiras, tendo sido acrescentada a fronteira de Ressano Garcia, cuja escolha foi aleatória estratificada proporcional, considerando as recomendações de Maroco (2007) no que respeita à melhoria da representatividade;

- ♦ Na pesquisa conclusiva, a amostra de países para análise das discrepâncias das balanças comerciais foi por conveniência, tendo em conta o volume económico dos fluxos comerciais entre Moçambique e o resto do mundo, privilegiando-se os países com quem Moçambique partilha a linha da fronteira;
- ♦ A seleção do regime aduaneiro de trânsito, na aplicação da fórmula de Chowdhury, resultou do facto de este regime ter sido identificado como sendo de maior risco aduaneiro em Moçambique, associado aos regimes de importações e exportações cujos dados foram analisados à luz dos saldos das balanças comerciais;
- ♦ A escolha dos respondentes na amostra de funcionários foi intencional, baseada no conhecimento e sensibilidade sobre o contrabando. Em relação aos outros respondentes foi aleatória, tendo sido inquiridos na base de contagem ímpar.

Para testar as hipóteses, foram utilizadas três técnicas baseadas em métodos estatísticos, designadamente:

- ♦ Análise factorial na testagem das variáveis qualitativas que explicam as motivações para o contrabando;
- ♦ Análise descritiva dos resultados da pesquisa de campo
- ♦ Análise das discrepâncias usando:
 - a fórmula de Chowdhury para o cálculo da evasão fiscal, conjugada com a regressão ARIMA na correcção da série;
 - os saldos das balanças comerciais para estimativa do peso do contrabando, nas relações entre Moçambique e o resto do mundo.

O uso dos métodos estatísticos foi privilegiado na análise das séries cronológicas temporais¹⁰ de 2006-2016, na aplicação da fórmula de Chowdhury e na interpretação dos resultados dos inquéritos. Estes métodos foram associados aos métodos qualitativos utilizados na análise das correlações entre as diferentes percepções e opiniões, que decorreram das perguntas abertas na análise factorial.

¹⁰ Não foi possível a análise do período 2006-2012, no trânsito, por falta de dados. Por falta de dados a taxa de sonegação foi empolada da média de 2013-2016.

Para tanto, a presente tese está estruturada do seguinte modo. O Capítulo 1, que corresponde ao capítulo introdutório, contém a visão geral do problema, os objectivos, as hipóteses e a metodologia utilizada da pesquisa. No Capítulo 2 discute-se a validade das teorias das relações internacionais, onde se conclui que a integração do contrabando ocorre à luz dos pressupostos do pluralismo, embora a medição do fenómeno seja apenas possível nos termos estabelecidos pela Economia Política Internacional (EPI) como campo de análise. Neste capítulo, a literatura de enquadramento teórico discute o contrabando à luz das diferentes teorias das relações internacionais de forma evolutiva e desagua na confluência entre o liberalismo e a EPI como campo de análise. No Capítulo 3 foi feita a combinação entre pesquisa documental e bibliográfica. O capítulo começa por descrever a evolução histórica da economia moçambicana desde o período colonial, salientando os eventos históricos que podem ter contribuído para a proliferação do contrabando. No período colonial, destacam-se as reformas aduaneiras que resultaram a adopção do Acto Colonial, a partir de 1926, que acompanharam a evolução do processo de colonização até a actualidade. Inclui-se, também, no debate, a apreciação da evolução dos principais indicadores macroeconómicos desde a independência nacional. O Capítulo 4 traz as estimativas do contrabando e calcula o seu impacto no crescimento económico. O Capítulo 5 apresenta os principais resultados da pesquisa de campo, divididos em duas secções: i) resultados da pesquisa exploratória; e ii) determinação da correlação entre as armadilhas ou teias do contrabando numa análise factorial. O Capítulo 6 encerra as conclusões e recomendações. Tendo sido estruturado em três sessões, designadamente: i) conclusões; ii) recomendações; e ii) implicações teóricas do estudo e pesquisas futuras.

2 CONTRABANDO: QUADRO TEÓRICO CONCEPTUAL

A teoria das relações internacionais vem sofrendo transformações decorrentes das mudanças no meio envolvente ao longo dos séculos, com um impacto significativo nas pesquisas, análise e interpretação de fenómenos políticos, socioeconómicos e ambientais que determinam e dinamizam o funcionamento do sistema internacional.

Entre os elementos que se associaram a esta revolução paradigmática são citados os efeitos do pós-guerra fria (BUSSUNDA, 2020); a globalização e a formação dos blocos económicos continentais e intercontinentais, com a erosão do sistema bipolar, após a segunda guerra mundial (OHLWEILER, 1989); a emergência dos tigres asiáticos¹¹ e de outras organizações multilaterais em todo o mundo; as transformações económicas e políticas em África nos anos 1960, que resultaram nas independências africanas, aliadas à transformação da Organização da União Africana¹² (OUA), de uma organização política para União Africana¹³ (UA), caracterizada por uma abordagem mais holística visando à consolidação da soberania dos Estados africanos, a promoção da integração continental e assegurar um desenvolvimento económico integrado; o novo papel da África do Sul *pós-apartheid* na dinamização da economia da África Austral, que resultou na criação da SADC, herdeira da bandeira da Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral¹⁴ (SADCC).

Esta combinação de factores, no conjunto, foram determinantes na imposição do novo ordenamento global e no redimensionamento da “economia” e da “política” como componentes das relações internacionais.

Pese embora se tenham registado avanços na dimensão global, muitos dos novos Estados, em especial os africanos, foram arremessados pela dinâmica global e projectados nos mercados

¹¹ São referidos como ‘Tigres Asiáticos’ Hong Kong, Coreia do Sul, Singapura, e Taiwan, que sofreram grandes transformações económicas, que estimularam elevadas taxas de crescimento do PIB, entre as décadas 1960 a 1970 (DE JESUS, 2006).

¹² Criada em Addis Abeba, Etiópia, a 25 de maio 1963, com o objetivo de promover e assegurar a soberania dos estados membros, harmonização de políticas, incentivar a unidade e solidariedade entre os estados e a cooperação continental (GOMES, 2008).

¹³ Organização continental que visa à promoção da integração, à consolidação da soberania dos países africanos e ao estímulo ao desenvolvimento regional. Foi fundada em 2002 (GOMES, 2008).

¹⁴ Organização Intercontinental fundada a 1º de abril de 1980, em Lusaka, na Zâmbia, tendo como escopo a cooperação intercontinental em matérias políticas e económicas (MINEC, 2018).

internacionais, num cenário económico e político desfavorável e para o qual nem sempre se mostraram preparados, tal como é defendido pela OCDE (2017, p.80), ao afirmar que:

À medida que o mundo evolui para um único mercado global interconectado, a prosperidade já não depende apenas da produtividade de um país, mas também da escolha estratégica dos seus parceiros comerciais, dos produtos de exportação e das políticas nesta área. O crescimento em África, nos últimos anos, foi apoiado por avanços no comércio, nas políticas, no ambiente regulador e na integração regional. No entanto, o impacto alargado e desigual dos choques nos preços das matérias-primas e as críticas ao sistema mundial de comércio aumentaram a incerteza sobre o futuro. É necessário que os países utilizem da melhor forma a globalização, o que pode ser feito por meio da diversificação do seu comércio para além dos recursos naturais e aumento do comércio intra-africano.

O Relatório da OCDE (2017, p.80) acrescenta que:

As mudanças económicas e políticas na China e nos Estados Unidos da América terão efeitos diversos no comércio do continente africano, mas, para contrariar os riscos existentes, África deverá levar a cabo reformas estruturais e regulamentares, melhorar as políticas e o clima de investimento, aprofundar a integração regional e manter o seu compromisso de realização de reformas.

Observa-se da análise do ambiente em África, na perspectiva da OCDE (2017), que o continente deverá avançar com reformas estruturais arrojadas, o que olvida o facto de que as reformas no continente, desde as suas independências, foram sempre importadas dos modelos ocidentais, cuja visão, muitas vezes, se mostrou ineficiente na transformação económica e política destes países.

A África continua refém da exportação de matérias-primas sem valor acrescentado e importação de produtos acabados que entram, muitas vezes ilegalmente, nesses países, provenientes dos outros continentes, resultando em perdas em toda a cadeia de produção e consumo e perpetuando a dependência em importações de produtos supérfluos e exportação de matérias-primas de elevado valor.

As consequências dessas políticas inapropriadas ao desenvolvimento do continente manifestam-se de múltiplas formas: na instabilidade política, nas adversidades e distorções macroeconómicas, que induzem esses países a adoptar medidas de política, sempre em *Estado de Emergência*, que resultam num ciclo vicioso de fracassos, com resultados perversos a nível

estrutural nos âmbitos político, económico, tecnológico, sociocultural e ambiental e na degradação de valores e princípios desses povos.

É dentro deste contexto que se observa na dimensão global, com destaque para os países em desenvolvimento (sobretudo em África), a emergência de redes criminosas transnacionais, que promovem movimentos de desestabilização socioeconómica e atentam contra a segurança destes países, transformando o continente num *atelier* preferencial para o narcotráfico, contrabando, tráfico de pessoas, terrorismo, tráfico da fauna e da flora.

Entendido como uma das principais causas de instabilidade dos Estados, o contrabando é um problema grave de segurança política, económica e social não apenas em África, mas em todo o mundo, por promover a insegurança global e extrair das sociedades recursos que seriam a base para a sustentabilidade da economia global (CHIMBUTANE, 2013).

O contrabando revela-se também como um problema de soberania¹⁵ e a demonstração disso é que movimenta uma economia subterrânea, transnacional, de elevado peso no Produto Interno Bruto (PIB) em todo o mundo e de uma dimensão macroeconómica e social que ultrapassa as barreiras fronteiriças de um Estado, podendo a sua análise ser apenas perceptível com recurso às lupas de interpretação usadas numa dimensão de segurança económica internacional, daí a relevância da sua análise como um problema das relações internacionais (SCHUTZ, 2014; CHIMBUTANE, 2013; RIBEIRO, 2000).

O contrabando assume diferentes formas em função das características dos países e da natureza das economias. Nas economias desenvolvidas onde o negócio é baseado nas leis do mercado, o contrabando apresenta um perfil diferente do assumido pelo mesmo fenómeno nas economias em desenvolvimento, pois que nos países desenvolvidos este crime envolve sobretudo grandes fluxos financeiros e de capitais, que ocorrem, predominantemente, na sua relação com os países em desenvolvimento.

No circuito do contrabando, denota-se um aproveitamento das fraquezas de natureza legal e de procedimentos, para a exploração das oportunidades de comércio ilícito de produtos legais e ilegais, fomentados por redes criminosas especializadas, que resultam em distorções

¹⁵ “Soberania no seu sentido normativo e interpretativo, que tem presente os aspectos imbutidos pela revolução tecnológica ao longo dos séculos, onde a industrialização introduziu uma visão economicista do Estado” (OSIANDER, 2001, p. 281).

macroeconómicas incluindo a destruição da indústria nacional crescente e a erosão do nível de captação de receitas, para além da proliferação do comércio informal¹⁶ (RIBEIRO, 2000). Presume-se que o seu incremento deriva do

crescimento da carga tributária, agravamento da regulamentação económica oficial, elevadas taxas de desemprego e do custo de vida, o declínio da percepção de justiça e de lealdade para com as instituições públicas, redução do índice de moralidade e redução do índice de percepção da corrupção (RIBEIRO, 2000, p.7).

Nas economias em desenvolvimento, o contrabando é caracterizado por uma maior concentração na economia informal sobre a forma de fluxos de bens e serviços, que ocorrem através das suas fronteiras, de produtos legais e ilegais, resultando em elevadas perdas de receitas para o Estado.

Nos países em desenvolvimento, denota-se uma maior tendência para o aproveitamento das fragilidades e lacunas dos instrumentos legais e os respectivos procedimentos para a exploração das oportunidades de comércio ilícito de produtos legais e ilegais (RIBEIRO, 2000; CHOWDHURY, 1999).

Nos termos de Chowdhury (1999), a evasão fiscal tem sido, historicamente, menos estudada em relação às outras infrações, pelo facto de muitos estudos desenvolvidos sobre a matéria ocorrerem em economias avançadas, onde as operações aduaneiras exercem uma actividade marginal na estrutura das receitas internas.

Nesses países, o maior recurso das receitas do Estado provém dos impostos sobre rendimento, o que requer maior atenção sobre eles. Chowdhury refere ainda que apesar de não se desenvolverem estudos profundos sobre estas matérias, os seus efeitos, particularmente nos países em desenvolvimento, são bastante nefastos, podendo comprometer a capacidade de arrecadação de recursos que visem à implementação das suas agendas de desenvolvimento, por resultar:

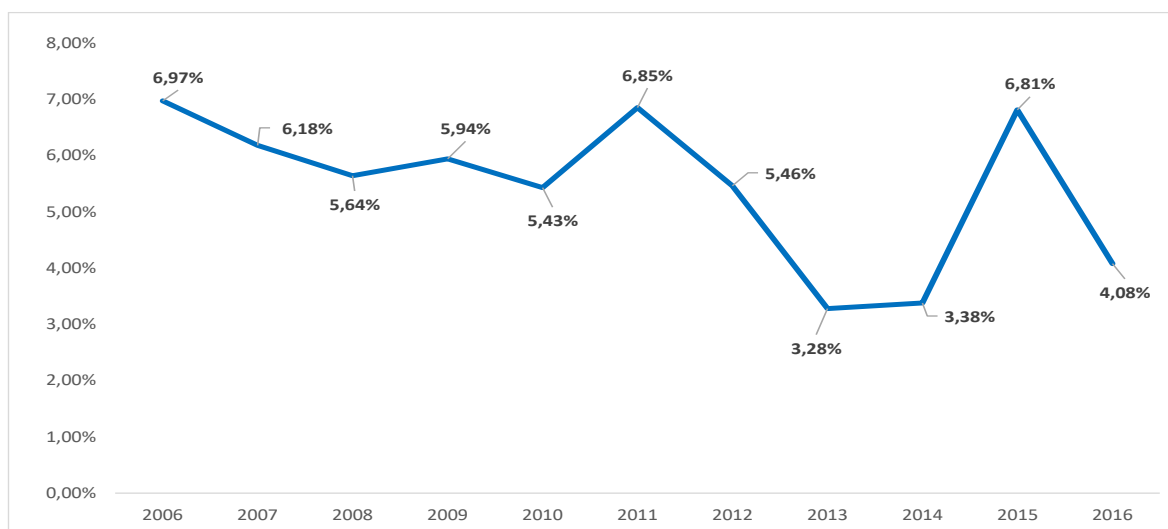
- ♦ Em perdas de receitas para o Estado e contração da capacidade de arrecadação de receitas e incremento da dependência externa;

¹⁶ “Economia informal compreende actividades legais e ilegais. Sendo legais aquelas que constituem “[...] a permuta de produtos e serviços legais e as ilegais aquelas que compõem a venda de produtos roubados, da fraude, do contrabando, da produção e distribuição de drogas e outras actividades correlatas” (RIBEIRO, 2000, p.5).

- ♦ No incremento das distorções macroeconómicas, resultantes da vazão de recursos que seriam utilizados na agricultura, indústria, educação, saúde entre outras ações estratégicas para a promoção do desenvolvimento nacional;
- ♦ Em distorções nas prioridades nacionais, ao permitir a entrada de produtos que podem não estar na lista das prioridades nacionais;
- ♦ Na transferência de recursos de um grupo populacional para outro mais restrito, entre importadores e funcionários públicos que participam no processo de desembaraço, em detrimento do Estado;
- ♦ Na importação de um certo grupo de produtos que desencadeiem um desbalanço no mercado e promovam uma concorrência desleal ao beneficiar o ilegal em detrimento do legal;
- ♦ Na criação do hábito de não cumprimento da lei, que pode resultar na corrupção do sistema tornando difícil a implementação de qualquer medida para o seu combate.

O gráfico 1 ilustra a evolução do peso do contrabando no PIB mundial no período de 2006 à 2016, apresentando uma variação média a volta de 6%.

Gráfico 1 - Evolução do contrabando global em termos do PIB Mundial, 2006-2016



Fonte: *Customs Enforcement Network* (2019)

(1) Os valores estimados do Contrabando para cada ano foram colhidos da *Customs Enforcement Network* (CEN), base de dados da *Organização Mundial das Alfândegas* (OMA); os dados desta plataforma apresentam-se em diferentes moedas, consoante o país em que foi registrada a infração e a consequente

apreensão. Para o efeito, procedeu-se ao câmbio de cada moeda para USD, com recurso a taxa de câmbio média vigente para cada ano em análise, de modo a padronizar o estudo.

- (2) Na plataforma CEN, os dados das apreensões são apresentados em planilhas diferentes para cada ano, entretanto a cada 10 anos a plataforma procede a sua agregação. Os dados utilizados do presente estudo foram extraídos da base de dados de 2000 a 2010.

O peso global do contrabando é igualmente referido pela *Global Financial Integrity* (GFI, 2011), ao confirmar que a dimensão macroeconómica do comércio ilegal não pode ser medida nos limites estabelecidos pelas fronteiriças de um único Estado, é um problema universal. A tabela 1 ilustra os ganhos gerados pelas cinco principais actividades ilícitas, com referência às transações de 2003 (GFI, 2011).

Tabela 1 - Ganhos gerados pelas cinco principais actividades ilícitas (em mil milhões de US \$D)

Descrição	Valor
Narcotráfico	320
Falsificação	250
Tráfico humano	31.6
Tráfico de petróleo	10.8
Tráfico de vida selvagem	10
Outras actividades criminosas	27.6
Total	650

Fonte: BBC (2016), artigo acessado em 27 fev. 2019.

O comércio ilícito gera perdas significativas para os países afectados, estas perdas vão além dos custos financeiros, como a perda de receitas fiscais, e incluem custos económicos e sociais que extravasam os limites de Estados isolados.

Na tabela 2 pode-se visualizar que o impacto económico do comércio ilícito gera perdas económicas e impactos sociais a nível global. Os dados ilustrados indicam os custos do comércio ilícito relativos a 2013 e as projeções para 2022, segundo as estimativas da OECD e EUIPO (2016).

Tabela 2 - Estimativas dos custos do comércio ilícito

Custos do comércio ilícito	2013	2022
Total de perdas fiscais	96 - 130 bilhões	197 - 270 bilhões
Total de perdas de emprego	2 - 2.6 milhões	4.2 - 5.4 milhões
Total de custos económico e social	737 - 898 bilhões	1.54 - 1.87 trilhões

Fonte: OECD e EUIPO (2016), em KPMG e FICCI (2017).

O fluxograma do comércio ilegal não pode ser analisado à luz das fronteiras tradicionais, devido a sua complexidade e ausência de uma dimensão geográfica na sua localização, o que coincide com a definição de *border governance* trazida por Seda (2015), ao afirmar que a gestão fronteiriça pode ser entendida de forma dual, “como um conceito e como uma prática”, recorrendo à aproximação de Fukuyama (2013) ao fundamentar que a gestão fronteiriça inclui a aplicação de princípios e regras de prestação de serviços de defesa e segurança, daí que tenha todo o sentido buscar as respostas sobre o âmbito de integração e análise do fenómeno numa dimensão global.

Tendo presente as diferentes teorias e paradigmas das relações internacionais, o enquadramento do contrabando pode ser feito à luz de uma multiplicidade de teorias. Todavia, para efeitos desta análise, o contrabando será entendido como um problema do Liberalismo e analisado com base na combinação de três métodos, assentes nos pressupostos da Economia Política Internacional, designadamente:

Método 1. Estimativa do valor da evasão aduaneira, que emerge da fórmula de Chowdhury (1999). Este método foi utilizado para a estimativa do valor de evasão nas mercadorias em trânsito para o período de 2013 à 2016. Dada a indisponibilidade de dados relativos ao período de 2006 à 2012, foram feitas estimativas para a correção da série (2006 à 2016), recorrendo ao modelo ARIMA.

Método 2. Cálculo das diferenças das balanças comerciais, tendo presente o princípio segundo o qual o saldo das balanças comerciais entre dois países nas exportações e importações

deve ser igual a zero. Segundo este método, a diferença entre as balanças comerciais indica que um dos países não registou o fluxo aduaneiro resultante de parte das operações comerciais executadas durante o período em análise. Esta análise foi privilegiada na aferição dos níveis de contrabando nas importações e exportações entre Moçambique e o resto do mundo, no período de 2006-2016:

Método 3. Apresentação dos resultados dos inquéritos com base na análise factorial, segundo Vicini (2005), serve para a identificação de grupos de variáveis inter-relacionadas e para a redução do número de variáveis originais para num menor número de novas variáveis estatísticas.

No presente estudo, a análise factorial de componentes principais foi aplicada com o objectivo de reduzir o número de variáveis originais associadas ao contrabando. Tendo presente que existem vários procedimentos estatísticos para aferir a adequação da análise factorial face aos dados, neste estudo utilizou-se a estatística de *Kaiser-Mayer-Oklin* (KMO), o teste de esfericidade de *Bartlett* e a medida de adequação da amostra (MSA), antecidos de uma inspeção visual da matriz das correlações.

Destarte, o debate teórico começa com a definição do contrabando nos termos do quadro legal nacional, sem descurar do seu dimensionamento no quadro regulatório do comércio internacional, com destaque para o papel da Organização Mundial das Alfândegas na regulação e harmonização dos processos aduaneiros a nível global.

Este capítulo também se desdobra no mecanismo de integração do contrabando nas teorias das relações internacionais, enfatizando as evidências empíricas que sustentam as teorias. Nesta análise, faz-se também um breve debate da relação que se estabelece entre Contrabando, Fronteira, Alfândega e Estado, tendo presente a dimensão geográfica estabelecida pelo território aduaneiro.

2.1 CONTRABANDO, DEBATE TEÓRICO-LEGAL E CONCEPTUAL

Uma das características marcantes das regiões fronteiriças é a mescla cultural. Povos de nações distintas promovem um intercâmbio constante de costumes, folclore, culinária, religião, entre outros. (...) elementos [que] podem causar aproximação e/ou distanciamento entre esses povos de fronteira. [Todavia, o] comércio [é um elemento fundamental para [se compreender] as dinâmicas da vida fronteiriça (OLIVEIRA, 2016, p. 15-16).

O contrabando é um dos fenómenos que resulta das trocas comerciais entre dois ou mais Estados, que implica a transposição ilegal das fronteiras. Este fenómeno consubstancia-se na não declaração de mercadorias no acto da passagem pelo território aduaneiro, podendo ocorrer nas importações ou exportações abrangendo a maioria dos regimes aduaneiros e variar em função do tipo de fronteira (CONTENCIOSO FISCAL E ADUANEIRO – CFA, 1966).

Nos termos de Tilly (1992, p.148), as cobranças das “taxas alfandegárias estão na dependência da existência de fronteiras mal definidas e bem-defendidas”, e define contrabando como a acção ou omissão que consiste na evasão de impostos alfandegários internos ou externos. O contrabando, nos termos de Tilly (1992), passa a ser crime quando o Estado começa a definir e a defender suas fronteiras.

O contrabando é um crime internacional, punível nos termos do Direito Internacional Aduaneiro, mormente as convenções que regem o funcionamento da Organização Mundial das Aduanas (OMA) e demais legislações aduaneiras internacionais.

A visão tradicional estabelece que o contrabando é a entrada de mercadorias no território aduaneiro sem passar pelas Alfândegas. Todavia, Chowdhry (1999) inclui no contrabando outras infrações aduaneiras, a exemplo do descaminho de direitos, falsas declarações, subfaturações e subavaliações.

O descaminho é a acção ou omissão fraudulenta que tem por fim retirar das Alfândegas ou fazer passar mercadorias sem o competente despacho ou mediante falsas declarações, de modo a obter entrada ou saída de mercadoria de importação ou exportação proibida, ou evitar, de forma parcial ou total, o pagamento dos direitos e outras imposições aduaneiras, nos termos dos artigos 36 e 42, respectivamente (CFA, 1962, p. 28, 33).

Do ponto de vista jurídico-criminal, o contrabando é definido pelo parágrafo nº1 do Artigo 472 do Código Penal moçambicano, conjugado com o artigo 204 da Lei 2/2006, de 22 de março (Lei do ordenamento jurídico tributário) e o artigo 204 da Lei de Investimento, “como toda a acção ou omissão fraudulenta que tenha por fim fazer entrar no território aduaneiro moçambicano ou dele fazer sair quaisquer bens, mercadorias ou veículos, sem passar pelas Alfândegas”.

Por seu turno, Manso (1951, p.238) afirma que, nos termos da carta italiana de 1445, o contrabando passou a ser designado como um delito fiscal. Entenda-se que antes era entendido

apenas como um procedimento contrário ao édito, critério qualificativo, estabelecido à base do sentido epistemológico da palavra contrabando, que se presume ser originário de *bandu*.

Segundo Gonsalves (2007), o Código Penal português de 1894, no seu Artigo 279, considera contrabando como toda a acção fraudulenta de importação e exportação de mercadorias proibidas, conceito que, depois de ajustado em 1941, passou a designar “toda a acção ou omissão fraudulenta que tenha por fim fazer entrar no País ou sair dele mercadorias sem passar pelas Alfândegas”, diferenciando-o do descaminho que sempre foi entendido como delito fiscal. Para a presente pesquisa, os conceitos de contrabando e descaminho são entendidos como variantes do mesmo fenómeno, pelo que na análise do contrabando será considerado o descaminho.

O debate jurídico do contrabando remete ao direito objectivo que estabelece as normas de conduta social e indica o ordenamento positivo. O Direito objectivo é um conjunto de regras impostas aos indivíduos nas suas relações externas, com carácter de universalidade, emanadas dos órgãos competentes nos termos da Constituição e tornadas obrigatórias mediante coacção. São exemplos: a Constituição da República, a legislação penal, civil, etc. Ainda, o conjunto de normas que o Estado mantém em vigor e o direito costumeiro é um conjunto de normas de conduto social criadas espontaneamente pelo povo, para regular o seu comportamento social.¹⁷

Para Krugman *et al.* (2005), o comércio internacional consiste em fluxos comerciais de bens e serviços que ocorrem entre países, envolvendo a transposição de fronteiras. Essas trocas, segundo Campira (2018), ocorrem através das fronteiras aduaneiras (por via terrestre, marítima e aérea).

Nos termos de Campira (2018), o comércio internacional é interpretado no mercantilismo ao analisar os diferentes fenómenos que ocorrem à luz das relações que se estabelecem entre Estados. O que é compatível com a visão de Nalesso (2011), ao afirmar que o debate sobre as relações comerciais entre Estados e suas nuances históricas é parte das relações económicas internacionais e regem-se na base de princípios e regulamentos próprios.

Para Bijos e Barbosa (2013, p.250), a contextualização das relações comerciais entre países passa pela introdução do conceito de *lex mercatoria* que seria um novo direito anacional surgido no seio da comunidade dos comerciantes internacionais, formado por usos e costumes internacionais, jurisprudência arbitral e contratos tipos.

¹⁷ Disponível em: portaleeducação.com.br (Direito Objectivo e Direito Subjectivo). Acesso em: 10 de ago. 2019.

Nesta linha, Nalesso (2011, p.146) afirma que desde tempos remotos às relações comerciais desafiaram as normas jurídicas regionais, tendo determinado a descontinuidade de algumas delas, como seria o caso dos diversos ordenamentos medievais, o que é de certo modo corroborado por Bijos e Barbosa (2013, p.250), ao explorarem a dimensão semântica da *lex mercatoria*, afirmando que esta “é caracterizada por seu caráter transnacional, pelos usos e costumes no comércio, pela utilização de tribunais arbitrais do comércio, pela informalidade e rapidez e, sobretudo, pela consideração da boa-fé na actividade comercial”.

A actividade mercantil sempre procurou formas de regular a sua actividade sem depender, necessariamente, da intervenção estatal, que em muitos casos é tida como impeditiva aos interesses do capital mercantil, reflectindo-se na insatisfação do mercado com a diversidade de formas com que os ordenamentos estatais tratam estas matérias nos variados sistemas jurídicos.

Nesse quadro, Gutier (2011) considera que as relações comerciais entre países, à luz do Direito Internacional, são regidas por um conjunto de princípios e normas, sejam positivas ou costumeiras, que representam direitos e deveres aplicáveis no domínio internacional e acrescenta que, todavia, não se observa primazia ou qualquer precedência reconhecida entre as leis positivas e costumeiras.

Para Gutier, os Estados deviam submeter-se aos direitos e obrigações existentes antes da sua criação, nos termos do Direito Internacional, por reconhecer que o Estado pode não privilegiar a implementação de regras costumeiras quando estas violem ou comprometam a eficaz implementação dos princípios e direitos humanos. Em relação a isso, Almeida (2015, p.47) refere que “lidar, sociologicamente, com categorias jurídicas, as noções de costumes e de moralidade são dispositivos para investigar a existência de uma gestão dos *ilegalismos* às avessas, ou seja, produzida pelas relações sociais [transnacionais]”.

Do ponto de vista das teorias das relações internacionais, “as teorias pluralistas têm demonstrado a possibilidade de os grupos sociais criarem e exigirem o cumprimento de regras estabelecidas, autonomamente, sem a intervenção do Estado ou referendo, o que é facilmente observado quando se está perante o comércio internacional” (NALESSO, 2011, p.148). Desse modo, o comércio internacional não tem, por hipótese, fronteiras nem bandeira nacional; é regulado por um quadro normativo complexo. Este vazio pode se constituir como elemento de risco para os países, sobretudo os economicamente mais vulneráveis, onde a penetração ilegal de produtos,

provenientes do exterior, pode ter implicações na capacidade de arrecadação de receitas do comércio externo e ameaçar a sua estabilidade e sustentabilidade económica (NALESSO, 2011).

Ao longo do tempo, as evoluções das relações comerciais entre as nações suscitaram intervenção do Estado, que nem sempre se impôs ao impacto das transformações da sociedade assente em normas positivas ou simplesmente baseada na transformação dos usos e costumes que regem o comércio externo e o funcionamento das convenções e tratados internacionais, o que pode ter sido o impulso que levou ao surgimento do comércio ilícito (BIJOS; BARBOSA, 2013).

Esta tese é também defendida por Nalesso (2011), ao afirmar que as normas do Direito Comercial Internacional são, na sua maioria, produzidas pelos próprios intervenientes do sector privado, mesmo que passem por um processo de uniformização de modo a assegurar que reflectam a visão das câmaras de comércio internacional, podendo acrescer-se que qualquer desencontro entre os dois actores (privado e Estado) abre brechas para o desencadear de situações indesejáveis, como é o caso do contrabando.

Neste prisma, Cardin (2013, p.55) entende que “o fluxo de pessoas e mercadorias nas regiões de fronteira são anteriores ao processo de normatização e regulamentação das práticas de contrabando, por isso, elas podem ser consideradas tradicionais e até mesmo culturais”. O que vai ao encontro com as teorias que defendem que o contrabando é um fenómeno mais social do que económico.

Ainda na visão de Nalesso (2011), embora haja a tendência crescente do desencontro entre o normativo, o comércio internacional continua sendo regido por normas que regulam as transações comerciais entre países, das quais se destacam os tratados e convenções, pela sua natureza e âmbito de actuação:

- ♦ A criação do *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT), em 1947, visando à expansão do comércio internacional pela eliminação de todas as barreiras, baseado no princípio da não discriminação, que indica a via pacífica como solução de conflitos nas relações comerciais (CAMPIRA, 2018);
- ♦ A Convenção de Haia, de 1º de julho de 1964, realizada por iniciativa do UNIDROIT, que estabeleceu uma “Lei uniforme sobre compra e venda de mercadorias” (denominada LUVI);

- ♦ A Convenção das Nações Unidas sobre prescrição nos Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias, realizada em Nova Iorque, em 14 de junho de 1974;
- ♦ A Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias, de 11 de abril de 1980, que estabelece as regras do comércio internacional e faz o delineamento dos princípios de benefícios mútuos e de boa fé, nos termos do artigo 7 e do artigo 42, que clarifica sobre a expedição de mercadorias para outro Estado e estabelece os ditames que norteiam as regras de compra e venda, nos termos do quadro normativo do Estado comprador;
- ♦ A Convenção Inter-americana de Direito Internacional Privado sobre o Direito Aplicável aos Contratos Internacionais (denominada CIDIP-V), publicada pela Câmara de Comércio Internacional (CCI);
- ♦ A Organização Mundial do Comércio (OMC), em 1994, que vem substituir o GATT. Pelo menos 97% do comércio mundial ocorre entre países membros da OMC (CAMPIRA, 2018);
- ♦ As regras e práticas uniformes em matéria de créditos documentados e publicadas pela Câmara de Comércio Internacional (CCI); as regras uniformes para cobrança de efeitos comerciais publicadas pela CCI; e os Princípios sobre contratos comerciais internacionais elaborados pelo UNIDROIT, publicados em 1994, e Contratos-tipo ou *standard*;
- ♦ A Organização Mundial das Alfândegas (OMA), criada em 1952, como Conselho de Cooperação Aduaneira (CCA), adotou a designação de OMA em 1994.

Pela importância no tratamento da matéria, em debate neste estudo, será considerada com mais detalhe a OMA. A OMA é guiada por uma visão orientada para a melhoria da eficiência na gestão das relações comerciais entre países, tendo como escopo o desenvolvimento de competências de liderança na implementação dos sistemas e procedimentos aduaneiros pelos países signatários. A adesão é livre e conta neste momento com 182 membros. Moçambique aderiu em 1987. Esta organização oferece aos membros uma multiplicidade de convenções como instrumentos para a facilitação do comércio, a considerar:

- ♦ Convenção que cria o Conselho de Cooperação Aduaneira;

- ♦ Convenção Internacional sobre Simplificação e Harmonização de Procedimentos Aduaneiros ou Convenção de Quioto, para a qual Moçambique aderiu em 2012;
- ♦ Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de mercadorias, também designada por Convenção do Sistema Harmonizado, cuja adesão de Moçambique data de 2012;
- ♦ Convenção Aduaneira sobre Contentores, Moçambique ainda não aderiu;
- ♦ Convenção Internacional sobre Assistência Mútua Administrativa para a Prevenção, Investigação e repressão de Infrações Aduaneiras, designada de Convenção de Nairobi, da qual Moçambique não faz parte;
- ♦ Convenção relativa à Admissão Temporária ou Convenção de Istambul, relativa à importação temporária, da qual Moçambique não faz parte; e
- ♦ Convenção Internacional sobre Assistência Mútua Administrativa em Matéria Aduaneira ou Convenção de Johannesburg; Moçambique não ratificou até ao presente momento.

As convenções e tratados a que se fez referência, em especial as convenções ao nível da OMA, são pilares fundamentais que regem o comércio internacional e deveriam assegurar o alcance de benefícios mútuos entre os países que intervêm nos processos de compra e venda. Assim, nos termos do presente quadro legal, não haveria espaço para o contrabando nem outras irregularidades ou infrações fiscais, todavia o contrabando emerge a nível global como um crítico problema socioeconómico com múltiplos efeitos nocivos na sociedade.

Assim, que os Estados subscritores destas convenções têm a obrigação de estabelecer normas internas que permitam regular as relações comerciais que decorram através das suas fronteiras. Por exemplo, a maioria dos países da região da SADC são signatários de parte significativa destes tratados, mas, apesar disso, observam-se muitas lacunas nas suas relações comerciais que resultam, provavelmente, da ineficácia na sua aplicação, tendo como consequência a sua inoperância, abrindo espaço para o desenvolvimento do contrabando.

Daqui se denota que o contrabando, por ser num fenómeno transnacional, com impacto na soberania económica e/ou política dos Estados, deve ser analisado numa dimensão das relações internacionais. Almeida (2015, p.37) reforça a ideia de que o contrabando é um crime

transnacional, e está directamente associado aos fluxos do comércio externo que ocorrem através do território aduaneiro dos Estados, “de acordo com as oportunidades financeiras e de trabalho destes locais”.

Assim, a transnacionalidade do contrabando remete o seu enfoque ao quadro do pensamento que emerge das relações internacionais, a partir do qual se integra do debate das relações entre Estados de onde emerge o contrabando.

Nesta linha, Sarfati (2005) entende, por exemplo, que o Realismo, embora seja importante para o entendimento do papel do Estado, não seria a teoria adequada para o debate sobre contrabando, pois, apesar de ser um assunto que envolve as relações entre Estados, tem mais uma *dimensão económica* e “talvez menos” uma *dimensão política*, na visão, puramente, realista.

Segundo Sarfati (2005), o Realismo Clássico tem presente a prevalência e relevância dos aspectos de governação associados à alta política (*highpolitics*), de entre as quais se destacam os aspectos de segurança (guerra e paz) como questões centrais e determinantes para a gestão estratégica em defesa da soberania, em detrimento de assuntos relativos à baixa política (*lowpolitics*), associados a fenómenos de natureza económica e social.

Sobre o Realismo, ao recorrer-se à obra de Nicolau Maquiavel (1513), extraem-se dois grandes ensinamentos: a) a demonstração da autonomia de esfera da política ou discurso político; b) a afirmação de que, no exercício do poder, os fins justificam os meios. No *Leviathan*, obra de Thomas Hobbes (1651), observou-se duas contribuições também relevantes: a) o conceito de Estado de natureza; b) o monopólio da violência como elemento central do poder (BEDIN; MIYAMOTO, 2011, p. 54-65; AYERS; SNOWDON, 2002).

Esta visão realista do Estado carece de elementos determinantes no tratamento do contrabando como um fenómeno económico, como alude McClellan (1912) ao afirmar que na análise do contrabando deve-se ter presente as dimensões política e económica, contrapondo-se ao realismo. Na base deste pressuposto, o autor faz a análise do contrabando que ocorreu durante a emergência da revolução americana, com especial ênfase nas relações comerciais que se estabeleciam com as colónias (MCCLELLAN, 1912).

Para tal efeito, ele considera ainda que é importante que se tenha presente que no desenvolvimento do comércio colonial americano e, paralelamente a este, no crescimento e na operacionalização do comércio britânico e do comércio colonial, foram identificados os elementos

políticos e económicos como principais determinantes do incremento do contrabando (MCCLELLAN, 1912).

O entendimento de que não são apenas os factores de natureza política que determinam o funcionamento do sistema internacional é evidenciado pelo autor, e que o desenvolvimento do contrabando durante a revolução americana teve sempre presente a combinação dos factores políticos e económicos como seus determinantes.

O autor não faz a análise do impacto que o contrabando poderá ter tido no impulsionamento da revolução americana, sobretudo em termos económicos, embora reconheça que provavelmente tenha tido um papel determinante. Aqui pode-se observar, embora o constrangimento já referido, que o autor reconhece a relevância económica do contrabando, sobretudo ao avançar que suspeita que tenha sempre havido, ao longo da história, o envolvimento de governos no incentivo à prática do contrabando em benefício próprio (MCCLELLAN, 1912, p.14-20).

Entende Clark (2007), na introdução ao ensaio de (McClellan, 1912, p.10), que o monopólio britânico ao comércio com as Índias Orientais, à luz *Molass Act*, aprovado em 1733, pode ter criado distorções no funcionamento normal do comércio internacional, dadas as restrições que daí decorriam e tenha sido a causa da universalização do comércio ilícito.

À semelhança disso, Marx (1853) afirma que o comércio com as Índias Orientais foi sempre um comércio desigual, com benefícios para a Inglaterra, que inundava a Índia com os seus tecidos de algodão, de tal forma que levou à ruína a indústria indiana, incluindo o comércio de especiarias de luxo, o que resultou na desestabilização da economia indiana, mercê da drástica queda na capacidade de arrecadação de receitas provenientes do comércio externo e aumento da despesa com aquisição de tecidos ingleses e outros bens. A consequência foi o aumento dos níveis de contrabando de ópio com a China (MARX, 1853).

Numa outra abordagem, Conceição¹⁸ (2000, p.1) analisa o contrabando ao longo da linha de fronteira entre Portugal e Espanha. No estudo, o autor considera que o contrabando pode ser dividido em função da época histórica em que ocorre e do tipo de mercadorias envolvidas. Para o efeito, estabelece a década de 1970 como o marco de referência e explica que o desenvolvimento tecnológico foi um dos principais elementos na transformação das redes de contrabando, alargando

¹⁸ O ano foi deduzido da data de realização do IV Congresso Nacional de Sociologia, indicada pelo autor no ensaio.

o seu marco para uma dimensão transnacional. A visão deste autor sugere o enquadramento do contrabando à luz das teorias neoliberais, que emergiram por volta dos anos 1970, que defendiam a importância de outros actores não estatais no sistema internacional.

Para Conceição (2000, p.3), as guerras mundiais e a guerra civil entre Portugal e Espanha são também marcos importantes na caracterização deste fenómeno. A título de exemplo, o autor constatou que as populações que viviam na zona transfronteiriça permaneceram alheias às leis estabelecidas por ambos os Estados, sendo governados pelo direito costumeiro. Aventando que este comportamento seria derivado do facto de ter havido disputas no período medieval sobre a posse das terras na região de Riba Côa, localizado entre o rio de Ouro e o rio Tejo, o que pode ter acarretado implicações no comportamento das populações até aos dias de hoje.

Com base neste estudo, Conceição (2000, p.4) classifica o contrabando em duas componentes:

- ♦ Contrabando de subsistência ou de pequena escala;
- ♦ O contrabando organizado ou de grande escala.

O autor conclui que o contrabando organizado era uma verdadeira indústria na região, caracterizada por superlucros, tendo contribuído para a criação de uma nova classe de empresários, entre industriais e comerciantes. Refere ainda que, durante a guerra civil com a Espanha, este grupo de indivíduos ostentava poder económico que lhe habilitava a uma vida melhor do que os demais habitantes (CONCEIÇÃO, 2000).

A ausência de uma maior rigidez das autoridades alfandegárias foi de certo modo motor da expansão do contrabando na época, porque, no lugar de repressão, sempre que fossem feitas apreensões, a única medida que era tomada pelas autoridades era a confiscação dos bens apreendidos, dando alguma sensação de impunidade sobre os infractores; registava-se, ainda, uma grande fraqueza na corporação de meios humanos para a fiscalização, o que facilitava a planificação do contrabando (CONCEIÇÃO, 2000).

Outro detalhe é que dada a pujança económica dos contrabandistas e a sua necessidade de maximização dos lucros, estes evitavam as apreensões subornando os oficiais aduaneiros e fiscais. No estudo, são também referidos como causas do incremento do contrabando os elevados índices de desemprego e os baixos salários que auferiam no trabalho agrícola. Nos termos do autor, “os

contrabandistas trocavam 10 a 12 kilogramas de ouro por mais de 100 cavalos, podendo contractar mais de 500 homens para uma única jornada” (CONCEIÇÃO, 2000, p.3).

A constatação sobre os elevados lucros provenientes do contrabando e as perdas que este representa para o Estado é também defendida por *Center for Study of Democracy* (CSD, 2004), ao afirmar que, em cerca de 15 anos, houve registo de um largo comércio ilegal entre a Turquia e a Bulgária, causando perdas significativas aos orçamentos dos dois Estados.

O estudo acrescenta que a concorrência desleal colocava a Bulgária numa situação de fraca competitividade e de incapacidade de fazer face ao mercado ilícito turco. Nos termos do mesmo estudo, o comércio ilícito despontou por volta dos anos 1990, em pequenas proporções, conduzido por indivíduos isolados, e era denominado de “negócio de carteira”. Todavia, em menos de uma década, se transformou num negócio transnacional de altíssimos rendimentos, conduzido por uma larga rede de crime organizado de contrabando, protegida por alguns círculos políticos (CSD, 2004, p.15).

Para além da estrutura referida, a organização do mercado turco em grandes armazenistas foi um dos motores na aceleração do comércio ilícito na época, sobretudo por estes mercados serem, preferencialmente, dirigidos e promovidos por redes de crime organizado especializados na importação e distribuição de produtos contrabandeados (CSD, 2004). Por exemplo, em 1998 registou-se uma rápida transformação do modelo de funcionamento do contrabando turco, passando a novas modalidades que consistiam na execução de pequenos fluxos envolvendo fraudes fiscais, tais como subfacturações, subdeclarações (descaminhos), má classificação pautal de mercadorias, etc. (CSD, 2004).

O desenvolvimento tecnológico e o movimento migratório profissionalizaram o contrabando em todo o mundo, de tal modo que na fronteira entre a Espanha e Portugal, o transporte passou de cavalo para o automóvel e no lugar de contratação diária dos descarregadores, os contratos firmados eram mais duradouros, a organização dos contrabandistas tornou-se mais complexa e os lucros foram incrementando (CONCEIÇÃO, 2000).

Acredita-se que a razão da transformação do contrabando em largo comércio subterrâneo resulta da amplitude e celeridade da sua expansão e da elevada lucratividade. Na mesma perspectiva, entende-se que o maior negócio de contrabando no mundo é o praticado pela indústria chinesa de comércio ilícito, no qual os importadores chineses, no período de 1998 a 2003, usaram

o comércio ilícito e o crime organizado como plataforma de negócio na transformação da sua economia (CONCEIÇÃO, 2000).

A outra dimensão do contrabando pode ser encontrada nos fluxos de entrada e saída de mercadorias em pequenas quantidades, com vista à satisfação das necessidades básicas da população – é o contrabando em pequena escala ou de subsistência. Este tipo de contrabando é adoptado, maioritariamente, pela população pobre que busca no comércio ilícito meios de sobrevivência, assegurando a aquisição de produtos a preços mais competitivos (CONCEIÇÃO, 2000).

Dada a sua ampla disseminação no seio da comunidade, no negócio entre a Espanha e Portugal, o contrabando de subsistência era socialmente aceite e entendido como uma actividade honesta e justa, exercida por homens valentes e honrados (CONCEIÇÃO, 2000).

Uma outra abordagem é trazida por Melo (2014), quando refere que a evolução do comércio exterior no Brasil, nos últimos anos, seguida da inovação tecnológica e industrial, foi acompanhada pelo incremento dos volumes de fraude fiscal e pelo aperfeiçoamento dos crimes tributários, onde destaca o contrabando, o descaminho, a contrafação, a interposição fraudulenta e a subfacturação, como parte integrante dos crimes modernos à luz da revolução tecnológica e da globalização.

A classificação trazida por Melo (2014) não exclui a consideração do comércio ilícito em termos de dimensão económica, onde a denominação pode variar em função do contexto, da natureza e de país para país, podendo se encontrar em alguma literatura de forma indiferente a designação de contrabando, comércio ilícito, comércio clandestino, comércio subterrâneo ou mercado negro, nos termos explorados por Conceição (2000) e Melo (2014).

Em função do mecanismo estabelecido em cada rede, o contrabando ocorre em sintonia com os interesses de políticos corruptos, apadrinhado pelas comunidades ao longo da linha de fronteira, financiado por patrões ou mandantes, que podem ser nacionais desses países ou de outros países, incluindo funcionários aduaneiros de pequeno escalão.

Sobre esta matéria, Conceição (2000) não explora como é feita a intervenção dos outros actores, concentrando-se no guarda-fiscal como aquele que para além de ser vulnerável ao suborno; é o protagonista que se encontra em melhores condições para extorquir o contrabandista, constituindo maior perigo para o Estado e para a sociedade. Este antagonismo leva o autor a

concluir que, num cenário destes, não haveria qualquer estratégia eficaz e que o guarda-fiscal continuaria a iludir o Estado e a iludir o contrabandista.

Estudos mais recentes permitem clarificar não apenas a dimensão política, social e ambiental do contrabando, como ainda explorar a sua dimensão empírica, com recurso a modelos específicos, como seria o exemplo das constatações dos estudos efectuados pela (OCDE, 2012), pela *The House of Commons Northern Ireland Affairs Committee* (2012) e Melo (2014), que, para além de apresentarem os desafios do Estados na luta contra o comércio ilegal, usando modelos simples, mostram o seu impacto económico em termos de perdas e desestabilização das economias envolvidas, apresentando métodos que permitem medir o impacto do fenómeno nas economias.

OCDE (2012); Melo (2014) e *The House of Commons Northern Ireland Affairs Committee* (2012) convergem ao afirmar que as reformas legais e normativas nacionais e internacionais, a adesão e ratificação aos acordos internacionais de protecção recíproca e de outros instrumentos de facilitação do comércio transnacional, propiciaram a melhoria dos mecanismos de protecção do meio envolvente global. Todavia, as redes criminosas tendem a crescer e aperfeiçoar as suas técnicas com vista a inviabilizar as restrições legais.

Conforme defende Melo (2014), os efeitos dos avanços no campo tecnológico, o concorrencialismo e a globalização, associados aos elevados impostos praticados pelos Estados nas operações do comércio externo, são alguns dos factores que concorrem para a disseminação exacerbada de práticas fraudulentas e ilícitas nas relações que decorrem do comércio internacional. Acrescentando que “nos últimos anos a prática dos crimes de contrabando e descaminho vem adquirindo particular importância”, apesar das medidas de combate adoptadas por vários países (MELO, 2014, p.8).

Por exemplo, um estudo revela que, na análise de uma amostra de 54 produtos mais contrabandeados nas últimas quatro décadas, as espécies animais protegidas, a madeira, a vida marinha, os materiais perigosos, os produtos químicos com potencial para a destruição da camada de ozono rendem anualmente entre 30 a 70 biliões de dólares, o que equivale a uma média de 10-20% do total dos produtos provenientes do narcotráfico, e 15-30% dos produtos contrafeitos; o combustível rende cerca de 12 biliões de dólares/ano, enquanto que os diamantes fixam-se em 0.3 biliões (OCDE, 2012, p.2).

Além disso, através do mesmo estudo, estima-se que pelo menos 4% do diesel vendido na Inglaterra tenha proveniência ilícita, enquanto que na Irlanda do Norte os dados tendem a triplicar (12%) (THE HOUSE OF COMMONS..., 2012).

Os dados mais gerais indicam que no Reino Unido a fraude na comercialização do combustível custa ao sistema fiscal centenas de milhões de libras em receitas anuais, enquanto que na Irlanda do Norte, no período 2009-2010, as perdas foram estimadas em £70 milhões. Estes níveis foram triplicados cinco anos mais tarde, ao alcançarem £250 milhões. Os outros produtos contrabandeados ao longo da fronteira entre a Irlanda do Norte e a República da Irlanda são os provenientes do tabaco que se estima um custo de cerca de £42 milhões de perdas em receitas (THE HOUSE OF COMMONS..., 2012, p. 8).

Os dados estatísticos, relativos aos fluxos monetários decorrentes das práticas de contrabando dos produtos acima analisados, revelam o verdadeiro impacto económico das práticas do comércio ilícito, que lesam, significativamente, as economias de todo o mundo, o que é corroborado por Melo (2014, p.8), ao afirmar que

é inegável que os efeitos do contrabando e descaminho são crescentes, causando desequilíbrios económicos e sociais, para além de fomentar prejuízos para a receita (...), além de prejudicar o mercado interno e a industrial nacional. Estes dois crimes atormentam as actividades dos poderes públicos, tanto da fiscalização, prevenção, repressão ou verificação das responsabilidades penais.

O incentivo à prática do contrabando de produtos proibidos ou sujeitos à restrição legal, como a madeira e espécies animais protegidas, são os superlucros que resultam desses negócios. O espaço para a prática do comércio ilegal é encontrado no incumprimento escrupuloso dos acordos internacionais que regulam o comércio externo, vícios no quadro legal sustentados por fundamentos normativos contraditórios que resultam na implementação incipiente da lei.

Não existe, por exemplo, um mecanismo internacional de deteção do contrabando da madeira e do peixe, por causa da fragilidade na sua classificação, sendo imperativo que haja capacidade interna de controlo na origem, diferentemente de produtos minerais como é o caso de pedras preciosas como o diamante, rubis, ouro e outros que apresentam uma classificação internacional que os distingue uns dos outros. Na Tanzânia, por exemplo, “o contrabando de

madeira é estimado em 40% do volume da madeira comercializada, com perdas fiscais a volta de 58 milhões de dólares” (MILLEDGE *et al*, 2007).

Segundo Chichava e Alden (2012, p.20), “a China é neste momento o terceiro maior parceiro comercial de Moçambique, depois da África do Sul e Portugal. O comércio madeireiro Sino-moçambicano é um exemplo claro do cálculo das perdas fiscais em Moçambique devido ao comércio ilegal. Nos termos da *Environmental Investigation Agency* (EIA, 2013) e de Chichava e Alden (2012), o crescimento da indústria chinesa incrementou a procura por madeira de elevada qualidade, como são os casos de: Pau ferro, Pau preto, Mondzo, Chanate, Jambire, Umbila. Os dados indicam que em alguns pontos de Moçambique mais de 90% da madeira é exportada para a China, porém há grandes discrepâncias nos registos das exportações de Moçambique quando comparadas com as importações chinesas (EIA, 2013).

Segundo a análise da EIA (2013), as perdas de receitas com o corte ilegal de madeira em Moçambique estão em níveis muito elevados levando em conta os parâmetros legalmente aceites e ambientalmente sustentáveis, e explica que a alimentação da cadeia de contrabando é uma das motivações para o corte desenfreado da madeira.

Nos termos do relatório, em 2012, Moçambique exportou para a China 260.385 metros cúbicos de madeira, enquanto que a China importou de Moçambique, no mesmo ano, 450.000 metros cúbicos, sendo que a diferença entrou ilegalmente naquele País. Em termos financeiros, as exportações de Moçambique para China foram de USD 49 milhões e as importações da China no valor de USD 134 milhões, indicando uma diferença de USD 85 milhões de contrabando.

A EIA (2014) considera que as perdas fiscais se situam em média em cerca de 50% das exportações da madeira. Estas operações ocorrem com conhecimento e consentimento das autoridades aduaneiras, e são executadas por redes com fortes ligações políticas através dos portos da Beira e Nacala, (AUTORIDADE TRIBUTÁRIA DE MOÇAMBIQUE (ATM), 2019).

Nos termos do estudo efectuado por *The House of Commons Northern Ireland Affairs Committee* (2012, p.28), o contrabando é organizado por criminosos, alguns dos quais com ligações paramilitares engajados em crimes no tabaco, combustível, drogas, tráfico humano, branqueamento de capitais, o que resulta em que adquirir produtos ilícitos significa aumentar a barganha da rede criminosa internacional.

Nos termos da pesquisa efectuada pela OCDE (2012), observa-se que, em alguns países, nas populações indígenas, prevalece o direito costumeiro e institucional, em detrimento do quadro legal, o que tem implicações na capacidade do Estado de controlar o comércio ilícito:

Semelhantemente, muitas populações indígenas continuam a regulamentar o direito de propriedade no uso e aproveitamento das florestas de acordo com as leis costumeiras e instituições. Todavia, as leis internacionais de direitos humanos e a jurisprudência relativa gradualmente têm vindo a reconhecer estes direitos, no sentido de que eles foram devidamente acomodados na constituição nacional (...), e pode ser potencial para conflito entre o costumeiro e o civil ou a lei comum (OCDE, 2012, p. 16)¹⁹.

Para ilustrar, Colchester *et al.* (2006, *apud* OCDE, 2012, p.16) referem que na Indonésia, por exemplo, apesar de o direito costumeiro ser identificado como princípio constitucional, não existe nenhum mecanismo legal para reconhecer a legalidade do direito costumeiro sobre a posse florestal. O que pode engendrar um conflito de direito de propriedade e dificultar o escrutínio entre o legal e o ilegal.

A distinção entre comércio legal e ilegal é um elemento fundamental para o correcto funcionamento das relações comerciais entre diferentes países, sobretudo porque o comércio ilegal abarca fluxos de bens sensíveis, cuja dimensão deve ser de domínio global, de modo que o conhecimento da diferença entre bens legais e ilegais possa reduzir o impacto negativo da comercialização desses produtos nas economias dos países importadores.

A reversão desta realidade passa pelo domínio dos mecanismos estabelecidos no conteúdo das políticas nacionais e internacionais e das restrições a ele associadas. É também indispensável o domínio dos determinantes do comércio ilegal e das circunstâncias que estimulam o seu progresso, pois só assim é que políticas apropriadas poderão ser adoptadas para fazer face ao desafio que deles resulta, conscientes de que os factores motivadores podem variar em função das circunstâncias, de acordo com o local onde ocorrem e de sector para sector.

Importa, também, que haja consciência de que a legalidade e a ilegalidade são condicionadas pela existência ou não de lucros beneficiando os envolvidos, havendo estímulo

¹⁹ Igualmente, muitas populações indígenas continuam a regular os seus direitos de propriedade, uso das florestas de acordo com as leis costumeiras e instituições. Embora as leis internacionais sobre os direitos humanos e jurisprudência relativa reconheçam de forma acentuada esses direitos, o âmbito do seu reconhecimento nas constituições nacionais varia de forma ampla e podem ser uma potencial fonte de conflito entre a lei costumeira ou civil e a lei comum.

material para o contrabando quando os benefícios financeiros são muito mais elevados do que os previstos nas condições de comércio legal. Pode também incrementar a procura por produtos banidos, a ausência de qualquer alternativa legal para comercialização desses produtos, onde são exemplo as espécies animais protegidas ou exóticas, ou quando a procura por produtos legais seja maior do que a oferta, este é o caso da madeira.

Espécies como a madeira, para além do impacto económico imediato, tem impacto sobre a sustentabilidade económica e ambiental nos países em desenvolvimento, visto que o contrabando da madeira arrasta toda a sua cadeia de produção desde as concessões ilegais, corte ilegal, exportação ilegal, resumindo-se em sucessão de consequências nefastas para a economia e para o ambiente.

As evidências empíricas sobre contrabando são a demonstração clara do impacto socioeconómico e cultural que representa e o seu efeito sobre os Estados, “considerando que o Estado é o principal componente do amplo fenómeno personificado da interação internacional” (CASTRO, 2012, p.99).

Acrescenta o mesmo autor que o Estado não pode ser ignorado nos processos políticos, socioeconómicos, legais, tecnológicos e globais, porque é a “peça-chave na relação sujeito-objecto. O Estado tem centralidade e prerrogativas unívocas que o distingue, de forma pontual, de outros actores internacionais” (CASTRO, 2012, p.99). Esta advertência de Castro (2012) destaca a importância do Estado na análise do contrabando. Assim, embora não seja de interesse deste estudo discutir os detalhes do conceito de Estado, nem deter as atenções em minuciosidades sobre as suas origens, interessa perceber em que medida o contrabando e o Estado influenciam-se reciprocamente.

Ao incorporar-se o Estado na análise do contrabando, não sobram dúvidas de que o fenómeno se constitui como um problema das relações internacionais, e por isso importa perceber a dimensão em que o contrabando tem resposta nas diferentes teorias das relações internacionais. Fica também nítido e evidente que sendo um assunto de natureza económico-comercial que afecta a sociedade, podendo pôr em causa a segurança e a soberania dos Estados, contém efeitos duais (económicos e políticos) que despertam o interesse dos Estados. E nestes termos a análise do contrabando não pode ignorar a importância do Estado “como agente e paciente dos objectos complexos da vida externa e interna” das nações, revela-se fundamental a este agente activo o

entendimento dos desafios económicos que lhe são colocados nas relações que estabelece com outros Estados (CASTRO, 2012, p.99).

Castro (2012) concorda que o Estado moderno é uma criação recente e resulta das dinâmicas da evolução da humanidade, sendo um actor importante e indispensável na interpretação do sistema internacional. Nos termos de Castro (2012), o Estado é fruto da transição do período medieval entre os séculos XVI e XVII, o que é compatível com as perspectivas de Ortiz; Bastos (2007, 1999) quando se referem às dinâmicas sociais com impacto na evolução do conceito do Estado, desde os primórdios da humanidade, e o papel das transformações que culminaram na criação do Estado moderno no período medieval, caracterizado, inicialmente, por um poder central corporizado na Igreja, para uma dimensão de Estado que tem a sua organização assente num sistema internacional anárquico, onde a autonomia, a igualdade entre Estados, o poder e a soberania são elementos centrais na relação entre diferentes povos.

Tendo presente a conjuntura das transformações que resultaram na formação do Estado moderno, o Tratado de Westfália, destaca a soberania dos Estados, território e o povo como elementos fundamentais para a delimitação das fronteiras de um Estado. Neste complexo de definições, Bastos (1999, p.107) acrescenta a institucionalização do poder, a autonomia, a coercividade, a sedentariedade, a laicidade, a complexidade de organização e a interdependência como elementos-chave para o entendimento do Estado moderno.

O marco de Westfália aparece como referência na consolidação do Estado moderno, daí que importa avançar na perspectiva de Castro (2012, p. 100-101) ao fazer menção a “dois eixos temáticos comuns que tratam do surgimento do Estado pós-Westfaliano”, a considerar: i) o socialismo histórico que corresponde a três das cinco concepções do Estado moderno, nomeadamente, a teoria da vontade divina de Painel, Luís XIV, a teoria contratualista de Locke, Hobbes e Rousseau e a teoria da exploração das classes de Marx-Engels; e ii) culturalismo que inclui a teoria da força de Gumplowucz e a teoria naturalista de Burke e Spenser.

Castro (2012, p.101) acrescenta que:

Nestas perspectivas, evidencia-se que houve [um] lento amadurecimento das instituições de controlo social que se transformaram, ao longo do tempo, em entidades centrais capazes de estabelecer a ordem e o arbitramento humano com base em suas soberanias. Os surgimentos das nações também são substratos importantes do estudo do Estado, revelando o tecido social ser uma importante força centrípeta estatocêntrica. Trata-se da

expansão e ampliação do processo de controlo social e político dos grupamentos humanos, gerando uma entidade soberana que fornecia a segurança interna e externa.

O socialismo histórico revela as causas que determinaram o roteiro e os processos que conduziram o Estado a assumir o papel de regulador político e social, desde o início da humanidade. Relativamente ao culturalismo político está associado à essência identitária do homem, ligado aos valores e princípios que regem a convivência social, interpretáveis no campo antropológico e sociológico, que geram resultados como o nacionalismo, entendido como produto do culturalismo-estatal, baseado em fundamentos do realismo-materialista (CASTRO, 2012).

Daqui decorre que o Estado é o principal actor da política internacional, o qual não configura outra coisa se não a relação de interesses entre sujeitos similares (MUNDO EDUCAÇÃO, 2011). Com base nesta proposição, pode-se entender facilmente que discutir relações internacionais significa discutir o Estado, no sentido de relações que se estabelecem entre Estados. Concomitantemente, enquadrar o contrabando no ciclo das relações internacionais entre Estados significa fazer o entrosamento dos seus elementos essenciais: Povo, Território e Poder Político. Todavia, apesar de se reconhecer a relevância do Realismo, não seria favorável como teoria de base para o estudo do contrabando por ser um problema socioeconómico. Fica evidente, deste modo, que o funcionamento do Estado não depende apenas de factores políticos, mas também de outros factores heterogéneos.

Aliás, como afirma Tilly (1996), o financiamento dos corsários pelo Estado no passado pode ter sido um dos sinais de que o centralismo político do Estado resultou no défice do financiamento da logística das guerras, que pode ter engendrado a necessidade de o Estado encontrar formas, economicamente pouco prudentes, para o financiamento da sua despesa, o que resultou em menos-valia na estabilidade económica desses Estados, com impactos macroeconómico e sistémico inolvidáveis, que incluem o contrabando.

Reforçam Mundo Educação (2011), Malerba (2010) e Tilly (1996) que, historicamente, há evidências de guerras decorrentes de factores económicos e sociais, como são os casos de divergências na harmonização e interpretação do quadro normativo regulador do comércio internacional.

Não obstante, é imperioso clarificar que a abordagem neo-realista sobre o papel do Estado “distancia-se” da do Realismo clássico, à medida que o neo-Realismo admite a consideração dos

outros actores no sistema internacional, incluindo actores não estatais, redes criminosas, o que abre espaço para o enquadramento do conceito de contrabando. Porém, ainda fica o vazio pelo facto de que, embora o neo-Realismo aceite como factual a existência de outros actores, a falência está em que estes actores não aparecem com alguma relevância no processo de tomada de decisões que continua concentrado no Estado (SARFATI, 2005).

De facto, a realidade mostra que esses actores exercem grande influência no centro de decisões, a exemplo das multinacionais, redes criminosas, terroristas que integram o cômputo dos intervenientes de considerável peso, na influência do comportamento dos diferentes actores e nas dinâmicas do sistema internacional, independentemente dos juízos à sua volta ou reconhecimento da legalidade e legitimidade das suas operações. É com base nos elementos que diferenciam as duas correntes que o debate trazido por Waltz (1979) remete à constatação de que o Realismo clássico se concentra numa visão reducionista das relações internacionais, que resulta do egocentrismo e individualismo no qual assenta o paradigma do pensamento realista (SARFATI, 2005; WALTZ, 1979).

No entanto, tanto os defensores do paradigma clássico, como os autores da visão moderna do Realismo, concordam que a anarquia é a expressão básica do sistema internacional, no entendimento de que não existe um poder central ou autoridade suprema aos Estados que estabeleça a ordem internacional. No entanto, esta harmonia de pensamento não é suficientemente forte para suprir a deficiência encontrada na perspectiva realista sobre a importância dos outros actores não estatais para se entender o complexo das relações internacionais (SARFATI, 2005).

O neo-Realismo, surgiu como uma tentativa de resgatar o colapso do Realismo Clássico. Waltz (1979) é considerado o “salvador” do realismo clássico, ao conferir à teoria clássica do realismo um tratamento mais sistemático e rigoroso. Waltz, sem abrir mão dos pressupostos do realismo, buscou ultrapassar a visão intuitiva, histórica e simplista comumente atribuída às ideias realistas (BEDIN; MIYAMOTO, 2011).

O neo-Realismo do Waltz distingue-se do Realismo Clássico em diferentes maneiras: primeiro, o Realismo Clássico é uma teoria indutiva. Por exemplo, Hans Morgenthau explica a política internacional através de acções e interacções dos Estados no sistema internacional. Contudo, Waltz, sem necessariamente negar a importância dos Estados no sistema internacional, acredita nos efeitos da estrutura onde interagem os Estados. A estrutura é definida como princípio

de ordenação do sistema internacional, que é anárquico e a distribuição de capacidades entre unidades políticas que são Estados. Para Waltz, a estrutura do sistema internacional é que molda as políticas dos Estados (BAYLIS; OWENS, 2011).

A segunda diferença entre o neo-Realismo e o Realismo Clássico está na forma como percebem o poder. Para os realistas, o poder é um fim em si mesmo. Os Estados usam o poder para conquistar mais poder e assim aumentar sua influência e habilidades de garantir o interesse nacional. Embora reconheçam outros tipos de poder (económico, tecnológico, etc.), os realistas tradicionais consideram o poder militar o mais importante poder do Estado. Porém, para os neo-realistas o poder é mais do que acumulação de recursos militares e habilidade de usar para coagir e controlar o comportamento de outros Estados no sistema internacional. Waltz e outros neo-realistas olham o poder como combinação de capacidades de um Estado. O poder confere ao Estado uma certa posição no sistema internacional e molda o comportamento de outros Estados, portanto, é a estrutura que molda o comportamento dos Estados e não o inverso (BAYLIS; OWENS, 2011).

A terceira diferença entre o neo-Realismo e o Realismo Clássico é como os Estados reagem na condição de anarquia. Para os realistas, a anarquia é a condição do sistema e os Estados reagem em função de acordo com seu tamanho, localização, política doméstica e qualidade da liderança. Em contraste, os neo-realistas sugerem que a anarquia define o sistema. Todos os Estados são funcionalmente iguais, pois são todos constrangidos pelas contrapartidas da anarquia, independentemente das suas capacidades e/ou seu tamanho (BAYLIS; OWENS, 2011).

O neo-Realismo desdobra-se em duas dimensões: neo-Realismo ofensivo e neo-Realismo defensivo. O neo-Realismo defensivo apresenta-se como um modelo transitório, partilhando tanto as ideias de Waltz como as principais assumpções do Realismo clássico. O neo-Realismo defensivo sugere que as relações entre os Estados dependem dos padrões de amizade e de inimizade (BAYLIS; OWENS, 2011).

O neo-Realismo defensivo difere do neo-Realismo ofensivo de John Mearsheimer (1990). O neo-Realismo ofensivo sugere que o mais importante para um Estado é o poder relativo e não o poder absoluto. Mearsheimer (1990) sugere que os líderes dos países adotem políticas de segurança que enfraqueçam seus potenciais inimigos e aumentem seu poder em relação a todos os outros. Os líderes devem estar preparados para um Estado expansionista que desafie a ordem global.

Os neo-realistas defensivos são mais otimistas do que os neo-realistas ofensivos. Os neo-realistas defensivos afirmam que a maioria dos líderes entende que os custos da guerra claramente superam os benefícios. O uso da força militar para conquista e expansão é uma estratégia de segurança que a maioria das lideranças dos Estados rejeita, como estratégia, nesta era de complexa dependência e globalização.

Segundo o entendimento deste debate, é necessário destacar que, apesar de se reconhecer a relevância do neo-Realismo na delimitação do conceito de Estado, nos termos em que se discute no presente trabalho, fica claro que uma teoria, ainda que objectiva, não explica a realidade na sua plenitude. Esta proposição é também corroborada por Waltz (1979), ao afirmar que a complexidade da realidade não pode ser explicada apenas por uma teoria, que procura apenas resumi-la e explicá-la apenas em parte. Nestes termos, na perspectiva de abordagem deste trabalho, deverá haver complementaridade entre a transversalidade das várias *nuanças* que cabem na definição, tomando os aspectos relevantes trazidos pelas abordagens presentes em teorias complementares.

Tendo em conta as controvérsias levantadas pelos debates das duas teorias, a questão é: como enquadrar o contrabando dentro desta realidade? A resposta a esta questão seria encontrada na essência do próprio fenómeno, pois, ao analisar o comércio ilícito, verifica-se que este pressupõe a existência de trocas comerciais entre países, o que vale dizer que as relações comerciais entre países são um imperativo para o desenvolvimento, ainda que esse desenvolvimento signifique maior capacidade de defesa e segurança do Estado.

Nesta procura, o Liberalismo ou Pluralismo parece melhor responder ao desafio do enquadramento do contrabando nas relações internacionais. O Pluralismo é uma corrente, geralmente, conotada com o idealismo pelos realistas, caracterizada por uma visão positiva da natureza, que aborda as relações internacionais como um assunto ligado à cooperação e à paz, abrindo espaço para um crescimento livre do comércio e a expansão dos direitos universais dos homens (THALES, 2012; IKENBERRY, 2009). Pensamento completado por Sarfati (2005), ao afirmar que a característica básica do Pluralismo é a consideração da cooperação entre Estados e a relevância dos actores não estatais como peças fundamentais nas relações internacionais, deixando o Estado de ser um actor unitário, expandindo a dimensão da agenda das relações internacionais para uma maior amplitude.

Os liberais enfatizam as relações internacionais como o palco onde actua uma multiplicidade de actores: os Estados, as organizações internacionais, as empresas transnacionais, as redes criminosas, os contrabandistas, entre outros, razão pela qual os defensores desta corrente de pensamento foram baptizados como tendo uma abordagem pluralista, em oposição à individualista do realismo. Os liberais acreditam que as relações internacionais podem ser encaradas de forma mais optimista, podendo contornar as guerras e estimular o livre comércio como factor essencial para o desenvolvimento e estabilidade dos Estados (THALES, 2012; SARFATI, 2005).

Na visão liberal, à medida que a globalização cresce, a tendência é de que o Estado vá reduzindo o seu poder como resultado da entrada de novos actores não estatais no sistema, com um protagonismo que não pode ser ignorado para a configuração das relações internacionais.

O elemento central trazido pelo liberalismo, que facilita o enquadramento do tema central desta pesquisa aos seus pressupostos, é a visão do pluralismo e do livre comércio que permitem que outros actores sejam parte integrante das dinâmicas do sistema internacional.

Destarte, o liberalismo, ao integrar as redes de crime organizado e do contrabando como parte integrante dos actores ao nível do sistema internacional, responde a grande questão do enquadramento do contrabando, sobretudo se pode ser entendido como consequência de um sistema económico baseado no livre comércio, onde diferentes actores podem actuar, livremente, no sistema internacional, tendo presente os seus objectivos, alguns dos quais não eticamente incompatíveis com os valores sociais universalmente aceites, como é o caso do contrabando.

Conscientes de que o liberalismo apresenta uma plataforma adequada ao enquadramento do contrabando, o debate continua pelo facto de que, sendo um assunto económico, no liberalismo tem as bases para a sua implantação e a economia os fundamentos para a sua sustentação. É, pois, tendo presente que o contrabando envolve relações comerciais entre Estados que se viu a necessidade de se chamar à colação as Teorias da Interdependência e Cooperação.

A interdependência é uma corrente da visão liberal que emerge em meados do século XX, em plena II Guerra Mundial e no imediato pós-guerra. A principal referência teórica é o trabalho de Robert Keohane e Joseph Nye – *Power and interdependence* (1989). Este trabalho deu um passo mais importante para a reformulação da visão Estadocêntrica do mundo e para a elaboração de um modelo explicativo alternativo ao Realismo. Sem negar a importância dos Estados tidos como

actores internacionais, a interdependência põe em evidência a força das empresas transnacionais e as crescentes interações económicas, sociais, técnicas e culturais estabelecidas entre as diversas sociedades nacionais, cujo resultado escapa do controlo dos Governos (FERNANDES, 2009).

A interdependência é, assim, um modelo teórico que, na perspectiva de Keohane e Nye (1989), relativiza o papel do Estado westefaliano face a outros actores; a força é considerada como instrumento de política, mas, muitas vezes, ineficaz e a tradicional dominância dos assuntos de segurança militar sobre os assuntos económico-sociais foi substituída por uma agenda política, sem uma hierarquia claramente definida.

Estes argumentos resumem-se em três pressupostos básicos: (1) canais múltiplos (estabelecimento de estratégias de acordo com as convivências); (2) ausência de hierarquia entre assuntos; (3) forças armadas como elementos não-proeminentes em política internacional (BEDIN; MIYAMOTO, 2011, p.218). Realmente, tal como afirmam os autores, a crescente interdependência entre as fronteiras nacionais tem forjado múltiplos canais de contacto entre diferentes sociedades, não necessariamente sob o controlo estatal. As questões que outrora eram aceites, largamente, como de âmbito interno passaram a se cruzar, amplamente, em diferentes sectores da comunidade internacional.

Esses processos levam a uma dependência mútua entre os Estados, caracterizada pela reciprocidade de efeitos entre diferentes actores. A dependência mútua requer o estabelecimento de padrões de confiabilidade legal, prover informações, relativamente, simétricas e ajustar os custos de barganha de forma a facilitar a realização de acordos específicos (AGUIAR, 2003, p.18). Os regimes internacionais constituem plataformas para garantir que esses ajustes sejam capazes de estabelecer acordos mutuamente benéficos, que, em outras circunstâncias, seriam difíceis de obter (KEOHANE, 1984).

Os regimes internacionais facilitam a cooperação e a negociação de acordos reciprocamente benéficos, reduzindo a incerteza entre os actores no sistema internacional, facilitando o acesso à informação e à avaliação da reputação e da performance de cada actor, bem como provendo a conexão entre diversas áreas temáticas.

O modelo de interdependência confere maior credibilidade aos regimes internacionais, definidos como normas e princípios que padronizam o comportamento dos actores e, por via disso, assegurando e prevendo a distribuição de custos e benefícios (KRASNER, 1995). Este modelo

afigura-se importante para explicar a problemática do contrabando que afecta o encaixe de recursos nos Estados vítimas do fenómeno.

No caso de Moçambique, tendo presente o modelo de organização económica, pode-se afirmar que parte significativa das soluções no combate ao contrabando devem ser encontradas nos regimes de cooperação, quer ao nível da SADC, no âmbito do seu processo de integração regional, quer na dimensão internacional no âmbito do quadro jurídico que rege o comércio internacional e demais instrumentos normativos.

Segundo Keohane (1984), a cooperação intergovernamental ocorre quando as políticas adoptadas por um Estado são consideradas favoráveis ao alcance dos objectivos económicos dos outros Estados, seus parceiros, bastando para isso uma melhor coordenação de políticas.

Neste diapasão, diferentemente do neo-Realismo, que minimiza a acção colectiva devido à imprevisibilidade dos ganhos, o neo-Liberalismo adopta as diferentes acções individuais a um sistema coordenado em que os ganhos possam ser recíprocos. Através de uma coordenação de políticas, o modo de agir dos outros pode ser visto como favorável ao alcance de seus próprios interesses, reduzindo, desde modo, os custos de transações e inibindo acções violadoras dos padrões de comportamento, conferindo maior legitimidade às práticas de negociação e certeza às expectativas de comportamentos futuros.

Assim, baseado neste entendimento e tendo em mente que as teorias da interdependência e cooperação pressupõem a existência de relações entre países, a transposição de fronteiras entre os Estados e a inclusão dos outros actores das relações internacionais apresentam-se relevantes na compreensão das dinâmicas do contrabando, não devendo ser excluídos neste debate nem na delimitação do conceito de Estado (SARFATI, 2005).

Segundo Bedin *et al.* (2003), a Teoria da Interdependência assenta-se em quatro pressupostos básicos:

- ♦ A interdependência entre as fronteiras nacionais tem forjado múltiplos canais de contacto entre diferentes sociedades, não necessariamente sob controlo estatal;
- ♦ O advento da interdependência diversifica as principais questões em relações internacionais, ou seja, os assuntos militares já não são mais relevantes nas relações internacionais;

- ♦ No actual estágio da interdependência, sempre que existirem múltiplos assuntos que ponham em risco os interesses dos grupos domésticos, os Estados tenderão a aliar as políticas internas às demandas internacionais; e
- ♦ Múltiplos canais de dependência mútua possibilitam à teoria da interdependência privilegiar as instituições internacionais como elementos importantes.

A interdependência pressupõe trocas e transposição de fronteiras, o que acomoda o conceito de comércio transfronteiriço e de comércio transnacional, onde se encerra o contrabando de mercadorias. Assim sendo, o conceito de interdependência entre Estados torna-se indissociável no estudo do contrabando enquanto uma ilicitude que ocorre através das fronteiras.

Disso resulta que o comércio transfronteiriço, onde se encerra o contrabando de mercadorias, significa a transposição das fronteiras físicas dos Estados e, acima de tudo, encerra a violação do poder político do Estado plasmado na sua atribuição legislativa e no poder de aplicação da lei, matérias que descorem no contexto da interdependência entre Estados.

Segundo De Oliveira (2016, p.13),

ao longo do século XX, foram construídos conceitos a respeito das fronteiras fundamentais nos contrapontos: civilização e barbárie. Desse processo, algumas ideias ficaram bastante cristalizadas no senso comum, como: local de abandono por parte das instituições de segurança e palco privilegiado para a prática do ilícito. Contudo, a fronteira é um local privilegiado de interações entre povos e de antigas reivindicações políticas, que descem das altas esferas estatais até o cotidiano vivenciado pelas pessoas que vivem nesses ambientes.

Schallenger (2014) completa esta visão ao afirmar que o debate sobre fronteiras incorpora múltiplas dimensões de análise, parte das quais contemplam “circunstâncias históricas que envolvem a mobilidade das fronteiras no período que sucede a fase da constituição dos núcleos de colonização”, estabelecendo-se nos limites determinados nessa linha de fronteira, no intervalo de vigência da soberania do Estado.

Textualmente, a fronteira deve ser entendida como um elemento fundamental na soberania dos Estados, tendo presente que a sua transposição só pode ocorrer mediante a celebração de acordos entre países. Esta visão de fronteira é importante na análise do contrabando porque é dos limites geográficos, entre Estados, sejam eles físicos ou virtuais que se geram conflitos de natureza política, económica, social ou ambiental. Destarte, dada a importância da fronteira na segurança

dos Estados, falar de fronteiras é destacar uma das principais causas das guerras e conflitos no mundo, por razões que envolvem a sua delimitação, gestão e manutenção (SCHERMA, 2016; JERONYMO, 2010; MUNDO EDUCAÇÃO, 2011; TILLY, 1996).

Entretanto, entende Schallenger (2014, p. 215) que a fronteira é um espaço de expressão sociocultural e de demarcação de valores identitários dos povos, e as dimensões da fronteira resultam da sua criação, ao afirmar que “a multiplicação de interesses pela pesquisa acerca da temática das fronteiras tem levado muitos estudiosos a enveredar por campos de significação que confirmam ao conceito de fronteira um sentido polissêmico”. Acrescentando, o mesmo autor, afirma que:

a fronteira, ao mesmo tempo em que aponta para o horizonte do novo e do indefinido, sugere um limite e estabelece uma relação entre estes dois indicadores que são sempre expressão do alcance humano a partir das condições socioculturais históricas e especialmente construídas. Os diferentes sujeitos sociais constroem seus referenciais de fronteira a partir do lugar em que se movimentam, do seu mundo de significados e símbolos e das representações que têm de si e dos outros.

Do ponto de vista geográfico, Scherma (2016) define fronteiras como locais indicativos de

regiões geográficas que se distinguem das demais, especialmente, devido ao facto de que nelas as interações internacionais serem uma realidade quotidiana. Estas interações comportam fluxos de pessoas, mercadorias, recursos financeiros, culturais, entre outros, podendo ter impacto positivo ou negativo para os países, dependendo do investimento e da actuação de ambos na região. Podendo, assim, ser áreas de reafirmação da soberania nacional ou, ao contrário, regiões vulneráveis (SCHERMA, 2016, p. 65).

A perspectiva geográfica de fronteira apresentada por Scherma (2016) contém algumas palavras-chave que se mostram fundamentais no estudo do contrabando, nomeadamente:

- ♦ Interações internacionais;
- ♦ Fluxos de mercadorias;
- ♦ Impacto positivo ou negativo;
- ♦ Áreas de soberania; e
- ♦ Regiões de vulnerabilidade.

Na análise da relação entre fronteira e contrabando, verifica-se que este reporta movimentação de mercadorias em áreas soberanas dos Estados que coexistem perante factores de vulnerabilidade, que se constituem como oportunidades para a prática do comércio ilegal, com

impacto negativo sobre as economias desses Estados e podendo, por essa via, pôr em causa a sua segurança económica. Desta feita, segundo Almeida (2015), “as fronteiras não são como espaços limites periféricos ao poder central e sim como margens, onde há uma produção do poder local que “convive” e talvez se alimente do poder central (ALMEIDA, 2015, p. 41 *apud* DAS; POOLE, 2004).

Por seu turno, Jeronymo (2010) destaca o carácter multidimensional do conceito de fronteira, onde faz referência a fronteiras:

- ♦ Políticas;
- ♦ Efectivas;
- ♦ De litígio;
- ♦ Indefinidas; e
- ♦ Económicas.

Enquanto que Seda (2015, p.7-10) chama a atenção ao domínio das fronteiras legais,

onde o uso da coerção em defesa da soberania nacional é mandatário, não sendo aceitável o desenvolvimento do comércio transfronteiriço assente em conduta ilícita, por se consubstanciar numa clara violação da fronteira física do Estado, cabendo a este a aplicação das penas, legalmente, estatuídas para assegurar a reposição da legalidade.

Note-se que o exercício da soberania de um Estado ocorre também ao nível das fronteiras políticas, que podem corresponder aos domínios territoriais separados por limites naturais ou que resultem de guerras expansionistas, acordos ou tratados internacionais. Em muitos casos, estas fronteiras separam povos e culturas homogéneas, gerando rivalidades e disputas ou estimulando parcerias (MUNDO EDUCAÇÃO, 2011).

No desdobramento das fronteiras políticas identificam-se as efectivas que representam limites territoriais reconhecidos, internacionalmente, como é o caso da fronteira entre Moçambique e os países da SADC e as fronteiras de litígio, que são aquelas que embora tenham um limite territorial este não constitui consenso, como seria o exemplo da fronteira entre Venezuela e Suriname, ou Israel e Palestina (JERONYMO, 2010).

Sobre as fronteiras de litígio, pode-se encontrar uma explanação interessante nas ideias de Almeida (2015), ao afirmar que as fronteiras são terras sem lei, enquanto que os espaços pós-

nacionais são territórios geridos por um quadro legislativo multidimensional de natureza (político, económico, social, cultural).

A ausência de qualquer poder na gestão do espaço que limita os territórios entre Estados, pode ser de *per si* uma causa geradora de conflitos na gestão desse mesmo espaço. É por este facto que o contrabando explora as fragilidades de ambas as partes no domínio do espaço sem regulamentação para se implantar.

Adiante, Jeronymo (2010) refere que na classificação das fronteiras importa considerar as indefinidas. Nas fronteiras indefinidas não existem limites fixos entre os países, havendo apenas uma indicação aproximada dos limites geográficos dos territórios, como seria o exemplo entre Iêmen e Arábia Saudita. Mas também, na sua organização interna, um Estado pode apresentar fronteiras que respondam à organização administrativa nacional.

Para o caso de Moçambique, essas fronteiras delimitam províncias e distritos. Porém, há casos em que essa divisão separa Estados, tal é o caso do Brasil, ou departamentos, a exemplo da França, e, por fim, numa abordagem económica, as fronteiras são limites supranacionais, a exemplo da Southern African Development Community (SADC), Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA), Southern African Customs Union (SACU) e African Union (UA), representando as organizações económicas regionais ou outra formas de organização (JERONYMO, 2010).

Na percepção de Almeida (2015, p.44), “o costume ligado à economia de fronteira e suas práticas ilegais são consideradas legítimas pela população, não no sentido de legitimação para cometer um crime ou contravenção penal, mas sim no de legitimidade, uma justificação moral para determinada atividade ilícita e informal”.

Porém, Kaza *et al* (2006) são de opinião que a gestão das fronteiras exige uma abordagem coordenada, visando uma boa cooperação contra as acções adversas que resultam das diferentes redes internacionais de crime organizado, terrorismo, tráfico de drogas, migração ilegal, crime cibernético, destruição da natureza, entre outros crimes. E acrescenta que a troca de informações pode ser o mecanismo ideal para a promoção da segurança dos Estados contra as forças externas.

A outra interpretação de fronteira é trazida por Cardin (2013, p.43), ao indicar que fronteira transmite a ideia de uma “sociedade de fronteira” nos termos em que, diferentemente

dos visitantes e turistas que pensam e guardam no imaginário o simbolismo de estarem em uma nação diferente da sua [ao atravessarem a fronteira], os moradores locais, das “raias” brasileiras, têm tais sensações mais naturalizadas, inserindo as possibilidades fronteiriças cotidianamente em suas experiências e, conseqüentemente, na organização das estratégias necessárias para o desenvolvimento de suas práticas econômicas e sociais.

Entende o mesmo autor que as povoações que vivem ao longo da linha fronteira têm a consciência da existência de jurisdições e Estados diferentes, cujos espaços estão delimitados pela configuração dos limites físicos estabelecidos, contudo a sua existência física não constitui barreira para o livre convívio socioeconômico em ambas as partes (CARDIN, 2013).

Por seu turno, Alvarez (2013, p.10) entende que a fronteira “é um aspecto fundamental do imaginário do Estado moderno, [porque] as funções centralizadoras e ordenadoras do Estado têm como correlato as fronteiras, os limites da centralização estatal e espaços problemáticos de dominação e de conflito”.

A abordagem de Alvarez (2013) sobre fronteiras mostra que não é possível desassociar fronteira ao Estado, e, nestes termos, importa estabelecer a trilogia entre Estado, Contrabando e Fronteira, partindo do conceito realista de Estado aflorado à luz do Tratado de Westfália, conjugado ao conceito de Nação que pode ser entendido a partir da dimensão de povo, território e soberania (BASTOS, 1999).

Numa dimensão moderna, a globalização exige a redefinição do conceito de fronteira e limites de soberania dos Estados. Tal como comenta Alvarez (2013, p.10) que

na actualidade, mudanças decorrentes da (...) globalização, como a intensificação dos fluxos populacionais em âmbito internacional e a transformação das actividades económicas, que reconfiguram os mercados legais e ilegais, têm alterado a própria natureza das fronteiras nacionais e do papel do Estado-nação na contemporaneidade.

Diferentemente dos limites aparentemente difusos na definição clara das fronteiras no mundo moderno, nos moldes da visão espacial tradicional, o Estado engloba território, fronteira e soberania, sendo dentro dos limites de uma nação, onde exerce a sua soberania, perspectiva compatível com a visão realista, que tem na defesa dos interesses nacionais a sua principal causa existencial.

Enquanto Almeida (2015, p. 36) explica que

a economia transfronteiriça constitui um embaralhamento das fronteiras do global e do local, fazendo com que as práticas legais e ilegais, lícitas e ilícitas apresentem um caminho para se analisar as dinâmicas e os agentes estatais e sociais, e acrescenta, citando (THOMPSON, 2013), que o comércio transfronteiriço envolvendo mercadorias e bens é parte de uma economia moral e quotidiana, de pessoas que vivem da fronteira. Isso significa muitas vezes, administrar suas actividades na corda bamba do legal e do ilegal, das negociações com órgãos estatais e da prática de ilegalidade que constituem este local desde sempre.

A realidade apresentada por Almeida (2015) não difere da experiência moçambicana, sobretudo na gestão das fronteiras terrestres, caracterizadas por uma miscigenação de povos, que apresentam a mesma gênese genealógica, *Bantu*, unidos por laços parentais, mas separados por fronteiras políticas, que não se revelam competentes para bloquear as suas relações económicas sejam elas legais ou ilegais (SERRA, 2000).

A visão de Almeida (2015) é defendida também por Cardin (2013, p. 43), ao afirmar que

existem múltiplas formas de viver a fronteira, a grande maioria delas ocorre de maneira despercebida pelos próprios moradores das regiões limítrofes, habituados a cruzar as pontes, os rios e as ruas que separam os diferentes países vizinhos do território (...), [possuindo,] a população fronteiriça, (...) uma relação muito particular com a situação na qual se encontra.

