

Modernização da Força Aérea Moçambicana: Formação, Aquisições, Cooperação e Desafios Estratégicos.

Emílio Jovando Zeca¹

Resumo

O presente artigo tem como objetivo central analisar os elementos da requalificação e modernização da Força Aérea Moçambicana, diante dos desafios estratégicos nacionais moçambicanos. A Força Aérea Moçambicana é um dos três ramos das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, que, para além das missões gerais das Forças Armadas partilhadas com outros ramos, realiza ações aéreas, no solo ou em cooperação, necessárias à defesa da nação e aos interesses e objetivos nacionais. Com o fim da Guerra dos 16 anos e a assinatura dos Acordos Gerais de Paz, em 1992, a Força Aérea de Moçambique ficou quase inativa, por motivos pouco divulgados. Enquanto uns apontam como razão central o colapso da URSS, seu antigo parceiro estratégico, outros apontam para um consenso entre os signatários dos Acordos de Paz – Governo de Moçambique e a Resistência Nacional de Moçambique – a fim de desativar este ramo das Forças Armadas. Todavia, nos últimos tempos, verifica-se um conjunto de démarches políticas e militares no intuito de requalificar e modernizar a Força Aérea Moçambicana. O estudo baseou-se numa metodologia assentada no método histórico, observação direta e pesquisa bibliográfica e conclui que a formação, as aquisições e cooperação técnico-militar bilateral e multilateral se afiguram como as principais estratégias de atuação para que os primeiros passos da reestruturação, requalificação e modernização possam ser dados e a Força Aérea Moçambicana possa executar a sua missão de forma efetiva, diante dos desafios estratégicos presentes e futuros.

Palavras-Chave: Modernização. Força Aérea Moçambicana. Cooperação. Desafios Estratégicos.

Introdução

A modernização da força aérea remete às discussões teóricas sobre a relevância do poder aéreo como instrumento coadjuvante do exército e da marinha de guerra, na materialização da sua missão e objetivos. Além disso, emergiu com alguma força a ideia de que a força aérea constitui "um instrumento importante de coerção militar moderno" (PAPE, 1996, p. 55), uma vez que este instrumento foi usado para executar estratégias coercivas concretas em situações de guerra com base e operações que visaram à punição, risco, negação e decapitação. Isso faz com que o poder aéreo tenha vindo a tornar-se uma importante estratégia para garantir o sucesso da operação militar. Todavia, as

¹ Investigador do Departamento de Paz e Segurança no Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CEEI/ISRI) do Instituto Superior de Relações Internacionais de Moçambique; doutorando do Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais na Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS; mestre em resolução de conflitos e mediação; especialização em segurança nacional; graduado em relações internacionais e diplomacia.

referidas discussões produziram posições a favor e contra, em relação ao uso de aeronaves como instrumento de operações em tempos de guerra e de paz, como pontua Macisaac (2003, p. 212) ao afirmar que "não tem havido falta de teóricos, mas sua influência tem sido limitada num campo onde os efeitos da tecnologia e as proezas dos agentes têm, desde o início, desempenhado maior papel do que despertado ideias".

A escola da estratégia aérea², apoiada em três teóricos, nomeadamente, Giulio Douhet, autor do livro "*Il Dominio dell' Aria*" – Domínio do Ar (1921), William Mitchell, autor do livro "*Winged Defense*" – Defesa Alada (1925) e Hugh Montague Trenchard (1873 – 1956)³, fundador da Real Força Aérea Britânica, apresentou "as vantagens consideráveis do controle do ar para o sucesso de uma estratégia militar ofensiva" (DAVID, 2001, p. 178). Tais teóricos trazem um argumento comum, segundo o qual "os aviões ofereciam a possibilidade de penetrarem diretamente no coração do território inimigo, sobrevoando frentes defendidas e todas as barreiras geográficas [...] a vitória podia, assim, ser alcançada rapidamente apenas por um poder aéreo superior" (LUTTWAK, 2009, p. 225-226).