Sobre o ponto de vista aduaneiro, o movimento de entrada e saída de bens e serviços pelas fronteiras, dentro de um determinado território fiscal de um Estado, sujeita-se a um tratamento tributário, diferenciado, em função do regime aduaneiro aplicável, nos termos do quadro normativo vigente, que remete o debate ao conceito de fronteira aduaneira, onde se distinguem os seguintes tipos:

- ♦ Fronteiras aéreas (aeroportos);
- ♦ Fronteiras terrestres (rodoviárias e ferroviárias);
- ♦ Fronteiras marítimas (portos);
- ♦ Fronteiras fluviais (rios);
- ♦ Fronteiras lacustres (lagos);
- ♦ Fronteiras postais ou de encomendas;
- ♦ Zonas económicas especiais;
- ♦ Lojas francas;
- ♦ Armazéns aduaneiros;

- ♦ Zonas francas industriais, etc.

A gestão das fronteiras incorpora elementos socioculturais de raízes históricas que determinam o seu funcionamento, no âmbito das relações comerciais entre Estados, regidos por relações de interdependência e cooperação. Esta constatação confirma que estas relações ultrapassam a barreira determinada pela soberania desses Estados e do quadro normativo que rege as relações económicas externas, emergindo para uma dimensão global.

A visão integrada da relação entre Estados não amortece a sua soberania individual nem a relevância de que estas relações sejam regidas por um quadro normativo interno e, nestes termos, a determinação da importância das Alfândegas na administração das fronteiras. Neste cenário, a Alfândega aparece como o principal proponente no estabelecimento de um conjunto de procedimentos exigíveis, nas importações e exportações, que consistem por um lado no pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições incidentes sobre o valor das mercadorias e por outro lado na defesa da economia contra a penetração no mercado interno de mercadorias proibidas, ilícitas, perigosas e contrafeitos.

Nos termos do quadro normativo regulador do comércio externo, casos em que as mercadorias introduzidas no território aduaneiro gozam de isenções de direitos, mantém-se a obrigatoriedade da sua declaração. Neste processo, o operador económico do comércio externo deve conformar-se com as exigências estabelecidas nas regras de desembaraço aduaneiro, sobre o risco de se declarar a operação como ilícito fiscal (PAUTA, 2017). Constituem excepção à regra anterior os direitos concedidos às mercadorias adquiridas por viajantes, desde que não ultrapassem a franquia fiscal²⁰ definida dentro do espaço determinado pelo território aduaneiro desse Estado (PAUTA, 2017).

Assim, entende-se por território aduaneiro²¹

todo o espaço geográfico em que o Estado (...) exerce a sua soberania e abrange toda a superfície terrestre, a zona marítima e o espaço aéreo delimitado pelas fronteiras, compreendendo as zonas onde, em conformidade com a legislação (...) e o direito internacional. [Por exemplo,] a República de Moçambique tem direitos soberanos relativamente à prospecção, pesquisa e exploração dos recursos naturais do leito do mar,

²⁰ Franquia, nos termos do Artigo 21, da Lei nº 11/2006, de 30 de dez., é o valor concedido a viajantes para importação de bens e serviços sem se sujeitarem ao pagamento de impostos aduaneiros. Esta Lei é válida em todo o território nacional.

²¹ Nos termos da alínea (l) do Artigo 1, da Pauta Aduaneira e de Serviços, versão de 2017.

do seu subsolo e das águas sobrejacentes, [no espaço que corresponde ao território aduaneiro] (PAUTA, 2017:10).

À luz da Convenção de Quioto Revista, território aduaneiro corresponde ao espaço geográfico no qual a Alfândega exerce a sua autoridade na gestão das operações do comércio externo. É constituído por uma zona primária composta por portos, aeroportos e fronteiras alfandegárias; e uma zona secundária que corresponde ao espaço aéreo, águas territoriais e o restante espaço territorial (MINEIRO, [s.d.]).

Por seu turno, a Pauta Aduaneira de Angola estabelece que território aduaneiro é o espaço que corresponde às “porções de áreas chamadas zonas fiscais, sob a qual a jurisdição das Alfândegas se exerce com carácter habitual ou permanente. Acrescenta-se que

a circulação de mercadoria dentro do território aduaneiro obedece a determinados preceitos e procedimentos legais extensivos e aplicáveis a todas as regiões do território aduaneiro de forma uniforme, incluindo qualquer área sob mares territoriais, seus recursos marinhos, leito marinho, subsolo e seus recursos naturais e zonas de processamento de exportação, localizadas de acordo com as normas aduaneiras nacionais ou internacionalmente aceites (DECRETO-LEI 02, 2005, p.6).

O órgão que exerce a função de gestão aduaneira de um Estado é a Alfândega e, nos termos do quadro normativo Português, reforma em 1965, Decreto-Lei nº 4631, de 27 de abril, é

o departamento do Estado a quem compete executar a política económica, de segurança e de defesa do património nacional, (...) arrecadação de direitos e outras imposições de efeito equivalente devidas pelas mercadorias que entram no país ou dele sem fiscalizar a entrada, trânsito e saída das aludidas mercadorias e a cobrança de quaisquer outros impostos ou taxas que estejam a seu cargo.

Segundo o Acto Colonial e o Estatuto Orgânico das Alfândegas do Ultramar, estas tarefas sempre foram acometidas às Alfândegas (GUIMARÃES, 2014, p.276).

Nos termos do Dicionário Porto Editora, Alfândega²² também pode ser entendida como uma repartição pública, geralmente localizada nas fronteiras de um Estado, onde se registam,

²² *Dicionário da língua portuguesa*. Dicionários Porto Editora. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/alf%C3%A2ndega>. Acesso em: 15 de ago. de 2019.

inspeccionam e fiscalizam bagagens e mercadorias e se efetuam a cobrança de direitos aduaneiros ou outras taxas correspondentes às obrigações legais de entrada e saída.

Na gestão dos fluxos de bens e serviços ‘de’ e ‘para’ o exterior, as Alfândegas classificam as mercadorias de acordo com os regimes aduaneiros correspondentes. Assim, em Moçambique, a Pauta (2017) considera duas modalidades do regime geral e 11 modalidades do regime especial. O regime geral apresenta as seguintes modalidades:

- ♦ Importação; e
- ♦ Exportação.

Tanto as exportações como as importações consistem na saída/entrada definitiva de mercadorias do território aduaneiro. Todavia, nos termos da Pauta, as exportações estão isentas de direitos aduaneiros.

O processo de exportação de mercadoria passa pela apresentação à Alfândega de uma declaração aduaneira que descreve as mercadorias a serem sujeitas à exportação, incluindo detalhes que facilitem a sua classificação pautal. Este procedimento é válido, também, para as importações.

Relativamente aos regimes especiais, geralmente suspensivos, o mecanismo de desembaraço varia em função dos condicionalismos impostos no tratamento desse regime. Em Moçambique, destacam-se a importação temporária, exportação temporária, reimportação, reexportação, trânsito aduaneiro, cabotagem, transferência, armazém de regime aduaneiro, lojas francas, zonas francas e zonas económicas especiais.

Por serem suspensivos, os regimes especiais são caracterizados pelo deferimento de direitos aduaneiros, podendo regularizar-se o desembaraço da mercadoria à medida que é nacionalizada. A Pauta (2017, p. 465) define, por exemplo, que

a importação temporária é o regime aduaneiro que permite a entrada no território aduaneiro, com suspensão de pagamento de direitos e demais imposições, dos bens, mercadorias, valores e meios de transporte importados para um determinado fim, destinados a serem reexportados num determinado prazo, sem que sofram nenhuma modificação ou alteração, salvo a depreciação normal devido ao seu uso.

O mesmo instrumento apresenta a exportação temporária como a operação aduaneira que

permite a saída temporária de bens, mercadorias valores e meios de transporte, do território aduaneiro nacional, com fim diferente do de consumo e que sejam objecto de posterior reimportação, gozando de suspensão no pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições, desde que observem as condições determinadas em legislação específica (PAUTA, 2017, p.465).

Deste modo, na administração das operações que ocorrem ao longo do território aduaneiro a diferenciação dos procedimentos na gestão de mercadorias é um fundamental no controlo de possível ameaça de ocorrências de infracções tributárias, visto que os diferentes regimes apresentam riscos fiscais diferenciados. Por isso, revela-se indispensável o conhecimento dos riscos inerentes a cada regime para assegurar uma gestão apropriada das fronteiras e reduzir o risco de infracções fiscais (ANEXO B).

O debate teórico-conceptual presente nesta secção, permitiu esclarecer a relação que estabelece entre contrabando, Estado e fronteira, onde se entende Estado não no sentido tradicional realista, mas como uma entidade que actua em defesa da soberania económica e política no espaço estabelecido pelo território aduaneiro. Este entendimento enquadra-se na visão liberal do Estado, compatível com objecto da presente pesquisa.

2.2 ECONOMIA POLÍTICA INTERNACIONAL COMO INSTRUMENTO DE ANÁLISE DO CONTRABANDO

O enquadramento do contrabando na teoria liberal, conforme elucidam os subcapítulos anteriores, permite a sua interpretação à luz da EPI. Esta área de conhecimento, como instrumento das relações internacionais, surge por volta dos anos 1970, em resposta aos novos desafios que se colocaram ao sistema internacional (GERMANN, 2011).

Heilleiner (2015, p. 984), por sua vez, entende que os debates sobre EPI remontam aos finais da década de 1930, ao destacar as três dimensões de análise assentes na Economia Política clássica nas quais a nova EPI foi construída, designadamente da economia liberal²³ e do nacionalismo económico. Nos termos do autor,

²³ Debate trazido por Adam Smith na sua obra *A riqueza das nações* (1776). Na sua obra, advogava sobre a política de não intervencionismo do Estado e a necessidade de liberalização dos mercados.

esta visão foi trazida pelos oficiais japoneses que assumiram o poder depois da restauração de Meiji, em 1868. Com vista a fazerem face à concorrência chinesa, adoptaram a política de subsídios à favor das suas indústrias, contractos governamentais, adopção de empresas estatais e públicas, contratação de mão-de-obra estrangeira e o investimento em infraestruturas nacionais. O resultado foi a aceleração da industrialização do Japão e o crescimento do seu poder no mercado internacional, factos confirmados pela vitória do Japão sobre a China, em 1895, e Rússia, em 1905.

Helleineir (2015, p.993) completa a sua visão afirmando que o Marxismo “é o terceiro poder intelectual tradicional geralmente citado na história dos fundadores clássicos do EPI, não tendo sido desenvolvido por Marx, mas pelos seus seguidores entre os séculos XIX e XX”.

A visão de Heilleiner sobre o alcance internacional da perspectiva económica da teoria marxista é também argumentada por Cohen (2008), ao indicar que, durante muitos anos, as questões económicas e políticas foram sempre analisadas de forma isolada, salvo raras excepções na abordagem Marxista; e acrescenta que, apesar das raízes da EPI remeterem ao século do liberalismo de Adam Smith, na verdade, apenas nos anos 1970 é que nasce a visão moderna da EPI.

Almeida (2001) secunda a ideia de Heilleiner (2015) afirmando que os grandes acontecimentos na Europa e América, depois da Revolução Industrial, levaram à viragem de uma “geopolítica” para uma “geoeconomia”, de uma visão concertada no “Estado” para uma visão centrada no domínio do comércio ou economia “transnacional”. Estes desenvolvimentos encontram ímpeto a partir da segunda metade do século XX onde a “economia” suplanta a “política”, pondo em causa os pressupostos do realismo clássico *highpolitics vs lowpolitics*, o que desencadeou a emergência de novas correntes de pensamento das relações internacionais, assentes em pressupostos liberais, que levaram ao surgimento da EPI como campo de análise nas relações internacionais (SARFATI, 2005).

Cohen (2008) não refuta a proposição de Heilleiner (2015) e Almeida (2001), mas reitera que, apesar dos avanços na abordagem clássica da EPI, este campo de debate tomou nova forma e dimensão nos anos 1970, com as perspectivas trazidas pelas duas escolas de pensamento.

Assim, as teorias Neo, o Institucionalismo, o Construtivismo, as teorias de interdependência, o Regionalismo, o Funcionalismo, e outras correntes que transformam o centro do debate à volta das questões centrais do funcionamento da estrutura internacional, constituem

parte integrante do movimento geracional que levou à emergência de novas formas de pensamento das relações internacionais, de entre as quais se inclui a consideração da EPI como instrumento na leitura e interpretação dos fenómenos económicos internacionais.

A fraqueza do sistema internacional, na interpretação dos assuntos económicos que emergiram da globalização e das crises dos anos 1970 e resultaram na emergência da EPI, dividiram as visões trazidas pela Escola americana, concentrada numa análise da EPI baseada em métodos quantitativos assentes numa visão individualista contrastando com a visão da Escola inglesa, centrada em métodos interpretativos baseados numa abordagem holística (GERMANN, 2011).

As constatações levantadas permitem afirmar que a EPI surge dos factos e não de antevisões, como consequência das dinâmicas de uma conjuntura internacional “adversa” e em absoluta transformação, onde era imperioso identificar evidências que permitissem interpretar a realidade e as dinâmicas da economia real com base em fundamentos científicos.

A globalização económica, à luz da revolução económica internacional, acompanhada pela globalização de ideais, mercê da grande revolução tecnológica, exigiram um tratamento personalizado e adequado à sua complexidade. É neste prisma que Strange (1970) apresenta como preocupação à necessidade de um maior equilíbrio no tratamento das matérias relativas à Política Internacional (PI) e à EPI.

Na óptica de Strange (1970), o espaço que era tomado pela EPI no sistema internacional não deveria ser negligenciado. A autora demonstra a sua concepção, revolucionária, afirmando que, apesar de a EPI ser parte integrante da EP, a sua dimensão global exige que seu debate seja discorrido, autonomamente, e interpretado nos termos da sua essência, sem alguma tendência de a sobrepujar.

É baseado nesta visão que Campira (2018) vê a EPI como um complexo de conhecimento utilizado pelas relações internacionais para discutir questões relativas ao comércio internacional, integração económica, regras para o estabelecimento do comércio entre os países, o papel dos regimes no sistema económico internacional, incluindo os mercados financeiros e cambiais. Do ponto de vista deste autor, os sistemas políticos desde tempos remotos foram sempre conduzidos por modelos económicos para assegurar o desenvolvimento das sociedades, porém, o que variou

ao longo do tempo foi a abordagem, não apenas do quadro normativo, como também da visão dos Estados sobre as formas mais eficazes de fazer o negócio económico num mundo globalizado.

Campira (2018) sistematiza a sua visão definindo a EPI como a ciência conjugada que usa a EP como ferramenta para discutir os assuntos económicos internacionais, apoiando-se na política externa (PE) para argumentar a dimensão global da EPI, daí o seu enquadramento nas relações internacionais.

A visão de Campira (2018) não apresenta diferenças significativas com a perspectiva trazida por Gilpin (1987) e Wallerstein (1998), que entendem que a EPI é a parte da ciência económica e da política que se dedicam ao estudo das relações internacionais.

Assim sendo, é inquestionável a definição de EPI trazida por Strange, segundo a qual é o ramo da economia que estuda as relações económicas que se estabelecem entre os Estados no sistema internacional, de entre os quais, comércio internacional, finanças internacionais, política monetária e cambial e os demais aspectos de ordem económica que afectam o sistema internacional.

Daqui pode-se depreender que, sendo parte importante do escopo de estudo da EPI, as relações comerciais internacionais, e sendo o contrabando uma componente importante na análise das relações comerciais internacionais, a sua análise, à luz da EPI, aparece acautelada pelos pressupostos que defendem os princípios que regem a teoria das relações internacionais.

Deste modo, pressupõe-se que seja um imperativo o entendimento dos recursos utilizados pela EPI na interpretação dos fenómenos económicos, para o debate apropriado do presente tema. Nesta linha, Thales (2012) é de opinião de que a EPI tem uma abordagem dual como instrumento de resposta aos assuntos político-económicos.

A primeira perspectiva incorpora uma linha economicista e a segunda baseia-se numa perspectiva politológica das relações internacionais. Ambas as perspectivas são indissociáveis e devem ser analisadas tendo em atenção as quatro dimensões da EPI, designadamente: a globalização assimétrica, a globalização solitária, a globalização especulativo-financeira e a globalização produtiva, nos termos do quadro 3.

Quadro 3 - Ilustração da economia política internacional numa dimensão global

Globalização assimétrica	Globalização especulativo-financeira
Articulação político-decisória e institucional integrada nos foros multilaterais e no relacionamento bilateral, com aumento de exclusão participativa e volatilidade para o Estado.	Elevada interação desterritorializada financeira predatória, resultando em baixa controlabilidade com aumento de volatilidade para o Estado.
Globalização solitária	Globalização produtiva
Centralidade sociocultural e humanitária, com redução de volatilidade para o Estado.	Ênfase no eixo económico-comercial e de investimentos directo estrangeiro de médio/longo prazo, com redução da volatilidade para o Estado.

Fonte: Thales (2012, p.369)

Sendo o contrabando um fenómeno relacionado ao eixo económico-comercial, insere-se na globalização produtiva. A incorporação neste eixo é explicada pela essência do próprio fenómeno, resultado das relações económico-comerciais que se estabelecem entre os Estados.

Esta visão encontra suporte em Strange (1994), ao sustentar que o pressuposto para a escolha de uma teoria ou campo de análise na explicação de um fenómeno das relações internacionais, começa pela identificação do fenómeno e da sua interpretação como um problema das relações internacionais. Devendo, por isso, a teoria ou campo de análise eleitos serem capazes de explicar melhor o problema do que qualquer outra perspectiva.

Ao analisar-se o contrabando, verifica-se que este é um evento económico-comercial que afecta os Estados em termos de perdas de receitas com consequências directas nas relações comerciais entre esses Estados. À luz desse prisma, observa-se que a EPI é o melhor campo de análise no estudo do contrabando nos termos em que se defende na presente pesquisa.

Fundamentando-se nesse pressuposto, Strange (1999) defende que, apesar de se ter verificado melhor dimensionamento do contrabando ao abrigo da EPI, existe um vazio científico

na sua medição, que resulta da inadequada relação de causa efeito na explicação dos fenómenos e na arbitrariedade na determinação dos efeitos de causalidade, diferenciando-as de meras coincidências.

A deficiência intrínseca à EPI é ultrapassada pelo recurso aos novos modelos económicos que estudam a evasão fiscal, que emergiram por volta dos anos 1970. Estes modelos foram pouco disseminados, provavelmente, por não terem despertado interesse nos académicos ocidentais, como defende Chowdhury (1999), ao pontuar que o fraco interesse dos países desenvolvidos em desenvolver estudos sobre o contrabando, decorre do facto de que as economias desenvolvidas não têm nos impostos indirectos o seu principal mecanismo de arrecadação de receitas. Daí resulta, para Chowdhury, o interesse dos países industrializados de impor, aos países em desenvolvimento, políticas visando ao desarmamento pautal em detrimento da captação de impostos provenientes das importações.

Em relação a visão polarizada da investigação científica, Strange (1999) entende que os critérios adoptados pelos Estados para o estabelecimento das prioridades devem integrar o conjunto das políticas internas e, por isso, diferentes países terão prioridades diferenciadas. Por um lado, com base no quadro de Strange, pressupõe-se que o provável desinteresse dos países industrializados, de desenvolver pesquisas sobre o contrabando e outras infrações aduaneiras, não deve condicionar a eleição destas áreas de pesquisa como prioritárias em países onde os impostos indirectos constituem alicerce na determinação da base tributária.

Por outro lado, Johnston (1991) é de opinião de que a visão do primeiro mundo sobre o terceiro é, de certo modo, discriminatória, não apenas sob o ponto de vista de desenvolvimento, mas também do entendimento da dimensão da soberania destes Estados. O autor considera que o terceiro mundo foi construído como o “outro” mundo, que aparece como desvio ao padrão. Isso resulta em que poucos avanços ocorram nos países industrializados na condução de estudos que tenham presente respostas aos desafios dessas economias, o que reforça o imperativo desses países de tomarem a dianteira na promoção de pesquisas determinantes nas suas prioridades de desenvolvimento.

Olhando para a maioria das economias africanas, observa-se que muitas delas padecem de males como corrupção, contrabando, narcotráfico, tráfico de produtos da flora e da fauna, seres

humanos e armas. Esta constatação deveria encorajar esses Estados a encontrar soluções internas, baseadas em estudos académicos desenvolvidos internamente.

De igual modo, não parece sobrar dúvidas de que a visão ocidental da EPI está orientada para uma análise na perspectiva de poder económico do que no sentido de equidade nas relações económicas internacionais. Este entendimento vem de Strange (1999), ao aduzir que é impossível um estudo sobre Economia Política (EP), e em especial a EPI, que não tenha presente as questões de poder económico.

Cohen (1973), secundando a visão de Strange (1999), refere que a EPI é uma questão de centralidade de poder e reflecte a guerra entre os pobres e ricos, numa abordagem de poder e dominação ou de dependência e exploração. Para além disso, Cohen (1973) considera que a política tem um papel na economia internacional e o poder é um elemento importante na relação entre ricos e pobres, nos termos da equação imperialista. Tendo presente este pensamento, interpõe-se a necessidade de se (re)definir a EPI.

Porém, Cohen (2008) distancia-se da controvérsia ao definir a EPI como área de conhecimento ou de investigação intelectual, que ensina como estabelecer a conexão entre a economia e a política na vida real e providenciar instrumentos para análise da economia mundial, numa perspectiva moderna. Aqui, o julgamento de Cohen tende a ser imparcial e concorre para uma abordagem da EPI mais compatível com o interesse desta pesquisa, tendo como alicerce o facto de a EPI ser um instrumento de análise económica que usa modelos científicos na explicação dos fenómenos económicos internacionais.

Desta feita, apesar da aparente polarização da abordagem da EPI, esta não apresenta nenhuma limitação científica como plataforma para o estudo de eventos económicos nos países desenvolvidos, pois que nesses países os modelos económicos de evasão fiscal em referência foram desenvolvidos em Estados, tendo presente a realidade local.

Porém, identificar a viabilidade dos modelos eleitos passa por entender o postulado de Strange (1994), quando refere que os fenómenos devem ser interpretados à base de uma plataforma de análise, que se pareça a um método de diagnóstico da condição humana, tal qual ela se apresenta ou como se apresentava, influenciada pelas circunstâncias e condições políticas e socioeconómicas. O autor considera ainda que esta é a pré-condição para a descrição ou formação de opinião sobre o que deveria ou poderia ser feito acerca desse caso. Assim sendo, pode-se depreender que qualquer

perspectiva que busque perceber o comportamento do contrabando e os seus efeitos económicos deve ter presente um diagnóstico realístico da realidade.

Relativamente ao presente estudo, os modelos económicos trazidos por Chowdhury (1999), a análise das discrepâncias das balanças comerciais, associadas à apreciação das estatísticas das apreensões de mercadorias contrabandeadas, são as técnicas adequadas para a aferição do peso económico do contrabando.

Em suma, pode-se afirmar, sem sombra de dúvidas, que as questões teóricas levantadas à volta do contrabando encontram respostas nas diferentes correntes de pensamento que fundamentam as relações internacionais, tendo o Pluralismo, a génese do seu enquadramento teórico e a EPI, o mecanismo através do qual se pode medir a dimensão do fenómeno e interpretá-lo à luz das leis económicas internacionais.

2.3 MODELOS ECONÓMICOS DE EVASÃO ADUANEIRA

A abordagem conceptual indica que o enquadramento teórico do contrabando emerge do pluralismo, sobretudo na sua nuance neoliberal, embora o melhor entendimento do comportamento do fenómeno, características e implicações económicas nos Estados, em termos de perdas de receitas e erosão do orçamento público, apenas sejam perceptíveis com recurso à utilização de modelos económicos de cálculo, baseados na EP e interpretados à luz dos pressupostos da EPI.

Considera-se que a EPI, que emergiu nos anos 1970 como um ramo do saber das relações internacionais, resultou da revolução do pensamento global estimulando novas ideias que permitiram uma melhor análise e interpretação dos fenómenos económicos internacionais. Esta ideia é reforçada por Pitt (1979), quando afirma que a década 1970 foi caracterizada por uma corrente de pensamento que mostrou uma elevada preocupação de se entender e quiçá medir o impacto, nos Estados, de diferentes fenómenos de dimensão internacional, de entre os quais o terrorismo, [o tráfico de drogas e o contrabando].

Nesta senda, Chowdhury (1999) explica que o entendimento do contrabando passa por medir o seu impacto na economia e propõe duas abordagens que consistem em um modelo psicológico-fiscal e um modelo económico.

O modelo psicológico-fiscal explica a atitude das pessoas em relação ao fisco e os motivos que os levam a praticar o contrabando. Este modelo preocupa-se em identificar as condições que propiciam o comportamento desviante dos contribuintes. Por sua vez, o modelo económico parte do pressuposto de que o contrabando é motivado pela necessidade de maximização dos ganhos líquidos dos importadores num ambiente de incertezas.

A projeção dos modelos económicos do contrabando é feita com recurso a funções matemáticas, que estabelecem a relação funcional entre variáveis, onde alguns autores destacam a probabilidade de detenção do contrabandista e a possibilidade de penalização como variáveis explicativas das dinâmicas do fenómeno (CHOWDHURY, 1999, p.3-4).

A presente pesquisa, recorre ao *Production Substituting Model of Smuggling*, de Chowdhury (1999), para análise do impacto económico do contrabando em Moçambique, por se revelar mais compatível com a realidade moçambicana, que apresenta características similares às observadas nas economias em desenvolvimento, importadores líquidos, o que determina maior peso de receitas provenientes dos impostos indirectos. Em Moçambique, por exemplo, estima-se que a receita aduaneira tenha registado um crescimento médio de 7% entre 2015 e 2018, abaixo dos 21% de crescimento médio registados entre 2007 e 2014.

A par da liberalização das trocas comerciais em resultado da implementação dos protocolos e acordos de facilitação do comércio, da recessão económica e conjuntura macroeconómica adversa registadas neste período, a redução na taxa de crescimento médio das receitas aduaneiras também pode ser explicada por perdas decorrentes de factores ligados às infrações fiscais, como é o caso do contrabando (ATM, 2018).

2.3.1 Modelo de Bhagwati e Hansen

A afirmação segundo a qual o contrabando constitui uma elevada porção do comércio em países em desenvolvimento tem sido levantada em muitas pesquisas, como resultado da análise do impacto deste fenómeno sobre as receitas do comércio externo nesses países. Contudo apenas recentemente se iniciaram estudos do contrabando utilizando modelos económicos de análise. A título exemplificativo, constata-se que o modelo de Bhagwati e Hansen (1973) utiliza como padrão

duas mercadorias contrabandeadas num comércio imaginário, no pressuposto de uma economia aberta.

A principal preocupação do modelo é avaliar as implicações do contrabando no bem-estar da sociedade, na base do pressuposto de concorrência perfeita ou monopólio, considerando custos constantes ou crescentes do contrabando.

Na análise da Indonésia, houve a necessidade de se incorporar outras variáveis no modelo, nomeadamente: o contrabando, o comércio legal e a disparidade dos preços. Neste modelo, define-se disparidade de preços como a diferença entre os preços no mercado doméstico comparados aos preços no mercado internacional de produtos de exportação, quer dizer, disparidade significa que o preço de exportação dos bens domésticos é maior do que o retorno que se obtém nas exportações legais, resultando em perdas na prática do comércio legal. (PITT, 1979, p. 2-3). As conclusões obtidas da testagem do modelo mostraram-se incompatíveis com a realidade, sobretudo por se ter concluído haver uma relação directa entre o contrabando e o incremento do bem-estar, o que contraria algumas evidências empíricas em outros estudos.

2.3.2 Uma teoria alternativa de contrabando²⁴

A Teoria Alternativa do contrabando é um outro modelo desenvolvido em resposta à necessidade de se medir o fenómeno, nos termos em que a realização de exportações legais é vantajosa, mesmo numa situação em que há registo de perdas económicas, visto que estas operações induzem à redução do custo do contrabando nas exportações de elevados volumes de mercadorias, centrando o argumento na hipótese de que como forma de encobrir o contrabando as firmas exportam, legalmente, uma parte das suas mercadorias, assegurando que a maior porção passe pelas autoridades sem se sujeitar ao escrutínio aduaneiro. O que significa que o maior volume do contrabando não ocorre nos navios durante a noite, mas durante o dia, nas operações normais das autoridades aduaneiras. No processo de desembaraço aduaneiro, os produtos para exportação são subavaliados, subpesados, subfacturados ou simplesmente passam sem faturação com ou sem colaboração das autoridades.

²⁴ Baseado em Chowdhury (1999, p, 1-13).

Destarte, o comércio legal pode ser visto como uma vantagem no contrabando, pois permite formalizar e desmistificar a concepção do contrabando. O modelo alternativo considera que o comércio ocorre nas mesmas condições que no modelo de Bhagwati e Hansen, através da seguinte função (PITT, 1979, p. 8-9):

$$\bar{S} = g(l, s)$$

Onde:

\bar{S} = é a quantidade da mercadoria X contrabandeada

l = é a quantidade de mercadoria X legalmente comercializada

s = é a quantidade de mercadoria X cobertura do contrabando

O *Production Substituting Model of Smuggling*, de Chowdhury (1999), diferentemente do modelo de Bhagwati e Hansen que defende que o contrabando é essencialmente uma actividade económica de substituição das importações, sugere que a disparidade de preços resultante do custo final do produto no mercado é determinante no contrabando de produtos substitutos provenientes das importações.

O autor entende que a disparidade dos preços é causada pelos impostos domésticos ao consumo e agravados pelos direitos aduaneiros, que reduzem a competitividade dos produtos nacionais. Por exemplo, na análise que considera a importação de cigarros no Bangladesh o autor conclui que a elevação dos impostos domésticos ao consumo faz com que os preços do tabaco ao consumidor sejam mais elevados no Bangladesh, elevando a disparidade dos preços face aos países produtores, o que encoraja o contrabando e resulta na contração da produção doméstica. Por fim, o autor sugere haver um limite a partir do qual a elevação doméstica dos impostos no consumo vai exigir o ajustamento das medidas anti contrabando até inverter o cenário a favor da produção nacional.

Pode-se depreender do autor que, do ponto de vista da procura, o aumento nos impostos sobre consumo em determinados produtos, como é o caso do cigarro no Bangladesh, eleva o preço final no mercado formal, o que aumenta a procura por produtos mais baratos, geralmente contrabandeados e fornecidos pelo mercado ilícito. Os contrabandistas são atraídos pela alta rentabilidade dos mercados com impostos sobre o consumo mais elevados, as diferenças nas

políticas de tributação, em diferentes jurisdições, dão origem a oportunidades para os comerciantes ilegais lucrarem ao não pagarem as imposições aduaneiras nas suas importações.

Diferentemente de Pitt (1979), que defende que os primeiros modelos de análise da evasão fiscal emergiram com Bhagwati e Hansen (1973), Chowdhury (1999) entende que Becker (1967) foi o propulsor da análise económica da evasão fiscal, ao classificar o contrabando como crime primário, no modelo baseado em duas variáveis, nomeadamente a probabilidade de detenção e a provisão de penalização do factor de dissuasão. Em 1972, acrescenta Chowdhury (1999 p, 4) que Allingham e Sandmo (1972) emergem com um modelo económico denominado *Income Tax Evasion*, baseado nos pressupostos do modelo de Becker (1968), considerando que o contrabando era uma questão de decisão perante incertezas, projetando o modelo em três variáveis:

- ♦ A taxa marginal de imposto;
- ♦ A probabilidade de detenção; e
- ♦ A provisão de penalização em forma de multa.

Os resultados indicaram, por um lado, que o crescimento na probabilidade de detenção e o aprimoramento da penalização tendem a reduzir a tentativa de evasão, e, por outro, que, se o risco é neutro, a tendência dos indivíduos é de maximizar a expectativa da utilidade fora da evasão, havendo tendência de incremento da evasão com o incremento da taxa marginal do imposto. Em relação a pessoas com aversão ao risco, não foram tiradas conclusões. (PEACOCK *et al.* (1982), GRAETZ *et al.* (1986) *apud* CHOWDHURY, 1999, p. 4).

Segundo Chowdhury (1999, p.4-5), até recentemente não havia um modelo explícito sobre evasão de direitos aduaneiros que, no ponto de vista do autor, ocorre de duas maneiras:

- ♦ Evasão através da subavaliação; e
- ♦ Evasão através da subvalorização.

Aqui a subvalorização refere-se à subestimação da matéria colectável. Os diferentes modos de evasão à luz da subvalorização incluem subfacturação, subavaliação, descaminhos, não declaração, subdeclarações, etc. É importante perceber que a evasão não seria possível sem a manipulação dos valores. Esta manipulação ocorre em duas medidas. Ao nível formal, quando se executa a examinação para fixar o imposto aduaneiro, e ao nível do importador, visto que a matéria colectável é fixada com base nas declarações.

A subvalorização (subestimação) da matéria colectável corresponde, por vezes, à aplicação de taxas aduaneiras baixas via classificação pautal. Porém existem outros mecanismos como o uso indevido de taxas de concessão de benefícios fiscais ou isenções. Assim, se houvesse uma única taxa de direitos aduaneiros, sem espaço para benefícios fiscais ou isenções, o índice de subvalorização (subestimação) da matéria colectável iria decrescer.

Num modelo de estrutura variável de taxas aduaneiras, a evasão resulta da existência da possibilidade de graduação das taxas, o que é agravado pelo poder discricionário de quem aplica o imposto aduaneiro (CHOWDHURY, 1999, p.4-5).

Para a simplificação do modelo, foram consideradas duas formas de evasão, designadamente: subavaliação e subvalorização (subestimação) da matéria colectável. Na base destes pressupostos, elaborou-se a seguinte equação:

$$E = (V-v)t + V(T-t)$$

Onde:

E = Valor da evasão

v = valor das mercadorias declarado pelo importador (valor subvalorado ou subestimado)

V = valor normal da mercadoria (estimativa real do devido)

t = taxa de imposto actualmente aplicada

T = Taxa de imposto legítimo

Chama-se esta equação de evasão aduaneira de direitos. A primeira parcela $(V-v)t$ indica as perdas de receita como resultado da subavaliação, ignorando-se as perdas decorrentes da má classificação pautal; similarmente, a segunda parcela $V(T-t)$ denota as perdas de receitas decorrentes da aplicação da má classificação pautal t , no lugar da Taxa legal T , se não houvesse subavaliação. A correcta interpretação e aplicação prática desta equação poderá trazer políticas aduaneiras muito fortes e efectivas no combate ao contrabando.

Deste modo:

Se $T=t$ então $E=0$

Se $T < t$ então $E < 0$

Se $T > t$ então $E > 0$

O primeiro cenário é entendido pelo autor como aquele que resultaria da existência de uma taxa aduaneira uniforme. A limitação da constatação reside no facto de que não deixa claro se esta taxa é uniforme para todas as mercadorias ou para mercadorias da mesma classe. Este modelo seria apenas válido se esta taxa única fosse *ad valorem* e não específica, para permitir que houvesse proporcionalidade.

A segunda constatação prende-se com o facto de que se não houver qualquer variação entre V e v , logo, não haveria evasão, aplicando a mesma taxa. A diferença entre V e v pode ocorrer quando se observa a subdeclaração do preço de compra ou quando não existe qualquer subdeclaração, mas ocorre subestimação ou reavaliação.

Nos termos de Chowdhury (1999), a subestimação significa ignorar ou ocultar o valor aduaneiro de referência registado (resultante da avaliação) e/ou as respectivas taxas aduaneiras, baseando-se no valor declarado pelo importador (subavaliado). Alternativamente, a descoberta da subestimação pode ser feita com recurso aos preços previamente fixados pela autoridade aduaneira.

Em Moçambique, existem preços de referência para produtos alimentares como forma de uniformizar o pagamento de taxas pelos pequenos importadores, porém, apesar desta medida, o sector informal continua a ser tido como o maior catalisador do contrabando de produtos alimentares e bebidas alcoólicas, recorrendo a subavaliações (ATM, 2018).

No desenho de um modelo económico de evasão aduaneira, o importador é assumido como um homem racional, o que permite confirmar o postulado segundo o qual o importador procurará maximizar a evasão sempre que for possível. Para se chegar a esta conclusão, parte-se das seguintes questões: como o importador avalia a oportunidade de evasão? Qual será o critério para tal avaliação?

Para a avaliação de qualquer oportunidade de evasão, o importador não vai considerar apenas o valor da evasão e nem vai fazer uso de todas as oportunidades de evasão possíveis. Ele irá procurar evitar evasões de valores insignificantes, porque na sua decisão tem presente muitos outros factores como são os casos do custo de evasão, o risco de evasão e o risco de ser detectado e condenado.

Nestes termos, o importador irá procurar maximizar o ganho líquido da evasão, que depende das várias penas, de entre elas, multas, apreensões dos produtos, condenações, demora no desembaraço, etc. Assim, no cálculo é importante introduzir o valor esperado de penalização (condenação) de acordo com os riscos envolvidos. Por exemplo, em caso de detenção a mercadoria pode ser confiscada, multada, incluindo possíveis penas criminais que possam resultar em prisão do importador (infractor).

A confiscação da mercadoria será equivalente a uma penalização e corresponde ao custo fixo ou CIF (significa o valor da mercadoria mais o valor do frete e seguro). Se detectado e confiscado, o importador irá também perder a oportunidade de ter lucros da importação. Este será um custo de oportunidade de ter sido detectado pelas Alfândegas.

Em muitos casos, a confiscação é substituída por uma multa, a não ser que a mercadoria seja banida ou proibida de entrar no território. Todavia, é possível interpretar todo o quadro penal em termos monetários.

O custo de evasão deverá incluir dois grandes elementos, sendo o primeiro em que o importador deve comprar a confiança e cooperação dos oficiais aduaneiros no acto de evasão. Nesse caso, ele deverá repartir uma parte do montante da evasão (suborno) para a colaboração dos oficiais. O segundo consiste na tentativa de minimização do risco por parte do importador, repartindo o dinheiro por todos os envolvidos no processo. Assim, todos os custos envolvidos para comprar o silêncio dos oficiais e de todas as forças envolvidas serão resumidos como uma porção β do valor evadido (E).

Em termos práticos, será necessário o uso de valores para a aceleração do processo de importação, contudo estas componentes e custo serão ignoradas por não estarem relacionadas com a evasão.

Considera-se que haverá um ganho líquido de evasão, se não houver detenção e penalização. Este ganho será exprimido pelo montante da evasão (E) deduzido o custo de evasão (B), isto é:

$$\text{Ganho Líquido} = E - B$$

Onde:

E = valor da evasão aduaneira

B = o valor do suborno (Custo de evasão)

$$B = \beta \cdot E$$

β = taxa de suborno em proporção do valor da evasão, onde:

$0 \leq \beta \leq 1$, o que significa que o valor de suborno nunca é negativo ou maior que 1.

O ganho líquido com o contrabando seria maior se o envolvimento dos oficiais aduaneiros pudesse ser evitado. Neste caso, ignorando-se todos os custos adicionais, ter-se-ia que $B=0$. O ganho líquido iria cair se a tentativa de evasão for detectada; na detenção, os importadores sofrem um peso maior E e ainda toda a penalização que seria cobrada. Estabelece-se que a penalização é uma proporção θ do valor da evasão (E).

Geralmente, o pagamento de pequenos valores de imposições em detenções não tem sido explicitamente tratado junto com os custos na literatura sobre evasão de impostos sobre rendimento. Todavia, $\theta > 0$ deveria ser incluído o que significa que essa penalização é integrada ao pagamento das pequenas imposições, e, nesse caso, não seria necessário especificar o montante das pequenas imposições separadamente.

Usando um sistema de derivações, Chowdhury (1999) desenvolveu o modelo matemático incorporando os parâmetros alinhados acima para calcular não apenas o valor do contrabando mas estimar também o incentivo ou desincentivo ao contrabando; os ganhos líquidos do contrabandista ao executar a operação, sem descurar das limitações do modelo de entre os quais a não incorporação de factores de ordem sociológica e a falência do pressuposto de detenção e penalização no caso de pleno suporte do contrabando pelas autoridades aduaneiras, para citar algumas.

Para o caso de Moçambique, a fórmula de Chowdhury foi utilizada para o cálculo do contrabando no trânsito aduaneiro, entendido como um dos regimes utilizados de forma abusiva para a sonegação de impostos do comércio externo.

A liberdade de trânsito de mercadorias está prevista nos Acordos da Organização Mundial do Comércio (OMC) sobre Tarifas e Comércio, nos seus Artigo 5 e Facilitação de Comércio, no Artigo 11.

Na OMA este aspecto está plasmado na Convenção de Quioto Revisada (RKV) – que referencia a promoção, a facilitação do comércio e controles eficazes através de disposições legais que detalham a aplicação de procedimentos simples, mas eficientes.

O trânsito é feito por um operador devidamente licenciado, nas rotas autorizadas e no período de tempo previamente definido, mediante a submissão da competente declaração aduaneira. A declaração e a respectiva documentação são submetidas às Alfândegas até ao momento da entrada do meio de transporte com a respectiva mercadoria. O número de embarques parciais em cada declaração deve ser inferior ou igual a quarenta (40), desde que se trate de mercadorias da mesma qualidade e com a mesma referência técnica e comercial, bem como use o mesmo tipo de transporte.

A garantia, que deve ser prestada pelo declarante ou transportador ou pelo operador do armazém, nos termos do Decreto nº 9/2017, pode ser global, quando cobre um certo número de operações de trânsito efectuadas durante um certo período mínimo de 3 meses até 1 ano, prorrogáveis; ou isolada, quando cobre apenas uma operação de trânsito.

Os termos e condições da garantia são ditados pela devida autorização segundo o mesmo dispositivo legal. A garantia é convertida em receita em razão do incumprimento do propósito que levou a sua solicitação, nos termos do Decreto nº 9/2017. Para o efeito, o declarante é notificado, indicando-se um prazo de regularização nos termos da Lei.

Por ser um regime suspensivo e dos riscos inerentes, as mercadorias em Trânsito Aduaneiro estão sujeitas ao controlo e fiscalização aduaneira, bem como à prestação de garantia, sendo livres de pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições, à luz do Diploma Ministerial nº 116/2013 de 8 de agosto. O procedimento de controlo aduaneiro ocorre desde a estância de entrada até a de saída, segundo a mesma fonte. A entrada e saída de mercadorias em trânsito deve ser declarada às Alfândegas pelo transitário, representado pelo seu despachante aduaneiro, apresentando a respectiva declaração de trânsito e os documentos relativos à carga e ao meio de transporte, segundo o estabelecido no Diploma Ministerial 116/2013.

Nos termos do referido diploma, é proibido efectuar carga, descarga e transbordo da mercadoria em trânsito fora de local habilitado ou devidamente autorizado. Coloca-se uma excepção nas operações de carga, descarga e transbordo da mercadoria em trânsito fora do local habilitado, quando haja fundado receio de perda ou dano, quer do meio de transporte quer da mercadoria. Este procedimento tem validade em casos de força maior e deve ser comunicado à entidade aduaneira mais próxima com a necessária urgência, por forma a poder controlar e fiscalizar a operação (DM 116/2013).

Destarte, a aplicação da fórmula de Chowdhury no regime de trânsito, em Moçambique, baseou-se na análise dos diferentes estágios de processamento aduaneiro das mercadorias neste regime. Sendo um regime suspensivo, não é sujeito às taxas de direitos aduaneiros, o que significa que o termo relativo ao cálculo da subavaliação não é aplicável na fórmula.

A fórmula é utilizada apenas para a subvalorização, como indicador do descaminho de direitos. Assim, a primeira metade do lado direito ($(V-v) t$) da equação será sempre igual a zero porque o t = taxa do direito efetivamente aplicado e o V = valor normal da remessa (ou seja, o valor devidamente apreciável) não são aplicáveis. Na fórmula foi acrescida a taxa de Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) e a taxa de Imposto sobre o Consumo Específico (ICE), consoante o tipo de mercadorias importadas.

2.3.3 Modelo ARIMA

Para a correcção da série de Chowdhury recorreu-se ao backcasting baseado na regressão ARIMA ou modelo de Box e Jenkins. Segundo Matos (2000) este modelo estatístico permite prever os valores de uma variável de acordo com seus valores passados, (isto é, o comportamento da correlação seriada, ou auto-correlação entre os valores duma série temporal) sem quaisquer outras variáveis auxiliares ou relacionados com informações, bem como, permite prever os valores passados/futuros. Cada observação em um determinado momento é modelada de acordo com seu tempo e valores anteriores.

O modelo ARIMA apresenta uma equação explícita que permite descrever um valor como uma função linear de dados anteriores e erros devido ao acaso. Pode-se incluir, além disso, uma componente cíclica ou sazonal. O objetivo da inclusão dessa componente, é de se obter um modelo apropriado, mais parcimonioso, ou seja, o modelo ARIMA deve conter o mínimo de elementos necessários para descrever o fenómeno em estudo. Os modelos ARIMA são recomendáveis em séries que contenham pelo menos 50 observações. (MATOS, 2000).

O ARIMA é composto por dois modelos autorregressivos. O modelo autorregressivo (AR) e o modelo de média móvel (MA). O modelo autorregressivo (AR), é uma regressão linear do valor actual da série contra um ou mais valores anteriores da série. Um modelo de AR (p) tem a forma:

$$x_t = \delta + \phi_1 x_{t-1} + \phi_2 x_{t-2} + \dots + \phi_p x_{t-p} + \varepsilon_t$$

$$\delta = \left(1 - \sum_{i=1}^p \phi_i \right) \mu$$

Onde x_t é a série temporal, ε_t é o termo de erro de ruído branco, o μ a indicação da média do processo, p refere-se à ordem do modelo de AR.

O modelo de média móvel (MA) é uma regressão linear do valor actual da série contra ruído branco ou choques aleatórios de um ou mais valores anteriores dos choques. Presume-se que os choques aleatórios em cada ponto venham da mesma distribuição, normalmente uma distribuição normal, com zero médio e variação constante. A questão principal no modelo MA, que representa os choques aleatórios propagados para os valores futuros da série temporal:

$$x_t = \mu + \varepsilon_t - \theta_1 \varepsilon_{t-1} - \theta_2 \varepsilon_{t-2} - \dots - \theta_q \varepsilon_{t-q}$$

Onde x_t é a série temporal, ε_t é o termo de erro de ruído branco e μ é a indicação da média do processo, q refere-se à ordem do modelo MA.

2.3.3.1 Modelos ARIMA (p, d, q) de Box Jenkins

Quando as variáveis não são estacionário, precisamos diferenciar para torná-lo estacionário. A combinação das séries diferenciadas com a parte MA cria o modelo ARIMA (p, 1, q):

$$\Delta x_t = \underbrace{\phi_1 \Delta x_{t-1} + \phi_2 \Delta x_{t-2} + \dots + \phi_p \Delta x_{t-p}}_{\text{ARI}(p,1)} + \underbrace{\varepsilon_t + \theta_1 \varepsilon_{t-1} + \theta_2 \varepsilon_{t-2} + \dots + \theta_q \varepsilon_{t-q}}_{\text{MA}(q)}$$

ARIMA(p,1,q)

A maioria das séries em economia é gerada por uma versão do processo ARIMA (p, 1, q)

Para o presente estudo usou-se modelos de forecasting ARIMA para estimar o backcasting da variável contrabando, para o período de 2006-20012. Seguindo Chipika (2012), os modelos

ARIMA podem ser aplicados em casos em que os dados mostram evidências de não estacionaridade, em que um passo inicial de diferenciação pode ser aplicado uma ou mais vezes para eliminar a não estacionaridade.

2.3.3.2 Critérios de Validação do Modelo

Modelo é aceitável mediante a satisfação dos principais componentes:

- BIC (Critérios de Informação Bayesianos) - A presença de “p” e “q”, nas fórmulas do critério BIC, tem por objectivo “penalizar” os modelos com muitos parâmetros, tendo em vista que modelos mais parcimoniosos devem ser privilegiados, por apresentarem menor número de parâmetros a serem estimados. Este parâmetro é usado geralmente para a comparação de modelos, sendo que, o modelo aceitável é o que apresenta menor BIC.
- R² - Mostra em que medida a variável que se pretende prever, é explicada pelas observações a série. Normalmente, quanto mais próximo de 1, classifica-se o modelo como aceitável.
- Ljung Box -O método testa todas as autocorrelações dos erros do modelo, e não apenas o seu primeiro *lag* (retardo). Sua hipótese nula é que a soma dos quadrados das autocorrelações seja zero, isto é, que não existe essa autocorrelação. Este indicador, valida um modelo se no resultado existir um ajuste de um p-valor da estatística de caixa Ljung Box superiores 0.05 indicando aleatoriedade de resíduos para 95%.

2.3.4 Estimativa do contrabando com recursos: as discrepâncias de estatísticas do comércio externo

Na procura de métodos de cálculo do contrabando, verificou-se ser possível calcular o peso do comércio ilegal através da análise das discrepâncias nas estatísticas do comércio externo, porém esta metodologia apresenta algumas limitações, derivadas do elevado grau de imprecisão na dedução da sua estrutura do contrabando, podendo resultar em erros de consistência. Todavia, dado o seu uso prático e facilidade de cálculo tem sido utilizada em vários estudos, como a seguir se

exemplificam algumas das técnicas de cálculo utilizadas pela (OCDE, 2012 p,8), nos seguintes termos:

- ♦ Análise dos dados das alfândegas e dos dados relativos ao licenciamento;
- ♦ Análise dos dados das alfândegas e dos dados relativos às importações e exportações dos países avaliados; e
- ♦ Análise dos dados sobre licenciamento com os dados relativos às importações e exportações dos países avaliados.

O estudo da OCDE (2012, p.15) permite entender que a ineficiência na implementação do quadro legal pode ser a plataforma através da qual o comércio ilegal se desenvolve, sendo comuns os seguintes tipos de contrabando:

- ♦ Produtos legalmente produzidos na origem, mas ilegalmente colocados no mercado internacional;
- ♦ Produtos legalmente produzidos e exportados legalmente, mas importados ilegalmente;
- ♦ Produtos produzidos ilegalmente e exportados ilegalmente na origem, mas importados legalmente; e
- ♦ Produtos produzidos, exportados e importados ilegalmente.

Diferentes métodos devem ser considerados em função da natureza dos produtos em estudo, dos mecanismos de controlo e da dimensão na qual as Alfândegas distinguem os bens que carecem de controlo daqueles que não carecem, de acordo com a classificação do risco aduaneiro inserido no tipo ou origem dos bens (OCDE, 2012).

O método das discrepâncias das balanças comerciais foi utilizado para um conjunto de países de África, Europa, Ásia, América e Austrália, nos regimes de importações e exportações. A evasão fiscal nas importações, assim como para as exportações, é medida entre os valores de comércio na origem e no destino. Isto é, a evasão nas importações é a diferença entre o valor das importações do país *A*, deduzido o valor das exportações do país *B* para *A*. A evasão fiscal nas exportações é obtida da diferença do valor das exportações de *A* deduzido o valor das importações de *B*. As discrepâncias (saldos) dessas operações reflectem o valor da evasão fiscal, conforme se ilustra:

$$EV_A = X_A - M_B$$

Onde:

EV_A = Evasão fiscal nas exportações de A ;

X_A = Exportações de A

M_B = Importações de B

$EV_A = M_A - X_B$

Onde:

EV_A = Evasão fiscal nas importações de A

M_A = Importações de $A = MA$

X_B = Exportações de B

Neste estudo foram utilizados os valores das importações e exportações de 2006 a 2016, da amostra de países referidos acima²⁵. Para cada país foi estimado o valor de evasão nas importações e nas exportações, seguidamente, fazendo-se o somatório do valor de evasão para cada continente, de modo a obterem-se as estimativas das perdas existentes nestes dois regimes para o período em análise.

2.3.5 Análise factorial no estudo do contrabando em Moçambique

A Análise Factorial é um conjunto de técnicas estatísticas que procura explicar a correlação entre as variáveis observáveis, simplificando os dados através da redução do número de variáveis necessárias para os descrever (PESTANA; GAGEIRO, 2008).

Segundo Anderson *et al.* (2005), o desenvolvimento de uma análise factorial deve ponderar seis estágios: (i) Formulação do problema de estudo; (ii) Planeamento do estudo; (iii) Suposições na análise factorial; (iv) Determinação de factores e avaliação do ajuste geral; (v) Interpretação dos factores; e (vi) Validação da análise factorial. O propósito geral de técnicas de análise factorial é encontrar uma forma de condensar ou resumir a informação contida em diversas variáveis originais,

²⁵ A lista dos países que foram considerados no estudo é apresentada no Quadro 1.

num conjunto menor de novas dimensões compostas ou variáveis estatísticas (factores) com uma perda mínima de informação.

A análise factorial pode ser do tipo R, quando analisa relações entre variáveis para identificar grupos de variáveis que formam dimensões latentes (factores) ou do tipo Q, quando forma agrupamentos ou grupos de indivíduos com base nas intercorrelações entre os respondentes (ANDERSON *et al.*, 2005). De acordo este autor, o processo de planeamento de uma análise factorial envolve três decisões básicas:

- ♦ Cálculo dos dados de entrada para atender os objectivos especificados de agrupamento de variáveis;
- ♦ Planeamento do estudo em termos de número de variáveis, propriedades de medidas das variáveis e tipos de variáveis admissíveis;
- ♦ Decisão sobre o tamanho necessário para a amostra em termos absolutos e como função do número de variáveis na análise.

A primeira decisão no planeamento de uma análise factorial focaliza a abordagem empregada para calcular a matriz de correlação para a análise factorial do tipo R ou tipo Q. No segundo ponto, duas questões específicas devem ser respondidas:

- ♦ Como as variáveis são medidas?
- ♦ Quantas variáveis devem ser incluídas na análise?

Geralmente, na análise factorial as variáveis são consideradas como medidas métricas. De acordo com Pestana e Gageiro (2008), podem também ser empregadas, variáveis não métricas, medidas em escalas do tipo *Likert* com 5 ou 7 pontos ordinais. A análise factorial onde as variáveis são medidas numa escala de *Likert* é denominada análise factorial em escalas de avaliação, e segue os procedimentos estabelecidos para variáveis métricas, acrescida de verificação da consistência interna de cada factor.

No que se refere ao tamanho da amostra, sendo o objectivo da análise encontrar factores subjacentes num grupo de variáveis, é fundamental que a amostra seja suficientemente grande, de forma a garantir que numa segunda análise se mantenham os mesmos factores. Segundo Pestana e Gageiro (2008), o mínimo de respostas válidas (N) por variável (K) é:

$$N=50, \text{ se } K \leq 5;$$

$N=10*K$, se $5 < K \leq 15$;

$N=5*K$, se $K > 15$.

O KMO e o teste de Esfericidade *Bartlett* são os dois procedimentos estatísticos que permitem aferir a qualidade das correlações entre as variáveis, de forma a prosseguir com a análise factorial (PESTANA; GAGEIRO, 2008). Segundo Maroco (2007), o teste de Esfericidade de *Bartlett* pode ser utilizado para testar a hipótese de a matriz de correlações ser uma identidade, ou seja, que não há correlação entre as variáveis.

A estatística de teste é: $X^2 = -\left(N - 2 - \frac{2P + 5}{6}\right) \log|R|$, sob a hipótese nula, esta estatística tem distribuição Qui-quadrado com $P(P - 1) / 2$ graus de liberdade, pelo que se rejeita a hipótese nula quando $X^2 \geq \chi_{1-\alpha}^2; (P(P - 1) / 2)$, ou quando o valor de significância (α) encontrado for inferior ao valor de α adoptado. Onde: N é o tamanho da amostra e R é a matriz das correlações amostrais.

O *KMO* é uma medida da homogeneidade que compara as correlações simples com as correlações parciais observadas entre as variáveis. De acordo com Maroco (2007), a expressão utilizada para o cálculo do *KMO* é a seguinte:

$$KMO = \frac{\sum_{i=1}^{p-1} \sum_{j=i+1}^p r_{x_i x_j}^2}{\sum_{i=1}^{p-1} \sum_{j=i+1}^p r_{x_i x_j}^2 + \sum_{j=i+1}^{p-1} \sum_{i=j+1}^p r_{x_i x_j | x_k}^2}$$

Onde:

$r_{x_i x_j}^2$ é o coeficiente de correlação observado entre as variáveis x_i e x_j .

$r_{x_i x_j | x_k}^2$ é o quadrado da correlação parcial entre as variáveis x_i e x_j descontando o efeito

das variáveis x_k ($k \neq i, i \neq j, j = 1, \dots, p$).

Nos termos de Pestana e Gageiro (2008), o KMO pode ser interpretado segundo as orientações presentes na tabela 3:

Tabela 3 - Estatística do KMO

Valor do KMO	Recomendação relativamente à Análise Factorial
] 0.9 – 1.0]	Excelente
] 0.8 – 0.9]	Boa
] 0.7 – 0.8]	Média
] 0.6 – 0.7]	Medíocre
] 0.5 – 0.6]	Má, mas ainda aceitável
≤ 0.5	Inaceitável

Fonte: Elaborado pela autora.

O teste de Esfericidade de *Bartlett* é pouco utilizado porque requer que os dados provenham de uma população normal multivariada e também é muito sensível à dimensão da amostra, levando a rejeitar a hipótese nula em grandes amostras mesmo quando as correlações são muito reduzidas (MAROCO, 2007).

Nos termos de Anderson *et al.*, (2005), a outra medida utilizada para quantificar o grau de intercorrelações entre as variáveis e a adequação à análise factorial é a medida de adequação da amostra (MSA).

Este índice varia de 0 a 1, alcançando 1 quando cada variável é perfeitamente prevista sem erro pelas outras variáveis. Este autor refere que o MSA é interpretado segundo as orientações presente na tabela 4:

Tabela 4 - Estatística do MSA

Valor do mas	Adequação relativamente à Análise Factorial
≥ 0.8	Excelente
[0.7 – 0.8[Mediana
[0.6 – 0.7[Medíocre
[0.5 – 0.6[Má
≤ 0.5	Inaceitável

Fonte: Elaborado pela autora.

O pesquisador deve primeiramente examinar os valores da MSA para cada variável e excluir as que se encontram no domínio inaceitável, então a MSA geral pode ser avaliada e uma decisão pode ser tomada sobre a continuidade da análise factorial (ANDERSON *et al.*, 2005).

Segundo Anderson *et al.* (2005), neste estágio, as decisões devem ser tomadas com relação ao método de extração dos factores e o número de factores seleccionados para representar a estrutura latente dos dados. O método de extração dos factores depende do objectivo do estudo. Entretanto, pode-se utilizar dois modelos básicos para obter soluções factoriais:

- ♦ Análise de componentes principais;
- ♦ Análise de componentes comuns.

A análise de componentes principais é usada quando o objectivo é resumir a maior parte da informação original a um número mínimo de factores para propósitos de previsão. Em contraste, a análise de factores comuns é usada principalmente para identificar factores ou dimensões latentes que reflectam o que as variáveis têm em comum.

Anderson *et al.*, (2005), refere que para a extração dos factores podem ser utilizados os seguintes critérios:

- ♦ Critério da raiz latente: o raciocínio para o critério da raiz latente é que qualquer factor individual deve explicar a variância de pelo menos uma variável, se o mesmo for mantido para a interpretação. Cada variável contribui com um valor 1 do autovalor total, logo, apenas os factores com raízes latentes ou autovalores maiores que 1 são considerados significantes.
- ♦ Critério *a priori*: quando aplicado, o pesquisador já sabe quantos factores extrair antes de empreender a análise factorial, pois que é ele quem decide sobre o número de factores a extrair. Este tratamento é útil quando se testa uma teoria ou hipótese sobre o número de factores a serem extraídos.
- ♦ Critério de percentagem de variância: é uma abordagem baseada na conquista de um percentual cumulativo, especificado da variância total extraída por factores sucessivos. O objectivo é garantir significância prática para os factores determinados, assegurando que expliquem pelo menos um montante especificado da variância. Em estudos das Ciências Sociais, na qual as informações geralmente são menos precisas, uma solução que explique 60% da variância total é considerada satisfatória.

- ♦ Critério do teste *screen*: Este teste é usado para identificar o número óptimo de factores que podem ser extraídos antes que a quantia de variância única comece a dominar a estrutura da variância comum. O teste é determinado fazendo-se gráfico das raízes latentes em relação ao número de factores em sua ordem de extração, e a forma da curva resultante é usada para avaliar o ponto de corte, ou seja, o ponto no qual o gráfico começa a ficar horizontal é considerado indicativo do número máximo de factores a serem extraídos.

2.3.5.1 Interpretação dos factores

Na maioria dos casos, soluções com factores não racionados não fornecem informação que permita a interpretação mais adequada das variáveis sob exame. Contudo, na maioria dos casos, a rotação dos factores melhora a interpretação, reduzindo algumas ambiguidades que frequentemente acompanham soluções de factores não racionados iniciais (ANDERSON *et al.*, 2005).

A rotação da matriz não afecta as comunalidades das variáveis nem a percentagem de variações explicadas pelos factores (VINICI, 2005). Três abordagens de rotação ortogonal principais foram desenvolvidas (ANDERSON *et al.*, 2005):

- ♦ QUARTIMAX: O objectivo de uma rotação QUARTIMAX é simplificar as linhas de uma matriz factorial, ou seja, rotacional o factor inicial de modo que uma variável tenha carga alta num factor e cargas tão baixas quanto possível em todos os outros factores. A dificuldade deste método é que tende a produzir um factor geral como o primeiro factor, no qual a maioria das variáveis tem cargas muito altas.
- ♦ VARIMAX: O critério VARIMAX se concentra na simplificação das colunas da matriz factorial. Ou seja, este método maximiza a soma das variâncias de cargas exigidas da matriz factorial. Com este método, há uma tendência para algumas cargas altas (isto é, próximas de -1 ou +1) e algumas cargas próximas de zero em cada coluna da matriz. A interpretação é mais fácil quando a correlação entre a variável e o factor é:
 - Próxima de +1 ou -1, indicando assim uma clara associação positiva ou negativa entre a variável e o factor, respectivamente;

- Próxima de 0, apontando para uma clara falta de associação.
- ♦ EQUIMAX: Este método é uma espécie de acordo entre quartimax e varimax, em vez de se concentrar na simplificação das linhas ou colunas, ele tenta atingir um pouco de cada; este método não tem obtido ampla aceitação e é pouco usado.

2.3.5.2 Critérios para a significância de cargas factoriais

Segundo Anderson *et al.* (2005), ao interpretar factores é preciso tomar a decisão sobre quais cargas valem a pena considerar. Podem ser ponderados os seguintes critérios para a significância de cargas factoriais:

- ♦ Garantia da significância prática: nesta abordagem, considera-se que as cargas factoriais maiores que ± 0.3 atingem o valor mínimo; cargas de ± 0.4 são consideradas mais importantes; e se as cargas são de ± 0.5 ou maiores, são consideradas com significância prática; ajustes baseados no número de variáveis.
- ♦ Avaliação da significância estatística: nesta abordagem, a significância de cargas factoriais é considerada com base no tamanho da amostra. A identificação de cargas factoriais significantes é ponderada segundo as orientações patentes na tabela 5:

Tabela 5 - Identificação de cargas factoriais significantes com base no tamanho da amostra

Carga factorial	Tamanho necessário da amostra para significância
0.3	350
0.35	250
0.4	200
0.45	150
0.5	120
0.55	100
0.6	85
0.65	70
0.7	60
0.75	50

Fonte: Elaborado pela autora.

2.3.5.3 Interpretação da matriz factorial

Segundo Anderson *et al.* (2005), a interpretação deve iniciar com a primeira variável no primeiro factor e se mover horizontalmente da esquerda para a direita, procurando a carga mais alta para aquela variável em qualquer factor. Quando a maior carga é identificada, deverá ser ponderada se for significativa. Uma vez que todas as variáveis tenham sido identificadas em seus respectivos factores, deve-se ver a comunalidade de cada variável para analisar se ela atende a níveis de explicação aceitáveis. Se há variáveis que não carregam em qualquer factor ou cujas comunalidades são consideradas muito baixas, há duas opções possíveis:

- ♦ Interpretar a solução como ela é e simplesmente ignorar as respectivas variáveis;
- ♦ Avaliar cada variável para possível eliminação e, em seguida, especificar o modelo factorial pela determinação de uma nova solução factorial sem as variáveis eliminadas.

Quando se obteve uma solução factorial, na qual todas as variáveis têm uma carga significativa num factor, procede-se à nomenclatura dos factores. As variáveis com cargas mais altas são consideradas mais importantes e têm maior influência sobre o nome seleccionado para representar um factor. Em cada factor, sinais iguais significam que as variáveis estão positivamente correlacionadas e sinais opostos significam que as variáveis estão negativamente correlacionadas.

A consistência interna dos factores é definida como a proporção da variabilidade nas respostas que resulta de diferenças nos inquiridos. Isto é, as respostas diferem não porque o inquérito seja confuso e leve às diferentes interpretações, mas porque os inquiridos têm diferentes interpretações.

O alpha de *Cronbach* é uma das medidas mais usadas para a verificação da consistência interna de um conjunto de variáveis, podendo definir-se como a correlação que se espera obter entre a escala usada e outras escalas hipotéticas do mesmo universo, com igual número de variáveis, que meçam a mesma característica.

Segundo Pestana e Gageiro (2008), o valor do alpha de *Cronbach* varia entre 0 e 1 e a sua classificação é indicada na tabela 6:

Tabela 6 - Estatística do Alpha de *Cronbach*

Valor do alpha de Cronbach	Análise Factorial
] 0.9 – 1]	Muita boa
] 0.8 – 0.9]	Boa
] 0.7 – 0.8]	Razoável
] 0.6 – 0.7]	Fraca
<0.6	Inadmissível

Fonte: Elaborado pela autora.

2.3.5.4 Validação dos resultados da análise factorial

O último estágio envolve a avaliação do grau de generalidade dos resultados para a população. O método directo de validar os resultados é se mover para uma perspectiva confirmatória e avaliar a repetibilidade dos resultados, seja como uma amostra particionada no conjunto de dados originais, seja com uma amostra separada (ANDERSON *et al.*, 2005).

Segundo Maroco (2007), para avaliar a qualidade do modelo factorial é necessário averiguar quão bem a estrutura factorial deduzida se ajusta aos dados, isto é, quão bem reproduz as correlações observadas entre as variáveis originais.

A comparação das correlações observadas entre as variáveis originais com as correlações estimadas pelo modelo factorial retido, o índice *Goodness Fit Index* (GIF), o índice *Root Mean Square Residual* (RMSR) e o teste Qui-quadrado do ajustamento do modelo aos dados são alguns procedimentos estatísticos que permitem aferir a qualidade do ajustamento do modelo factorial (MAROCO, 2007).

2.3.5.5 Comparação das correlações observadas entre as variáveis originais com as correlações estimadas pelo modelo factorial retido

Neste método, a avaliação da qualidade do modelo pode ser feita de forma heurística, comparando as correlações observadas entre as variáveis originais com as correlações estimadas

pelo modelo factorial retido. Se as diferenças entre ambas as correlações forem muito elevadas, o modelo factorial reproduz mal a estrutura correlacional observada. A diferença das duas matrizes produz a matriz dos resíduos e, de uma forma empírica, considera-se que uma elevada de resíduos inferiores a 0.05 (mais de 50%) é indicador de um modelo com um bom ajustamento (MAROCO, 2007).

2.3.5.6 Índice Root Mean Square Residual

O índice *Root Mean Square Residual* (RMSR) é calculado a partir do quadrado médio entre as diferenças das correlações estimadas e observadas. O ajustamento é considerado como inaceitável para valores de RMSR superiores a 0.1, bom para RMSR inferiores a 0.1 e muito bom para RMSR inferiores a 0.05. De acordo com Maroco (2007), a expressão de cálculo é:

$$RMSR = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^{p-1} \sum_{j=i+1}^p (\rho_{ij} - r_{ij})^2}{p(p-1)/2}}$$

Onde: p é o número de variáveis originais; ρ_{ij} representa as correlações estimadas; r_{ij} representa as correlações observadas.

Com base na Análise Factorial foi possível fazer a confrontação das diferentes variáveis que caracterizam o contrabando e desenhar o seu perfil em Moçambique, identificar as causas e estabelecer a correlação entre variáveis e seus determinantes; para além de assegurar o estabelecimento da relação entre os diferentes grupos populacionais no comportamento do fenómeno, por fronteira e por produto.

3 PERFIL DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE

Apesar de Moçambique ter sido colonizado por Portugal, a sua história não se distancia dos países à sua volta, mercê de factores que remontam às suas origens *Bantu* e da proximidade geográfica. De facto, o efeito cultural e parental que resulta da proximidade desses países e da partilha dos ancestrais comuns tem um impacto significativo nas relações económico-comerciais entre os povos da região.

Deste modo, encontrar respostas sobre o comportamento económico destes povos nas suas relações comerciais passa por ter presente esses factores e enquadrá-los na análise da génese das suas relações sociais e económicas, como força motriz para a existência de fenómenos como o contrabando. Sobre esta questão, Reader (2002, p.271) é de opinião que as “regiões da África Subsaariana (...) [consolidaram as suas estratégias de sobrevivência] através [da adopção de] sistemas sociais e económicos que, persistentemente, desafiaram a propensão para um controlo coercivo centralizado [no Estado]”.

Neste diapasão, ao analisar-se o impacto da implantação histórica das Alfândegas em Moçambique, tendo presente a ocupação colonial portuguesa e a conferência de Berlim, outros factores como a comunhão etnolinguística, cultural e os laços consanguíneos não devem ser marginalizados pois sem eles entender o contrabando seria um processo bastante complexo e sinuoso. Por exemplo, as línguas Kiswahili e Quimwane, faladas nas fronteiras entre Moçambique e Tanzânia (no norte de Moçambique) e que dominam a comunicação entre os povos daquela região, são a base da comunicação em todos os processos do ciclo social e produtivo e essa comunicação não carece de nenhuma interferência das línguas oficiais. A mesma situação ocorre nas fronteiras com Malawi e Zâmbia, onde a língua Yao²⁶ foi a base de comunicação destes povos desde tempos remotos (ELLERT, 2016).

Na região centro, os povos Manhicas-chonas que ocupam os distritos de Manica, Sussundenga, Bárue e Chimoio são separados do Zimbabwe pela cordilheira de montanhas que separa os dois países; existem entre as comunidades semelhanças linguísticas profundas com os povos do Bárue, Tenga e Huesa no Zimbabwe, incluindo as faladas em Tete. Esta partilha é extensiva aos hábitos culturais assentes nas relações de parentesco que remontam “ao antigo reino

²⁶ Os Yao são provenientes da província do Niassa.

do Quiteve, ligadas politicamente, com o Estado do Zimbabwe e, posteriormente, os Estados de Mutaca e Changamira” (ELLERT, 2016, p.17-18).

Na região sul, segundo Ellert (2016, p.21), encontra-se

uma população diversificada que geralmente inclui changanas e outros grupos étnicos (...), [que migraram] numa época de grande agitação social e demográfica (*Mfecane*) entre as populações das províncias de Kwazulu-Natal, na África do Sul (...). Há também uma pequena população de changanas no Reino de Eswatini, nas fronteiras de Namaacha e Goba do lado moçambicano. [Estas comunidades do sul de Moçambique, que se dedicavam à agricultura e pastorícia], foram forçados a entrar na economia colonial por exigências fiscais (ELLERT, 2016, p.22).

Assim, a análise histórico-cultural de Moçambique, associada aos demais países da SADC com quem partilha a fronteira terrestre, é fundamental no entendimento das dinâmicas do contrabando. Esta perspectiva de análise acolhe a tese de que a localização de Moçambique na costa do sudeste de África constitui uma posição geoestratégica na dinamização do comércio regional e internacional, mercê do seu acesso directo ao mar e facilidade de comunicação com a maioria dos países do *hinterland*, situados na região que limita a fronteira económica da SADC, tornando as suas fronteiras importantes vectores na gestão de fluxos e influxos de bens e serviços provenientes do resto do mundo. Contudo, esses fluxos podem constituir risco económico no incremento da vulnerabilidade desses países à entrada e/ou saída de produtos contrabandeados.

O presente capítulo procura fazer o mapeamento do contrabando com base nos resultados das pesquisas feitas em 2018 e 2019, precedida por uma breve descrição histórica dos processos que possam ter originado ou criado as condições para a proliferação do contrabando em Moçambique.

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE

Uma introspecção às relações comerciais entre Moçambique e o mundo, antes e depois da ocupação colonial portuguesa, pode ser de utilidade para o esclarecimento das origens do contrabando em Moçambique, visto que tal como nos demais povos africanos o processo de colonização criou rupturas no modelo de organização nacional e implantou estruturas favoráveis à visão do colonizador (ELLERT, 2016).

A título de exemplo, o comércio entre Moçambique e o resto do mundo foi influenciado, sobremaneira, pelas necessidades de acumulação de capitais e industrialização do Ocidente, pelo que o modelo de comércio adoptado, os mercados eleitos e os produtos seleccionados para a exportação tiveram sempre presente essa realidade. Este argumento é trazido também por Newitt (2012), ao afirmar que desde o tempo dos faraós a costa africana era utilizada como fonte de matérias-primas e de artigos de luxo que eram exportados para a Europa.

Nestes termos, o melhor entendimento dos fundamentos históricos do contrabando passa por uma conexão entre os hábitos e costumes comerciais das comunidades moçambicanas, antes da colonização e do conhecimento dos efeitos da desestruturação da organização económica e política de Moçambique, incluindo a destruição dos hábitos e costumes tradicionais das comunidades moçambicanas no período colonial. Esta análise será extensiva, a apreciação do impacto político e económico do sistema adoptado pelo Estado Moçambicano após a independência e as transformações que daí resultaram até a consolidação do Estado democrático.

Antes da ocupação colonial portuguesa o comércio no litoral de Moçambique, nos séculos IX e XIII, era dominado por mercadores árabes, provenientes do Golfo Pérsico, concretamente nas Ilhas de Zanzibar e Pemba, juntando-se ao grande movimento de emigrantes, que se fixaram na região para o aproveitamento económico dos entrepostos comerciais, ao longo da costa oriental de África. Foi a partir do negócio desenvolvido por essas comunidades e da actividade mercantil no interior de Moçambique que as sociedades localizadas na região norte do país iniciaram a exploração do comércio internacional (SERRA, 2000, p.26).

A penetração europeia no continente africano foi impulsionada por vários fenómenos dentre os quais se destacam: a Revolução Industrial, as mudanças demográficas na Europa e na América, a afirmação do capitalismo ocidental na viragem do Século XIX, que incrementaram a demanda por matérias-primas para fazer face às necessidades da indústria crescente e para o consumo (ZONTA, 2011, p. 65). Por conseguinte, as colónias africanas constituíam as principais fontes de matérias-primas, [muitas das vezes provenientes de negócios ilícitos] o que, nos termos de Zonta (2011), levou ao crescimento das relações comerciais entre as colónias e o Ocidente.

A abolição da escravatura, que teve lugar na viragem do século XIX, resultou na emergência de um novo género de relações comerciais transnacionais ao longo da costa africana, que contou com a intermediação de comerciantes árabes e indianos, mas também com a intervenção directa

dos próprios africanos, que passaram a investir mais na venda dos seus excedentes agrícolas. Neste período, desenvolveu-se o comércio internacional do marfim e das oleaginosas como alternativa ao tráfico de escravos (ZONTA, 2011). Santos et al. (2018) reforça a ideia de Zonta ao afirmar que:

O marfim [no mundo] como bem de distinção, era utilizado por brancos, negros e seus descendentes, (...). [Este produto circulava] (...) desde o século XVII até o XIX. O marfim africano bruto chegava aos portos do Brasil oriundo da costa de África (...), constituindo contextos que se integravam à história mais ampla do comércio global, iniciada com as expansões ultramarinas, ganhando novos contornos com a abertura dos portos brasileiros, em 1808 (SANTOS *et al.*, 2018²⁷).

Os comerciantes franceses, por exemplo, fixaram-se entre 1850 e 1860 na costa moçambicana dedicando-se à exportação de produtos agrícolas, com destino preferencial para Marselha, sobretudo após a abertura do Canal de Suez. Todavia, com a penetração Portuguesa e início da colonização na primeira década do século XX, uma nova dinâmica é dada à organização da produção e do Estado. A região central-Zambézia, dominada pelo sistema de Prazos e Inhambane eram referência na produção de oleaginosas, enquanto que a zona sul foi caracterizada pelas migrações para as minas de Transval na África do Sul (MALOA, 2016).

No caso de Portugal, os passos iniciais de reconhecimento da costa africana começam em 1934, processo que levou à descoberta da Guiné e à fundação da feitoria de Cacheu, em 1446 (DW, 10/12/2013). Em 1460 descobriram Cabo Verde, que se transformou mais tarde em um dos maiores centros de armazenagem de escravos. A chegada dos portugueses a São Tomé ocorreu entre 1471-1472, tendo transformado o território em entrepostos comerciais para venda de escravos, para além da sua especialização na cultura do cacau orientado para a exportação. Angola e Moçambique, segundo DW (10/12/2013), foram descobertos sucessivamente nos anos 1482 e 1498.

Angola, rica em petróleo, diamantes, ouro, cobre, chumbo, volfrâmio e Moçambique com um elevado potencial em portos naturais para o escoamento das matérias-primas para além do ouro de Sofala, proveniente “das regiões altas de Manica à Kalahari (...) [e da] prosperidade fundada no comércio do marfim” (NEWITT, 2012, p. 28; 38-39) aguçaram, segundo Guimarães (2014), a

²⁷ Explícito na contracapa da obra.

ganância de Portugal para o estabelecimento de um cinturão que pretendiam ligasse Angola e Moçambique, que ficou conhecido por mapa cor de rosa.

Sobre o período em que os portugueses se fixaram em Moçambique, DW (10/12/2013) indica que

a armada do navegador português Vasco da Gama aporta em Moçambique em 1498, a caminho da Índia. Partindo de Sofala e da Ilha de Moçambique, os exploradores portugueses começam a estabelecer os primeiros entrepostos comerciais e a conceder terras aos colonos. Em 1537 é estabelecida a feitoria de Tete e, em 1544, a feitoria de Quelimane, local de concentração de escravos. Ouro, prata, pérolas, marfim, especiarias e peles são alguns dos recursos que os portugueses passam a controlar. Em 1898, Lourenço Marques (actual Maputo) passa a ser a capital, em substituição da Ilha de Moçambique, servindo, assim, para escoar produtos da vizinha África do Sul.

Todo este processo de descobrimentos ocorre num cenário em que a África já registava avanços consideráveis na sua organização económica e na constituição das bases para uma sólida estrutura dos Estados. Em Moçambique, por exemplo, já existiam sociedades baseadas numa economia agrícola e pastorícia, que funcionavam em unidades económicas pequenas, de dimensão familiar, que levaram à sedentarização da população (SERRA, 2000 p.11). Aliás, o mesmo autor defende que muitas das comunidades africanas na altura da penetração colonial já apresentavam uma organização que se assemelha aos Estados medievais ocidentais, o que indica que os países africanos possuíam uma base política e económica que não os isolava dos demais povos do resto do mundo.

Os primeiros locais de atração portuguesa foram a região do litoral, Sofala e Ilha de Moçambique, ocupados em 1505 e 1507, respectivamente. A sua fixação em Sofala tinha em vista controlar o comércio de ouro e do marfim, provenientes do interior, em trânsito para Ásia. De 1530 a 1544, o processo de ocupação portuguesa objetivou apropriar-se das zonas de produção e ter o domínio de toda a cadeia da produção ao comércio internacional, tendo resultado na espoliação de Tete, Sena e Quelimane (SERRA, 2000, p.55).

Ellert (2016) reforça que é importante perceber que as trocas comerciais na região norte de Moçambique faziam parte dos hábitos e costumes daquelas povoações, antes da penetração portuguesa. A título de exemplo, considera que o comércio do marfim, na região oeste do Lago Niassa, proveniente das terras interiores, no início do século XVIII, era dominado pelos Bisas que

conheciam as rotas comerciais de longas distâncias, entre o vale do Luapula e o Lago Niassa. A maior parte deste marfim era adquirido pelos Yao que se “tornaram importantes intervenientes no elo final da cadeia de valor do marfim” (ELLERT, 2016, p.13).

A importância das relações entre os povos da região foi sendo consolidada ao longo de gerações.

a partir do século IX, os macuas iniciaram uma interação comercial com comerciantes suaális-árabes de vários sultanos em Angoche, em Moma e na ilha de Moçambique. Estes entrepostos costeiros representavam mercados importantes de produtos macuas e um ponto de abastecimento de bens que estes não produziam, (...) [negócio que era também controlado pelos] Marávis no Malawi, e os Bisas na Zâmbia [em estreita articulação com os Macuas que também] controlavam firmemente todos os bens comerciais, (...) quer como fornecedores, quer cobrando impostos ou direitos aduaneiros às caravanas do interior que passavam pelo seu território com destino à costa (ELLERT, 2016, p.15).

Segundo Ellert (2016), os Macuas tinham um grande domínio do comércio porque estabeleciam laços familiares rígidos no controlo do negócio do marfim e outras mercadorias que transitavam pelas suas fronteiras.

Nesta linha de abordagem, não é contestável a visão de Reader (2002, p.25) segundo a qual

os antepassados de toda a humanidade evoluíram a partir de África. [Que] as mais antigas provas da existência foram descobertas em África (...) [e] consistem em ossos fossilizados, utensílios líticos. (...) [acrescenta o mesmo autor que foi a partir de África que] há mais de 100.000 anos, grupos de homens modernos deixaram a África pela primeira vez e, progressivamente, colonizaram o resto do mundo.

Paralelamente ao surgimento da tecnologia de ferro, a chegada dos primeiros povos *Bantu*, por volta dos anos 1700, teve um papel-chave no aperfeiçoamento das técnicas de caça e recolção, no desenvolvimento da agricultura e na consolidação dos laços comerciais entre as comunidades circunvizinhas, como refere Serra (2000), quando afirma que a origem bantu resultou do processo migratório de povos que habitavam a região Central (Congo) e Oriental de África, há cerca de 3 mil anos, e emigraram a procura de melhores condições de vida. Este processo migratório coincide com outro movimento do género da zona dos Grandes Lagos e África Austral, entre 500 a.C. e 0 d.C., onde o domínio de técnicas avançadas de agricultura e do ferro foi catalisador desse

movimento, na perspectiva de encontrar novos territórios e expandir o seu poderio económico (SERRA, 2000).

Este movimento migratório foi notório durante os anos 200 d.C., com o surgimento e fixação de novas comunidades na Baía de Maputo e em Mpumalanga na África do Sul, o que levou à unificação das regiões do Malawi, Zimbabwe, África do Sul e Moçambique, onde devido a essa miscigenação cultural, para além da cultura de mapira, mexoeira, dedicou-se à produção de gado bovino, caprino e ovino e aproveitamento dos recursos marinhos para a diversificação alimentar (SERRA, 2000). A visão de Serra é corroborada por MMO (2013):

Por volta dos anos 200/300, ou um pouco antes, concretamente nos anos 1700, a região Austral da África sofreu a penetração do povo Bantu, grupo etnolinguístico conhecedor da técnica de ferro, agricultura e pecuária. Foram estes que introduziram ou inauguraram a idade de ferro nesta região. O processo de expansão é ainda hoje motivo de controvérsia. Segundo a teoria do linguista J. H. Greenberg, o povoamento da população Bantu na África Austral teria resultado de um processo de expansão encetado na Orla Noroeste das grandes florestas congolenses, há cerca de 300 anos, para a bacia do Congo e para África oriental e de uma migração relativamente rápida para o sul. A difusão quase em simultâneo da nova tecnologia de ferro, na zona dos grandes lagos e África austral, entre cerca de 500 anos a.C e o ano 0, teria acelerado o processo nos três anos seguintes.

Pode se aferir de MMO (2013) e de Serra (2000) que mesmo antes da penetração colonial portuguesa em Moçambique já existia uma economia baseada em tecnologia apropriada e que as relações comerciais com outros povos já haviam sido estabelecidas. A vinda dos portugueses resultou apenas na implantação de um modelo de organização que visava acelerar a criação de centros urbanos e uma organização administrativa que facilitasse a exploração e exportação de matérias-primas e cobrança de impostos a favor da Coroa.

A evidência disso é a concentração dos centros comerciais nos maiores polos de desenvolvimento onde havia maior presença de colonos portugueses, o que lhes permitia beneficiar-se das facilidades e de serviços ao mesmo tempo em que exploravam as vantagens comerciais conferidas pelas disponibilidades das matérias-primas com elevado valor comercial. Foi nesta base que se acelerou a municipalização, nos anos 1762/64, de Inhambane, Sofala, Sena, Tete, Quelimane, Ilha de Moçambique e Lourenço Marques, ao serem elevadas à categoria de vilas (GUIMARÃES, 2014, p.39).

Reitera Serra (2000) que este processo derivou do facto de que essas regiões eram comercialmente importantes, pois que serviam de canais de exportação de produtos para a

metrópole ou para outros países através dos portos ou linhas férreas. Todavia, apesar da tendência da implantação de novas cidades, o processo de urbanização de Moçambique já havia iniciado antes da dominação portuguesa, onde eram conhecidos centros comerciais de Chibuene, em Vilanculos, Sofala, Ilha de Moçambique, Querimba, Ilha de Vamizi em Cabo Delgado e Somana na baía de Nacala, que eram utilizados no comércio.

“A Coroa portuguesa, desde a fixação de Portugal em Moçambique, nos princípios do século XVI, tinha duas fontes de rendimento: os direitos aduaneiros, em grande parte oriundos da ilha de Moçambique e, em menor escala de Quelimane, e o comércio” (SERRA, 2000, p.64).

Devido a fraquezas financeiras, o processo de colonização de Moçambique por Portugal, na fase inicial, foi feito de forma indirecta através dos prazeiros e das companhias majestáticas²⁸. Sobre o sistema de prazos, Guimarães (2014) defende que os prazos eram baseados no sistema feudal, enquanto que Serra (2000) entende que a tentativa de transformar os prazeiros em feudais não foi bem-sucedida por ter encontrado resistência dos prazeiros que detinham o domínio económico da região do vale do Zambeze, agravado pelo fraco poderio militar dos portugueses.

Foi nessa base, segundo Serra (2000), que os portugueses se concentraram na maximização dos rendimentos provenientes dos impostos aduaneiros ao longo da costa, na Ilha de Moçambique, IBO, Quelimane, Inhambane, Sofala e Lourenço Marques, onde já haviam sido instaladas as Alfândegas, para melhor controlo do nível de arrecadação de receitas aduaneiras nas exportações de produtos agrícolas. Para o efeito, estabeleceram legislação rigorosa contra o contrabando, o que resultou na alteração das taxas aduaneiras com intuito de dinamizar o comércio (CÓDIGO PENAL PORTUGUÊS, 1852 *apud* AMÓS 2013; ZONTA, 2011).

Zonta (2011, p.99-100) pouco revela sobre o comércio ilícito durante a penetração portuguesa, destacando apenas, numa abordagem conotada com a defesa de interesses coloniais, que, com a chegada dos portugueses, o comércio foi caracterizado pela legalidade, licitude e legitimidade acrescentando que, diferentemente dos árabes e indianos que, pelo contrário, tinham a tendência de usurpar os recursos de Moçambique a seu favor. Recorrendo às palavras do próprio autor, “os portugueses sempre estiveram otimistas sobre a ocupação e destruição do comércio árabe caracterizado por uma abordagem escravagista (...) e contrabandista”, acrescentando que este

²⁸ As companhias majestáticas foram um modelo de organização que emergiu na Europa no século XV, para fazer face à exploração das terras nas colónias e assegurar um modelo de governação favorável aos interesses da metrópole.

processo seria feito em simultâneo com a destruição da resistência colonial moçambicana, de modo a assegurar o pleno domínio português em todo o território.

A ocupação e apropriação célere das receitas aduaneiras provenientes da exploração dos recursos de Moçambique por Portugal é também reforçada pelas ideias trazidas por Newitt (2002), quando afirma que “a Coroa Portuguesa concebeu a original doutrina política segundo a qual era senhora dos mares, (...) tal que exigia o pagamento de taxas e direitos alfandegários a mercadores que usavam os portos [moçambicanos], [em troca] se beneficiavam da sua protecção”.

Os ganhos capitais em Moçambique eram transferidos para Goa, que, no século XVII, era tida como a principal metrópole mercantil de Moçambique. A consolidação do comércio com a Índia teve muito aproveitamento português durante o período de penetração, onde armadores e mercadores indianos, detentores do monopólio na exportação de tecidos, concediam múltiplos benefícios comerciais aos portugueses, incluindo facilidades logísticas e do frete. Porém, parte deste comércio era resultado de esquemas protagonizados pela burguesia portuguesa que estava em Goa e não de uma política do Governo, o que deixa uma margem do entendimento de que o comércio que era praticado entre Índia e Moçambique durante o período em análise não era legal (GUIMARÃES, 2014; NEWITT, 2002).

Ellert (2016) e Serra (2000) entendem que nessa época o contrabando, que consistia no comércio ilegal do marfim, tabaco e azagaias, era mais baseado na Ilha de Moçambique. Os produtos contrabandeados eram oriundos das regiões do interior de Moçambique, designadamente, Mossuril, Cabaceira Grande e Cabaceira Pequena, regiões dominadas pelo comércio Makua e os reinos ao redor que praticavam trocas comerciais com os mercadores Yao, responsáveis pela maior parte do marfim exportado ilegalmente através do Porto de Moçambique.