A escola da estratégia terrestre⁴ apresentou os limites do poder aéreo estratégico. Meisharmer (2007, p. 105) começa por referir que, a partir do momento em que uma força aérea domine os céus, pode executar três tipos de projeção de poder em apoio a unidades do exército que combate no solo: apoio aéreo próximo, interdição e ponte aérea. Além disso, a força aérea também pode projetar poder contra um adversário de forma independente, através de bombardeamentos estratégicos. Com isso, as forças aéreas têm de conquistar o domínio dos ares, ou aquilo que é, geralmente, designado por superioridade aérea, antes de poderem bombardear forças inimigas no solo ou atacar o território de um adversário. Todavia, "os bombardeamentos estratégicos não têm, por si sós, capacidades para forçar um inimigo a render-se" (MEISHARMER, 2007, p. 114).

O presente texto, baseando-se no método histórico, observação direta e pesquisa bibliográfica, tem como objetivo central analisar os elementos da requalificação,

² "O avião constituiria a arma estratégica suprema e uma panaceia para as operações terrestres que provocam a perda de soldados e para os combates terrestres não concludentes" (DAVID, 2001, p. 179).

³ Primeiro Visconde Trenchard foi Marechal da Força Aérea Real, um oficial britânico e um dos incentivadores da fundação da Força Aérea Real – RAF – ficando conhecido como Pai da Força Aérea Real.

⁴ "O poder terrestre é o mais importante tipo de poder militar convencional que os Estados têm à sua disposição" (MEISHARMER, 2007, p. 117).

reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana, perante os desafios estratégicos moçambicanos nesta área. A Força Aérea Moçambicana é um dos três ramos das Forças Armadas de Defesa de Moçambique que, à luz da Lei nº 17/97 de 1 de outubro – Lei de Política de Defesa e Segurança Nacional – a Lei nº 18/97 de 1 de outubro – Lei de Defesa Nacional das Forças Armadas – e o Decreto Lei nº 41/2011 de 2 de setembro – Estrutura Orgânica das Forças Armadas de Defesa de Moçambique – para além das missões gerais das Forças Armadas, tem suas missões específicas. Essas missões são estabelecidas tendo em consideração a sua responsabilidade exclusiva, a responsabilidade partilhada pelos outros ramos das Forças Armadas e a responsabilidade supletiva em relação a vários serviços do Estado.

Partindo de um breve histórico da Força Aérea de Moçambique, analisam-se os principais elementos da requalificação e modernização da Força Aérea Moçambicana com destaque para a formação, através das instituições de ensino médio e superior militar; para as aquisições e modernização de aeronaves militares, através de parcerias bilaterais e empresas aeronáuticas e, também, para a cooperação técnico-militar no domínio da defesa. Finalmente, são apresentados os desafios estratégicos para a modernização da Força Aérea Moçambicana, tendo em conta a defesa dos interesses nacionais supremos, vitais, estratégicos e táticos⁵.

⁵ Na obra "*Arts of Power: Statecraft and Diplomacy*", Chas W. Freeman classificou os interesses nacionais em quatro categorias principais: **Interesses Supremos**: definem-se pela importância que eles representam para a sobrevivência do Estado e da sociedade como questões de profunda preocupação. O Estado defende, às custas de todos outros interesses, usando todos meios e recursos colocados a sua disposição: independência nacional e integridade. **Interesses Vitais**: refletem as condições de sobrevivência de uma dada sociedade e, quando negligenciados, podem conduzir à desagregação da sociedade. Os interesses vitais de um Estado incluem a defesa da unidade nacional; garantia de vantagens estratégicas; o impedimento do acesso aos recursos essenciais e poder nacional de supostas potências inimigas; a eliminação da intimidação, subversão e ingerência em assuntos internos; são inerentes à preservação da unidade política, por isso o povo não hesita em consentir sacrifícios através de mecanismos estatais apropriados. **Interesses Estratégicos**: emergem de um conjunto de assuntos e desenvolvimentos que não ameaçam imediatamente a segurança do Estado, o bem-estar e a tranquilidade do país; apresentam um potencial de risco quando são negligenciados e podem produzir efeitos negativos sobre interesses vitais – falta capacidade. **Interesses Táticos**: estão diretamente associados aos programas, políticas de desenvolvimento; permitem a realização dos restantes interesses; quando falharem, podem levar à perda de legitimidade das instituições do Estado; surgem de uma gama de atividades levadas a cabo pelo Estado e seus cidadãos, sobretudo, além-fronteiras (FREEMAN, 1997, p. 9-12).

1. Breve Histórico da Força Aérea de Moçambique

A Força Aérea Moçambicana faz parte de um dos ramos das Forças Armadas de Moçambique, como pontua o Artigo 3 do Decreto nº 41/2011 de 2 de setembro, instrumento legal que apresenta a estrutura orgânica das Forças Armadas de Defesa de Moçambique. Esta estrutura emana dos esforços de materialização do Acordo Geral de Paz, assinado em Roma, no dia 4 de Outubro de 1992, que constitui um dos troncos fundadores das forças armadas moçambicanas. Pinto (2013, p. 90) pontua que as Forças Armadas de Defesa de Moçambique têm dois troncos fundadores: componente militar da Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO) e o Acordo Geral de Paz, respectivamente. A componente militar da FRELIMO, Movimento de Libertação Nacional, iniciou a luta armada contra o regime colonial português, em 1964, e deu origem a um exército irregular. O Acordo Geral de Paz de Roma, assinado em 1992, entre o Governo de Moçambique e a Resistência Nacional de Moçambique (RENAMO), visando pôr fim à guerra que durou 16 anos, previa a criação de um exército profissional, composto por forças dos dois signatários, com 30.000 homens, metade de cada lado. Desse universo, 24.000 pertenceriam ao exército, 4.000 à força aérea e 2.000 à marinha de guerra.

A Força Aérea de Moçambique tem suas origens a partir dos espólios militares aéreos deixados pelo sistema colonial português, depois da proclamação da independência nacional, no dia 25 de setembro de 1975, e pelos grupos de guerrilheiros da Frente de Libertação de Moçambique. Diante da necessidade de integrar civis e militares das Forças Armadas Portuguesas, com nacionalidade moçambicana, depois da proclamação da independência nacional, em 1975, foram criadas várias comissões. Pelo Despacho nº 51/75 do Boletim Oficial da República Popular de Moçambique⁶, no ramo aéreo, foi criada a Comissão de Integração da Força Aérea – CIFA, chefiada pelo Major General na reserva Jacinto Soares Veloso, autor da obra "Memórias em Voo Rasante" publicada em 2007.

Na proclamação da independência nacional, no dia 25 de junho de 1975, Moçambique herdou um conjunto de aeronaves que fizeram parte das primeiras unidades da força aérea nacional, de acordo com os dados da tabela abaixo.

⁶ República de Moçambique foi o nome pelo qual o Estado Moçambicano passou a ser designado, depois da reforma constitucional de 1990. Entre esse período e 1975, ano da proclamação da independência nacional do sistema colonial português, o nome da nação moçambicana era República Popular de Moçambique.

Tabela de Aeronaves da Força Aérea Moçambicana Herdadas do Regime Colonial em 1975		
Modelo	Tipo	Quantidade
Auster AOP	Aeronave Ligeira	2
Cessna-180 Skywagon	Aeronave Ligeira	4
DO-27	Aeronave Ligeira	4
PA-28 Cherokee	Aeronave Ligeira	4
T-6 Texan	Avião de Treino	12
DC-3/C-47 Skytrain	Avião de Transporte	5
Nord Noratlas	Avião de Transporte	2
Nord Noratlas	Avião de Transporte	4
SA-316B Alouette-3	Helicóptero Ligeiro	7

Fonte: Chingotuane (2015, p. 17)

A Comissão de Integração da Força Aérea desenvolveu um conjunto de ações, visando selecionar, recrutar e formar pessoal, para compor os quadros da Força Aérea de Moçambique. Nesse processo, o pessoal que integrou as Forças Populares de Libertação de Moçambique – FPLM, antigo movimento de guerrilha que lutou contra o regime colonial português, foi o preferido. No conjunto dessas ações, foi criada a Escola Nacional de Aeronáutica, que contava, basicamente, com escassos meios deixados pelos portugueses, pilotos civis e paraquedistas. Grande parte dos paraquedistas fazia parte da Força da Polícia Aérea Colonial. Na Escola Nacional de Aeronáutica, foram administrados os primeiros cursos de pilotagem, paraquedismo e controle de tráfego aéreo. A Escola contava apenas com aviões Cessna C-152, Cessna 172, Cessna 182, Nordatlas, Dornier versão Do 27 e monomotor North-American versão T6 Texan.