O outro elemento a ter em consideração na análise do contrabando é a divisão do território africano em colónias, resultante da Conferência de Berlim 1884/85, que separou grupos da mesma etnia em territórios diferentes, não tendo, todavia, rompido os laços consanguíneos desses povos, o que resultou em que as trocas comerciais e todas as relações sociais que vinculavam as comunidades antes da colonização não sofressem rupturas com a penetração colonial. Esta ideia vem reforçada pela abordagem de Reader (2002, p.599) quando refere que “as fronteiras coloniais separaram muitas comunidades, sacrificando as suas liberdades e direitos”, contudo os laços

[sociais e económicos] que se estabeleceram entre os povos não foram rompidos pelas barreiras fronteiriças.

Como corolário da Conferência de Berlim, as relações entre Moçambique e Portugal ganhava um novo ímpeto ao transformar o sistema mercantilista em capitalista, através de uma colonização efectiva. Para o efeito, a delimitação das fronteiras foi uma das condições para essa ocupação e Portugal levava uma proposta, o Mapa Cor-de-Rosa que ligava Moçambique à Angola, que não foi concordada pela Inglaterra tendo induzido Portugal a desistir com receio de uma invasão (GUIMARÃES, 2014).

Figura 2 - Mapa Cor-de-Rosa



Fonte: Google²⁹

Ellert (2016, p.15), por sua vez, sustenta que, durante a conferência de Berlim (1884-1885), Grã-Bretanha e Portugal chegaram finalmente a um acordo sobre as fronteiras do norte de Moçambique. Como corolário, Portugal começou a ocupar formal e sistematicamente os territórios macuas, mas essa ocupação encontrou resistência entre as décadas de 1890 e de 1920, tendo sido subjugada um pouco a seguir a esse período (...).

²⁹ Disponível em: https://www.google.com/search?q=mapa+cor+de+rosa&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=VB24JgTJOSLQ0M%253A%252CyK45uyJMEfzDpM%252C%252Fm%252F0gycrv&vet=1&usg=AI4_-kTDkxW58Pv2sN9_zAoGVh1ovNbanw&sa=X&ved=2ahUKEwjo4I3EwcbjAhURUIAKHSrFB0sQ_h0wD3oECAoQDQ&cshid=1563729327950029#imgrc=_&vet=1. Acesso em: 20 de jul. de 2019.

Estando Portugal demasiado empobrecido para empreender uma exploração comercial e administrativa eficaz do território da nação macua, arrendou as províncias do Niassa e de Cabo Delgado à companhia do Niassa em 1893.

O principal elemento trazido pela Conferência de Berlim, com o estabelecimento das fronteiras, é a nova geopolítica internacional, no domínio do expansionismo imperialista europeu em África (GUIMARÃES, 2014, p.17).

Bijos (2013) e Nalesso (2011) afirmam que a penetração portuguesa e o início da colonização, na primeira década do século XX, deram uma nova dinâmica à organização da produção e do comércio nos termos da nova constituição de Moçambique como colónia portuguesa.

Todavia, o impacto político-económico da Conferência de Berlim sobre Moçambique manifestou-se através da ocupação efectiva e da transformação económica de Moçambique como colónia de Portugal, com consequências dramáticas no processo de gestão de terra que foi, paulatinamente, retirada dos nativos para a implantação das grandes companhias e para a extração de ouro e outros recursos naturais (MALOA, 2016; TEIXEIRA, 2013).

Para além disso, a delimitação das fronteiras de Moçambique resultou em várias disputas entre as diferentes potências que manifestaram interesse em explorar parte dos recursos de que Moçambique dispunha. Na região norte, a disputa foi com a Alemanha, enquanto, que na região sul a Inglaterra era o maior adversário. Estas disputas tiveram consequências políticas e económicas nas comunidades locais, que foram anotadas como marco indelével na história de resistência de Moçambique.

A Alemanha, por exemplo, reclamava o direito sobre a região Norte de Moçambique, fronteira com a Tanganica³⁰ e o conflito prolongou-se até o fim da Primeira Guerra Mundial, tendo sido por fim reconhecido o direito de Portugal sobre a colónia.

Apesar do insucesso do plano inicial de Portugal, de ligar Angola à Moçambique, observou-se que a estrutura económica nas colónias portuguesas foi organizada em função das fontes de riqueza. Em Moçambique, por exemplo, as companhias majestáticas, o sistema de prazos e as migrações para as minas de Transval na África do Sul caracterizavam o perfil do modelo económico de Portugal na colónia (GUIMARÃES, 2014; SERRA, 2000).

³⁰ Actual Tanzânia.

As companhias majestáticas, eram grandes corporações empresariais que detinham concessões que lhes davam poder e privilégios, nas áreas concessionadas, de desenvolver em nome do Governo actividades industriais e comerciais (GUIMARÃES, 2014, p.19). Em Moçambique destacam-se a companhia de Moçambique, fundada em 1888; a Companhia do Açúcar de Moçambique, 1890, designada mais tarde de *Sena Sugar Factory*, em 1910, e passando depois para *Sena Sugar Estates*, 1920; a Companhia do Niassa, fundada em 1891; a Companhia da Zambézia, criada em 1892; a Companhia do Boror, em 1898; a Sociedade do Madal, em 1904 e a Empresa Agrícola de Lugela, em 1908 (GUIMARÃES, 2014, p.19-30; SERRA, 2000, p.140).

As companhias majestáticas eram um governo dentro do outro Governo, porque, nas licenças de exploração concedidas por Portugal, as companhias tinham, para além da autorização para a exploração, a gestão desse território, podendo conceder licenças de exploração a outras companhias, emitir moeda e selos postais (MALOA, 2016). Por exemplo, as prerrogativas concedidas à companhia de Moçambique levaram-na à construção da Cidade da Beira, para assegurar o trânsito de mercadorias do porto para o *hinterland* e para facilitar o escoamento dos seus produtos para exportação, funções que tecnicamente caberiam ao Estado.

Em termos de estratégia de produção, as companhias eram especializadas em monocultura para a exportação, com recurso ao uso intensivo de máquinas, em detrimento do emprego de mão-de-obra. No entanto, como forma de estimular a produção em escala, foi adoptado o fomento agrário nas comunidades rurais, cujas culturas de rendimento eram adquiridas pelas companhias que estabeleciam mercados rurais para aquisição de produtos aos camponeses a preços de bagatela (MALOA, 2016).

Na década de 1900 iniciava também o contrato de fornecimento da mão-de-obra para as minas da África do Sul e a Companhia do Niassa desempenhou um papel importante no processo de recrutamento, actividade articulada com a África do Sul através da WENELA³¹ (READER, 2002).

Com a ocupação do território, cessou o poder da companhia e a Circunscrição de Niassa passa para a administração colonial. Em 1930, publicou-se o Acto Colonial e foram retirados aos colonizados todos os direitos transformando-os em escravos, e o governo colonial português

³¹ Acrónimo que em inglês significa *Witwatersrand Native Labour Association*.

implantou o sistema de cobrança de impostos e exportação da mão-de-obra para África do Sul (MALOA, 2016; NEWITT, 2002).

No que diz respeito à companhia da Zambézia, foi concedida a exploração de minas de cobre, ouro, ferro, carvão e demais metais, incluindo a exploração das florestas, mas só em 1892 é que inicia as suas actividades depois de uma fusão com uma companhia inglesa (HEDGES, 1999). Com maior atenção para a indústria extractiva, a Companhia da Zambézia desenvolvia actividades em diversas áreas incluindo a produção agrícola e as comunicações, com destaque para a navegação e o desenvolvimento das vias ferroviárias. No fim da Primeira Guerra Mundial, a Companhia formou a Sociedade Mineira Geológica da Zambézia com recurso às suas concessões mineiras (GUIMARÃES, 2014).

Um aspecto económico a destacar neste período foi o sistema de prazos, um mecanismo adoptado pelo Governo Português para a colonização do vale do Zambeze. Os prazos eram concessões de terra durante um período limitado, no qual o prazeiro detinha os solos para fins comerciais, podendo renovar consoante o desempenho obtido na sua exploração. Em muitos casos, os prazos transformaram-se em verdadeiros Estados, que cobravam impostos (mussoco), e detinham um exército (Chicundas), mineravam o ouro e traficavam marfim e escravos em troca de missangas e panos que recebiam da Índia e de Lisboa, respectivamente (GUIMARÃES, 2014; NEWITT, 2002).

A avidez pela riqueza e a necessidade de expandir a base tributária levou o governo colonial a investir na agricultura comercial, que resultou na organização das grandes plantações de coqueiros, algodão, sisal e cana sacarina (HEDGES, 1999). Assim sendo, em 1890 impôs-se a ocupação efectiva das terras pelos prazeiros e o pagamento de uma renda às autoridades coloniais, mas a ausência de capital para o aumento dos níveis de produção pelos prazeiros levou-lhes à falência e à substituição dos prazos por grandes corporações agrícolas comerciais, marcando o fim do feudalismo e o início do capitalismo na região (NEWITT, 2002).

A emergência do capitalismo, com o fim do sistema de prazos, deu lugar às grandes companhias, como é o caso da Boror, Empresa Agrícola de Lugela, que investiram em grandes plantações comerciais, na sua maior parte culturas orientadas para a exportação. Estas companhias dedicavam-se ainda à exportação de mão-de-obra barata para as rotas de cacau em São Tomé, para

onde se supõe terem sido exportados cerca de 50 mil moçambicanos entre 1910-1915 (GUIMARÃES, 2014).

A falência da Companhia de Moçambique deu lugar à uma outra empresa denominada Ophir, que também entrou em falência, dando origem ao surgimento da Companhia Nacional de Moçambique, dedicada à pesquisa de minas, com concessão de terras entre Manica e Sofala e licença de pesca de pérola no Oceano Índico, que se estendia entre Sofala a Zambézia (NEWITT, 2002).

Para assegurar a abertura aos mercados, Portugal iniciou o processo de expansão das linhas de comunicação, com a construção de linhas férreas que foram muito importantes no desenvolvimento do comércio externo, marcando, assim, um grande passo para a independência económica de Moçambique colónia. A título exemplificativo, foram construídas as linhas férreas de:

- ♦ Lourenço Marques-Swazilândia, nos termos do Decreto de 15 de julho de 1903;
- ♦ Lourenço Marques-Ressano Garcia, à luz do Decreto de 14 de dezembro de 1883;
- ♦ João Belo-Manjacaze;
- ♦ Beira-Machipanda;
- ♦ Quelimane a Maquival.

Segundo Guimarães (2014), a linha férrea que estabelecia a ligação entre Delagoa Bay (Lourenço Marques) e Pretória, para assegurar a logística de mão-de-obra às minas do Transval, foi um dos grandes avanços no estabelecimento das relações comerciais entre Moçambique e África do Sul, onde o papel da fronteira de Ressano Garcia foi determinante na arrecadação de receitas aduaneiras por Portugal.

A construção desta linha férrea foi uma fonte de procura de mão-de-obra de Moçambique, nos termos do acordo com a África do Sul, e, mais tarde, foi a principal via de transporte de migrantes para as minas do Transval.

Dados estatísticos de 1892 indicam que uma média anual de 25 mil migrantes entravam na África do Sul para o trabalho nas minas, dos quais cerca de 12 mil provenientes da Província de Inhambane e eram empregues nas plantações nas cidades de Natal e de Cabo (SERRA, 2000).

O emprego nas minas aumentou a capacidade financeira dos mineiros, o que incrementou as trocas comerciais entre Moçambique e a África do Sul, e, para além da importação de armamento e vestuário, as bebidas alcoólicas foram tidas como o negócio mais lucrativo nos fluxos comerciais entre os dois países (MALOA, 2016; SERRA, 2000).

Na visão colonial de exploração, a descoberta das minas de *Witwatersrand* induziu a ocorrência de contrabando de mercadorias do interior, o que resultou em novas perspectivas de medidas (SERRA, 2000). Todavia, estas medidas continuavam insuficientes para fazer face à despesa de Moçambique colonial, pelo que foi instituído o imposto de palhota, para além da intensiva exportação de mão-de-obra para as minas de Transval (HEDGES, 1999).

Aliado à isso, a ausência de uma planificação criteriosa levou à escassez de mão-de-obra para a produção agrícola e mineração em Moçambique, o que afectou sobremaneira o desenvolvimento da economia interna, passando o País a depender da África do Sul (MALOA, 2016; NEWITT, 2002). Ademais, os salários pagos na construção da linha férrea e nas minas da África do Sul estimularam ainda mais a saída de mão-de-obra de Moçambique para aquele país, em detrimento dos comerciantes locais que não tinham capacidade para competir com os salários pagos na *Witwatersrand* (MALOA, 2016).

A criação da WENELA, como uma agência de recrutamento para as minas da África do Sul, foi resultado da necessidade de uma melhor organização do sector mineiro, mas também como forma de assegurar melhor gestão da força de trabalho. Contudo, este mecanismo de recrutamento iniciou o contrabando de bebidas alcoólicas e de armas (READER, 2002).

Em consequência do contrabando de bebidas alcoólicas de Moçambique para a África do Sul, a região sul registou focos de luta entre comerciantes e capitalistas para a dominação do comércio desse produto. Essa disputa envolvia um grupo de importadores de bebidas espirituosas de fraca qualidade, da Europa, que eram vendidas em Gaza, e um outro grupo, que era composto pelos fabricantes portugueses de vinho, que, em 1891, detinham controlo sobre um nicho do mercado local, tendo, contudo, pretensões de expandir este mercado (SERRA 2000).

Com base num acordo em 1891, entre os comerciantes portugueses e Ngungunhana, que visava à restrição da venda de bebidas alcoólicas que não fossem portuguesas, através da exigência de uma licença de venda desses produtos, na província de Gaza, Portugal tinha a expectativa de

incrementar as suas exportações de vinho para Moçambique e reprimir o contrabando (SERRA, 2000).

3.2 REFORMAS ECONÓMICAS E ADUANEIRAS APÓS A INDEPENDÊNCIA DE MOÇAMBIQUE

Em 1974, iniciou o processo de transição do colonialismo para a constituição do Estado moçambicano, que culminou com a proclamação da independência a 25 de junho de 1975. Durante o período de transição, muitos cidadãos estrangeiros abandonaram o País, entre eles estavam os proprietários de unidades fabris, comerciantes e profissionais qualificados. Como consequência, a produção decresceu rapidamente e o comércio rural entrou em colapso, uma vez que os comerciantes asiáticos e portugueses haviam abandonado o país; muitos farmeiros portugueses abandonaram as farmas matando o gado e destruindo tractores. Era necessária a intervenção do Estado sobre as empresas abandonadas para garantir o emprego e a continuação da produção (MATSINHE, 2011).

O saque e a pilhagem que qualificaram o período de transição, em Moçambique, resultaram na herança de uma estrutura económica subdesenvolvida e desequilibrada (CHICHAVA, 2011a), caracterizada por:

- ♦ Uma forte dependência do exterior, traduzida pela necessidade de importar praticamente todos os bens de equipamento e uma parte muito considerável dos bens de consumo destinados à satisfação das necessidades primárias;
- ♦ Uma forte dependência do exterior, que consistia na necessidade de exportar produtos primários ou com pequeno grau de transformação industrial, cujas cotações eram e continuam a ser fortemente dominadas pelos interesses do comprador, apresentando o comércio externo saldos fortemente negativos.

As características gerais dos principais sectores da economia no momento da independência resumem-se nas seguintes (CARLOS, 2016; CHICHAVA, 2011b; PITCHER, 2003):

- ♦ Grande parte da população vivia nas zonas rurais, sem condições mínimas. O ensino era totalmente discriminatório caracterizado pela marginalização de moçambicanos. A

cobertura sanitária era muito pobre e essencialmente reduzida aos grandes centros urbanos;

- ♦ O país era fornecedor de mão-de-obra barata (sobretudo para as minas da África do Sul) e provedor de serviços para a região, dada a sua localização estratégica. A prestação de serviços a outros países da região correspondia a 50% dos rendimentos externos de Moçambique e tinha uma contribuição significativa no PIB (58% no PIB de 1973);
- ♦ A agricultura era, predominantemente, de subsistência e ocupava cerca de 75% da mão-de-obra activa; a produtividade era baixa devido à utilização de tecnologias e técnicas agrícolas rudimentares; a mecanização era quase inexistente e a utilização de agroquímicos e de outros factores modernos muito reduzida (apenas na pequena produção mercantil);
- ♦ As principais infraestruturas de transporte, como estradas, portos e linhas férreas tinham como objectivo facilitar a exportação de matérias-primas e o crescimento económico e acumulação rápida de capitais, particularmente na Rodésia do Sul. No entanto, aquando da independência, grande parte das infraestruturas estavam deterioradas como resultado da guerra;
- ♦ A base industrial era reduzida, localizada de forma desigual (concentrada na antiga Lourenço Marques e Beira) e surge pela necessidade de transformar produtos primários até a fase de exportação;
- ♦ A rede comercial estava imbuída de discriminação racial, totalmente gerida por estrangeiros (desde a venda por grosso até a retalho), com um sistema desigual de preços entre produtos das machambas (da população moçambicana) e produtos industriais (dos portugueses).

Foi diante deste cenário que, Moçambique adoptou um modelo de economia centralizada, marcada pela tentativa de construção de um modelo socialista de desenvolvimento (MATSINHE, 2011; PITCHER, 2003).

Com a implantação do sistema centralizado, o Estado tinha em vista a reorientação das políticas económica e social, visando diminuir as desigualdades criadas pelo sistema colonial e abrir a possibilidade de acesso a oportunidades a todo o cidadão, com o alargamento dos seus direitos sociais, através da substituição da propriedade privada pela estatal adoptando-se o modelo

de cooperativismo na agricultura e pecuária, a socialização do campo com a construção das aldeias comunais e a nacionalização da saúde, educação, em benefício do povo.

Segundo Negrão (2001), no pós-independência, a economia moçambicana foi dominada por um paradigma dual (protecionista e liberal). Por um lado, foi adoptado um modelo protecionista, que tinha forte influência estruturalista e caracterizado por uma abordagem marxista-leninista, em defesa do fechamento económico do País ao mercado financeiro internacional e orientação da economia ao desenvolvimento orientado para o mercado interno, como vector para a rápida industrialização e acumulação de capital, baseados no desenvolvimento agrário. Por outro lado, foi adoptado um modelo liberal que consistia na política orientada para a “substituição de importações”, defendendo que os termos de troca entre o produto agrário do terceiro mundo e o produto industrial dos países desenvolvidos eram desfavoráveis aos países pobres, e a alternativa viável seria o desenvolvimento da indústria nacional que respondesse à demanda em reduzir a dependência externa em produtos acabados.

Em 1982, cerca de 73% das empresas da indústria, comércio e agricultura eram já empresas estatais ou “intervencionadas”; apenas 27% das empresas continuavam a ser privadas. (PITCHER, 2003).

Apesar da desastrosa situação económica, o Governo moçambicano impôs um sistema rígido de controlo de preços e quantidades de bens fornecidos à população, que manteve os preços e as taxas de câmbio constantes. Estas medidas resultaram no excesso de procura, que desencadeou escassez de produtos alimentares básicos. Como consequência da falta de bens essenciais, surgiu a “Candongá³²” ou venda clandestina de bens nos “Dumbanengue³³” que eram violentamente reprimidos pelas autoridades (BRANCO, 1994).

A constatação de Branco (1994) pode ser confirmada por anúncios e informações noticiados e difundidos, na época, por diferentes jornais:

- ♦ O Jornal Notícias, de 17 de fevereiro de 1983, reproduz o discurso do Presidente Samora Machel, em Chibuto-Província de Gaza, no sul de Moçambique, numa reunião popular, onde afirmou que os bandidos e os candongueiros deveriam ser punidos com o mesmo

³² Termo utilizado para designar o mercado negro e o contrabando.

³³ “Dumbanengue”, quando traduzido das línguas da região sul de Moçambique para a língua portuguesa, significa “confia no pé”. Como os mercados eram ilegais, a população saía em debandada quando a polícia se acometia a esse mercados. Os que eram interpelados, sofriam duras penas.

vigor com que foi levada a cabo a luta de libertação de Moçambique contra o colonialismo português. Na ocasião, o Chefe de Estado classificou a candonga como um crime político que deveria ser condenado veementemente e sem complacência, contrariando a percepção da população de que a candonga constituía apenas um mecanismo de comércio ilegal;

- ♦ Anúncio de medidas tomadas pelo Governo no controlo visando o combate ao comércio ilegal e à especulação. Por exemplo, é citada a circular da sede nacional da Frente de Libertação Nacional (FRELIMO), coleção Palavras de Ordem nº 3, de 14 de agosto de 1976, sobre a vigilância contra especulação e açambarcamento, indicando as punições que cabiam aos açambarcadores;
- ♦ O Decreto do Conselho de Ministro sobre novas disposições para a importação e alienação de carros – 15 de dezembro de 1983, nos termos do qual apenas diplomatas e missões consulares poderiam beneficiar de isenções, sendo que outras importações eram sujeitas a direitos aduaneiros; a referência de que a 16 de dezembro de 1983 eram apresentadas novas disposições na importação e alienação de viaturas, como medida de controlo do comércio ilícito de viaturas;
- ♦ No Notícias, de 01 de julho de 1989, indicava-se que estavam sendo “anunciadas medidas de controlo aduaneiro” e que os comerciantes eram convidados a colaborar sob o risco de graves sanções. Esta medida foi tomada por causa da subida galopante das importações ilegais de mercadorias. Segundo a mesma informação, havia indicação de entrada de pelo menos 70 milhões de Rands em produtos contrabandeados (sem indicação da delimitação temporal), em Moçambique, através do Aeroporto Internacional de Maputo e da fronteira da Namaacha;
- ♦ As autoridades reconheciam o impacto económico do contrabando, de tal forma que se refere no Jornal Notícias de 01 de julho de 1989 (citando Pedro Bule, antigo Director Geral das Alfândegas) que, tendo se verificado que “a proliferação de importações ilegais está a assumir proporções cada vez mais elevadas, podendo até serem lesivas à economia nacional, as autoridades alfandegárias decidiram pôr [em marcha] um conjunto de medidas de aplicação progressiva”;

- ♦ O jornalista Leandro Paul³⁴ refere, no Jornal Notícias, de 4 de dezembro 1982, o desmantelamento de contrabando, destacando no título que foi “desmantelada rede internacional de contrabando após investigação oficial”. Na informação é citado o cidadão Gulamo Naby, como o cabecilha, que seria levado ao Tribunal Militar para o devido julgamento. No mesmo matutino, indicava-se que o negócio lucrava milhões e que o arguido tinha contas em bancos estrangeiros;
- ♦ No dia 15 de fevereiro de 1986 publicou-se no mesmo matutino que as Forças Populares de Libertação de Moçambique (FPLM) capturaram três contrabandistas, Lucas Ussene, Langa Fund e Severino Chivalo, na fronteira com a Tanzânia, flagrados na venda de produtos ilegais (30 aparelhos, 46 pentes, três rádios de marca Xirico, dois sacos de peixe seco, cinco quilos de açúcar, sete isqueiros, 15 canivetes). Os contrabandistas foram sentenciados a 21 dias de prisão e nove mil meticais de multa cada. Os artigos foram recolhidos pelas Forças Populares;
- ♦ Um outro título indica *Arrests in Mozambique for illegal trade deals*, referindo-se a um número de portugueses, moçambicanos e outras nacionalidades que foram presos em Maputo por venderem produtos ilegais provenientes da África do Sul e Swazilândia. A informação foi veiculada, em Lisboa, através da rádio, no dia 12 de dezembro de 1986;
- ♦ O Jornalista Maninguane, no Jornal Notícias, de 13 de dezembro 1986, denunciava a ausência de normas ao indicar que “comércio fronteiriço necessita de normas. Namaacha, rede comercial distrital, não responde à procura”. A pretensão do jornalista era de denunciar a escassez de produtos naquele distrito da região sul de Moçambique e indicar que o comércio transfronteiriço deveria ser regulado, visto que, com a fraca oferta de produtos em Moçambique, as populações se deslocavam a Swazilândia onde adquiriam produtos e introduziam, ilegalmente, no território nacional. No seu artigo, o jornalista refere-se à troca de leite e cestaria moçambicana por produtos de consumo adquiridos na Swazilândia e introduzidos, ilegalmente, em Moçambique;
- ♦ As informações do Jornal Notícias, dos dias 9 de outubro de 1987 e 22 de outubro de 1987, referiam-se ao Caso dos “34” na Beira. O primeiro matutino indicava que a

³⁴ Devido ao receio de represálias, os jornalistas, na época, utilizavam pseudónimos e raramente revelavam as suas reais identidades.

sentença dos 34 arguidos, cujo julgamento decorria na Beira, desde setembro, acusados de contrabando, seria lida a 19 de outubro; e o segundo matutino indicava que do julgamento haviam sido “pronunciadas sentenças de 25 contrabandistas, nove réus haviam sido absolvidos. Em conexão com o crime dos 34 arguidos, 25 haviam sido sentenciados a oito anos de prisão maior e mínima de seis meses;

- ♦ Na época, o contrabando envolvia diferentes produtos, como atesta o Notícias, de 23 de julho de 1988, ao indicar que marfim, pedras preciosas e pau-preto estavam a ser contrabandeados por bandidos para a República da África do Sul (RAS). Segundo o jornal, a informação havia sido resultado de uma denúncia feita pelos anistiados (Alberto Rendição, Horácio Taimo, ex-bandidos armados) que diziam ter pertencido a um “grupo de elite”. Estes produtos eram extraídos, ilegalmente, do parque da Gorongosa, em Sofala, e exportados, ilegalmente, em aviões militares para África do Sul;
- ♦ Aos 27 de maio de 1989, o Jornal Notícias tirou a informação segundo a qual “importadores ilegais alimentavam Maputo, nos termos do jornal concorria para o facto o abandono da actividade pelas entidades autorizadas. Durante a vigência do sistema centralizado em Moçambique, apenas algumas empresas autorizadas poderiam efectuar operações do comércio externo, geralmente instituições do Estado ou empresas estatais. O matutino indicava que se tinha registado um aumento substancial do número de importadores ilegais de produtos alimentares comercializados nas lojas da cidade de Maputo, desde o início do Programa de Reabilitação Económica (PRE);
- ♦ O Semanário Domingo, de 22 de setembro de 1991, p.8, indica que “o posto fronteiriço de Namaacha, outrora considerado uma via importante de acesso rodoviário das províncias do sul do País para os países vizinhos, nomeadamente, Suazilândia e África do Sul, continua uma das maiores fontes de captação de receitas para o desenvolvimento económico nacional, embora se diga que grande parte de mercadorias que por ali passam escapem ao controlo aduaneiro;
- ♦ Orlando Muchanga, no Jornal Notícias, de 22 de setembro de 1991, indica como título: “Reino de contrabando” referindo-se às entradas e saídas ilegais de pessoas e mercadorias, violações constantes da fronteira e tráfico de pessoas para a África do Sul,

e acrescenta que “as taxas proibitivas incitam fuga ao fisco. Na informação destaca o contrabando de sucatas e o *mukhero*³⁵, que abastece o mercado ilegal de Maputo em bebidas alcoólicas e refrigerantes provenientes da Swazilândia.

Este circuito de contrabando era alimentado pelas importações ilegais feitas através das fronteiras da Namaacha (fronteira com o Reino do Eswatini) e Ressano Garcia (fronteira com a África do Sul), sobretudo pelo facto de que as economias Sul-africana e Swazi viviam períodos de estabilidade económica (JAIROSSE, 2016).

A outra dimensão do comércio ilegal ocorria através de Machipanda (fronteira com Zimbabwe), Milange (fronteira com Malawi), Negomano (fronteira com a Tanzânia), cujas trocas eram basicamente de produtos alimentares para além do comércio ilegal do ouro, pedras preciosas e outras espécies³⁶, através de circuitos ilegais (GOMES, 2014).

Em 1990, o País adoptou uma nova Constituição, que introduziu o Estado de Direito Democrático, alicerçado na separação e interdependência de poderes (legislativo, judicial e executivo); e no pluralismo político (do monopartidarismo para o multipartidarismo), lançando os parâmetros estruturais da modernização, contribuindo de forma decisiva para a instauração de um clima democrático que levou o país à realização das primeiras eleições multipartidárias em 1994.

Segundo Chichava (2011a) e Branco (1994), a Constituição de 1990 confirmou a desregulamentação da economia e adopção de um sistema de mercado, com a aprovação do PRE.

- ♦ O PRE preconizava a liberalização da economia e, nesse âmbito, foram aportadas reformas políticas a nível financeiro, monetário, fiscal e comercial visando reverter a queda da produção nacional que consistiram na reabilitação do parque industrial, incluindo a privatização e alteração do ambiente institucional. Estes investimentos eram provenientes de fundos de poupança externa (donativos, créditos e IDE).
- ♦ O programa tinha também em vista assegurar à população das zonas rurais receitas mínimas e um nível de consumo mínimo aceitável; a reinstalação do balanço macroeconómico através da diminuição do défice orçamental; o reforço da balança de

³⁵ Sinónimo de comércio informal em língua nativa

³⁶ Vide: *Candongga 1976-1991: black-marketeering or speculative trading in Mozambique*. Disponível em: <http://www.mozambiquehistory.net/candongga.php>. Acesso em: 08 de ago. de 2019. Vide também disponíveis em: <http://www.mozambiquehistory.net/candongga.php> e <https://ambicanos.blogspot.com/2012/09/candongga-and-informal-cross-border-trade.html>. Acesso em: 08 de ago. de 2019.

transações correntes, da balança de pagamentos; e assegurar a estabilidade da economia através da reestruturação e privatização das empresas estatais, privatização agrária, liberalização do comércio e dos preços.

- ♦ A perspectiva do sucesso do PRE estava assente no pressuposto de que a comunidade internacional garantiria os fundos em moeda externa para a importação de peças e sobressalentes, equipamentos e assistência técnica, bem como assegurar a importação de matérias-primas e combustíveis para a industrialização. Era também pressuposto que a guerra terminaria e a economia rural começaria a recuperar rapidamente e a produção industrial encontraria um mercado disponível para todo o seu produto.

Os resultados do PRE não foram como previstos. Segundo Branco (1994), o mercado rural, potencialmente mais amplo, não foi recuperado, o prolongamento da guerra de desestabilização, impediu a estabilidade necessária para a recuperação da produção e da circulação de mercadorias. O rendimento nas zonas rurais manteve-se extremamente baixo, permanecendo substancialmente inferior à média nacional. As zonas rurais continuaram a ser abastecidas por donativos em espécie, frequentemente distribuídos gratuitamente.

Nos termos do mesmo autor, as políticas fiscal e aduaneira, tendo como único objectivo o incremento das receitas do orçamento do Estado, não eram favoráveis ao desenvolvimento industrial. Estas políticas encareciam todos os factores de produção, chegando a eliminar possíveis vantagens competitivas de certas indústrias nacionais.

O INE (2006), na apresentação dos resultados do estudo sobre o sector informal, concluiu que a percepção sobre a importância da economia ilegal em Moçambique, nos termos dos inquiridos, era a seguinte:

Quadro 4 - Actividades ilegais

Actividades ilegais	Importância (A-muito importante, B-importante, C-menos importante)		
	A	B	C
Actividades Produtivas	A	B	C
Contrabando de	A		
Tabaco (distribuidores e retalhistas)	A		
Armas			
Álcool	A		
Produtos alimentares	A		
Carros roubados			C
Comércio e produção de narcóticos (distribuidores e retalhistas)			
Exploração e cessação de prostituição			C
Exploração clandestina de jogos de azar			
Corrupção	A		
Usura			
Falsificação de marcas			
Falsificação de moeda			
Negociar com bens roubados			
Cópia ilegal (reprodução)	A		

Fonte: Adaptado do INE (2006).

O sentimento sobre as distorções dos mercados não era apenas percebido a nível da economia real. Segundo Branco (1994), as desvalorizações e ajustamentos subsequentes da taxa de câmbio, que tinham em vista o restabelecimento do equilíbrio nas contas com o exterior através da promoção das exportações e da contração das importações, nem sempre surtiram os resultados desejados. De tal forma que, na sequência destas medidas, as indústrias produtoras para o mercado doméstico foram prejudicadas. Dada a sua dependência externa em factores de produção, uma desvalorização da taxa de câmbio na ordem dos 10% resultaria em um aumento automático directo dos custos de produção médios na ordem dos 8%, independentemente de quaisquer outros factores.

Entende Branco (1994) que o crescimento dos custos dos factores importados, que correspondiam a cerca de 80% dos factores utilizados pelo sector, foi duas vezes superior ao

crescimento dos preços dos bens industriais no mercado doméstico. Assim, os custos reais aumentaram em duas vezes, somente pelo efeito inflacionário das alterações da taxa de câmbio.

No mesmo estudo, o autor é de opinião de que a política de crédito à economia restritiva tinha em vista eliminar os desequilíbrios monetários, reduzir a inflação para níveis razoáveis e estabilizá-la, elevar a poupança doméstica e aumentar a eficiência do investimento. Os dois principais instrumentos utilizados foram a elevação da taxa de juro nominal até níveis muito próximos (e até acima) dos da taxa de inflação e o estabelecimento de limites de crédito para manter os alvos monetários mesmo que a taxa de juro real fosse negativa. Como resultado, elevou os encargos de capital, isto é, pagamento de dívidas de empréstimos de capital.

A política de liberalização de preços, que visava à liberalização do mercado e ao aumento da concorrência e a rentabilização das empresas industriais, não foi bem-sucedida. A liberalização dos preços reforçou a ineficiência monopolista ou oligopolista e a inflação derivada dos custos das empresas, por causa dos efeitos da política cambial e de crédito. Estes factores resultaram na falência de empresas, na fuga de capitais e de cérebros e numa crise macroeconómica de elevadas proporções (BRANCO, 1994).

A liberalização do comércio externo, sem a devida preparação das Alfândegas para a gestão apropriada das operações do comércio externo, resultou no incremento dos níveis de contrabando.

As populações que viviam em zonas limítrofes, em quase todas as fronteiras com Tanzânia, Malawi, Zâmbia, Zimbabwe, África do Sul e Eswatini, começaram a desenvolver actividades de comércio externo, importando mercadorias diversas em pequenas quantidades, o que desencadeou o fenómeno do comércio informal transfronteiriço ilegal, que passou a ser denominado de *mukhero* na região sul de Moçambique. (JAIROSSE, 2016)

Para além das populações transfronteiriças, o *mukhero* começou a ser uma prática privilegiada por muitas famílias que procuravam no comércio externo a solução para a sua sobrevivência, onde o açúcar, as bebidas alcoólicas e o óleo alimentar eram os produtos mais contrabandeados (JAIROSSE, 2016).

O contrabando e outros crimes económicos tiveram uma multiplicação rápida com a guerra de desestabilização que se seguiu à independência nacional. A situação política e económica degradou-se, os mercados desestruturaram-se, a população abandonou o campo e confinou-se nas cidades, dedicando-se ao comércio e serviços; a produção agrícola declinou para níveis

insustentáveis, as ligações norte e sul foram interrompidas e condicionadas (FRANCISCO; PAULO, 2006). Os mesmos autores acrescentam que

nas duas décadas, Moçambique tem acumulado um número crescente de evidências sobre o tráfico de droga e de outros produtos ilegais, tais como desfalques de avultadas quantias em dinheiro (...), contrabando transfronteiriço de mercadoria (...) e formas diversas de corrupção (FRANCISCO; PAULO, 2006, p.57).

A instabilidade política que resultou da guerra de desestabilização desencadeou aproveitamentos económicos e formação de redes de tráfico de drogas e estupefacientes, comércio ilegal, tráfico de armas, tráfico da vida selvagem e da flora, que eram executados por actores que estabeleciam ligações com as frações beligerantes em quase todo o território nacional (JAIROSSE, 2016; FRANCISCO; PAULO, 2006). Este período foi muito importante na consolidação da estrutura do contrabando.

Pode-se verificar que o novo modelo de organização político-económica de Moçambique no pós-independência trouxe desafios ao sistema tributário moçambicano, havendo a percepção de que “os cidadãos no geral e os agentes económicos em particular começaram a desprezar os deveres fiscais, considerando moralmente lícito o incumprimento das respectivas normas”. (MACHADO; DA COSTA, 2009 *apud* AMÓS, 2013, p. 17). Como refere Jairosse (2016, p.78),

nas fronteiras de Namaacha e Ressano Garcia observou-se que algumas mukheristas para atravessarem a fronteira usam várias técnicas de contrabando como elidir impostos, passar mercadorias proibidas, subornar, coagir, conforme a rede mobilizada. Observou-se também que a relação mukheristas com os agentes de fronteira (alfândega e migração) oscila entre conveniência e punições legais.

Entende o mesmo autor que as diferenças dos preços entre Moçambique e a África do Sul podem ter sido uma das motivações do contrabando e acrescenta que “comprar do outro lado da fronteira “não é ilegal e nem imoral”, e pode se ir além explicitando ser o contrabando parte da cultura local” (JAIROSSE, 2016, p.78). Mais adiante, refere Jairosse que o contrabando é tido como um mecanismo de evitar os altos impostos e as redes são constituídas por grupos solidários, incluindo oficiais das Alfândegas, transportadores e pequenos importadores.

Na sua análise, Jairosse (2016) constata também que os privilégios atribuídos às populações circunvizinhas, ao longo da linha de fronteira da Namaacha, de adquirir produtos nos países vizinhos, sob licenças registadas em caderneta, foram também um estímulo ao comércio ilegal.

Tendo presente esta realidade, medidas deveriam ser tomadas para se reverter o cenário, contudo a necessidade de se incutir no cidadão o dever tributário exige mais do que a simples exigência dos ditames legais ou o uso da coerção. Assim, para fazer face aos desafios que se colocavam ao sistema tributário moçambicano, no aumento da sua capacidade de arrecadação de receitas para financiamento da despesa pública, foram iniciadas, na década de 1990, reformas profundas ao sistema tributário com vista ao seu ajustamento às mudanças económicas que resultaram da adesão de Moçambique à economia do mercado e às instituições da *Bretton Woods* (CIP, 2016; AMÓS, 2013).

Na verdade, a adopção da economia de mercado, a adesão às instituições da *Bretton Woods* e a privatização das empresas estatais visando à liberalização da economia, em 1986, exigiu a reorganização da estrutura fiscal do Estado no sentido de assegurar melhor eficiência fiscal, reduzir a sonegação fiscal e garantir maior controlo das operações do comércio externo. Neste processo de reestruturação económica, o Governo tomou, em 1995, a decisão de privatizar a gestão das Alfândegas.

3.3 PRINCIPAIS ILAÇÕES DOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A análise histórica permitiu estruturar o contrabando do seguinte modo:

Antes da criação da AT

- ♦ **Surgimento do contrabando** – com a penetração portuguesa séc XVI à XVII, motivado pela tributação aduaneira pela Coroa e pela confiscação das rotas aos nativos.
- ♦ **Expansão do contrabando** – com comércio transnacional séc XIX, estimulado pela introdução da legislação anti contrabando e pela existência de interesses opostos entre a coroa, os prazos e as companhias magestáticas na gestão do comércio externo.
- ♦ **1ª explosão do contrabando**- com a colonização efectiva sec. XX, resultado da extrapropriação de terras e da imposição de barreiras aduaneiras à importação do vinho da RSA.

- ♦ **2ª explosão do contrabando**- 1975 à 1995, resultou da guerra de desestabilização e do fracasso da política de substituição de importações e do desenvolvimento rural.
- ♦ **Modernização** - 1996-2005, este período foi caracterizado pela redução dos níveis do contrabando com a implementação de reformas aduaneiras e tributárias no âmbito do processo da criação da Autoridade Tributária.

Depois da criação da AT

A abertura aos mercados criou novos desafios ao sistema tributário emergente da criação da Autoridade Tributária, cuja estrutura não apresentava robustez suficiente para fazer face, o que levou ao recrudescimento do contrabando. Os resultados da pesquisa não apresentaram nenhuma indicação faseada do comportamento do fenómeno no intervalo de 2006 à 2016, embora estejam presentes no estudo os principais protagonistas em termos de continentes e países.

3.4 MAPEAMENTO DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE

Mapear o contrabando, em Moçambique, passa por se ter uma clara imagem da disposição geográfica das fronteiras ao longo do território nacional para além do seu modelo de gestão. Assim, em toda extensão da linha de fronteira de Moçambique, as Alfândegas dispõem de 123 estâncias aduaneiras, diferenciadas em função da natureza e da complexidade dos serviços que executam e da sua dimensão económica (ANEXO TT).

Para a execução das operações transfronteiriças, intervêm uma força conjunta composta pela ATM, Polícia de Fronteira de Moçambique (PFM), Polícia da República de Moçambique (PRM) e Serviço Nacional de Migração (SENAMI). A ATM, através das Alfândegas de Moçambique, é a entidade responsável pela arrecadação das receitas do comércio externo e combate ao crime fiscal em conjugação de esforços com outras forças de defesa e segurança.

A PFM é um ramo integrante da PRM, que tem como missão defender a soberania territorial através do controlo da linha de fronteira. O SENAMI integra-se no Ministério do Interior, tem como principal atribuição a implementação do regime jurídico do cidadão estrangeiro, sobretudo

no que diz respeito ao controlo da sua entrada, permanência e saída no território nacional. A actuação conjunta destas forças tem presente a separação de poderes e são guiadas por princípios e valores complementares que visam assegurar a soberania nacional nas dimensões política, económica, sociocultural, ambiental e legal (GUIA PROVISÓRIO DA PFM, 2011).

Considerando o modelo de organização territorial das Alfândegas e o modelo operativo na gestão das fronteiras, organizou-se o presente debate por fronteiras e províncias ao longo dos corredores comerciais, visando à identificação das rotas, produtos e determinantes, no intuito de mapear o contrabando no País.

3.4.1 Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN)³⁷

O CDN está ancorado ao porto de Nacala e liga os sistemas ferroviários do norte de Moçambique e do Malawi. Este porto está também ligado à jazida de carvão de Moatize, na província de Tete, por uma linha férrea que percorre 900 km através do Malawi. A ligação entre Moçambique e a República da Tanzânia é feita através das fronteiras de Nangade, Namoto, Namatil, Negomano, ao longo do rio Rovuma, em Cabo Delgado.

O CDN tem sido uma das principais rotas comerciais no escoamento dos produtos provenientes das províncias nortenhas do país, incluindo o desembarço de mercadorias vindas dos países do *hinterland*, introduzidos em Moçambique através das fronteiras de EntreLagos e Mandimba.

O maior volume de produtos comercializados através do porto de Nacala é proveniente das províncias de Cabo Delgado e Niassa, fontes de matérias-primas para as indústrias alimentares, produtos de adorno e mobiliário para mercado internacional. Os grandes importadores de madeira são os países asiáticos, enquanto que os produtos agrícolas são exportados para alguns países da região em trocas efectuadas por famílias com o fim de garantir a sua subsistência.

Nesta região, o contrabando segue as rotas comerciais que correspondem aos caminhos, historicamente, usados no comércio com as Índias e com o Ocidente durante o período colonial.

³⁷ Dados obtidos dos relatórios das delegações provinciais da AT e entrevistas: em Niassa, 7 e 8 de fev. de 2018; Cabo Delgado, 12 e 13 de fev. de 2018.

Os produtos³⁸ transacionados através deste corredor são provenientes das regiões nortenhas de Moçambique e dos países do *hinterland*.

A Tanzânia é um dos maiores predadores na importação ilegal de ouro produzido nas regiões nortenhas de Niassa e Cabo Delgado, enquanto que o marfim e outros troféus são exportados, ilegalmente, para diferentes destinos, com destaque para a China, Cambodja, Tailândia e Malásia.

Em Cabo Delgado, nos distritos de Nangade e Namatil, pratica-se o contrabando de castanha de caju, com maior incidência nos meses de setembro e outubro, enquanto que no Posto de Negomano há evidências de contrabando de armas, ouro e pedras preciosas, visto que, do lado da Tanzânia, o Banco Central compra ouro proveniente de Moçambique.

Na entrevista, o líder comunitário³⁹ em Namatil confirmou que os protagonistas do contrabando são viajantes de nacionalidade chinesa, vietnamita, tanzaniana, somaliana, nigeriana, queniana, congoleza e moçambicanos, incluindo motoristas de longo percurso. Tendo acrescentado que os postos fiscais de Negomano (que faz parte da reserva de Niassa) e Namoto (que se encontra dentro de Safari de Namoto, onde abundam elefantes) são vulneráveis ao contrabando do marfim, sem descurar das evidências de contrabando de pedras preciosas, cigarros, viaturas e madeira ao longo da linha da fronteira de Negomano, tendo como os principais proponentes tanzanianos⁴⁰.

Cabo Delgado é também caracterizado pelo contrabando de cigarro importado da República Unida da Tanzânia, que entra pela fronteira de Negomano com destino à Pemba ou Nampula. No acto da entrada da mercadoria em Negomano, é feita a verificação parcial e em seguida é emitido o memorando e o acompanhamento da mercadoria para Pemba, onde se efectua o pagamento dos direitos e a verificação da mercadoria. Depois da verificação, a mercadoria segue para Nampula sem acompanhamento fiscal.

Na trajectória para Pemba não existe nenhuma segurança de que o importador procede ao pagamento dos direitos devidos, representando este procedimento um risco fiscal muito elevado. Na verdade, o destino final desta mercadoria não é em geral o indicado na declaração. A mercadoria

³⁸ Marfim, madeira, ouro, pedras preciosas.

³⁹ Namatil, aos 23 de maio de 2018.

⁴⁰ Negomano, aos 22 de maio de 2018.

destina-se à (re)exportação ilegal, através das fronteiras de Ressano Garcia, Goba ou Namaacha, dependendo do esquema montado para o efeito.

O cigarro é também o principal produto de contrabando através das fronteiras da Mocímboa da Praia e de Palma, com evidência de integrar na sua cadeia cimento de construção de marca “Dangote”, proveniente da Nigéria, que transita por Tanzânia e vendido em Macomia⁴¹. Em Macomia, para além da venda ilegal de cimento e cigarros, ocorre ainda o contrabando de produtos de mercearia diversa e vestuário, através de Pangane, Olumbwa e Darrumba.

A fragilidade do cigarro e a sua vulnerabilidade à destruição perante alterações de temperatura impõem que o seu transporte seja feito na época fria e seca, para evitar a sua exposição à chuva ou à temperaturas extremas⁴².

A Delegação Aduaneira da Mocímboa da Praia também tem sido utilizada para o descaminho de mercadorias, e os dados obtidos das entrevistas indicam que a falta de recursos humanos para a cobertura das diferentes fronteiras classificadas como de elevado risco de contrabando, a ausência de aparelhos de detecção de mercadorias não declaradas (*scanners*), a fraca fiscalização ao longo da orla marítima são outras razões que levam ao incremento dos níveis de contrabando.

O Porto de Pemba é também utilizado como porta de saída de uma diversificada gama de mercadorias contrabandeadas. Segundo a mesma fonte, têm sido feitas apreensões de ouro, pedras preciosas (ruby) granadas, turmalinas, drogas armas do tipo AKM nos postos de Namoto e Negomano e no Aeroporto e Porto de Pemba. Na verdade, o contrabando segue uma rota previamente definida em função da natureza do produto e do destino, testemunha um funcionário aduaneiro⁴³.

Alguns entrevistados em jeito de desabafo responderam as questões sobre o contrabando nos seguintes termos: “nós apenas procuramos comprar e vender produtos para alimentar nossas famílias”; “os níveis de pobreza aqui na aldeia são muitos elevados, melhor trabalhar do que roubar”, “nos nossos casamentos as exigências tradicionais não são complacentes, precisamos ter recursos para os casamentos tradicionais”, “se não fizer este trabalho, não terei como pôr os meus

⁴¹ Negomano, aos 22 de maio de 2018.

⁴² *Idem*.

⁴³ Delegação Aduaneira da Mocímboa da Praia, aos 24 de maio de 2018

filhos na escola”, “sempre foi assim, o meu bisavô, o meu avô, o meu pai e todas as nossas gerações, desde sempre, viveram da compra e venda do marfim e do ouro”.

Constatou-se ainda que as populações em Cabo Delgado, apesar de estarem localizadas ao longo da costa marítima ou à beira do rio Rovuma, e possuem pequenas embarcações, não se dedicam à pesca nem à agricultura como fontes de rendimento, mas optam, maioritariamente, pelas práticas de contrabando e usam suas embarcações para o bandeamento de mercadorias contrabandeadas para a Tanzânia.

Dados colhidos de um funcionário da guarda fronteira⁴⁴ indicam que têm transitado camiões com contentores de 40Ps transportando cigarros ilegais. Estima-se que as perdas de direitos por camião de 40Ps seja de, aproximadamente, 5 a 10 milhões de meticais.

Figura 3 - Camião transportando cigarros na rota do contrabando em Negomano



Fonte: Imagem obtida dos inquiridores, durante a pesquisa do campo (2018).

Para além de Negomano, Montepuez é, igualmente, referência no contrabando de cigarros. Mas, segundo os inquiridos, nesta fronteira, para além do cigarro, pratica-se também o contrabando de pedras preciosas em Namanhumbire, Posto Administrativo de Nanhupo e ouro em N'tola, no Posto Administrativo de Nairoto. As comunidades locais, além de pedras preciosas e ouro, estão também envolvidas no contrabando de madeira, da castanha de caju e de outros produtos não especificados. O processamento, armazenagem e transporte desses produtos é feito pelas próprias comunidades locais, recorrendo às pequenas barcaças com as quais atravessam o rio Rovuma para colocar ilegalmente os produtos na Tanzânia.

⁴⁴ Negomano, aos 22 de maio de 2018

Os inquiridos consideram que é difícil quantificar as mercadorias contrabandeadas, porque são transportadas em pequenas quantidades em sacos de rafia. O transporte é feito durante a noite para evitar o confronto com as autoridades, detenção e confiscação. Assim, durante o dia os produtos são depositados em armazéns clandestinos próximos ao rio Rovuma, antes do seu escoamento para Tanzânia.

Em Niassa, contrariamente às outras províncias, o maior volume de contrabando ocorre mais nas exportações e menos nas importações, com a exceção de viaturas importadas através do Porto de Dar Es Salam, na Tanzânia, com destino à Moçambique. Os focos de contrabando nesta província estão devidamente identificados e abrangem os distritos de Mandimba (fronteira formal e posto de travessia de Ntembo), Lago (nos postos de L'tombochi, Lupilichi e Mpapa), Mavago, Mecula (nos postos de travessia de Chiulesse e Gomba), Mecanhelas (Entrelagos), Ngaúma e Sanga (fronteira de Matchedje).

Mapa 1 - Corredor norte, ligação das províncias de Cabo Delgado e Niassa ao porto de Nacala



Fonte: MECTs, SA (2019)

Os produtos mais contrabandeados são: animais selvagens protegidos, pedras preciosas e outros minerais, madeira, milho, feijão, soja, tabaco, batata, mercearias diversas, peças de motorizadas, bicicletas, fardos de roupa usada, calçado usado, combustível, óleo alimentar, refrigerantes, cervejas, entre outros.

Os meios utilizados para o transporte desses produtos são, maioritariamente, bicicletas, embora se registre o uso de motorizadas e, em algumas vezes, viaturas, no transporte de milho, feijão, soja e combustíveis, de Moçambique para Malawi.

As rotas de contrabando em Niassa são facilitadas pela extensa floresta densa, que, apesar do perigo que representa, continua a ser o caminho clandestino preferencial dos contrabandistas. A

elevada extensão da floresta torna difícil o seu controlo, sobretudo, devido à fraca representatividade das Alfândegas em muitos postos fiscais. Por exemplo, há postos fronteiriços em Niassa, Cabo Delgado, Manica e Zambézia, onde está apenas representada a Polícia de Fronteira e a Polícia de Protecção de Recursos Naturais e Fauna Bravia.

O transporte dos produtos é feito em pequenas porções durante o dia na presença das autoridades, e não têm como cobrar os direitos porque os carregamentos são feitos em quantidades que estão dentro do intervalo estabelecido pela franquia do turista⁴⁵, sobretudo porque é permissível adquirir bens para o consumo em ambos os países para as famílias que transitam frequentemente na fronteira. Este movimento incessante resulta na exportação ou importação ilegal de inúmeras toneladas de produtos diversos.

Alguns entrevistados afirmaram que parte significativa do contrabando na província do Niassa é praticado por pequenos negociantes do sector informal, destinados à subsistência, devido à deficiente rede viária que liga a capital provincial Lichinga às zonas recônditas dos diversos distritos.

Um outro funcionário, quando questionado sobre as possíveis causas do contrabando, indicou que o baixo nível de literacia das comunidades que vivem ao longo das fronteiras e as distâncias que separam as comunidades dos mercados formais foram identificados pelo mesmo respondente como parte dos factores que catalisam o contrabando naquele ponto do País. O entrevistado acrescentou que, para além do que já havia mencionado, concorriam para o contrabando:

- ♦ A falta de educação fiscal e baixa cultura de pagar imposto;
- ♦ Complexidade dos procedimentos de desembaraço aduaneiro;
- ♦ Fraca actuação das autoridades presentes nas fronteiras.

A fronteira de Mandimba está localizada ao sul da província de Niassa, concretamente a 150 km da cidade de Lichinga, fazendo fronteira a oeste com a República do Malawi. Este posto

⁴⁵ Nos termos do Artigo 21, da Lei nº 11/2006, de 30 de dez., em Moçambique, a franquia está definida em 12.500,00 MT o que significa que toda a mercadoria que passa pela fronteira e que esteja abaixo deste valor está isenta de direitos. Porém, este limite não foi diferenciado em função do nível de desenvolvimento de cada região, o que dificulta a determinação dos limites de contrabando. Uma determinação imparcial da franquia deveria ser proporcional, consoante o rendimento per capita de cada região.

fiscal tem um raio de fiscalização de cerca de 30 km no sentido Sul, com uma saída não oficial onde as Alfândegas não estão presentes.

Observou-se, no troço acima, que as saídas não oficiais apresentam caminhos com marcas de viaturas, que transportam mercadorias da República do Malawi para a República de Moçambique e vice-versa. Em Mandimba estão presentes as Alfândegas, a Migração e a PFM. Nesta fronteira, tal como em muitas outras, observou-se que o grau de coordenação entre os oficiais é muito fraco.

A partir de Mandimba, usando canais ilegais, são exportados para o Zimbabwe cereais (feijão, milho e gergelim), tabaco, sabão, farinha de trigo, bolachas, óleo, sumos (com destaque para o *frozy*), combustível e cimento. E são importados, do Zimbabwe pipocas, frangos vivos, cogumelos, utensílios de plásticos, roupa usada, peças de bicicletas, pesticidas, carne, ovos e tecidos. Estes produtos são vendidos no mercado local ou colocados em outros mercados em Cabo Delgado e Nampula. No mercado local, esses produtos são vendidos em feiras instaladas pelas comunidades locais para a troca de mercadorias, onde são vendidos a preços muito baixos.

Figura 4 - À direita, a cancela da fronteira de Mandimba e à esquerda as rotas de contrabando



Fonte: imagens coletadas nas visitas às fronteiras, durante a pesquisa de campo, em 2018.

Nota-se também o contrabando de viaturas no trânsito simulado, através da fronteira de Mandimba, num dos grandes desafios no controlo rodoviário. Segundo o Director Provincial das Alfândegas, as viaturas entram pelas fronteiras do sul de Moçambique e deslocam-se pela Estrada Nacional número 1 (N1) em direcção à Mandimba onde fazem registo de entrada como se fossem viaturas importadas de Malawi. O objectivo desta manobra, segundo o entrevistado, é de se assegurar a subavaliação e subclassificação das viaturas, de modo a pagarem taxas aduaneiras

menos gravosas. Depois de concluída a operação, são vendidas em Nampula ou regressam à Maputo.

Parte das viaturas contrabandeadas por Mandimba são igualmente importadas ilegalmente via Dar- Es-salam (Tanzânia), com a indicação de trânsito de Malawi para Moçambique. Depois de submeterem a declaração na fronteira de Mandimba, recebem a guia e acompanhamento fiscal para o devido pagamento de direitos na Delegação Aduaneira de Niassa, por não haver condições técnicas para o efeito naquela fronteira. Durante o percurso para Lichinga, registam-se fugas e, mais tarde, as viaturas entram na Cidade de Lichinga exibindo documentos falsos com destino a outros pontos do País. Os pontos críticos do contrabando em Mandimba estão localizados nas regiões do Tembo (onde está apenas representada a Polícia de Fronteira), Matambue, Usumane, Canja, Massangulo, Chirime, Chicolone, Namapiri e Tsombo.

Devido à porosidade das fronteiras, existem ainda outros focos de contrabando na província, com maior destaque para a entrada de diversas mercadorias proveniente do Malawi, através dos postos administrativos de Cobué e Meleluca no distrito do Lago, devido à ausência física da autoridade aduaneira no local. Por esses pontos entram fardos de roupa usada, artigos plásticos, material de construção, carnes e animais vivos, através da linha de fronteira Lichinga-Mandimba, por locais sem controlo/fiscalização aduaneira.

Em Niassa, regista-se também o tráfico de troféus, sobretudo nas zonas de conservação no distrito de Mavago (onde inclusive existem estâncias turísticas, a exemplo da Mavago Safrique L1, Johane Calitz L2, em Carriço) e numa outra estância em Matchedje, denominada de Lupilichi Wildness. Suspeita-se que os proprietários destes *lodges* sejam traficantes ou compradores de troféus para exportação ilegal.

Os dados recolhidos indicam que as comunidades locais vêm praticando, historicamente, o comércio informal, o que também é defendido por SERRA (2000), ao indicar que o tráfico de marfim e de ouro na região norte de Moçambique é anterior à penetração portuguesa, onde as regiões de Cabo Delgado e Niassa eram os principais fornecedores destes produtos aos mercados indianos, em troca de missangas, e mais tarde aos portugueses.

Consta ainda que estas fraquezas resultam dos hábitos das comunidades e das fraquezas institucionais de controlo, agravados pelos níveis de corrupção que são aproveitadas pelas redes criminosas transnacionais que estabelecem contractos com estas populações para o fornecimento

ilegal de produtos do seu interesse, sobretudo marfim, dentes de rinocerontes e outros troféus, peles de animais protegidos, ouro e outros minerais preciosos.

A exploração das rotas comerciais de Niassa por redes transnacionais de contrabando mais profissionalizadas, com elevado poder de persuasão e de influência em todos os níveis, é muito frequente e buscam, nestas comunidades, além da aquisição de espécies da fauna proibidas, a venda ilegal de minerais, tráfico drogas e de viaturas. As mercadorias contrabandeadas são devidamente acondicionadas e armazenadas pelas comunidades nas suas residências, que também servem de abrigo e proteção dos contrabandistas contra as incursões dos fiscais aduaneiros e da polícia de fronteira.

As províncias de Cabo Delgado e Niassa exportam através do Porto de Nacala (localizado na província de Nampula no litoral de Moçambique). A importância económica da província de Nampula, deriva das suas riquezas naturais e do porto de águas profundas de Nacala e das exportações do caju, outrora reconhecido como a Bandeira de Moçambique no mercado internacional.

Como corolário histórico de várias gerações, existe em Nampula uma população de origem indiana que se dedica ao comércio. Este grupo populacional tem uma grande barganha resultante do seu poder económico e da sua capacidade para exercer influências políticas e *lobbies* à seu favor, incluindo o estímulo à corrupção, tendo sempre presente o interesse individual de não cumprir com as obrigações fiscais. Este interesse crescente de contornar o pagamento de imposições fiscais manifesta-se de diferentes maneiras, sendo uma delas o pagamento de elevadas somas em dinheiro aos funcionários em forma de suborno, para facilitarem a passagem ilegal de mercadorias pelo terminal.

3.4.2 Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB)⁴⁶

O CDB é a principal porta de entrada e saída para o Zimbabwe pela fronteira de Machipanda, em Manica; Chuchamano e Mocombura, em Tete; Zâmbia através de Zumbo e

⁴⁶ Dados recolhidos dos relatórios das delegações provinciais de Manica, Sofala, Zambézia, Tete e das entrevistas aos diferentes estratos da população inquirida, nos dias 14 e 15 de abr. de 2018; Tete, 17 e 18 de maio de 2018.

Cassacatiza; e Malawi via Calomué, Zobwé e Namilamba, esta última fronteira ligando Moçambique ao Zimbabwe e Malawi. O CDB estabelece ainda a ligação entre o Porto da Beira, a RDC e o Botswana, por via rodoviária e da linha dos caminhos-de-ferro de Machipanda.

O CDB inclui, igualmente, um oleoduto de 600 km com capacidade de escoamento de 59.413,2 milhões de Gigajoules por ano, correspondente a 1,2 milhões de toneladas/ano de petróleo que parte da Beira com destino à Harare, no Zimbabwe. Este corredor é constituído pelas províncias de Sofala, Manica, Tete e parte da Província da Zambézia. É um dos corredores mais importantes no trânsito para o *hinterland*, através do Porto da Beira. Os níveis de contrabando nesta região são muito elevados, em particular, através de Machipanda em Manica e algumas fronteiras da província de Tete.

A Província de Tete situa-se no interior e é rica em recursos minerais, florestas e fauna bravia. Possui as maiores jazidas minerais de carvão, localizados no distrito de Moatize, para além da maior hidroelétrica de Moçambique, através da qual exporta energia para a África do Sul.

Ainda no mesmo corredor, encontra-se a província da Zambézia, uma das mais populosas de Moçambique e localiza-se na região costeira, banhada pelo Oceano Índico. Durante o período colonial, foi um importante centro económico, onde as explorações agrárias desenvolvidas pelos prazeiros e as companhias como Madal e Zambeze tiveram um papel muito importante no desenvolvimento económico da região.

A Província da Zambézia tem um elevado potencial para a produção de copra ao longo da costa. É caracterizada por solos propensos à produção de arroz em grande escala nas margens do rio Zambeze, para além de uma diversificada gama de culturas de rendimento de entre as quais o algodão, a soja, o gergelim, a mapira entre outras culturas de elevado valor económico no mercado internacional.

Para além da agricultura, a exploração marinha é outro recurso estratégico na região, onde a exportação de produtos do mar tem sido uma das fontes de riqueza. A Província da Zambézia, possui o Porto de Quelimane, que apesar de registar um movimento não significativo, ocorrem casos de contrabando, particularmente de mercadorias em circulação, por ser uma província de corredor.

A área de jurisdição dos Serviços Provinciais das Alfândegas da Zambézia tem uma superfície de 105.008 Km², com uma extensão de fronteira terrestre de 265 Km, fazendo ligações

com o Malawi, através dos postos de travessia de Milange (Melosa), dos postos fiscais de Mambucha e Solidja e dos postos fiscais de Chire e Megaza, no distrito de Morrumbala. Ainda no mesmo corredor, no interior de Moçambique, localiza-se a província de Manica, que é a porta de saída da República do Zimbabwe, através da fronteira de Machipanda, principalmente. Este corredor liga também Moçambique à República da Zâmbia, através da província de Tete.

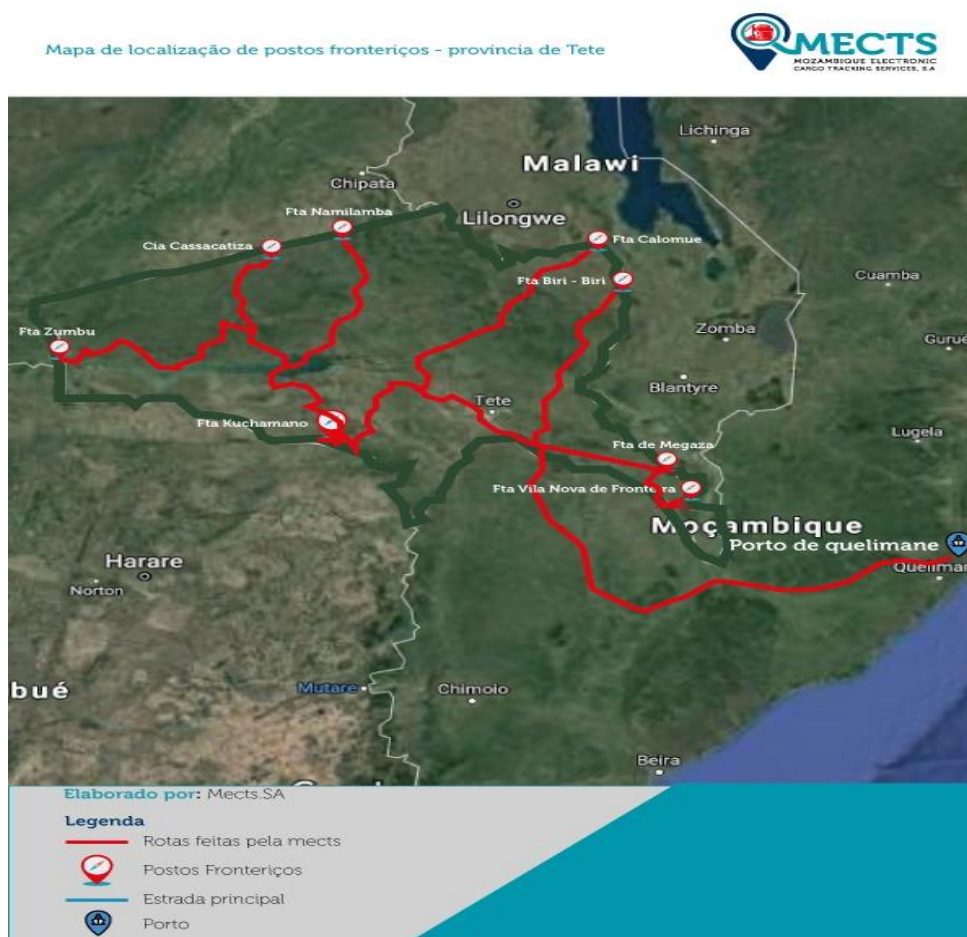
Tal como em outros pontos do país, em Manica a Alfândega está representada em todas as fronteiras, e a sua área de jurisdição é de 61.661 Km², com uma extensão da linha de fronteira com Zimbabwe de 558 Km. No interior faz limite com as províncias de Gaza ao sul e Inhambane ao sudeste.

Os Serviços Provinciais das Alfândegas de Manica são representados pela Delegação Aduaneira de Machipanda (Estação Rodoferroviária), Sub-delegação Aduaneira de Espungabera, Posto Fiscal de Mpenge, Posto Fiscal de Penhalonga e Posto Fiscal de Rotanda. Incluem-se os postos fiscais de Inchope, de cruzamento de Macossa e de Chipudje, em Machaze.

Em termos de contrabando que liga Moçambique aos países do interior, o maior desafio que se coloca no seu controlo está relacionado ao trânsito falso e baldeamento ilegal de mercadorias.

Para além de combustível, são vulneráveis ao contrabando: a *cannabis sativa* ou *soruma* (droga); exportação ilegal de pescado; exportação ilegal de refrigerantes; tráfico de madeira, cujo abate ocorre, ilegalmente, nas regiões de Cassacatiza e Zumbo (fronteira com a Zâmbia). O destino preferencial da madeira contrabandeada é a China e a mercadoria é geralmente, evacuada pela fronteira da Beira.

Mapa 2 - Rotas comerciais, ligação entre a província de Tete e o Porto de Quelimane



Fonte: MECTs,SA (2019)

O Aeroporto de Tete é outro ponto importante no contrabando de celulares e cosméticos, provenientes da região dos Grandes Lagos, que entram pela fronteira de Cassacatiza com destino à Maputo. O Aeroporto de Chimoio também serve de importante ponto no contrabando de ouro e no tráfico de droga. A droga é introduzida via aérea da Tanzânia (com origem no Brasil), transita pelo Aeroporto de Chimoio e é transportada via terrestre pela fronteira de Machipanda, com destino à Harare. As quantidades transportadas variam entre 30 a 100kg por voo.

As rotas do contrabando dependem da origem ou destino das mercadorias em causa. No caso de mercadorias originárias da Ásia, a maior parte entra via aérea por Dubai, passando por Malawi e depois são transportadas para Moçambique em viaturas ligeiras, que não usam, no geral, as fronteiras convencionais.

Além dos meios de transporte referidos, também é utilizada a tração animal, motorizadas, bicicletas, viaturas e pedestres, sobretudo no caso de populações que vivem próximo da linha de fronteira. Entendem os entrevistados que além das comunidades locais que são os principais fornecedores dos produtos, localmente, produzidos, podem ser encontrados nas comunidades encobridores, que auxiliam o contrabando praticado por chineses, somalis, tanzanianos. Estes encobridores são indivíduos de faixas etárias que variam de 25 a 55 anos de idade.

Na Zambézia, a fronteira com Malawi constituiu um dos pontos mais críticos na prática do contrabando de produtos agrícolas. Os produtos mais contrabandeados na cadeia de exportação integram o milho, mapira, oleaginosas como girassol, gergelim, feijões, combustível, tabaco não processado, enquanto que nas importações os produtos contrabandeados integram sabões, peças de bicicletas, ovos frescos, combustível, óleo alimentar, farinha de trigo, peixe seco, cereais, refrigerantes, vestuário, artigos plásticos, frangos, candeeiros, tabaco manufacturado.

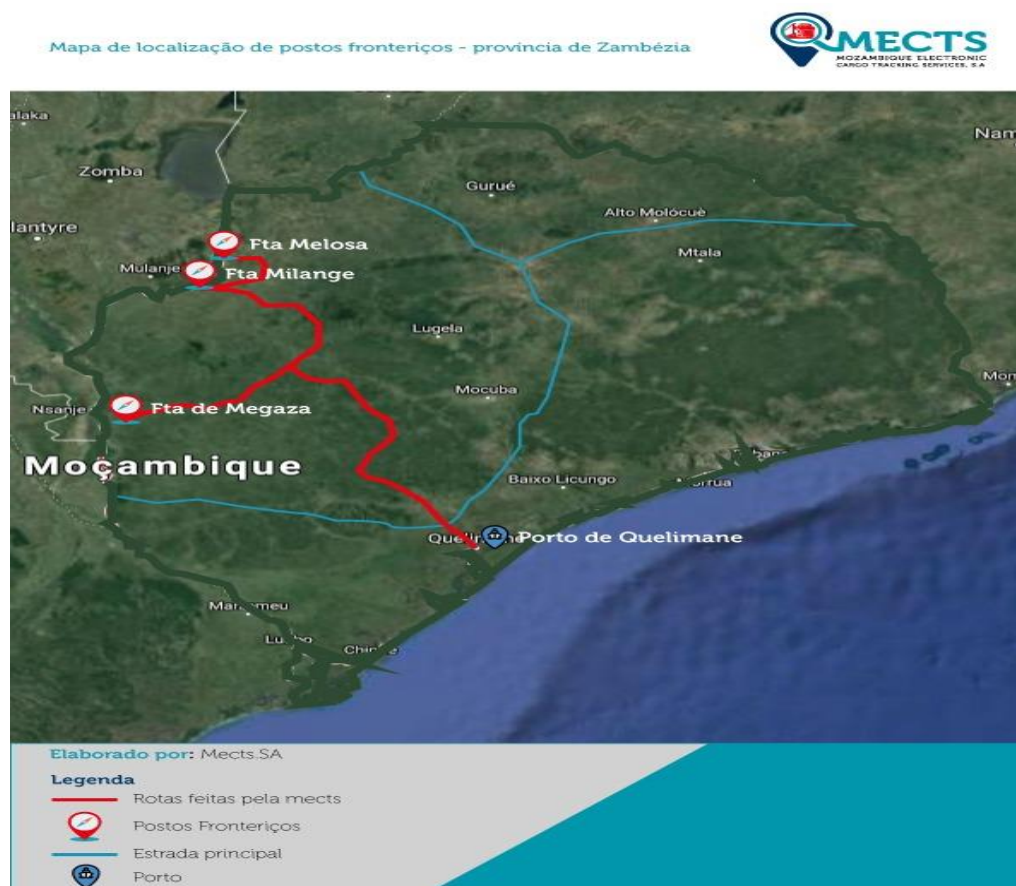
A fronteira de Milange, localizada à norte da Província da Zambézia é uma das mais vulneráveis ao contrabando, apresenta uma extensão de 350 Km, possui três (3) postos oficiais de entrada e saída de pessoas e bens, nomeadamente, Melosa, Soulidja e Mambucha.

A partir de Melosa (Milange), Mbirima, Mambucha, Chitambo, Arosal, Mbessa e Chire os produtos do contrabando são transportados em bicicletas, por pequenos grupos de transportadores que variam de 3 a 5, numa média de 3 a 4 sacos de cereais, por viagem, por transportador, e escoados após o fecho das fronteiras, por caminhos clandestinos. Quando são surpreendidos pelas autoridades, recorrem ao suborno.

O posto fiscal de Mambucha dista cerca de 65km da sede do distrito de Milange e Soulidja, a 35km da vila de Milange. A fronteira de Milange é muito extensa, aberta e, por isso, vulnerável ao contrabando no fluxo de pessoas que importam/exportam ilegalmente mercadorias de e para o Malawi.

Além dos problemas acima descritos, a fronteira não tem nenhuma vedação, o que abre espaço para a população habitar e desenvolver as suas actividades próximo à linha de fronteira, bem como nas proximidades do Posto do Controlo (MUENDANE, 2018).

Mapa 3 - Corredor centro, entre Moçambique e Malawi, na Zambézia



Fonte: MECTs,SA (2019)

Contrariamente ao esperado, as famílias ocuparam a linha de fronteira e construíram habitações na zona tampão, sem respeitar os 2 Km de zona exclusiva de proteção, colocando os oficiais de gestão da fronteira fora da sua zona de controlo, o que fragiliza a segurança da fronteira. A consequência imediata é que as mercadorias são armazenadas nas residências das comunidades estabelecidas na zona tampão, fora do controlo dos gestores da fronteira e escoadas livremente durante a noite (MUENDANE, 2018).

O comércio na zona transfronteiriça de Milange é dominado por estrangeiros, com destaque para os bengales e nigerianos. A maioria dos comerciantes moçambicanos adquire os produtos na província de Nampula. Os comerciantes estrangeiros, quando foram entrevistados, não conseguiram apresentar nenhum comprovativo das mercadorias comercializadas, o que faz suspeitar que sejam de proveniência ilícita.

Segundo um residente entrevistado⁴⁷, os preços praticados no geral, são muito mais baixos em relação aos aplicados pelos comerciantes moçambicanos que adquirem os produtos no mercado interno, “o que aumenta as suspeitas de que este grupo de estrangeiros esteja envolvido no comércio ilegal”.

A população que vive na linha de fronteira desloca-se com facilidade para Malawi, visto que a fronteira é aberta, sem vedação. Durante o período de guerra de desestabilização (guerra dos 16 anos), a população do distrito de Milange refugiou-se no Malawi.

Durante as entrevistas, foram firmados laços de amizade e parentesco entre as populações de ambos os países, que são originários de uma mesma etnia. Foi da partilha dos valores culturais e da miscigenação que resulta dos casamentos que levaram à consolidação dos laços de parentesco entre aquelas comunidades.

Nos termos dos entrevistados, os residentes da linha da fronteira e os comerciantes são os principais protagonistas envolvidos no contrabando, bem como estrangeiros que compram bens no Malawi e Moçambique. Para além destes actores, estão envolvidos nestas práticas os proprietários das canoas, que são usadas também como meio de transporte das mercadorias nas travessias dos rios.

Os entrevistados referiram ainda que, naquele distrito, ocorre também o contrabando do tabaco, motivado pela prática de preços baixos na sua aquisição junto às famílias produtoras, pela empresa fomentadora, a *British American Tobacco*, o que não compensa os custos de produção, optando, as comunidades, por colocar ilegalmente o produto no Malawi.

Num outro depoimento, Muendane⁴⁸ indicou que relativamente a gestão agrária na cadeia de produção e exportação do tabaco, os agricultores recebiam insumos da *British American Tobacco* (BAT) no início da campanha agrícola, na perspectiva de financiar a sua produção, acordando, as partes, venda exclusiva à Empresa fomentadora. Porém, alguns produtores rompem o compromisso e colocam o produto no mercado, estimulados pela oportunidade de negociação de preços mais favoráveis.

⁴⁷ Machipanda, aos 14 de abr. de 2018

⁴⁸ Depoimento de Muendane, Cardoso no dia 27 de jul. de 2020.

O outro testemunho dado por um funcionário da polícia da Guarda Fronteira indica que as rotas do contrabando incluem a vasta e desprotegida linha de fronteira, nas margens do rio Melosa, que abrange o troço entre Milange à Mambucha ao Este, o troço entre Milange e Solidja ao Oeste, e ao longo do rio Melosa onde não está presente nenhuma força de gestão e fiscalização da fronteira. O milho é transportado de Gúrué, Molumbo, Mbirima, zonas de produção, para o Malawi.

Um outro entrevistado referiu que a mercadoria escoada ilegalmente é transportada em camiões, podendo registar-se, em média, por dia, 10 a 15 camiões de 5 a 10 toneladas. A fonte acrescentou que no sentido Malawi-Moçambique são importados produtos de primeira necessidade e peças de bicicletas, estimando-se, por dia, cerca de 35 a 40 toneladas, de Mambucha, via Mucuba, para Milange num troço de 30 Km.

No movimento lacustre, estima-se que, por dia, atravessem, em média, três (3) canoas transportando produtos contrabandeados. Os contrabandistas constituem um oligopólio na região, entre as diferentes associações de produtores que monopolizam o comércio agrícola entre Moçambique e Malawi. Indicaram ainda que no distrito de Milange a moeda de maior circulação é, o *kwasha* (moeda malawiana) em detrimento do metical, o que as comunidades locais entendem como ameaça à soberania económica do Estado moçambicano.

Foi referido, na ocasião, que as perdas de receitas, por ano, na fronteira de Milange, como resultado do comércio ilícito, estariam a volta de 40-60% da receita total cobrada na fronteira.

Os entrevistados fizeram referência à facilidade de entrada de estrangeiros através de Milange e à facilitação dada pelas autoridades locais na obtenção de vistos de entrada, contrariando os requisitos legais para a obtenção do visto de entrada em Moçambique.

A ausência da cultura de pagamento do imposto nas populações circunvizinhas de Moçambique e Malawi, agravada pelo facto de haver uma percepção da população malawiana, de que é obrigação do Estado prover o bem-estar da população, dificulta a conscientização da população para a sua colaboração no combate ao contrabando.

O outro desafio de Moçambique está na gestão da fronteira de Machipanda, que é o maior e o principal posto fronteiriço nas regiões centro e norte do país. Faz limite com a cidade de Mutare, na província zimbabwiana de Manicalândia e é usada em transações de mercadorias para do Zimbabwe, Zâmbia, Malawi e a República Democrática de Congo (RDC).

Mapa 4 - Corredor da Beira, ligação entre Manica e Sofala



Fonte: MECTs,SA (2020)

Através de Machipanda, são exportados fardos de roupa, adubos, óleo não processado em trânsito para Zimbábue, Zâmbia e RDC. Dessa fronteira são importados açúcar, tabaco, combustível, produtos de primeira necessidade (arroz, farinha, óleo, temperos, cafés, leites, derivados de carne), cosméticos, produtos de higiene, bebidas alcoólicas e consumíveis de escritório.

A gestão da exploração do ouro impõe enormes desafios às autoridades, conforme testemunha um funcionário aduaneiro⁴⁹ que explicou que, apesar de Manica ser rica em ouro e outras pedras preciosas, não existe, localmente, um mercado formal que comercialize oficialmente

⁴⁹ Machipanda, aos 14 de abr. de 2018.

o produto. Acrescentou que a venda ocorre de forma clandestina, pelas fronteiras aéreas de Chimoio e Nampula, e terrestres, de Machipanda e Espungabera. Nesses mercados, o comércio clandestino é praticado principalmente por estrangeiros (libaneses, indianos, nigerianos).

Na ocasião, apurou-se que tem havido apreensões regulares de combustível, madeira, açúcar, pedras preciosas, ouro, bebidas alcoólicas e cigarros transportados em camiões cisternas, camiões cavalo ou carrinhas na rota de contrabando.

A exportação de madeira é um dos grandes desafios no controlo do contrabando em Manica, porque estas transações são feitas sem a devida documentação, ou seja, o exportador preocupa-se em obter a licença da primeira exportação e, com base na licença obtida, emite duplicações (cópias) desses documentos para as exportações subsequentes. Apesar dos funcionários do Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar (MASA), Alfândega e outras forças de defesa e segurança participarem no empacotamento, não se observa nenhum impacto no controlo das exportações ilegais de madeira.

O outro produto contrabandeado é o combustível destinado ao *hinterland*. O transporte, partindo do Porto da Beira, é feito em camiões cisternas com o despacho de trânsito. Depois do carregamento, os camiões deslocam-se do Porto da Beira com documentos de trânsito para o Zimbabwe, usando a fronteira de Machipanda. Durante o trajecto, a viatura é desviada para um local onde o combustível é baldeado ilegalmente para bidões⁵⁰ de 20 litros. Apenas os documentos físicos é que vão à fronteira, enquanto que os camiões são desviados para o contrabando.

O outro sector que caracteriza o crime fiscal em Machipanda é o mercado informal de troca de divisas. Este negócio é dominado por diferentes operadores ao longo da fronteira, de entre os quais bengalis e indianos que adquirem a moeda estrangeira no mercado informal para fins de exportação por Machipanda e/ou outras fronteiras. Estas divisas não passam pelo sistema financeiro, e neste mecanismo executam-se operações que se consubstanciam em branqueamento de capitais. O tráfico de drogas é outro mercado ilegal que utiliza a fronteira de Machipanda como ponto de trânsito com destino ao Zimbabwe. Este tráfico é feito em conexão com os aeroportos da Beira e de Chimoio.

⁵⁰ Recipientes de plástico utilizados na indústria como taras para condicionar produtos líquidos diversos, de entre os quais, óleo alimentar, combustíveis, detergentes e outros produtos químicos líquidos. A população utiliza para o transporte de água e no contrabando são utilizados para transportar combustível.

Algumas dessas mercadorias são muitas vezes dissimuladas em quadros de arte e os indivíduos envolvidos integram nacionalidades diferentes, destacando-se zimbabwianos, chineses, bengalis, somalis, nigerianos e moçambicanos.

Em termos globais, estima-se que as perdas de receitas, por ano, na fronteira de Machipanda sejam de cerca de 35%, dos quais 5% para as importações e 30% em mercadorias em trânsito.

Segundo os serviços provinciais das Alfândegas de Machipanda (2018), as principais rotas de contrabando, em Manica, são:

- ♦ Zona de Machipanda: Chiminha, Nhamatanda, África-Livre Capitalista, Poço, Mutendamambo, Rimay, C-11, Chinyambu e Vista-alegre;
- ♦ Zona de Honde: Chuiju, Chitio, Ruela e Serra Chôa;
- ♦ Zona de Penhalonga: Antiga Migração, Mudododo;
- ♦ Zona de Zónue: Magaka, Bocone via Chissamba, Tsetsere e Ramabani;
- ♦ Zona de Mpenço: Silva, Chambutha;
- ♦ Zona de Espungabera: Garágua, Maswissanga, Macuo, Bitone e Mpingo.

As mercadorias contrabandeadas para o Zimbabwe são adquiridas, maioritariamente, nas cidades de Chimoio e Beira, sendo transportadas, normalmente, em miniautocarros de passageiros ou em viaturas de caixa aberta em direção à fronteira de Machipanda, onde são exportadas clandestinamente. Para além destes meios, há indicação do uso de bicicletas e motorizadas para o transporte em pequenas quantidades, que depois são baldeados para os camiões do lado da fronteira zimbabwiana.

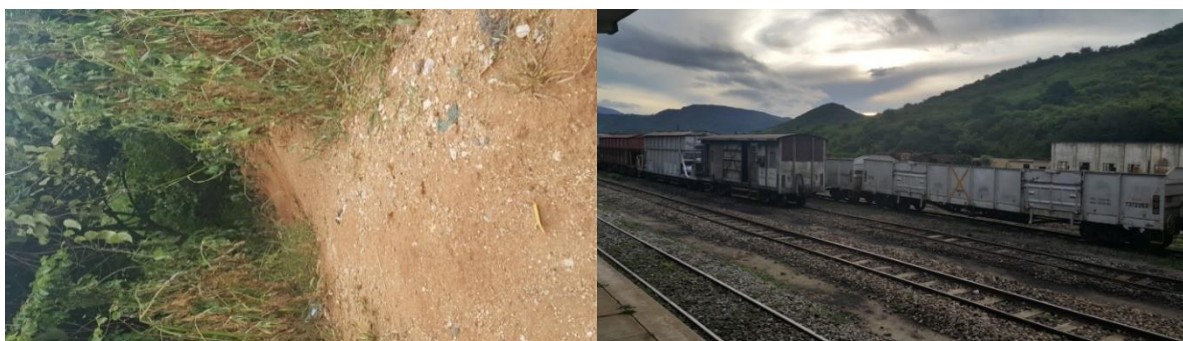
Nos esquemas de contrabando, toda a equipa responsável pelo desembaraço aduaneiro é envolvida, para assegurar a cumplicidade e evitar denúncias. Nesses casos, os funcionários que não se envolvem nos crimes fiscais, sofrem ameaças de morte; isolamento e, em alguns casos, são lhes armadas ciladas para que sejam encontrados em flagrante delito, em fraudes simuladas e processados, disciplinarmente, podendo sofrer sanções pesadas incluindo expulsão.

Apurou-se, também, que há um grande envolvimento da população local no contrabando, mercê dos laços familiares que existem entre as populações de ambas as partes da fronteira; dos altos níveis de desemprego, do desconhecimento ou ignorância da lei; do efeito dos usos e costume; da recessão no Zimbabwe, causada pela crise política e económica, da falta de conhecimento das

consequências que advêm da prática do contrabando, da baixa escolaridade, sobretudo em jovens que são facilmente manipulados.

Em entrevista, a Adjunta Chefe do Comandante do Regimento da Polícia de Fronteira⁵¹ referiu-se à necessidade de se continuar a investir na logística das fronteiras dada a sua vulnerabilidade ao contrabando e outros crimes, incluindo os que podem pôr em causa a segurança e a soberania do Estado. Na ocasião, a entrevistada referiu-se também à necessidade de prover meios de transporte para a monitoria da fronteira e fiscalização de mercadorias; alimentação e habitação condigna para os funcionários, para além do investimento na melhoria de infraestruturas da fronteira, incluindo a própria vedação. No seu entender, a melhoria das condições e do ambiente do trabalho seriam elementos importantes no combate ao contrabando, à medida em que iriam contribuir para a redução dos níveis de envolvimento directo dos funcionários.

Figura 5- À esquerda as rotas de contrabando e à direita a fronteira ferroviária de Machipanda



Fonte: Foto obtida durante as visitas aos pontos críticos do Contrabando em Machipanda (2018).

A capital da região centro de Moçambique é a cidade da Beira, na Província de Sofala. As províncias de Manica e Sofala possuem uma história comum, pois durante o período colonial eram uma única Província Manica-Sofala, tendo sido feita a separação mais tarde, quando foi construída a N1 que separa as duas províncias. A grande diferença entre estas províncias deriva da sua localização, estando Sofala na costa, o que faz dela uma porta importante de saída para o *hinterland*, e Manica no interior. Em termos de riqueza, há registo no sector agrícola da produção de hortícolas e fruteiras que abundam nas regiões baixas de Tica, Búzi, Nhamatanda, abacaxi no distrito da Machanga, para além do milho e mapira que também se destacam na região.

⁵¹ Machipanda, aos 14 de abr. de 2018.

O maior desafio no contrabando está na gestão do TIMAR. Por esse facto, foram reportados nas entrevistas riscos de descaminhos nos processos de desembarço aduaneiro, comuns nos terminais portuários ou aéreos, a considerar: subfacturação, má classificação pautal, falsas declarações, trânsitos falsos. Tal como em Nampula, a província de Sofala tem também um grupo de empresários, sediados na Beira, com certa barganha política, que são responsáveis pela prática do contrabando, recorrendo sobretudo ao regime aduaneiro de trânsito. Estes grupos têm fortes ligações com os tribunais aduaneiros e com a “nata política”, o que dificulta a responsabilização dos infractores.

3.3.3 Desafios trazidos pela África do Sul no trânsito de mercadorias em Gaza e Inhambane⁵²

O Território Aduaneiro de Inhambane apresenta uma superfície de 68.775 Km², faz fronteira terrestre com a província de Gaza ao sul, através do posto de Zandamela, no distrito de Zavala e ao Norte faz limite com a província de Sofala, no posto do rio Save, distrito de Govuro. Ao Este é banhada pelo Oceano Índico.

Enquanto que a área de jurisdição dos Serviços Provinciais das Alfândegas de Gaza tem uma superfície aproximada de 75.739 Km², com uma extensão de fronteira de 500 km. Faz limite com a RSA (postos de travessia de Phafuri no distrito de Chicualacuala e Geriyondo em Massingir). Ao Oeste faz limite com o Zimbabue (posto fronteiriço de Chicualacuala, no distrito do mesmo nome.

As Províncias de Gaza e Inhambane apresentam características similares, primeiro, pela localização ao longo da N1, o que desafia as autoridades a incrementarem a fiscalização e controlo de mercadorias em circulação, e segundo porque ambas são a maior fonte de mão-de-obra para as minas da África do Sul, desafiando as autoridades na gestão dos mineiros através da WENELA⁵³.

⁵² Dados obtidos dos relatórios das delegações provinciais da AT nas províncias de Gaza e Inhambane e das entrevistas aos diferentes estratos da população inquirida nos dias 22 e 23 de maio de 2018.