Em abril de 1977, foi formado o primeiro grupo de navegantes e técnicos para a aviação de combate, concretamente MIG 17. Em setembro do mesmo ano, foi formado o primeiro grupo de pilotos e paraquedistas, para cursos de aperfeiçoamento em técnica moderna, concretamente, os aviões e helicópteros pesados, na União Soviética. No mesmo ano, houve um recrutamento massivo de jovens nas escolas. Eles foram enviados a instituições de ensino militar na União Soviética, para a formação em diversas especialidades de aviação e da defesa antiaérea.

Em termos formativos, iniciaram-se cursos com instrutores soviéticos em Moçambique e na União Soviética, enquanto outros moçambicanos formavam-se em instituições militares no Leste Europeu – Bulgária, Hungria, República Democrática da Alemanha – em Cuba e na China (MALACHE et. al., 2005, p.165). Grande parte dos moçambicanos no exterior formaram-se em cursos, almejando criar a Força Aérea e a Marinha de Guerra.

Entre os finais da década de 1980, os estudantes, na União Soviética, começaram a terminar sua formação e regressaram ao país, criando condições para formar unidades da Força Aérea Moçambicana e Tropas de Defesa Antiaérea. Até 1983, estas unidades eram distintas, nas Forças Populares de Libertação de Moçambique, e funcionavam de forma separada e autônoma. Neste ano, estas duas unidades passam a ter um único Comandante, mas com Estados-Maiores separados. A unificação definitiva dos comandos ocorreu em 1987.

Em termos de equipamentos, os aviões e outro material das Forças Armadas Coloniais Portuguesas, bem como o armamento militar francês, adquirido por meio da Argélia – local onde foram treinar os primeiros guerrilheiros que iniciaram a Luta Armada de Libertação Nacional contra o regime colonial português – foi gradualmente substituído pelo material militar chinês e soviético (MALACHE et. al., 2005, p. 157). Em termos de treinamento, as Forças Armadas de Moçambique absorveram doutrinas militares da Argélia, Gana, Egito, Tanzânia, Israel, China e União Soviética. Todavia, a assistência militar e o treinamento tiveram maior influência soviética.

Malache et. al. (2005, p. 165), pontua que, em 1978, começaram a regressar a Moçambique os primeiros militares formados na aviação de transporte – Antonov 26. Estes, juntamente com instrutores soviéticos, asseguraram os voos logísticos das Forças Populares de Libertação de Moçambique. Em 1979, regressou um grupo de técnicos com especialidade em assistência técnica de aviões de combate. Neste período, foram montados equipamentos de navegação e componentes de instrução e combate, na Base Aérea de Nacala. Os primeiros voos aéreos de instrução foram iniciados, em 1980, usando-se aviões MIG. Concretamente, em junho de 1980, houve a transferência de aviões caça-bombardeiros – MIG 17 – da Base Aérea de Nacala, para a Base Aérea da Beira. Neste mesmo ano, regressou a Moçambique o grupo de tripulantes de helicópteros que efetuou os primeiros voos com aeronaves de asas rotativas. Até 1982, a Força Aérea Moçambicana foi

treinada com apoio soviético e estava dotada de aeronaves de carga – Antonov 26, helicópteros – MI 8, e aeronaves de combate – MIG 17 e MIG 21. Desta forma gradual, a Força Aérea Moçambicana começou a ser composta por aeronaves de combate, de transporte e por helicópteros.