⁵³ Durante o período colonial, a WENELA tinha uma importância destacável no recrutamento da mão-de-obra. Com a independência de Moçambique, passa a exercer um papel importante na prestação de serviços ao mineiro, na transferência de valores para as famílias, no transporte de produtos e mercadorias, o que especializa a organização no comércio internacional. Hoje, parte significativa de produtos transportados para Moçambique pela organização são de elevado risco de contrabando, praticado por esta empresa sobre a cobertura de serviços prestados aos mineiros.

Porém, Gaza difere de Inhambane por partilhar fronteiras com Zimbabwe e África do Sul, em Chicualacuala e Phafuri, enquanto àquela não partilha fronteira com nenhum país.

Durante a penetração colonial, Inhambane foi reconhecida como referência no comércio das oleaginosas, mercê do seu potencial na produção de coco e amendoim. Os rendimentos que eram obtidos na produção do amendoim em Inhambane, chegaram ao ponto de transformar esta província no maior concorrente nacional de Nampula, o gigante do norte, que, para além da castanha do caju, foi sempre referência na produção e exportação desta cultura (SERRA, 2000).

Inhambane possui um porto terciário que funciona como desaguadouro de mercadorias provenientes dos principais corredores do Norte (Nacala), centro (Beira) com destino ao sul (Maputo), e do sul para o exterior.

Na ponte sobre o rio Save, que separa Sofala de Inhambane, foi instalado um importante posto de controlo de mercadorias em circulação, determinante para a filtragem das mercadorias que, por alguma razão, tenham escapado ao controlo, em qualquer dos movimentos do sul para norte e vice-versa.

A província de Inhambane é também conhecida, historicamente, como celeiro de mão-de-obra para as minas de Transval na África do Sul, desde o período colonial, recrutados através da WENELA, particularmente, o distrito da Massinga, por sinal o mais populoso da Província (SERRA, 2000).

Decorrente disso, a presença de mineiros no distrito da Massinga constitui um dos desafios no contrabando de bebidas alcoólicas, tabaco e viaturas, porque os laços sociais que as populações estabelecem entre si resultam numa teia inquebrantável de autoproteção. Assim, são adquiridos pelos mineiros, na África do Sul, produtos diversos que são posteriormente exportados ilegalmente para Moçambique e colocados no interior da província de Inhambane, a preços baixos, ameaçando o mercado interno. Todavia, os entrevistados consideram que estes mercados são importantes na estabilização dos preços e no equilíbrio entre a procura e a oferta, de modo a reduzir a escassez de produtos naquela província e atenuar o efeito das longas distâncias para os mercados formais, concentrados nas principais vilas da província.

Foi também referido que o maior desafio na província de Inhambane está na gestão do tráfico de viaturas que são adquiridas em peças. As viaturas entram pelas fronteiras como acessórios e de seguida são montadas em oficinas clandestinas, na Massinga, e colocadas no

mercado com matrículas falsas. Existem grupos de contrabandistas (*intocáveis*), devidamente identificados, que detêm o monopólio na gestão do comércio ilegal de viaturas, particularmente de marca ISUZU que são os mais usados naquele Distrito.

Há também evidências do contrabando de divisas e de pedras preciosas, através do Terminal Internacional Aérea de Vilanculos.

O Posto Fronteiriço de Chicualacuala, em Gaza, é uma fronteira terrestre, com uma extensão de 212 km entre Moçambique e Zimbabwe, sem vedação, o que abre espaço para o elevado índice de contrabando, bem como no incremento das dificuldades no controlo do movimento migratório.

Mapa 5 - CDM, ligação entre Maputo e Gaza



Fonte: METCs, SA (2020)

A fronteira funciona das 6:00h às 18:00h, todos os dias da semana, sendo as quintas-feiras e domingos os dias de maior fluxo, porque ocorre, nesses dias, a troca de passageiros entre Zimbabwe e Moçambique, no distrito de Chicualacuala. O comboio zimbabwiano aporta a fronteira com Moçambique por volta das 7:00h da manhã, enquanto que o comboio de Moçambique chega ao distrito de Chicualacuala por volta das 8:00h, proveniente de Maputo, fazendo o troço de regresso à Maputo, com os passageiros provenientes do Zimbabwe, por volta das 14h:30min.

Os *mukheristas* zimbabwianos afirmaram nas entrevistas que os oficiais das Alfândegas não complicam o seu processo de desembarço, pelo contrário, mostram facilidades na tramitação das suas mercadorias.

Os produtos mais contrabandeados na fronteira, em análise, provenientes do Zimbabwe incluem tabaco, artigos têxteis (lençóis, mantas, roupa de cama); utensílios domésticos de plástico e desperdiço de tabaco (o consumidor enrola o tabaco em papel para consumo imediato).

De Moçambique para o Zimbabwe, são exportadas, ilegalmente, bebidas alcoólicas e energéticas (tentação, soldado, *dragon*); produtos de mercearia e roupa usada. Estima-se que o contrabando ocorra semanalmente, em função do movimento do comboio, ou esporadicamente, nos casos de contrabando de tabaco que são protagonizados por redes transnacionais deste crime baseadas em Gaza e Maputo.

Os entrevistados indicaram que há dificuldades em estimar as quantidades contrabandeadas, por falta de controlo das apreensões. No Distrito de Chicualacuala foram verificados vários caminhos usados pelos contrabandistas, próximos da fronteira, por onde circulam pessoas e bens fora do controlo aduaneiro e da migração, o que põe em risco a segurança e a capacidade de arrecadação de receitas.

Figura 6 - Rotas e produtos contrabandeados em Chicualacuala



Fonte: coletada pela autora (2018), com base na pesquisa de campo na Província de Gaza.

Além do contrabando em Chicualacuala resultar de fortes ligações com as redes baseadas na Cidade de Xai-Xai, capital de Gaza e na Cidade de Maputo, os residentes de Chicualacuala operam como intermediários na tramitação das mercadorias contrabandeadas, principalmente de cigarros, fardos de roupa de segunda mão, combustível e pedras preciosas.

O contrabando de cigarros na fronteira de Chicualacuala ocorre de forma clandestina, muitas vezes sem o conhecimento das autoridades competentes, ou mesmo tendo conhecimento, o risco envolvido é tão elevado que desestimula qualquer medida coerciva, sobre o risco de ameaça de morte. Entendem os entrevistados que os elevados níveis de corrupção podem ser parte dos factores que dificultam o controlo do fenómeno.

Os pontos críticos do contrabando são: Dingue, Dumela e Mwenedzi, onde o risco identificado está na existência de populações que dependem do Zimbabwe para a sobrevivência, pelo facto de as terras do Zimbabwe serem as mais férteis para a prática de agricultura em relação às terras do lado de Moçambique (Chicualacuala), que apresentam solos áridos e de baixa fertilidade.

O Chefe da Polícia de Fronteira de Chicualacuala considerou, durante a entrevista, que “acreditamos que esteja a ocorrer contrabando de pedras preciosas em Chicualacuala, mas não temos meios de fiscalização (viaturas para a patrulhamento, detectores de metais, *scanners*); temos consciência de que muito contrabando está a acontecer na fronteira. Temos situações de contrabando de cigarros e acreditamos que passa também mercadoria proibida, incluindo drogas”.

A fronteira é extensa e porosa, o que requerer uma logística robusta em termos de meios de comunicação, locomoção e meios auxiliares para a detenção do contrabando. Neste momento, para o controlo do fluxo migratório e comercial contra violações da fronteira, existem apenas duas (2) viaturas: uma das Alfândegas e outra da migração e não são suficientes para dar resposta aos problemas que enfrentam no controlo do contrabando (MUENDANE, 2018).

A ausência de um sistema fiável de controlo do fluxo migratório tem exposto a fronteira de Chicualacuala aos riscos associados ao tráfico de mercadorias proibidas, tráfico de seres humanos, extração ilegal de recursos naturais, etc. (MUENDANE, 2018).

Alguns oficiais que gerem a fronteira acreditam que a falta de coordenação entre as diferentes forças traduz-se na fraca articulação das actividades de gestão e fiscalização do posto transfronteiriço; a não partilha de informação e a interferência da Polícia de Fronteira na gestão aduaneira constituem alguns constrangimentos na administração da Alfândega naquela fronteira. Os respondentes entendem que a interferência da Polícia de Fronteira na gestão aduaneira resulta da ausência de uma delimitação clara entre as atribuições das duas forças, à luz da Lei, o que gera conflitos e torna ineficiente o combate ao contrabando.

Para além de Chicualacuala, a província de Gaza possui o posto fronteiriço de Phafuri ao longo da fronteira terrestre com a África de Sul. Diferentemente da fronteira de Chicualacuala, esta fronteira tem vedação ao longo da sua extensão de 65km, de Phafuri até Makandazulo. Phafuri é uma fronteira turística e, por estar dentro do Parque Nacional de Limpopo do lado de Moçambique e Kruger do lado da África de Sul, regista maior movimento de trânsito de pessoas durante a Páscoa e quadra festiva, para além de mineiros e agentes económicos. Esta fronteira funciona das 8:00h às 16:00h e são transacionadas diversas mercadorias provenientes da África de Sul para Moçambique, com destaque para os bens de primeira necessidade (óleo alimentar, farinha de milho, cebola e ovos) e material de construção. Não há registo de exportação de Moçambique por Phafuri.

Os entrevistados, em Phafuri têm a percepção de que não existem evidências de contrabando pelo facto de a fronteira estar dentro do parque e sob alta segurança dos sul-africanos. Entretanto, há evidência de corrupção ao nível das Alfândegas de Moçambique, o que pode ser concluído pelo facto de os agentes económicos de Chicualacuala preferirem a fronteira de Phafuri

para a importação de mercadorias, por haver menos controlo aduaneiro e facilidade de aliciamento dos oficiais⁵⁴.

3.4.4 Contrabando ao longo do Corredor de Desenvolvimento de Maputo

A Província de Maputo faz fronteira com a África do Sul pelas províncias de Ressano Garcia e da Ponta de Ouro, e com a Eswatini por Namaacha e Goba. É uma província importante para a região por estar situada num dos corredores mais importantes da SADC, CDM. A área de jurisdição dos Serviços Provinciais das Alfândegas de Maputo tem uma linha de fronteira de cerca de 365,25 Km².

Os Serviços Provinciais das Alfândegas da Cidade de Maputo têm um território aduaneiro que ocupa uma superfície total de cerca de 300 Km², banhado pelo Oceano Índico em quase toda a extensão costeira de cerca de 30 Km. O território aduaneiro da Cidade de Maputo apresenta diferentes fronteiras de dimensão económica importante, nomeadamente: o TIAR-Maputo, o TIMAR-Maputo, o TIEPO e a MULTIMODAL⁵⁵, para além dos diferentes sectores na Direção Geral das Alfândegas que concorrem para o processo de desembaraço aduaneiro.

Entendem os funcionários aduaneiros que o comércio nesta região é muito importante para os países limítrofes. O CDM é referência em termos de contrabando de uma diversa variedade de produtos, através das fronteiras de Ressano Garcia, Namaacha e Goba. Esta situação está intimamente ligada à prevalência do comércio transfronteiriço informal, praticado por pequenos importadores.

Segundo os entrevistados, o crescimento do volume de entrada e saída de bens e pessoas através da fronteira da Ponta D' Ouro, mercê da construção da estrada que liga Maputo à Ponta de Ouro, facilita o transporte de mercadorias da África do Sul para Moçambique e vice-versa, mas também propicia o contrabando, sobretudo porque a fronteira ainda não executa o desembaraço aduaneiro.

⁵⁴ A informação é contraditória, o que sugere haver registos de contrabando.

⁵⁵ Terminal com múltiplas modalidades de transportes.

O contrabando, o descaminho, a subfaturação, a subavaliação e as falsas declarações, incluindo o uso inadequado dos certificados de origem, são as práticas comuns de infrações fiscais no CDM.

Em Ressano Garcia, por exemplo, regista-se o contrabando de bebidas alcoólicas, carnes, açúcar, electrodomésticos, viaturas, tabaco, mercearia diversa, frutas diversas, sumos e refrigerantes, na sua maioria, com a conivência dos oficiais aduaneiros.

O contrabando de viaturas ocorre, também, através das fronteiras de Ressano Garcia e da Ponta de Ouro. As viaturas são roubadas na RSA e geralmente desembaraçadas no Porto de Nacala, um processo que ocorre apenas com uma simples exibição das imagens fotográficas das viaturas em questão, sem a presença física das viaturas⁵⁶.

Nos seus termos, a outra fronteira importante na análise do contrabando é a de Namaacha, onde se regista com maior frequência o contrabando de ovos, viaturas, açúcar, bebidas alcoólicas e combustível. Após a independência, esta fronteira foi muito crítica em termos de ocorrência de contrabando. Porém, a abertura das fronteiras de Goba e da Ponta D'Ouro desviaram parte do tráfico que se registava nesta região, o que resultou na queda do fluxo de mercadorias e consequente diminuição dos níveis de contrabando.

Segundo os entrevistados, o caso de viaturas pressupõe que os níveis de contrabando sejam ainda mais elevados do que os registados pelas Alfândegas. No geral, as viaturas são de origem sul-africana, provenientes de Durban, introduzidas em Moçambique exibindo matrículas e livretes falsos.

Em Namaacha, as mercadorias são transportadas em carrinhas de caixa aberta com destino à Eswatini, sobre o olhar indiferente das autoridades de ambos os países. No caso de bebidas alcoólicas, que são adquiridas nas lojas francas (*duty free*) do lado da Eswatini, são transportadas de cabeça em pequenas quantidades para Moçambique.

As comunidades locais são os maiores protagonistas no contrabando de ovos e bebidas, que têm neste recurso um meio subsistência. As principais rotas do contrabando de ovos e de bebidas

⁵⁶ Este procedimento é facilitado pela JUE, que permite o desembaraço aduaneiro de mercadorias em qualquer ponto do País, sem que se exija a presença física do produto.

são caminhos clandestinos denominados “buracos”, abertos pela população ao longo do perímetro da fronteira.

As mercadorias contrabandeadas, no geral, mercearia, são transportadas nas cabeças, em sacos plásticos e sacos de rafia, em pequenas quantidades, até alcançar o ponto onde se encontram as viaturas, introduzidas por indivíduos contratados.

A fronteira de Goba também é vulnerável ao contrabando de produtos de mercearia e viaturas, no sentido Swazilândia/Moçambique. Conforme os entrevistados, existe também o comércio ilegal de cigarros e de roupas usadas em pequenas quantidades, no sentido Moçambique/Swazilândia, através de caminhos clandestinos nos troços de Statwene, Changalane, Boane, Maputo e vice-versa.

Na fronteira da Ponta D’ouro existem evidências de ocorrência de contrabando em alguns pontos ao longo da fronteira, principalmente em Phuza. Explica-se que nesta fronteira ocorra o comércio ilegal de roupas usadas, calçado, roupas diversas e sapatilhas, produtos transportados em viaturas do tipo *minibus* da cidade de Maputo para Phuza com destino à África do Sul, observando-se o movimento inverso com a entrada, em Moçambique, de produtos de mercearia. Os residentes da Ponta D’ouro, Ponta Malongane e Santa Maria, usam Phuza como ponto de entrada/saída de mercadorias, aproveitando as facilidades que são oferecidas pelas comunidades vizinhas dos dois países para as trocas comerciais.

Alega-se que as elevadas taxas de impostos e as dificuldades para a obtenção de passaportes são as motivações para o contrabando, embora se entenda que a falta de conhecimento sobre a necessidade de pagamentos de impostos possa ser também listada entre as causas.

O TIMAR-Maputo representa a maior fronteira marítima de Moçambique e o TIAR-Maputo a fronteira aérea de maior peso económico, em termos de contribuição na carteira fiscal. Ambos são estratégicos no trânsito de mercadorias de e para o *hinterland* e pelo facto vulneráveis aos falsos trânsitos. Nestas fronteiras, o contrabando manifesta-se sob a forma de subfacturações, falsas declarações, omissões de dados; são também críticas nos fluxos ilegais de drogas, troféus e dinheiro, cabelos provenientes da China e da Índia, vestuário, cosméticos, bebidas alcoólicas, perfumes, etc.

4 ESTIMATIVAS DO PESO ECONÓMICO DO CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE⁵⁷

Na metodologia da pesquisa foi estabelecido que dois métodos seriam utilizados para a estimativa do contrabando: a fórmula de Chowdhury e o método das discrepâncias. O fundamento da escolha destas técnicas foi devidamente explanado no quadro teórico, em resposta ao objectivo de se aferir o peso económico do contrabando em Moçambique.

O recurso às diferenças das balanças comerciais entre Moçambique e o resto do mundo, no período de 2006-2016, serviu igualmente como suporte às estimativas do peso do contrabando na RF (onde: $RF=RT$) e no PIB.

4.1 APLICAÇÃO DA FÓRMULA DE CHOWDHURY NAS MERCADORIAS EM TRÂNSITO ADUANEIRO

O regime escolhido para a aplicação da fórmula de Chowdhury foi o de trânsito aduaneiro. Todavia, as bases de dados apresentaram um défice de estatísticas para a cobertura da série de 2006-2016, quer no International Trade of Management System (TIMS), quer na Janela Única Electrónica (JUE). Apenas foram obtidas, da JUE, estatísticas relativas ao período de 2013-2016. Para a recuperação da série 2006-2012, recorreu-se a regressão baseada no modelo ARIMA.

4.1.1 Aferição do valor do contrabando no regime de trânsito aduaneiro em Moçambique, por meio dos dados obtidos da média aritmética simples

Entre 2013 a 2016, foram registados na JUE 39.889 declarações pendentes, que foram sujeitas à cobrança coerciva de impostos.

⁵⁷ Todas as estimativas consideraram um desvio padrão de 5% e um nível de significância de 5%.

A tabela 7 mostra que no período em análise foram registrados um total de 240.650,35 milhões de MT de impostos aduaneiros sonegados⁵⁸ no regime de trânsito, o que corresponde a 38,9% da receita total perdida.

Tabela 7 – Valor total do contrabando no período de 2013 à 2016

Ano	Imposto Sonegado (Milhões MT)	Receita Total –AT (Milhões MT)
2013	8,904.04	126,318.71
2014	137,421.24	156,336.11
2015	28,046.98	158,509.09
2016	66,293.09	177,040.50
Total	240,665.35	618,204.41

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da AT (2019)

Em 2014 registou-se o maior volume de impostos sonegados, correspondentes a cerca de 137.421,24 milhões de MT, o equivalente a 87,90% da Receita Total. No período em referência o rácio médio de impostos sonegados, em termos da receita total foi de 37,5%, em relação ao PIB foi de 10.5% (tabela 8).

Tabela 8 – Peso do contrabando no Trânsito sobre a RT e PIB

Descrição	2013	2014	2015	2016	Média
Imposto Sonegado (Milhões MT)	8,904.04	137,421.24	28,046.98	66,293.09	60,166.34
Imposto Sonegado/RT	7.0%	87.9%	17.7%	37.4%	37.5%
Imposto Sonegado/PIB	1.7%	24.7%	4.7%	10.8%	10.5%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da AT (2019)

⁵⁸ Impostos sonegados correspondem a perdas tributárias com o contrabando.

De 2013 a 2016, observa-se um crescimento dos volumes sonogados com destaque para as mercadorias em trânsito, designadamente: milho, açúcar, tabaco, combustível, veículos automóveis, minerais e outros previstos no Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de agosto (tabela 9).

Tabela 9 - Impostos sonogados por natureza de movimento de mercadorias transacionadas no Regime de Trânsito Aduaneiro (em milhões de MT)

Código de processo aduaneiro	Descrição de CPC	2013	2014	2015	2016
CPC: 80x01	Trânsito carga geral (mercadorias diversas)	1,599.34	3,049.81	2,579.96	4,680.01
CPC: 80x02	Trânsito carga granel	527.86	81.98	n.a	n.a
CPC: 80x04	Trânsito de mercadorias previstas no Anexo I, DM n° 116/2013, de 8 de agosto ^{a)}	6,776.77	134,289.45	25,467.02	61,613.08
CPC: 87x01	Trânsito de mercadorias saídas de armazéns de Regime Aduaneiro sem aperfeiçoamento activo	0.06	n.a	n.a	n.a

a) Vide ANEXO UU

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

As mercadorias são provenientes dos cinco continentes⁵⁹, designadamente, África, Ásia, Europa, América e Austrália, embora os três primeiros continentes sejam os mais representativos em termos de perdas fiscais para Moçambique. Em 2013, cerca de 45% do volume total de impostos sonogados correspondiam às mercadorias de origem sul-africana, seguida de Malawi, com 16%, e Índia, com 12%. Em 2014, a Zâmbia foi o país que registou o maior volume de impostos sonogados em relação aos restantes países, com 87,4% do volume total do imposto sonogado.

⁵⁹ Segundo o *Diploma Ministerial n° 116/2013*, de 8 de ago., do Regulamento de Trânsito Aduaneiro, do artigo 48, considera-se país de origem onde a mercadoria foi produzida ou manufacturada ou onde sofreu a última transformação relevante, de acordo com o estabelecido em protocolo ou tratado, que atribuam direito ao tratamento preferencial ratificado e aceite no ordenamento jurídico nacional.

Enquanto que, para os anos de 2015 e 2016, Zâmbia, África de Sul e Malawi foram os mais representativos (tabela 10).

Tabela 10 - Percentagem do imposto sonegado por principais países de origem

País de Origem	2013	2014	2015	2016
África de Sul	45%	-	24.8%	31.1%
Malawi	16%	-	33.6%	45.2%
Suíça	3%	-	-	-
China	2%	-	-	-
Índia	12%	-	-	-
Zâmbia	-	87.4%	26.2%	-

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

Mercadorias em trânsito para a Europa em 2014 apresentaram uma cifra de sonegação de 137.421,24 milhões de MT, empolados pela contribuição da África do Sul no contrabando correspondente à 97% no mesmo período. De referir que no geral os maiores níveis de contrabando, neste regime, ocorreram em mercadorias de trânsito regional ao apresentarem uma média de 90% em 2016 (tabela 11). Os dados de 2014 apresentam a Zâmbia como um dos maiores predadores económicos 87.4% (tabela 10).

Tabela 11 - Impostos sonegados por continente de origem da mercadoria (em milhões de MT)

Continente de origem	2013	2014	2015	2016	Total
África	6 829,15	133 649,82	25229,24	59744,41	225 452,62
Europa	454,44	912,02	490,35	1688,03	3 544,83
Ásia	1 573,20	2 750,35	2066,38	3324,64	9 714,58
América	39,37	84,32	201,40	768,00	1 093,09
Austrália	7,89	24,73	59,61	768,00	860,23
Total	8 904,04	137 421,24	28 046,98	66 293,09	240 665,35

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

Em termos acumulados observou-se que no período de 2013 à 2016, o nível de sonegação no regime de trânsito resultou em perdas correspondentes à 240.665 milhões de MT. O pico da sonegação foi em 2014, onde se registou perdas acumuladas dos cinco continentes, totalizando

137.4 mil Milhões de MT, sendo a África o maior predador, no período em análise, com 133.4 mil Milhões de MT sonogados.

Tabela 12 – Imposto sonogados por continente de origem da mercadoria

Continente de origem	2013	2014	2015	2016	Média do período
África	76,7%	97,3%	90,0%	90,1%	88,5%
Europa	5,1%	0,7%	1,7%	2,5%	2,5%
Ásia	17,7%	2,0%	7,4%	5,0%	8,0%
América	0,4%	0,1%	0,7%	1,2%	0,6%
Austrália	0,1%	0,0%	0,2%	1,2%	0,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

No geral, o contrabando para a Europa foi o mais representativo com uma média de 51% seguido da Ásia com 30% enquanto que América esteve em 4.25%. O contrabando para Austrália, neste regime, não é significativo e o interafricano foi de 8% (tabela 14).

Tabela 13 – Imposto sonogados por continente de destino da mercadoria (em milhões de MT)

Continente de destino	2013	2014	2015	2016	Total
África	2811,45	5 278,53	3 881,61	5338,81	17310,42
Europa	2695,51	125 522,53	11 173,41	28736,41	168127,87
Ásia	3149,35	5 733,60	12 321,83	24586,07	45790,85
América	237,84	841,02	646,29	7592,32	9317,48
Austrália	9,88	45,56	23,83	39,47	118,74
Total	8 904,04	137 421,24	28 046,98	66 293,09	240 665,35

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

Observando o comportamento dos produtos sonogados por continente de destino, nota-se que o maior volume das mercadorias originárias de África destinou-se à Europa.

Á título de exemplo, este continente no período em análise registou, em termos agregados, 43% do total das mercadorias transitadas (tabela 14).

Tabela 14 – Imposto sonegados por continente de destino da mercadoria (em milhões)

Continente de destino	2013	2014	2015	2016	Média do período
África	31,6%	3,8%	13,8%	8,1%	14,3%
Europa	30,3%	91,3%	39,8%	43,3%	51,2%
Ásia	35,4%	4,2%	43,9%	37,1%	30,1%
América	2,7%	0,6%	2,3%	11,5%	4,3%
Austrália	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

Os países que mais se destacaram no contrabando no período de 2013 à 2016 foram: a Suíça em 2014 que alcançou o pico de 90%, a China em 2013 que esteve em 22%, 34% em 2014 e 29% em 2016, tendo apresentado a segunda média mais elevada de contrabando do período em análise (tabela 15).

A Base de Dados apresentou um vazio no comportamento da África do Sul no período de 2014 à 2016, todavia as perdas no trânsito de mercadorias para este país em 2013 foram de 14%. Observou-se igualmente que os Estados Unidos de América emergiram no contrabando através deste regime em 2011 ao ostentarem uma cifra de 11% (tabela 15).

Tabela 15 – Percentagem do imposto sonegados por principais de destino

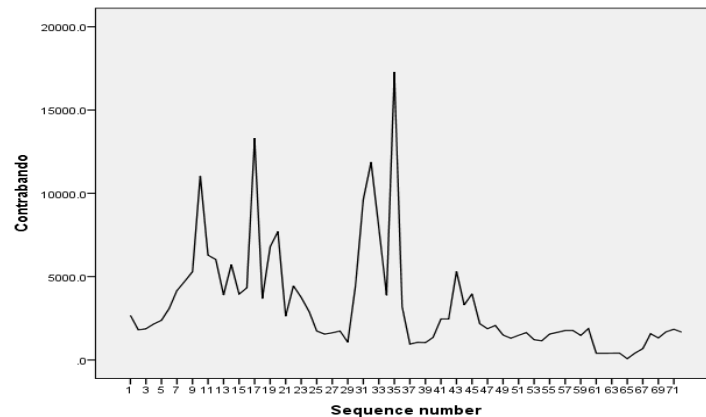
País de Destino	2013	2014	2015	2016
África do Sul	14%	-	-	-
Malawi	11%	-	-	-
Suíça	8%	90%	27%	27%
China	22%	-	34%	29%
Japão	8%	-	-	-
EUA	-	-	-	11%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da JUE (2019)

4.1.2 Aferição do valor do contrabando no regime de trânsito aduaneiro em Moçambique, a partir dos dados obtidos da regressão ARIMA

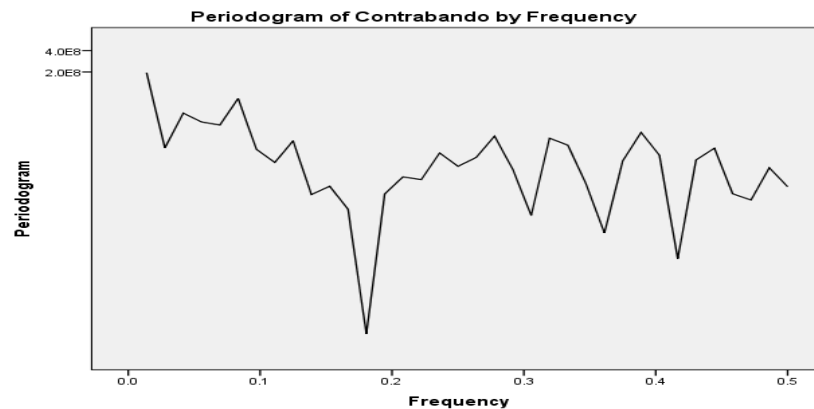
Para a reposição da série do contrabando no período de 2006 à 2012, usou-se o modelo ARIMA, recorrendo-se aos dados mensais relativos ao intervalo de 2013 à 2018. O gráfico 2 mostra a tendência da não estacionaridade desta série.

Gráfico 2 - Tendência da variável contrabando



No gráfico 3, o periodograma mostra que a série de contrabando apresenta a mesma tendência ao longo do período, o que demonstra que o contrabando não é um fenómeno cíclico ou sazonal.

Gráfico 3 - Periodograma da Série Contrabando



Uma das principais recomendações do modelo ARIMA, no caso em que não se observa uma tendência de crescimento da série no tempo e que se registre a não estacionaridade, é de se submeter o modelo à diferenciação. Relativamente aos dados do período em análise, a primeira diferença não apresentou mudanças significativas no comportamento da variável.

Gráfico 4 – Autocorrelação principal antes da primeira diferença

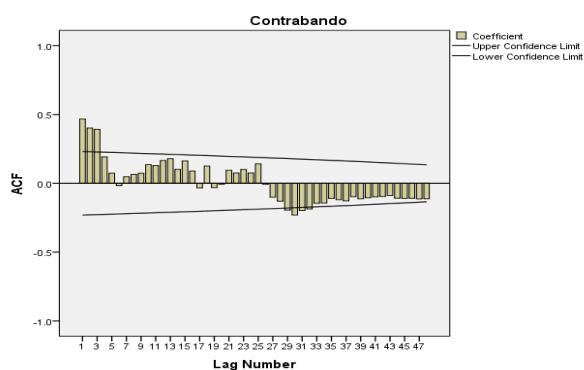
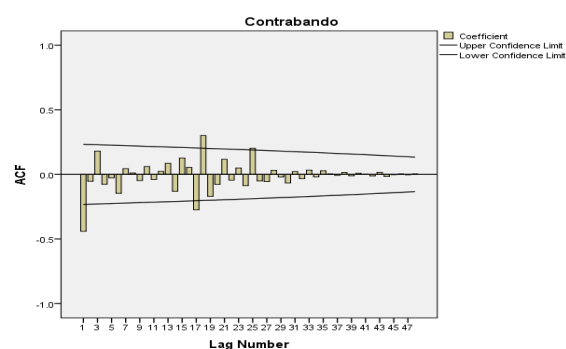


Gráfico 5 – Autocorrelação principal depois da primeira diferença



Depois da primeira diferença, observou-se ainda que a autocorrelação principal e parcial não apresentaram diferenças significativas no comportamento da série do contrabando. Em ambas as correlações confirma-se a hipótese alternativa segundo a qual a variável não é sazonal e nem apresenta uma tendência crescente ao longo do tempo.

Gráfico 6 – Autocorrelação parcial antes da primeira diferença

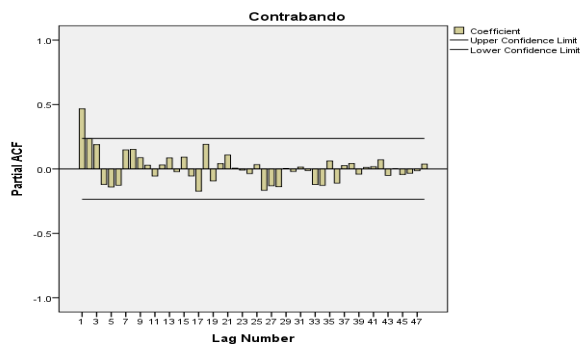
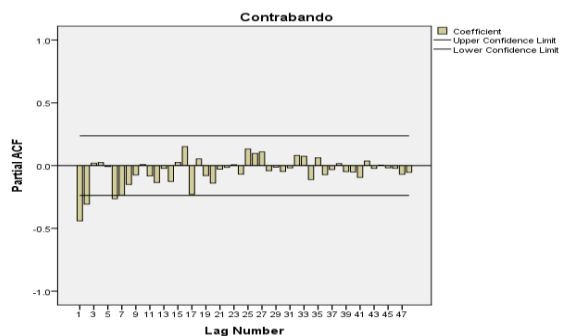


Gráfico 7 – Autocorrelação parcial depois da primeira diferença



A título de exemplo, na análise dos resultados, antes da primeira diferença, não se observaram picos de 12 em 12 meses, o que seria indicativo de sazonalidade ou de crescimento do contrabando. Este comportamento significa que no regime de trânsito a sonegação de impostos não apresenta uma frequência cíclica. Neste modelo, o pico mais elevado fora do intervalo mostra o maior volume do contrabando registado no período em análise.

Os resultados da regressão ARIMA projectaram o contrabando no período de 2006 à 2012 no termos indicados na tabela 16.

Tabela 16 - Resultados do *backcasting* estimado da variável contrabando, do período 2006-2012 (em milhões de USD)

Descrição	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
janeiro	1543.85	1617.41	1690.19	1763.67	1507.28	1597.64	1734.08
fevereiro	1537.78	1611.27	1684.13	1757.54	1511.04	1589.11	1692.96
março	1531.74	1605.13	1678.09	1751.40	1521.51	1580.65	1696.79
abril	1525.68	1598.99	1672.05	1745.27	1536.52	1572.65	1681.07
maio	1519.63	1592.85	1666.00	1739.13	1557.41	1564.36	1673.85
junho	1513.58	1586.71	1659.96	1733.00	1583.35	1556.10	1662.94
julho	1507.53	1580.57	1653.92	1726.86	1614.87	1547.91	1653.63
agosto	1501.48	1574.42	1647.87	1720.73	1651.63	1539.67	1643.62
setembro	1495.43	1568.28	1641.83	1714.60	1693.84	1531.44	1633.92
outubro	1489.38	1562.14	1635.79	1708.46	1741.37	1523.22	1624.08
novembro	1483.33	1556.00	1629.74	1702.33	1794.30	1514.99	1614.31
dezembro	1477.28	1549.86	1623.70	1696.19	1852.59	1506.76	1604.50
Total	18126.69	19003.63	19883.27	20759.18	19565.71	18624.5	19915.75

Fonte: Elaborado pela autora com base na regressão ARIMA, 2020

Nota: Para a série reconstruída de 2006-2012, os critérios do modelo ARIMA (2,1,0); (1,1,0); (0,1,1) e (0,1,2) não satisfizeram as condições exigidas para o *backcasting* realizado em termos de: BIC = 16,027, R² = 0,270 < 1, Ljung Box = 0,341 > 0.05, o que impõe que os dados sejam analisados com algumas reservas.

Os resultados das perdas percentuais, no trânsito, obtidos na correcção da série pela incorporação dos resultados do modelo ARIMA indicam um rácio contrabando/RT de 39.9% e perdas em termos do PIB de 7%, média dos 10 anos (tabela 17).

Tabela 17 - Evolução do peso do contrabando no trânsito, estatísticas corrigidas pela regressão ARIMA, 2006-2016

Descrição	Contrabando	Contrabando/RT	Contrabando /PIB
2006	18,126.70	65.2%	5.6%
2007	19,003.64	55.1%	5.5%
2008	19,883.27	50.7%	5.4%
2009	20,759.17	43.6%	5.3%
2010	19,565.72	30.8%	4.6%
2011	18,624.50	23.0%	4.1%
2012	19,915.76	20.2%	4.1%
2013	8,904.04	7.0%	1.7%
2014	137,421.24	87.9%	24.7%
2015	28,046.98	17.7%	4.7%
2016	66,293.09	37.4%	10.8%
Média	34,231.28	39.9%	7.0%

Fonte: Elaborado pela autora, com base nos resultados corrigidos com a projecção dos dados sobre o trânsito

Usando a fórmula Chowdhury constatou-se que o contrabando no trânsito representava 37% da receita fiscal total e 10.5% do PIB. Ao incorporar o *backcasting* da série 2006-2012, para completar a série 2013-2016, cálculos efectuados com base no modelo ARIMA, apurou-se uma diferença de 2.4 pp no rácio contrabando/RT e de 3.5 pp em relação ao PIB.

4.2 ESTIMATIVA DE CONTRABANDO USANDO O MÉTODO DAS DISCREPÂNCIAS NOS SALDOS COMERCIAIS⁶⁰

A análise das discrepâncias das balanças comerciais é um método que permite detectar o contrabando com base nas diferenças entre os valores registados e declarados entre dois ou mais parceiros comerciais. A análise foi feita por continente e por regime de importação e exportação.

⁶⁰ Os dados das importações e exportações de Moçambique foram obtidos do Banco de Moçambique (BM), e os dados relativos às relações comerciais por origem e destino foram obtidos da base de dados do Banco Mundial *World Integrated Trade Solution (WITS)*, que fornece dados das estatísticas de comércio do *Commodity Trade Statistics (Comtrade)*, mantida pela *United Nations Statistic Division (UNSD)*.

No continente africano, foram analisados os países da SADC que estabeleceram relações comerciais economicamente significativas com Moçambique, no período em referência. Foram igualmente analisados alguns países da Europa, Ásia, América e Austrália que apresentaram o mesmo perfil.

4.2.1 Contrabando nas relações entre Moçambique e alguns países membros da SADC

Os dados da SADC incluíram a Tanzânia, Malawi, Zâmbia, Zimbabwe, África do Sul, Namíbia, Madagáscar e Maurícias. A Tanzânia, Malawi, Zâmbia, Zimbabwe e África do Sul têm uma importância particular, por partilharem a linha de fronteira terrestre com Moçambique que foi objecto de estudo na pesquisa de campo em 2018-2019. Os restantes países foram escolhidos com base na disponibilidade de informação sobre os fluxos comerciais no período de interesse do estudo.

O debate nesta secção começa com as estimativas do contrabando nas importações, incluindo o cálculo de alguns rácios económicos em termos de RA, RT e PIB, para avaliação do peso económico do contrabando em Moçambique, seguido da mesma análise nas exportações. Para assegurar a comparabilidade dos dados e os somatórios finais na integração dos dados, as variáveis analisadas e a estruturação do debate são similares em todos os continentes. A análise incorporou elementos explicativos baseados na conjuntura económica nacional, regional e internacional sempre que se revelou importante para contextualização do comportamento do fenómeno. No geral, os elementos da conjuntura económica incorporados são relativos ao efeito taxa de câmbio, crises económicas e protocolos comerciais.

4.2.1.1 Perdas nas importações

Observando a série cronológica de 2006-2016 do ANEXO D constata-se que os maiores *sicários*⁶¹ económicos de Moçambique na SADC são a África do Sul e o Zimbabwe, que respondem por 89,27% do total do contrabando que ocorre na lista dos países seleccionados. Este resultado coaduna com o facto de que, ao nível regional, estes países possuem laços histórico-

⁶¹ Designação dada aos assassinos, em língua espanhola.

comerciais significativos com Moçambique desde o período colonial, em que Moçambique representava o principal corredor de comércio internacional para o *Hinterland*, para além de fornecer matérias-primas, incluindo mão-de-obra barata, e servir de mercado de produtos manufacturados para a África do Sul.

Os resultados também mostram que o contrabando nas importações tem tido um comportamento sazonal, com um peso médio anual de USD 668,24 milhões⁶², em função dos esforços levados a cabo pelo Governo contra este tipo de crime aduaneiro. No entanto, apesar das reformas e acções levadas a cabo pela Administração Tributária em 2016, este ano apresenta altos níveis de contrabando. Pode estar por trás desta constatação a crise financeira que assolou Moçambique, que acentuou a dependência em relação à importação de produtos básicos, a forte depreciação cambial registada neste período, que agravou os custos de importação, propiciando a sonegação fiscal, para além do facto de que as acções anti contrabando foram tendo um ímpeto maior nas fronteiras de maior expressão (Ressano Garcia e Machipanda), aliado ao facto de os contrabandistas terem alterado suas tácticas de actuação, como é o caso do transporte noturno de mercadorias.

Em termos de peso no PIB, o contrabando na SADC representa 4,67%, dos quais 2.47% correspondem ao contrabando nas relações comerciais entre Moçambique e a África do Sul. Este cenário pode resultar da importância económica da África do Sul para Moçambique, confirmada pelos dados das importações oficiais (ANEXO E).

Do Gráfico 2, nota-se que o contrabando, em termos de rácio das receitas aduaneiras, teve o pico em 2007 com perdas monetárias de 160%, e o mínimo em 2010.

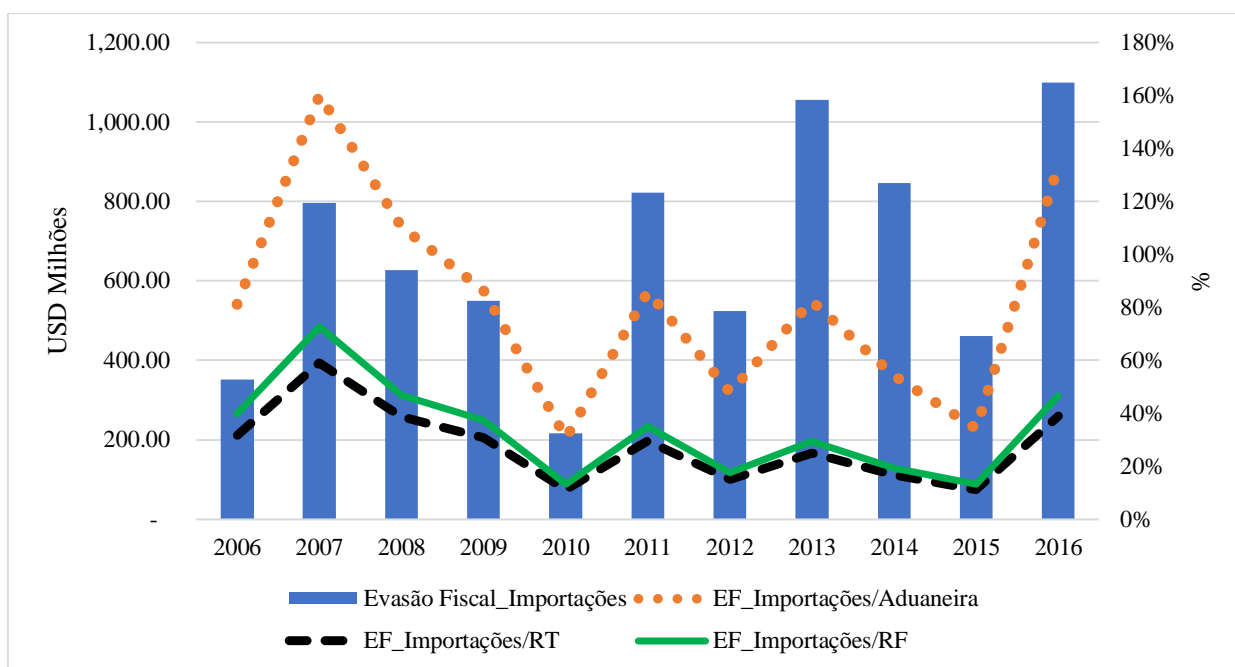
Analisando as medidas de políticas, acredita-se que a fase de ajustamento da implantação da Administração Tributária e de estruturação dos serviços de fiscalização contribuíram para o pico em 2007, enquanto que a implementação da Zona de Comércio Livre da SADC, em 2008, e a consolidação das reformas fiscais implementadas no período resultaram na contração do contrabando em 2010 para níveis abaixo de 40%, cenário que se repetiu em 2014.

Os anos subsequentes confirmam o comportamento sazonal do contrabando. O comportamento dos rácios em termos de Receita Fiscal e Receita Total não apresentam alterações

⁶² ANEXO D

significativas (gráfico 8). O comportamento destes rácios pode ser indicativo de que o impacto das outras na receita fiscal não tem tido grande relevância na carteira fiscal.

Gráfico 8 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países africanos em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT, todas lidas à direita

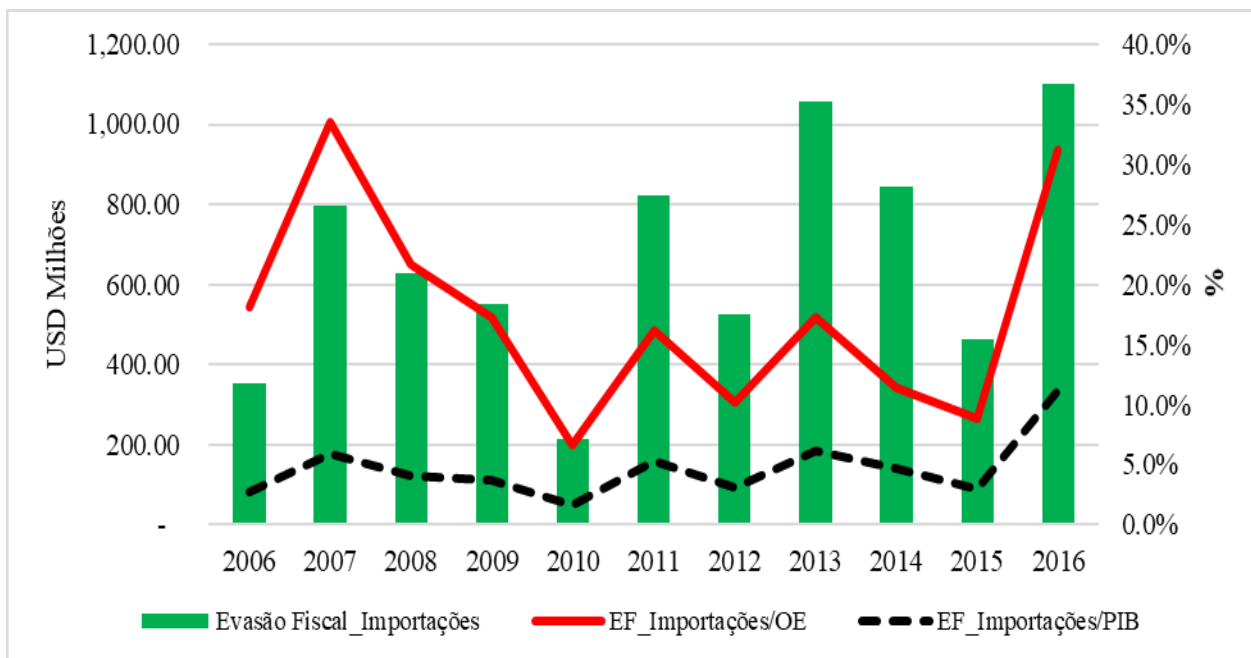


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Analisando o peso do contrabando em termos de PIB, nota-se que este se manteve estável, com ligeiras variações em termos de orçamento de Estado de 2006 a 2014, tendo registado uma subida a partir de 2015.

Entenda-se que 2010 foi o pico mínimo de 3%, contrariando os níveis atingidos em 2016, que alcançou 11.2% do PIB (gráfico 9).

Gráfico 9 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países africanos em % do OE e PIB, todas lidas à direita.

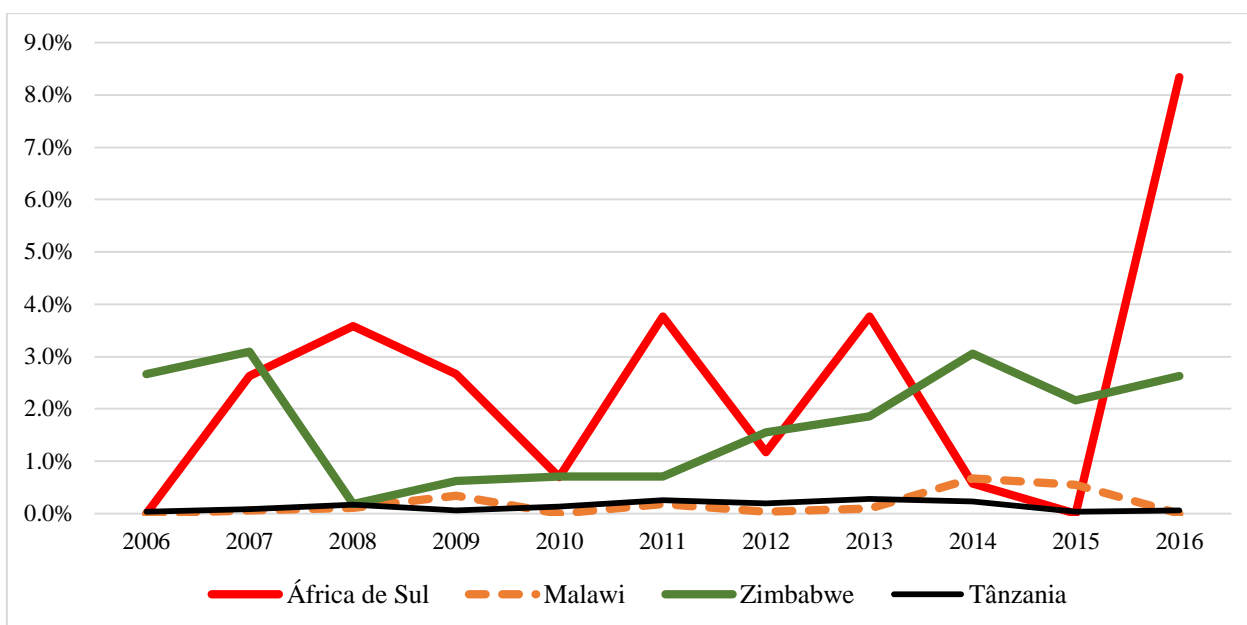


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019), MEF (2019), e INE (2019)

O contrabando com o Malawi manteve-se estável, com ligeiras ondulações até 2013, período a partir do qual apresentou uma tendência crescente e depois decrescente. Todavia nota-se uma tendência de oscilação crescente do fenómeno nas relações comerciais com o Zimbabwe, depois de se ter registado uma queda em 2008. Enquanto que a África do Sul manteve o seu comportamento sazonal com picos ascendentes.

Em 2007 o contrabando nas transações com o Zimbabwe esteve acima dos níveis alcançados com a África de Sul. (gráfico 10).

Gráfico 10 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os principais países africanos em percentagem do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

Sobre o peso do contrabando nas importações, vale reter que, para além da África do Sul, o Zimbabwe emerge, neste período, como um dos países para onde os recursos de Moçambique são ilegalmente drenados, através das operações ilegais na gestão do comércio externo.

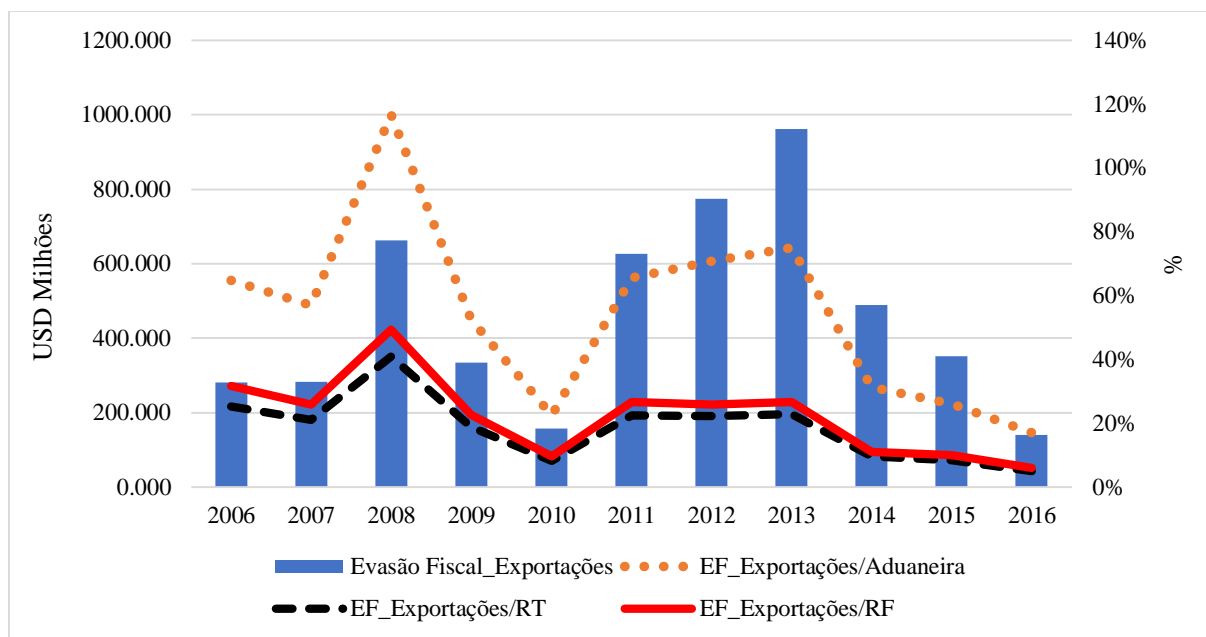
4.2.1.2 Perdas nas exportações

Relativamente às exportações, nota-se, também, que o contrabando está sendo liderado pela África do Sul, seguido por Malawi e Zimbabwe (ANEXO F). Os dados obtidos das entrevistas indicam que as fronteiras de Ressano Garcia, Machipanda, Mandimba e Entre Lagos são as mais representativas em termos de contrabando.

As exportações representam 2,96% do PIB, indicador que pode subir se forem considerados casos de exportações que não apareceram em registos, quer no país importador, quer em Moçambique (ANEXO G). A título de exemplo, foi referido em Negomano que os dados estatísticos de importações da Tanzânia haviam sido suprimidos dos registos na fronteira vizinha, o que pode ser indicativo de haver casos de entradas naquele país sem o devido registo. Acredita-se que casos de duplo contrabando ocorram na maioria dos países da SADC, sobretudo no comércio transfronteiriço.

O contrabando nas exportações, no geral, tende a decrescer, embora ainda permaneça em níveis altos. Em termos de receitas aduaneiras, o pico foi 2008, seguido de 2013, com cifras acima de 100% e 60%, respectivamente (gráfico 11).

Gráfico 11 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique, lida à esquerda, com os países africanos e em % da Receita Aduaneira, RF e RT, lidas à direita

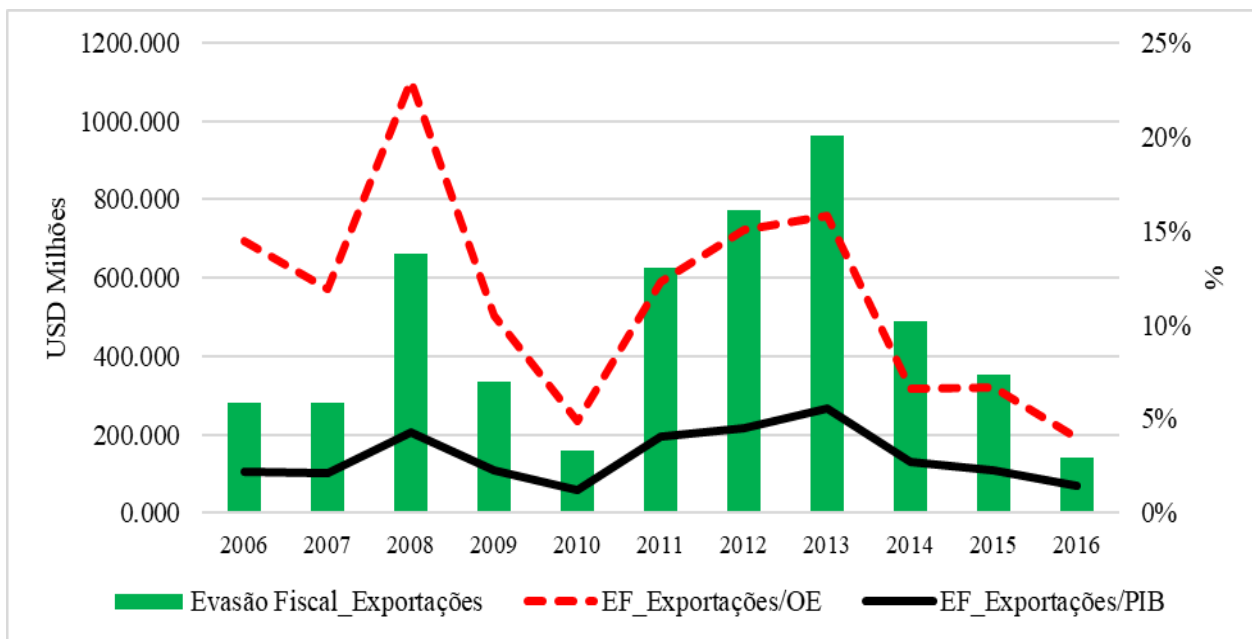


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Os rácios em termos do PIB apresentam um comportamento semelhante ao dos outros rácios.

Mostrando uma tendência decrescente a partir de 2014, depois do pico em 2013 (gráfico 12).

Gráfico 12 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países africanos em valores e em % do OE e PIB

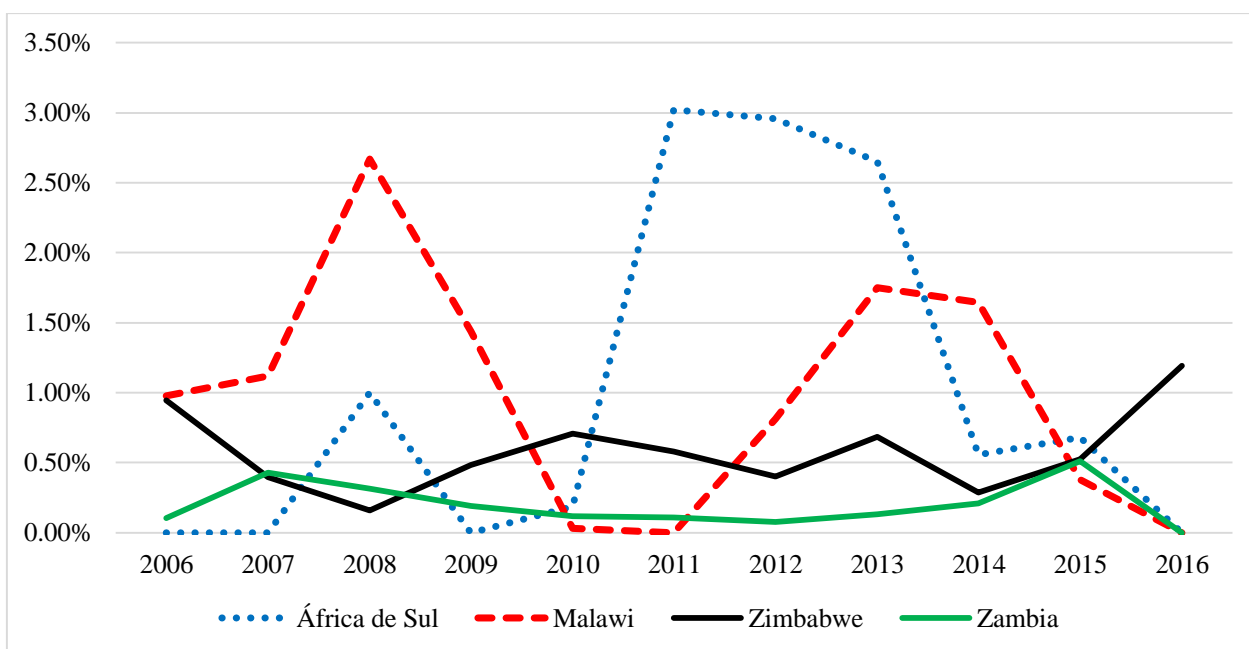


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019), MEF (2019), e INE (2019).

Relativamente ao comportamento do fenómeno nos países com quem Moçambique partilha a linha de fronteira, observa-se que o Malawi e a África de Sul apresentaram um comportamento similar com picos sazonais ao longo da série. O contrabando com o Zimbabwe e a Zâmbia também tenham uma tendência crescente (gráfico 13).

A Zâmbia manteve-se estável e com tendência a decrescer a partir de 2015 enquanto que o Zimbabwe apresentou um comportamento diferente. De 2008 à 2010 mostrou uma tendência de subida que veio a repetir-se a partir de 2014.

Gráfico 13 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais países africanos em % do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

A tendência crescente do contrabando através das fronteiras de Moçambique e Zimbabwe pode constituir uma ameaça futura, em termos de danos económicos, nas relações entre os dois países.

4.2.2 Contrabando nos fluxos que ocorrem entre Moçambique e alguns países europeus

O interesse na análise do contrabando nas relações entre Moçambique e a Europa deriva da importância histórica deste continente nas relações comerciais com Moçambique desde o período colonial, e tem em vista avaliar em que medida se observa legalidade nessas relações ou que impacto tem a ilegalidade dessas relações na economia de Moçambique.

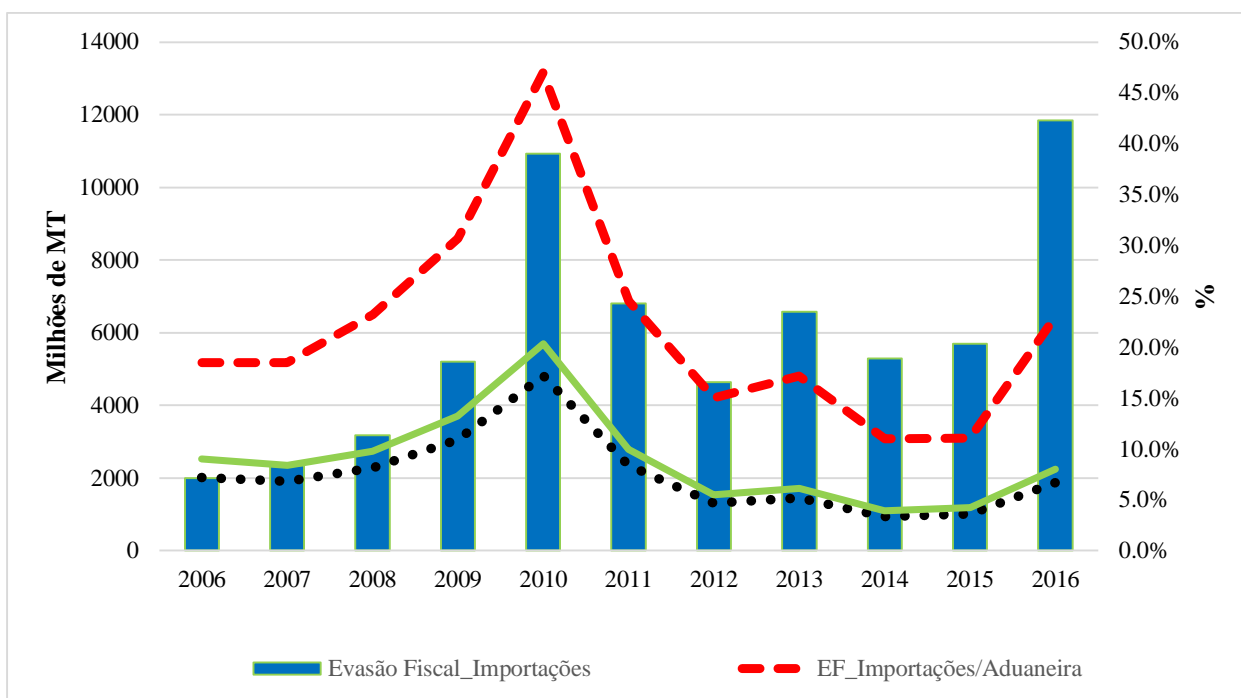
4.2.2.1 Perdas nas importações

Na Europa, no período em análise, os países que apresentaram maiores indícios de contrabando nas relações comerciais são França, Bélgica, Alemanha e Portugal, com níveis de discrepâncias nos fluxos do comércio externo acima de 20 milhões de dólares americanos, em média por ano. Na segunda linha estão a Itália e a Polónia, com cifras acima de 10 milhões de dólares americanos. A França lidera o grupo dos predadores europeus, com uma média de 34.52 milhões de dólares por ano em contrabando de mercadorias provenientes de Moçambique (ANEXO H).

Em termos de PIB, a Europa consome 1,24% das receitas de Moçambique em evasão fiscal. O Pico foi em 2010, com perdas em termos de PIB de 2.60%. O crescimento dos níveis de contrabando em 2010 pode estar associado à crise económica da Zona Euro, na procura de financiamento ilícito para fazer face ao impacto económico da crise (ANEXO I).

Na análise dos rácios, observa-se que se mantém a tendência geral, onde o pico de 2010 e o refreamento nos anos subsequentes não sinalizava a melhoria da transparência nas relações entre Moçambique e estes países, sobretudo quando se nota uma tendência de retomada em 2014 para fazer face à crise cambial na Europa (gráfico 14).

Gráfico 14 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT, lidas à direita



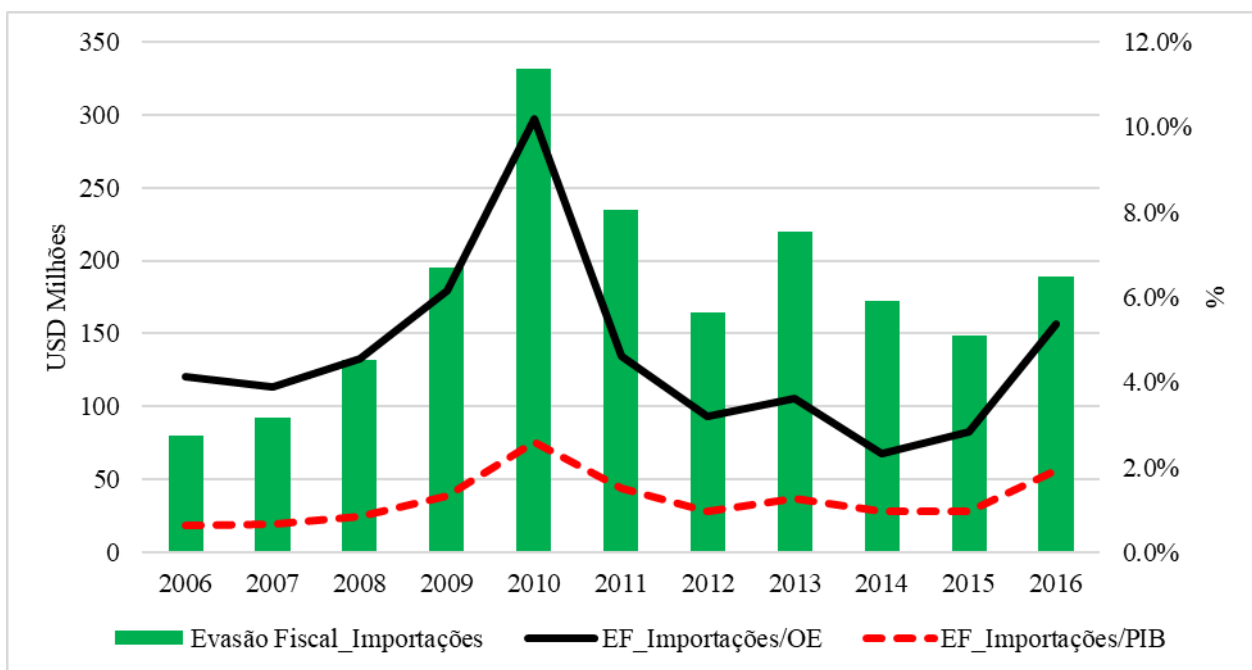
Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

O cenário observado nos gráficos anteriores pode também ser visualizado pela evolução dos rácios em termos de receita total e PIB.

Uma análise mais cuidadosa pode levar a perceber que o efeito taxa de câmbio pode ter sido um dos factores que contribuiu para a acentuação da tendência evolutiva no aumento do contrabando de Moçambique para a Europa (gráfico 15). Entende-se que a taxa de câmbio pode empolar os níveis de crescimento sempre que se registar uma flutuação positiva do câmbio.

No período em análise Moçambique registou uma contínua depreciação cambial em termos do dólar americano o que pode ter induzido aos presentes níveis de contrabando.

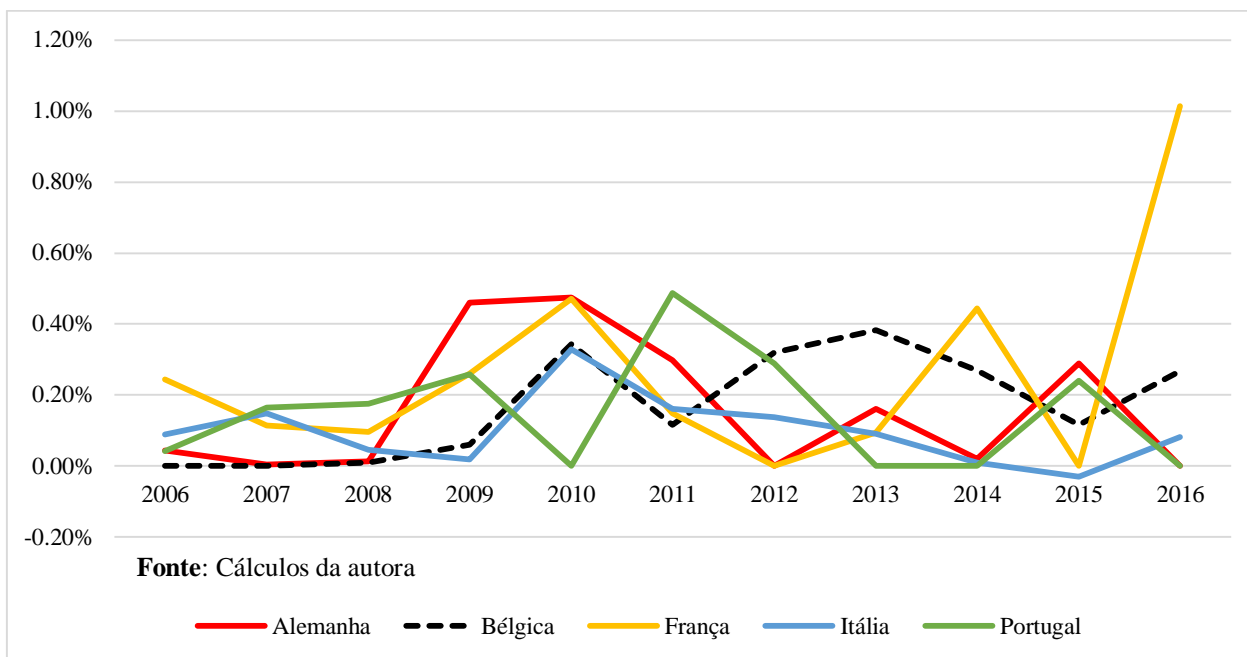
Gráfico 15 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % OE e PIB, lidas à direita



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019), MEF (2019) e INE (2019)

Para além do pendor expresso no comportamento das relações comerciais com a França sempre na dianteira, os níveis de contrabando nas relações comerciais com a Bélgica e Itália tendem a crescer, enquanto que o contrabando nas relações comerciais com Portugal e Alemanha tende a decrescer (gráfico 16).

Gráfico 16 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os principais países da Europa em % do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

Na verdade, as trocas comerciais entre Moçambique e a Europa, no geral, apresentam um comportamento cíclico de altos e baixos, em forma de função seno, numa média de dois a três anos por cada intervalo, o que não pode encontrar explicação plausível na dinâmica dos ciclos económicos, podendo haver outros factores que determinam essa evolução. Esse comportamento não encontra também nenhuma explicação nos ciclos políticos moçambicanos, por não coincidir no geral com os períodos eleitorais.

4.2.2.2 Perdas em exportações

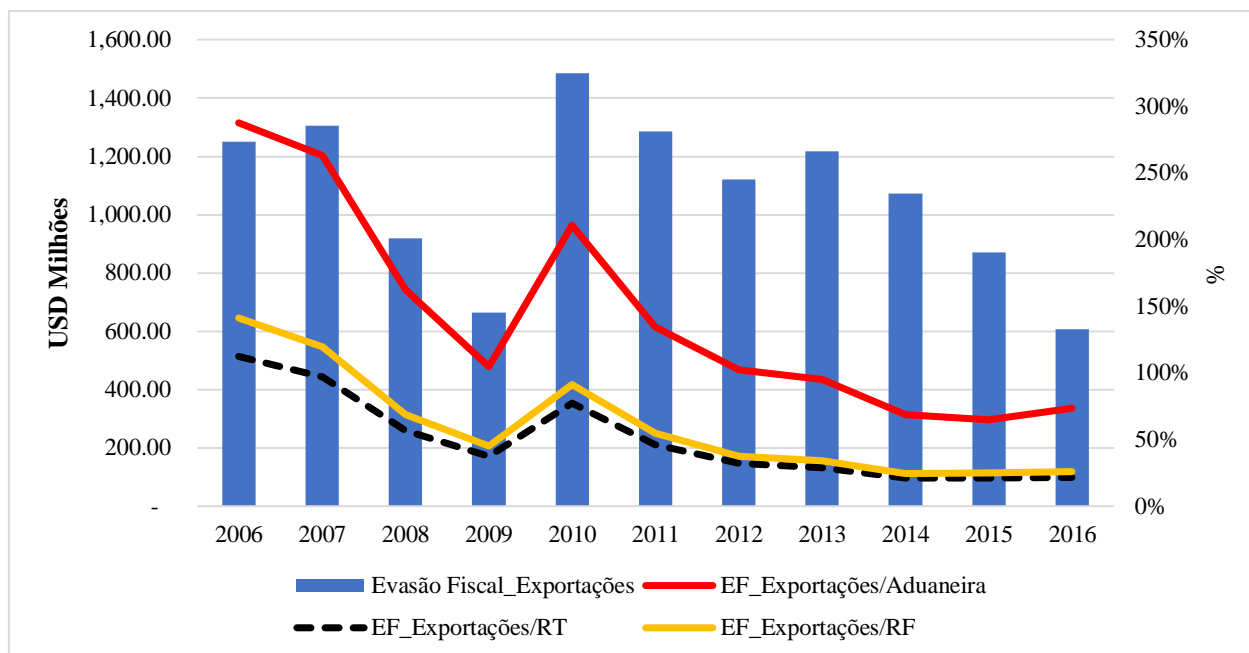
Nas exportações o contrabando é liderado pela Bélgica, seguido da Espanha e Alemanha com uma média anual em milhões de dólares americanos, de 398.12; 217.36 e 135.19 respectivamente. Nas exportações a França apresenta uma média de 59.35 e, neste grupo, é superada pelo Reino Unido com 79,88 milhões de dólares, média anual (ANEXO J).

As exportações, em termos de PIB, representam perdas a volta de 7.37%, média do período de 2006-2016 (ANEXO K). O que mostra que, no comércio com a Europa, Moçambique apresenta maior volume de perdas nas exportações, em termos de PIB. Este comportamento pode ser corolário das relações históricas na exportação de matérias-primas de África para a Europa.

Os rácios fiscais mostram uma tendência geral de decrescimento do peso económico do contrabando com os países europeus desde a criação da AT, com uma excepção em 2010 onde a subida alcançou 11.64% do PIB, seguida de redução nos anos subsequentes, embora se tenha mantido em níveis relativamente altos (gráfico 18).

A introdução da JUE e a melhoria dos sistemas de controlo pode ter tido um contributo positivo na redução do contrabando nas exportações, associado à aplicação das regras da OMA, no que concerne à supressão de taxas aduaneiras neste regime.

Gráfico 17 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT, lidas à direita



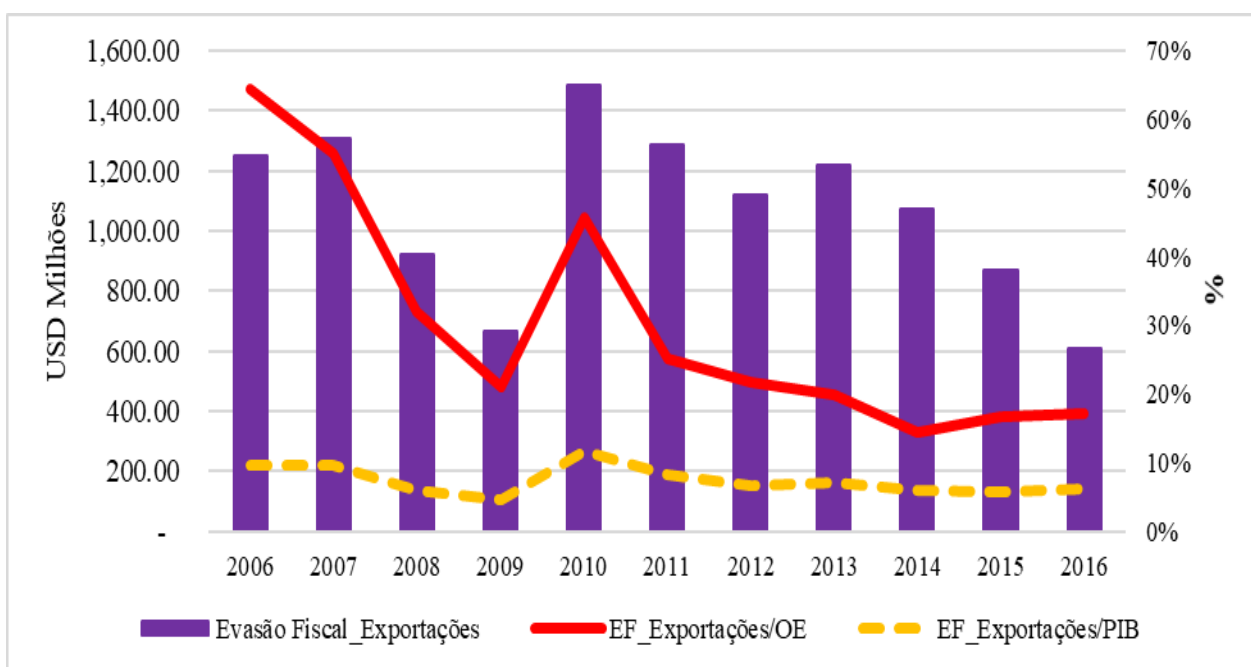
Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Os rácios do contrabando, em termos de RT e PIB, mostram a mesma tendência de perdas, no intervalo em análise. Observando o gráfico 17 percebe-se que a receita total é tomadora do comportamento da receita fiscal, não havendo variações significativas em termos percentuais.

No gráfico 18, é mais visível o efeito da crise económica de 2009, que se repercutiu no aumento dos níveis do contrabando a partir de 2010, o que confirma a hipótese de Moçambique ter sido um recurso no financiamento económico europeu face à crise na Zona Euro.

A tendência de subida a partir de 2014 continua a ser uma incógnita, embora o efeito taxa câmbio possa ser uma explicação plausível.

Gráfico 18 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique, lida à esquerda, com os países da Europa em valores e em % do OE e PIB, lidas à direita

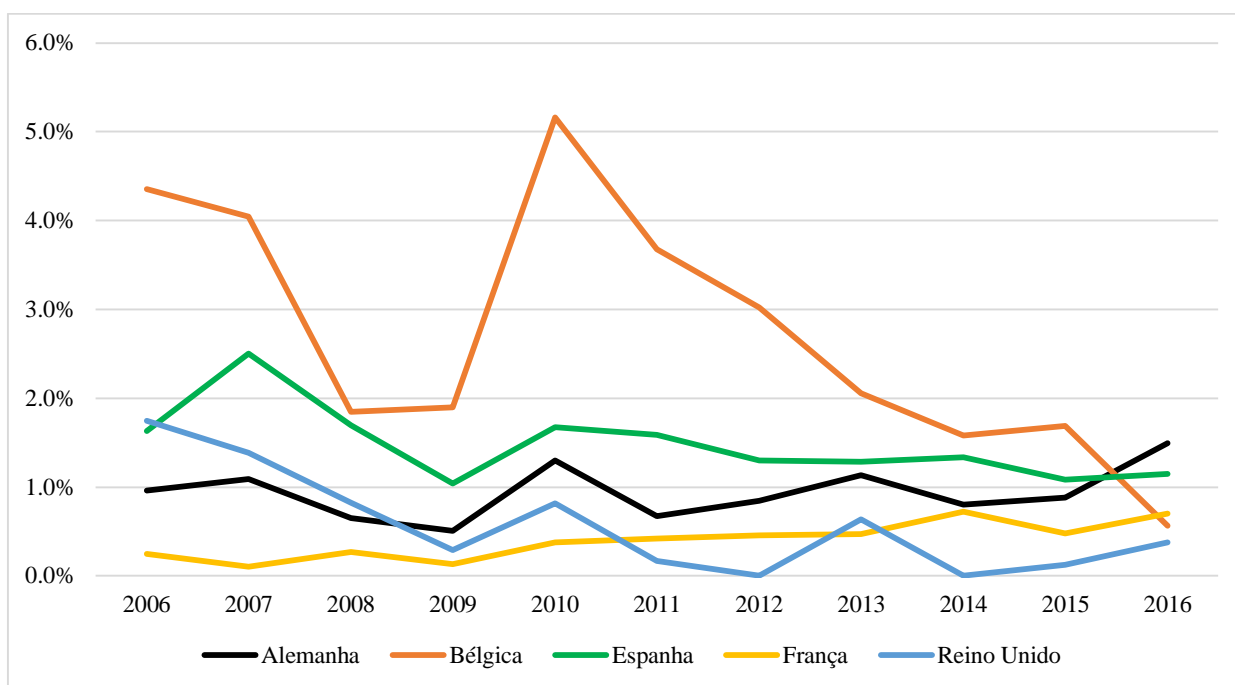


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

A Alemanha aparece na lista dos países com uma tendência crescente dos níveis de contrabando nas suas relações comerciais com Moçambique (gráfico 19).

Todavia continua a ser superado pela Bélgica que apesar de se notar uma tendência decrescente desde 2015, no geral esteve sempre acima dos níveis de contrabando nos países em análise.

Gráfico 19 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais da Europa em % do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

A Bélgica observou o pico mais elevado em 2010 ao superar a cifra de 5% de contrabando em termos de PIB contra o nível mais alto alcançado, por este país, em 2006.

4.2.3 Contrabando nas relações comerciais entre Moçambique e alguns países asiáticos

As relações comerciais entre Moçambique e a Ásia remontam desde a formação dos estados. Muitos autores se referiram às trocas comerciais entre Moçambique e a Índia antes da penetração portuguesa, nas quais se destacavam as trocas de ouro e marfim por missangas.

Nos últimos anos, a explosão económica da China transformou-o no gigante asiático, que é por alguns apelidado de “ave de rapina”. De facto, o comércio entre Moçambique e a China tem

sido uma das principais manchetes nos jornais e matéria para várias pesquisas acadêmicas, por causa da entrada ilegal de produtos contrafeitos e do tráfico de madeira, como referido por alguns autores perfilados na revisão de literatura focalizada e nas evidências empíricas sobre o contrabando.

Foi referido, por exemplo, que mercadorias provenientes da China entram em Moçambique com a designação de produtos originários da SADC, para se beneficiarem de tratamento preferencial.

Na presente secção analisa-se o impacto dessas relações na erosão da carteira fiscal em Moçambique, nos fluxos de importações e exportações.

4.2.3.1 Importações

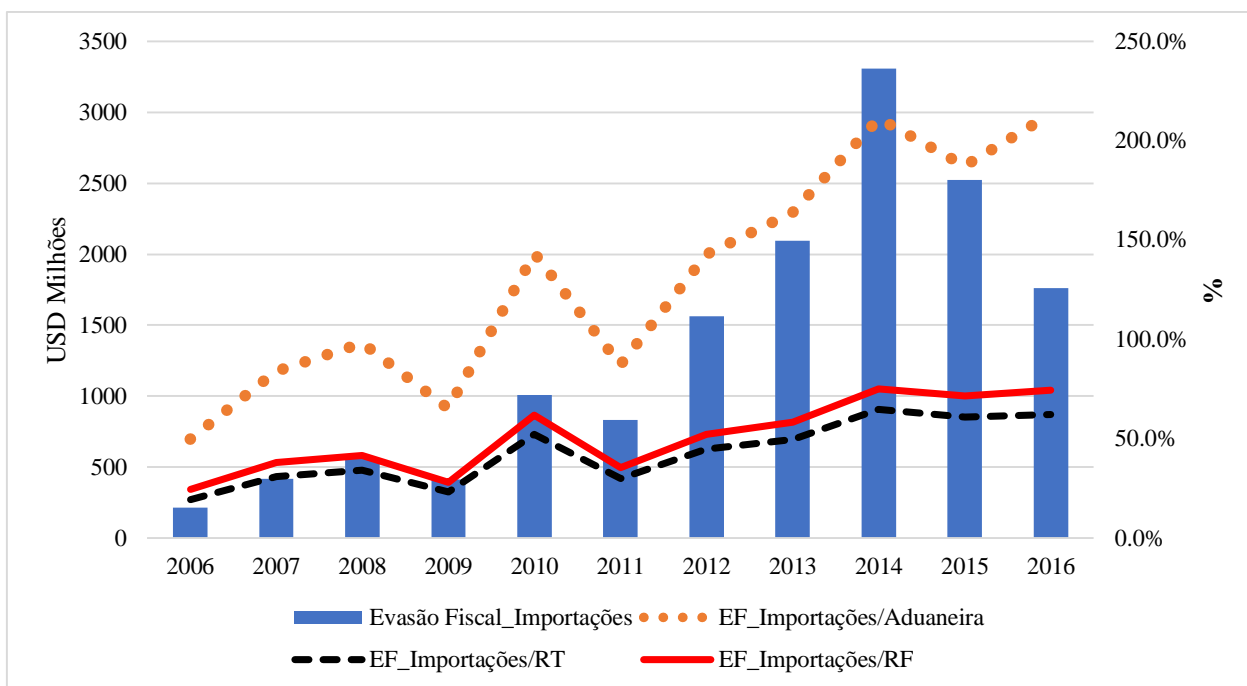
Em termos de contrabando, observa-se que a Índia ocupa a dianteira com um valor acumulado de 2006-2016, de 6.859,81 milhões de dólares americanos, correspondentes ao contrabando nas relações comerciais com este país asiático no período em referência. Relativamente à China, as perdas rondaram os 5.450,91 milhões de dólares americanos, com o pico em 2014 e 2015. O outro grupo de países é representado por Malásia, Tailândia, Paquistão, Singapura e Coreia do Sul, que totalizaram, cumulativamente, 1.889,18 milhões de dólares americanos (ANEXO L).

Em termos do PIB, o peso cumulativo (2006 a 2016) indica a perda de receitas de Moçambique com o contrabando nas importações daqueles países da Ásia de 8.92% (ANEXO M). No período em análise, o *boom* do contrabando com os países asiáticos inicia em 2013, o que pode ser explicado pela política do Governo na época de privilegiar as relações comerciais com a Ásia.

No intervalo de 2013-2016, as perdas sucessivas com o contrabando foram de 12.12%, 18.27%, 16.29 e 17.89%. Em 2006, o contrabando com os países asiáticos era de 1.67%, o que indica a tendência crescente do comércio ilegal com estes países em detrimento de Moçambique (ANEXO M).

A análise dos rácios expõe melhor a tendência de crescimento do contrabando desde 2006. A partir de 2011, observa-se a projecção do contrabando para níveis nunca alcançados desde a criação da ATM (gráfico 20).

Gráfico 20 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT

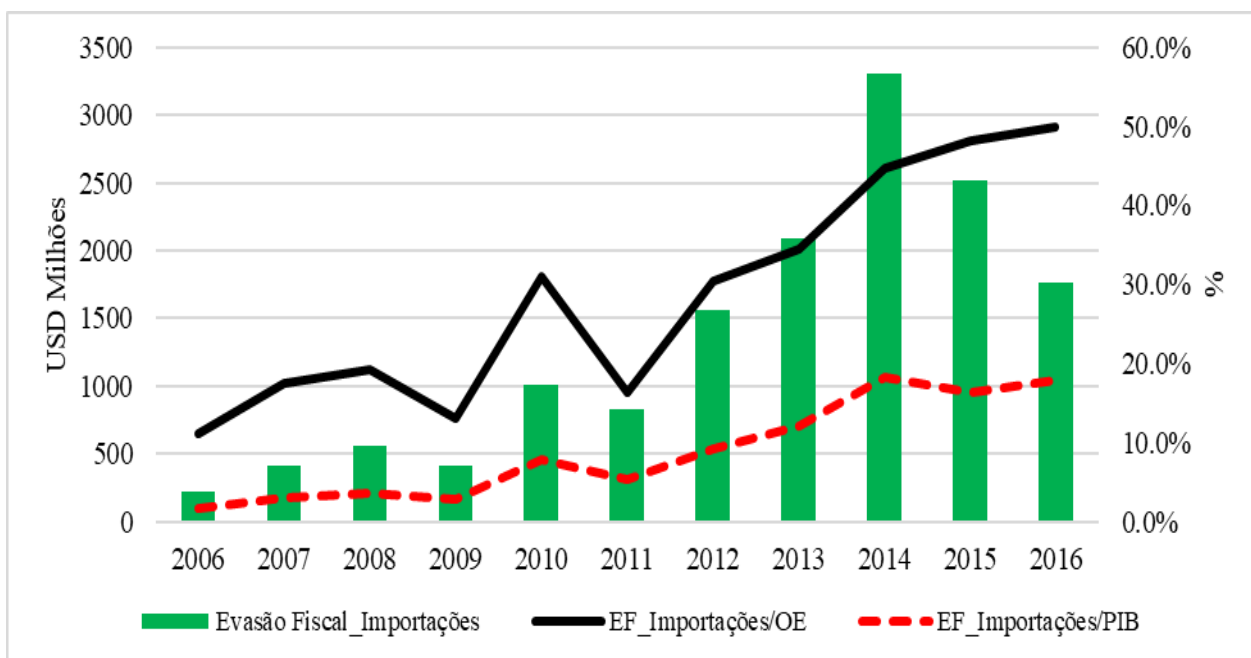


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

A projecção dos níveis de contrabando a partir de 2010 pode ter sido impulsionado pela consolidação das relações de cooperação e aceleração na implementação dos acordos bilaterais com os países asiáticos, o que estimulou as relações comerciais com a entrada de investimentos para a implementação de projectos de desenvolvimento.

A maioria desses países usou empresas originárias desses países na implementação dos projectos, o que estimulou as relações externas e, conseqüentemente, o contrabando. São exemplos: Coreia do Sul, China, Japão, Vietnam, no âmbito da cooperação Sul-Sul.

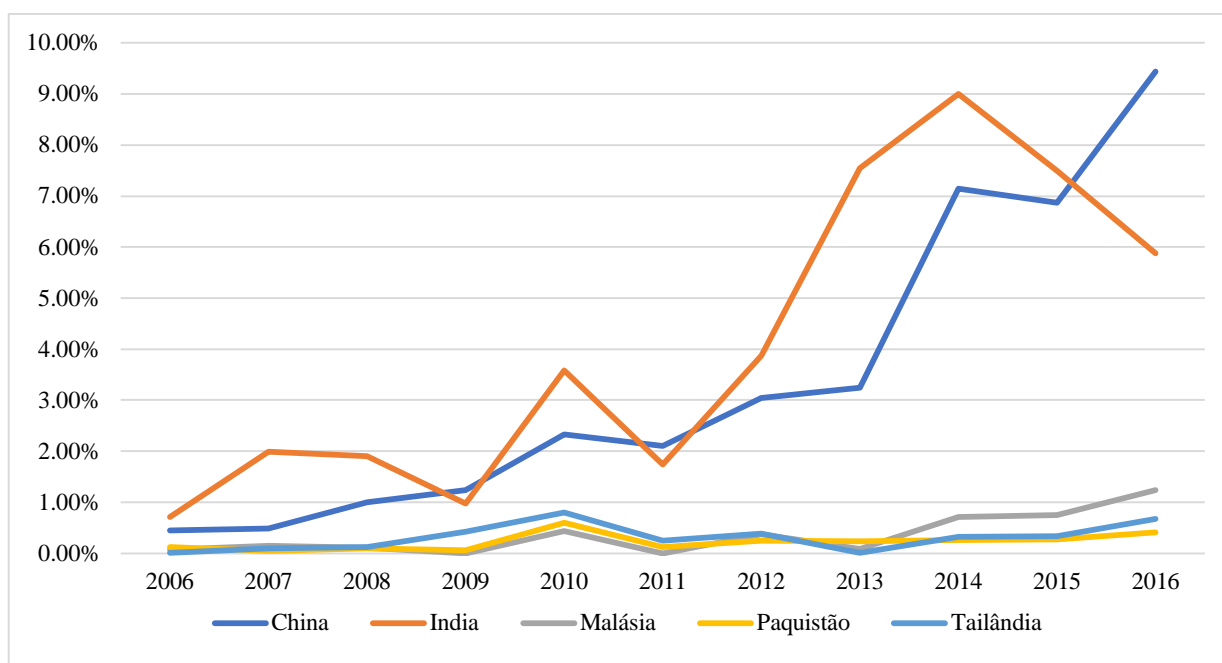
Gráfico 21 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % OE e PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Tendo presente estes dados colectados, conjugado com informações provenientes de diversas fontes, pode-se afirmar que na Ásia, a China e Índia são de longe os maiores *sicários* económicos de Moçambique (gráfico 22).

Gráfico 22 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os principais da Ásia em % do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

4.2.3.2 Perdas nas exportações

Países como Singapura, Coreia do Sul, Tailândia, Malásia, Vietnam e Laos têm sido referidos como destino preferencial do contrabando do marfim e de outros troféus provenientes de Moçambique. O que comprova as informações veiculadas nos meios de comunicação social sobre a cadeia de tráfico de produtos da fauna protegida para estes países.

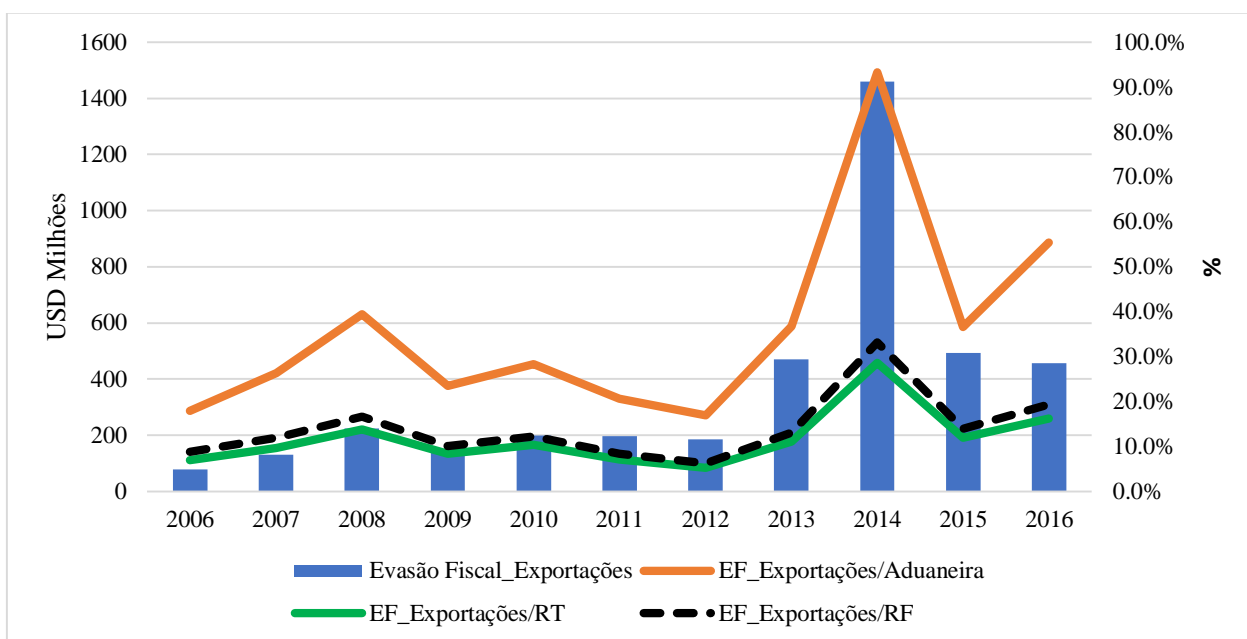
Nas exportações, o verdadeiro *sicário* económico é a China, o que atesta, sem sombra de dúvidas, o que tem sido veiculado pelos meios de comunicação social, segundo a qual o contrabando de madeira, marfim e outros produtos estratégicos é liderado pela China.

Cumulativamente, Moçambique perdeu, no período de 2006-2016, 2.975.32 milhões de dólares americanos com o contrabando nas exportações para a China (ANEXO N).

Em termos de PIB, a China mostrou uma evolução de 0.36% em 2006 para 3.42% em 2016. O ano mais fértil para a China no contrabando com Moçambique foi 2014, onde, em termos de PIB, registou-se uma evasão de 7.99%, nas exportações para aquele país asiático, sendo que a média dos 10 anos foi de 1.75% (ANEXO O).

Na análise de tendência, pode se observar que a evolução do contrabando segue o comportamento dos fluxos ilegais para a China, ao mostrar o pico em 2014, ano em que os demais países asiáticos contribuíram no rácio contrabando/PIB apenas em 0.08% do total de 8.07% que representa o peso económico do contrabando nesse ano (gráficos 23 e 24).

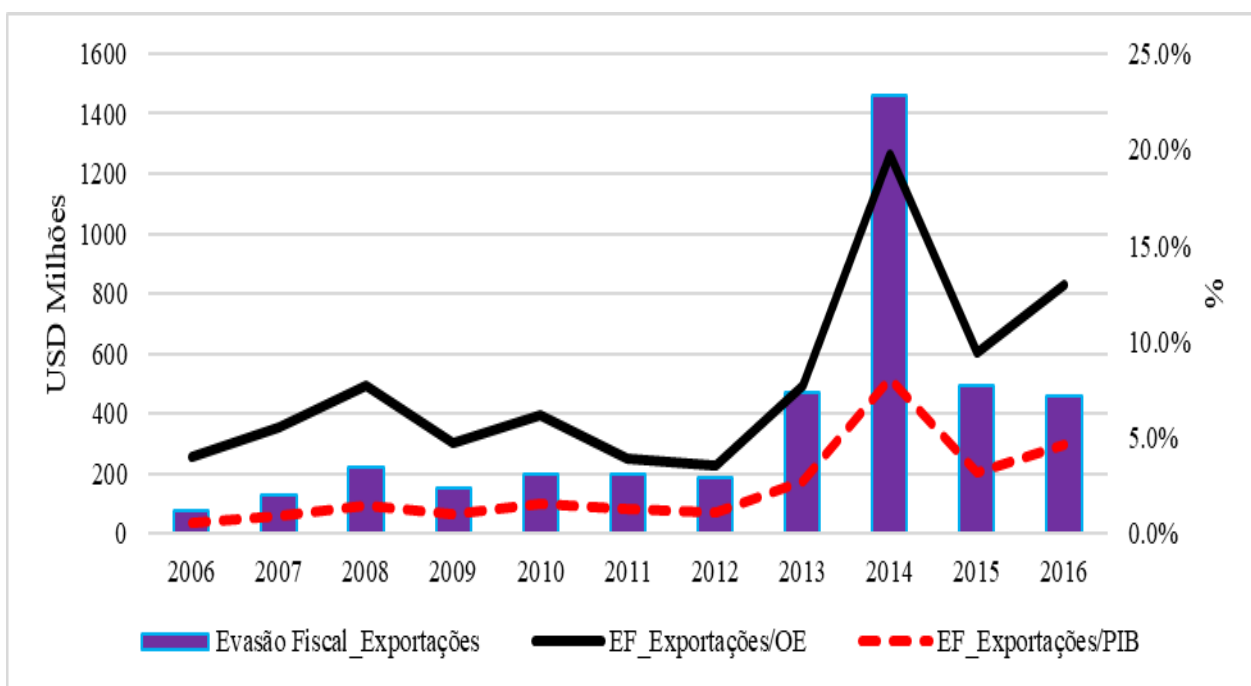
Gráfico 23 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Os indicadores económicos do contrabando, sobretudo no comércio com a Ásia, representam um grande desafio na sustentabilidade económica de Moçambique, se for considerado o facto de que nas relações com a China, por exemplo, para além da madeira e do marfim, regista o contrabando de produtos pesqueiros, nos termos das entrevistas levadas a cabo em Quelimane e Beira, onde assinalaram-se explorações de camarão e caranguejo em estufas, cujas exportações, em muitos casos, não são registados.

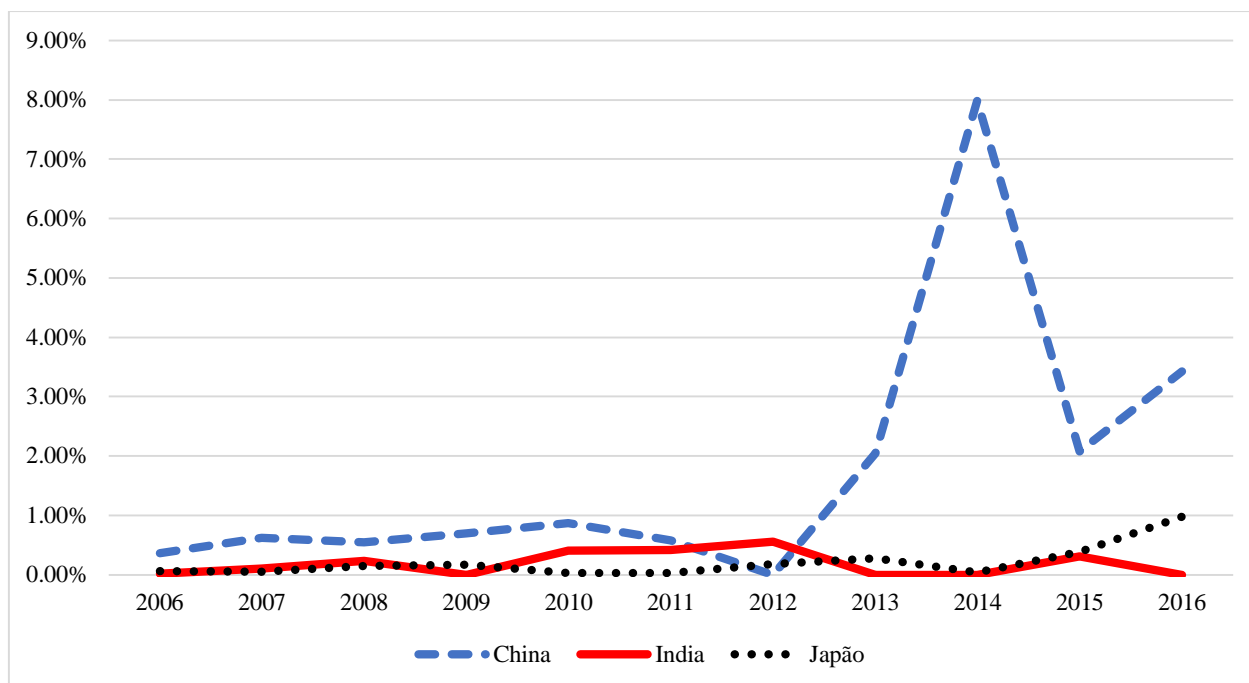
Gráfico 24 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da Ásia em valores e em % OE e PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Apesar do Japão não ter até ao presente momento grande representatividade no contrabando nas exportações, tende a crescer, o que pode constituir uma ameaça futura (gráfico 25).

Gráfico 25 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais da Ásia em % do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

4.2.4 Contrabando entre Moçambique e alguns países da América e Austrália

Tal como nas secções anteriores, pretende-se que com o cálculo da evasão fiscal nas relações comerciais com a América e Austrália, Moçambique tenha a dimensão dos desafios que se colocam na gestão do comércio externo e avaliar o peso que essas perdas significam em termos económicos.

4.2.4.1 Perdas nas importações

Na apreciação dos dados relativos ao contrabando entre Moçambique e os continentes americano e australiano, observa-se que a Austrália toma a dianteira com a média do período em

análise foi de 280.22 milhões de dólares americanos, contra os 109.45 registados pelos EUA. O Brasil e a Argentina têm uma média, dos 10 anos, de 29.61 e 27.44 milhões de dólares, média dos 10 anos em contrabando nas importações de importações, enquanto que o Canada está em 11.33 milhões. O México é o país com os menores índices de contrabando nas relações com Moçambique, o que pode ser reflexo das fracas relações comerciais com este país (ANEXO P).

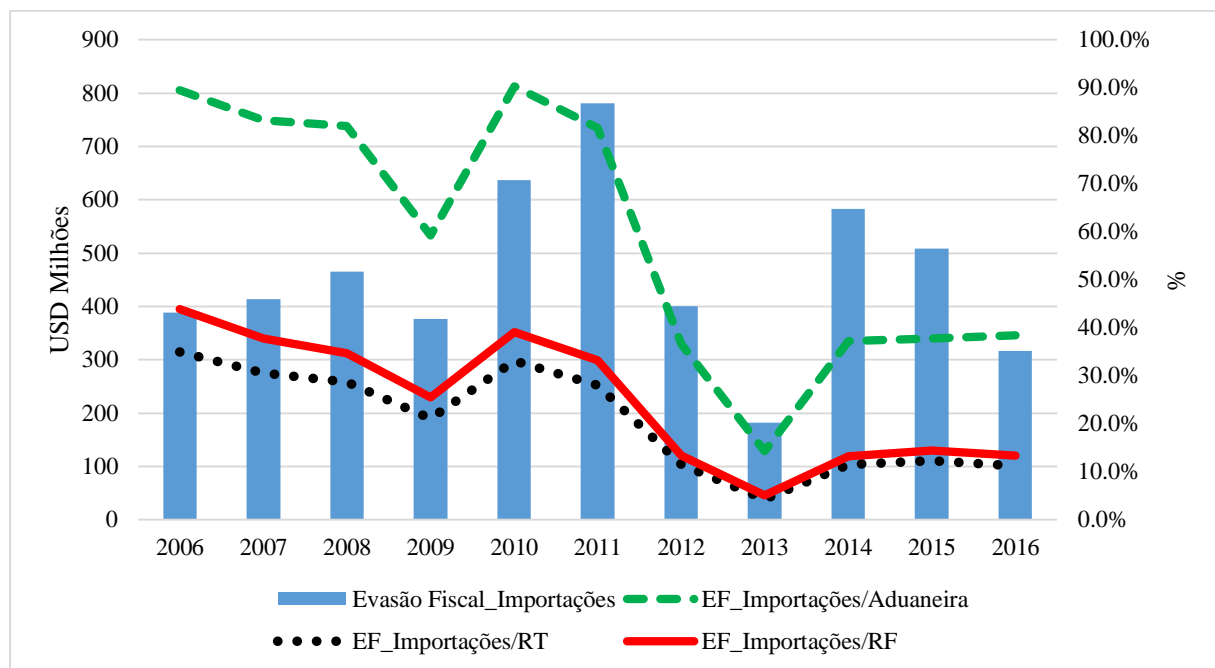
Os dois continentes em análise representam cerca de 3.22% de perdas de Moçambique em contrabando, analisados em termos de PIB. O pico foi em 2011 e o valor mais baixo foi em 2013.

De 2013 a 2016, o contrabando estabilizou em pouco mais de 3.16%. Nota-se ainda, o elevado peso económico, em termos do PIB, do contrabando com os países escolhidos no continente em análise, que já estiveram na banda de 5% em 2010, representando o valor mais alto de perdas de Moçambique no período em análise (ANEXO Q).

Analisando outros rácios económicos, pode se verificar que as perdas em termos de receitas fiscais são elevadas, quer em termos de receitas aduaneiras, quer em termos de receitas totais. No geral, observa-se uma tendência de decrescimento dos níveis de contrabando desde a criação da AT, embora o ciclo obedeça um formato sinusoidal.

Depois de registar a maior queda em 2013, actualmente se observa uma tendência de retoma. Em 2013, o contrabando em termos de receita total esteve abaixo de 5%, enquanto que, em 2016, esteve acima de 10% (gráfico 26).

Gráfico 26 – Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % da Receita Aduaneira, RF e RT

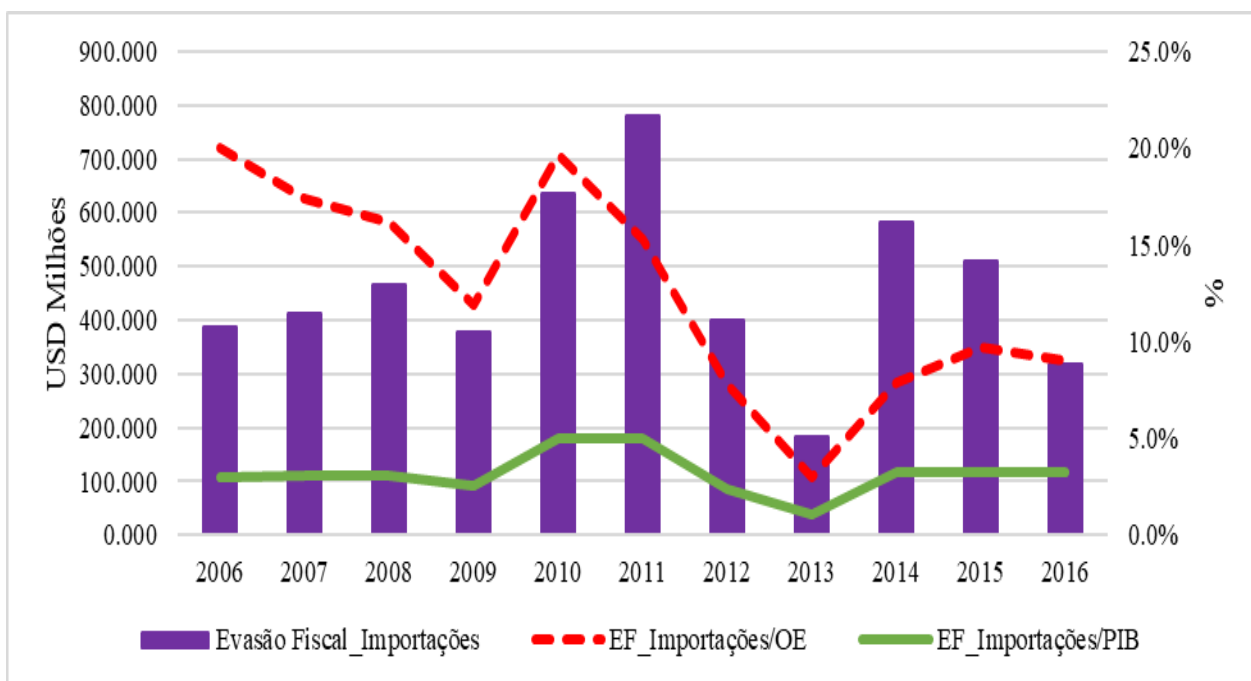


Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

O comportamento em termos do PIB, ao longo dos 10 anos, não difere da análise dos rácios anteriores, embora se observe uma estabilidade a volta de 3% desde 2014.

Este comportamento pode ser explicado pela alteração da política externa do Governo moçambicano a favor do comércio com a Ásia durante este período.

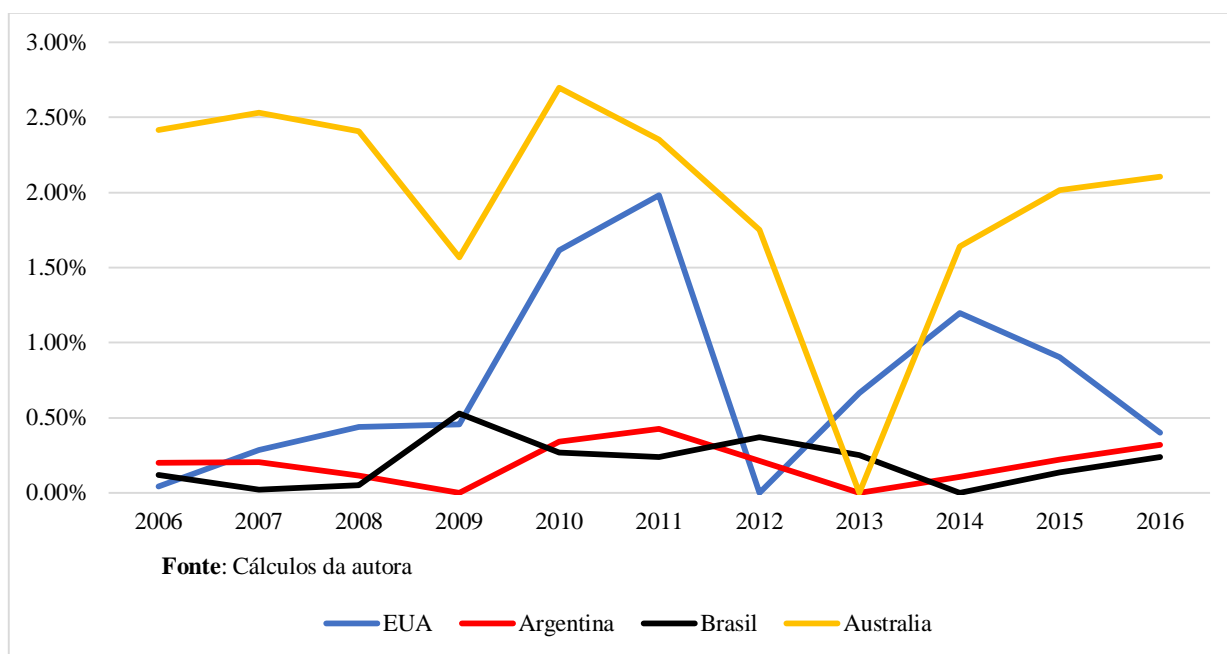
Gráfico 27 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % OE e PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

O maior pico dos EUA foi em 2011, com 2% de contrabando. Contrariamente à Austrália, o pico inferior dos EUA ocorreu em 2012, o que coincide com a mudança de preferências económico-comerciais de Moçambique (gráfico 28).

Gráfico 28 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique com os países da América e Austrália em % do PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

4.2.4.2 Perdas nas exportações

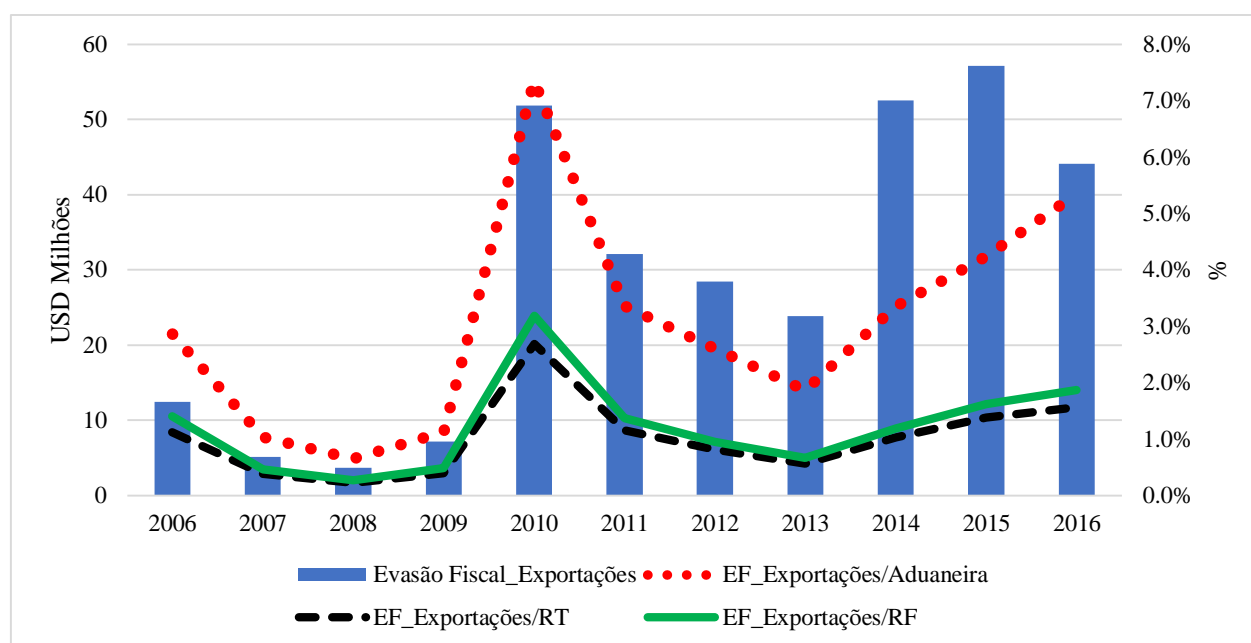
Nas exportações, os EUA são o maior sicário económico, o que significa que existe maior interesse dos americanos importarem de Moçambique do que Moçambique importar dos EUA. Segundo os dados das importações e das exportações para este país, as perdas com as exportações para os EUA são os mais elevados nos dois continentes em análise, com um acumulativo de 170.32 milhões de dólares americanos de 2006 -2016 (ANEXO R).

Nas relações comerciais com os EUA, observou-se que, em 2010, o contrabando em termos de PIB esteve em 0.36% e 0.26% em 2014, tendo mantido esta última cifra em 2015. Em 2016, registou-se um decréscimo para 0.11%. No período de 2012 a 2013, não houve registo de

contrabando. Depois dos EUA, o Brasil é o maior desafio com uma média de 0.06% para o período (ANEXO S).

Dois períodos foram importantes na análise do contrabando, que coincidem com a situação económica mundial em 2009, ano em que se regista aumento dos níveis de contrabando que estabilizam em 2011. Esta queda provisória veio retomar em 2013, com uma ascensão contínua até 2016 (gráfico 29).

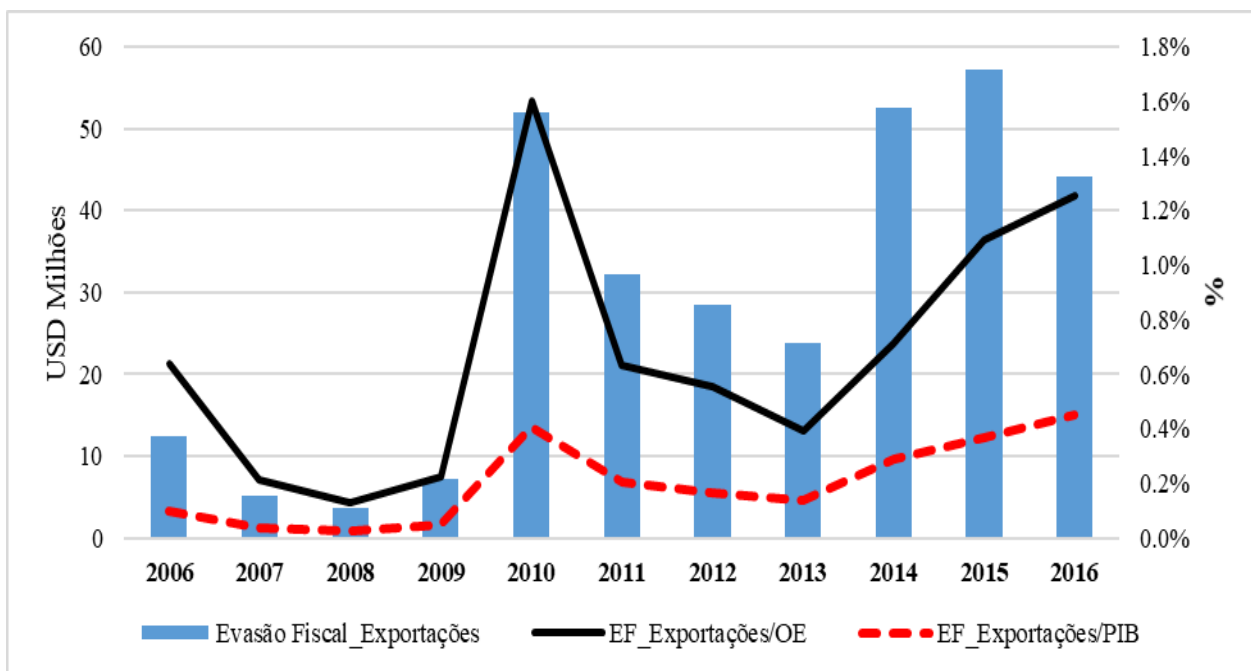
Gráfico 29 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % da Receita aduaneira, RF e RT



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Neste grupo de países, apesar de o contrabando apresentar uma tendência, no geral crescente, está abaixo da média mundial de 3.6% do PIB mundial, mostrando que, em termos de infrações fiscais, a América e a Austrália não podem ser listadas no grupo das maiores “aves de rapina” na dilapidação dos recursos de que Moçambique dispõe via contrabando (gráfico 30).

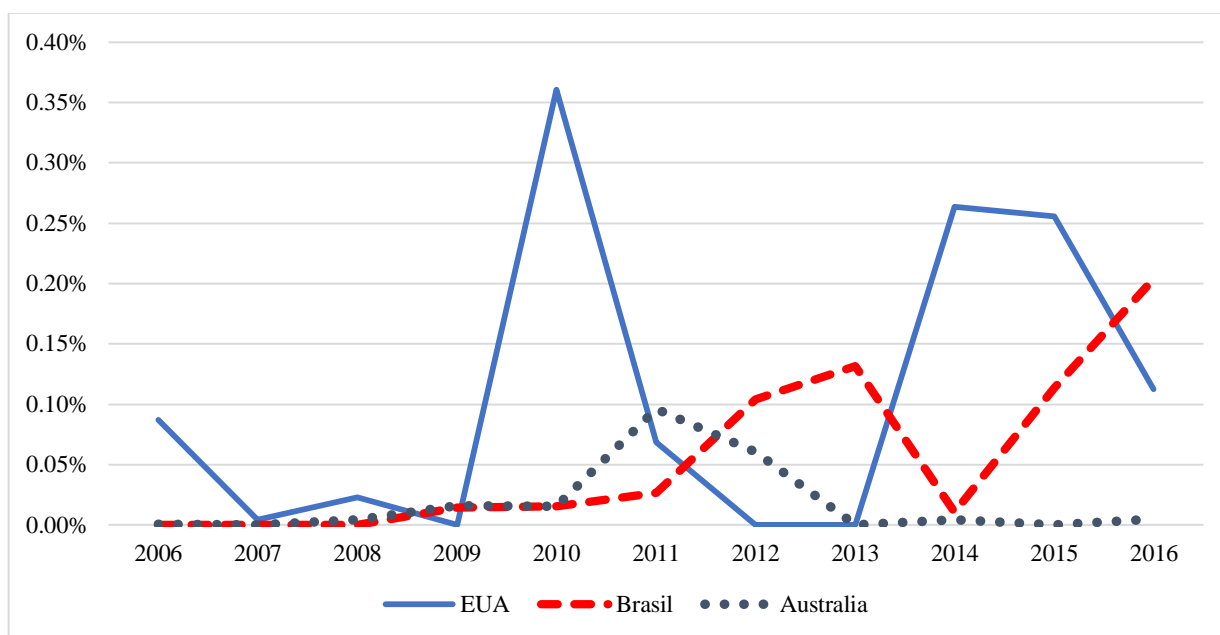
Gráfico 30 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os países da América e Austrália em valores e em % OE e PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Apesar de a Austrália ter indicado elevados níveis de contrabando nas importações, contrariamente, nas exportações tende a estagnar. Neste grupo de países, os EUA e o Brasil apresentaram maiores taxas (gráfico 31).

Gráfico 31 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique com os principais países da América e Austrália



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

O contrabando, associado às discrepâncias no valor e registo do comércio internacional, teve um peso significativo sobre as receitas aduaneiras de Moçambique. Pouco mais de USD 50 mil milhões foram sonegados, pondo em causa a capacidade de arrecadação de receitas do Estado.

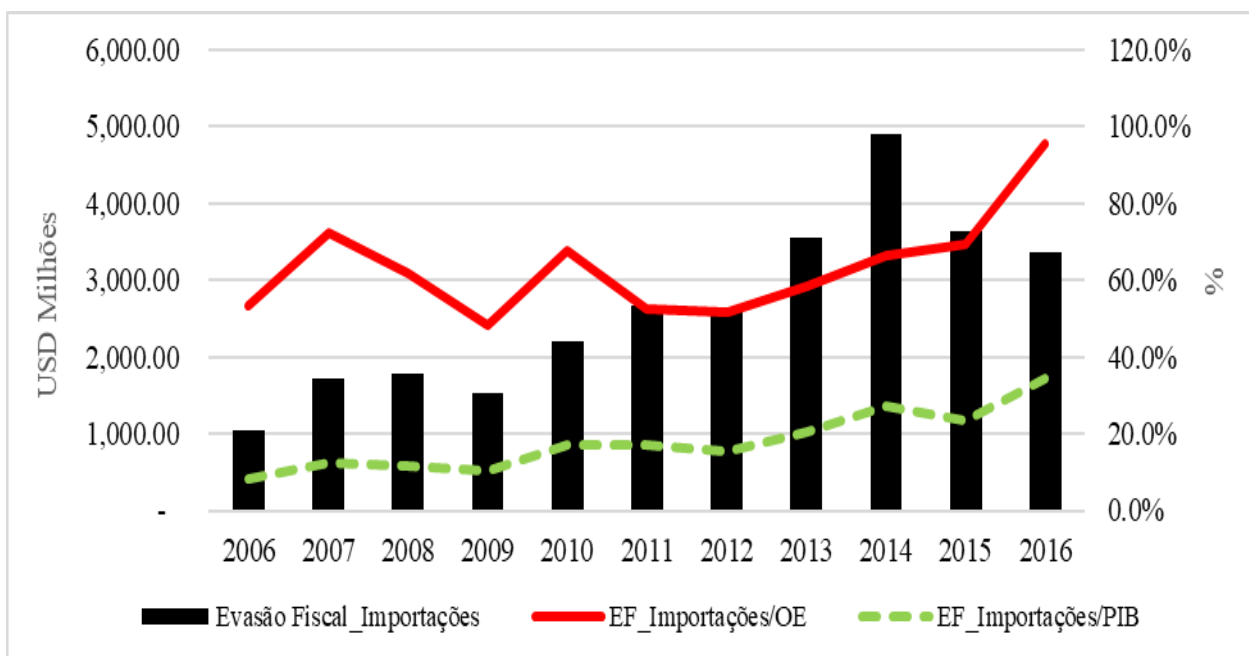
Os esforços de modernização da administração tributária, como a implementação da JUE, bem como de melhoria dos sistemas de controlo do comércio externo, tiveram um efeito positivo no combate ao contrabando com os países europeus, mas revelaram-se pouco eficazes no comércio regional e com a Ásia, onde os níveis de contrabando ainda mantêm uma tendência crescente, respectivamente.

Esta constatação remete a necessidade de se reforçar os métodos e meios de combate ao contrabando e de registo das trocas comerciais, pois parte das discrepâncias dos valores das

balanças comerciais pode estar relacionada à falta de registo ou ao registo inapropriado nos sistemas de gestão aduaneira.

No período 2006-2016, Moçambique perdeu em média de 2.641,52 milhões de USD (o equivalente a 18% do PIB) nas importações, o que corresponde a 294,8% da Receita Aduaneira e 99,1% da Receita Total. Ademais, 2014 foi o ano com o maior volume das perdas registadas em relação aos restantes anos, onde a evasão foi de 4.907,64 milhões de USD, tendo este, em 2015, reduzido para 3.641,83 milhões de USD (gráfico 32). Foi neste ano que foram introduzidas reformas na ATM, com maior ênfase para a área aduaneira⁶³.

Gráfico 32 - Evasão fiscal nas importações de Moçambique em valores e em % do OE e PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

Ao longo do período em análise, a Ásia registou maior volume de evasão fiscal em relação aos restantes continentes. O valor do contrabando foi aumentando a partir de 2010, tendo atingido o seu pico em 2014 com 3.306,21 USD milhões, o que corresponde a 18,3% do PIB. Este facto foi

⁶³ O objectivo principal dessas reformas tinha em vista reduzir os níveis elevados de corrupção, este culminou com retirada da antiga administração de gestão, bem como a rotatividade dos funcionários das áreas operativas e a monitoria sistemática das principais actividades e a introdução de novas medidas de fiscalização de mercadorias.

em resultado da contribuição dos países de Índia e China, que por sinal foram os principais países que tiveram maior volume de evasão em relação aos restantes países selecionados no presente estudo (ANEXO U).

A África encontra-se em segundo lugar depois da Ásia, com a média do período 668,24 milhões de USD, o correspondente a 4,7% do PIB, onde aparecem a África de Sul e Zimbabwe com maior contribuição na evasão fiscal nas importações.

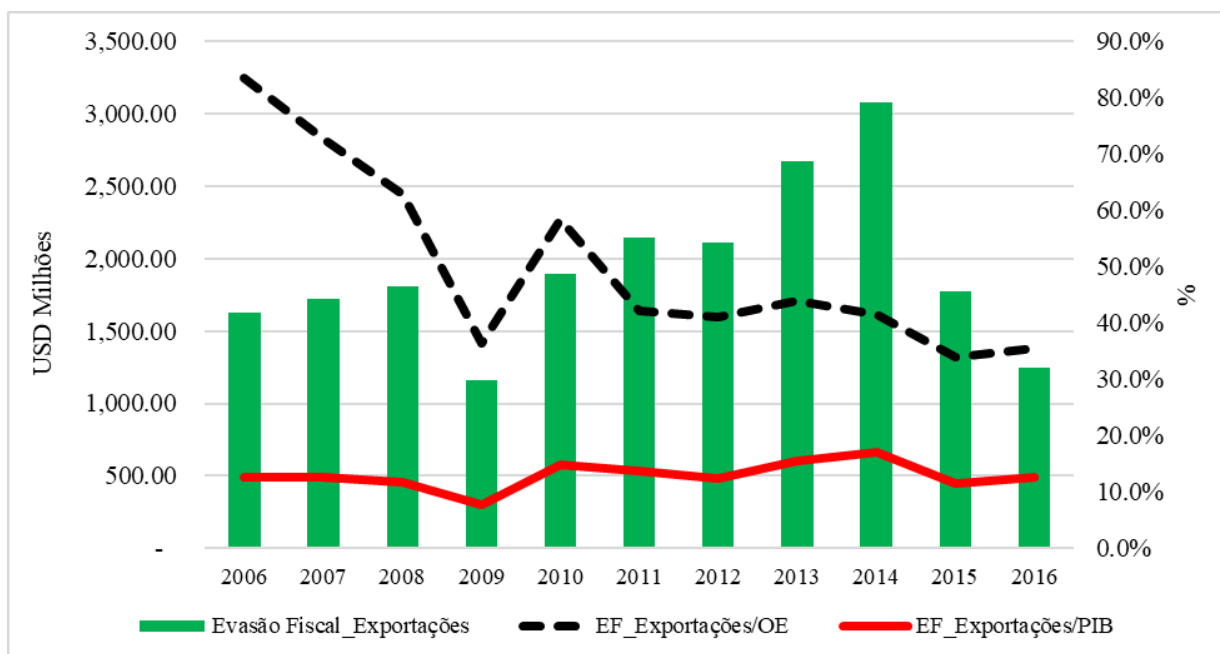
A América e Austrália possuem uma média de evasão fiscal no período em análise de 459,42 USD milhões, e a Europa foi de 178,11 USD milhões, que por sinal foi o menor valor registado de evasão fiscal; onde França, Bélgica, Alemanha e Portugal são os países que tiveram maior contribuição na evasão nas importações ao nível da Europa (ANEXO T).

Assim, viu-se que grande parte das exportações de Moçambique são de matérias-primas, onde se destacam o alumínio, produtos agrícolas como tabaco e algodão, e recursos minerais (gás natural, carvão mineral, áreas pesadas e pedras preciosas). Entre 2006 a 2016, Moçambique exportou em média cerca de 3.064,4 USD milhões, sendo que a maioria dessas exportações foram destinadas à África de Sul, China, Índia e Países Baixos.

As perdas médias registadas, neste regime, nas transações comerciais com os diferentes países foram de 1.929,47 milhões de USD, o equivalente a 81,5% da Receita Total e 12,9% em percentagem do PIB. Tal como foi observado na evasão fiscal das importações, o ano de 2014 foi o pico do maior volume registado de evasão nas exportações de Moçambique com os principais parceiros comerciais em 3.074,56 milhões de USD, correspondente a 60,4% da Receita Total e 17% do PIB (ANEXO V e W).

Entre 2011 a 2014 foi o período de maior crescimento da evasão fiscal. No entanto, nota-se uma ligeira redução de evasão nos anos de 2015 e 2016. Este facto pode estar associado às reformas que foram introduzidas na administração aduaneira, citadas na secção anterior.

Gráfico 33 - Evasão fiscal nas exportações de Moçambique em valores e em % do OE e PIB



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

A Europa e África registaram o maior volume de evasão no período em análise, com a média do período em análise de 1.072,93 milhões de USD e 460,14 milhões de USD, respectivamente. Ao nível da Europa, os países que mais contribuíram para essa evasão foram: Bélgica, Espanha e Alemanha. E ao nível da região da SADC, o destaque foi para África de Sul, onde a média do período foi de 1,01% em termos de percentagem do PIB, seguida de Malawi e Zimbabwe com 0,98% e 0,58% do PIB, respectivamente. Sendo que para Ásia, América e Austrália se destacam os seguintes países com maior valor de evasão fiscal nas exportações de Moçambique: China, Índia, Japão, EUA e Brasil (ANEXO V).

Na análise de evasão fiscal nas importações, assim como das exportações, notou-se que países como a África de Sul, Zimbabwe, China, Índia, EUA e Austrália possuem os maiores valores

de evasão registados nos dois regimes, onde as maiores perdas registadas foram da China, Índia e África de Sul.

4.3 PERDAS AGREGADAS NA PONDERAÇÃO DOS DOIS MÉTODOS

Os regimes utilizados na análise do contrabando em Moçambique foram, designadamente, importação, exportação e trânsito. Nestes termos, o cálculo do valor percentual global de perdas agregadas resultou da média aritmética simples das perdas nos três regimes analisados. Estes cálculos tinham em vista a apresentação de um único indicador de perdas com o contrabando que abarcasse maior número de regimes aduaneiros de elevado risco fiscal.

Em 2016, a taxa de crescimento do PIB decresceu em 3,8%, enquanto que o rácio do contrabando nas importações, em termos do PIB, atingiu o seu maior pico 34,2% (gráfico 34). Esta situação mostra, claramente, que a tendência destes indicadores confirma o incremento dos níveis de contrabando em Moçambique, no período em análise.

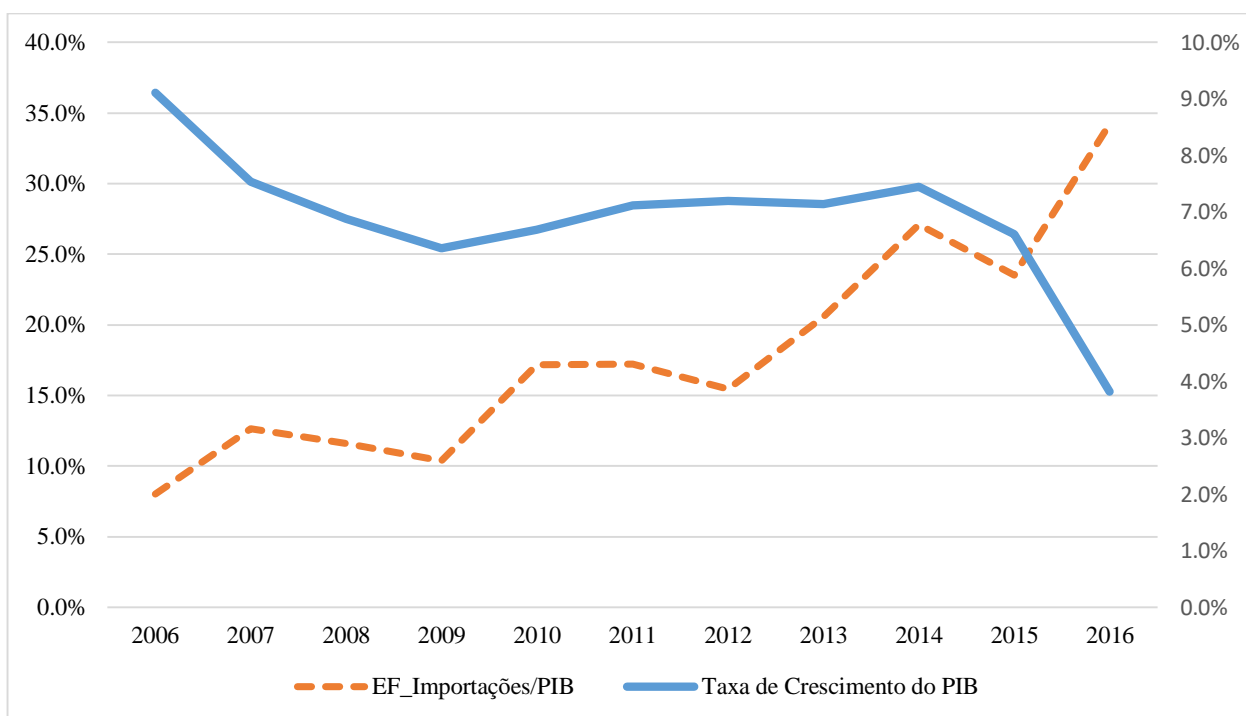
Durante a recolha de dados nos inquéritos e nas entrevistas foram, sistematicamente, citados como factores associados ao crescimento dos níveis de contrabando: a elevada porosidade das fronteiras, a corrupção, as fraquezas na fiscalização, os elevados índices de pobreza e de indigência, a fraca educação fiscal, para além dos factores culturais que levam à valorização do direito costumeiro em detrimento do direito positivo, fenómeno gerado pelos profundos laços de parentesco entre as famílias que habitam ao longo da linha de fronteira.

Estas famílias para além da partilha dos laços de parentesco, partilham bens duráveis, exploração indiferente de terras para a agricultura e pequenos negócios, em ambas as partes das fronteiras. Por exemplo, moçambicanos vendem produtos do lado de Malawi, em Mandimda (Niassa) e malawianos vendem produtos do lado de Moçambique, sem que para o efeito haja intervenção do Estado na cobrança de direitos aduaneiros. O mesmo cenário ocorre em Mussorize. Em Ressano Garcia, este fenómeno observa-se no pasto do gado, em período de esteio em Moçambique, quando as populações de Ressano se deslocam para outra margem do rio Limpopo na RSA para o pasto do gado), o que faz pensar que para estas comunidades não existem fronteiras políticas nem económicas.

Na região norte do País, verificou-se que a franquia de 12.500 meticais era um elemento que estimulava o contrabando, sobretudo porque as grandes assimetrias regionais valorizam mais a franquia na região norte do que na região sul, o que resulta em que o limite da franquia seja utilizado pelas comunidades nas regiões nortenhas de Moçambique, para a importação de mercadorias nos outros países que são colocados no mercado interno sem o devido pagamento de impostos e exportação ilegal de excedentes agrícolas de produção nacional .

Esta abordagem levou à introdução do conceito de *quase contrabando*, explicado como fenómeno que ocorre nos casos em que as comunidades se servem da Lei para a prática da elisão fiscal, nos termos decorridos anteriormente.

Gráfico 34 - Taxa de variação de contrabando nas importações e Taxa de crescimento do PIB

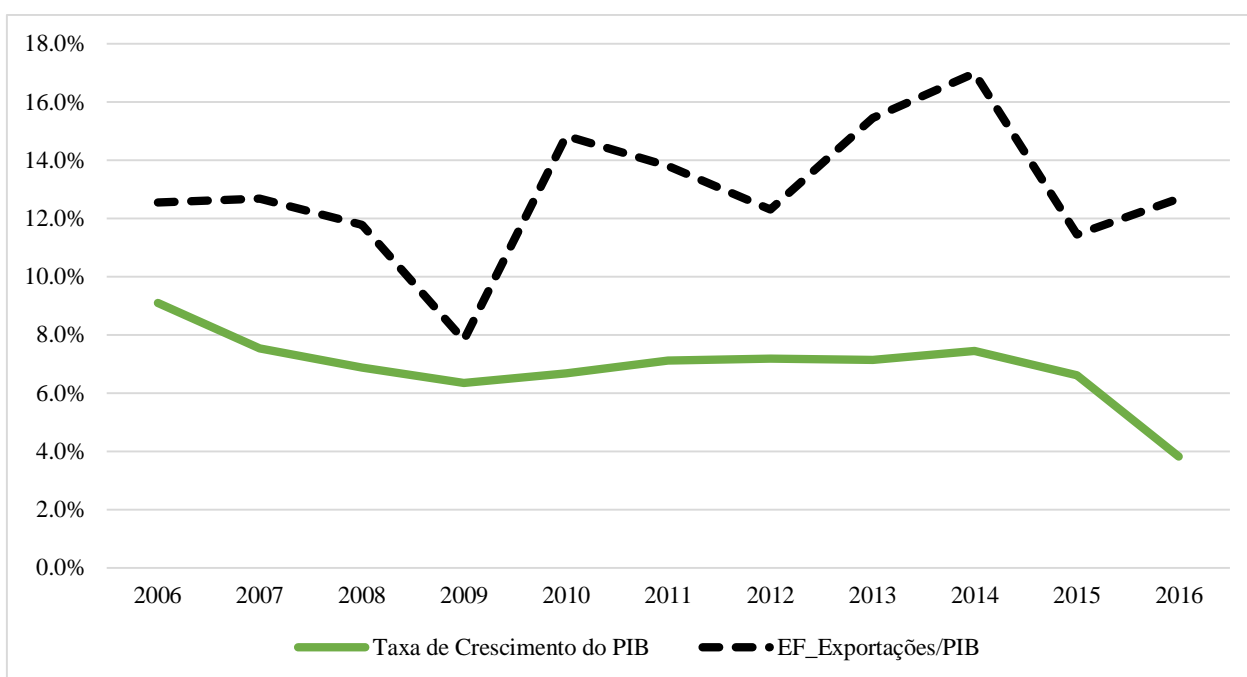


Fonte: Elaboração própria.

Observa-se uma grande volatilidade do contrabando nas exportações, que se manifesta nas flutuações acentuadas dos índices de contrabando de um ano para o outro, cujos contornos se assemelham à função seno em permanente ascensão. Por exemplo, em 2008, no contrabando nas exportações, o rácio alcançou o pico inferior, para, em 2011, atingir o maior pico.

No período seguinte, retomou a queda alcançando um novo pico inferior que se reverteu em 2013. Assim, depois da queda em 2015, em 2016, a tendência de ascensão voltou a reconfigurar-se.

Gráfico 35 - Taxa de variação de contrabando nas exportações e Taxa de crescimento do PIB



Fonte: Elaboração própria.

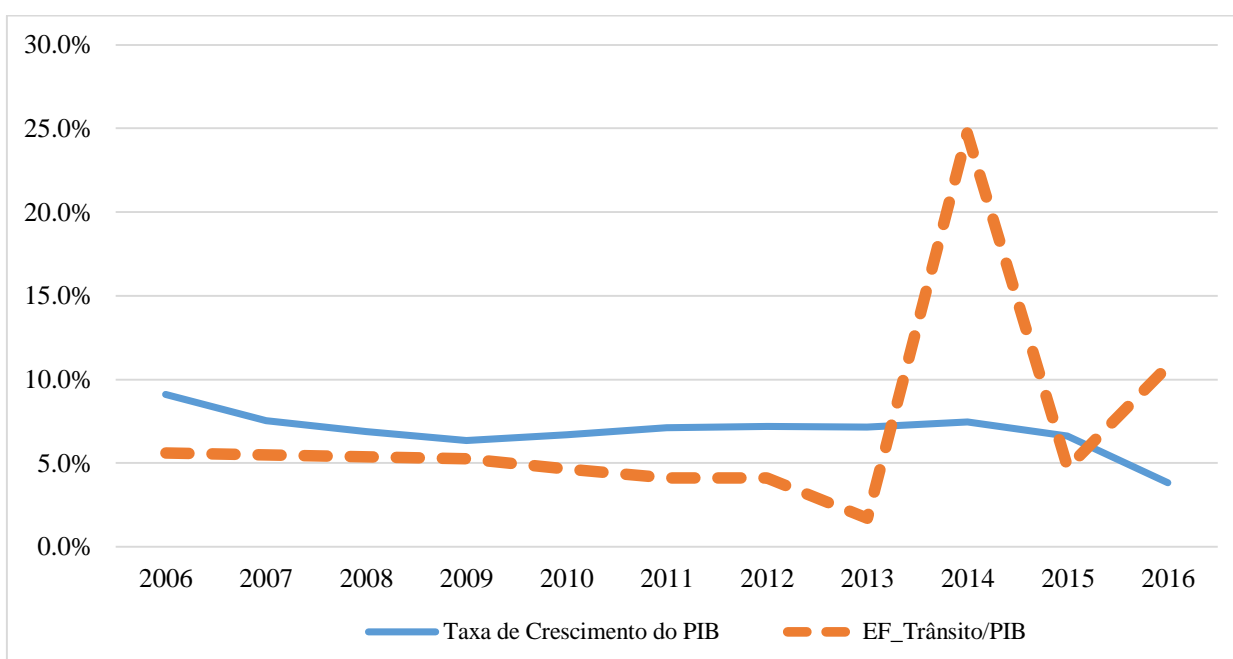
Em termos percentuais, observa-se que, em 2014, o crescimento foi de 11% em percentagem do PIB e no ano seguinte apresentou uma desaceleração de 1%, aproximadamente. Nas entrevistas, os factores que foram enumerados não apresentam diferenças significativas em relação às referidas pelos respondentes para as importações, embora seja de destacar que, no caso de Niassa, foi, reiteradamente, afirmado que, diferentemente das outras províncias, observa-se mais contrabando nas exportações do que nas importações, com a saída de ouro, marfim e pedras preciosas através do rio Rovuma para a Tanzânia. Este cenário também foi observado em Cabo Delgado. Este facto pode ser explicado pela autossuficiência alimentar destas províncias, que apresentam solos geralmente férteis e produtivos. Razão porque as exportações ilegais são mais frequentes.

De um modo geral, quer nas importações, quer nas exportações confirma-se a tendência de perdas de Moçambique nas relações comerciais, tanto ao nível da região como com o resto do

mundo. Conforme citado nos capítulos anteriores, Moçambique foi referência no comércio ilegal de marfim, ouro e pedras preciosas para muitos países ocidentais e orientais, antes e durante o período colonial. A esta lista de produtos, acrescenta-se a madeira e a castanha de caju, em Cabo Delgado e Nampula.

Para além dos determinantes referidos, em Nampula foi acrescentada a elevada influência de alguns comerciantes locais, cuja barganha política tem influenciado na elevação dos níveis de contrabando nas importações e nas exportações.

Gráfico 36 - Taxa de variação de contrabando no regime de trânsito e Taxa de crescimento do PIB



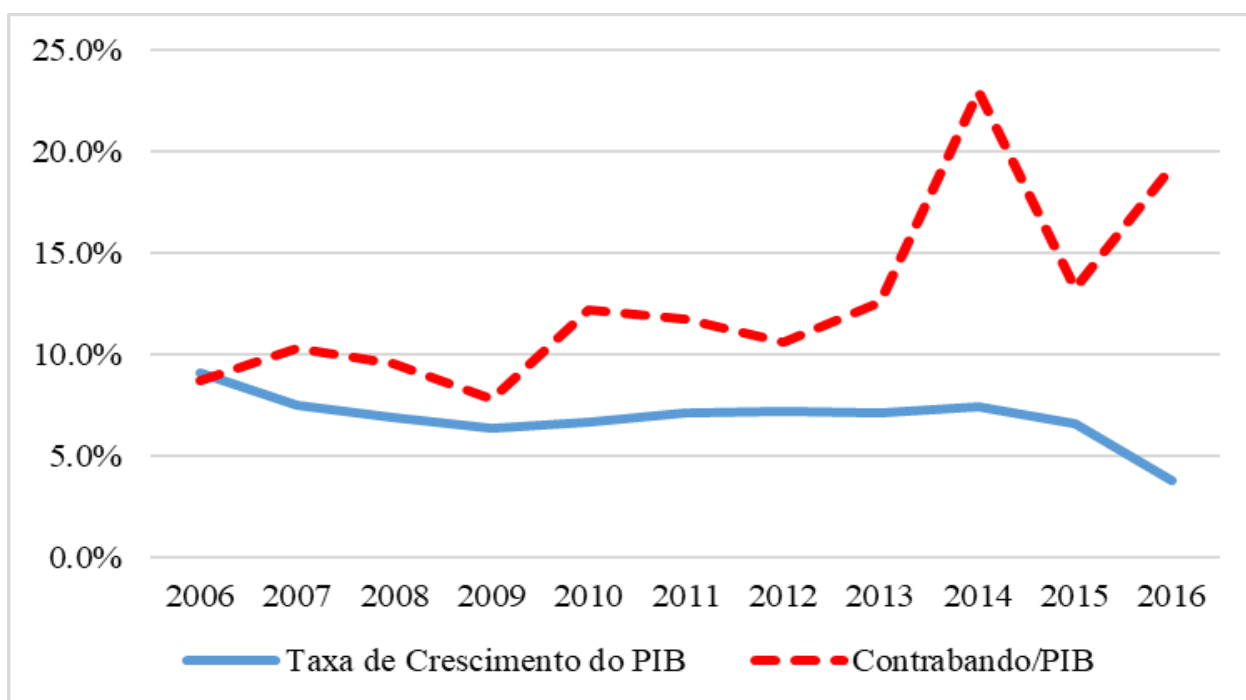
Fonte: Elaboração própria, com base nos dados das discrepâncias das balanças comerciais.

O caso de perdas de receita por evasão fiscal apresenta um comportamento ligeiramente diferente dos outros regimes, embora, os três regimes coincidam em termos de tendência crescente. Na análise dos dois gráficos, observa-se uma relação inversa. Isto é, no período em análise, a taxa de crescimento do PIB apresenta uma tendência nitidamente decrescente, enquanto o rácio do contrabando apresenta uma tendência acentuadamente ascendente. O ponto de intersecção das duas curvas ocorreu em 2011, altura em que foi introduzida a JUE, o que pode significar que a introdução da plataforma electrónica de desembarço aduaneiro pode ter fomentado o contrabando através do

uso indevido do regime trânsito. O que sinaliza a substituição dos outros regimes à favor do uso massivo do regime de trânsito no contrabando de mercadorias. Este comportamento pode ter derivado do maior controlo que resultou do uso de uma tecnologia mais apropriada e menos vulnerável ao risco que decorre do envolvimento do homem em toda a cadeia de desembaraço.

Ao analisar o rácio médio de contrabando nos três regimes, percebe-se que este tomou o movimento sinusoidal das exportações e importações, o que pode sugerir que estes regimes apresentaram maior peso relativo no contrabando ao longo do período em análise. De facto, o contrabando nas importações e exportações foi mais representativo. O pico do crescimento do contrabando entre 2014 e 2016 foi de 18% e 19%, em percentagem do PIB, respectivamente.

Gráfico 37 - Taxa de variação de contrabando em Moçambique e Taxa de crescimento do PIB



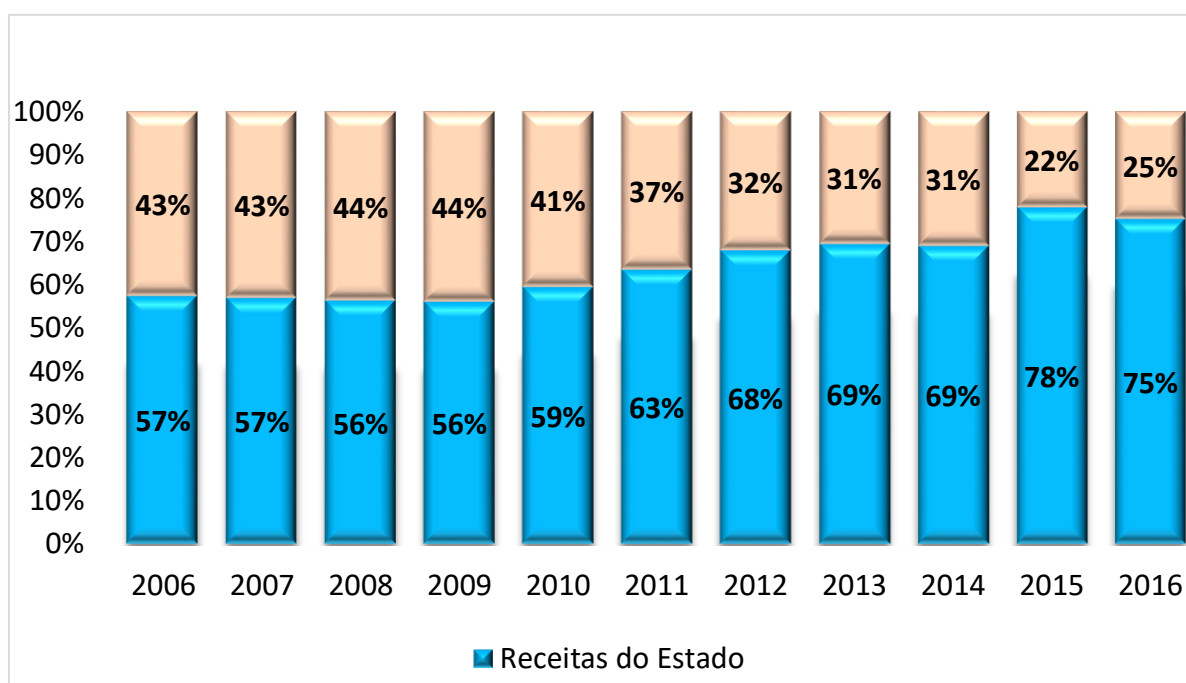
Fonte: Elaboração própria

Durante o período em análise, observou-se, ainda, que, em média, as perdas de receitas nas importações em relação ao PIB foram de 18%. Enquanto nos regimes de exportação e de trânsito foram de 12.9% e 7%, respectivamente.

As perdas de Moçambique, com o contrabando nos regimes de importação, exportação e trânsito, são de 12.6% da média anual em termos do PIB. Em termos do OE, as perdas com o

contrabando nas importações foram estimadas em 63.4%, enquanto que nas exportações o rácio esteve em 50.1%. Relativamente ao regime de trânsito, observou-se que este contribui na erosão do orçamento em 25.1%, o que vale dizer que a média de perdas nos dez anos, em termos do orçamento, situou-se em 46,2%.

Gráfico 38 - Grau de cobertura do Orçamento por Receitas do Estado (2006-2015)



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Ministério de Economia e Finanças (MEF)– Conta Geral do Estado (CGE) (2019)

Considerando o défice orçamental de Moçambique, neste período, pode-se afirmar que um cenário de contrabando zero pode condizer a uma economia no estágio de superavit orçamental. Nesta base, e tendo presente a média anual de perdas com o contrabando, a economia moçambicana teria sido considerada autossuficiente desde 2006, e em 2015 teria apresentado um superavit de 24.3%. Em termos cumulativos o superavit teria sido de 16.1%.

O peso total do contrabando, utilizando os resultados obtidos do modelo de regressão ARIMA, na série cronológica de trânsito, não apresentou diferenças significativas, permanecendo a média global de perdas em termos de PIB em 12,6%.

5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA DE CAMPO

Neste capítulo faz-se a identificação e análise dos resultados finais da pesquisa de campo. O capítulo começa com a apresentação dos resultados da pesquisa exploratória em Mandimba, Milange e Machipanda.

A seguir, o capítulo traz os dados da pesquisa de campo referentes à fase conclusiva e que foram interpretados com recurso à análise descritiva e factorial. A análise factorial tinha em vista estabelecer a correlação entre factores e variáveis na identificação dos mecanismos ou artimanhas utilizadas na prática do contrabando.

Na análise factorial, foram considerados oito factores e 17 variáveis, na exploração dos resultados de um inquérito que abarcou 148 respondentes⁶⁴, extraídos de um total de 569 inquiridos dos diferentes extratos da população. As outras categorias de inquiridos foram analisadas com base em métodos descritivos. A diferenciação dos métodos de análise deveu-se ao facto de que os inquéritos dos outros grupos apresentavam maior volume de perguntas abertas qualitativas.

5.1 RESULTADOS DA PESQUISA EXPLORATÓRIA

Nesta secção, são apreciados os resultados da pesquisa exploratória que correspondem à interpretação dos resultados da pesquisa, inicialmente feita nas fronteiras de Mandimba, Milange e Machipanda. O objectivo é de assegurar a sistematização de informação sobre as rotas do contrabando, as mercadorias contrabandeadas, os meios utilizados e as suas motivações.

5.1.1 Debate dos resultados dos inquéritos em Mandimba, Machipanda e Milange

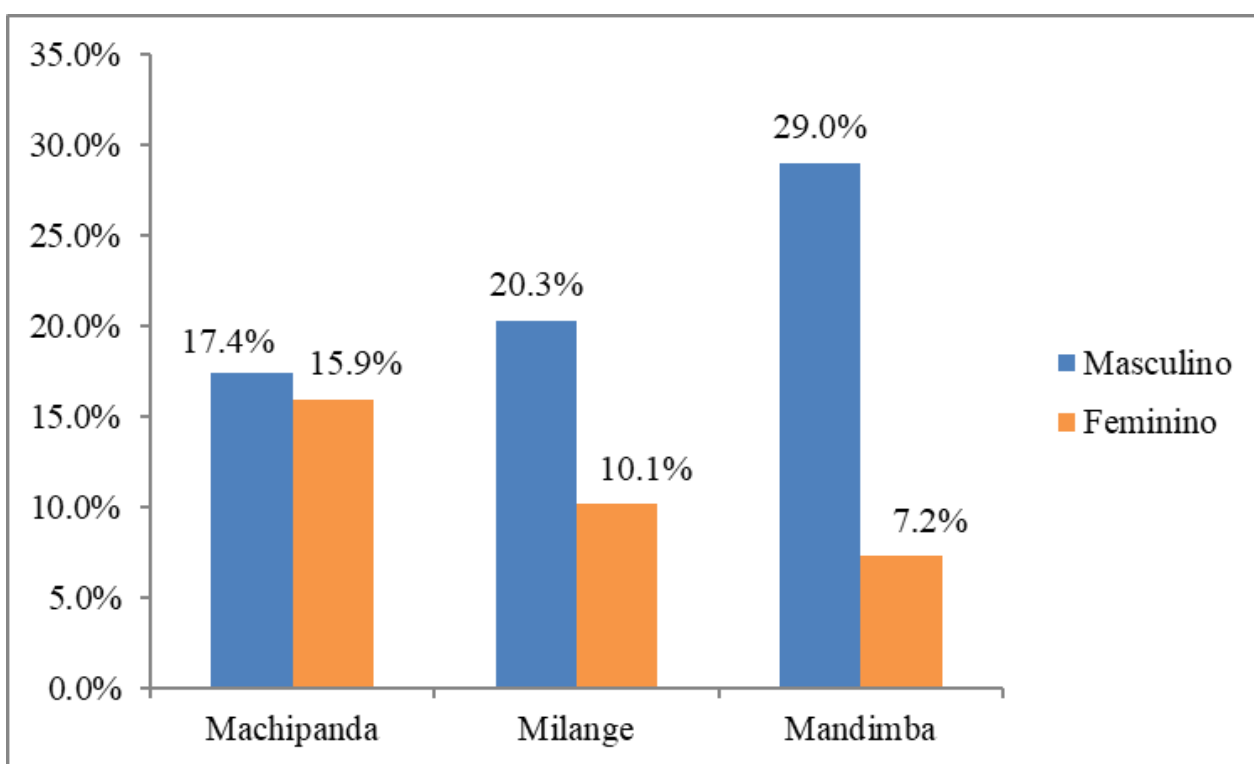
Os inquéritos administrados nas seis fronteiras terrestres, na fase exploratória, tinham como objectivo recolher dados gerais de percepções dos respondentes em relação ao contrabando, suas causas e relevância na economia local. O questionário estava dividido em seis blocos, orientados

⁶⁴ Funcionários aduaneiros e despachantes.

para diferentes extractos populacionais (aduaneiros, migração, polícia de fronteira, famílias, importadores formais e informais, contrabandistas) e envolveu 30 respondentes, sendo 67% homens e 33% mulheres.

Registou-se uma tendência dominante do sexo masculino, nos respondentes, em todas as fronteiras, com excepção de Machipanda, onde se registou um equilíbrio na distribuição da amostra por sexo, com homens 17,4% e mulheres 15,9%.

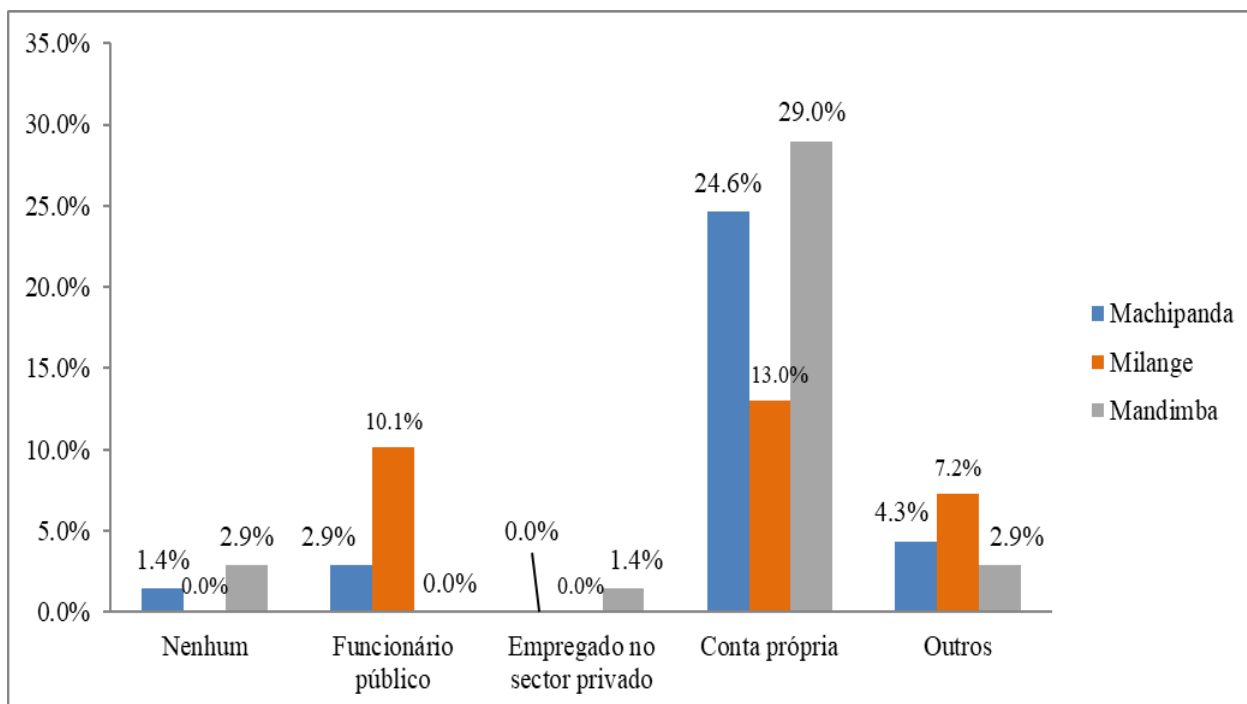
Gráfico 39 - Distribuição da amostra por sexo e por local da realização do inquérito



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

A maior parte dos respondentes exercia actividades comerciais por conta própria. Estas actividades incluem a venda de excedentes agrícolas, tida como a principal actividade produtiva, que serve de base para a sobrevivência da maioria da população que reside ao longo da linha da fronteira.

Gráfico 40 - Principal Actividade



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Dos inquiridos, 83% possuem famílias do outro lado da fronteira, com as quais trocam bens e serviços numa base regular. Nas entrevistas, afirmaram, por exemplo, que era costume visitarem suas famílias que habitam nos países vizinhos com regularidade.

Acrescentaram, ainda, que as visitas ocorriam, no geral, no fim de cada mês, coincidindo com o período em que as famílias recebiam as suas remunerações, sendo por isso o momento em que efectuavam transferências financeiras.

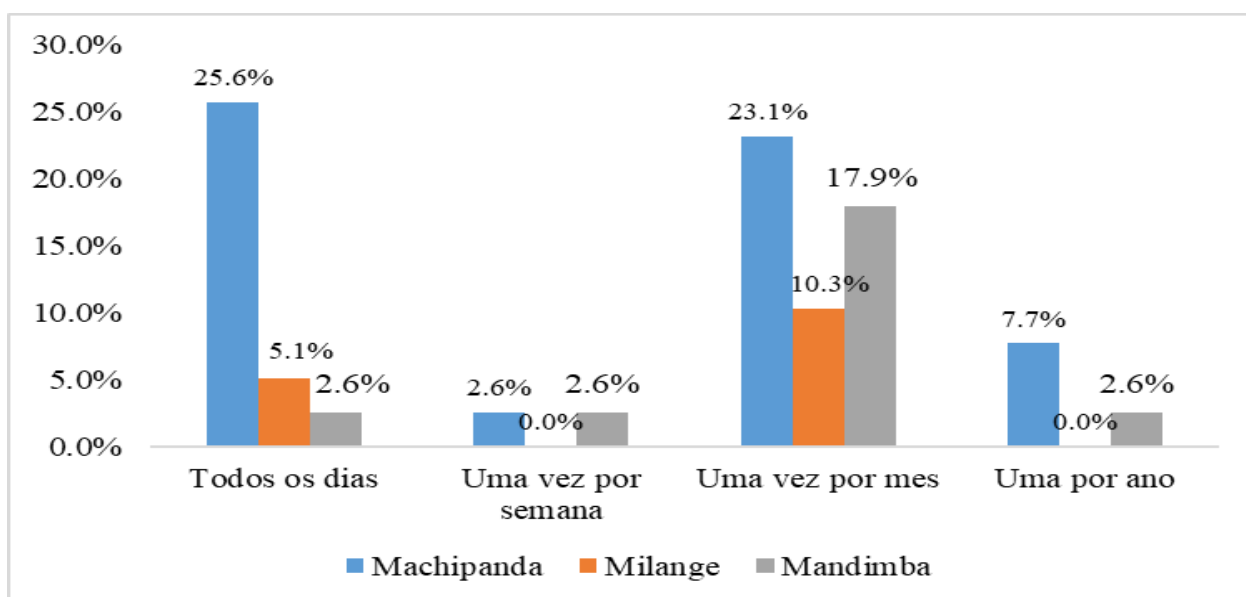
Tabela 18 – Frequência dos inqueridos com famílias na fronteira do país vizinho

Posto Fiscal	Sim	Não	Total
Machipanda	33.3%	0.0%	33.3%
Milange	23.2%	7.3%	30.5%
Mandimba	26.1%	10.1%	36.2%
Total	82.6%	17.4%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos às famílias

Identicamente, os hábitos de troca de bens e serviços apresenta uma maior incidência em Machipanda, onde se observou que as visitas eram sistemáticas, enquanto que em Mandimba ocorriam numa base mensal.

Gráfico 41 - Frequência de visitas entre famílias



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestre

Em relação ao movimento de pessoas, em todas as zonas fronteiriças existem indivíduos que contornam os postos de controlo e as estâncias aduaneiras, na importação ou exportação de bens e serviços, para evitar o pagamento de impostos.

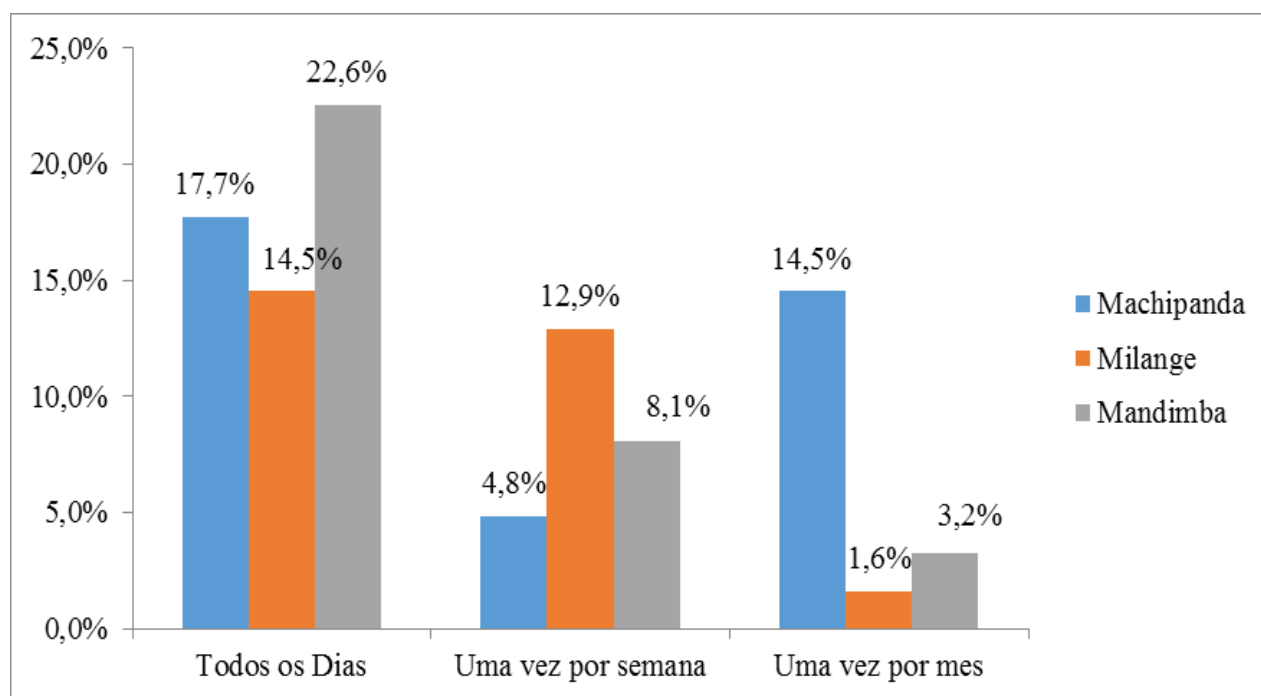
Tabela 19 - Existência de indivíduos que não passam pelo posto de controlo

Posto Fiscal	Sim	Não	Total
Machipanda	33.3%	0.0%	33.3%
Milange	24.6%	5.8%	30.4%
Mandimba	29.0%	7.3%	36.3%
Total	86.9%	13.1%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Observou-se que a fronteira de Mandimba apresentava um maior fluxo diário de pessoas e bens, enquanto que a fronteira de Machipanda registava alguma sazonalidade no comportamento dos operadores do comércio externo.

Gráfico 42 - Frequência de indivíduos que passam sem usar o posto de controlo



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Relativamente à lista de mercadorias transacionadas (ANEXO JJ), foi apresentada uma diversa gama de produtos que inclui, maioritariamente, produtos de primeira necessidade.

No caso da fronteira de Machipanda, há evidências de falso trânsito de combustível e cigarros para além do contrabando de outras mercadorias.

Os meios usados para transportar as mercadorias variam em função de cada local. No caso de Milange, o meio mais usado é a bicicleta seguida de txova⁶⁵, enquanto que em Machipanda a maioria dos produtos que não passam pela Alfândega são transportados a pé.

Quadro 5 - Principais produtos trazidos por indivíduos sem passar pelo posto de controlo

Posto Fiscal	Produtos
Machipanda	Produtos de primeira necessidade; fardos de roupa de segunda mão; combustível; sapatos; produtos alimentares.
Milange	Fardos de roupas de segunda mão, perfumes, sapatos de segunda mão; electrodomésticos; produtos alimentares; material de higiene; sabão; óleo; milho; feijão bóer; feijão manteiga; peixes; pipocas; ovos; sal; verduras.
Mandimba	Produtos alimentares; fardos de roupa de segunda mão; baldes; cogumelos; instrumentos para uso na machamba.

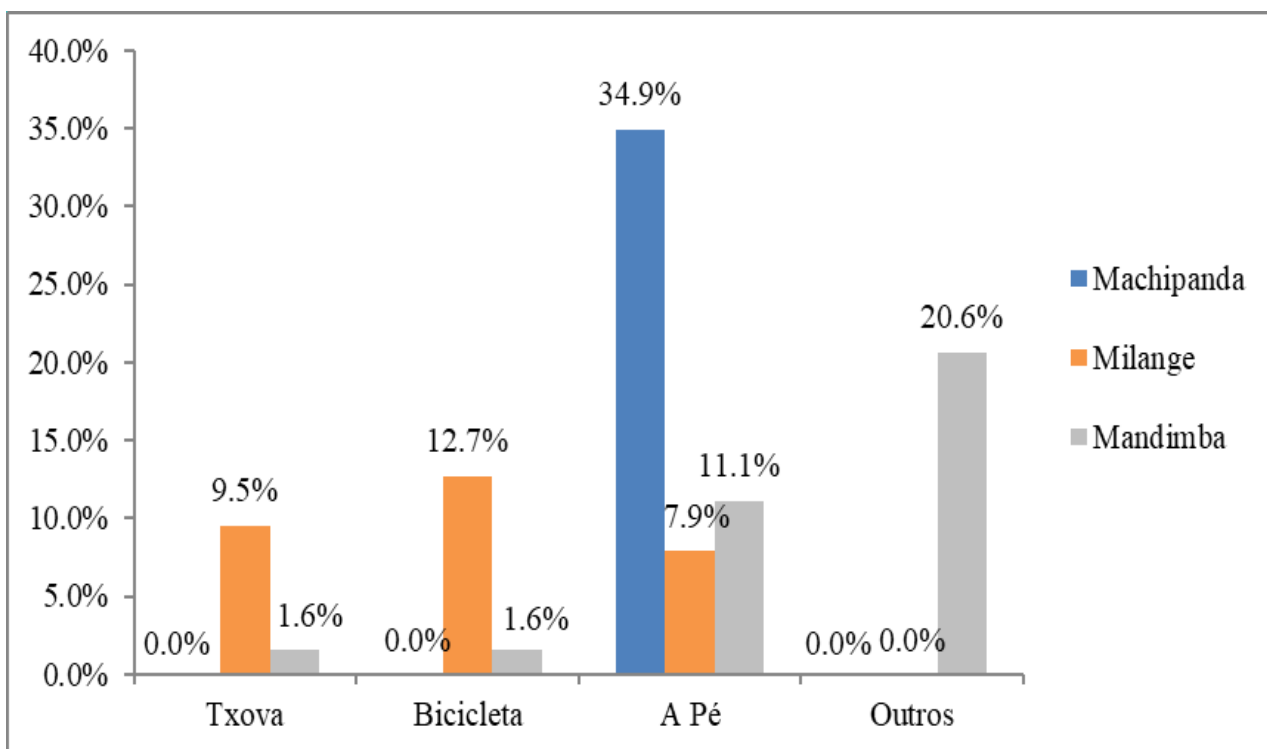
Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Em Machipanda, observou-se uma tendência de recorrer ao movimento pedestre no transporte de mercadorias, provavelmente por ser uma zona caracterizada por solos desastrosos, característicos de zonas montanhosas.

⁶⁵ É um carinho de mão usado como meio de transporte. É de fabrico local, de metal, usado no transporte de mercadorias e pessoas.

Manica é atravessada por uma cordilheira de montanhas de difícil acesso. O transporte pedestre observa-se, também, em Mandimba, é motivado por razões de ordem económica, associadas aos elevados índices de pobreza.

Gráfico 43 - Meios usados no transporte de mercadorias contrabandeadas



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Nota: Na categoria 'outros' inclui-se uso do transporte animal, viaturas, barco.

Dos entrevistados 72% sabe o que é contrabando e 28% afirmou nunca ter ouvido falar⁶⁶. Em Milange, apenas 10% afirmou ter conhecimento da ocorrência do contrabando, mas nas entrevistas, os respondentes confirmaram, na sua maior parte, registar-se um grande movimento de fuga ao fisco, protagonizado por associações de vendedores e de pessoas singulares.

Tabela 20 - Conhecimento local do contrabando

Posto Fiscal	Sim	Não	Total
Machipanda	33.8%	0.0%	33.8%
Milange	10.3%	19.1%	29.4%
Mandimba	27.9%	8.8%	36.8%
Total	72.1%	27.9%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Quanto às evidências empíricas, os respondentes reiteraram que em quase toda a extensão da fronteira, podem ser encontradas pessoas transportando bens fora do controlo dos órgãos do Estado.

⁶⁶ Por se tratar de um assunto delicado e com implicações directas nas vidas da população local, o referido desconhecimento pelos respondentes pode ser um mecanismo de autoprotecção contra possíveis penalizações ou represálias, por pensarem que alegando ignorância sobre o contrabando eximem-se da obrigação de cumprir com os ditames legais.

Tendo em conta que a linha de fronteira não tem nenhuma vedação, a prática do contrabando aparece como um negócio quotidiano e costumeiro. Como se pode perceber do depoimento de um ancião em Mandimba⁶⁷. “Eu sou natural daqui de Niassa, vivemos assim, desde os nossos antepassados: meus avôs transportavam marfim e outros produtos à cabeça até a margem do oceano onde trocavam com o monhês⁶⁸. Quando chegaram o muzungos⁶⁹, tivemos que continuar a fazer as escondidas com medo de chicote”.

Tabela 21 - Conhecimento sobre a ocorrência de contrabando

Posto Fiscal	Sim	Não	Total
Machipanda	37.5%	1.8%	39.3%
Milange	14.3%	10.7%	25.0%
Mandimba	33.9%	1.8%	35.7%
Total	85.7%	14.3%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Reiteradamente, verificou-se que os respondentes que afirmaram ter conhecimento do contrabando não o consideravam como crime, veem-no como procedimento normal, a exemplo de um entrevistado em Milange⁷⁰, que afirmou: “precisamos de fazer isso para dar de comer aos nossos filhos e levá-los à escola, melhor isso do que roubar”.

Entendem também que, para além de ser uma actividade de rendimento para a sobrevivência das famílias, o contrabando é um negócio mais “social” do que “económico”.

Na opinião dos respondentes, visto que o uso dos rendimentos gerados do comércio por eles praticados são para a subsistência das suas famílias e não mecanismos de “altos rendimentos” ou numa tentativa de se conseguir formas de “enriquecimento fácil”, os “contrabandistas são as pessoas que vendem droga e roubam carros na África do Sul”.

Ao que parece, além de ser um meio de subsistência, o contrabando dá um estatuto social ao seu praticante na comunidade. Sobre esta matéria, observou-se, por exemplo, que a posse de

⁶⁷ Depoimento obtido a 7 de fev. de 2018.

⁶⁸ Termo pejorativo utilizado para designar pessoas da raça indiana.

⁶⁹ Designação dada aos indivíduos da raça branca.

⁷⁰ Milange, aos 28 de jan. de 2018.

bens duráveis, em algumas comunidades de Cabo Delgado e Niassa, como motorizadas e bicicletas, é uma condição indispensável para se assegurar um casamento estável porque conferem ao seu proprietário um estatuto especial, além de facilitar o transporte dos produtos obtidos das suas incursões transfronteiriças noturnas.

Alguns entrevistados referiram que não se pode considerar contrabandista alguém que vende produtos da sua machamba, mesmo que essa venda ocorra em outro território: “a machamba é minha, eu cultivei, por quê contrabando, não roubei a ninguém, contrabandista é aquele que rouba a outro”⁷¹.

As famílias acreditam que o contrabando é uma prática executada por redes criminosas no tráfico de drogas, estupefacientes, viaturas, armas e outras mercadorias proibidas. Pode-se entender que esta seja a razão pela qual não existe, nestas fronteiras, o hábito de denúncias às autoridades.