Em 1992, com a assinatura do Acordo Geral de Paz, através do Protocolo IV – Das Questões Militares – as Forças Populares de Libertação de Moçambique são substituídas pelas Forças Armadas de Defesa de Moçambique compostas pelos ramos do exército, marinha e força aérea. O nº 3 do referido protocolo previa o seguinte:

A Força Aérea será constituída tomando em consideração a formação e capacitação profissional dos efetivos provenientes da Força Aérea existente e das Forças da RENAMO, em conformidade com o determinado por diretivas da Comissão Conjunta Para Formação das Forças Armadas de Defesa de Moçambique⁷.

Acontece que a RENAMO, movimento de guerrilha contra o Governo Moçambicano, durante 16 anos, não tinha uma força aérea. Tudo indica que, com a criação das novas forças armadas, em 1994, o Ramo da Força Aérea conheceu uma fase caracterizada pela paralisação de quase todas as suas atividades na área militar. Dos fatores que possam ter concorrido para que isso acontecesse, podem ser apontadas as questões relacionadas com a reconstrução nacional e o desenvolvimento social e econômico do país, que impôs cortes de verbas às instituições militares e ao fornecimento de meios sobressalentes aeronáuticos, bem como a possibilidade de modernizar-se o sistema de defesa antiaérea. Além disso, a União Soviética acabava de desintegrar-se e houve suspensão da cooperação técnico-militar bem como a ajuda ao desenvolvimento. A União Soviética era, naquele momento, um dos principais parceiros de cooperação militar de Moçambique. Os meios, sobretudo da força aérea, provinham daquele país e a formação ocorrida naquele país.

Em relação a este ponto, Pinto (2013, p. 90) explica que, desde 1994, Moçambique enfrentou "sérios desafios de reequipamento militar. Ao contrário de outros países africanos, o país parece ter optado, primeiro, pelas vias do estabelecimento do

⁷ Comissão Conjunta Para a Formação das Forças Armadas de Moçambique foi a entidade responsável pela criação das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, aglutinando os militares do governo e as forças da RENAMO.

modelo orgânico e da formação, para depois abarcar o reequipamento". Este cenário começou a se alterar, em 2009, quando a Força Aérea Moçambicana iniciou um processo de aquisição, atualização e modernização de suas aeronaves, por meio de um conjunto de acordos de cooperação.

A Força Aérea Moçambicana tem como órgãos de comando o Comando da Força Aérea e os Comandos das Unidades. Entre as unidades operacionais, este ramo das Forças Armadas Moçambicanas possui três Bases Aéreas – Base Aérea de Maputo, Base Aérea da Beira e Base Aérea de Nacala, duas Brigadas de Foguetes Antiaéreos, dois Batalhões Independentes de Radiotécnica e dois Batalhões Independentes de Artilharia Antiaérea. As suas unidades de implantação territorial são a Escola Prática de Aviação e a Escola Prática de Defesa Antiaérea, ainda em processo de instalação. Em termos orgânicos, de acordo com o Artigo 45 do Decreto nº 41/2011 de 2 de setembro, a Força Aérea Moçambicana possui a seguinte estrutura:

É dirigida pelo Comandante da Força Aérea⁸, coadjuvado por um Chefe do Estado-Maior⁹ e compreende Comando de Aviação; Comando de Defesa Antiaérea; Repartição de Pessoal; Repartição de Informações Militares; Repartição de Operações; Repartição de Logística; Repartição de Doutrina; Repartição de Comunicações; Repartição de Finanças; Repartição de Saúde Militar; Repartição de Engenharia de Aviação; e Repartição de Engenharia de Defesa Antiaérea. Funcionam ainda no Comando da Força Aérea: o Conselho Militar do Ramo; o Conselho de Disciplina do Ramo; e a Inspeção do Ramo. O Comando do Ramo da Força Aérea é composto pelo Comandante; Chefe do Estado-Maior; Inspetor; Comandante de Aviação; Comandante de Defesa Antiaérea; Chefes de Repartição; e Sargento-chefe.

Ao Estado-Maior da Força Aérea Moçambicana atribui-se o nível de planejamento imediato, transformando as orientações em meios de planejamento das atividades das unidades, dos órgãos e estabelecimentos do ramo, visando concretizá-las nas suas respectivas orientações operacionais ou técnicas. As unidades dependem hierárquica e funcionalmente do Comandante da Força Aérea e constituem o nível de execução. Sendo assim, compete às unidades transformar as orientações em execução, criando o produto operacional que os justifica.