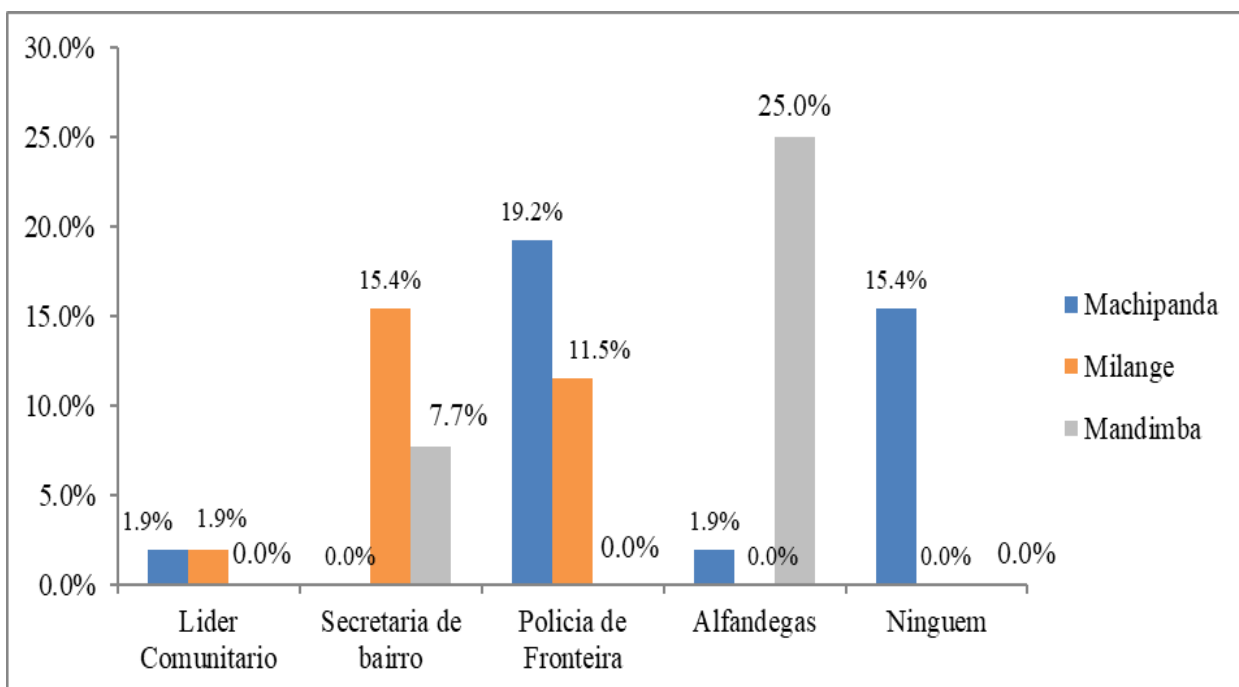
Nesse sentido, por exemplo, o Líder Comunitário, em Negomano⁷², afirma que: “Aqui na minha comunidade não existe contrabando. Contrabandistas vêm de Maputo, andam em carros de luxo, compram o nosso marfim e ouro, consomem e vendem drogas”.

⁷¹ Negomano, aos 12 de fev. de 2018.

⁷² *Idem*.

Esta evidência revela a dinâmica na interpretação do conceito do contrabando em função do contexto, do local e dos fins que se pretendem alcançar, pelos actores envolvidos na sua prática.

Gráfico 44 - Denúncia em caso de ocorrência do contrabando



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Sobre as denúncias, o comportamento das famílias tende a ser diferenciado, por exemplo, em Machipanda e Milange, quando as famílias identificam irregularidades como venda de armas, drogas e outros produtos proibidos, podem, eventualmente, fazer denúncia à Polícia de Fronteira, enquanto em Mandimba a população prefere recorrer à Alfândega.

As famílias têm a percepção de que as autoridades responsáveis pela fiscalização da fronteira não conseguem exercer o seu trabalho por falta de meios, pelo facto, acham que denunciar não tem trazido solução e, quando os produtos são apreendidos, os contrabandistas negociam subornos para os reaver.

5.2 TEIAS DO CONTRABANDO NUMA ANÁLISE FACTORIAL

A descrição das características dos entrevistados constituiu o ponto de partida para chegar aos resultados do presente estudo. Segundo Anderson *et al.* (2005), ao examinar os dados antes da aplicação de uma técnica multivariada, o pesquisador conquista uma compreensão básica dos dados e das relações entre variáveis. Com base na estrutura etária e características da população inquirida, o pesquisador passa a ter uma visão específica da dimensão científica dos dados.

Para a determinação das teias do contrabando, foi feita a aglutinação de variáveis comportamentais, que indicam os mecanismos utilizados pelas redes de contrabando para ludibriar as autoridades. A combinação destes elementos mostra como são constituídas as teias do contrabando. A tabela 22 apresenta a amostra e os extractos da população inquirida por fronteira.

Tabela 22 - Discrição da amostra da população inquerida por fronteira

Descrição	Funcionários Aduaneiros	Despachantes Aduaneiros	Pequenos Importadores	Comerciantes Informais	Moradores Locais	Total
Negomano	6	1	8	2	8	25
Mandimba	11	1	16	6	18	52
Região Norte	17	2	24	8	26	77
Milange	10	2	15	7	30	64
Machipanda	20	2	26	7	16	71
Região Centro	30	4	41	14	46	135
Ressano Garcia	77	10	100	30	98	315
Chicualacuala	6	2	16	9	30	63
Região Sul	83	12	116	39	128	378
Total	130	18	181	61	200	590

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

A análise factorial foi aplicada a 17 variáveis medidas em escalas de *Likert*, tendo considerado o estrato de funcionários aduaneiros e despachantes, constituído por 148 entrevistados. Dos 148 inquiridos, 130 eram funcionários aduaneiros e 18 despachantes, dos quais

88,5% eram do sexo masculino e 11,5% do sexo feminino, e com idades que variavam de 22 a 59 anos.

Relativamente às categorias profissionais, a população de funcionários da AT afectada à fronteira era constituída por 9,2% de auxiliares e guardas aduaneiros, 30,8% da carreira técnica básica aduaneira, 32,3% da carreira média aduaneira e 27,7% da carreira superior (ANEXO Z).

5.2.1 Análise factorial

No presente estudo, a Análise factorial de Componentes principais foi aplicada com o objectivo de reduzir o número de variáveis originais que mensuram aspectos associados a ocorrência do contrabando de mercadorias em Moçambique, para um número menor e significativo, representado por factores.

As variáveis foram medidas na escala de *Likert*, com pontuações de 1 a 5, definidas como: 1=discordo completamente; 2=discordo; 3=indiferente (nem concorda e nem discorda); 4=concordo; 5=concordo completamente.

Quadro 6 - Variáveis consideradas na Análise Factorial

X1: O contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da AT da Gestão de Fronteira;
X2: O contrabando ocorre como consequência da ausência de armazéns e lojas formais na Fronteira;
X3: O contrabando ocorre através do uso vias alternativas à estrada principal;
X4: O contrabando ocorre através do uso portas de entrada clandestinas;
X5: O contrabando ocorre como consequência da fraca supervisão pela equipe de gestão;
X6: O contrabando ocorre como consequência dos índices de desemprego na fronteira;
X7: O contrabando ocorre devido à insuficiência de funcionários para cobrir os postos de controlo;
X8: O contrabando ocorre através da intimidação dos funcionários das Alfândegas pelos contrabandistas;
X9: O contrabando ocorre devido à incapacidade de a Autoridade Aduaneira neutralizar a acção dos contrabandistas;
X10: O contrabando ocorre como consequência da pobreza económica dos moradores locais;
X11: O contrabando ocorre devido à falta de articulação entre as Forças de Defesa e Segurança;
X12: O contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da AT afectos à fronteira;
X13: O contrabando ocorre com maior incidência no período da madrugada;
X14: O contrabando ocorre com a cumplicidade da Polícia da Guarda Fronteira;
X15: O contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da Migração;
X16: O contrabando ocorre através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades; e
X17: O contrabando ocorre com a cumplicidade dos Despachantes Aduaneiros.

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários da AT e Despachantes

5.2.2.1 Verificação dos pressupostos da análise factorial dos componentes principais

A análise factorial de componentes principais foi aplicada em 17 variáveis independentes, para 148 indivíduos tendo sido satisfeito o pressuposto relativo ao tamanho da amostra, uma vez que, no presente estudo, observou-se uma proporção de 8,71 observações para cada variável.

Para avaliar a validade da análise factorial, utilizou-se o critério do KMO e o Teste de Esfericidade de *Bartlett*, segundo as recomendações definidas em Pestana e Gageiro (2008).

No presente estudo, observou-se um KMO=0.72 que mostra que existe uma correlação boa entre as variáveis.

O teste de esfericidade de Bartlett testa a hipótese de a matriz das correlações ser uma matriz identidade, ou seja, a diagonal principal igual a 1 e todos os outros valores serem zero. A hipótese nula é rejeitada se o nível de significância associado ao teste for menor que 0.05.

$$\begin{cases} H_0: & \text{O determinante da matriz das correlações é igual a 1.} \\ H_1: & \text{O determinante da matriz das correlações é diferente de 1.} \end{cases}$$

No presente estudo, observou-se que o teste de Esfericidade de *Bartlett* está associado a um nível de significância de Sig. =0.00, que conduziu à rejeição da hipótese de a matriz das correlações na população ser a identidade, que significa que existe correlação entre as variáveis. (ANEXO EE).

O número de factores necessários para descrever os dados foi obtido pelo critério de percentagem de variância, pelo qual foram retidos os factores com valores próprios maiores do que um (1).

Nestes termos, inicialmente foram retidos sete (7) factores, que explicam cerca de 68,75 % da variância total (ANEXO FF). A significância das cargas factoriais, foi determinada através do critério da garantia da significância prática. No decurso da análise, foram eliminadas cinco variáveis, seguindo as recomendações de Maroco (2007) e Pestana e Gageiro (2008), que consideram a exclusão de variáveis que apresentam pesos factoriais aproximadamente iguais ou superiores a 0.4 em dois ou mais factores.

Observou-se no estudo que a incorporação da variável X16 reduzia o valor do Alpha de *Cronbach* para um nível inadmissível e por isso foi excluída do modelo (Quadro 7).

Quadro 7 - Variáveis eliminadas da análise

<p>X13: O contrabando ocorre com maior incidência no período da madrugada;</p> <p>X14: O contrabando ocorre com a cumplicidade da Polícia da Guarda Fronteira;</p> <p>X15: O contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da Migração;</p> <p>X16: O contrabando ocorre através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades (Alpha de Cronbrach); e</p> <p>X17: O contrabando ocorre com a cumplicidade dos Despachantes Aduaneiros.</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários da aduaneiros e despachantes.

A análise Univariada foi aplicada para as variáveis eliminadas da análise factorial. Na análise do envolvimento dos funcionários, uma maioria absoluta dos inquiridos concorda que o contrabando ocorre com a cumplicidade da Polícia da Guarda Fronteira (44.6%), e através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais transportando mercadorias em pequenas quantidades (68.2%).

Tabela 23 - Distribuição de frequência das variáveis eliminadas da análise factorial

Concordância		X13	X14	X15	X16	X17
Discordo	Totalmente/	56	32	79	26	50
	Discordo	37.80%	21.60%	53.40%	17.60%	33.80%
Nem Concordo e Nem		45	50	52	21	52
	Discordo	30.40%	33.80%	35.10%	14.20%	35.10%
Concordo/	Concordo	47	66	17	101	46
	Totalmente	31.80%	44.60%	11.50%	68.20%	31.10%
		148	148	148	148	148
Total		100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

Na combinação de variáveis, foi visto que a maioria dos inquiridos discorda que o contrabando ocorra com maior incidência de madrugada (37.8%), com a cumplicidade de Funcionários da Migração (53.4%).

Tabela 24 - Resultado da análise da variável X16

		Inquiridos			
		Funcionários da AT	Despachantes	Total	
X16: O contrabando ocorre através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades.		Respostas	6	1	7
		%	4,6%	5,6%	4,7%
Discordo	Respostas	11	8	19	
	%	8,5%	44,4%	12,8%	
Nem Concordo e Nem Discordo	Respostas	21	0	21	
	%	16,2%	,0%	14,2%	
Concordo	Respostas	78	9	87	
	%	60,0%	50,0%	58,8%	
Concordo Totalmente	Respostas	14	0	14	
	%	10,8%	,0%	9,5%	
Total	Respostas	130	18	148	
	%	100,0%	100,0%	100,0%	

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

O Teste Bilateral de Independência K-S foi utilizado para testar a seguinte hipótese:

- H_0 : As variáveis são independentes, isto é, os grupos de inquiridos não se distinguem relativamente a variável X16;
- H_1 : As variáveis não são independentes, isto é, os grupos de inquiridos se distinguem relativamente a variável X16

O valor do K-S obtido está associado a um nível de significância de 0,027, como este valor é inferior a 0,05, rejeita-se a hipótese nula, concluindo-se que a diferença de opiniões (concorda) relativamente à variável X16, entre os funcionários da AT e despachantes aduaneiros, é significativa (tabela 25).

Tabela 25 - *Test Statistics^a*

		X16
<i>Most Extreme Differences</i>	<i>Absolute</i>	0,369
	<i>Positive</i>	0,000
	<i>Negative</i>	-0,369
<i>Kolmogorov-Smirnov Z</i>		1,468
<i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i>		0,027

a. *Grouping Variable*: Inquirido

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

Visando assegurar maior consistência no modelo, foi feita a estimativa incluindo apenas 12 variáveis. O resultado indicou um KMO=0.67 que mostra uma correlação boa entre as variáveis. Indicou igualmente que o teste de Esfericidade de *Bartlett* estava associado a um nível de significância de Sig.=0.00, que conduziu a rejeição da hipótese de a matriz das correlações na população ser a identidade, confirmando a correlação entre as variáveis (tabela 26).

Tabela 26 - KMO and *Bartlett's test*

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,670
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	359,171
	Df	66,000
	Sig.	0,000

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos residentes nas linhas das fronteiras terrestres.

Outra medida utilizada para quantificar o grau de intercorrelações entre as variáveis e a adequação à análise factorial é a Medida de Adequação da Amostra (MSA).

A análise factorial é inaceitável se o valor desta medida for menor ou igual a 0.5 (ANDERSON *et al.*, 2005). O valor mínimo de MSA observado no presente estudo foi de 0.524, pelo que nenhuma variável foi retirada da análise (ANEXO II).

5.2.2.2 Extração dos factores

As comunalidades iniciais foram iguais a 1 para todas as variáveis. A percentagem da variância de cada variável explicada pelos factores comuns extraídos é superior a 50% para 9 variáveis, aproximadamente 50% para duas e 38.6% para uma.

O número de factores necessários para descrever os dados foi obtido pelo critério de percentagem de variância, pelo qual foram retidos os factores com valores próprios maiores do que 1.

O primeiro factor explica 24,65% da variância total, o segundo explica 16,19%, o terceiro explica 9,62% e o quarto explica 9,26%; no global, os quatro factores explicam 59,72% da variância total (ANEXO GG).

A rotação Varimax foi aplicada para a rotação dos factores extraídos, na perspectiva de alcançar uma solução com factores que forneçam informação para uma interpretação mais adequada das variáveis sob estudo.

Na matriz das componentes, após a rotação Varimax, há uma tendência na qual se observam algumas cargas altas e outras cargas próximas de zero, em cada coluna da matriz. Cargas factoriais próximas de +1 ou -1 indicam uma clara associação positiva ou negativa entre a variável e o factor, respectivamente. Cargas factoriais próximas de 0 apontam para uma clara falta de associação (ANEXO H).

As 12 variáveis iniciais são explicadas em 59,72% pelos quatro factores comuns, obtidos pela análise factorial de componentes principais, através da rotação Varimax. Na solução factorial obtida, todas as variáveis têm uma carga significativa em apenas um factor.

A nomenclatura dos factores procedeu-se segundo orientações de Anderson et al. (2005), pelo que as variáveis com cargas mais altas foram consideradas mais importantes e com maior influência sobre o nome seleccionado para representar um factor.

5.2.2.3 Associação das variáveis por factor

O primeiro factor inclui as seguintes variáveis:

- ♦ X1: O contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da AT da Gestão na Fronteira;
- ♦ X2: O contrabando ocorre como consequência da ausência de armazéns e lojas formais na fronteira; e
- ♦ X12: O contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da AT afectos na fronteira.

O primeiro factor inclui aspectos relacionados com a disponibilidade de armazéns e lojas formais para o abastecimento dos produtos demandados pelos consumidores, inclui também aspectos relacionados com a postura e o conluio da cumplicidade de funcionários da AT na facilitação até a consumação do contrabando, este foi denominado “Conluio dos funcionários da AT e disponibilidade de grossistas fornecedores de produtos nacionalizados”.

O segundo factor inclui as seguintes variáveis:

- ♦ X5: O contrabando ocorre como consequência da fraca supervisão pela equipe de Gestão;
- ♦ X7: O contrabando ocorre devido à insuficiência de funcionários para cobrir os postos de controlo;
- ♦ X8: O contrabando corre através da intimidação dos funcionários das Alfândegas pelos contrabandistas;
- ♦ X9: O contrabando ocorre devido à incapacidade de a Autoridade Aduaneira neutralizar a acção dos contrabandistas; e
- ♦ X11: O contrabando ocorre devido à falta de articulação entre as Forças de Defesa e Segurança.

Este factor corresponde a aspectos ligados à gestão/supervisão e à coordenação do trabalho com outras forcas de Defesa e Segurança na mitigação do contrabando, assim este foi denominado “Estilo de supervisão e articulação entre as Forças de Defesa e Segurança”.

O terceiro factor inclui as seguintes variáveis:

- ♦ X3: O contrabando ocorre através do uso de vias alternativas à estrada principal;
- ♦ X4: O contrabando ocorre através do uso de portas de entrada clandestinas.

O terceiro factor inclui aspectos relacionados à extensão da linha de fronteira e ao uso de pontos de entrada e circulação diferentes dos legalmente instituídos, este foi denominado “Entradas clandestinas e vias de acesso alternativas à estrada principal”.

O quarto factor inclui as seguintes variáveis:

- ♦ X6: O contrabando ocorre como consequência dos índices de desemprego na fronteira;
- ♦ X10: O contrabando ocorre como consequência da pobreza económica dos moradores locais.

O quarto factor inclui causas associadas à situação socioeconómica dos moradores locais, assim foi denominado “Condição socioeconómica dos moradores locais”.

5.2.2.4 Consistência interna dos factores

A consistência interna dos factores foi aferida através do Alpha de *Cronbach*, o valor mínimo observado foi do quarto factor (0,63) e o máximo foi referente ao terceiro factor (0,71). É inadmissível a análise e criação de índices para factores com o Alpha de *Cronbach* inferior a 0.6 (PESTANA; GAGEIRO, 2008).

Tabela 27 - Resumo da consistência dos factores

Factores	Nº de variáveis	Alpha de Cronbach
F1 - Conluio dos funcionários da AT e disponibilidade de grossistas fornecedores de produtos nacionalizados.	3	0,68
F2 - Estilo de supervisão e articulação entre as Forças de Defesa e Segurança.	5	0,62
F3 - Entradas clandestinas e vias de acesso alternativas à estrada principal.	2	0,71
F4 - Condição socioeconómica dos moradores locais.	2	0,63

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

A tabela de frequências conjuntas foi obtida somando-se as categorias homólogas para cada item. Nesta tabela, as percentagens podem ultrapassar os 100% por se tratar de respostas múltiplas (PESTANA; GAGEIRO, 2008).

Assim, recorrendo à análise de cada item (Tabela 27), observou-se que uma maioria absoluta discorda que o contrabando ocorre com a cumplicidade de funcionários da Gestão de Fronteira (66.2%), como consequência da ausência de armazéns e lojas formais na fronteira (62,2%) e com a cumplicidade de funcionários da AT afectos na fronteira (60,8%).

Da análise conjunta, verificou-se que todos itens deste factor foram desconsiderados como determinantes para a ocorrência do contrabando nas fronteiras (189,2%).

Tabela 28 - Frequências conjuntas do primeiro factor: conluio dos funcionários da AT e disponibilidade de grossistas fornecedores de produtos nacionalizados

Concordância	X1	X2	X3:	Índice F1
Discordo Totalmente / Discordo	66.2%	62.2%	60.8%	189.2%
Nem Concordo e Nem Discordo	23.0%	18.9%	21.6%	63.5%
Concordo / Concordo Totalmente	10.8%	18.9%	17.6%	47.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	300.0%

Fonte: Resultados da análise factorial.

Relativamente ao segundo factor, F2-“Estilo de supervisão e articulação entre as Forças de Defesa e Segurança”, os inquiridos discordam que seja determinante na ocorrência do contrabando (251,4%), ocorre com a cumplicidade de funcionários da Gestão de Fronteira (66,2%), como consequência da ausência de armazéns e lojas formais na fronteira (62,2%) e com a cumplicidade de funcionários da AT afectos à fronteira (60,8%).

Da análise conjunta, observou-se que todos itens deste factor foram desconsiderados como determinantes para a ocorrência do contrabando (251.4%).

Tabela 29 - F2-Estilo de supervisão e articulação entre as Forças de Defesa Segurança

Concordância	X5	X7	X8	X9	X11	Respostas	Índice F2
Discordo Totalmente/ Discordo	68.2%	50.0%	59.5%	48.6%	25.0%	372	251.4%
Nem Concordo e Nem Discordo	16.9%	20.3%	27.7%	22.3%	26.4%	168	113.5%
Concordo/ Concordo Totalmente	14.9%	29.7%	12.8%	29.1%	48.6%	200	135.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	740	500.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

Relativamente ao terceiro factor, observou-se que uma maioria absoluta concorda que o contrabando ocorre através do uso de vias alternativas à estrada principal (57.4%) e que o contrabando ocorre através do uso de entradas clandestinas (tabela 28).

Da análise conjunta, observou-se que todos os itens deste factor são considerados como determinantes para a ocorrência do contrabando (110.1%).

Tabela 30 - F3-Entrada clandestina e vias de acesso alternativas à entrada principal

Concordância	X3	X7	Respostas	Índice F3
Discordo Totalmente/Discordo	24.3%	31.8%	83	56.1%
Nem Concordo e Nem Discordo	18.2%	15.5%	50	33.8%
Concordo/Concordo Totalmente	57.4%	52.7%	163	110.1%
Total	100.0%	100.0%	296	200.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

Por fim, em relação ao quarto factor (Tabela 54) observou-se que a maioria dos inquiridos concorda que o contrabando ocorre como consequência dos índices de desemprego (52%) e como consequência da pobreza económica dos moradores locais (50.7%).

Da análise conjunta, observou-se que todos os itens deste factor são considerados como determinantes para a ocorrência do contrabando (102.7%).

Tabela 31 - F4-Condições socioeconómicas dos moradores locais

Concordância	X6	X10	Respostas	Índice F1
Discordo Totalmente/Discordo	23.6%	30.4%	80	54.1%
Nem Concordo e Nem Discordo	24.3%	18.9%	64	43.2%
Concordo/Concordo Totalmente	52.0%	50.7%	152	102.7%
Total	100.0%	100.0%	296	200.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

Para a avaliação da qualidade do modelo factorial utilizou-se o índice Root Mean Square Residual (RMSR).

O RMSR é calculado a partir do quadrado médio entre as diferenças das correlações estimadas e observadas (ANEXO JJ). Conforme Maroco (2007), o ajustamento é inaceitável para RMSR superiores a 0.1, bom para RMSR inferior a 0.1 e muito bom para RMSR inferiores a 0.05.

No presente estudo, observou-se $RMSR = 0.09$, o que mostra que o modelo apresenta um bom ajustamento.

5.3.1 Confrontação dos resultados do inquérito aos aduaneiros e despachantes no cruzamento de outras percepções

Visando a validação de dados, para confrontação dos resultados da análise factorial, foram feitos inquéritos aos pequenos importadores, comerciantes e famílias cujos resultados foram sistematizados de acordo com a sequência dos inquiridos.

5.3.1.1 Pequenos importadores

Em termos de actividade remunerada, a maioria dos inquiridos dedicava-se a importações por conta própria, 97,8%. Deste grupo 80,1% exercia actividade há mais de cinco anos e 14,9% a no intervalo de três á cinco anos.

Observou-se ainda que o processo de importação estava inquinado de dificuldades de natureza burocrática e de comportamentos desviantes dos funcionários aduaneiros e demais assistentes da fronteira. Dos entrevistados 42,5% referiu que sofria extorsões pelos funcionários aduaneiros e 18% reclamou a morosidade na tramitação dos documentos (ANEXO KK).

Observou-se que 39,2% dos inquiridos importou através da fronteira de Ressano Garcia entre 5-10 toneladas por semana, 12,7% para Machipanda. O uso de camiões destacou-se como o meio de transporte mais utilizado, 89,0% das observações.

Tabela 32 – Quantidade em toneladas importada pelos pequenos importadores

	Descrição	Ressano Garcia	Chicua-lacuala	Machi-panda	Milange	Nego-mano	Mandi-mba	Total
Quantidade Importada	1-5	7.2%	3.9%	1.1%	1.7%	0.0%	1.7%	15.5%
	5-10	39.2%	4.4%	12.7%	3.3%	3.3%	6.1%	69.1%
	10-20	8.8%	0.6%	0.6%	3.3%	1.1%	0.6%	14.9%
	20-40	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.6%
	Total	55.2%	8.8%	14.4%	8.3%	5.0%	8.3%	100.0%
Meios de Transporte	Camiões	48.1%	7.2%	14.4%	7.2%	3.9%	8.3%	89.0%
	Carros pequenos	6.1%	1.7%	0.0%	1.1%	1.1%	0.0%	9.9%
	Outro	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
	Total	55.2%	8.8%	14.4%	8.3%	5.0%	8.3%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos pequenos importadores

Dos pequenos importadores inquiridos 58,6% reconheceu a ocorrência do contrabando. Tendo se observado que lidera a lista de mercadorias contrabandeadas, o cigarro (30%), cereais (13%), bebidas alcoólicas (12%) e produtos de mercearias (10%). Durante as entrevistas foram referidos os seguintes determinantes do contrabando:

- Morosidade no atendimento para o despacho das mercadorias e a cobrança de elevados valores, isto é: (i) nas taxas aduaneiras, (ii) pelos funcionários da agricultura; (iii) pelos funcionários da saúde; (iv) no estacionamento; (v) pelos funcionários das alfândegas;
- Pagamento de elevado somas no estacionamento de viaturas;

- Flutuação do valor das taxas aduaneiras consoante a taxa de câmbio;
- Suspensão do atendimento aos utentes durante as horas normais de expediente;
- Morosidade na fiscalização da mercadoria;
- Participação dos funcionários nas importações ilegais.

Tabela 33 – Registos de ocorrência do contrabando no inquérito aos pequenos importadores

Designação		Ressano Garcia	Chicualacuala	Machipanda	Milange	Negomano	Mandimba	Total
Existência de contrabando	Sim	33.7%	6.1%	6.1%	3.9%	3.3%	5.5%	58.6%
	Não	21.5%	2.8%	8.3%	4.4%	1.1%	3.3%	41.4%
	Total	55.2%	8.8%	14.4%	8.3%	4.4%	8.8%	100.0%
Mercadorias contrabandeadas	Cereais	4.5%	0.0%	1.8%	4.7%	0.2%	2.2%	13.4%
	Cigarro	8.0%	11.1%	2.7%	2.2%	2.4%	3.3%	29.8%
	Bebidas Alcoólicas	7.3%	0.4%	2.0%	1.6%	0.2%	0.4%	12.0%
	Açúcar	2.2%	0.0%	3.1%	0.2%	0.0%	0.0%	5.6%
	Produtos de mercearia	7.1%	0.0%	0.9%	1.1%	0.0%	0.7%	9.8%
	Produtos de Madeira	2.2%	0.0%	0.4%	1.3%	0.0%	0.9%	4.9%
	Hortícolas	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%
	Cosméticos	2.2%	0.0%	0.9%	0.7%	0.0%	0.0%	3.8%
	Produtos de higiene	1.8%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	2.7%
	Bebidas Energéticos	2.0%	0.0%	0.7%	0.4%	0.0%	0.0%	3.1%
	Produtos de Beleza	0.7%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
	Pedras preciosas	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	1.8%	0.0%	6.2%
	Ouro	0.0%	0.0%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%
	Total	42.3%	11.6%	20.7%	13.1%	4.7%	7.6%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos pequenos importadores

5.3.1.2 Comerciantes informais

As mercadorias comercializadas nas áreas estudadas variam conforme o fluxo de pessoas e bens ao nível da fronteira. Por exemplo, na fronteira de Ressano Garcia há maior diversificação das mercadorias comercializadas relativas às importações (ANEXO LL).

Segundo os comerciantes informais na região norte observa-se frequentemente a ocorrência de contrabando nas exportações de produtos agrícolas, flora (madeira), fauna (marfim) e recursos

minerais preciosos, incluindo o ouro, que na sua maioria, não foi reportado nos inquéritos, mas contido nas entrevistas.

Dos comerciantes informais 68,9% reconheceu a ocorrência do contrabando. Tendo sido observado que estes lideram a lista de mercadorias contrabandeadas, produtos de mercearias (30,2%), bebidas alcoólicas (16,9%), cereais (15%) e cigarro (9,3%).

Tabela 34 – Registo de ocorrência do contrabando do inquérito aos comerciantes informais

Designação		Ressano Garcia	Chicua-lacuala	Machi-panda	Milange	Nego-mano	Mandi-mba	Total
Existência de contrabando	Sim	31.1%	9.8%	8.2%	9.8%	3.3%	6.6%	68.9%
	Não	18.0%	4.9%	3.3%	1.6%	0.0%	3.3%	31.1%
	Total	49.2%	14.8%	11.5%	11.5%	3.3%	9.8%	100.0%
Mercadorias contrabandeadas	Cereais	0.0%	0.0%	4.8%	4.3%	1.2%	4.8%	15.0%
	Produtos de Mercearia	8.6%	11.9%	3.6%	2.4%	0.2%	3.6%	30.2%
	Hortícolas	2.4%	0.5%	2.6%	1.7%	0.0%	0.5%	7.6%
	Cosméticos	2.9%	0.0%	3.3%	0.2%	0.0%	0.0%	6.4%
	Bebidas Alcoólicas	7.6%	3.3%	2.4%	1.2%	0.0%	2.4%	16.9%
	Cigarro/ Tabco	3.6%	0.7%	1.2%	1.9%	0.0%	1.9%	9.3%
	Produtos de Higiene	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
	Bebidas Energeticas	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%
	Açúcar	0.7%	0.0%	1.9%	1.0%	0.0%	0.0%	3.6%
	Produtos de Beleza	3.8%	1.2%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%
	Total	33.5%	17.6%	21.9%	12.6%	1.4%	13.1%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos comerciantes informais

5.3.1.3 Famílias ao redor das fronteiras

Referente à actividade remunerada dos moradores locais, nota-se que 55% vive do comércio informal, isto é, conta própria. De salientar que neste componente do comércio informal está presente a actividade agrícola.

Durante a realização do estudo, constatou-se que algumas famílias praticam a agricultura como actividade principal de subsistência e que elas sempre vendem o seu excedente de modo a

diversificar a sua dieta alimentar; e 18% do total dos inquiridos tem um emprego (formal ou informal), entretanto a percentagem dos desempregados é de 16% e dos reformados 2%.

Analisando por área de estudo, constata-se que a actividade por “conta própria” é a predominante em quase todas as áreas estudadas, e a percentagem dos inquiridos de estarem empregados em outros sectores de actividade económica é relativamente mais baixa, à medida que os locais tendem a ser mais distantes das zonas económicas, como é o caso de Negomano.

Em termos de números de dependentes, 55% dos inquiridos têm como actividade remunerada o “comércio informal”, 22% têm entre 3 a 4 filhos e 18% têm mais de 4 filhos. Em relação aos inquiridos com “emprego”, 6% têm de 1 a 2 filhos e apenas 3% têm mais de 4 filhos.

Tabela 35 – Actividades remuneradas das famílias

Designação		Ressano Garcia	Chicualacuala	Machipanda	Milange	Nego-Mano	Mandimba	Total
Actividade Remunerada	Comerciante por conta própria	25.5%	8.5%	4.0%	10.5%	1.5%	5.0%	55.0%
	Empregado	16.0%	2.5%	2.5%	3.0%	1.0%	2.5%	27.5%
	Desempregado	7.5%	3.5%	1.5%	0.5%	1.0%	1.5%	15.5%
	Reformado	0.0%	0.5%	0.0%	1.0%	0.5%	0.0%	2.0%
	Total	49.0%	15.0%	8.0%	15.0%	4.0%	9.0%	100.0%
Número de Filhos	Não tem	3.5%	0.5%	1.0%	1.5%	0.0%	1.0%	7.5%
	01 a 02 filhos	18.0%	3.0%	1.5%	2.5%	0.5%	4.5%	30.0%
	03 a 04 filhos	17.0%	8.5%	3.0%	4.0%	2.0%	1.5%	36.0%
	Mais de 4 filhos	10.5%	3.0%	2.5%	7.0%	1.5%	2.0%	26.5%
	Total	49.0%	15.0%	8.0%	15.0%	4.0%	9.0%	100.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos as famílias

Das famílias inquiridas, 90,5% reconheceu a ocorrência de contrabando, sendo que das mercadorias contrabandeadas 30,6% são cigarros, 15,2% são bebidas alcoólicas e 10,2% cereais. Estas apontaram ainda que o contrabando ocorre através da cumplicidade de funcionários das alfândegas (47,0%), através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades (14,5%) e através da introdução das mercadorias que são escondidas no fundo falso das viaturas ou camiões (9%). Observou-se ainda que 65,5% dos inquiridos tem um entendimento de que a administração aduaneira prende os

contrabandistas e posteriormente liberta mediante o pagamento de valores monetários feito de forma ilícita (ANEXO MM).

5.4 PRINCIPAIS ILAÇÕES

O ponto de partida para os inquéritos nas diferentes fronteiras foi perceber em que medida os inquiridos confirmavam a existência ou não de contrabando. O que se constatou é que, tanto na pesquisa exploratória como na pesquisa conclusiva, os respondentes confirmaram que em Moçambique existe contrabando, embora esta percepção tenha variado nas diferentes fronteiras. Aparentemente, esta variação se deve ao facto de que os inquiridos não percebem o contrabando da mesma maneira.

Na região sul, onde os níveis académicos dos inquiridos são mais elevados, observou-se que entendem que a não declaração de mercadorias às alfândegas no acto de importações é contrabando. Talvez tenha sido por este facto que em Ressano Garcia cerca de 50% dos inquiridos tenha concordado com a existência do contrabando. Aliás, as famílias confirmaram que era a sua forma normal de sobrevivência em convivência com as autoridades que administram as fronteiras.

O outro elemento visto com muita frequência durante a pesquisa foi a listagem de produtos alimentares, como as mercadorias mais contrabandeadas, em quase todas as fronteiras, diferenciando-se do contrabando mais selectivo de outras mercadorias de elevado valor comercial, como são os casos de marfim, ouro, madeira e pedras preciosas diversas. Existem em Moçambique diferentes dimensões de contrabando, designadamente:

- ♦ Contrabando de subsistência ou social;
- ♦ Contrabando de alto rendimento ou económico;
- ♦ Contrabando propriamente dito; e
- ♦ Quase contrabando.

Com base nestas e outras respostas, que eram obtidas dos respondentes, concluiu-se que o contrabando é praticado por comunidades visando rendimentos para a sobrevivência das suas famílias, este contrabando foi classificado como “contrabando social”.

Relativamente ao contrabando de alto rendimento ou económico, constitui o conjunto de prática de infrações fiscais visando à obtenção de elevados lucros, muitas vezes, praticados por redes criminosas ou funcionários corruptos.

As categorias dos produtos foram organizadas em função do tipo de contrabando, tendo sido agregadas as seguintes categorias de produtos:

- ♦ Produtos alimentares;
- ♦ Produtos de adorno, sejam de origem animal ou mineral;
- ♦ Produtos supérfluos e de luxo;
- ♦ Produtos financeiros;
- ♦ Outros produtos.

A categoria de produtos alimentares é composta, geralmente, por produtos alimentares básicos em todo o país, e na pesquisa estiveram sempre associados ao contrabando social. Salvo raras exceções onde os pequenos importadores na região sul, em Ressano Garcia, revelaram que, em alguns casos são contratados por grandes empresas para fazer importações em seu nome para facilitar a fuga ao fisco.

“Quase contrabando” é uma nova categoria que surge ao abrigo da franquia concedida ao viajante. Em quase todas as fronteiras, as comunidades usam este limite de franquia para aquisição de bens que são colocados no mercado. É um tipo de descaminho, particular, porque, passando pelas Alfândegas, as comunidades não declaram as mercadorias, mas depois são colocadas no mercado.

Durante as entrevistas, observou-se que nas regiões centro e norte, onde o contrabando alimenta os mercados comunitários de pequena dimensão, barracas dispersas e pequenas feiras periódicas, o uso da franquia para aquisição de produtos é o recurso adoptado pelas famílias para evitar o uso de caminhos ilegais e de risco na prática de contrabando, em especial nos produtos alimentares – contrabando social.

Contrabando propriamente dito e a categoria que consiste no uso de caminhos clandestinos para o tráfico de mercadorias, sem passar pelas estâncias aduaneiras.

Relativamente aos mapeamentos das rotas, produtos e fronteiras foi elaborada uma matriz com base nos resultados obtidos da pesquisa exploratória e conclusiva (ANEXO NN).

6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O presente capítulo apresenta as principais conclusões e recomendações do estudo. O capítulo começa com a apresentação das conclusões, seguidas das principais recomendações. As recomendações seguiram o modelo sugerido por Rodrik (2007), que defende uma abordagem holística na implementação de políticas públicas reformistas. São também destacadas neste capítulo algumas implicações práticas da pesquisa e a sua contribuição para a ciência.

6.1 CONCLUSÕES

As evidências da pesquisa confirmam as hipóteses levantadas e respondem aos objetivos definidos para o estudo. Sobre o enquadramento teórico concluiu-se que o contrabando se insere no neo-Liberalismo, recorrendo a EPI como campo de análise.

Na análise histórica, verificou-se que a origem do contrabando em Moçambique pode estar associada, por um lado, à penetração portuguesa e início da desapropriação da terra aos nativos e, por outro lado, viu-se que a ampla autonomia das companhias majestáticas, pode ter aberto espaço para o comércio ilícito como via para contornar os direitos aduaneiros exigidos pela Coroa Portuguesa nas operações externas. A concorrência entre Portugal e a RSA nas importações de vinhos pode, igualmente, ter sido outra vertente que estimulou o contrabando em Moçambique.

Outro aspeto está associado ao modelo económico de desenvolvimento de Moçambique e deriva do facto de este ter assumido o comércio e os serviços como principais fontes de riqueza, o que resultou na implantação de infraestruturas portuárias para a maximização dos fluxos de mercadorias de e para o *hinterland*.

Constatou-se, também, que a hegemonia económica da África do Sul transformou a região sul de Moçambique, sobretudo em Gaza e Inhambane, como fonte de mão-de-obra, fator que constrangeu o desenvolvimento económico desta região, aumentando a sua dependência das importações da RSA. A emigração para a “terra do *rand*” resultou na escassez da mão-de-obra em Moçambique, sobretudo derivada da intensificação da procura por trabalho, visando aumentar o volume de trabalhadores em serviço nas minas da RSA, como forma de aumentar os rendimentos

provenientes das transferências da RSA para Moçambique, nos termos do contrato comercial firmado com o Governo sul-africano, na época.

O movimento migratório incrementou o fluxo de famílias com interesse em estabelecer contractos com as empresas mineiras sul-africanas, o facto que trouxe como consequências um elevado êxodo rural, em detrimento do desenvolvimento agrário e da exploração das riquezas nacionais; a queda da capacidade produtiva nacional e a generalização da dependência de Moçambique das importações de produtos sul-africanos.

Os comerciantes de Lourenço Marques, mercê do movimento migratório à favor do *rand*, viram os seus negócios enfraquecidos, tendo na sua maior parte declarado falência por falta de mão-de-obra, associado à concorrência desleal com a entrada dos produtos sul-africanos, muitas vezes, recorrendo a circuitos ilícitos.

Moçambique foi reconhecido internacionalmente no tráfico de marfim, ouro e pedras preciosas (explorados nos planaltos de Manica e em Niassa) e, mais tarde, de oleaginosas (Zambézia e Inhambane). Contudo, as receitas aduaneiras provindas da exportação desses recursos pouco serviram para a transformação económica de Moçambique, visto que os seus rendimentos eram transferidos para a Coroa. Este facto deixa claro que o regime português estabeleceu um modelo de organização aduaneira centrado no enriquecimento da Metrópole, não tendo sido para o desenvolvimento da Colonia de Moçambique ou que visasse o combate ao contrabando.

A guerra de desestabilização após a independência pode ter contribuído para a prosperidade do negócio ilícito.

A análise histórica permitiu estruturar o contrabando do seguinte modo:

Antes da criação da AT

- ♦ **Surgimento do contrabando** – com a penetração portuguesa séc XVI à XVII, motivado pela tributação aduaneira pela Coroa e pela confiscação das rotas aos nativos.
- ♦ **Expansão do contrabando** – com comércio transnacional séc XIX, estimulado pela introdução da legislação anti contrabando e pela existência de interesses opostos entre a coroa, os prazos e as companhias magestáticas na gestão do comércio externo.

- ♦ **1ª explosão do contrabando**- com a colonização efectiva sec. XX, resultado da extrapropriação de terras e da imposição de barreiras aduaneiras à importação do vinho da RSA.
- ♦ **2ª explosão do contrabando**- 1975 à 1995, resultou da guerra de desestabilização e do fracasso da política de substituição de importações e do desenvolvimento rural.
- ♦ **Modernização** - 1996-2005, este período foi caracterizado pela redução dos níveis do contrabando com a implementação de reformas aduaneiras e tributárias no âmbito do processo da criação da Autoridade Tributária.

Depois da criação da AT

A abertura aos mercados criou novos desafios ao sistema tributário emergente da criação da Autoridade Tributária, cuja estrutura não apresentava robustez suficiente para fazer face, o que levou ao recrudescimento do contrabando. Os resultados da pesquisa não apresentaram nenhuma indicação faseada do comportamento do fenómeno no intervalo de 2006 à 2016, embora estejam presentes no estudo os principais protagonistas em termos de continentes e países.

As reformas aduaneiras que se seguiram à liberalização económica, e que resultaram na criação da AT, trouxeram elementos novos na gestão do sistema tributário cujos resultados, no curto prazo, foram de melhoria de eficiência, cuja manutenção requer esforços adicionais devido aos constrangimentos que, entretanto, tem surgido.

O modelo herdado do sistema colonial de organização das Alfândegas, em Moçambique, apresenta algumas fragilidades em termos de capacidade de gestão das fronteiras. Por exemplo, a elevada porosidade das fronteiras dificulta aos aduaneiros o controlo do contrabando e outras infrações fiscais. Observou-se que existe uma tendência de concentração de funcionários especializados na região sul, em detrimento do controlo das zonas de produção e ricas em recursos naturais, o que tem estimulado o contrabando nas exportações de ouro, pedras preciosas, marfim, madeira e outros recursos de elevado valor ao longo do corredor de Nacala e da Beira.

Em Moçambique, os níveis de contrabando são muito elevados, atingindo 10 a 15% do PIB. Em média, as perdas de receitas nas importações em relação ao PIB foram de 18%, enquanto nos regimes de exportação e de trânsito foram de 12.9% e 7%, respetivamente. Estes dados remetem a uma média global agregada de perdas de Moçambique por contrabando, em relação ao PIB, na

ordem de 12.6%. Isso significa que o contrabando em Moçambique contribui para a erosão do PIB nesta cifra. Esta média está muito acima do dobro da média mundial para o período de 2006-2016, que se cifrou 6%. Contudo, o perfil geral e os produtos com maior peso no contrabando em Moçambique são similares aos observados nos outros países da região e no mundo.

O contrabando ocorre em quase todas as fronteiras, envolvendo funcionários, gestores, famílias, importadores e comerciantes locais, o que exige medidas criteriosas que passam pela mudança de mentalidade dos diferentes atores e apropriação de valores e princípios éticos e morais.

Para a proliferação do contrabando em Moçambique, existem razões económicas, que incluem pobreza, desemprego; e sociais, que resultam das relações de afinidade entre as comunidades dos países que partilham fronteira com Moçambique. Em algumas fronteiras, existem conflitos na delimitação real do território aduaneiro nacional, o que eleva a vulnerabilidade de Moçambique ao contrabando, a exemplo da fronteira de Mandimba, onde a população malawiana “ocupou” o território moçambicano explorando o comércio e a agricultura.

Para além da porosidade das fronteiras, os superlucros provenientes do comércio ilícito, a ausência de controlo rigoroso no movimento migratório ao longo das fronteiras, às elevadas taxas aduaneiras e os procedimentos burocráticos complexos; a corrupção, o tráfico de influências e o nepotismo, contribuem para o contrabando.

A análise fatorial permitiu concluir que os principais esquemas utilizados pelas redes criminosas na prática do contrabando incluem:

- ♦ Conluio entre os funcionários da AT e os importadores;
- ♦ Fraqueza de procedimentos na articulação entre os funcionários que administram as fronteiras;
- ♦ Fraca supervisão, por vezes, deliberada, com vista a propiciar o contrabando;
- ♦ Uso de passagens clandestinas e vias de acesso alternativas ao longo dos espaços que separam os postos de fiscalização, mercê da porosidade das fronteiras.

À lista anterior acrescem os seguintes factores relevados das entrevistas, como causas que contribuem para o contrabando:

1. Procedimentos aduaneiros:

- ♦ Falta de *scanners* e pontos da JUE;

- ♦ Falta de casas de despacho em algumas fronteiras economicamente importantes, sobretudo na região centro e norte;
 - ♦ Desatualização de procedimentos aduaneiros;
 - ♦ Fraca fiscalização devido à porosidade e à falta de quadros suficientes;
2. Gestão dos Recursos Humanos e infraestruturas:
- ♦ Desmotivação dos funcionários por falta de rotatividade;
 - ♦ Clivagens de poder entre aduaneiros e Polícia de Fronteira;
 - ♦ Fraca assistência à saúde e em casos de falecimentos;
 - ♦ Fracas condições logísticas das fronteiras;
3. Tráfico de influências e corrupção:
- ♦ Influências políticas;
 - ♦ Barganha de um grupo específico de importadores com ligações a redes de crime organizado, dispostos a pagar tudo e todos;
 - ♦ Falta de responsabilização;
 - ♦ Existência de clãs e “vassalagem”;
 - ♦ Prática de adultério entre aduaneiros e importadores;
 - ♦ Fraca cultura de pagamento de impostos;
4. Conflito de interesses:
- ♦ Existência de aduaneiros que detêm licenças de importador e exportador;
 - ♦ Funcionários aduaneiros que exercem atividade de despachante;
 - ♦ Funcionários aduaneiros e tributários que exercem funções de contabilistas de empresas importadoras e exportadoras;
5. “Reconhecimento” do papel social do contrabando:
- ♦ Existência de famílias que apoiam os contrabandistas, escondendo os produtos em suas residências;
 - ♦ Reconhecimento social do contrabando como uma alternativa de rendimento; e
 - ♦ Elevação social de contrabandistas na comunidade por deterem a posse de bens duráveis, que não seria fácil adquirir com outras formas de rendimento.

O estudo mostrou haver uma dicotomia e paradoxo no entendimento do contrabando, como um evento económico e como um evento social. Como um evento económico está associado aos super lucros, a barganha económica, a opulência financeira e a corrupção. Como um evento social está associado a subsistência face a pobreza, aos laços de parentesco, ao estatuto social e como alternativa ao rendimento formal.

Relativamente ao mapeamento das rotas do contrabando e dos produtos mais contrabandeados, constatou-se uma organização das redes de contrabando por regiões em função da distribuição geográfica do país por corredores. Assim, na região Norte, ao longo do corredor de Nacala observou-se, com maior incidência, o contrabando de madeira, viaturas, ouro, pedras preciosas, produtos agrícolas de entre os quais se destaca a castanha de caju, o milho, a soja e o feijão; para além do marfim e de outros produtos das CITES. Na região centro, ao longo do corredor da Beira, destacou-se o trânsito falso de combustível e o contrabando do açúcar e ouro. Na região Sul, ao longo do CDM, ocorre o contrabando de diversos produtos de mercearia, viaturas, bebidas alcoólicas e tabaco.

No trabalho de campo, emergiram os conceitos de “contrabando social”, “contrabando económico”, “contrabando propriamente dito” e “quase contrabando”, confirmando a hipótese de que o surgimento do contrabando está associado ao modelo da organização económica e aduaneira de Moçambique.

6.2 RECOMENDAÇÕES

O sucesso de qualquer recomendação passa pelo interesse dos tomadores de decisão de assumir o problema e, nessa base, procurar as soluções apropriadas para resolver o dilema, como afirma Rodrik (2007), o sucesso das políticas públicas passa pela identificação do problema e da realização de um diagnóstico detalhado da situação.

O passo seguinte consiste na definição das reformas prioritárias, numa abordagem de política e estratégia económica e aduaneira de longo prazo, com o objectivo final de contribuir para a melhoria da eficiência tributária:

- ♦ *No cômputo geral*

- Uma orientação do modelo de gestão de fronteira para as zonas de potencial de recursos de exportação, estabelecendo-se um equilíbrio entre as regiões de serviços (sul de Moçambique) e regiões de produção (norte e centro de Moçambique).
- ◆ *No âmbito da organização das Alfândegas*
 - Melhor ajustamento do modelo de gestão aduaneira;
 - Avaliação e reformulação das políticas de formação e de recrutamento;
 - Reavaliação e redimensionamento das políticas de gestão de recursos humanos; e
 - Redimensionamento dos benefícios sociais aos funcionários, incluindo o sistema de seguro de saúde.

Sugere-se a definição de prioridades em três vetores:

- ◆ Gestão estratégica;
- ◆ Política de investimento; e
- ◆ Política de gestão de recursos humanos.

No âmbito da gestão estratégica, poderiam ser considerados aspetos ligados à definição da política fiscal tendo presente as riquezas naturais de Moçambique e os centros de produção, numa abordagem orientada para a substituição de importações e industrialização, visando à exportação de produtos acabados. Para o efeito, a adoção de medidas complementares em termos de política de investimento em infraestruturas, meios de circulação, acomodação, logística alimentar, para além da modernização tecnológica poderiam ser elementos catalisadores.

As prioridades, em termos de mercadorias, poderiam incluir uma lista positiva contendo: produtos agrícolas diversos, ouro, pedras preciosas, madeira, comércio ilegal dos produtos das CITES, como prioridades na definição de política aduaneira apropriada para assegurar o seu maior controlo.

As outras vertentes associadas à formação poderiam ter presente a necessidade de renovação institucional de forma paulatina, de modo a reduzir os vícios alicerçados no sistema.

6.3 IMPLICAÇÕES TEÓRICAS DO ESTUDO E PESQUISAS FUTURAS

A presente pesquisa, ao recorrer aos métodos qualitativos e quantitativos na análise das implicações económicas do contrabando em Moçambique entre 2006-2016, permitiu, por um lado,

expandir o quadro ontológico deste tópico, estimando através de cálculos matemáticos o peso real das perdas decorrentes do fenómeno no país, e, por outro, possibilitou enfatizar o contrabando como um tema complexo, que não se limita somente nos cânones legais de integração regional da SADC, do comércio externo e do crime organizado transnacional.

Ao explorar os temas ligados ao crime organizado transnacional, o estudo atesta a vulnerabilidade das fronteiras nacionais ao contrabando, fazendo o mapeamento das principais rotas, produtos e regimes preferenciais na sua ocorrência. A caracterização do contrabando, a partir das suas nuances históricas, permitiu fazer o enquadramento do fenómeno na estrutura económica do sistema colonial e reforçar a crítica ao liberalismo económico, cuja ganância por superlucros não respeita o sentido de soberania do Estado e das fronteiras, dando espaço à ocorrência do contrabando.

Ademais, o estudo permitiu revelar a fragilidade da legislação fiscal e aduaneira vigente em Moçambique, razão pela qual apresenta-se bastante vulnerável aos ditames do comércio internacional moderno, o facto que resulta da extensão do capitalismo colonial que visava assegurar um sistema de troca comercial vantajosa à metrópole.

As implicações práticas da presente pesquisa resultam no questionamento pontual do modelo de organização da economia de Moçambique, vislumbrando-se como necessária a adopção de uma política de substituição de importações que estimule a industrialização e a valorização do potencial de recursos locais. A nível da legislação, o estudo endossa a necessidade de um quadro legal robusto que proteja a economia nacional.

Apesar dessas contribuições, o estudo denota cinco potenciais futuras pesquisas a partir das constatações que seguem.

A definição indistinta do contrabando e do descaminho precisa ser dissipada em futuras pesquisas, à medida que esses fenómenos ocorrem de formas muito diferenciadas. Do ponto de vista de ilicitude tributária, o contrabando é tendencialmente um crime por acção enquanto que o descaminho é por omissão, o que, desde logo, pressupõe aspectos peculiares que esta pesquisa não foi capaz de explorar com profundidade.

Com base nos cálculos matemáticos das perdas decorrentes do contrabando, que o presente estudo expõe, torna-se necessária uma pesquisa futura que defenda o agravamento das molduras

penais aplicáveis à essas infrações, face ao contexto comercial regional e mundial em que Moçambique se insere, reforçado pelo nível de vigilância das suas fronteiras.

Apesar do recurso do *grounded theory* na definição do tema, na problematização e no levantamento das hipóteses, o presente estudo não explora a fundo os diversos temas resultantes da aplicação desta técnica. As perdas económicas do contrabando não estão distinguidas pela natureza da sua ocorrência, quer seja de origem antropológica quer social, ou, então, de natureza criminal por excelência, o que não pode ter o mesmo tipo de interpretação. No primeiro caso, o pesquisador terá que negociar o conceito de contrabando com as comunidades das regiões fronteiriças, enquanto que no segundo o pesquisador enquadraria o contrabando na perspectiva de crime organizado transacional e transfronteiriço, conforme o caso.

O estudo do contrabando incidindo apenas sobre as fronteiras terrestres reflecte uma imagem distorcida do fenómeno, à medida que a localização geoestratégica de Moçambique pressiona todas as tipologias de fronteiras à ocorrência deste crime. Por via disso, é necessário que estudos futuros ocupem-se em estimar as perdas decorrentes do contrabando através das fronteiras aéreas e hídricas (marítimas, lacustres e fluviais), para melhor comparação com o que o presente estudo revela. A partir desse tipo de estudo, o país pode estabelecer prioridades em investimento de segurança com base na incidência das perdas reveladas.

Uma das contribuições que este estudo endossa para o quadro ontológico do contrabando resulta do cálculo das perdas resultantes da evasão fiscal nas importações e exportações, feito a partir da fórmula de Chowdhury. Todavia, um futuro estudo deve incidir esse cálculo somente ao fenómeno contrabando, sem incluir o descaminho, por duas razões. A primeira é o facto de que o regime de trânsito, a partir do qual fez-se o cálculo do contrabando, não é sujeito ao pagamento de direitos, o que não representa mesmo perda, salvo se a introdução da mercadoria, de forma fraudulenta, for consumada por via de falso trânsito, correspondendo ao outro tipo de infração diferente de contrabando. A segunda é que o cálculo ideal aplicado à fórmula de Chowdhury deveria basear-se em discrepâncias dos saldos comerciais, o que, de facto, possibilitaria determinar o volume de mercadorias declaradas no país de importação e o que chega nos postos de entrada, mesmo que depois entre por via do descaminho. Nesse sentido, toda aquela mercadoria que não se apresentaria nos postos de travessia, seria resultante de contrabando, e é isso que uma pesquisa

futura precisa de esclarecer. Para além disso, torna-se premente, em futuras pesquisas, estimar perdas decorrentes do contrabando de mercadorias legais e as ilícitas para o comércio.

O contrabando é um crime que congrega ao mesmo tempo um carácter transnacional e transfronteiriço, sendo, por isso, interessante para todas as autoridades de gestão de fronteiras. Nessa linha, a sua ocorrência envolve complacência de funcionários de diversos sectores e, acima de tudo, envolve mercadorias ou produtos cuja tramitação integra diversas instituições. Para o efeito, futuras pesquisas precisam esclarecer, tratando-se de mercadorias introduzidas por via de descaminhos, os determinantes da sua introdução, mesmo sabendo que são ilícitas ao comércio.

No que diz respeito ao contrabando por excelência, pesquisas futuras deveriam estimar o valor de mercadorias em rota de contrabando que tenham sido recuperadas devido à intervenção de outras forças, sobretudo da Polícia de Fronteira, isto é, indagar a sua contribuição no combate ao fenómeno, como referem os objectivos da Organização de Cooperação dos Chefes da Polícia da África Austral (SARPCCO).

REFERÊNCIAS

A EXPANSÃO e fixação Bantu. Educação online para moçambicanos. *Moçambique Média Online (MMO)*, Edição actualizada a 10 jun. 2013. Disponível em: <https://escola.mmo.co.mz/historia/a-expansão-e-fixação-bantu/>. Acesso em: 28 jun. 2019.

AT aborta mais uma tentativa de fuga ao fisco. *Jornal Encontro*, 15 jun. 2017.

AT aborta tentativa de fuga ao fisco. AT apreende cerca de 3 mil caixas de bebidas alcoólicas. *Zambeze*, 16 jun. 2017.

AGENTES económicos autuados em Muxúnguè. Economia. *Jornal Notícias*, 13 mar. 2017.

AGUIAR, Carolina Moulin. *Regimes internacionais e o regionalismo aberto da Cepal*. Belo Horizonte: Fronteira, 2003.

ALFÂNDEGA apreende mais de 4000 volumes de cigarros na província de Niassa. *Jornal Magazine Independente*, 06 jun. 2017.

ALFÂNDEGA de Moçambique apreende elevadas quantidades e bebidas alcoólicas. *Jornal Visão Aberta*, 02 jun. 2017.

ALFÂNDEGAS apreendem 12.5 quilogramas de droga no Aeroporto Internacional de Mavalane. *Jornal O Remate, Jornal Ponto Certo; Jornal Vertical*, 02 maio 2018.

ALFÂNDEGAS apreendem 12.5 quilos de droga. *Jornal Diário de Moçambique*, 08 maio 2018.

ALFÂNDEGAS apreendem 600 sacos de amendoim em rota de fuga ao fisco. *Jornal Notícias*, 27 mar. 2015.

ALFÂNDEGAS apreendem camiões contendo produtos frescos na província de Maputo. *AIM - Revista de Imprensa*, Maputo, 15 maio 2018.

ALFÂNDEGAS apreendem cinco camiões com produtos frescos na Moamba. *Jornal Diário de Moçambique*, 12 maio 2018.

ALFÂNDEGAS apreendem mais de cinco mil maços de cigarro contrabandeados. *Jornal O País*, [s/d].

ALFÂNDEGAS apreendem mercadorias diversas na EN-4. *Jornal Ponto Certo*, 14 maio 2018.

ALFÂNDEGAS apreenderam 589 ton. de castanha. Fuga ao fisco. *Jornal Notícias*, 27 jan. 2016.

ALFÂNDEGAS frustram importação fraudulenta. Pneus no porto de Nacala. *Jornal Notícias*, 21 fev. 2016.

ALFÂNDEGAS frustram contrabando de whisky. *Jornal Notícias*, 07 mar. de 2016.

ALFÂNDEGAS preocupadas com casos de fuga ao fisco. *Jornal Notícias*, 03 jul. 2016.

ALLINGHAM, Michael; SANDMO, Agnar. Income tax evasion: a theoretical analysis. *Journal of Public Economics*, v. 1, p.323-338, 1972.

ALMEIDA, Leticia Nuñez. *O Estado e os ilegalismos nas margens do Brasil e do Urugai: um estudo de caso sobre a fronteira de Sant'ana do Livramento (BR) e Rivera (UY)*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo – USP. São Paulo, 2015.

ALVAREZ, Marcos Cesar; SALLA, Fernando. Estado-nação, fronteiras, margens. Redesenhando os espaços fronteiriços no Brasil contemporâneo. *Civitas*, Porto Alegre, v.13, n. 1, p. 9-26, jan./abr.2013.

AMÉLIA, Nakhare afirma que 66% são contrabandeados do tabaco e bebidas alcoólicas que circulam no País. *Jornal Notícias*, 18 mar. 2017.

ANDERSON, Bradley; JOOSTE Johan. Caça furtiva de vida selvagem: a ameaça crescente do tráfico em África. Resumo de segurança em África. *Centro de Estudos Estratégicos de África*, n. 28, 2014.

ANDERSON, Rolph; HAIR, Joseph; TATHAN, Ronald; BLACK, William. *Estatística multivariada de dados*. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

ANTUNES, Luis Frederico Dias. O comércio com o Brasil e a comunidade mercantil em Moçambique (séc. XVIII). In: Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades. *Actas do [...]*. Lisboa, 2006.

AT apreende 400 caixas de bebidas alcoólicas. *Jornal Ponto Certo*, 14 ago. 2018.

AT apreende bebidas alcoólicas e telemóveis na rota de fuga ao fisco. *Jornal Vertical*, 02 ago. 2018.

AT apreende bebidas e frango em Ressano Garcia. Na rota de fuga ao fisco. *Jornal Ponto Certo*, Edição 2582. 30.05.2018.

AT apreende três viaturas com bebidas e frangos em Ressano Garcia. *Bantu*, 30 maio 2018.

AT apreende açúcar na rota do descaminho. *Jornal Notícias*, 09 fev. 2016.

AT apreende combustível e cimento contrabandeado para Zimbabwe. *Jornal Notícias*, 11 dez. 2016.

AT apreende onze mil maços de cigarros contrabandeados. *Jornal Diário de Moçambique*, Sofala, 18 jul. 2017.

ARRESTS in Mozambique for illegal trade deals. *Summary of World Broadcasts*, 12 dez. 1986.

AS CINCO actividades do crime organizado que rendem mais dinheiro no mundo. *BBC News Brasil*, 01 abr. 2016. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/04/160331_Actividades_crime_organizado_fn. Acesso em: 17 fev. 2019.

AT aborta mais uma tentativa de fuga ao fisco. *Jornal Ponto Certo*, 15 jun. 2017.

AT aborta nova tentativa de fuga ao fisco. *Jornal Notícias*, 16 jun. 2017.

AT apreende 18 viaturas de luxo por diversas infrações. *Jornal Notícias*, 17 maio 2018.

AT apreende 3 mil caixas de bebidas espirituosas na Matola. *Jornal Visão Aberta; Jornal Esquento*, 15 jun. 2017.

AT apreende 4 mil caixas de bebidas alcoólicas. *Jornal SMSites*, 02 jun. 2017.

AT apreende cerca de 400 caixas de bebidas espirituosas na rota do contrabando. *Jornal Vertical*, 14 ago. 2018.

AT apreende 69 caixas de bebidas e mais de 20 mil unidades de celulares. *Jornal Bantu*, 03 ago. 2018.

AT apreende 880 pneus na rota de fuga ao fisco no porto de Nacala. *Jornal Notícias*, 09 jun. 2016.

AT apreende açúcar na rota do contrabando. *Jornal Notícias*, 29 ago. 2016.

AT apreende bebida na rota do contrabando na Zambézia. *Jornal Notícias*, 14 ago. 2018.

AT apreende bebidas alcoólicas. *Jornal Notícias*, 05 jun. 2017.

AT apreende bebidas espirituosas na rota do contrabando. *Jornal Bantu*, 14 ago. 2018.

AT apreende camioneta com 400 caixas de bebidas espirituosas. Na área fiscal de Mocuba, *Jornal Bantu*, 14 ago. 2018.

AT apreende cerca de 270 caixas de cigarros na Zambézia. *Jornal Ponto Certo*, 07 jul. 2017.

AT apreende cerca de 4 mil caixas de bebidas alcoólicas. *Jornal O Sol; Jornal Ponto Certo; Jornal Vertical; Jornal SMSites*, 02 jun. 2017.

AT declara “tolerância zero” ao tabaco não selado. *Jornal Notícias*, 04 jun. 2017.

- AT apreende diversas marcas de bebidas alcoólicas. *Jornal Bantu*, 4 ago. 2018.
- AT apreende mais de 40 mil maços de cigarros no Niassa. *Jornal Encontro*, 07 jul. 2017.
- AT apreende na rota do contrabando. *Jornal Encontro*, 06 ago. 2018.
- AT captura caixas de bebidas espirituosas. *Jornal O Remate da Pérola*, 14.08.2018.
- AT espera dobrar receiats provenientes de bebidas alcoólicas e tabaco, no âmbito do esforço para combater o contrabando. *Dossier e Factos*, Economia, 23 jan. 2017.
- AT incinera 1105 caixas de cigarros contrabandeados na Beira. *Jornal Diário de Moçambique*, 16 ago. 2018.
- AT incinera 547 caixas de cigarros. *Jornal Notícias*, 16 jun. 2016.
- AT incinera mais de mil caixas de cigarros na rota do contrabando. *Jornal Notícias*, 16 ago.2018.
- AT incinera produtos contrafeitos. *Jornal Notícias*, 01 maio 2018.
- AT introduz selo para diminuir contrabando e combater o mercado ilícito do tabaco. *Jornal Magazine Independente*, 21 mar. 2017.
- AT lança campanha para reforçar a selagem de produtos. *Jornal Notícias*, 06 abr. 2017.
- AT na capacitação para depois controlar o contrabando de cigarros. *Jornal O Remate*, 18 abr. 2017.
- AT neutraliza malandros do contrabando em Ressano Garcia. *Jornal O Remate da Pérola*, ano VI, edição 4781078, 30 maio 2018.
- AT reconhece e avança medidas. Selagem: a “panaceia” ao comércio ilícito de bebidas. *Jornal Sábado*, 10 dez. 2016.
- AT declara “tolerância zero” a produtos não selados. *Jornal Público*, 07 jul. 2017.
- AT retira tabaco não selado do mercado a partir de amanhã. *Jornal Notícias*, 30 jun. 2017.
- AYERS, Michael.; SNOWDON, Paulo. 2002. What is realism? *Proceedings of the Aristotelian Society (Hardback)*: Wiley Online Library, p. 293-320, 2002.
- BANCO MUNDIAL. Base de dados de estatísticas, 2017.
- BANDIDOS promovem contrabando para RAS: marfim, pedras preciosas e pau-preto, denunciam amnistiados que dizem ter pertencido a um “grupo de elite”. *Jornal Notícias*, 23 jul. 1988.

BARREAU-TRAN, Léa. *L'émergence économique des mukheristas au Mozambique. Quels impacts sus les relations de genre?* Mémoire de recherche pour le master. Université de Bordeaux, 2011.

BASTOS, Fernando Lourenço. *Ciência política: guia de estudo*. Universidade Eduardo Mondlane. Maputo: Livraria Universitária, 1999.

BAYLIS, John; SMITH, Steve; OWENS, Patricia. *Globalization of world politics: an introduction to international relations*. 5th ed. Oxford, New York: Oxford University Press, 2011.

BEDIN, Gilmar António; DE OLIVEIRA, Odete Maria; DOS SANTOS Jr., Raimundo Baptista. *Paradigmas das relações internacionais*. 3.ed. Revisada. Ijuí, RS: Ed. Unijuí, 2011. p256.

BHAGWATI, Jagdish; HANSEN, Bent. A Theoretical analysis of smuggling. *Quarterly Journal of Economics*, v.87, n.2, p. 172-187, 1973.

BIJOS, Leila; OLIVEIRA, João Rezende Almeida; BARBOSA, Leonardo Garcia. Direito do comércio internacional: delimitação, características, auto-regulação, harmonização e unificação jurídica e direito flexível. *Revista de Informação Legislativa*, ano 50, n. 197, jan./mar. 2013.

BLUM, Constanze. *Transnational organised crime in the southern Africa and Mozambique*. Maputo, Friedrich Ebert Stiftung, 2017.

BRANCO, Carlos Nunes Castel. Problemas estruturais de industrialização: a indústria transformadora. In: BRANCO, Carlos Nunes Castel (Ed.). *Moçambique perspectivas económicas*. Maputo: Friedrich Ebert Foundation, 1994. p. 158-174.

BRANQUEAMENTO de capitais preocupa AT e Banco Central. *Jornal Notícias*, 23 maio 2018.

BUSSUNDA, Éderson da Rosa. *Mundo história*. Disponível em: <https://www.mundoedu.com.br/uploads/pdf/5470b41fe77f5.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2020.

CAMPIRA, Zito. *Economia política internacional*. 1.ed. Lisboa: Edições Ex-Libris, 2018.

CARDIN, Eric Gustavo. Para pensar as fronteiras: apontamentos iniciais para a construção de uma teoria das fronteiras. *Revista GEONORTE*, v. 4, n. 12, p. 1199-1211, 2013.

CARLOS, Iceu. *A economia colonial em Moçambique: uma discussão sobre o desempenho dos planos de fomento no período auge da colonização portuguesa – 1953-1975*. Departamento de Ciências Sociais. Universidade Pedagógica Massinga, Moçambique, 2016.

CASO dos “34” na Beira. Pronunciadas setenças contra 25 contrabandistas. Nove réus absolvidos por insuficiência de provas. *Jornal Notícias*, 22 out. 1987.

CASO dos “34” na Beira. Setença será lida a 19 de outubro. *Jornal Notícias*, 9 out. 1987.

CHICHAVA, José António da Conceição. Elementos principais da estrutura económica formada pelo capitalismo colonial em Moçambique. Apontamentos de Economia de Moçambique. Universidade Eduardo Mondlane, Moçambique, 2011b.

CHICHAVA, José António da Conceição. *Vantagens e desvantagens competitivas de Moçambique na Integração Económica Regional*. Maputo, 2011a.

CHICHAVA, José António da Conceição. *O sector informal e as economias locais*. Ministério da Administração Estatal. Maputo, 1998.

CHICHAVA, Sérgio; ALDEN, Chris. (Orgs.) *A mamba e o dragão*. Relações Moçambique-China em perspectiva. Johannesburg: IESE; University of the Witwatersrand, 2012.

CHIMBUTANE, Eugénio. *Avaliação das necessidades de informação sobre o comércio externo na internet*. Parceria para a facilitação do comércio externo. Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. SPEED, USAID, 2013.

CHIVANGUE, Andes Adriano. *Mukhero em Moçambique*. Análise das lógicas e práticas do comércio informal. Mestrado (Desenvolvimento e Cooperação Internacional). Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão, 2012.

CHOWDHURY, Faizul Latif. *A production-substitution model of smuggling*. Paper presented in Seminar organized by Nacional Board of Revenue. Dhaka, Bangladesh, 1999.

CLARK, Dawson. *Smuggling in the american colonies at the outbreak revolution*. With special reference to the west indies trade. Hetitagebooks. original printed for the Department of Political Science of Williams college, 1912. New York. Moffat, Yard and Co., 2007.

COHEN, Benjamin. *International political economy: an intellectual history*. Princetown, NJ: Princetown University Press, 2008.

COLCHESTER, Marcus; BOSTOLO, Marco; CONTRERAS-HELNOSILLA, Arnoldo; DEL GATTO, Filippo; DEMPSEY, Jessica; LES CUY, Guillaue; OBIDZINSKI, Klystof; POMMIER, Denis; RICHARDS, Michael; SEMBILING, Sulaiman N.; TACCONI, Luca; RIOS, Maria Teresa Vargas; WELLS, Adrian. Justice in the forest, rural livelihoods and forest law enforcement. *Forest Perspectives*, n. 31, CIFOR, Bogor, Indonésia, 2006.

COMBATE ao contrabando reforçado a partir de 2017, com a marcação de combustíveis e selagem de bebidas e tabaco. *Jornal Notícias*, 05 dez. 2016.

CONCEIÇÃO, António Manuel. Estudos do contrabando na Raia Central. In: CONGRESSO PORTUGUÊS DE SOCIOLOGIA, I. Coimbra, 2000. *Anais [...]*. Disponível em: https://aps.pt/wp-content/uploads/2017/08/DPR462de91a46ce1_1.pdf. Acesso em: 21 maio 2018.

CONFISCADA em Nampula madeira contrabandeada. *Jornal Notícias*, 02 abr. 2016.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL. Convenção Inter-americana de Direito Internacional Privado sobre o direito aplicável aos contratos internacionais (denominada CIDIP – V). [s/d]

CONVENÇÃO INTERNACIONAL. Convenção das Nações Unidas sobre contratos de compra e venda internacional de mercadorias. 1980.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL. Convenção das Nações Unidas sobre prescrição nos contratos de compra e venda internacional de mercadorias. 1974.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL. Convenção de Haia. 1964. Lei Uniforme sobre Venda Internacional de Mercadorias. 1964.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL. Convenção Internacional sobre Assistência Mútua Administrativa para a prevenção, investigação e repressão de infrações aduaneiras. [s/d].

CRONOLOGIA 1415-1961: da conquista de Ceuta ao início da luta armada contra a colonização. *DW Notícias*. Disponível em <https://www.dw.com/pt-002/cronologia-1415-1961-da-conquista-de-ceuta-ao-in-%C3%ADcio-da-luta-armada-contr-a-coloniza%C3%A7%C3%A3o/a-17262821>. Acesso em: 28 jun. 2019. Edição actualizada a 10 dez. 2013.

CRUZ e SILVA, Teresa. *A organização dos trabalhadores do sector informal dos mercados de Maputo e sua acção na promoção de melhores condições de vida e de trabalho*. O papel da Associação dos Operadores e Trabalhadores do Sector Informal – ASSOTSI. Genebra: Bureau Internacional de Trabalho, 2005.

CSD. *Transportation, smuggling and organized crime*. Reports. Center for Study of Democracy. All rights reserved. 2004.

CTA realiza seminário para reflectir sobre tributação de bebidas e tabaco. *Jornal O País*, 2 out. 2017.

CUMBI, Adelino Figurão. *Reflexão sobre o crime organizado como ameaça à segurança dos Estados da SADC*. Caso de Moçambique (1990-2013). 2014.

DA COSTA, Murrelle Maria Leonildes. *History of trade and commerce in Goa: 1878-1961*. Goa University. Department of History, 2002.

DAS, Venna; POOLE, Deborah. *Antropology in the margin of the state*. Santa Fé. Oxford: School of American Research Press/James Currey, 2004.

DE ABREU, António Pinto. Sector informal, microfinanças e empresariado nacional em Moçambique. *Cadernos de Estudos Africanos*. Artigos. Parte I – Investigação. Empresários e Empresas em África, 2007. p. 39-54.

DE ABREU, Silvina Rodrigues; DE ABREU, António Pinto. *Sector informal em Moçambique - uma abordagem monetária*. Departamento de Estudos Económicos e Estatística. Banco de Moçambique. Staff paper n. 5, 1996.

DE JESUS, Jorge Miguel Cardoso Ribeiro. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 27, n. 1, p. 179-206, maio 2006.

DE OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado. O ambiente fronteiriço: traços intangíveis e realidades sinuosas. *Revista Geopantanal*, Corumbá, n. 21, p. 13-22, 2016. UFMS/AGB. Campus do Pantanal. Curso de Geografia. Mestrado em Estudos Fronteiriços, 2016.

DESMANTELADA num bairro da capital de Sofala empresa que fabricava bebida espirituosa. Pelas alfândegas. *Matinal*, n. 2571, 20 abr. 2017.

DETENÇÕES por prática de comércio externo não autorizado. *Jornal Anglo Port Ek*, 10 dez. 2018.

DETIDO cidadão indiciado de contrabando de marfim. *Jornal Notícias*, 08 mar. 2015.

DRIESSNACK, Martha; SOUSA, Valmi D.; MENDES, Isabel Amélia Costa. Revisão dos desenhos de pesquisa relevantes para enfermagem: Parte 2: desenhos de pesquisa qualitativa, *Rev Latino-am Enfermagem*, 2007 julho-agosto; 15(4) www.eerp.usp.br/rlae Artigo de Atualização. Disponível em: <file:///C:/Users/User/Downloads/TEORIA%20FUNDAMENTADA%20NOS%20DADOS.pdf>, consultado 20 março 2019.

DUNDURO, Alexandre Silva. *O corredor de desenvolvimento da Beira*. Uma reflexão sobre a sua importância estratégica para Moçambique e para a região da SADC. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2011.

DURI, Fidelis Peter Thomas. *Informal negotiation of the Zimbabwe-Mozambique border for survival by Mutare's marginalized people*. Johannesburg, RSA: University of the Witwatersrand, 2016.

EIA. *Crise de primeira classe: a criminosa e insustentável intervenção chinesa nas florestas de Miombo em Moçambique*. UKAID, 2014.

EIA. *Crise de primeira classe*. A criminosa e insustentável intervenção chinesa nas florestas de Miombo em Moçambique. 2013. Disponível em: www.designsolutions.me.uk.

ELLERT, Henrik. *Mosaico*. Moçambique: Kapiwa Livros e Multimídia, 2016.

ERNEST AND YOUNG. *A reforma da tributação das pequenas actividades empresariais em Moçambique: tributação do sector informal em Moçambique*. 2003.

EUROMONITOR INTERNATIONAL. *Analysis of illicit alcohol in Mozambique*. A custo, report by Euromonitor International Consulting for SABMiller, 2015.

EUROMONITOR INTERNATIONAL. *Analysis of illicit alcohol in Mozambique*. A custo, report by Euromonitor International Consulting for SABMiller, 2017.

FÁBRICA de tabaco sela nova marca de cigarros. Fiscalização à selagem de tabaco. *Jornal Público*, 10 jun. 2017.

FABRIQUETA clandestina de vinho desmantelada. *Jornal Diário de Moçambique*, Tete, 14 jul. 2017.

FERNANDES, José. *Teoria das relações internacionais: da abordagem clássica ao debate pós-positivista*. Coimbra, 2009.

FIRMINO, Flávia. *Corrupção na função pública: um estudo de caso sobre a relação utente e funcionários aduaneiros na fronteira de Ressano Garcia*. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Letras e Ciências Sociais – UEM, 2013.

FISCO aprende bens em Nacala. *Jornal Notícias*, 24 set. 2016

FPLM capturam três contrabandistas. *Jornal Notícias*, 15 fev. 1986.

FRANCISCO, António; PAULO Margarida. *Impacto da economia informal na protecção social, pobreza e exclusão: a dimensão oculta da informalidade em Moçambique*. Cruzeiro do Sul – Instituto de Investigação para o Desenvolvimento José Negrão. Maputo, 2006.

FRELIMO⁷³. *Circulares da Sede Nacional da Frelimo*. Vigilância contra especulação e açambarcamento. Maputo: DIP, [s/d]. (Coleção Palavras de Ordem n.3, p.11-12)

FUKUYAMA, Francis. What is governance? *Center for Global Development Working Paper*, n. 314, Stanford University, Freeman Spogli Institute for International Studies, 2013. 22 p.

GASTROW, Peter; MOSSE, Marcelo. Mozambique: threats posed by the penetration of criminal networks. Organized crime, corruption and governance in the SADC region. *In: ISS REGIONAL SEMINAR*. Pretoria, 2002.

GERMANN, Julian. International political economy and the crisis of the 1970s: the real “transatlantic divide”. *Journal of Critical Globalization Studies*, n. 4, 2011.

GIL, António Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIL, António Carlos. *Métodos de pesquisa social*. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GILPIN, Robert. 1987. *The political economy of international relations*. New Jersey, USA: Princeton University Press Book. Disponível em: [http://www.academia.edu/download/52670477/Robert_](http://www.academia.edu/download/52670477/Robert_Gilpin_)

⁷³ A Frente de Libertação de Moçambique, também conhecida por seu acrónimo FRELIMO, é um partido político oficialmente fundado em 25 de junho de 1962 (como movimento nacionalista), com o objectivo de lutar pela independência de Moçambique do domínio colonial português. Fonte: Wikipedia.

The_Political_Economy_of_International_Relations-Princeton_University_Press_1987. pdf.
Acesso em: 20 mar. 2019.

GIS. *Quadro legal*. Importações e exportações em Moçambique. Porto & Corredor d' Beira. ACIS. Edição II, 2015.

GOMES, Aliu. Ilusão de povo africano: da organização da unidade africana à carta africana dos direitos e dos povos. *Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM*, v. 3, n.1, p. 51-65, mar. 2008.

GOMES, António. Formação e dinâmicas das fronteiras no território moçambicano. *Boletim Campineiro de Geografia*, v.4, n.2, 2014.

GONSALVES, Manuel Lopes Maia. *Código penal português: anotado e comentado*. Legislação complementar. 18.ed. Coimbra: Almedina, 2007.

GOVERNANTES replicam campanha sobre o fisco. *Jornal Público*, 22 maio 2017.

GUAMBE, Daniel. Anunciadas medidas de controlo aduaneiro. Comerciantes convidados a colaborar sob o risco de graves sanções. *Jornal Notícias*, 1 jul. 1989.

GUIMARÃES, Abílio. *Alfândegas de Moçambique do ano 1500-2012*. 1.ed. Maputo, 2014.

GUTIER, Murilo. *Introdução ao direito internacional público*. Uberaba, MG, 2011.

HAYSOM, Simone. *Where crime compounds conflict*. Understanding northern Mozambique's vulnerabilities. Against transnational organized crime. The global initiative. Switzerland, 2018.

HEDGES, David. *Moçambique no auge do colonialismo 1930-1961*. História de Moçambique. 2.ed. Maputo: Livraria Universitária, 1999. v.2.

HÉLIO, A.; MUNGUAMBE, A. Importadores ilegais alimentam Maputo. Concorre para o facto o abandono da actividade pelas entidades autorizadas. *Jornal Notícias*, 27 maio 1989.

HELLEINER, Eric. Globalizing the classical foundations of IPE thought. *Context Internacional*, PUC, v. 37, n.3, 2015.

HOBBS, Thomas. *Leviatã ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil*. Tradução de João Paulo Monteiro e Maria Beatriz Nizza da Silva. 1651. Disponível em:
https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4938938/mod_resource/content/1/Ep%C3%ADstola%20Dedicat%C3%B3ria.pdf. Acesso em: 28 jun. 2019.

HOUSE OF COMMONS NORTHERN IRELAND AFFAIRS COMMITTEE. *Third report of session, 2010-12*. FUEK laundering and smuggling in Northern Ireland. Report, together with formal minute, oral and written evidence, 2012.

IKENBERRY, John. Liberal internationalism 3.0: America and the dilemmas of liberal world order. *Perspectives on Politics*, v. 7, n. 1, p. 71-87, 2009.

INCINERADOS marfim e cornos apreendidos na Matola. *Jornal Notícias*, 07 jul. 2015.

INE. *Resultados do primeiro inquérito nacional ao sector informa*. INFOR-2004. 2006.

INICIARAM testes para a selagem digital da cerveja no país. *Jornal Notícias*, 02 maio 2018.

JAIROSSE, Jorge Fernando. *A mulher e o comércio informal transfronteiriço vulgo “mukhero” no sul de Moçambique: casos das fronteiras de Namaacha e Ressano Garcia, 1984-2016*. Doutorado (História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

JERONYMO, Miguel. Disponível em: Geopoliticatocalando.blogspot.com/2010/04/fronteira-territorio-e-territorialidade.html. 2010. Acesso em: 31 jan. 2017.

JOHNSTON, Deborah. Constructing the peripherery in modern global politics. In: MURPHY, C.N.; TOOZE, R. (Eds.). *The new international political economy*. Boulder, CO: Lynne Rienner/London: Macmillan Education, 1991.

JULAIA, Iracema Denise. *O comércio externo em Moçambique: seu impacto no desenvolvimento socioeconómico*. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2011.

JUNIOR, António; DADÁ, Yasser Arafat; IBRAIMO, Momade. *Relações transfronteiriças de Moçambique*. Observatório do meio rural (OMR). Documento de trabalho, 2015.

KAZA, Siddharth; WANG, Yuan; CHEN, Hsinchum. *Enhancing border security: mutual information analysis to identify suspect vehicles*. Department of Management Information System. Eller college of Management. Tucson/Az/United States: University of Arizona. Tucson, Az 85721. Department of Economics, 2006.

KEOHANE, Robert; NYE, Joseph. *Power and interdependence*. Collins, 1989.

KEOHANE, Robert. *After hegemony: cooperation and discord in the world political economy*. New Jersey, USA: Princeton University Press, 1984.

KRASNER, Stephen. *International regime*. Ithaca: Cornell University Press, 1995.

KRUGMAN, Paulo; OBSTFELD, Maurice. *Economia internacional: teoria e política*. 6.ed. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005.

LANGA, Bernardino Carlos. *O impacto do protocolo comercial da SADC nas relações comerciais entre Moçambique a África do Sul (2000-2008)*. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2011.

LANGA, Pedro Luis. *A integração económica na SADC: implicações do protocolo do comércio para Moçambique*. 2002. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2002.

MUNDO EDUCAÇÃO. *As principais causas dos conflitos no mundo*. Geografia-Conflitos mundiais. 2011. Disponível em: conflitosgeográficos-blogspot.com/2011/067conflitos.html.

LUTA de comadres entre a AT e comerciantes. *Jornal O Remate*, 14 maio 2018.

MACHADO, Jónatas Eduardo Mendes; DA COSTA, Paulo Nogueira. *Curso de direito tributário*. Coimbra: Coimbra Editora, 2009.

MADEIRA apreendida na rota do contrabando: três contentores apreendidos há dias no Porto de Nacala com madeira contrabandeada. *Jornal Notícias*, 19 out. 2016.

MALOA, Tomé Miranda. *História da economia socialista moçambicana*. 2016. 162f. Dissertação (Mestrado em História Económica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de História. Universidade de São Paulo, São Paulo: USP, 2016.

MALHOTRA, Narés; TAYLOR, Robert Brian. *Introdução à pesquisa de marketing*. São Paulo: Pearson Prentice, 2005.

MANGANHELA, Augusta de Fátima Lucas. *A influência do mukhero nas receitas das alfândegas de Moçambique: o caso da fronteira de Namaacha (1987-2005)*. 2006. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2006.

MANHIÇA, Bernardo. *Impacto do protocolo comercial da SADC para o sector privado moçambicano*. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2011.

MANINGUANE. Comércio fronteiriço necessita de normas. Rede comercial distrital não responde à procura. *Jornal Notícias*, Namaacha, 13 dez. 1986.

MAPOSSE, Adelina Hercília Sete. *O papel do comércio informal na ocupação da força de trabalho em Moçambique*. Dissertação (Mestrado em População e Desenvolvimento) - Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 2011.

MAQUIAVEL, Nicolau. *The Prince (1513)*. Political science. Copyright Dante University Press. Translated by rufus Goodwin. Illustrated by Benjamin Martinez, 2003.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica*. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragem e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARFIM apreendido no porto de Maputo foi roubado na província do Niassa. *Jornal Notícias*, 16 maio 2018.

MARFIM moçambicano apreendido no Vietname. *Jornal Notícias*, 10 out. 2016.

MAROCO, João. *Análise estatística com utilização do SPSS*. 3.ed. Lisboa: Edições Sílabos, 2007. 822 p.

MARX, Karl. A Companhia das Índias Orientais: sua história e as consequências de sua atividade. 1.ed. *New York Daily Tribune*. The Marxists Internet Archive. Tradução Jason Borba. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/marx/1853/06/24.htm>. Acesso em: 07 fev. 2019.

MATSINHE, Leví Salomão. *Moçambique: uma longa caminhada para um futuro incerto?* 2011. 118f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Instituto de Filosofia. e Ciências Humanas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: Porto Alegre, RS, 2011.

MCCLELLAN, William Smith. *Smuggling in the american colonies at the outbreak revolution*. With special reference to the west indies trade. Hetitagebooks. Original printed for the Department of Political Science of Williams College, 1912. New York: Moffat, Yard and Company, 2007.

MEDIDAS coercivas a partir de hoje. Bebidas sem selo fiscal interditas no mercado. *Jornal Notícias*, 18 jul. 2017.

DE MELO, Thuainy Dalva. *Crimes de contrabando e descaminho nas operações de comércio externo*. Trabalho de Iniciação Científica. Itajaí, SC: Universidade do Vale do Itajaí, 2014.

MENEZES, Sheila. *Análise do impacto da reforma legal no sector florestal*. Sheila Menezes Advogados. Relatório do país. Moçambique. 2017.

MILLEDDGE, Simon; GELVAS, Ised; AHRENDTS, Antje. *Forestry, government and national development: lessons learned a logging boom in Southern Tanzania traffic*. 2007. Disponível em: http://assets.panda.org/downloads/traffic_tanzania_loggingrepot.pdf.

MINEIRO, Rodrigo. *Introdução à matéria aduaneira*. Legislação Aduaneira p/ Analista-Tributário da Receita Federal. Concursos. Disponível em: <https://www.google.com/search?q=o+que+e+territorio+aduaneiro+brasileiro&oq=o+que+e+territorio+aduaneiro+&aqs=chrome.4.69i57j0l5.12831j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. Acesso em: 27 nov. 2019.

MOÇAMBIQUE. Constituição da República de Moçambique. *Boletim da República de Moçambique*. Publicação Oficial. Imprensa Nacional. Moçambique, 22 de dezembro de 2004, 1ª Série, Número 51, 2004.

MOÇAMBIQUE. CPM. *Boletim da República de Moçambique*. Publicação Oficial. 14º Suplemento. Imprensa Nacional. Moçambique, 31 de dezembro de 2014, 1ª Série, Número 105, 2014.

MOÇAMBIQUE. Código do Contencioso Aduaneiro (CFA). Moçambique, 1962.

MOÇAMBIQUE. *Lei nº 35/2014*, de 31 de dezembro de 2014. Código Penal moçambicano.

MOÇAMBIQUE. *Decreto nº 2*. Artigo 279. Código Penal moçambicano. Moçambique, 1894.

MOÇAMBIQUE. *Lei nº 2/2006*. Boletim da República de Moçambique. Infracções tributárias. Publicação Oficial. Imprensa Nacional, 22 de março de 2006, 1ª Série, Número 12, Moçambique, 2006.

MOÇAMBIQUE. *Lei nº 3/1993*, de 24 de julho. Lei de Investimento de Moçambique.

MOÇAMBIQUE. *Decreto-Lei nº 02/2005*, de 27 de dezembro. Código Comercial de Moçambique.

MOÇAMBIQUE. *Lei nº 11/2006*, de 30 de dezembro. Estabelece a franquia do turista no território aduaneiro moçambicano.

MOÇAMBIQUE. Autoridade Tributária de Moçambique. *Pauta Aduaneira e de Serviço*. Direção Geral das Alfândegas. Imprensa Nacional de Moçambique. Maputo, 2017.

MOÇAMBIQUE. *Resolução nº 44/1999*, de 28 de dezembro, que ractifica o acordo sobre as trocas comerciais na região da SADC. Moçambique, 1999.

MOÇAMBIQUE. Diploma Ministerial *DM nº 116/2013*, de 8 de agosto- regulamento de trânsito aduaneiro em Moçambique.

MOÇAMBIQUE. Diploma Ministerial *DM nº 141/2001*, de 26 de setembro, que aprova o Regulamento para a autenticação e ou omissão dos documentos que conferem origem às mercadorias exportadas a partir de Moçambique, ao abrigo das Convenções Internacionais, Protocolos Comerciais ou Sistemas Preferenciais em geral.

MOÇAMBIQUE. Diploma Ministerial *DM nº 170/2001*, de 14 de novembro, AGOA⁷⁴.

MOÇAMBIQUE. Diploma Ministerial *DM nº 2/2002*, de 2 de janeiro, que altera o artigo 15 do Regulamento sobre o AGOA.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Informação compilada sobre dados estatísticos - receitas acumuladas 2006-2018*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Reforma legal das alfândegas - 1975-2017*. Moçambique, 2018.

⁷⁴ AGOA – African Growth and Opportunity Act. A Lei de Crescimento e Oportunidades para a África (AGOA) foi sancionada pelo presidente Clinton, em maio de 2000, com o objectivo de expandir o comércio e investimentos dos EUA com a África Subsaariana, para estimular o crescimento económico, incentivar a integração económica e facilitar a integração da África Subsaariana na economia global.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *A história das alfândegas de Moçambique: ganhos e fraquezas ao longo do processo de formação das alfândegas - 1875-2018*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Análise FOFA da Janela Única Electrónica (JUE)*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Desafios e reformas necessárias para a melhoria da inteligência tributária*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *O impacto da adesão de Moçambique ao acordos do comércio preferencial na receita do Estado: o exemplo do protocolo comercial da SADC*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Processos e procedimentos na gestão de fronteiras*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Reflexão sobre as Brigadas de Reacção Tática (BRT, FAST) e sua forma de actuação no contexto actual e no futuro*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Sistematização das reflexões no âmbito da reforma aduaneira*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Estudo sobre contrabando nas fronteiras terrestres de Moçambique e suas implicações para a segurança económica do Estado*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE. Ministério dos Negócios Estrangeiros de Moçambique (MINE). *Histórias de sucesso da SADC*. Moçambique, 2018. Disponível em: https://www.sadc.int/files/2015/3327/8281/SADC_Success_Stories_Portuguese.pdf. Acesso em: 30 abr. 2020.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique. *Relatórios e informes de actividades 2016, 2017, 2018, 2019*. Moçambique, 2019.

MOÇAMBIQUE. Ministério da Economia e Finanças. Autoridade Tributária de Moçambique - DAI. *Cambodja apreende 1026 unidades de ponta de marfim com partida em Moçambique*. Moçambique, 2018.

MOÇAMBIQUE/AT forma funcionários sobre selagem de cigarros. *Jornal O Sol*, 11 abr. 2017.

MOSSE, Marcelo; CORTEZ, Edson. Corrupção e integridade nas alfândegas de Moçambique: uma avaliação das boas práticas. *Centro de Integridade Pública -CIP*, Documento de discussão n. 5, 2006.

MUCHANGA, Orlando. Reino de contrabando: taxas proibitivas incitam fugas ao fisco. *Jornal Domingo*, 22 set. 1991.

MUENDANE, Amélia Tomás Taime. *Pesquisa de campo*, 2018.

MULUNGO, Amilcar. *Os desafios do protocolo comercial da SADC para as alfândegas de Moçambique*. 2009. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2009.

MUTANE, Francisco António. Impacto das relações comerciais de Moçambique na SADC. Moçambique. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2014.

NALESSO, Thiago Fernando Cardoso. Fontes do direito internacional do comércio: a nova *lex mercatoria* e o surgimento de um direito global. *Cadernos Jurídicos*, São Paulo, 2011.

NEGRÃO, José. Contribuições para história de Moçambique. *Canal de Moçambique*, Edições n. 82, 83 e 84, 2001. Disponível em: macua.blogs.com/moambique_para_todos/files/samora_e_o_desenvolvimento.doc. Acesso em: 7 ago. 2019.

NEUTRALIZADA mais uma quadrilha. Tráfico de cornos de rinoceronte. *Jornal Notícias*, 07 jun. 2015.

NEWITT, Mailye. *História de Moçambique*. Biblioteca da História. Portugal: Publicações Europa-América, 2012.

NHANTUMBO, Ananias Francisco. 2010. *Migrações internacionais como factores de redução da pobreza nos Estados de origem: caso de emigrantes moçambicanos às minas da África do Sul*. 2010.

NOVAS disposições para importação e alienação de carros. *Jornal Notícias*, 15 dez. 1983.

NOVAS disposições para importações e alienação de carros por missões diplomáticas. Decreto b3/83 do Conselho de Ministros. *Jornal Notícias*, 16 dez. 1983.

OCDE. *Ilegal trade in environmentally sensitive goods*. Trade Policy Studies, OCDE, 2012. Disponível em: www.ocde.org/publishing/corrigenda.

OCDE. *Prespectivas económicas em África: UNDP*, 2017. Disponível em: ocde-ilibrary.org/docserver/9789264278707-6-pt.pdf?expires=1596488727&id=id&accname=guest&checksum=b9197dd3s6. Acesso em: 03 de ago. de 2020.

OECD-EUIPO. *Trade in counterfeit and pirated goods mapping the economic impact*. 2016. Disponível em: https://euiipo.europa.eu/tunnel-web/secure/webdav/guest/document_library/observatory/documents/Mapping_the_Economic_Impact_study/Mapping_the_Economic_Impact_en.pdf. Acesso em: 28 fev. 2019.

OHLWEILER, Otto Alcides. O advento da Nova Europa - 1992. *Teoria e Política*, n. 11, p. 87-115, 1989.

OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado O ambiente fronteiriço: traços intangíveis e realidades sinuosas. The frontier environment: intangible aspects and winding realities. *Revista GeoPantanal*, Corumbá/MS, UFMS/AGB, n. 21, p. 13-22, jul./dez. 2016.

OPPEWAL, Jorrit; CRUZ, Alberto; NHABINDE, Vasco. *Estudo sectorial: cadeia de valor do frango em Moçambique*. Em colaboração com International Growth Centre (IGC). Ministério da Economia e Finanças. Moçambique, 2016.

ORTIZ, Renato. Anotações sobre o universal e a diversidade. *Revista Brasileira de Educação*, Campinas, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, v.12, n. 34, 2007

PARAFINO, João Chiposse. *O contrabando na fronteira de Namaacha, 1987-2012*. 2012. (Trabalho de Conclusão de Licenciatura em História Política e Gestão Pública) - Faculdade de Ciências Sociais. Maputo: Universidade Politécnica, 2012.

PAUL, Leandro. Desmantelada rede internacional de contrabando após um ano de investigação oficial. *O Sol*, 4 dez. 1982.

PEACOCK, Alan; SHAW, Gilbert Keith. Tax evasion & tax revenue loss. *Public Finance*, v. 37, n. 2, 1982.

PESSERE, Regina Franciso. *Proliferação de armas ligeiras na região da SADC: implicações para a segurança de Moçambique*, 2014.

PESTANA, Maria; GAGEIRO, João. *Análise de dados para ciências sociais – a complementaridade do SPSS*. 5.ed. Lisboa: Edições Sílabos, 2008.

PICHER, Anne. *Sobreviver à transição: o legado das antigas empresas coloniais em Moçambique*. Colgate University. Department of Political Science, EUA, 2003.

PITT, Martin-Panagariya. *Theory of smuggling with application to Indonesia*. Discussion paper n. 70-109. Center for Economic Research. Department of Economics. University of Minnesota. Minneapolis, 1979.

PROIBIDA venda de tabaco sem selo, *Jornal Notícias*, 20 mar. 2017.

PUNIR bandidos, punir candongueiros com a mesma violência revolucionária. *Jornal Notícias*, 17 fev. 1983.

QUÉNIA apreende marfim proveniente de Moçambique. *Jornal Notícias*, 31 mar. 2016.

RAFAEL, José Bernardo. *O comércio livre na SADC: uma discussão sobre as (des)vantagens competitivas de Moçambique no sector da agricultura*. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2010.

READER, John. *África*. Biografia de um continente. Portugal: Publicações Europa-América, 2002.

RIBEIRO, Roberto Neime. *Causas, efeitos e comportamento da economia informal no Brasil*. Universidade de Brasília. Instituto de Ciências Humanas. Departamento de Economia, Brasília/DF, 2000.

RODRIK, Dani. *One economics many recipes*. Globalization, institutions, and economic growth. Princeton University Press. USA, 2007.

SADC. *Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional de 2015-2020*. Moçambique: Secretariado da SADC, 2015.

SADC. Protocolo da SADC sobre o combate às drogas ilícitas. Moçambique, 1996.

SADC. Memorando de entendimento sobre cooperação em matéria de fiscalidade e questões conexas. Moçambique, 2002.

SADC. Protocolo sobre trocas comerciais da SADC. Moçambique, 1996.

SADC. Protocolo contra a corrupção. Moçambique, 2006.

SADC. Protocolo da SADC sobre as finanças e investimentos. Moçambique, 2006.

SANTOS, Vanicléa Silva; PAIVA, Eduardo França; GOMES, René Lommes. Comércio do marfim no mundo atlântico. Circulação e produção (séculos XV e XIX). *Estudos Africanos do CEA/FMG*, v.7. 2018. Disponível em: https://ufmg.br/storage/b/6/9/4/b694eaea8cfaabe9e69c498a5c66c6de_15296019131342_1525989102.pdf. Acesso em: 21 ago. 2019.

SARFATI, Gilberto. *Teoria de relações internacionais*. São Paulo: Saraiva, 2005.

SCHALLENBERGER, Erneldo⁷⁵. Ruptura histórica e (des)continuidades culturais na fronteira: os desafios do pesquisador. In: GOLOGNESE, S. A.; CARDIN, E. G. (Org.). *As ciências sociais nas fronteiras*. 1.ed. Cascavel, PR: JB, v. 1, p. 215-238, 2014.

SCHERMA, Marcio Augusto. Políticas de segurança para as fronteiras nos governos Lula e Dilma. 2016. *Boletim de Economia e Política Internacional* – BEPI, n.22, 2016.

⁷⁵ Doutor em história e Professor Associado da Universidade de Toledo, onde atua na Graduação e Pós-graduação em Ciências Sociais (Mestrado); e Agronegócios e Desenvolvimento regional (mestrado e doutorado).

SCHUTZ, Nathaly. Xavier. *Integração na África Austral: a comunidade para o desenvolvimento da África Austral (SADC) e os condicionantes históricos e políticos da integração*. 2014. 224f. Tese (Doutorado em Ciência Política) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Ciência Política. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre/RS, 2014.

SEDA, Fulgêncio. *Gestão de fronteiras em Moçambique*. Lisboa: Escolar Editora, 2018.

SEDA, Fulgêncio. *Border governance in Mozambique*. The intersection of international border controls, regional integration and cross-border regions. Tese (Doutorado). Erasmus University Rotterdam, 2015.

SELAGEM de bebidas. AT satisfeita com as primeiras indicações. *Dossier e Factos*, 11 set. 2017.

SERRA, Carlos; CARVALHO, Sol; LOUREIRA, José. *História de Moçambique - parte I: primeiras sociedades sedentárias e impacto dos mercadores 200/300-1885 e parte II: agressão imperialista 1886-1930*. Maputo: Livraria Universitária, 2000.

SISTEMA HARMONIZADO. Convenção Internacional sobre Simplificação e Harmonização de Procedimentos Aduaneiros. Moçambique, 2012.

SOUSA, Mário. *Para a história: do comércio europeu de escravos de África. Comércio de escravos e racismo: o berço do capitalismo. De 1441 a 1900*. Publicado em 1997, no *Jornal Proletären*, Suécia. Tradução do autor. 2013. Disponível em: <http://www.mariosousa.se/Para%20a%20hist%C3%B3ria%20do%20comercio%20de%20escravos%20europeu%20de%20%C3%81frica.htm>, acesso a 21/08/2019

STRANGE, Susan. *A case of mutual neglect*. International Economics and International Relations Oxford University Press. The Royal Institute of International Affairs, 1970. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/2613829>.

STRANGE, Susan. *Review of International Studies*. The Westfailure System: Cambridge University Press, 1999. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/20097604?seq=1>. Acesso em: 03 ago. 2020

STRANGE, Susan. *Wake up, Krassner! The world has changed*. Review of International Political Economy, 1994. Disponível em: <http://tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09692299408434276>. Acesso em: 03 ago. 2020

SULEMANE, José A. *Economic decline: a study with reference to Mozambique*. Indiana, University of Notre Dame, 2001.

THALES, Carlos. *Teoria das relações internacionais*. Ministério das Relações Exteriores: Fundação Alexandre Gusmão, 2012.

THOMPSON, Edward Palma. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional do inglês*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

TILLY, Charles. *Coersão, capital e Estados europeus*. São Paulo, Brasil: Ed. da USP, 1996.

TILLY, Charles. *Coercion, capital and European States*. AD990, 1992.

TRÁFICO internacional de marfim muda de rota para contornar fiscalização. Autoridades tailandesas mostram o marfim apreendido. *Jornal Notícias*, 09 jul. 2015.

TROFÉUS moçambicanos apreendidos no Vietname: marfim e cornos de rinoceronte. *Jornal Notícias*, 18 ago. 2015.

VICENTE, Ruben Adriano. *O narcotráfico e o seu impacto na segurança de Moçambique*. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Relações Internacionais) - Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, 2012.

VICINI, Lorena. *Análise multivariada da teoria à prática*. Monografia (Especialização em Estatística e Modelagem Quantitativa) - Universidade de Santa Maria. Rio Grande do Sul, Brasil, 2005.

VILANCULO, Fausto Arão. *O mecanismo da SADC no combate ao tráfico de seres humanos: que desafios para Moçambique*, 2018.

WALLERSTEIN, Immanuel. *Utopistics, or historical choices of the twenty first century*. New York, NY: New Press, 1998.

WALTZ, Kenneth. *Theory of international politics*. Berkeley, University of California. USA: Addison-Wesley Publishing Company, Inc., 1979.

WORLD TRADE STATISTICAL. World Trade Statistical Review, 2018.

WORLD TRADE STATISTICAL. World Trade Statistical Review, 2019.

ZONTA, Diego. *Moçambique e o comércio internacional das oleagenosas (1855C.-1890C.)*. 2011. Mestrado (História de África) - Faculdade de Letras. Departamento de História. Universidade de Lisboa. 2011. Disponível em: http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/6957/1/ulfl118294_tm.pdf. Acesso em: 22 maio 2018.

_____. *Forest government and timber trade flows within, to and from eastern and a southern african countries*. Mozambique Study. 2014.

DOCUMENTOS ACESSADOS EXCLUSIVAMENTE EM MEIO ELECTRÓNICO

Disponíveis em:

<http://www.bancomoc.mz>

<http://www.imf.org/>

<http://www.ine.gov.mz/>

<http://www.sadc.int>

<http://www.trademap.org/tradestat>

<http://www.webgate.ec.europa.eu>

<http://www.worldbank.org/>

<http://www.wto.org/>

GLOSSÁRIO

Alfândega - instituição do Estado responsável pela aplicação da legislação aduaneira e pela cobrança de direitos e demais imposições, bem como pela aplicação da legislação e da regulamentação relacionadas com a importação, exportação e armazenagem dos bens, mercadorias, valores e os meios de transporte.

Análise de risco - uso sistemático da informação disponível para determinar com que frequência os riscos definidos podem ocorrer e a magnitude de suas prováveis consequências.

Apartheid - um regime de segregação racial implementado na África do Sul em 1948 pelo pastor protestante Daniel François Malan, então primeiro-ministro, e adotado até 1994 pelos sucessivos governos do Partido Nacional, no qual os direitos da maioria dos habitantes foram cerceados pela minoria branca no poder.

Áreas de risco – correspondem aos procedimentos aduaneiros e as categorias de tráfego internacional que apresentam um risco.

Armazém aduaneiro de trânsito - local destinado exclusivamente a arrecadar mercadorias sob o regime de trânsito, por tempo determinado, sob regime suspensivo de pagamento das imposições fiscais, tendo como destino dar continuidade à operação de trânsito.

Avaliação de risco - A determinação sistemática de prioridades de gestão de risco, avaliando e comparando o nível de risco com padrões pré-determinados, níveis de risco-alvo ou outros critérios.

Baldeação - passagem de uma embarcação para outra de mercadorias vindas do exterior com destino a um país terceiro.

Bens - todos os artigos que entrem ou saiam do território aduaneiro.

Boom - (língua inglesa) quando traduzido, significa “Crescimento”.

Candonga - Termo utilizado para designar o mercado negro e o contrabando.

Carga de alto risco - é aquela para a qual há informação inadequada ou razão para não a considerar como baixo risco, e que a inteligência tática indica como de alto risco, ou que uma avaliação de

pontuação de risco de metodologia baseada em elementos de dados relacionados à segurança identifica como de alto risco.

Contrabando - é acção ou omissão fraudulenta que tenha por fim fazer entrar no território aduaneiro moçambicano ou dele fazer sair quaisquer bens, mercadorias ou veículos, sem passar pelas Alfândegas (art 472º - CP).

Controlo aduaneiro - conjunto de medidas adotadas pelas autoridades aduaneiras para assegurar a conformidade com as Leis e Regulamentos, cuja aplicação está sob a responsabilidade das Alfândegas.

Controlo aduaneiro - conjunto de medidas adotadas pelas autoridades aduaneiras para assegurar a conformidade com as leis e regulamentos, cuja aplicação está sob sua responsabilidade.

Crítérios de valoração aduaneira - os valores das mercadorias são convertidos da moeda nacional para dólares norte-americanos, usando as taxas de câmbio fornecidas pelos países enviandum ou derivadas de taxas de mercado mensais e volume de comércio. As quantidades, quando fornecidas com os dados do país repórter e quando possível, são convertidas em unidades métricas. As mercadorias são relatadas em função da última revisão do Sistema Harmonizado (SH). É preciso ter em conta que ao longo dos anos foram sendo atualizados os códigos pautais, sendo que a última revisão terá acontecido em 2016.

Declaração aduaneira - Prestação de informações através das quais o declarante indica as mercadorias e o respectivo regime aduaneiro aplicável, feita mediante o preenchimento do Documento Único (DU); Documento Único Abreviado (DUA) Documento Simplificado (DS) ou sob outras formas previstas de Lei.

Declaração de bens - ato através do qual determinada pessoa indica os bens e o respectivo regime aduaneiro aplicável e fornece as informações exigidas para a sua aplicação.

Declarante - pessoa singular ou coletiva que declara as mercadorias ou meios de transporte em seu nome ou em nome de quem a declaração é legalmente feita.

Descaminho de direitos - é toda a acção ou omissão fraudulenta que tenha por fim retirar das Alfândegas ou fazer passar através delas quaisquer mercadorias sem serem submetidas ao competente despacho ou mediante despacho com falsas indicações (artigo 474º - CP).

Desembaraço aduaneiro - cumprimento de formalidades aduaneiras necessárias para permitir a importação e exportação de mercadorias, ou a sua sujeição a outros regimes aduaneiros.

Despacho aduaneiro - conjunto de formalidades mediante as quais é verificada a exatidão dos dados constantes da declaração aduaneira, em relação às mercadorias e aos respectivos meios de transporte, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vista ao desembaraço aduaneiro.

Dumbanengue - quando traduzido, significa “Confia no pé”. Como os mercados eram ilegais, a população saía em debandada quando a polícia se acometia a esse mercado. Os que eram interpelados, sofriam duras penas.

Dumping - é uma tática em Macroeconomia que acontece quando uma empresa vende seus produtos em um outro território por um preço reduzido, a um nível que prejudique as empresas locais.

Duty free - quando traduzido, significa “Lojas francas”, são lojas localizadas no interior de salas de embarque e desembarque de aeroportos onde produtos são vendidos sem a aplicação de certos encargos locais ou nacionais, geralmente sob a condição de que os produtos serão vendidos para um viajante que os levará para fora do país.

Estância aduaneira de entrada - local onde começa uma operação de trânsito aduaneiro.

Estância aduaneira de saída - local onde termina uma operação de trânsito aduaneiro.

Evasão fiscal - designa o planeamento fiscal ilegítimo, deixando de fora todo planeamento legítimo que se funda em normas de isenção ou redução de imposto. Fonte: Miranda (2013).

Exame físico de mercadorias - acção através da qual as Alfândegas procedem a verificação e análise física das mercadorias, com a finalidade de certificar a sua conformidade com a declaração aduaneira.

Exportação - saída de mercadorias do território aduaneiro.

Fraude à garantia fiscal - toda a acção ou omissão que tende a danificar, destruir, alienar as mercadorias apreendidas ou arrestadas para garantia do pagamento da importância da condenação.

Fraude - qualquer ato ardiloso, enganoso, de má-fé, com o intuito de lesar ou ludibriar outrem ou de não cumprir determinado dever; introdução/exportação clandestina de mercadorias estrangeiras sem o pagamento dos devidos tributos à alfândega; contrabando. A fraude é um fenómeno intencional que tem o propósito de lesar os cofres do Estado em benefício do infrator, enquanto que a evasão também pode verificar-se por mera negligência ou desconhecimento.

Garantia - prestação colocada à disposição das autoridades aduaneiras, pelo declarante, com o objectivo de assegurar o pagamento de direitos e demais imposições no caso de incumprimento das obrigações nas operações de trânsito aduaneiro de mercadorias.

Gestão de risco - método lógico e sistemático de identificação, análise e gestão de riscos. A gestão de riscos pode ser associada à qualquer actividade, função ou processo dentro da organização e permitirá à organização aproveitar oportunidades e minimizar possíveis perdas.

Grounded theory - quando traduzido, significa “Teoria fundamentada”, é um processo de pesquisa relativamente recente com algumas semelhanças com a pesquisa-ação, sendo adequada, principalmente, para fins de dissertações de mestrado ou teses de doutorado.

Hinterland - palavra de origem alemã que significa território do interior, referindo-se, no contexto, aos países sem acesso ao mar.

Importação - entrada de mercadorias no território aduaneiro.

Indicadores de risco - critérios específicos que, quando verificados em conjunto, servem de ferramenta prática para seleccionar e direccionar movimentos para o seu potencial de não conformidade com a legislação aduaneira.

Janela Única Electrónica (JUE) - sistema informático de gestão aduaneira e de interligação entre os diferentes intervenientes do processo de desembaraço aduaneiro.

Kwasha - Moeda Malawiana.

Lodges - Casa ou cabana no campo ou nas montanhas, onde as pessoas passam férias.

Machamba - porção de terra preparada para o cultivo de produtos agrícolas; plantação.

Manifesto de carga - relação onde vêm descritas as mercadorias por ordem dos portos de destino ou dos locais de destino, conforme o meio de transporte por elas utilizado.

Mercadoria - todo o bem que pode ser objeto de comércio internacional.

Mercadoria - todo o bem que pode ser objeto de comércio internacional ou seja passível de ser importado ou exportado.

Mfecane - é a designação dada ao período de grande convulsão social que se viveu em grande parte da África Austral entre 1815 e cerca de 1835. A expressão significa esmagamento ou fragmentação, descrevendo o caos que se instalou na região e a dispersão forçada dos povos envolvidos, que fugindo à guerra foram obrigados a migrar para os territórios vizinhos, desencadeando uma reacção em cadeia que envolveu a generalidade dos povos do sul da África.

Multimodal - quando a carga pode ser transportada de várias formas, por camião, comboio, avião ou navio.

Mukhero - designação dada ao comércio informal transfronteiriço.

Oneração - ato de impor ónus ou obrigação à garantia durante a operação de trânsito com vista a assegurar o valor dos direitos e demais imposições da receita em risco.

Operador Económico Autorizado - pessoa jurídica que, no âmbito de sua actividade profissional e após avaliação do cumprimento dos critérios estabelecidos pela administração aduaneira, é considerada um operador fiável e de confiança podendo beneficiar de vantagens adicionais no processo de desembaraço aduaneiro, no âmbito da sua actividade como importador e/ou exportador.

Orçamento do Estado - uma previsão económica ou plano financeiro das receitas e despesas do Estado para o período de um ano.

Perfil de risco - uma combinação predeterminada, abrangente e relevante de características ou indicadores de risco, com base em informações que foram coletadas, analisadas e categorizadas. Os meios pelos quais a Alfândega coloca em prática a gestão de risco. Este substitui o exame aleatório de documentos e mercadorias por métodos de trabalho planificados e direccionados que usam perfis como base.

Receita em risco - valor total dos direitos e demais imposições que deve ser pago se as mercadorias em trânsito forem introduzidas para o consumo interno.

Receita fiscal - é toda fonte de renda que deriva da arrecadação estatal de tributos, dos quais são espécies os Impostos, as Taxas, as Contribuições de Melhoria, os Empréstimos Compulsórios e as Contribuições Especiais, todos prefixadas em lei em carácter permanente ou não.

Regime aduaneiro - conjunto de procedimentos aduaneiros específicos aplicáveis às mercadorias, meios de transportes e outros bens pela autoridade aduaneira.

Risco - constitui o potencial da não conformidade com a legislação aduaneira. Dentro do ambiente aduaneiro, há muitas definições específicas de igual importância que estão listadas abaixo.

Sicários - designação dada aos assassinos em língua espanhola.

Território aduaneiro - todo o espaço geográfico em que a República de Moçambique exerce a sua soberania.

Transgressão fiscal - é toda acção ou omissão que não constituindo delito seja contrária às leis.

Transitário - entidade licenciada pelo Ministério dos Transportes e Comunicações e registada na Direção Geral das Alfândegas, habilitada e autorizada a processar operações de trânsito aduaneiro sob controlo das Alfândegas.

Trânsito aduaneiro - regime aduaneiro de circulação, no território aduaneiro nacional, de mercadorias provenientes do exterior com destino a outro ponto do exterior, livre de pagamento de direitos e demais imposições, mediante prestação de garantia e sob controlo aduaneiro.

Transportador - pessoa singular ou coletiva, habilitada pelo Ministério dos Transportes e Comunicações, para operar o transporte internacional de mercadorias em trânsito.

Unidade de Transporte - contentores, veículos, incluindo os reboques e semirreboques, carruagens ou vagões de caminhos-de-ferro, navios, barcas, barcaças e outras embarcações, aeronaves, tubos e cabos.

**ANEXO A- RESUMO DE INFORMAÇÕES VEICULADAS EM JORNAIS SOBRE
CONTRABANDO EM MOÇAMBIQUE 2015-2018**

Jornal	Notícia veiculada	Valor estimado
<i>The Phom Penh Post</i> (17.12.2018); <i>The Guardian</i> ; <i>Agency France-Presse</i> ; <i>BBC News</i> (16.12,2018)	Apreensão 3.5 toneladas de marfim no Cambodja ⁷⁶ , provenientes de Moçambique.	
Notícias (27.03.2015)	Apreensão de 600 sacos de amendoim.	630 000,00 MT
Notícias (08.03.2015)	Detenção de um cidadão na posse de oito (8) pontas de marfim, duas pastas contendo bidons (recipientes de conservação de líquidos) cheios de mercúrio e dois pedaços de bronze; indiciado de contrabando de marfim, no posto de fiscalização do Rio Save, que separa as províncias de Inhambane e Sofala.	
Notícias (07.06.2015)	Detenção de uma quadrilha na posse de cornos de rinoceronte, dos quais dois moçambicanos e dois sul-coreanos, confiscados um (1) chifre de rinoceronte, com peso de quatro quilogramas e seiscentos gramas; 93 300 dólares americanos e 2 400 rands. As idades dos detidos variam entre 30 e 50 anos.	
Notícias (07.07.2015)	Incineração de marfim e cornos apreendidos na Matola.	
Notícias (09.07.2015)	Apreensão na Tailândia de 102 peças de marfim. A carga apreendida vinha de Brazzaville, no Congo, a caminho de Laos, tendo transitado por Etiópia, Tailândia, Malásia e Singapura. A mudança de rotas é o mecanismo utilizado pelos contrabandistas para despistar as autoridades. Pelos testes do ADN, confirmou-se ser marfim proveniente de Moçambique	USD295 500,00

⁷⁶ A apreensão de 1026 unidades de pontas de marfim no Cambodja, provenientes de Moçambique, foi confirmada pela DAIL, ao afirmar que a AT tomou conhecimento da ocorrência no dia 12 de dezembro de 2018, através das Alfândegas de Cambodja, da confiscação do produto no Porto Seco de Phonom Penh. Na ocasião, as autoridades cambodjianas referiram-se a 3.5 toneladas de marfim, proveniente de Moçambique.

Notícias (18.08.2015)	Apreensão no Vietname ⁷⁷ de 735 quilogramas marfim e cornos de rinoceronte, transportados pela SA AirLines. ⁷⁸	
Notícias (28.03.2016)	Apreensão de açúcar na rota de contrabando	
Notícias (31.03.2016)	Apreensão de marfim, no Kénia, proveniente de Moçambique. A mercadoria foi desembarçada, disfarçada em pedras preciosas.	USD 62 000,00
Notícias (02.04.2016)	Confiscados três camiões de pau-preto. Três outros contentores, equivalentes a 480 m3 de madeira, foram apreendidos no porto de Nacala, em trânsito do Malawi ⁷⁹ , com destino a China. Os contrabandistas tinham declarado algodão.	5 000 000 00 MT
Notícias (24.07.2016)	Fisco apreende bens em Nacala	
Notícias (27.01.2016)	Apreensão de 589 toneladas castanha de caju, em Nacala, que estava em despacho de exportação para a Índia.	
Notícias (09.02.2016)	Apreensão de açúcar na rota de descaminho	
Notícias (10.02.2016)	Apreensão de 500 sacos de farinha de milho e caldo de marca Benny. 200 caixas de whisky ⁸⁰ .	320 000,00 MT 900 000,00 MT
Notícias (31.03.2016)	Quénia apreende marfim proveniente de Moçambique.	

⁷⁷ O Vietname ilegalizou o comércio de marfim em 1992 (Notícias, 10.10.2016).

⁷⁸ Entrevistados, funcionários afectos ao TIAR⁷⁸-Maputo (11.03.2019), sobre o perfil de risco por origem das aeronaves, afirmaram que as companhias aéreas de Maior risco no tráfico de troféus são Kenya, Etíopia e Emiratos.

⁷⁹ Malawi aparece muitas vezes como país de referência no contrabando de produtos de proveniência moçambicana através da fronteira de Mandimba. Um dos entrevistados, durante o trabalho de campo, explicou que os produtos são adquiridos em Moçambique e, em conluio com os operadores das fronteiras, simulam entrada por uma das fronteiras de Moçambique como trânsito malawiano. (Depoimento do Director Provincial das Alfândegas de Niassa, 05.11.2019).

⁸⁰ O crescimento dos níveis de contrabando de bebidas alcoólicas e tabaco levou o Governo a tomar medidas de controlo fiscal e aplicação de medidas coercivas de apreensão de bebidas e tabaco não selado, medida que vem sendo implementada desde 2017. (AT, 2019; Notícias, 05.12.2016; Sábado, 10.12.2016; Dossier & Factos, 23.01.2017; Magazine, 21.03.2017, Notícias, 06.04.2017, 04.07.2017, 18.07.2017; Encontro, 05.04.2017; Público, 22.05.2017 e 10.07.2017; Remate, 18.04.2017; Vista Aberta, 17.07.2017). Estes dados foram confirmados pelo Coordenador de Selagem na AT (12.03.2019), ao indicar que “a selagem de bebidas alcoólicas e tabaco é uma decisão do Governo com vista a assegurar o pagamento do imposto nas importações dos produtos indicados”, tendo na ocasião acrescentado que o processo envolveu a formação e a capacitação de funcionários da AT, dos produtores e dos importadores e espera-se que incremente o nível de arrecadação de receitas aduaneiras.

Notícias (05.12.2016)	A AT reforça ao combate ao contrabando com marcação de combustíveis e selagem de bebidas e tabaco.	
Notícias (11.12.2016)	Apreensão de 2500 litros de combustível ⁸¹ e cimento em trânsito para Zimbabwe.	
Notícias (11.12.2016)	Confiscados, em Muxúnguè, província de Sofala, 720 sacos de cimento contrabandeados, à caminho de Vilanculos.	
Notícias (16.06.2016 e 02.05.2018); Notícias e Diário de Moçambique (16.08.2018)	Incineração de 547 caixas de cigarros ⁸² , avaliadas em 13.6 milhões de meticais, incinerados em Maputo; para além de 1000 maços de cigarros, equivalente a 15 mil meticais, também incinerados em Zavala-Inhambane e de 1105 caixas de cigarros na Beira.	
Notícias (19.10. 2016)	Madeira apreendida na rota do contrabando: três contentores apreendidos há dias no porto de nacala com madeira contrabandeada.	
Notícias (10.10. 2016)	Marfim moçambicano apreendido no vietname.	
Notícias (20.03. 2017).	AT proibida a venda de tabaco sem selo.	
O Sol (11.04.2017)	AT forma funcionários sobre selagem de cigarros.	
O Remate (18.04.2017)	AT na capacitação para depois controlar o contrabando de cigarros	
Público (22.05.2017)	Governantes replicam campanha sobre fisco	
Dossier e Factos (23.01.2017)	A AT espera dobrar receitas provenientes de bebidas alcoólicas e tabaco no âmbito do esforço para combater o contrabando.	

⁸¹ Segundo o Notícias (11.12.2016), a fronteira entre Moçambique e o Zimbabwe tem registado contrabando de combustíveis, provenientes de falsos trânsitos. Esta informação foi confirmada pelo Coordenador de Selagem de Bebidas Alcoólicas e Marcação de Combustíveis (12.03.2019).

⁸² O contrabando de cigarros é muito preocupante, não apenas por causa da perda de receitas, mas, sobretudo, por razões associadas à saúde pública, visto que a Maior parte do cigarro contrabandeado, que vem do Zimbabwe e Malawi, é contrafeito. (Depoimento do Chefe da Delegação Aduaneira de Machipanda, 01.02.2018)

Notícias (18.03.2017)	Amélia Nakhare afirma que 66% das bebidas alcoólicas e tabaco que circulam no País são contrabandeados.	
Magazine Independente (21.03.2017)	AT introduz selo para diminuir o contrabando e combater o contrabando do mercado ilícito do tabaco	
Público (10.06.2017)	Fábrica de Tabaco sela nova marca de cigarros. Fiscalização á selagem de tabaco.	
Noticias (30.06.2017)	AT retira tabaco não selado do mercado a partir de amanhã	
Jornal o País e Sol (06.07.2017); Encontro (07.07.2017)	Apreensão de 5431 maços de cigarros, e o que indicam terem sido apreendidos 40 000 volumes de cigarros, em Niassa.	
Ponto certo e Sol (07.07.2017); Diário de Moçambique (18.07.2017)	Confiscados, na Zambézia, 270 caixas de cigarros e apreensão de 11 mil maços de cigarros, na Beira.	
Diário de Moçambique (14.07.2017)	Fabriqueta clandestina de vidro desmantelada	
Jornais Ponto Certo (02.06.2017 e 15.06.2017; Vertical, 02.06.2017; O sol 13.06.2017; Encontro, 15.06.2017; Notícias, 05.06.2017; SMSites, 02.06.2017)	A apreensão de cerca de 4000 caixas de bebidas alcoólicas, por falta de documentos comprovativos da sua legalidade.	
Notícias; Zambeze; Visão aberta (16.06.2017)	Falam de uma confiscação de mais 3000 caixas de bebidas espirituosas.	
Diário de Moçambique (14.07.2017)	Desmantelamento de uma fabriqueta clandestina de vinho, denominada Zambezi company, em Tete, e apreendidas 6500 garrafas plásticas contendo vinho.	
Matinal (20.04.2017)	Desmantelamento de uma fabriqueta de bebida espirituosa na Beira.	
Magazine Independente (06.06.2017)	Alfândega apreende mais 4000 volume de cigarro na província de Niassa.	
Noticias (18.07.2017)	Medidas coercivas a partir de hoje. Bebidas sem selo fiscal interditas no mercado.	
Dossier e Factos (11.09.2017)	Selagem de bebidas. AT satisfeita com as primeiras indicações.	

Notícias (23.05.2018)	Branqueamento de Capitais preocupa AT e Banco Mundial.	
Notícias (01.05.2018)	Incineração de produtos contrafeitos	
O Remate (14.05.2018)	Luta de comadres entre a AT e comerciantes	
Notícias (16.05. 2018)	Marfim apreendido no porto de maputo foi roubado na província do niassa.	
Notícias (16.05.2018) ⁸³	Apreensão de 3.354,2 Kg de marfim roubado na província do Niassa.	
Jornal Remate da Pérola (30.05.2018); Jornal se Título (30.05.2018); Ponto certo (30.05.2018)	Neutralização de indivíduos na posse de 210 caixas de whisky e 183 caixas de frango, provenientes da RSA, que atravessaram a fronteira de Ressano Garcia sem declarar os produtos, que por lei são sujeitos à tramitação aduaneira.	
Visão aberta; Bantu (03.08.2018); Vertical (02.08.2018) e Encontro (06.08.2018)	Apreensão de 569 caixas de bebidas 20 mil celulares, por infrações de descaminho e falsas declarações.	1 400 000,00 5 000 000,00
Notícias (07.03.2016)	Alfândega frustram contrabando de whisky.	
Visão aberta; Diário de Moçambique (08.05.2018); O Remate; Ponto Certo; Vertical (02.05.2018)	Apreensão de uma elevada variedade de drogas ⁸⁴ . O exemplo dos 12.5 quilogramas de drogas confiscados pelas Alfândegas são testemunhos dessa realidade.	
Notícias (21.02. 2016)	Alfândega em Nacala frustrou a tentativa de contrabando de 1145 pneus ⁸⁵ novos e 479 câmaras de ar para viaturas.	
Notícias (09.06.2016),	Apreensão de 880 pneus, em Nacala	
Notícias (24.09.2016)	Apreensão, em Nacala de 1118 unidades de pneus para viaturas, 2550 pneus para bicicletas, 240 caixas de motorizadas de marca LIFAN de 50vc e 120 caixas de motorizadas ZENLONG de 125cc. As	

⁸³ A AT confirmou a informação através do Director de Investigação e Inteligência, ao dar a indicação de que a apreensão ocorreu no dia 12 de abril, no TIMAR⁸³-Maputo. (Depoimento do Director de Investigação Tributária, 19 de abril de 2019).

⁸⁴ “Moçambique tem sido classificado como um dos Maiores corredores de droga em África” (CIP, 2017).

⁸⁵ Para além de pneus e outras peças sobressalentes, as viaturas aparecem na lista dos principais produtos contrabandeados em Moçambique. (Depoimento de um funcionário aduaneiro na Delegação Aduaneira de Nacala, 08.11.2019).

	motorizadas eram de origem chinesa e os pneus da Malásia.	
Sabádo (10.12.2016)	AT reconhece e avança medidas. Selagem: a “panaceia” ao comércio ilícito de bebidas.	
Notícias (13.03.2017)	AT processa agentes económicos em Muxúngue.	
Notícias (06.04.2017)	AT lança campanha para reforçar a selagem de produtos	
Diário de Moçambique (19.07.2017)	Apreensão de onze mil maços de cigarros contrabandeados	
Público (07.07.2017)	A AT declara “tolerância zero” a produtos não selados.	
O País (02.10.2017)	CTA realiza seminário para reflectir sobre tributação de bebidas e tabaco.	
Bantu (04.08.2018)	Apreensão de diversas marcas de bebidas alcoólicas.	
Visão Aberta, Vertical, Ponto Certo, Remate da Pérola e Bantu (14.08.2018)	Apreensão de 400 caixas de bebidas alcoólicas, provenientes do Malawi, por não apresentarem selo fiscal.	
Notícias (14.08.2018)	Confiscação de 400 bebidas espirituosas em Mocuba, na Zambézia, presume-se que sejam provenientes de Malawi, por terem sido confiscadas ao longo da estrada que liga os distritos de Milange ⁸⁶ e Molumbo. Apreensão de bebidas na rota de contrabando na Zambézia	
Notícias (02.05.2018)	iniciaram testes para a selagem digital da cerveja no país.	
Notícias (17.05.2018)	Apreensão, na Beira, de 18 viaturas de luxo, provenientes da RSA, por terem sido encontradas em situação de ilegalidade fiscal.	
Notícias (30.05.2020)	3 viaturas com bebidas e frangos apreendidas em Ressano Garcia pelas Alfandegas	

⁸⁶“A fronteira de Milange é uma das mais vulneráveis ao contrabando, ao nível da província devido a sua extensão de cerca de 350 quilómetros, separando Moçambique do Malawi”. (Funcionário Aduaneiro entrevistado na Delegação Aduaneria da Zambézia, 15.04.2019)

Notícias do dia (10.02.2016)	Apreensão de 7.2 toneladas de açúcar ⁸⁷	
Notícias (29.03.2019)	Apreensão de 10 toneladas, provenientes da Swazilândia, escondidos e dissimulados por baixo dos tapetes, em mais 20 mini-bus (autocarros de 15 lugares, para transporte de passageiros, geralmente utilizados pelos contrabandistas no transporte de mercadorias ilícitas).	
Anglo Port Ek	Detenções por prática de comércio externo não autorizado	
Diário de Moçambique (12.05.2018); o Remate da Pérola (14.05.2018); Ponto certo (14.05.2018), Visão aberta (15.05.2018) AIM	As Alfândegas retiveram e confiscaram cinco camiões contendo produtos frescos diversos, incluindo frutas e vegetais, na N4. Esta medida resultou no bloqueio ⁸⁸ da estrada pelos microimportadores, como forma de manifestarem o seu desagrado pela medida.	

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base na sistematização de informação difundida pelos meios de comunicação social.

ANEXO B- TIPOLOGIA DE ILÍCITOS ADUANEIROS POR REGIME

TIPO DE RISCO	REGIME
Falsas de declarações nas quantidade	Importação definitiva
Falsificação de certificados origem	
Saída fraudulenta de contentores	
Subfacturação de mercadorias	
Falsas declarações na qualidade	
Mercadorias proibidas e restritas - produtos contrafeitos, drogas, CITES, etc.	
Memorandos evadidos	
Sobrefacturação de mercadorias - transferência de divisas para o exterior	
Desvios de aplicação dos benefícios fiscais	

⁸⁷ O desafio do açúcar decorre da decisão do Governo de o sujeitar ao pagamento do contravalor, uma taxa aplicada para encarecer a sua importação em defesa da produção nacional. No lugar de reduzir a concorrência desleal, a medida incrementou os níveis de contrabando através das fronteiras de Ressano Garcia, Machipanda e Namaacha. (Entrevistas às famílias residentes em Ressano Garcia, 30.05.2019).

⁸⁸ O Gestor de Ressano Garcia, explicou que “a negociação com os pequenos importadores não tem sido fácil, por ser um grupo bastante heterogéneo, e sensível, sendo que muitas vezes as autoridades são levadas a fazer cedências nas negociações, para evitar boicotes e barramento de estradas ou mesmo greves”. (Depoimento do Gestor de Ressano Garcia, 11 de jul. 2019).

Uso de documentos falsos no desembaraço aduaneiro	
Incumprimento dos prazos	Importação temporária
Trânsito falso - desvio para consumo interno	Trânsito
Falsas declarações na quantidade	Exportação
Mercadorias proibidas e restritas - produtos contrafeitos, drogas, CITES, etc.	
Falsas declarações na qualidade	
Saída ilegal de moeda	
Subfacturação de mercadorias - redução de entrada de divisas	
Exportação ilegal de mercadorias diversas – madeira – mediante falsas declarações, etc.	
Exceder o prazo concedido	Exportação Temporária
Desvios de mercadorias cativas de direitos e outras imposições para consumo	Transferência
Introdução de mercadorias que não foram exportadas temporariamente	Reimportação
Retirada fraudulenta de mercadorias	Armazéns Aduaneiros
Incumprimento da legislação nas lojas francas e zonas francas - introdução de mercadorias no mercado nacional	Zonas Francas/Lojas Francas
Corrupção	Todos os regimes
Declarações pendentes (TIMS e JUE)	

Fonte: ATM (2019)

ANEXO C- CLASSIFICAÇÃO NACIONAL DAS ESTÂNCIAS ADUANEIRAS E RESPECTIVAS CATEGORIAS

Os escalões em vigor usados para a classificação das estâncias aduaneiras nos níveis A,B,C e D, são os seguintes:

Nível	Montante da Receita Arrecadada
A	Maior ou igual a 2.500.000.000,00 MT (Dois bilhões e quinhentos milhões de meticais)
B	Maior ou igual a 2.000.000.000,00 MT (Dois bilhões de meticais) e menor que 2.500.000.000,00 MT (Dois bilhões e quinhentos milhões de meticais)
C	Maior ou igual a 900.000.000, 00 MT (Novecentos milhões de meticais) e menor que 2.000.000.000, 00 MT (Dois)
D	Menor que 900.000.000,00 MT (Novecentos milhões de Meticais)

A classificação é feita anualmente com base no montante da receita arrecadada no ano anterior. A única classificação ocorreu em 2010.

DIRECÇÃO REGIONAL SUL

CIDADE DE MAPUTO

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
01	Terminal Internacional Marítimo	A
02	Terminal Internacional Aéreo de Maputo	C
03	Terminal Internacional Rodoviário e Ferroviário das Mahotas	D
05	Terminal Internacional de Encomendas Postais	D
06	Secretaria de Despacho da Alfândega da Cidade de Maputo	D

PROVÍNCIA DE MAPUTO

07	Delegação Aduaneira da Matola	A
08	Delegação Aduaneira de Ressano Garcia (F. Turística)	D
09	Delegação Aduaneira de Ressano Garcia (TIRO Km 4)	A
10	Delegação Aduaneira de Namaacha (F. Turística)	D
11	Terminal Internacional Rodoviário de Namaacha	C
12	Delegação Aduaneira de Goba	D
13	Posto Fiscal da Ponta D'Ouro	D
14	Unidade de Verificação e Controlo (UVC)	A
15	Posto Fiscal da Mozal	D
16	Terminal Internacional Automóvel I	D

PROVÍNCIA DE GAZA

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
17	Delegação Aduaneira de Xai- Xai	D
18	Posto Fiscal de Giriondo	D
19	Posto Fiscal de Pafuri	D
20	Posto Fiscal de Chicualacuala	D

PROVÍNCIA DE INHAMBANE

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
21	Delegação Aduaneira de Inhambane	D
22	Posto Fiscal de Vilanculos	D

DIRECÇÃO REGIONAL CENTRO**PROVÍNCIA DE SOFALA**

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
23	Terminal Internacional Marítimo – Beira	A
24	TIFER	D
25	Terminal Internacional Aéreo	D

PROVÍNCIA DE MANICA

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
26	Delegação Aduaneira de Manica	D
27	Terminal Internacional Rodoviário de Machipanda	D
28	Delegação Aduaneira de Machipanda (F. Turística)	D
29	Posto Fiscal de Penhalonga	D
30	Posto Fiscal de Espungabera	D
31	Posto Fiscal de Mpenho	D

PROVÍNCIA DE TETE

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
33	Alfândega de Tete	C
34	Terminal Internacional Aéreo	D
35	Delegação Aduaneira de Zobué	D
36	Delegação Aduaneira de Cassacatiza	D
37	Delegação Aduaneira da Vila Nova da Fronteira	D

38	Delegação Aduaneira de Cuchamano	D
39	Posto Fiscal de Calomué	D
40	Posto Fiscal de Namilamba	D
41	Posto Fiscal de Biri- Biri	D
42	Posto Fiscal de Mucumbura	D
43	Posto Fiscal de Zumbo	D

PROVÍNCIA DA ZAMBÉZIA

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
44	Alfândega de Quelimane	D
45	Terminal Internacional Aéreo	D
46	Delegação Aduaneira de Milange	D
47	Posto Fiscal de Solidja	D
48	Posto Fiscal de Mambucha	D
49	Posto Fiscal de Chire	D

DIRECÇÃO REGIONAL NORTE

PROVÍNCIA DE NAMPULA

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
50	Alfândega de Nacala	A
51	Terminal Internacional Aéreo de Nampula	D
52	Delegação Aduaneira de Nampula	D
53	Terminal Internacional Aéreo de Nacala	D

PROVÍNCIA DE CABO DELGADO

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
54	Alfândega de Pemba	D
55	Terminal Internacional Aéreo	D
56	Delegação Aduaneira de Mocímboa da Praia	D
57	Posto Fiscal de Namoto	D
58	Posto Fiscal de Nangade	D
59	Posto Fiscal do Ibo	D
60	Posto Fiscal de Palma	D
61	Posto Fiscal de Namatil	D
62	Posto Fiscal de Negomano	D

PROVÍNCIA DE NIASSA

Nº	NOME DA ESTÂNCIA	NÍVEL
63	Delegação Aduaneira de Lichinga	D
64	Delegação Aduaneira de Cuamba	D
65	Posto Fiscal de Entre-Lagos	D
66	Posto Fiscal de Mandimba	D
67	Posto Fiscal de Metangula	D
68	Posto Fiscal de Matchedje	D
69	Posto Fiscal de Cobué	D

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da AT (2019)

**ANEXO D - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS
PAÍSES AFRICANOS (EM MILHÕES USD)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Africa de Sul	0	356.5	550.01	393.32	88.63	584.21
Malawi	0	8.56	16.72	50.68	0	28.76
Zimbabwe	344.5	419.55	27.27	91.16	89.78	109.61
Zambia	0	0.12	0	0	4.88	56.33
Tanzania	4.93	11.01	26.58	9.75	17.58	40.12
Nambíbia	0.42	0.01	4.33	4.22	14.27	0
Maurícia	2.27	0	0.11	0	0	3.66
Madagáscar	0.21	0	1.45	0.61	0.3	0.07
Total	352.33	795.75	626.47	549.74	215.44	822.76
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do Período
Africa de Sul	201.84	651.33	103.7	0	819.98	340.87
Malawi	6.52	16.1	121.03	84.36	0	30.25
Zimbabwe	265.18	320.32	552.54	334.53	258.09	255.68
Zambia	0	15.95	23.67	32.39	0	12.12
Tanzania	32.86	47.64	42.64	6.35	6.19	22.33
Nambíbia	3.43	0	0	0	6.85	3.05
Maurícia	14.93	0	0	0	0	1.91
Madagáscar	0	4.59	2.42	3.84	8.92	2.04
Total	524.76	1055.93	846	461.47	1100.03	668.24

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

**ANEXO E - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS
PAÍSES AFRICANOS, EM PORCENTAGEM DO PIB**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Africa de Sul	0.00%	2.63%	3.58%	2.66%	0.69%	3.77%
Malawi	0.00%	0.06%	0.11%	0.34%	0.00%	0.19%
Zimbabwe	2.66%	3.09%	0.18%	0.62%	0.70%	0.71%
Zambia	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	0.36%
Tanzania	0.04%	0.08%	0.17%	0.07%	0.14%	0.26%
Nambíbia	0.00%	0.00%	0.03%	0.03%	0.11%	0.00%
Maurícia	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%
Madagáscar	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%
Total	2.73%	5.86%	4.08%	3.72%	1.69%	5.30%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do Período
Africa de Sul	1.18%	3.77%	0.57%	0.00%	8.34%	2.47%
Malawi	0.04%	0.09%	0.67%	0.54%	0.00%	0.19%
Zimbabwe	1.55%	1.85%	3.05%	2.16%	2.62%	1.75%

Zambia	0.00%	0.09%	0.13%	0.21%	0.00%	0.08%
Tanzania	0.19%	0.28%	0.24%	0.04%	0.06%	0.14%
Nambia	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.07%	0.02%
Maurícia	0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
Madagáscar	0.00%	0.03%	0.01%	0.02%	0.09%	0.02%
Total	3.06%	6.11%	4.67%	2.98%	11.18%	4.67%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

ANEXO F - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES AFRICANOS (EM MILHÕES DE USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Africa de Sul	0	0	153.63	0	24.04	468.72
Malawi	126.35	151.84	409.65	212.82	4.06	0
Zimbabwe	122.14	53.86	24.82	71.27	90.14	89.66
Zambia	13.24	58.3	48.12	28.21	15.18	16.61
Tanzania	12.89	16.17	17.24	8.85	14.76	27.22
Nambia	0	0.03	1.88	1.62	0.83	1.56
Maurícia	5.22	2.55	6.35	8.18	2.08	22.97
Madagáscar	1.75	0	0.81	3.4	6.51	0
Total	281.59	282.75	662.5	334.35	157.6	626.74

	2012	2013	2014	2015	2016	Média do Período
Africa de Sul	506.71	458.11	101.09	105.56	0	165.26
Malawi	139.53	302.63	297.77	58.7	0	154.85
Zimbabwe	68.67	118.11	51.93	81.01	117.26	80.81
Zambia	13.11	22.67	37.62	78.93	0	30.18
Tanzania	0.8	49.69	0	20.14	3.73	15.59
Nambia	33.67	2.36	0.5	0	13.59	5.09
Maurícia	9.66	7.05	0	4.16	5.46	6.70
Madagáscar	1.56	1.01	0	3.2	0	1.66
Total	773.71	961.63	488.91	351.7	140.04	460.14

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

ANEXO G - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES AFRICANOS EM PORCENTAGEM DO PIB

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Africa de Sul	0.00%	0.00%	1.00%	0.00%	0.19%	3.02%
Malawi	0.98%	1.12%	2.67%	1.44%	0.03%	0.00%
Zimbabwe	0.94%	0.40%	0.16%	0.48%	0.71%	0.58%
Zambia	0.10%	0.43%	0.31%	0.19%	0.12%	0.11%
Tanzania	0.10%	0.12%	0.11%	0.06%	0.12%	0.18%

Nambia	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%
Maurícia	0.04%	0.02%	0.04%	0.06%	0.02%	0.15%
Madagáscar	0.01%	0.00%	0.01%	0.02%	0.05%	0.00%
Total	2.17%	2.09%	4.31%	2.26%	1.25%	4.05%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do Período
Africa de Sul	2.96%	2.65%	0.56%	0.68%	0.00%	1.01%
Malawi	0.81%	1.75%	1.65%	0.38%	0.00%	0.98%
Zimbabwe	0.40%	0.68%	0.29%	0.52%	1.19%	0.58%
Zambia	0.08%	0.13%	0.21%	0.51%	0.00%	0.20%
Tanzania	0.00%	0.29%	0.00%	0.13%	0.04%	0.10%
Nambia	0.20%	0.01%	0.00%	0.00%	0.14%	0.04%
Maurícia	0.06%	0.04%	0.00%	0.03%	0.06%	0.05%
Madagáscar	0.01%	0.01%	0.00%	0.02%	0.00%	0.01%
Total	4.52%	5.56%	2.71%	2.27%	1.43%	2.97%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

ANEXO H - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA (EM MILHÕES DE USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Alemanha	5.75	0.49	2.04	67.99	60.69	46.34
Austria	2.04	2.71	0.95	0.51	2.64	0.00
Bélgica	0.00	0.00	1.57	8.85	43.78	17.97
Espanha	0.00	6.77	0.00	0.35	15.42	11.27
Finlândia	0.00	6.85	4.49	10.18	0.00	2.84
França	31.49	15.46	14.72	38.49	60.08	22.88
Grécia	0.32	0.09	11.97	12.46	13.68	6.84
Países Baixos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Irlanda	0.17	0.00	0.00	0.00	4.54	0.00
Itália	11.50	20.16	7.09	2.70	41.87	24.92
Luxemburgo	0.35	0.35	0.43	0.00	0.75	0.03
Portugal	5.53	22.38	27.02	38.10	0.00	75.71
Reino Unido	3.48	2.32	0.00	0.00	28.98	0.00
Dinamarca	0.00	0.00	6.20	0.00	0.00	0.00
Suécia	1.69	0.00	6.76	6.32	3.01	7.55
Polónia	8.21	8.07	35.56	5.34	9.26	10.50
República Checa	0.18	0.06	0.31	0.14	0.01	1.16
Hungria	1.68	2.23	0.72	0.32	0.58	1.57
Bulgária	0.21	0.09	0.37	0.00	35.36	0.00
Lituânia	4.99	0.85	0.01	0.00	9.47	0.00
Eslovénia	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Noruega	2.60	3.05	11.37	3.19	1.16	4.79

Total	80.20	91.94	131.59	194.94	331.29	234.37
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
Alemanha	0.00	27.97	3.77	44.74	0.00	23.62
Austria	0.00	22.60	4.08	0.00	2.30	3.44
Bélgica	54.61	66.18	48.76	18.03	26.31	26.00
Espanha	22.13	12.32	2.75	12.35	0.00	7.58
Finlândia	0.00	32.59	0.00	0.00	0.00	5.18
França	0.00	16.45	80.36	0.00	99.75	34.52
Grécia	1.04	0.16	0.00	0.00	0.00	4.23
Países Baixos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Irlanda	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.43
Itália	23.57	15.66	1.71	-4.69	8.02	13.87
Luxemburgo	0.92	0.00	0.00	0.69	0.30	0.35
Portugal	49.47	0.00	0.00	37.33	0.00	23.23
Reino Unido	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.16
Dinamarca	0.00	0.00	0.00	0.00	2.94	0.83
Suécia	3.20	0.00	0.00	0.00	0.00	2.59
Polónia	6.23	9.98	3.12	4.70	34.05	12.27
República Checa	1.30	0.07	0.37	0.00	0.01	0.33
Hungria	0.77	1.41	5.50	0.56	1.47	1.53
Bulgária	0.30	2.84	0.15	0.00	0.00	3.58
Lituânia	0.77	4.26	2.86	8.68	12.19	4.01
Eslovénia	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Noruega	0.00	7.62	18.77	26.49	2.04	7.37
Total	164.31	220.10	172.18	148.88	189.38	178.11

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

ANEXO I - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA EM PERCENTAGEN DO PIB

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Alemanha	0.04%	0.00%	0.01%	0.46%	0.48%	0.30%
Austria	0.02%	0.02%	0.01%	0.00%	0.02%	0.00%
Bélgica	0.00%	0.00%	0.01%	0.06%	0.34%	0.12%
Espanha	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	0.12%	0.07%
Finlândia	0.00%	0.05%	0.03%	0.07%	0.00%	0.02%
França	0.24%	0.11%	0.10%	0.26%	0.47%	0.15%
Grécia	0.00%	0.00%	0.08%	0.08%	0.11%	0.04%
Países Baixos	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Irlanda	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%
Itália	0.09%	0.15%	0.05%	0.02%	0.33%	0.16%

Luxemburgo	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%
Portugal	0.04%	0.16%	0.18%	0.26%	0.00%	0.49%
Reino Unido	0.03%	0.02%	0.00%	0.00%	0.23%	0.00%
Dinamarca	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%
Suécia	0.01%	0.00%	0.04%	0.04%	0.02%	0.05%
Polónia	0.06%	0.06%	0.23%	0.04%	0.07%	0.07%
República Checa	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
Hungria	0.01%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
Bulgária	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.28%	0.00%
Lituânia	0.04%	0.01%	0.00%	0.00%	0.07%	0.00%
Eslovénia	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Noruega	0.02%	0.02%	0.07%	0.02%	0.01%	0.03%
Total	0.62%	0.68%	0.86%	1.32%	2.60%	1.51%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do Período
Alemanha	0.00%	0.16%	0.02%	0.29%	0.00%	0.16%
Austria	0.00%	0.13%	0.02%	0.00%	0.02%	0.02%
Bélgica	0.32%	0.38%	0.27%	0.12%	0.27%	0.17%
Espanha	0.13%	0.07%	0.02%	0.08%	0.00%	0.05%
Finlândia	0.00%	0.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
França	0.00%	0.10%	0.44%	0.00%	1.01%	0.26%
Grécia	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
Países Baixos	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Irlanda	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Itália	0.14%	0.09%	0.01%	-0.03%	0.08%	0.10%
Luxemburgo	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Portugal	0.29%	0.00%	0.00%	0.24%	0.00%	0.15%
Reino Unido	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%
Dinamarca	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	0.01%
Suécia	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%
Polónia	0.04%	0.06%	0.02%	0.03%	0.35%	0.09%
República Checa	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Hungria	0.00%	0.01%	0.03%	0.00%	0.01%	0.01%
Bulgária	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
Lituânia	0.00%	0.02%	0.02%	0.06%	0.12%	0.03%
Eslovénia	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Noruega	0.00%	0.04%	0.10%	0.17%	0.02%	0.05%
Total	0.96%	1.27%	0.95%	0.96%	1.93%	1.24%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

**ANEXO J - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS
PAÍSES DA EUROPA (EM MILHÕES DE USD)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Alemanha	124.23	147.72	100.14	74.96	166.09	104.64
Austria	12.08	11.72	2.76	0.77	0.46	6.03
Bélgica	562.66	548.73	283.96	279.74	658.93	570.25
Espanha	210.97	339.74	260.68	153.14	213.50	246.14
Finlândia	0.00	2.93	27.73	3.32	88.72	52.74
França	31.67	14.45	41.22	19.51	48.16	65.35
Grécia	0.16	0.84	0.48	9.99	49.66	43.38
Países Baixos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Irlanda	0.08	0.00	0.08	1.68	0.00	0.00
Itália	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Luxemburgo	0.00	0.00	1.15	18.26	53.89	36.35
Portugal	6.29	3.93	27.36	27.63	0.00	15.78
Reino Unido	225.75	188.19	126.07	42.72	104.45	25.76
Dinamarca	0.00	3.48	3.86	0.00	0.83	0.13
Suécia	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	5.53
Polónia	38.41	31.50	13.38	0.00	15.51	13.01
República Checa	36.98	11.76	19.48	8.27	17.73	18.64
Hungria	0.31	0.20	0.21	0.00	0.20	10.45
Bulgária	0.01	0.00	0.02	2.02	0.00	0.00
Lituânia	0.54	0.22	0.00	0.00	0.21	4.39
Eslovénia	0.16	0.09	7.66	20.88	63.48	63.41
Noruega	0.01	0.11	3.29	1.87	3.31	3.94
Total	1250.32	1305.62	919.52	664.76	1485.13	1285.91
	2012	2013	2014	2015	2016	Méida do período
Alemanha	144.91	196.09	144.56	136.71	147.01	135.19
Austria	10.90	3.36	4.90	12.14	2.15	6.12
Bélgica	517.03	355.65	285.54	261.26	55.52	398.12
Espanha	222.83	222.46	241.19	167.23	113.10	217.36
Finlândia	3.84	10.25	0.00	0.68	0.00	17.29
França	77.89	81.46	130.26	73.72	69.18	59.35
Grécia	16.43	22.66	55.54	26.71	1.69	20.69
Países Baixos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Irlanda	0.00	0.22	0.03	3.62	0.02	0.52
Itália	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Luxemburgo	17.17	21.77	14.18	0.00	2.16	14.99
Portugal	0.11	0.00	0.00	12.52	7.06	9.15
Reino Unido	0.00	109.97	0.00	18.99	36.80	79.88

Dinamarca	0.18	0.08	0.30	0.30	0.76	0.90
Suécia	0.00	0.06	0.73	0.39	1.50	0.75
Polónia	0.00	58.03	53.73	30.43	41.86	26.90
República Checa	29.69	37.06	15.71	36.99	41.40	24.88
Hungria	9.50	1.60	0.63	0.99	1.71	2.35
Bulgária	0.02	33.21	44.83	23.11	38.79	12.91
Lituânia	0.34	3.57	1.81	0.00	3.28	1.30
Eslovénia	70.67	56.01	79.56	62.58	43.45	42.54
Noruega	0.00	3.78	0.00	2.80	0.00	1.74
Total	1121.52	1217.29	1073.50	871.16	607.46	1072.93

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados do Banco de Moçambique (2019) e *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019)

ANEXO K - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA EUROPA EM PERCENTAGEM DO PIB

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Alemanha	0.96%	1.09%	0.65%	0.51%	1.30%	0.67%
Austria	0.09%	0.09%	0.02%	0.01%	0.00%	0.04%
Bélgica	4.35%	4.04%	1.85%	1.89%	5.16%	3.68%
Espanha	1.63%	2.50%	1.70%	1.04%	1.67%	1.59%
Finlândia	0.00%	0.02%	0.18%	0.02%	0.70%	0.34%
França	0.24%	0.11%	0.27%	0.13%	0.38%	0.42%
Grécia	0.00%	0.01%	0.00%	0.07%	0.39%	0.28%
Países Baixos	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Irlanda	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%
Itália	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Luxemburgo	0.00%	0.00%	0.01%	0.12%	0.42%	0.23%
Portugal	0.05%	0.03%	0.18%	0.19%	0.00%	0.10%
Reino Unido	1.75%	1.39%	0.82%	0.29%	0.82%	0.17%
Dinamarca	0.00%	0.03%	0.03%	0.00%	0.01%	0.00%
Suécia	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%
Polónia	0.30%	0.23%	0.09%	0.00%	0.12%	0.08%
República Checa	0.29%	0.09%	0.13%	0.06%	0.14%	0.12%
Hungria	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.07%
Bulgária	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%
Lituânia	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
Eslovénia	0.00%	0.00%	0.05%	0.14%	0.50%	0.41%
Noruega	0.00%	0.00%	0.02%	0.01%	0.03%	0.03%
Total	9.67%	9.62%	5.99%	4.50%	11.64%	8.29%

	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
Alemanha	0.85%	1.13%	0.80%	0.88%	1.49%	0.94%
Austria	0.06%	0.02%	0.03%	0.08%	0.02%	0.04%
Bélgica	3.02%	2.06%	1.58%	1.69%	0.56%	2.72%
Espanha	1.30%	1.29%	1.33%	1.08%	1.15%	1.48%
Finlândia	0.02%	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.12%
França	0.45%	0.47%	0.72%	0.48%	0.70%	0.40%
Grécia	0.10%	0.13%	0.31%	0.17%	0.02%	0.13%
Países Baixos	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Irlanda	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%
Itália	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Luxemburgo	0.10%	0.13%	0.08%	0.00%	0.02%	0.10%
Portugal	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.07%	0.06%
Reino Unido	0.00%	0.64%	0.00%	0.12%	0.37%	0.58%
Dinamarca	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%
Suécia	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.01%
Polónia	0.00%	0.34%	0.30%	0.20%	0.43%	0.19%
República Checa	0.17%	0.21%	0.09%	0.24%	0.42%	0.18%
Hungria	0.06%	0.01%	0.00%	0.01%	0.02%	0.02%
Bulgária	0.00%	0.19%	0.25%	0.15%	0.39%	0.09%
Lituânia	0.00%	0.02%	0.01%	0.00%	0.03%	0.01%
Eslovénia	0.41%	0.32%	0.44%	0.40%	0.44%	0.28%
Noruega	0.00%	0.02%	0.00%	0.02%	0.00%	0.01%
Total	6.55%	7.04%	5.93%	5.63%	6.18%	7.37%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

ANEXO L - EVASÃO FISCAL NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA (EM MILHÕES DE USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bangladesh	0.44	0.72	0.34	0.21	1.91	1.81
China	58.37	66.17	154.09	181.75	296.41	325.59
Hong Kong	0	0	0	0	0	0.63
Índia	91.16	269.67	291.99	143.6	456.89	269.97
Indonésia	6.49	9.47	8.46	0	14.27	89.02
Japão	28.3	0	0	0	101.77	0
Malásia	9.61	20.38	17.38	0	55.48	0
Paquistão	14.95	5.5	14.6	7.87	76.27	18.48
Singapura	2.96	24.46	32.41	0	63.19	59.97
Coreia do sul	4.24	4.51	15.22	6.11	12.34	14.92

Tailândia	0.33	12.2	18.34	62.33	102.11	38.76
Vietname	0	3.6	3.33	11.88	32.57	14.45
Total	216.85	416.68	556.16	413.75	1213.21	833.6
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
Bangladesh	1.01	0	0	0	0	0.59
China	521.47	560.93	1293.7	1063.8	928.65	495.54
Hong Kong	0	0	48.65	9.45	0	5.34
Índia	662.68	1305.6	1629.8	1160.2	578.2	623.61
Indonésia	58.78	73.5	43.25	46.99	0	31.84
Japão	0	44.62	0	0	0	15.88
Malásia	63.16	14.2	127.47	116.11	121.36	49.56
Paquistão	41.96	40.95	47.22	41.23	40.38	31.76
Singapura	91.8	0	0	0	0	24.98
Coreia do sul	26.44	54.28	57.6	32.97	12.9	21.96
Tailândia	65.87	2.02	58.53	52.15	65.67	43.48
Vietname	28.9	0	0	0	12.13	9.71
Total	1562.07	2096.1	3306.22	2522.9	1759.29	1354.26

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

ANEXO M - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA EM PORCENTAGEM DO PIB

Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bangladesh	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%
China	0.45%	0.49%	1.00%	1.23%	2.32%	2.10%
Hong Kong	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Índia	0.71%	1.99%	1.90%	0.97%	3.58%	1.74%
Indonésia	0.05%	0.07%	0.06%	0.00%	0.11%	0.57%
Japão	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	-0.80%	0.00%
Malásia	0.07%	0.15%	0.11%	0.00%	0.43%	0.00%
Paquistão	0.12%	0.04%	0.10%	0.05%	0.60%	0.12%
Singapura	0.02%	0.18%	0.21%	0.00%	0.50%	0.39%
Coreia	0.03%	0.03%	0.10%	0.04%	0.10%	0.10%
Tailândia	0.00%	0.09%	0.12%	0.42%	0.80%	0.25%
Vietname	0.00%	0.03%	0.02%	0.08%	0.26%	0.09%
Total	1.67%	3.08%	3.62%	2.79%	7.91%	5.37%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
Bangladesh	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
China	3.04%	3.24%	7.15%	6.87%	9.44%	3.39%
Hong Kong	0.00%	0.00%	0.27%	0.06%	0.00%	0.03%
Índia	3.87%	7.55%	9.00%	7.49%	5.88%	4.06%
Indonésia	0.34%	0.43%	0.24%	0.30%	0.00%	0.20%
Japão	0.00%	0.26%	0.00%	0.00%	0.00%	-0.03%
Malásia	0.37%	0.08%	0.70%	0.75%	1.23%	0.35%

Paquistão	0.24%	0.24%	0.26%	0.27%	0.41%	0.22%
Singapura	0.54%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.17%
Coreia	0.15%	0.31%	0.32%	0.21%	0.13%	0.14%
Tailândia	0.38%	0.01%	0.32%	0.34%	0.67%	0.31%
Vietname	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.12%	0.07%
Total	9.11%	12.12%	18.26%	16.29%	17.88%	8.92%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

ANEXO N - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PAÍSES DA ÁSIA (EM MILHÕES DE USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bangladesh	0.97	0.41	0.39	0.84	3.04	3.21
China	46.83	83.97	84.04	103.08	110.81	89.55
Hong Kong	0.54	6.46	10.21	4.83	11.02	3.33
Índia	2.67	13.41	35.31	0	52.03	65.32
Indonésia	0	3.34	18.61	4.63	4.76	6.36
Japão	8.51	6.58	22.05	24.77	4.2	4.89
Malásia	0	0	4.31	0	0	3.82
Paquistão	12.07	2	0.18	0	0.34	1.34
Singapura	0	0	0.23	0	0	0
Tailândia	4.21	8.99	37.78	7.01	5.87	7.2
Vietname	1.99	5.28	10.17	4.37	7.59	12.58
Total	77.79	130.44	223.28	149.53	199.66	197.6

	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
Bangladesh	0	0	0	0	0	0.81
China	0	353.86	1445.63	320.9	336.64	270.48
Hong Kong	4.85	2.12	0	0	0	3.94
Índia	95.97	0	0	48.35	0	28.46
Indonésia	16.85	25.28	0	9.47	2.82	8.37
Japão	30.06	48.41	6.39	59.54	96.47	28.35
Malásia	4.15	0	5.05	51.55	0.58	6.31
Paquistão	11.17	1.27	0.52	0.16	0.41	2.68
Singapura	0	3.65	0	0	0	0.35
Tailândia	13.47	13.19	1.65	0	0	9.03
Vietname	8.1	22.02	0.41	2.66	20.08	8.66
Total	184.62	469.8	1459.65	492.63	457	367.45

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

**ANEXO O - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS
PAÍSES DA ÁSIA EM PERCENTAGEM DO PIB**

Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bangladesh	0.01%	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%	0.02%
China	0.36%	0.62%	0.55%	0.70%	0.87%	0.58%
Hong Kong	0.00%	0.05%	0.07%	0.03%	0.09%	0.02%
Índia	0.02%	0.10%	0.23%	0.00%	0.41%	0.42%
Indonésia	0.00%	0.02%	0.12%	0.03%	0.04%	0.04%
Japão	0.07%	0.05%	0.14%	0.17%	0.03%	0.03%
Malásia	0.00%	0.00%	0.03%	0.00%	0.00%	0.02%
Paquistão	0.09%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
Singapura	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Tailândia	0.03%	0.07%	0.25%	0.05%	0.05%	0.05%
Vietname	0.02%	0.04%	0.07%	0.03%	0.06%	0.08%
Total	0.60%	0.96%	1.46%	1.02%	1.57%	1.27%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
Bangladesh	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
China	0.00%	2.05%	7.99%	2.07%	3.42%	1.75%
Hong Kong	0.03%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
Índia	0.56%	0.00%	0.00%	0.31%	0.00%	0.19%
Indonésia	0.10%	0.15%	0.00%	0.06%	0.03%	0.05%
Japão	0.18%	0.28%	0.04%	0.38%	0.98%	0.21%
Malásia	0.02%	0.00%	0.03%	0.33%	0.01%	0.04%
Paquistão	0.07%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%
Singapura	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Tailândia	0.08%	0.08%	0.01%	0.00%	0.00%	0.06%
Vietname	0.05%	0.13%	0.00%	0.02%	0.20%	0.06%
Total	1.09%	2.73%	8.07%	3.17%	4.64%	2.42%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e INE (2019)

**ANEXO P - CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM
OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA EM MILHÕES DE USD**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EUA	5.56	38.91	67.62	67.31	205.95	307.12
Canada	15.26	0	2.9	0	9.71	5.47
México	14.84	0	0	0	0.2	0
Argentina	25.6	27.97	17.93	0	43.25	66.1
Brasil	15.12	2.68	7.66	77.71	34.05	36.99
Austrália	312.51	343.62	369.41	231.75	343.99	365.05
Total	388.89	413.18	465.52	376.77	637.15	780.73
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
EUA	0	115.22	216.88	139.91	39.49	109.45
Canada	0	23.8	50.59	1.33	15.59	11.33
México	0	0	0	0	0	1.37

Argentina	36.32	0	19.04	34.06	31.54	27.44
Brasil	63.69	43.42	0	20.9	23.44	29.61
Australia	300.17	0	296.73	312.38	206.82	280.22
Total	400.18	182.44	583.24	508.58	316.88	459.41

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO Q- CONTRABANDO NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA EM PERCENTAGEM DO PIB

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EUA	0.04%	0.29%	0.44%	0.46%	1.61%	1.98%
Canada	0.12%	0.00%	0.02%	0.00%	0.08%	0.04%
México	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Argentina	0.20%	0.21%	0.12%	0.00%	0.34%	0.43%
Brasil	0.12%	0.02%	0.05%	0.53%	0.27%	0.24%
Australia	2.42%	2.53%	2.41%	1.57%	2.70%	2.35%
Total	3.01%	3.04%	3.03%	2.55%	4.99%	5.03%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
EUA	0.00%	0.67%	1.20%	0.90%	0.40%	0.73%
Canada	0.00%	0.14%	0.28%	0.01%	0.16%	0.08%
México	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
Argentina	0.21%	0.00%	0.11%	0.22%	0.32%	0.19%
Brasil	0.37%	0.25%	0.00%	0.13%	0.24%	0.20%
Australia	1.75%	0.00%	1.64%	2.02%	2.10%	1.95%
Total	2.34%	1.06%	3.22%	3.28%	3.22%	3.16%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO R - CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA (EM MILHÕES DE USD)

Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EUA	11.26	0.58	3.5	0	46	10.66
Canada	0.86	0.24	0.85	0	0.13	0
México	0.27	3.01	-3.24	2.14	0	0
Argentina	0	1.3	1.88	0.55	1.76	2.49
Brasil	0.02	0	0	2.12	2	4.09
Australia	0.06	0	0.68	2.33	2	14.89
Total	12.47	5.13	3.67	7.14	51.89	32.13
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período

EUA	0	0	47.68	39.56	11.08	15.48
Canada	0.26	0.73	0	0	0	0.28
México	0	0.37	0	0	8.19	0.98
Argentina	0	0	2.09	0	4.31	1.31
Brasil	17.81	22.75	1.92	17.57	20.06	8.03
Austrália	10.36	0	0.81	0	0.5	2.88
Total	28.43	23.85	52.5	57.13	44.14	28.95

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO S- CONTRABANDO NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OUTROS PAÍSES DA AMÉRICA E AUSTRÁLIA EM PERCENTAGEM DO PIB

Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EUA	0.09%	0.00%	0.02%	0.00%	0.36%	0.07%
Canada	0.01%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%
México	0.00%	0.02%	-0.02%	0.01%	0.00%	0.00%
Argentina	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%	0.01%	0.02%
Brasil	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%	0.03%
Austrália	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.02%	0.10%
Total	0.10%	0.03%	0.02%	0.04%	0.41%	0.22%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
EUA	0.00%	0.00%	0.26%	0.26%	0.11%	0.11%
Canada	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
México	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.01%
Argentina	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.04%	0.01%
Brasil	0.10%	0.13%	0.01%	0.11%	0.20%	0.06%
Austrália	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%
Total	0.16%	0.13%	0.28%	0.37%	0.44%	0.21%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO T - EVASÃO FISCAL NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS (MILHÕES DE USD)

Continentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011
África	352.33	795.74	626.48	549.74	215.43	822.75
Europa	80.20	91.94	131.59	194.94	331.29	234.37
Ásia	216.86	416.67	556.14	413.76	1009.65	833.61
América & Austrália	388.90	413.19	465.51	376.77	637.16	780.73
Total	1,038.29	1,717.54	1,779.73	1,535.21	2,193.54	2,671.47
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
África	524.76	1055.94	846.00	461.47	1100.02	668.24

Europa	164.31	220.10	172.18	148.88	189.38	178.11
Ásia	1562.07	2096.14	3306.21	2522.89	1759.28	1335.75
América & Austrália	400.18	182.44	583.24	508.59	316.88	459.42
Total	2,651.33	3,554.62	4,907.64	3,641.83	3,365.56	2641.52

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO U - EVASÃO FISCAL NAS IMPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS EM PERCENTAGEM DO PIB

Continentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011
África	2.7%	5.9%	4.1%	3.7%	1.7%	5.3%
Europa	0.6%	0.7%	0.9%	1.3%	2.6%	1.5%
Ásia	1.7%	3.1%	3.6%	2.8%	7.9%	5.4%
América & Austrália	3.0%	3.0%	3.0%	2.6%	5.0%	5.0%
Total	8.0%	12.7%	11.6%	10.4%	17.2%	17.2%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
África	3.1%	6.1%	4.7%	3.0%	11.2%	4.7%
Europa	1.0%	1.3%	1.0%	1.0%	1.9%	1.2%
Ásia	9.1%	12.1%	18.3%	16.3%	17.9%	8.9%
América & Austrália	2.3%	1.1%	3.2%	3.3%	3.2%	3.2%
Total	15.5%	20.6%	27.1%	23.5%	34.2%	18.0%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO V – EVASÃO FISCAL NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS (MILHÕES DE USD)

Continentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011
África	281.59	282.75	662.51	334.35	157.60	626.74
Europa	1,250.32	1,305.62	919.52	664.76	1,485.13	1,285.91
Ásia	77.80	130.45	223.27	149.53	199.66	197.60
América & Austrália	12.46	5.12	3.67	7.14	51.90	32.13
Total	1,622.16	1,723.94	1,808.96	1,155.78	1,894.29	2,142.37
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período

África	773.71	961.64	488.91	351.69	140.04	390.92
Europa	1,121.52	1,217.29	1,073.50	871.16	607.46	1,151.88
Ásia	184.61	469.80	1,459.66	492.62	457.00	163.05
América & Austrália	28.43	23.85	52.49	57.13	44.14	18.73
Total	2,108.27	2,672.58	3,074.56	1,772.60	1,248.63	1,724.59

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

ANEXO W - EVASÃO FISCAL NAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE COM OS PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS EM PERCENTAGEM DO PIB

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
África	2.2%	2.1%	4.3%	2.3%	1.2%	4.0%
Europa	9.7%	9.6%	6.0%	4.5%	11.6%	8.3%
Ásia	0.6%	1.0%	1.5%	1.0%	1.6%	1.3%
América & Austrália	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.2%
Total	12.5%	12.7%	11.8%	7.8%	14.8%	13.8%
	2012	2013	2014	2015	2016	Média do período
África	4.5%	5.6%	2.7%	2.3%	1.4%	3.0%
Europa	6.5%	7.0%	5.9%	5.6%	6.2%	7.4%
Ásia	1.1%	2.7%	8.1%	3.2%	4.6%	2.4%
América & Austrália	0.2%	0.1%	0.3%	0.4%	0.4%	0.2%
Total	12.3%	15.5%	17.0%	11.4%	12.7%	12.9%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados de Banco de Moçambique (2019), *World Integrated Trade Solution (WITS)* (2019) e AT (2019)

**ANEXO X - GÉNERO DOS INTERVENIENTES PROCESSOS DE DESEMBARAÇO NA
FRONTEIRA**

Descrição		Inquirido			
		Funcionários da AT	Despachantes	Total	
Género	Masculino	Count	118	13	131
		% within Inquirido	90,8%	72,2%	88,5%
	Feminino	Count	12	5	17
		% within Inquirido	9,2%	27,8%	11,5%
	Total	Count	130	18	148
		% within Inquirido	100,0%	100,0%	100,0%

**ANEXO Y - IDADE DOS INTERVENIENTES NO PROCESSO DE DESEMBARAÇO NA
FRONTEIRA**

Interveniente	Mínima	Máxima	Média
Funcionário da AT	30	59	46
Despachante Aduaneiro	22	49	33

ANEXO Z - CATEGORIA PROFISSIONAL DO FUNCIONÁRIO DA AT

Descrição		Inquirido			
		Funcionários da AT	Despachantes	Total	
Categoria profissional do funcionario da AT	Auxiliar Aduaneiro	Count	2	0	2
		% within Inquirido	1,5%	,0%	1,4%
	Guarda Aduaneiro	Count	10	0	10
		% within Inquirido	7,7%	,0%	6,8%
	Assistente Aduaneiro	Count	32	0	32
		% within Inquirido	24,6%	,0%	21,6%
	Assistente Aduaneiro Principal	Count	8	0	8
		% within Inquirido	6,1%	,0%	5,4%
	Subinspector Aduaneiro	Count	4	0	4
		% within Inquirido	3,1%	,0%	2,7%
	Inspector Aduaneiro	Count	38	0	38
		% within Inquirido	29,2%	,0%	25,7%
	Superintendente Aduaneiro	Count	30	0	30
		% within Inquirido	23,1%	,0%	20,3%
	Subcomissário Aduaneiro	Count	6	0	6
		% within Inquirido	4,6%	,0%	4,1%
Auxiliar Aduaneiro	Count	2	0	2	
	% within Inquirido	1,5%	,0%	1,4%	
Total	Count	130	18	148	
	% within Inquirido	100,0%	100,0%	100,0%	

ANEXO AA - FLUXO DE MERCADORIAS EM RESSANO GARCIA

Fluxo de mercadorias	Frequência	Percentagem (%)
Baixo	30	20,3
Médio	59	39,9
Alto	47	31,8
Muito Alto	12	8,1
Total	148	100,0

**ANEXO BB - X15 - O CONTRABANDO OCORRE COM A CUMPLICIDADE DOS
FUNCIONÁRIOS DA MIGRAÇÃO**

Concordância	Frequência	Percentagem
Discordo Totalmente / Discordo	79	53.4%
Nem Concordo e Nem Discordo	52	35.1%
Concordo / Concordo Totalmente	17	11.5%
Total	148	100.0%

ANEXO FF - VARIÂNCIA TOTAL EXPLICADA NO MODELO INICIAL

Component	Initial Eigenvalues			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3,718	21,873	21,873	1,935	11,382	11,382
2	2,158	12,693	34,566	1,868	10,991	22,373
3	1,443	8,490	43,056	1,858	10,927	33,300
4	1,205	7,091	50,147	1,796	10,567	43,868
5	1,091	6,416	56,563	1,572	9,246	53,113
6	1,070	6,294	62,856	1,332	7,837	60,950
7	1,002	5,893	68,749	1,326	7,799	68,749
8	,774	4,554	73,303			
9	,713	4,193	77,496			
10	,680	4,002	81,498			
11	,606	3,563	85,061			
12	,555	3,264	88,325			
13	,481	2,831	91,156			
14	,429	2,525	93,681			
15	,409	2,408	96,089			
16	,375	2,208	98,297			
17	,290	1,703	100,000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

ANEXO GG - VARIÂNCIA TOTAL EXPLICADA

Component	Initial Eigenvalues			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2,958	24,652	24,652	1,989	16,573	16,573
2	1,943	16,189	40,841	1,852	15,429	32,002
3	1,155	9,624	50,465	1,796	14,967	46,969
4	1,111	9,256	59,721	1,530	12,752	59,721
5	0,934	7,780	67,501			
6	0,837	6,976	74,477			
7	0,697	5,808	80,285			
8	0,667	5,559	85,844			
9	0,533	4,441	90,285			
10	0,446	3,720	94,005			
11	0,422	3,520	97,525			
12	0,297	2,475	100,000			

Extraction Method: Principal Component Analysis

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos aos funcionários e despachantes.

ANEXO HH - MATRIZ DAS COMPONENTES APÓS ROTAÇÃO VARIMAX

Causas / formas de ocorrência do contrabando de mercadorias na fronteira	Factor			
	1	2	3	4
X1: Ocorre com a cumplicidade de funcionários da AT da Gestão de Fronteira	0,781	0,156	-0,233	0,094
X2: Ocorre como consequência da ausência de armazéns e lojas formais na fronteira	0,729	-0,096	0,212	0,106
X3: Ocorre através do uso de vias alternativas à estrada principal	-0,035	0,067	0,838	-0,005
X4: Ocorre através do uso portas de entrada clandestinas	-0,129	0,027	0,825	0,015

X5: Ocorre como consequência da fraca supervisão pela equipe de Gestão	0,460	0,551	0,152	-0,022
X6: Ocorre como consequência dos índices de desemprego na fronteira	0,156	0,025	0,033	0,840
X7: Ocorre devido à insuficiência de funcionários para cobrir os postos de controlo	0,214	0,536	0,279	0,216
X8: Ocorre através da intimidação dos funcionários das Alfândegas pelos contrabandistas	-0,103	0,687	-0,074	0,136
X9: Ocorre devido à incapacidade de a Autoridade Aduaneira neutralizar a acção dos contrabandistas	0,068	0,680	-0,045	0,003
X10: Ocorre como consequência da pobreza económica dos moradores locais	0,064	0,228	-0,010	0,812
X11: Ocorre devido à falta de articulação entre as Forças de Defesa e Segurança	0,184	0,431	0,328	0,244
X12: Ocorre com a cumplicidade de funcionários da AT afectos na fronteira	0,703	0,224	-0,312	0,143

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos funcionários aduaneiros e despachantes.