⁸ Na dependência direta do Comandante da Força Aérea funcionam os seguintes órgãos de apoio: o Gabinete do Comandante; o Gabinete Jurídico; o Gabinete de Cooperação; o Gabinete de Pesquisa e Desenvolvimento; o Destacamento de Apoio e Serviços; e a Unidade Cerimonial.

⁹ Na sua estrutura funcional, compete ao Comandante da Força Aérea, coadjuvado pelo respectivo Chefe de Estado-Maior, Inspetor da Força Aérea, Comandante de Aviação, Comandante de Defesa Antiaérea, Chefes das Repartições e o Sargento-chefe, a tomada de decisões em âmbito superior.

O aparato organizativo, acima apresentado, visa garantir a vigilância, controle e a inviolabilidade do espaço aéreo nacional; assegurar as operações de apoio humanitário; fortalecer a cooperação com outros ramos na defesa da integridade nacional; e contribuir para a defesa e a segurança da região e do continente. Todavia, em termos funcionais, de acordo com o Artigo 46 do Decreto nº 411/2011 de 2 de setembro, a Força Aérea Moçambicana tem as seguintes funções:

Preparar e manter as forças e meios necessários para garantir a defesa, o controle e a vigilância do espaço aéreo nacional; prestar apoio às forças de superfície, garantindo a manutenção de uma situação aérea favorável que permita a normal condução das ações de forças amigas; organizar um sistema de defesa antiaérea do país que permita detetar e impedir a utilização do espaço aéreo nacional por entidades não autorizadas; participar no treino das forças aerotransportadas; realizar o transporte de militares e de material dentro do país e, quando necessário, fora do território nacional, em apoio às operações de manutenção da paz, no âmbito da SADC (Comunidade de Desenvolvimento da África Austral), da União África e das Nações Unidas; realizar ações de busca e salvamento; efetuar operações de evacuação sanitária; fazer o transporte em apoio às populações em caso de catástrofe, calamidade ou acidente; apoiar a atividade de fiscalização marítima; transportar o Chefe de Estado, nas suas deslocações em compromissos internos e internacionais; controlo do alarme em voo; controlo ininterrupto do espaço aéreo nacional; defesa antiaérea contra golpes da aviação inimiga sobre: centros político-administrativos da capital do país e importantes capitais provinciais e suas principais infraestruturas; regiões e agrupamentos de tropas; objetos importantes que constituem a base do potencial económico do país; e rechaçar grupos de ataques terrestres e de sabotagem do inimigo.

O histórico da formação da Força Aérea Moçambicana tem uma relação direta com três elementos principais: primeiro, as aeronaves deixadas pelas Forças Armadas Coloniais Portuguesas; segundo, os esforços da transformação das forças irregulares da Frente de Libertação de Moçambique num exército regular e profissional, enquanto "elemento de especialização e subdivisão do poder militar" (CAMINHA, 1983, p. 60), com a ajuda da União Soviética e outros parceiros estratégicos; e terceiro, com os elementos de estruturação das forças armadas previstos pelo Protocolo IV do Acordo Geral de Paz assinado, em Roma, em 1992, que demandou uma nova estrutura orgânica e funcional das Forças Armadas, tendo em conta os ramos do exército, força aérea e a marinha, para além da Lei da Política de Defesa e Segurança – lei nº 17/97 de 1 de outubro – e a Lei de Defesa Nacional – lei 18/97 de primeiro de outubro.

Desde a sua criação, na década de 1980, a Força Aérea de Moçambique cumpriu várias missões com destaque para controlo ininterrupto do espaço aéreo; defesa de infraestruturas políticas, administrativas e económicas; proteção de infraestruturas militares contra ataques aéreos e terrestres do inimigo; interdição de golpes do inimigo

aéreo sobre colunas militares em marcha na zona de concentração e em estacionamento permanente; busca e salvamento nas cheias ocorridas em 1982, 2000-2001 e 2007-2008; apoio de fogo às tropas terrestres e à marinha de guerra; participação em missões humanitárias – fumigação domiciliária, doação de sangue, abastecimento e construção de casas para a população vítima de calamidades entre outras – escolta do comboio Presidencial de Sua Excelência Presidente Samora Moisés Machel, quando foi assinado o Acordo de Inkomati¹⁰ com a República de África de Sul Sobre Não-Agressão e Boa Vizinhança; buscas, ao longo da fronteira com a África de Sul, quando desapareceu o avião Presidencial que vitimou Sua Excelência Presidente Samora Machel, em 19 de outubro de 1986; abate de vários aviões em Manica, Tete, Mapai, Chicualacuala provenientes da Rodésia do Sul de Ian Smith¹¹; destruição do drone¹² sul-africano, em 1983, na Baía de Maputo; escolta de aeronaves presidenciais nacionais e estrangeiras durante entrada e saída do território nacional; transporte de delegações presidenciais nacionais e estrangeiras, assim como altas individualidades; destruição de várias bases inimigas durante o conflito armado em quase todos os distritos do país; participação em paradas militares com aeronaves e meios de defesa antiaéreos; patrulhamento ao longo da fronteira com a África do Sul e reconhecimento radiotécnico (FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE, 2014, p. 5.7). Todas essas ações demonstram que, no seu histórico, a Força Aérea de Moçambique desempenhou missões tanto em tempos de paz quanto em tempos de guerra.

2. Elementos da Requalificação e Modernização da Força Aérea Moçambicana

Os esforços de reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana iniciaram-se por volta de 2009 (PINTO, 2013, p. 91), fruto de um conjunto de medidas levadas a cabo pelos governantes moçambicanos. Nas interações com as Forças Armadas,

¹⁰ Foi um acordo assinado, em 1984, entre o governo de Moçambique e o regime de Apartheid da África do Sul e tinha como objetivo acabar com a guerra em Moçambique, entre o governo da FRELIMO e a RENAMO. No acordo, África do Sul comprometeu-se em deixar de apoiar a RENAMO e Moçambique em deixar de apoiar o ANC. Todavia, nenhuma das partes cumpriu o acordo, continuou a agir por conta própria, e os guerrilheiros da RENAMO prosseguiram com a guerra em Moçambique até a assinatura do Acordo Geral de Paz, em 1992.

¹¹ Ian Douglas Smith (1919-2007) foi Primeiro-Ministro da Rodésia do Sul, colônia britânica, depois da Declaração Unilateral de Independência, no dia 11 de novembro de 1965. A declaração unilateral da independência não foi reconhecida pela comunidade internacional, e a Rodésia do Sul alcançou a sua independência em 1980, depois de um processo de luta armada passando a chamar-se República do Zimbábue.

¹² Avião não tripulado.

os governantes moçambicanos quase sempre têm vindo a exortar as Forças Armadas, como um todo, a prosseguirem com as iniciativas para sua requalificação e modernização, tendo em conta os seus objetivos e missão. Por exemplo, de acordo com Jornal Domingo do dia 01 de março de 2015, na abertura da Cerimônia do Ano Operacional de 2015, o Ministro da Defesa Nacional de Moçambique, Salvador Nkutume¹³, apontou quatro pilares para a modernização das Forças Armadas de Moçambique: infraestrutura, formação, logística e saúde militar.

Na mesma senda, o Presidente da República de Moçambique, Filipe Jacinto Nyussi, na Cerimônia de Abertura do XVI Conselho Coordenador do Ministério da Defesa Nacional, no dia 28 de outubro de 2015, no Distrito de Boane, referindo-se à requalificação e modernização das Forças Armadas, mas mais especificamente à Força Aérea pontuou que:

Na Força Aérea, o esforço deve continuar direcionado na sua reativação, dotando-a de equipamento e recursos humanos especializados, bemcomo a sua correta exploração e manutenção. A Força Aérea deve se impor na defesa do nosso espaço aéreo e no apoio aos demais ramos das Forças Armadas. No espaço aéreo nacional, mandam as Forças Armadas de Defesa de