ANEXO II -MATRIZ ANTI-IMAGEM DAS CORRELAÇÕES

	X1	X2	X12	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	x10	X11
X1	,671a	-,242	-,506	,151	-,047	-,089	,023	,021	,116	-,179	-,085	-,006
X2	-,242	,692a	-,095	,005	-,181	-,219	-,059	,076	,033	,064	-,071	,066
X12	-,506	-,095	,665a	-,048	,304	-,009	-,105	-,161	-,126	,050	,049	-,087
X3	,151	,005	-,048	,569a	-,501	-,069	-,039	-,093	,157	-,081	,054	-,154
X4	-,047	-,181	,304	-,501	,524a	,105	,019	-,111	-,170	,034	-,010	-,045
X5	-,089	-,219	-,009	-,069	,105	,753a	-,021	-,199	-,176	-,103	,076	-,231
X6	,023	-,059	-,105	-,039	,019	-,021	,674a	-,160	,030	,057	-,410	,040
X7	,021	,076	-,161	-,093	-,111	-,199	-,160	,782a	-,024	-,160	-,008	-,149
X8	,116	,033	-,126	,157	-,170	-,176	,030	-,024	,626a	-,181	-,157	-,039
X9	-,179	,064	,050	-,081	,034	-,103	,057	-,160	-,181	,712a	-,120	,057
X10	-,085	-,071	,049	,054	-,010	,076	-,410	-,008	-,157	-,120	,664a	-,213
x11	-,006	,066	-,087	-,154	-,045	-,231	,040	-,149	-,039	,057	-,213	,749a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

ANEXO JJ - MATRIZ DAS CORRELAÇÕES REPRODUZIDAS

	X1	X2	X12	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11
X1		-0.14	0.04	0.11	-0.13	-0.03	-0.04	0.01	0.06	0.04	-0.03	-0.06
X2	-0.14		-0.12	0.01	-0.03	-0.04	-0.09	0.21	0.09	0.06	-0.10	-0.17
X12	0.04	-0.12		-0.15	-0.06	0.02	-0.05	-0.02	0.06	0.00	-0.07	0.12
X3	0.11	0.01	-0.15		-0.08	-0.02	-0.08	0.12	0.05	0.03	-0.13	0.03
X4	-0.13	-0.03	-0.06	-0.08		0.08	-0.08	-0.06	-0.16	0.01	-0.03	-0.13
X5	-0.03	-0.04	0.02	-0.02	0.08		0.02	-0.01	0.06	-0.24	-0.10	0.00
X6	-0.04	-0.09	-0.05	-0.08	-0.08	0.02		-0.17	-0.10	-0.10	-0.09	0.03
X7	0.01	0.21	-0.02	0.12	-0.06	-0.01	-0.17		-0.21	-0.03	-0.11	0.02
X8	0.06	0.09	0.06	0.05	-0.16	0.06	-0.10	-0.21		0.04	-0.17	-0.07
X9	0.04	0.06	0.00	0.03	0.01	-0.24	-0.10	-0.03	0.041		-0.03	-0.05
X10	-0.03	-0.10	-0.07	-0.13	-0.03	-0.10	-0.09	-0.11	-0.17	-0.03		0.02
X11	-0.06	-0.17	0.12	0.03	-0.13	0.00	0.03	0.02	-0.07	-0.05	0.02	

Extraction Method: Principal Component Analysis.

b. Residuals are computed between observed and reproduced correlations.

There are 38 (57.0%) nonredundant residuals with absolute values greater than 0.05.

Nota: Calculo do RMSR com base no anexo j

$$\text{RMSR} = \sqrt{\frac{(-0.14)^2 + (-0.061)^2 + (-0.042)^2 + \dots + (-0.024)^2 + (-0.011)^2 + (-0.172)^2}{12 * 11/2}}$$

ANEXO KK - ACTIVIDADE REMUNERADAS DOS PEQUENOS IMPORTADORES

Designação		Ressano Garcia	Chicua-lacuala	Machi-panda	Milange	Nego-mano	Mandi-mba	Total
Actividade Remunerada	Empregado do sector privado	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
	Conta própria	53.0%	8.8%	14.4%	8.3%	4.4%	8.8%	97.8%
	Outra	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
	Total	55.2%	8.8%	14.4%	8.3%	4.4%	8.8%	100.0%
Tempo no ramo da actividade	Menos de 1 ano	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	1.1%
	1 a 3 anos	2.8%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	3.9%
	3 a 5 anos	9.9%	0.0%	3.3%	0.6%	0.6%	0.6%	14.9%
	Mais de 5 anos	42.5%	8.3%	11.0%	6.6%	3.9%	7.7%	80.1%
	Total	55.2%	8.8%	14.4%	8.3%	4.4%	8.8%	100.0%

Dificuldades enfrentadas na importação de produtos	Morosidade na tramitação dos documentos	13.8%	0.0%	3.3%	0.6%	0.6%	0.0%	18.2%
	Apreensão de Mercadorias pelas alfândegas	0.0%	1.1%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	1.7%
	Extorsão pelas alfândegas	24.9%	2.2%	8.3%	2.2%	0.0%	5.0%	42.5%
	Taxas aduaneiras elevadas	3.9%	1.1%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	6.1%
	Não tem Dificuldades	12.7%	4.4%	1.7%	5.0%	3.9%	3.9%	31.5%
Total	55.2%	8.8%	14.4%	8.3%	4.4%	8.8%	100.0%	

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos pequenos importadores

ANEXO LL - PRINCIPAIS PRODUTOS COMERCIALIZADOS PELOS COMERCIANTES INFORMAIS

Designação		Ressano Garcia	Chicua-lacuala	Machi-panda	Milange	Nego-mano	Mandi-mba	Total
Estabelecimento Comercial	Proprietario	34.4%	11.5%	8.2%	6.6%	3.3%	8.2%	72.1%
	Empregado	13.1%	3.3%	3.3%	4.9%	0.0%	1.6%	26.2%
	Outro	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%
	Total	49.2%	14.8%	11.5%	11.5%	3.3%	9.8%	100.0%
Tempo de Actividade	< 1 ano	3.3%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	1.6%	6.6%
	01 a 03 anos	16.4%	1.6%	3.3%	3.3%	0.0%	4.9%	29.5%
	03 a 05 anos	21.3%	4.9%	3.3%	6.6%	3.3%	1.6%	41.0%
	> 5 anos	8.2%	8.2%	4.9%	0.0%	0.0%	1.6%	23.0%
	Total	49.2%	14.8%	11.5%	11.5%	3.3%	9.8%	100.0%
Produtos Comercializados	Cereais	0.0%	0.0%	4.8%	4.3%	1.2%	4.8%	15.0%
	Produtos de Mercearia	8.6%	11.9%	3.6%	2.4%	0.2%	3.6%	30.2%
	Produtos hortícolas	2.4%	0.5%	2.6%	1.7%	0.0%	0.5%	7.6%
	Cosméticos	2.9%	0.0%	3.3%	0.2%	0.0%	0.0%	6.4%
	Bebidas Alcoólicas	7.6%	3.3%	2.4%	1.2%	0.0%	2.4%	16.9%
	Cigarro/Tabaco	3.6%	0.7%	1.2%	1.9%	0.0%	1.9%	9.3%
	Produtos Higiene	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
	Bebidas Energeticas	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%
	Açúcar	0.7%	0.0%	1.9%	1.0%	0.0%	0.0%	3.6%
	Produtos de Beleza	3.8%	1.2%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%

Total	33.5%	17.6%	21.9%	12.6%	1.4%	13.1%	100.0%
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------	--------------	---------------

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos aos comerciantes informais

ANEXO MM - REGISTO DE OCORRÊNCIA DO CONTRABANDO NO INQUÉRITO ÀS FAMÍLIAS

Designação		Ressano Garcia	Chicua-lacuala	Machi - panda	Milange	Nego-mano	Mandimba	Total
Existência de contrabando	Sim	45.00%	13.00%	8.00%	15.00%	3.00%	6.50%	90.50%
	Não	4.00%	2.00%	0.00%	0.00%	1.00%	2.50%	9.50%
	Total	49.00%	15.00%	8.00%	15.00%	4.00%	9.00%	100.00%
Mercadorias contrabandeadas	Cereais	0.90%	0.00%	2.30%	6.10%	0.30%	0.60%	10.20%
	Cigarro	9.90%	8.70%	3.50%	2.90%	3.20%	2.30%	30.60%
	Bebidas Alcoólicas	9.00%	0.60%	2.60%	2.00%	0.30%	0.60%	15.20%
	Açúcar	1.70%	0.00%	2.90%	0.30%	0.00%	0.00%	5.00%
	Mercearia	4.70%	0.00%	1.20%	1.50%	0.00%	0.90%	8.20%
	Produtos de Madeira	1.50%	0.00%	0.60%	1.70%	0.00%	1.20%	5.00%
	Hortícolas	2.60%	0.00%	0.60%	0.00%	0.00%	0.00%	3.20%
	Costimeticos	4.10%	0.00%	1.20%	0.90%	0.00%	0.00%	6.10%
	Produtos de higiene	2.60%	0.00%	0.60%	1.20%	0.00%	0.00%	4.40%
	Bebidas Energeticos	2.60%	0.00%	0.90%	0.60%	0.00%	0.00%	4.10%
	Produtos de Beleza	0.90%	0.00%	0.60%	0.00%	0.00%	0.00%	1.50%
	Pedras preciosas	0.00%	0.00%	2.00%	0.00%	2.30%	0.00%	4.40%
	Ouro	0.00%	0.00%	2.30%	0.00%	0.00%	0.00%	2.30%
	Total	40.50%	9.30%	21.30%	17.20%	6.10%	5.50%	100.00%
	Designação		Ressano Garcia	Chicua-lacuala	Machi - panda	Milange	Nego-mano	Mandimba

Ocorrência de Contrabando	Ocorre através da introdução das mercadorias que são escondidas no fundo falso das viaturas	3.00%	2.00%	1.00%	1.50%	0.00%	1.50%	9.00%
	Ocorre com a cumplicidade de funcionários da Alfândegas afectos na fronteira	24.00%	9.00%	2.50%	5.50%	2.00%	4.00%	47.00%
	Ocorre através de várias passagens domoradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades	7.00%	3.00%	1.50%	2.50%	0.00%	0.50%	14.50%
	Não sabe	15.00%	1.00%	3.00%	5.50%	2.00%	3.00%	29.50%
	Total	49.00%	15.00%	8.00%	15.00%	4.00%	9.00%	100.00%
Medidas tomadas	Apreensão	8.50%	1.00%	1.00%	5.00%	1.50%	0.50%	17.50%
	Fiscalização	1.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.00%
	Suborno	29.00%	10.00%	6.00%	9.50%	2.50%	8.50%	65.50%
	Não Sabe	10.50%	4.00%	1.00%	0.50%	0.00%	0.00%	16.00%
	Total	49.00%	15.00%	8.00%	15.00%	4.00%	9.00%	100.00%

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos inquéritos feitos as famílias

**ANEXO NN - ROTAS, FRONTEIRAS E PRODUTOS CONTRABANDEADOS POR
PROVÍNCIA**

País limítrofe	Fronteira	Província	Produtos contrabandeados
Tanzânia	Postos fiscais de Negomano, Namatil, Namatil, Namoto, Palma e a Delegação Aduaneira da Mocímboa da Praia	Cabo delgado	Castanha de cajú, madeira, pedras preciosas (rubi, granada, turmalinas), viaturas, bicicletas, marfim, cimento, gergelim, milho, amendoim, feijão, castanha de cajú, pedras preciosas (rubi) granadas, turmalinas, ouro, armas, drogas, bebidas. O contrabando dos cigarros observa-se nas fronteiras de Negomano, Namatil e Namoto.
	Matchedje	Niassa	Material de construção (cal, material de gesso, tubos PVC, tintas, almagre, vidros, etc.), pedras preciosas e semipreciosas, instrumentos agropecuários (enxadas, pás, foices, catanas, pulverizadores, adubos fertilizantes, etc.), vestuários (roupa confeccionada, capulanas, cortinas, lençóis, etc.), bijutaria (óculos, pulseiras, anéis, brincos, etc.), colchões de esponja, artigos plásticos (cadeiras, baldes, banheiras, pratos, canecas, etc.), utensílios da cozinha (termos, tigelas térmicas, panelas de alumínio, talheres, etc.), peças/partes (para moageiras, motorizadas, tabaco, bicicletas, viaturas, correias, dínamos, funis, óleos lubrificantes, etc.), cosméticos (pomadas vaseline, loção), milho, feijão, soja, tabaco, batata, óleo alimentar, refrigerantes, cervejas.
Tanzânia	Metangula		Ouro, mercúrio, óleos, lubrificantes, espirituosas, bebidas alcoólicas (cerveja e espirituosas), refrigerantes, cogumelos, arroz, farinha de trigo, feijão, tabaco e calçado diverso.

Malawi	Entre-lagos	Niassa	Madeira serrada, bebidas alcoólicas, peças de bicicletas, fardos de mantas, fardos de roupa usada, lonas plásticas
	Mandimba	Niassa	Peças de bicicletas, motorizadas, viaturas, materiais de construção, fardos de roupa e calçado usado, artigos feitos de plástico, nomeadamente loiça, lonas, calçado, sacos, tubos, combustível, bebidas, óleo alimentar, arroz, milho, soja, feijão, cigarros, moeda estrangeira, ouro, produtos de transformação industrial, troféus.
Malawi	Zobwe, Vila Nova, Calomue e Biri-Biri	Tete	Drogas, bebidas alcoólicas, viaturas, divisas, celulares, combustível, tabaco, cosméticos, açúcar, vestuário.
Zâmbia	Cassacatiza		
Zimbabwe	Cuchamano, Mucubura		
Fronteira oceânica	Porto de Nacala	Nampula	Madeira, pedras preciosas, gergelim, castanha de cajú, cigarros, viaturas, bebidas alcoólicas, óleo, arroz, soja, gergelim, milho, castanha de cajú, troféus de animais (marfim, cornos de rinoceronte, dentes de animais).
Fronteira oceânica	Porto da Beira	Sofala	Bebidas alcoólicas, tabaco manufacturado, combustíveis, fertilizantes, madeira, celulares, roupa usada, eletrodomésticos, óleo, milho, arroz.
Malawi	Milange	Zambézia	Tabaco, combustível, óleo alimentar, farinha de trigo, peixe seco e cereais, peças de bicicleta, ovos, bebidas alcoólicas, artigos de plástico.
	Melosa		Peças de bicicletas, tabaco, ovos frescos, bebidas refrigerantes, artigos plásticos, frangos.
	Solidja, Mambuja e Chire		Peças de bicicletas, vestuários, tabaco, soja, mantas, milho.

Zimbabwe	Machipanda, Honde, Mpengo Penhalonga, Zonue, Espungabera	Manica	Cigarros, combustível, vestuário, açúcar, divisas e ouro, pedras preciosas e semipreciosas, <i>canabis sativa</i> , milho, cimento, madeira, medicamentos, bebidas espirituosas (tentação, patrão, zed), roupa usada.
	Chicualacuala	Gaza	Cigarros, vestuário, calçado, combustível, ouro, pedras preciosas, baterias velhas, artigos têxteis (lençóis, mantas, e edredom vulgo “duvet”), utensílios domésticos de plástico, desperdício de bebidas alcoólicas e energéticas (tentação, patrão, soldado, <i>dragon</i>), produtos de mercearia, roupa usada.
Trânsito do interior	Postos de controlo, Zandamela, Save	Inhambane	Viaturas, cigarros, motorizadas, bebidas alcoólicas.
	Aeroporto de Vilanculos		Divisas, pedras preciosas.
África do Sul	Ressano Garcia	Província de Maputo	Refrigerantes, viaturas, eletrodomésticos, frango, açúcar.
	Goba		Viaturas, sapatos, bebidas alcoólicas, produtos alimentares, tintas, cigarros.
Eswatini	Namaacha		Cigarros, ovos, bebidas alcoólicas, outros não especificados.
Fronteira aérea	Aeroporto Internacional de Maputo	Cidade de Maputo	Drogas, troféus, divisas, celulares, cabelos, roupa, objectos de adorno.
Fronteira oceânica	Porto de Maputo		Roupa usada, madeira, troféus, bebidas alcoólicas, produtos de mercearia.

Fonte: Concebido pela pesquisadora a partir de resultados da pesquisa nacional, 2018.

ANEXO OO - BASE DE DADOS – JUE (REGIME DE TRÂNSITO)

2013

Nº	1	2	3	4	5
DECLARAÇÃO	13313679254	13322467745	13323120555	13325102750	13329934223
PPAUTAL	84619000	29049000	21021000	07131000	17011100
ESTÁGIO	Aguarda verificação	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada
CIF_MZN(*10^6)MT	0.16	0.96	1.22	0.86	0.39
DIR_Taxa	5%	2.5%	7.5%	20%	7.5%
IVA_Taxa	17%	17%	17%	17%	17%
DIR_Valores(*10^6)MT	0.01	0.02	0.09	0.17	0.03
IVA_Valores(*10^6)MT	0.03	0.16	0.21	0.15	0.07
ICE_AMT	0	0	0	0	0
Imposto Sonogado (*10^6) MT	0.03	0.19	0.30	0.32	0.10

Nº	6	7	8	9	10	Sub- Total	:	Sub- Total (11- 5971)	Total Geral
DECLARAÇÃO	13325099743	13332661766	13326462302	13324847349	13329491903		:		
PPAUTAL	07131000	09024000	84289000	24012000	17011100		:		
ESTÁGIO	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada		:		
CIF_MZN(10^6)MT	0.31	1.83	3.53	26.25	2.39		:		
DIR_Taxa	20%	20%	5%	2.5%	7.5%		:		
IVA_Taxa	17%	17%	17%	17%	17%		:		
DIR_Valores(10^6)MT	0.06	0.37	0.18	0.66	0.18		:		
IVA_Valores(10^6)MT	0.05	0.31	0.60	4.46	0.41		:		
ICE_AMT	0	0	0	0	0		:		
Imposto Sonegado(*10^6)MT	0.12	0.68	0.78	5.12	0.59	8.21	:	8,895.78	8,903.99

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da Base de dados JUE (2019)

2014

N°	1	2	3	4	5
DECLARAÇÃO	14354659974	14339207583	14345795629	14341662750	14333751236
PPAUTAL	84542000	69081000	48043900	86040000	38231300
ESTÁGIO	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada
CIF_MZN(*10^6)MT	2.42	0.23	1.52	20.93	0.62
DIR_Taxa	5%	7.5%	2.5%	5%	7.5%
IVA_Taxa	17%	17%	17%	17%	17%
DIR_Valores(*10^6)MT	0.12	0.02	0.04	1.05	0.05
IVA_Valores(*10^6)MT	0.43	0.04	0.26	3.74	0.11
ICE_AMT	0	0	0	0	0
Imposto Sonogado (*10^6) MT	0.55	0.06	0.30	4.78	0.16

Nº	6	7	8	9	10	Sub- Total	:	Sub-Total (11-5971)	Total Geral
DECLARAÇÃO	14342978070	14347076902	14355845217	14344427638	13331009371		:		
PPAUTAL	39199090	27079900	48025600	29054500	38231900		:		
ESTÁGIO	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada		:		
CIF_MZN(*10^6)MT	0.0146035	0.7707098	1.54751106	0.82965168	3.67480164		:		
DIR_Taxa	20%	2.5%	2.5%	2.5%	7.5%		:		
IVA_Taxa	17%	17%	17%	17%	17%		:		
DIR_Valores(*10^6)MT	0.00	0.02	0.04	0.02	0.28		:		
IVA_Valores(*10^6)MT	0.00	0.13	0.27	0.14	0.67		:		
ICE_AMT	0	0	0	0	0		:		
Imposto Sonogado (*10^6) MT	0.01	0.15	0.31	0.17	0.95	7.44	:	137,464.38	137,471.82

Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da Base de dados JUE (2019)

2015

Nº	1	2	3	4	5
DECLARAÇÃO	15394565740	15374642328	15388372193	15379358759	15379109372
PPAUTAL	10011000	25010000	07131000	10011000	10011000
ESTÁGIO	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada
CIF_MZN(*10^6)MT	18.28	0.20	1.45	16.29	12.07
DIR_Taxa	2.5%	20%	20%	2.5%	2.5%
IVA_Taxa	17%		17%	17%	17%
DIR_Valores(*10^6)MT	0.46	0.04	0.29	0.41	0.30
IVA_Valores(*10^6)MT	3.18	0.00	0.30	2.84	2.10
ICE_AMT	0	0	0	0	0
Imposto Sonogado (10^6) MT	3.64	0.04	0.59	3.25	2.41

Nº	6	7	8	9	10	Sub- Total	:	Sub- Total (11-5971)	Total Geral
DECLARAÇÃO	15370169464	15373401989	15382640851	15365941816	15387646633		:		
PPAUTAL	17011100	72109000	34012010	87149200	07131000		:		
ESTÁGIO	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada		:		
CIF_MZN(*10^6)MT	1.49	4.29	6.47	1.12	0.34		:		
DIR_Taxa	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	20%		:		
IVA_Taxa		17%	17%	17%	17%		:		
DIR_Valores(*10^6)MT	0.11	0.32	0.49	0.08	0.07		:		
IVA_Valores(*10^6)MT	0.27	0.78	1.18	0.20	0.07		:		
ICE_AMT	0	0	0	0	0		:		
Imposto Sonogado (*10^6) MT	0.39	1.11	1.67	0.29	0.14	13.50	:	28,033.48	28,046.98

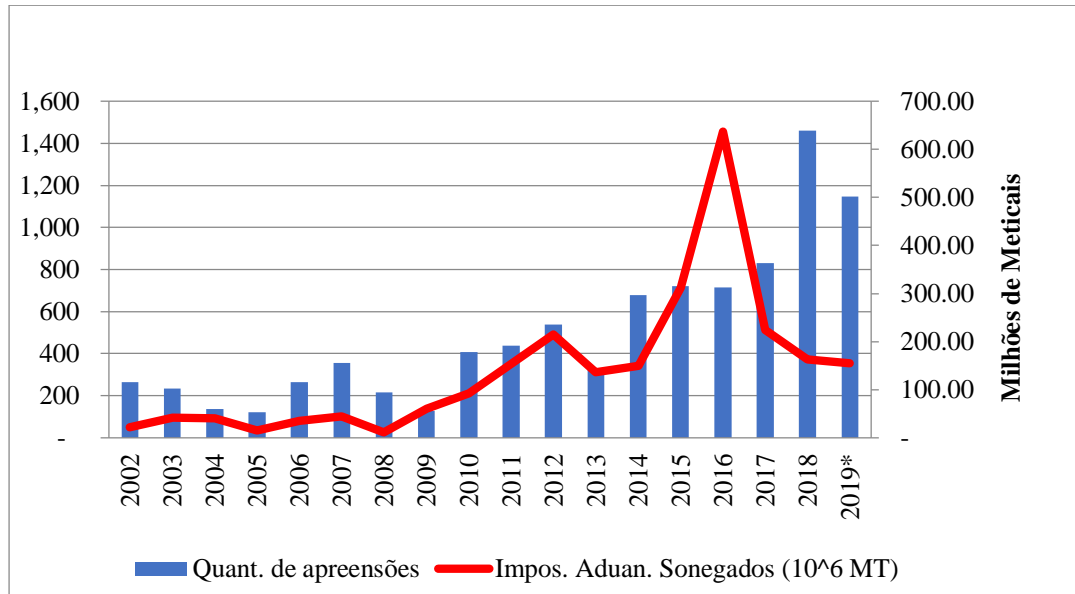
Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base nos dados da Base de dados JUE (2019)

2016

Nº	1	2	3	4	5
DECLARAÇÃO	16398911403	16317629089	16318279668	16315852534	16313478944
PPAUTAL	17011100	10051000	52010000	23061000	23061000
ESTÁGIO	Aguarda verificação	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aguarda verificação
CIF_MZN(*10^6)MT	9.10	49.68	0.83	1.50	0.40
DIR_Taxa	7.5%	2.5%	2.5%	7.5%	7.5%
IVA_Taxa			17%	17%	17%
DIR_Valores(*10^6)MT	0.68	1.24	0.02	0.11	0.30
IVA_Valores(*10^6)MT	0.00	0.00	0.15	0.27	0.73
ICE_AMT	0	0	0	0	0
Imposto Sonegado (*10^6) MT	0.68	1.24	0.17	0.39	1.04

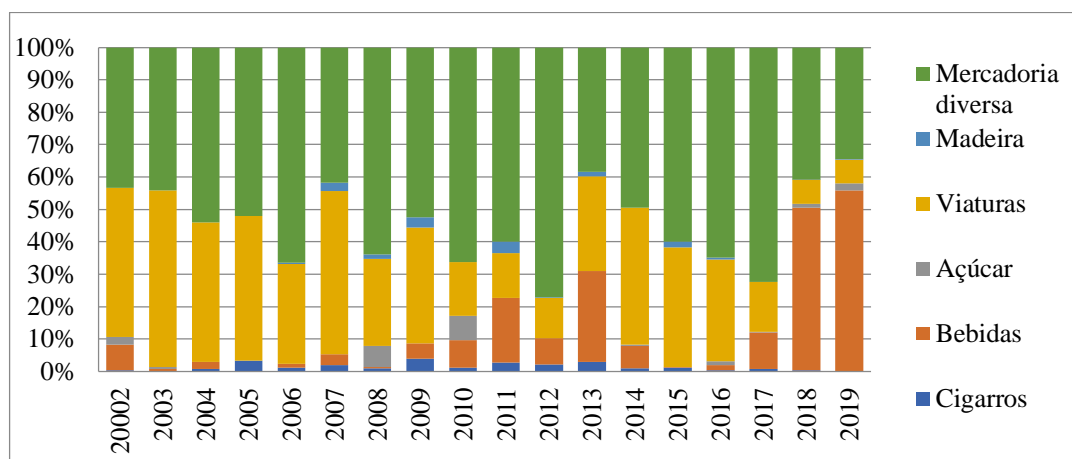
Nº	6	7	8	9	10	Sub- Total	:	Sub- Total (11-5971)	Total Geral
DECLARAÇÃO	16313478847	16308285952	16399202791	16318726062	16309930587		:		
PPAUTAL	23061000	26020000	52010000	52010000	23061000		:		
ESTÁGIO	Aguarda verificação	Aprovada	Aprovada	Aprovada	Aprovada		:		
CIF_MZN(*10^6)MT	258725.38	570456.18	1687715.6	340668.99	2657439.23		:		
DIR_Taxa	7.5%	2.5%	2.5%	2.5%	7.5%		:		
IVA_Taxa	17%	17%	17%	17%	17%		:		
DIR_Valores(*10^6)MT	19,404.40	14,261.40	42,192.89	8,516.72	199,307.94		:		
IVA_Valores(*10^6)MT	47,282.06	99,401.99	294,084.44	59,361.57	485,647.02		:		
ICE_AMT	0	0	0	0	0		:		
Imposto Sonegado (*10^6) MT	0.07	0.11	0.34	0.07	0.68	4.78	:	6,288.30	66,293.08

ANEXO PP - APREENSÕES DE MERCADORIAS - 2002-2019



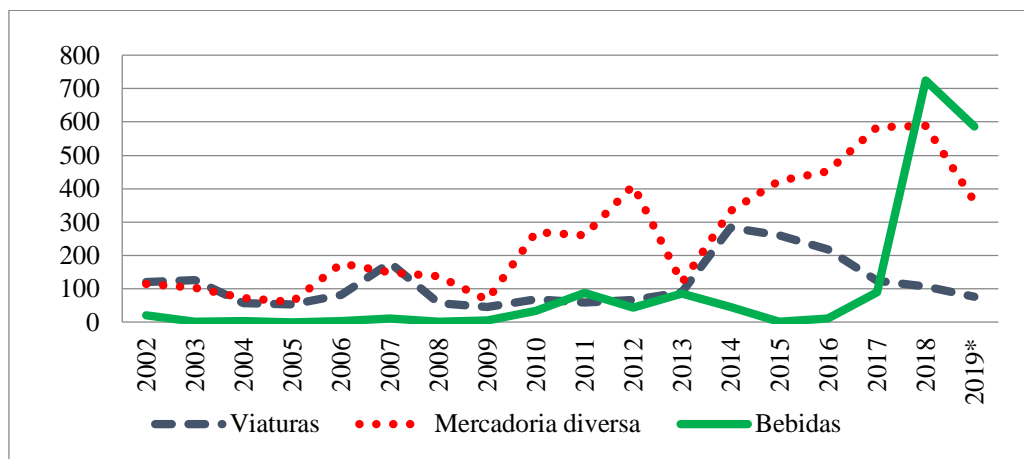
Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base na Base de dados da AT (2019).

ANEXO QQ - PRINCIPAIS MERCADORIAS APREENDIDAS - 2002-2019



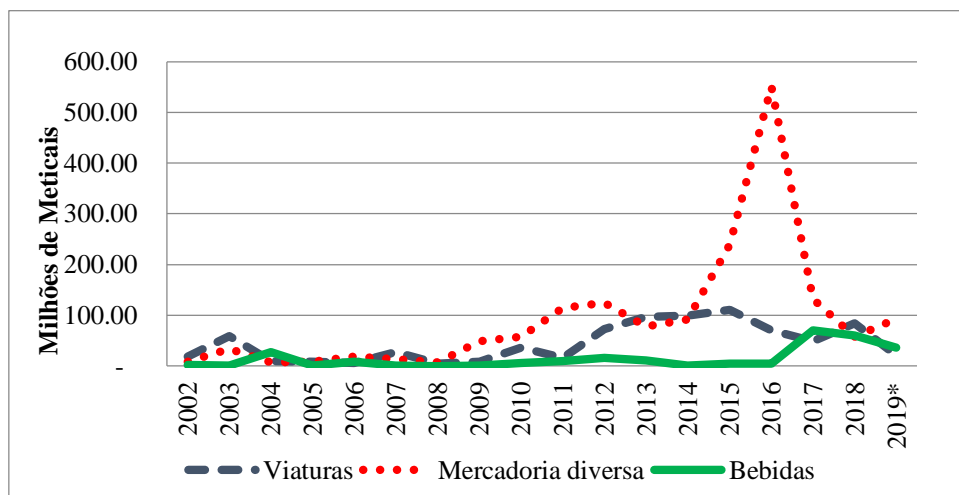
Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base na Base de dados da AT (2019).

**ANEXO RR - EVOLUÇÃO DE VOLUME DE APREENSÕES DAS PRINCIPAIS
MERCADORIAS DE 2002 A 2019* (JANEIRO A SETEMBRO)**



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base na Base de dados da AT (2019).

**ANEXO SS - IMPOSTOS SONEGADOS DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS
APREENDIDAS**



Fonte: Elaborado pela autora (2019), com base na Base de dados da AT (2019).

ANEXO TT - FRONTEIRAS ADUANEIRAS POR PROVÍNCIA

Alfândega	POSTO FRONTEIRIÇO/FRONTEIRA				Posto de Travessia	Posto Fiscal de Cobrança	Posto de Controlo/ Fiscalização	Posto Fiscal	Por Abrir
	Terrestre	Marítima	Aérea	Ferroviária					
Maputo	4	1 ^a	1	1 ^b	0	0	3	1	6
Gaza	3	0	0	1	0	4	3	0	2
Inhambane	0	0	1	0	0	0	2	2	0
Manica	2	0	0	0	2	3	1	2	0
Sofala	0	1	1	1	0	1	1	0	1
Tete	9	0	1	0	0	0	5	0	1
Zambézia	1	1	0	0	2	9	10	0	1
Nampula	0	1	2	0	0	1	0	2	1
Niassa	4	1 ^c	0	0	0	0	4	1	2
C. Delgado	1	1	1	0	7	0	0	1	2
TOTAL	24	6	7	3	11	18	29	9	16

Fonte: Relatório da AT (2018)

- a) Foi aprovada a abertura de mais um posto, mas ainda não operacional que é TIMAR – Matola;
- b) Há um Terminal Internacional Ferroviário, mas não é usado;
- c) Lacustre.

ANEXO UU – BOLETIM DA REPÚBLICA, NÚMERO 63, I SÉRIE

Quinta-feira, 8 de Agosto de 2013

I SÉRIE — Número 63



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

SUPLEMENTO

IMPrensa NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P.

AVISO

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: **Para publicação no «Boletim da República».**

SUMÁRIO

Ministério das Finanças:

Diploma Ministerial n.º 116/2013:

Aprova o Regulamento de Trânsito Aduaneiro.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Diploma Ministerial n.º 116/2013

de 8 de Agosto

Havendo necessidade de alterar os procedimentos necessários à aplicação do Decreto n.º 34/2009, de 6 de Julho, que aprova as Regras Gerais de Desembaraço Aduaneiro de Mercadorias, no uso das competências que me são conferidas pelo artigo 3 do mesmo Decreto, determino:

Artigo 1. É aprovado o Regulamento de Trânsito Aduaneiro e respectivos anexos, em anexo ao presente Diploma Ministerial, dele fazendo parte integrante.

Art. 2. Compete ao Director-Geral das Alfândegas, emitir as instruções necessárias para operacionalização do presente Regulamento.

Art. 3. É revogado o Diploma Ministerial n.º 307/2012, de 15 de Novembro, e todas as disposições que contrariem o estabelecido no presente Diploma.

Art. 4. O presente Diploma Ministerial entra em vigor na data da sua publicação.

Ministério das Finanças, em Maputo, 31 de Julho de 2013.
– O Ministro das Finanças, *Manuel Chang*.

Regulamento do Trânsito Aduaneiro

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

ARTIGO I

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) Armazém Aduaneiro de Trânsito: local destinado exclusivamente a arrecadar mercadorias sob o regime de trânsito, por tempo determinado, sob regime suspensivo de pagamento das imposições fiscais, tendo como destino dar continuidade a operação de trânsito;
- b) Baldeação: passagem de uma embarcação para outra, de mercadorias vindas do exterior com destino a um país terceiro;
- c) Cautelas Fiscais: precaução ou diligência ponderada efectuada, quando o caso requer uma justa prevenção, para impedir a violação dos volumes ou recipientes de carga e garantir o controlo do meio de transporte e das mercadorias;
- d) Consignante: pessoa singular ou colectiva que entrega o bem ou mercadoria, em consignação;
- e) Consignatário: pessoa singular ou colectiva que recebe o bem ou mercadoria, consignada;
- f) Declarante: pessoa singular ou colectiva que declara as mercadorias ou meios de transporte em seu nome ou a pessoa em nome de quem a declaração é legalmente feita;
- g) Desoneração: acto de retirar o ónus ou obrigação à garantia no fim da operação de trânsito.
- h) Embarque parcial: parte da mercadoria relativa à uma declaração aduaneira, embarcada em vários lotes e em momentos distintos.
- i) Estância aduaneira de entrada: local onde começa uma operação de trânsito aduaneiro;
- j) Estância aduaneira de saída: local onde termina uma operação de trânsito aduaneiro;
- k) Estância aduaneira: local com competência administrativa para a realização das formalidades aduaneiras;

3. As mercadorias devem ser transportadas directamente para uma estância aduaneira desde que tenham disponíveis equipamentos e facilidades adequadas para a operação de carga, descarga e armazenagem.

ARTIGO 36

Trânsito aéreo

1. A operação de trânsito aéreo só pode efectuar-se nos terminais internacionais aéreos.

2. O controlo e a operação de trânsito aduaneiro são da responsabilidade do operador da companhia aérea ou seu agente que é designado como transportador.

3. O operador de trânsito aéreo deve, com a devida antecedência, comunicar às autoridades aduaneiras da realização de voos não regulares ou extras.

ARTIGO 37

Trânsito marítimo e fluvial

As mercadorias em regime de trânsito por via marítima e fluvial somente podem ser transportadas em embarcações devidamente licenciadas para o exercício da actividade, e tais operações devem iniciar em portos que sejam terminais internacionais.

ARTIGO 38

Transporte por cabos e tubagem

A entrada e saída de mercadorias feita por cabos e tubagem devidamente preparada para o efeito está sujeita ao controlo aduaneiro, nos locais de recepção e expedição.

CAPÍTULO IV

Disposições finais e transitórias

ARTIGO 39

Disposições transitórias

1. Até a conclusão da implementação do regime de trânsito na Janela Única Electrónica, o desembarço aduaneiro deve ocorrer em simultâneo com sistema *Trade Information Management System*.

2. O prazo máximo para a restituição da garantia, onde o sistema *Trade Information Management System* ainda esteja a operar, é de 15 dias úteis, contados a partir da data da confirmação da conclusão do trânsito.

3. Cabe ao Director-Geral das Alfândegas comunicar a data da conclusão da implementação da Janela Única Electrónica ocorrendo a desactivação total do sistema *Trade Information Management System*.

ARTIGO 40

Penalidades

Sem prejuízo de qualquer responsabilidade civil ou criminal, o incumprimento pelo declarante ou transportador das regras estabelecidas no presente Regulamento, são consideradas infracções tributárias puníveis nos termos da legislação fiscal e aduaneira.

Anexo I

Lista de Mercadorias Dispensadas de Prestação de Garantia

N.º de ordem	Designação da Mercadoria	Posição Pautal
1	Chá, mesmo aromatizado	09.02
2	Trigo e mistura de trigo com centeio	10.01
3	Milho	10.05
4	Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	17.01
5	Outros açúcares, incluindo a lactose, maltose, glicose e frutose (levulose), quimicamente puras, no estado sólido; xaropes de açúcares, sem adição aromatizantes ou de corantes; sucedâneos do mel, mesmo misturados com mel natural; açúcares e melaços ca	17.02
6	Melaços resultantes da extracção ou refinação do açúcar	17.03
7	Tabaco não manufacturado; desperdícios de tabaco	24.01
8	Sal (incluindo o sal de mesa e o sal desnaturado) e cloreto de sódio puro, mesmo em solução aquosa ou adicionados de agentes antiaglomerantes ou de agentes que assegurem uma boa fluidez; água do mar	25.01
9	Pirites de ferro não ustuladas	25.02
10	Enxofre de qualquer espécie, excepto o enxofre sublimado, o precipitado e o coloidal	25.03
11	Grafite natural	25.04
12	Areias naturais de qualquer espécie, mesmo coradas, excepto areias metalíferas do Capítulo 26	25.05
13	Quartzo (excepto areias naturais); quartzites, mesmo desbastadas ou simplesmente cortadas à serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma quadrada ou rectangular	25.06
14	Caulino (caulim) e outras argilas caulínicas, mesmo calcinados ...	25.07
15	Outras argilas (excepto argilas expandidas da posição 6806), andaluzite, cianite, silimanite, mesmo calcinadas; mulita; barro cozido em pó (terra de chamotte) e terra de dinas	25.08
16	Cré	25.09
17	Fosfatos de cálcio naturais, fosfatos aluminocálcicos naturais e cré fosfatado	25.10
18	Sulfato de bário natural (baritina); carbonato de bário natural (Witherite); mesmo calcinado, excepto o óxido de bário da posição 2816	25.11

8 DE AGOSTO DE 2013

512 — (7)

N.º de ordem	Designação da Mercadoria	Posição Pautal
19	Farinhas siliciosas fósseis (por exemplo, kieselguhr, tripolite, diatomite) e outras terras siliciosas análogas de densidade aparente não superior a 1, mesmo calcinadas	25.12
20	Pedrapomes; esmeril; corindo natural, granada natural e outros abrasivos naturais, mesmo tratados termicamente	25.13
21	Ardósia, mesmo desbastada ou simplesmente cortada à serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma quadrada ou rectangular	25.14
22	Mármore, travertinos, granitos belgas e outras pedras calcárias de cantaria ou de construção, de densidade aparente igual ou superior a 2,5, e alabastro, mesmo desbastados ou simplesmente cortados à serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma Mármore e travertinos; Em bruto ou desbastado; Granitos belgas e outras pedras calcárias de cantaria ou de construção; alabastro	25.15
23	Granito, pórfiro, basalto, arenito e outras pedras de cantaria ou de construção, mesmo desbastados ou simplesmente cortados à serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma quadrada ou rectangular	25.16
24	Calhaus, cascalho, pedras britadas, dos tipos geralmente usados em betão ou para empedramento de estradas, de vias férreas ou outros balastos, seixos rolados e sílex, mesmo tratados termicamente; macadame de escórias de altosforos, de outras escórias o	25.17
25	Dolomite, mesmo sinterizada ou calcinada; incluindo a dolomite desbastada ou simplesmente cortada, a serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma quadrada ou rectangular; aglomerados de dolomite	25.18
26	Carbonato de magnésio natural (magnesite); magnésia electrofundida; magnésia calcinada a fundo (sinterizada), mesmo que contenha pequenas quantidades de outros óxidos adicionados antes da sinterização; outro óxido de magnésio, mesmo puro	25.19
27	Gipsite; anidrite; gesso, mesmo corado ou adicionado de pequenas quantidades de aceleradores ou retardadores	25.20
28	Castinas; pedras calcárias utilizadas na fabricação de cal ou de cimento	25.21
29	Cal viva, cal apagada e cal hidráulica, com exclusão do óxido e do hidróxido de cálcio da posição 2825	25.22
30	Cimentos hidráulicos (incluindo os cimentos não pulverizados, denominados clinkers), mesmo corados	25.23
31	Amianto; Crocidolite	25.24
32	Mica, incluindo a mica clivada em lamelas irregulares (splittings); desperdícios de mica	25.25
33	Esteatite, natural, mesmo desbastada ou simplesmente cortada à serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma quadrada ou rectangular; talco	25.26
34	Boratos naturais e seus concentrados (calcinados ou não), excepto boratos extraídos de salmouras naturais; ácido bórico natural com teor máximo de 85 % de H3 BO3, em produto seco	25.28
35	Feldspato; leucite; nefelina e nefelinasienite; espatoflúor	25.29
36	Matérias minerais não especificadas nem compreendidas em outras posições (Vermiculite, perlite e clorites, não expandidas; Quieserite, epsomite (sulfatos de magnésio naturais)	25.30
37	Minérios de ferro e seus concentrados, incluindo as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites); Não aglomerados; Aglomerados; Pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	26.01
38	Minérios de manganés e seus concentrados, incluindo os minérios de manganés ferruginosos e seus concentrados, de teor em manganés de 20 % ou mais, em peso, sobre o produto seco.....	26.02
39	Minérios de cobre e seus concentrados	26.03
40	Minérios de níquel e seus concentrados	26.04
41	Minérios de cobalto e seus concentrados	26.05
42	Minérios de alumínio e seus concentrados	26.06
43	Minérios de chumbo e seus concentrados	26.07
44	Minérios de zinco e seus concentrados	26.08
45	Minérios de estanho e seus concentrados	26.09
46	Minérios de crómio (cromo) e seus concentrados	26.10
47	Minérios de tungsténio e seus concentrados	26.11
48	Minérios de urânio ou de tório, e seus concentrados	26.12
49	Minérios de molibdénio e seus concentrados	26.13
50	Minérios de titânio e seus concentrados	26.14
51	Minérios de nióbio, tântalo, vanádio ou de zircónio, e seus concentrados	26.15
52	Minérios de metais preciosos e seus concentrados	26.16
53	Outros minérios e seus concentrados	26.17

N.º de ordem	Designação da Mercadoria	Posição Pautal
54	Escória de altosfornos granulada (areia de escória) proveniente da fabricação do ferro fundido, ferro ou aço	26.18
55	Escórias (excepto escória de altosfornos granulada) e outros desperdícios da fabricação de ferro fundido, ferro ou aço.....	26.19
56	Escórias, cinzas e resíduos (excepto os provenientes da fabricação do ferro fundido, ferro ou aço) que contenham metais, arsénio, ou os seus compostos	26.20
57	Hulhas; briquetes, bolas em aglomerados e combustíveis sólidos semelhantes, obtidos a partir da hulha	27.01
58	Linhares, mesmo aglomeradas, excepto azeviche	27.02
59	Turfa (incluindo a turfa para cama de animais), mesmo aglomerada	27.03
60	Coques e semicoques, de hulha, de linhite ou de turfa, mesmo aglomerados; carvão de retorta	27.04
61	Gás de hulha, gás de água, gás pobre (gás de ar) e gases semelhantes, excepto gases de petróleo e outros hidrocarbonetos gasosos	27.05
62	Alcatrões de hulha, de linhite ou de turfa e outros alcatrões minerais, mesmo desidratados ou parcialmente destilados, incluindo os alcatrões reconstituídos	27.06
63	Óleos e outros produtos provenientes da destilação dos alcatrões de hulha a alta temperatura; produtos análogos em que os constituintes aromáticos predominem, em peso, relativamente aos constituintes não aromáticos	27.07
64	Breu e coque de breu obtidos a partir do alcatrão de hulha ou de outros alcatrões minerais	27.08
65	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	27.09
66	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, excepto óleos brutos; preparações não especificadas nem compreendidas em outras posições, Gasolinas para moto; Gasolinas de aviação; Carboreatores (jet fuel); Óleos pesados; Gasóleo; Resíduos de óleos constituintes básicos, 70 % ou mais, em peso, de óleos de Petróleo ou de minerais betuminosos, res	27.10
67	Gás de petróleo e outros hidrocarbonetos gasosos	27.11
68	Vaselina; parafina, cera de petróleo microcristalina, <i>slack wax</i> , <i>ozocerite</i> , cera de linhite, cera de turfa, outras ceras minerais e produtos semelhantes obtidos por síntese ou por outros processos, mesmo corados	27.12
69	Coque de petróleo, betume de petróleo e outros resíduos dos óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	27.13
70	Misturas betuminosas à base de asfalto ou de betume naturais, de betume de petróleo, de alcatrão mineral ou de breu de alcatrão mineral (por exemplo, mástiques betuminosos e <i>cut backs</i>)	27.15
71	Energia eléctrica (posição facultativa)	27.16
72	Flúor, cloro, bromo e iodo	28.01
73	Enxofre sublimado ou precipitado; enxofre coloidal	28.02
74	Carbono (negros de carbono e outras formas de carbono não especificadas nem compreendidas em outras posições)	28.03
75	Hidrogénio, gases raros e outros elementos não metálicos	28.04
76	Metais alcalinos ou alcalinoterrosos; metais de terras raras, escândio e ítrio, mesmo misturados ou ligados entre si; mercúrio	28.05
77	Cloreto de hidrogénio (ácido clorídrico); ácido clorossulfúrico	28.06
78	Ácido sulfúrico; ácido sulfúrico fumante (<i>oleum</i>)	28.07
79	Ácido nítrico; ácidos sulfonítricos	28.08
80	Pentóxido de difósforo; ácido fosfórico; ácidos polifosfóricos, de constituição química definida ou não	28.09
81	Óxidos de boro; ácidos bóricos	28.10
82	Outros ácidos inorgânicos e outros compostos oxigenados inorgânicos dos elementos não metálicos	28.11
83	Halogenetos e oxialogenetos dos elementos não metálicos	28.12
84	Sulfuretos dos elementos não metálicos; trissulfureto de fósforo comercial	28.13
85	Amoníaco anidro ou em solução aquosa (amónia)	28.14
86	Hidróxido de sódio (soda cáustica); hidróxido de potássio (potassa cáustica); peróxidos de sódio ou de potássio	28.15
87	Hidróxido e peróxido de magnésio; óxidos, hidróxidos e peróxidos, de estrôncio ou de bário	28.16
88	Óxido de zinco; peróxido de zinco	28.17
89	Corindo artificial, de constituição química definida ou não; óxido de alumínio; hidróxido de alumínio	28.18
90	Óxidos e hidróxidos de crómio (cromo)	28.19

8 DE AGOSTO DE 2013

512 — (9)

N.º de ordem	Designação da Mercadoria	Posição Pautal	
91	Óxidos de manganés	28.20	
92	Óxidos e hidróxidos de ferro; terras corantes que contenham, em peso, 70 % ou mais de ferro combinado, expresso em Fe ₂ O ₃	28.21	
93	Óxidos e hidróxidos de cobalto; óxidos de cobalto comerciais	28.22	
94	Óxidos de titânio	28.23	
95	Óxidos de chumbo; mínio (zarcão) e mínio-laranja (mineorange)	28.24	
96	Hidrazina e hidroxilamina, e seus sais inorgânicos; outras bases inorgânicas; outros óxidos, hidróxidos e peróxidos, de metais	28.25	
97	Fluoretos; fluorossilicatos, fluoroaluminatos e outros sais complexos de flúor	28.26	
98	Cloretos, oxicloretos e hidroxicloretos; brometos e oxibrometos; iodetos e oxiodetos	28.27	
99	Hipocloritos; hipoclorito de cálcio comercial; cloritos; hipobromitos	28.28	
100	Cloratos e percloratos; bromatos e perbromatos; iodatos e periodatos	28.29	
101	Sulfuretos; polissulfuretos, de constituição química definida ou não	28.30	
102	Ditionites e sulfoxilatos	28.31	
103	Sulfitos; tiossulfatos	28.32	
104	Sulfatos; alúmenes; peroxossulfatos (persulfatos)	28.33	
105	Nitritos; nitratos	28.34	
106	Fosfinatos (hipofosfitos), fosfonatos (fosfitos) e fosfatos; polifosfatos, de constituição química definida ou não	28.35	
107	Carbonatos; peroxocarbonatos (percarbonatos); carbonato de amónio comercial que contenha carbamato de amónio	28.36	
108	Cianetos, oxicianetos e cianetos complexos	28.37	
109	Silicatos; silicatos dos metais alcalinos comerciais	28.39	
110	Boratos; peroxoboratos (perboratos)	28.40	
111	Sais dos ácidos oxometálicos ou peroxometálicos	28.41	
112	Outros sais dos ácidos ou peroxoácidos inorgânicos (incluindo os	28.42	
113	Elementos químicos radioactivos e isótopos radioactivos (incluindo os elementos químicos e isótopos cindíveis (físseis) ou férteis), e seus compostos; misturas e resíduos que contenham esses produtos	28.44	
114	Isótopos não incluídos na posição 2844; seus compostos, inorgânicos ou orgânicos, de constituição química definida ou não	28.45	
115	Compostos, inorgânicos ou orgânicos, dos metais das terras raras, de ítrio ou de escândio ou das misturas destes metais	28.46	
116	Peróxido de hidrogénio (água oxigenada), mesmo solidificado com ureia	28.47	
117	Fosforetos, de constituição química definida ou não, excepto ferrofósforos	28.48	
118	Carbonetos de constituição química definida ou não	28.49	
119	Hidretos, nitretos, azidas, silicetos e boretos, de constituição química definida ou não, excepto os compostos que constituam igualmente carbonetos da posição 2849	28.50	
120	Compostos, inorgânicos ou orgânicos, de mercúrio, excepto as amálgamas	28.52	
121	Outros compostos inorgânicos (incluindo as águas destiladas, de condutibilidade ou de igual grau de pureza), ar líquido (incluindo o ar líquido cujos gases raros foram eliminados); ar comprimido; amálgamas, excepto de metais preciosos	28.53	
122	Aduos (fertilizantes) de origem animal ou vegetal, mesmo misturados entre si ou tratados quimicamente; aduos (fertilizantes) resultantes da mistura ou do tratamento químico de produtos de origem animal ou vegetal	31.01	
123	Aduos (fertilizantes) minerais ou químicos, azotados (nitrogenados)	31.02	
124	Aduos (fertilizantes) minerais ou químicos, fosfatados	31.03	
125	Aduos (fertilizantes) minerais ou químicos, potássicos	31.04	
126	Aduos (fertilizantes) minerais ou químicos, que contenham dois ou três dos seguintes elementos fertilizantes: azoto (nitrogénio), fósforo e potássio; outros aduos (outros fertilizantes) produtos do presente Capítulo apresentados em tabletes ou formas s	31.05	
127	Algodão não cardado nem penteado.	52.01	
128	Desperdícios de algodão (incluindo os desperdícios de fios e fiapos).	52.02	

N.º de ordem	Designação da Mercadoria	Posição Pautal	
129	Algodão cardado ou penteado.	52.03	
130	Barras de ferro ou aço não ligado, simplesmente forjadas, laminadas, estiradas ou extrudadas, a quente, incluindo as que tenham sido submetidas a torção após laminação	72.14	
131	Outras barras de ferro ou aço não ligado	72.15	
132	Mates de cobre; cobre de cementação (precipitado de cobre)	74.01	
133	Cobre não afinado; ânodos de cobre para afinação electrolítica	74.02	
134	Cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas	74.03	
135	Desperdícios e resíduos, de cobre	74.04	
136	Ligas mães de cobre	74.05	
137	Pós e escamas, de cobre	74.06	
138	Tractores (excepto os carrotractores da posição 8709)	87.01	
139	Veículos automóveis para o transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista Nota: A lotação do veículo é fixada pelas especificações do fabricante e catálogo do modelo, não sendo considerada qualquer alteração operada no veículo para efeitos	87.02	Novos
140	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (excepto os da posição 8702), incluindo os veículos de uso misto (<i>station wagons</i>) e os automóveis de corrida	87.03	
141	Veículos automóveis para transporte de mercadorias	87.04	
142	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo: auto socorros, camiões guindastes (caminhõesguindastes), veículos de combate a incêndio, camiõesbetoneiras (caminhões betoneiras), veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos oficinas, veí	87.05	
143	Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; carrotractores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias; suas partes	87.09	
144	Veículos e carros blindados de combate, armados ou não, e suas partes	87.10	

Anexo II

Alínea d) do artigo 31 do Regulamento de Trânsito Mercadorias Perigosas

As mercadorias perigosas são classificadas em diferentes classes e subclasses, por forma a descrever as características e propriedades das substâncias, materiais e artigos. A sua classificação é feita pelo expedidor/consignante ou autoridade competente.

Classe 1. Explosivos

Classe 1.1 - artigos e substâncias com risco de explosão em massa;

Classe 1.2 - artigos e substâncias com risco de projecção, mas sem risco de explosão em massa;

Classe 1.3 - artigos e substâncias com risco de incêndio e menor risco de explosão, de projecção ou ambos, mas sem risco de explosão em massa; Classe 1.4 - artigos e substâncias que não apresentam risco significativo;

Classe 1.5 - materiais altamente insensíveis que apresentam risco de explosão em massa;

Classe 1.6 - substâncias extremamente insensíveis sem risco de explosão em massa.

Classe 2. Gases

Classe 2.1 - gases inflamáveis;

Classe 2.2 - gases não-inflamáveis, gases não-tóxicos;

Classe 2.3 - gases tóxicos.

Classe 3. Líquidos inflamáveis

Classe 4. Sólidos inflamáveis; substâncias passíveis de combustão espontânea; Substâncias que, em contacto com a água emitem gases inflamáveis

Classe 4.1 - sólidos inflamáveis, substâncias auto reactivas e explosivos insensíveis;

Classe 4.2 - substâncias passíveis de inflamação espontânea;

Classe 4.3 - substâncias que, em contacto com a água, emitem gases inflamáveis.

Classes 5. Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos

Classe 5.1 - substâncias oxidantes;

Classe 5.2 - peróxidos orgânicos.

Classe 6. Tóxicos e Substâncias infecciosas

Classe 6.1 - substâncias tóxicas;

Classe 6.2 - substâncias infecciosas.

Classe 7. Material Radioactivo**Classe 8. Substâncias corrosivas****Classe 9. Artigos e substâncias perigosas diversas**

Preço — 15,15 MT

ANEXO VV – INQUÉRITO REALIZADO NA PESQUISA EXPLORATÓRIA EM 2018

Questionário - Famílias

Este questionário será administrado no âmbito da realização do estudo de campo sobre contrabando e suas implicações na segurança económica de Moçambique. O questionário visa obter informações sobre o contrabando que ocorre em determinadas fronteiras pré-seleccionadas de Moçambique, salvaguardando a identidade das pessoas abordadas para garantir a segurança e confiança das pessoas questionadas, e por via disso, a autenticidade e veracidade das informações por elas fornecidas, reduzindo ao mínimo a influência externa possível.

I. Identificação do questionário:

- a) **Data:** ____/____/2018
- b) **Província** _____
- c) **Distrito** _____
- d) **Localidade** _____
- e) **Nome da Fronteira** _____

II. Dados do questionado:

- a) **Sexo:** Masculino ____ Feminino ____
- b) **Idade (na data do questionário)** _____ (anos)
- c) **Local de residência** _____
- d) **Estado civil:**
 - Solteiro(a) _____
 - Casado(a) _____
 - União _____
 - Separado(a) _____
 - Viúvo(a) _____
- e) **Ocupação:**
 - Nenhuma _____
 - Funcionário público _____
 - Empregado sector privado _____
 - Empregado de órgãos não governamentais _____
 - Conta própria _____ Qual actividade _____
 - Outras _____
- f) **Grau de instrução**
 - Nenhum _____
 - Camponês _____

- Primário _____ (até que Classe) _____
- Secundário _____ (até que Classe) _____
- Médio _____ (até que Classe) _____
- Ensino profissional _____ (nível) _____
- Ensino Superior _____ (curso) _____

III. Perguntas Seleccionadas

1. O/A Sr. Cresceu nesta zona?

a) Sim _____; Não _____; (De onde vem) _____.

2. Qual é a principal actividade que faz nessa zona?

a) Machamcha _____; b) Criação de Gabo _____; c) Comerciante _____

3. Qual é a base de sobrevivência das famílias nesta zona?

- a) Agricultura _____
- b) Emprego assalariado _____
- c) Actividade Informal _____
- d) Biscato _____
- e) Transporte de mercadorias _____
- f) Aluguer de espaço para armazenamento de mercadoria _____
- g) Outros _____

4. Qual é o rendimento mensal da família?

- a) Nenhum _____
- b) 1000,00 MT a 5000 MT _____
- c) 5000,00 MT a 10.000,00 MT _____
- d) Outros valores _____

5. Tem família de outro lado da fronteira

a) Sim _____; Não _____

6. Com que frequência tem visitado a sua família que vive do lado da fronteira?

a) Todos os Dias _____

- b) Uma vez por semana_____
- c) Uma vez por mês_____
- d) Uma por ano

7. Existem muitos emigrantes que passam por essa zona, sem passar pela fronteira?

- a) Sim_____; b) Não_____

8. Com que frequência?

- a) Todos os Dias_____
- b) Uma vez por semana_____
- c) Uma vez por mês_____
- d) Uma por ano

9. Estes emigrantes passam com grandes volumes de mercadorias?

- a) Sim_____; b) Não_____

10. Que tipo de mercadorias estes transportam?

- a) Cereais_____; b) Cigarro_____; c) Bebidas_____; d) Pedras Preciosas_____; e) Madeira_____; f) Pescado_____.

11. Como são transportados essas mercadorias?

- a) Camiões_____; b) Txova_____; c) Bicicleta_____ d) Moto_____; e)A Pé_____; f) Outros_____

12. As autoridades têm conhecimento de passagem dos emigrantes ilegais nesta zona?

- a) Sim_____; b) Não_____

13. Se sim. Quais foram as medidas que eles tomaram sobre assunto?_____

IV. Perguntas sobre o Contrabando

14. Sabe o que é contrabando?

- a) Sim_____; b) Não_____

15. Existe ocorrência de contrabando aqui na zona?

a) Sim _____; Não _____

16. A quem denunciam em caso do contrabando?a) Governo Distrital _____; b) Líder Comunitário _____;
c) Secretaria de Bairro _____; d) Polícia de Fronteira _____;
e) Alfandegas _____; f) Migração _____**17. Tem conhecimento das autoridades no envolvimento do contrabando?**

a) Sim _____; b) Não _____

18. Quem São?a) Governo Distrital _____; b) Líder Comunitário _____;
b) Secretaria de Bairro _____; d) Polícia de Fronteira _____;
e) Alfandegas _____; f) Migração _____**ANEXO VV – INQUÉRITOS REALIZADOS NA PESQUISA CONCLUSIVA EM 2019****Questionário – Funcionários Aduaneiros – PARTE A**

Este questionário será administrado no âmbito da realização do estudo de campo sobre contrabando e suas implicações na segurança económica de Moçambique. O questionário visa obter informações sobre o contrabando que ocorre em determinadas fronteiras pré-seleccionadas de Moçambique, salvaguardando a identidade das pessoas abordadas para garantir a segurança e confiança das pessoas questionadas, e por via disso, a autenticidade e veracidade das informações por elas fornecidas, reduzindo ao mínimo a influência externa possível.

Identificação do questionário**Data:** / / / 2019**Província:** Maputo**Nome da Fronteira:** Ressano Garcia

Código do entrevistador: ING19A BAN19V LIF19E
 NHA19N GUI19J TEM19

Parte A: dados sociais, demográficos e profissionais dos funcionários

1. Sexo	<input type="checkbox"/> Masculino	<input type="checkbox"/> Feminino			
2. Qual é a sua idade?					
3. Qual é o seu nível de escolaridade?					
<input type="checkbox"/> Básico	<input type="checkbox"/> Médio	<input type="checkbox"/> Licenciatura			
<input type="checkbox"/> Outro _____		<input type="checkbox"/> Mestrado			
4. Qual é a sua categoria?					
<input type="checkbox"/> Guarda da Aduaneiro	<input type="checkbox"/> Assistente Aduaneiro				
<input type="checkbox"/> Inspector Aduaneiro	<input type="checkbox"/> Superintendente Aduaneiro				
<input type="checkbox"/> Subcomissário Aduaneiro	<input type="checkbox"/> Outra _____				
5. Qual é sua data de admissão na AT? Data: ____ / ____ / ____					
6. Qual é a actividade que exerce actualmente?					
<input type="checkbox"/> Chefe de sector	<input type="checkbox"/> Km4 Desvio	<input type="checkbox"/> Km4 Porta			
<input type="checkbox"/> Km4 Verificação	<input type="checkbox"/> Km4 Exame Física	<input type="checkbox"/> Km4 Armazém			
<input type="checkbox"/> Km4 Exportação	<input type="checkbox"/> Km4 Memorandos	<input type="checkbox"/> TIFER			
<input type="checkbox"/> Fronteira turística ByPass	<input type="checkbox"/> Fronteira turística Rampa de importação	<input type="checkbox"/> Km4 Scanner			
<input type="checkbox"/> Fronteira turística Cancela Externa	<input type="checkbox"/> Fronteira turística Rampa de exportação	<input type="checkbox"/> Km4 Trânsito			
<input type="checkbox"/> Fronteira turística Cancela de Moçambique	<input type="checkbox"/> Fronteira turística importação temporária	<input type="checkbox"/> Outra _____			
<input type="checkbox"/> Fronteira turística importação temporária	<input type="checkbox"/> Outro _____				
7. Satisfação e motivação do funcionário					
Para cada item, dê uma pontuação que expresse o seu grau de satisfação, de acordo com a seguinte correspondência: 1- Extremamente insatisfeito; 2- Insatisfeito; 3- Indiferente (nem insatisfeito e nem satisfeito); 4- Satisfeito; 5- Extremamente satisfeito.					
1. Condições do local de trabalho (sector de actividade)	1	2	3	4	5
2. Sector de actividade em que está afecto	1	2	3	4	5
3. Rotatividade do funcionário pelos sectores de actividades	1	2	3	4	5
4. Equipamento de trabalho disponibilizado no sector de actividades	1	2	3	4	5

5. Estilo de supervisão do chefe do sector de actividades	1	2	3	4	5
6. Forma de supervisão da Gestão da Fronteira	1	2	3	4	5
7. Horário de trabalho no sector de actividades	1	2	3	4	5
9. Condições de acomodação na Fronteira	1	2	3	4	5
10. Distância do local de trabalho ao local de residência (familiar)	1	2	3	4	5
11. Reconhecimento / recompensa pelo empenho do funcionário	1	2	3	4	5
12. Reconhecimento das qualidades do funcionário	1	2	3	4	5
13. Complexidade das actividades do sector em que esta afecto	1	2	3	4	5

PARTE B: APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

1. Como descreve a fronteira em termos de fluxo de mercadorias?

Baixo Médio Alto Muito Alto Outro _____

2. Períodos do dia mais críticos no fluxo de pessoas e bens, de Moçambique para o exterior

Segunda-feira	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

Terça-feira	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

Quarta-feira	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

Quinta-feira	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

Sexta-feira	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

Sábado	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

Domingo	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		
	De Noite		

3. Períodos do dia mais críticos no fluxo de pessoas e bens, do exterior para Moçambique

Segunda-	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		

Terça-	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		

Quarta-	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		

Quinta-	Madrugada		
	De Manhã		
	De Tarde		

	De Noite			De Noite				De Noite	
	[]			[]				[]	
Sexta-feira	Madrugada		Sábado	Madrugada		Domingo	Madrugada		
	De Manhã			De Manhã			De Manhã		
	De Tarde			De Tarde			De Tarde		
	De Noite			De Noite			De Noite		

4. Quais são as épocas dos anos mais críticas no fluxo de pessoas e bens?

- Páscoa Inverno Verão Natal e Fim do ano
 Início do mês meio do mês Fim do mês Outro _____

5. Nos períodos críticos no fluxo de pessoas e bens, como é feita a composição de oficiais no seu sector de actividade?

- Acrescido o n.º de funcionários Igual a dos períodos normais
 Acrescido o n.º de funcionários Outros _____

6. Existe algum risco de infracções aduaneiras resultantes do fluxo de mercadorias (se responde que sim, passa para a questão n.º 7)?

- Sim Não Outro _____

7. No seu ponto de vista, que infracções aduaneiras seriam cometidas?

8. Descreva as possíveis formas de materializações das infracções indicadas no n.º 7?

9. Considerando os períodos indicados abaixo, faça uma exposição resumida, relativa ao controle do valor aduaneiro, classificação pautal, tempo de desembaraço, prevenção de infracções aduaneiras, cumprimento de procedimentos e legislação aduaneira, nos processos de desembaraço aduaneiro de mercadorias em Moçambique.

1986 -1996: _____

1996 -2006 (CrownAgency): _____

2006 -2011 (ATM): _____

2011 -2019 (ATM): _____

10. Considerando os sistemas baixo, faça uma exposição resumidos respectivos estágios, procedimentos, vantagens e desvantagens e fragilidades relativas à infracções aduaneiras.

I. Sistema Manual _____

TIMS _____

III. JUE _____

11. Modernização dos sistemas de gestão do desembaraço aduaneiro

Para cada item, dê uma pontuação que expresse o seu grau de concordância, de acordo com a seguinte correspondência: 1- Discordo totalmente; 2- Discordo; 3- nem concorda e nem discorda; 4- Concordo; 5- Concordo totalmente.

1. A modernização permitiu a melhoria da fiscalização de mercadorias com regime especial de importação	1	2	3	4	5
2. A modernização permitiu a redução considerável do tempo de desembaraço	1	2	3	4	5
3. A modernização permitiu a harmonização de procedimentos	1	2	3	4	5
4. A modernização confere maior transparência nos processos de desembaraço aduaneiro					
5. A modernização permitiu o incremento da receita cobrada pela AT	1	2	3	4	5
6. A modernização permitiu a redução de infrações aduaneiras	1	2	3	4	5
7. A modernização permitiu a melhoria no controle de mercadorias em regime de armazém aduaneiro	1	2	3	4	5
8. A modernização permitiu a redução do contrabando de mercadorias	1	2	3	4	5
9. A modernização permitiu a redução do contrabando de bebidas alcoólicas e tabaco	1	2	3	4	5
10. A modernização permitiu a melhoria na fiscalização das lojas francas	1	2	3	4	5
11. A modernização permitiu a redução do contrabando de Combustíveis	1	2	3	4	5
12. A modernização permitiu a melhoria no controle de mercadorias em Trânsito					
13. A modernização não trouxe mudanças significativas no desembaraço aduaneiro	1	2	3	4	5

12. Inspeção intrusiva no decurso do desembaraço aduaneiro

Para cada item, dê uma pontuação que expresse o seu grau de concordância, de acordo com a seguinte correspondência: 1- Discordo totalmente; 2- Discordo; 3- nem concorda e nem discorda; 4- Concordo; 5- Concordo totalmente.

1. A inspeção intrusivatem permitido a identificação de mercadorias não declaradas	1	2	3	4	5
--	---	---	---	---	---

2. As imagens produzidas através da inspecção intrusiva são de fácil interpretação	1	2	3	4	5
3. A informação produzida através da inspecção intrusiva tem contribuído significativamente na identificação das mercadorias de interesse	1	2	3	4	5
4. A inspecção intrusiva tem permitido a redução do contrabando de bebidas alcoólicas e tabaco	1	2	3	4	5
5. A inspecção intrusiva tem auxiliado a correcta classificação pautal das mercadorias	1	2	3	4	5
6. A informação produzida através da inspecção intrusiva é extremamente elucidativa.	1	2	3	4	5

13. Quais os riscos associados aos seguintes Regimes Aduaneiros?

- Importação Exportação Temporária Transito Aduaneiro
 Exportação Importação Temporária Armazéns de Regime Aduaneiro
 Lojas francas

14. Como o ocorre o contrabando de mercadorias em Resso Garcia?

9. O contrabando ocorre com a cumplicidade da Polícia da Guarda Fronteira	1	2	3	4	5
10. O contrabando ocorre com a cumplicidade de Funcionários da Migração	1	2	3	4	5
11. O contrabando ocorre através da intimidação dos funcionários das Alfândegas, pelos contrabandistas	1	2	3	4	5
12. O contrabando ocorre devido a dificuldades na aplicação de procedimentos da Legais fundamentais	1	2	3	4	5
13. O contrabando ocorre devido a insuficiência de meios de trabalho (viaturas, _____)	1	2	3	4	5
14. O contrabando ocorre através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades.	1	2	3	4	5
15. O contrabando ocorre com a cumplicidade dos Despachantes Aduaneiros	1	2	3	4	5
16. O contrabando ocorre com maior incidência no período da madrugada	1	2	3	4	5
17. O contrabando ocorre nos períodos de fluxo elevado de pessoas e mercadorias	1	2	3	4	5
18. O contrabando ocorre através de falsos trânsitos	1	2	3	4	5
19. O contrabando ocorre através dos regimes de armazém aduaneiro	1	2	3	4	5
20. O contrabando ocorre devido a incapacidade de a Autoridade Aduaneira neutralizar a acção dos contrabandistas	1	2	3	4	5
21. O contrabando ocorre como consequência da pobreza económica dos moradores locais	1	2	3	4	5
22. O contrabando ocorre através do regime aduaneiro de lojas francas	1	2	3	4	5
23. O contrabando ocorre devido a falta de articulação entre as Forças de Defesa e Segurança	1	2	3	4	5
24. O contrabando de bebidas alcoólicas e tabaco é significativamente estimulado pelas taxas aduaneiras em vigor	1	2	3	4	5
25. O contrabando ocorre como consequência da ausência de acções práticas no combate a corrupção.	1	2	3	4	5

18. Indique outras possíveis causas e formas de ocorrência de infracções aduaneiras.

19. No seu ponto de vista, qual é o nível do contrabando bebidas alcoólicas e tabaco na fronteira?

Muito baixo Baixo Alto Muito Alto

20. No seu ponto de vista, qual é o nível do contrabando de combustível nesta fronteira?

Muito baixo Baixo Alto Muito Alto

21. No seu ponto de vista, qual é o nível do contrabando de açúcar nesta fronteira?

Muito baixo Baixo Alto Muito Alto

22. Qual é a receita perdida nesta fronteira, resultante do contrabando?

Perda diária		Perda por semana		Perda por Mês		Perda por ano	
00 - 20%		00 - 20%		00 - 20%		00 - 20%	
20 - 40%		20 - 40%		20 - 40%		20 - 40%	
40 - 60%		40 - 60%		40 - 60%		40 - 60%	

23. O que acha da política de Selagem, como estratégia de combate ao contrabando de bebidas alcoólicas e tabaco manufacturado?

Positiva Negativa Não tem efeito prático Outro _____

24. Na sua opinião, a política de Selagem tem contribuído significativamente na redução do contrabando de bebidas alcoólicas e tabaco? Sim Não Outro _____

25. Como avalia o processo actual de implementação da política de Selagem de bebidas alcoólicas e tabaco?

Muito má Má Boa Muito boa

26. O que acha da política de Marcação do combustível como estratégia de combate ao contrabando do combustível?

Positiva Negativa Não tem efeito prático Outra _____

27. Como avalia o processo actual de implementação política de Marcação do combustível?

Muito má Má Boa Muito boa

28. Na sua opinião, a marcação do combustível tem contribuído significativamente na redução do contrabando de combustível? Sim Não Outro _____

29. Para cada item, dê uma pontuação que expresse o seu grau de concordância, de acordo com a seguinte correspondência: 1- Discordo totalmente; 2- Discordo; 3- nem concorda e nem discorda; 4- Concordo; 5- Concordo totalmente.

1. Funcionários como eu (sector de actividade) têm pouca importância na verificação do valor aduaneiro de bebidas alcoólicas e tabaco	1	2	3	4	5
2. Funcionários como eu (sector de actividade) tem pouca importância na verificação da classificação pautal de bebidas alcoólicas e tabaco	1	2	3	4	5
3. Funcionários como eu (sector de actividade) tem pouca importância na verificação da quantidade de tabacos e bebidas alcoólicas transportadas versus declaradas	1	2	3	4	5
4. Funcionários como eu (sector de actividade) tem pouca importância na verificação da origem de mercadorias importadas com benefício fiscal.	1	2	3	4	5
5. A verificação da conformidade das importações de bebidas alcoólicas e tabaco é de inteira responsabilidade da Equipa da Selagem.	1	2	3	4	5
6. O combate ao contrabando de Combustível é de inteira responsabilidade da Equipa da Marcação de combustíveis	1	2	3	4	5
7. O controlo do valor aduaneiro de mercadorias é uma matéria muito complexa	1	2	3	4	5
8. A verificação da origem de mercadorias importadas com benefício fiscal é uma matéria muito complexa.	1	2	3	4	5
9. A verificação da classificação pautal de mercadorias é uma matéria muito complexa.	1	2	3	4	5
10. Funcionários como EU tem pouca importância no combate ao contrabando bebidas alcoólicas e tabaco	1	2	3	4	5
11. Funcionários como EU tem pouca importância no combate ao contrabando de combustível	1	2	3	4	5
12. Funcionários como EU tem pouca importância no combate ao contrabando de açúcar	1	2	3	4	6
13. O grupo de trabalho nesta fronteira funciona como uma equipe no combate ao contrabando	1	2	3	4	5

30. Que acções adicionais devem ser tomadas com vista e mitigação do Contrabando nesta fronteira?

a) Bebidas alcoólicas _____

b) Cigarro / Tabaco _____

c) Combustível _____

d) Açúcar _____

31. No seu ponto de vista, que acções adicionais devem ser tomadas com vista a melhoria na implementação da Selagem de bebidas alcoólicas e tabaco manufacturado?

32. No seu ponto de vista, que acções adicionais devem ser tomadas com vista a melhoria na implementação da Marcação de Combustíveis?

Agradecido pela atenção dispensada.

Questionário – Despachante

Este questionário será administrado no âmbito da realização do estudo de campo sobre contrabando e suas implicações na segurança económica de Moçambique. O questionário visa obter informações sobre o contrabando que ocorre em determinadas fronteiras pré-seleccionadas de Moçambique, salvaguardando a identidade das pessoas abordadas para garantir a segurança e confiança das pessoas questionadas, e por via disso, a autenticidade e veracidade das informações por elas fornecidas, reduzindo ao mínimo a influência externa possível.

Identificação do questionário

Data: ____/____/____

Província: Maputo

Nome da Fronteira:

Código do entrevistador: ING19A BAN19V LIF19E
 NHA19N GUI19J TEM19D

PARTE A: DADOS SOCIAIS, DEMOGRÁFICOS E PROFISSIONAIS

1. Sexo	<input type="checkbox"/> Masculino	<input type="checkbox"/> Feminino
2. Qual é a sua idade?		
3. Qual é o seu nível de escolaridade?		
<input type="checkbox"/> Básico	<input type="checkbox"/> Médio	<input type="checkbox"/> Licenciatura
<input type="checkbox"/> Outro _____		<input type="checkbox"/> Mestrado
4. Qual é a função que desempenha?		
<input type="checkbox"/> Ajudante do Despachante	Outros _____	
5. Tempo de Serviço nesta fronteira		
<input type="checkbox"/> Menos de 01 ano	<input type="checkbox"/> 01 a 02 anos	<input type="checkbox"/> 02 a 03 anos

Mais de 03 anos

 Outro _____

PARTE B: APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

1. Como descreve a fronteira em termos de fluxo de pessoas?

 Baixo

 Médio

 Alto

 Muito Alto

 Outro _____

2. Quais os dias e períodos mais críticos no fluxo de pessoas e bens, de Moçambique para o exterior

Segunda-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Terça-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Quarta-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Quinta-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Sexta-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Sábado	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Domingo	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

3. Quais os dias e períodos mais críticos no fluxo de pessoas e bens do exterior para Moçambique

Segunda-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Terça-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Quarta-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Quinta-feira	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	
	De Noite	

Sexta-	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	

Sábado	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	

Domingo	Madrugada	
	De Manhã	
	De Tarde	

	De Noite		De Noite		De Noite	
4. Quais são as épocas dos anos mais críticas no fluxo de pessoas e bens?						
<input type="checkbox"/> Páscoa <input type="checkbox"/> Inverno <input type="checkbox"/> Verão <input type="checkbox"/> Natal e Fim do ano <input type="checkbox"/> Outro _____ <input type="checkbox"/> Início do mês <input type="checkbox"/> meio do mês <input type="checkbox"/> Fim do mês						
5. Que tipo de irregularidades são frequentes neste posto fronteiriço?						
<div style="border: 1px solid black; min-height: 100px;"></div>						
6. Quais são as mercadorias que geralmente são introduzidas em Moçambique sem pagar imposto?						
<input type="checkbox"/> Produtos de Mercearia <input type="checkbox"/> Produtos de hortícola <input type="checkbox"/> Cosméticos <input type="checkbox"/> Bebidas Alcoólicas <input type="checkbox"/> Cigarros / Tabaco <input type="checkbox"/> Produtos de Higiene <input type="checkbox"/> Bebidas energéticas <input type="checkbox"/> Açúcar <input type="checkbox"/> Combustível <input type="checkbox"/> Outros _____						
7. No seu ponto de vista, qual é o nível do contrabando bebidas alcoólicas e tabaco nesta fronteira?						
<input type="checkbox"/> Muito baixo <input type="checkbox"/> Baixo <input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Muito Alto						
8. No seu ponto de vista, qual é o nível do contrabando de combustível nesta fronteira?						
<input type="checkbox"/> Muito baixo <input type="checkbox"/> Baixo <input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Muito Alto						
9. No seu ponto de vista, qual é o nível do contrabando de açúcar nesta fronteira?						
<input type="checkbox"/> Muito baixo <input type="checkbox"/> Baixo <input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Muito Alto						
10. Como o ocorre o contrabando de mercadorias nesta fronteira?						
<div style="border: 1px solid black; min-height: 100px;"></div>						

6. O contrabando ocorre como consequência da fraca supervisão pela equipe de Gestão da fronteira.	1	2	3	4	5
7. O contrabando ocorre como consequência dos índices de desemprego nesta fronteira.	1	2	3	4	5
8. O contrabando ocorre devido a insuficiência de funcionários para cobrir os postos de controle.	1	2	3	4	5
9. O contrabando ocorre com a cumplicidade da Polícia da Guarda Fronteira	1	2	3	4	5
10. O contrabando ocorre com a cumplicidade de Funcionários da Migração	1	2	3	4	5
11. O contrabando ocorre através da intimidação dos funcionários das Alfândegas, pelos contrabandistas.	1	2	3	4	5
12. O contrabando ocorre através de várias passagens pela fronteira feita pelos moradores locais, transportando mercadorias em pequenas quantidades.	1	2	3	4	5
13. O contrabando ocorre com maior incidência no período da madrugada.	1	2	3	4	5
14. O contrabando ocorre devido a incapacidade de a Autoridade Aduaneira neutralizar a acção dos contrabandistas.	1	2	3	4	5
15. O contrabando ocorre como consequência da pobreza económica dos moradores locais	1	2	3	4	5
16. O contrabando ocorre nos períodos de fluxo elevado de pessoas e mercadorias	1	2	3	4	5
17. O contrabando ocorre devido a falta de articulação entre as Forças de Defesa e Segurança	1	2	3	4	5
18. O contrabando de mercadorias nesta fronteira, resulta em perdas inestimáveis de receita para os cofres Estado.	1	2	3	4	5
19. O combate ao contrabando é somente da responsabilidade dos funcionários das Alfândegas	1	2	3	4	5
20. O contrabando ocorre como consequência da ausência de acções práticas no combate a corrupção.					

13. No seu ponto de vista, que acções adicionais devem ser tomadas com vista e mitigação do Contrabando nesta fronteira?

<input type="checkbox"/> Analfabeta <input type="checkbox"/> Primário <input type="checkbox"/> Básico <input type="checkbox"/> Médio <input type="checkbox"/> Técnico Profissional <input type="checkbox"/> Licenciatura <input type="checkbox"/> Pós-Graduação <input type="checkbox"/> Douramento <input type="checkbox"/> Outro _____
4. Região de origem: <input type="checkbox"/> Cidade de Maputo <input type="checkbox"/> Província de Maputo <input type="checkbox"/> Gaza <input type="checkbox"/> Inhambane <input type="checkbox"/> Sofala <input type="checkbox"/> Manica <input type="checkbox"/> Zambézia <input type="checkbox"/> Tete <input type="checkbox"/> Niassa <input type="checkbox"/> Nampula <input type="checkbox"/> Cabo Delgado
5. Estado Civil <input type="checkbox"/> Solteiro (a) <input type="checkbox"/> Casado ou União de facto <input type="checkbox"/> Separado <input type="checkbox"/> Viúvo <input type="checkbox"/> Outro _____
6. Actividade Remunerada? <input type="checkbox"/> Nenhuma <input type="checkbox"/> Funcionário Público <input type="checkbox"/> Empregado do sector privado <input type="checkbox"/> Empregado de órgãos não governamentais <input type="checkbox"/> Conta própria <input type="checkbox"/> Outra _____

PARTE B: APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

1. É comerciante? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
2. É dono de negócio <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
3. A quanto tempo trabalha como comerciante? <input type="checkbox"/> Menos de 01 ano <input type="checkbox"/> 01 a 03 anos <input type="checkbox"/> 03 a 05 anos <input type="checkbox"/> Mais de 05 anos
4. Quais são as mercadorias comercializadas no seu estabelecimento comercial? <input type="checkbox"/> Produtos de Mercearia <input type="checkbox"/> Produtos de hortícola <input type="checkbox"/> Cosméticos <input type="checkbox"/> Bebidas Alcoólicas <input type="checkbox"/> Cigarros / Tabaco <input type="checkbox"/> Produtos de Higiene <input type="checkbox"/> Bebidas energéticas <input type="checkbox"/> Açúcar <input type="checkbox"/> Produtos de Beleza <input type="checkbox"/> Combustível <input type="checkbox"/> Outros _____
5. Como é feita o abastecimento de mercadorias neste estabelecimento? <input type="checkbox"/> Compra nos Armazéns e Lojas da cidade <input type="checkbox"/> Importa do exterior <input type="checkbox"/> Importa da China <input type="checkbox"/> Outro _____
6. Sabe se o seu fornecedor importa mercadoria de forma legal? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
7. Dedicar-se a importação/exportação de algum produto? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

8. Se sim qual é a mercadoria que importa/exporta?

- Produtos de Mercearia Produtos de hortícola Cosméticos Bebidas Alcoólicas
 Cigarros / Tabaco Produtos de Higiene Bebidas energéticas Açúcar
 Produtos de Beleza Combustível Outros _____

9. Qual é a frequência da importação/exportação?

- Diária Semanal Mensal Anual

10. Qual é a quantidade importada/exportada por viagem?

- 1-5 kg/toneladas 5-10 kg/toneladas 10-20 kg/toneladas
 20-40 kg/toneladas Outro _____

11. Onde adquire a mercadoria importada/exportada?

- África de Sul Suazilândia Outro _____

12. Qual é o meio de transporte usado na importação/exportação das mercadorias?

- Camiões Carros pequenos Outro _____

13. Qual é a rota que usa durante o transporte da mercadoria importada/exportada?

14. Qual é o preço do produto por kg/tonelada importada/exportada? _____

15. Na importação/exportação de algum produto, declara as autoridades?

- Sim Não

16. Na Importação/ exportação dos produtos tem tido alguma dificuldade com as Alfândegas?

- Sim Não

25. Porque os produtos não são declarados as autoridades?

São ilegais Burocracia/dificuldades Extorsão

Os impostos e taxas são elevados Outro _____

26. Quais são os aspectos prejudiciais ao seu negócio neste local?

27. Quais são as vantagens de vender mercadorias introduzidas no país sem pagar imposto?

28. Acha danosa a venda de mercadorias introduzidas no país sem pagar imposto?

Sim Não

29. O que acha que deve ser feito para que mercadorias não sejam introduzidas no país sem pagar imposto?

30. Gostaria de acrescentar algo?

Agradecido pela atenção dispensada.

Questionário – Comerciantes Informais

Este questionário será administrado no âmbito da realização do estudo de campo sobre contrabando e suas implicações na segurança económica de Moçambique. O questionário visa obter informações sobre o contrabando que ocorre em determinadas fronteiras pré-seleccionadas de Moçambique, salvaguardando a identidade das pessoas abordadas para garantir a segurança e confiança das pessoas questionadas, e por via disso, a autenticidade e veracidade das informações por elas fornecidas, reduzindo ao mínimo a influência externa possível.

Identificação do questionário

Data: ____ / ____ /2019

Província: Maputo

Nome da Fronteira:

Código do entrevistador: ING19A BAN19 V LIF19E
 NHA19N GUI19 J TEM19D

Parte A: dados sociais, demográficos do operador forma e informal

1. Sexo	<input type="checkbox"/> Masculino	<input type="checkbox"/> Feminino
2. Qual é a sua idade?		
3. Qual é o seu nível de escolaridade?		
<input type="checkbox"/> Primário	<input type="checkbox"/> Básico	<input type="checkbox"/> Médio
<input type="checkbox"/> Outro _____		<input type="checkbox"/> Licenciatura
4. Relação do inquirido com o estabelecimento comercial?		
<input type="checkbox"/> Proprietário	<input type="checkbox"/> empregado	<input type="checkbox"/> Outra _____

5. Tempo de actividade

Menos de 01 ano 01 a 03 anos 03 a 05 anos Mais de 05 anos

PARTE B: APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO**1. Quais são as mercadorias comercializadas neste estabelecimento comercial?**

Produtos de Mercearia Produtos de hortícola Cosméticos Bebidas Alcoólicas
 Cigarros / Tabaco Produtos de Higiene Bebidas energéticas Açúcar
 Produtos de Beleza Combustível Outros _____

2. Como faz o abastecimento de mercadorias produzidas no estrangeiro?

Compra nos Armazéns e Lojas da cidade Importa do exterior
 Importa da China Outro _____

3. Sabe se o seu fornecedor importa a mercadoria de forma legal?

Sim Não

4. Que dificuldades tem encontrado para abastecer o seu armazém?

5. Tem conhecimento da existência de mercadorias que entram para o mercado de consumo nacional sem pagar imposto?

Sim Não

6. Que tipo de mercadorias são (se respondeu sim no n. 5)?

Produtos de Mercearia Produtos de hortícola Cosméticos Bebidas Alcoólicas
 Cigarros / Tabaco Produtos de Higiene Bebidas energéticas Açúcar
 Produtos de Beleza Combustível Outros _____

7. Conhece as pessoas que transportam tais mercadorias

Sim Não

8. Sabe como é feito o contrabando de tais mercadorias?

[] Sim

[] Não

9. Pode descrever como essas mercadorias são introduzidas no país sem pagar imposto?

10. Quais são os aspectos prejudiciais ao seu negócio neste local?

11. Quais são as vantagens de vender mercadorias introduzidas no país sem pagar imposto?

12. Acha danosa a venda de mercadorias introduzidas no país sem pagar imposto?

[] Sim

[] Não

informações sobre o contrabando que ocorre em determinadas fronteiras pré-seleccionadas de Moçambique, salvaguardando a identidade das pessoas abordadas para garantir a segurança e confiança das pessoas questionadas, e por via disso, a autenticidade e veracidade das informações por elas fornecidas, reduzindo ao mínimo a influência externa possível.

Identificação do questionário

Data: ____/____/____

Província:

Nome da Fronteira:

Código do entrevistador: [] ING19A [] BAN19 V [] LIF19E
[] NHA19N [] GUI19J [] TEM19D

Parte A: Dados sociais, demográficos e profissionais do morador local

1. Sexo	[] Masculino	[] Feminino
2. Qual é a sua idade?		
3. Vive aqui desde de ano?		
3. É morador nativo?		
[] Sim	[] Não	
3. Estado Civil		
[] Solteiro	[] Casado ou vive em união de facto	[] Viúvo (a)
[] Outro	_____	
4. Número de filhos		
[] Não tem	[] 01 a 02 filhos	[] 03 a 04 filhos [] mais de 04 filhos
5. Qual é o seu nível de escolaridade?		
[] Primário	[] Básico	[] Médio [] Licenciatura
[] Outro	_____	
6. Actividade remunerada que desempenha		
[] Comerciante por conta própria	[] Empregado	[] Transporte de passageiros
[] Transporte de mercadorias	[] Outras	_____

PARTE B: APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

1. Quais são as mercadorias comercializadas neste estabelecimento comercial?		
<input type="checkbox"/> Produtos de Mercearia	<input type="checkbox"/> Produtos de hortícola	<input type="checkbox"/> Cosméticos <input type="checkbox"/> Bebidas Alcoólicas
<input type="checkbox"/> Cigarros / Tabaco	<input type="checkbox"/> Produtos de Higiene	<input type="checkbox"/> Bebidas energéticas <input type="checkbox"/> Açúcar
<input type="checkbox"/> Produtos de Beleza	<input type="checkbox"/> Combustível	<input type="checkbox"/> Outros _____
2. Como faz o abastecimento do seu estabelecimento comercial?		
<input type="checkbox"/> Compra nos Armazéns e Lojas na cidade	<input type="checkbox"/> Compra no exterior	
<input type="checkbox"/> Compra nos Armazéns Locais	<input type="checkbox"/> Outro _____	
3. Onde paga o imposto quando compra mercadorias no exterior		
<input type="checkbox"/> Na fronteira turística	<input type="checkbox"/> No KM4	<input type="checkbox"/> Outro
4. Depois de pagar para entrar em Moçambique com as suas mercadorias, as Alfândegas passam algum documento comprovativo?		
<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	
5. Que dificuldades tem encontrado para abastecer o seu estabelecimento comercial?		

6. Tem conhecimento da existência de mercadorias que entram no mercado de consumo nacional sem pagar imposto?		
<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	
7. Que tipo de mercadorias entra frequentemente no país sem pagar imposto?		
<input type="checkbox"/> Produtos de Mercearia	<input type="checkbox"/> Produtos de hortícola	<input type="checkbox"/> Cosméticos <input type="checkbox"/> Bebidas Alcoólicas
<input type="checkbox"/> Cigarros / Tabaco	<input type="checkbox"/> Produtos de Higiene	<input type="checkbox"/> Bebidas energéticas <input type="checkbox"/> Açúcar
<input type="checkbox"/> Produtos de Beleza	<input type="checkbox"/> Outros _____	

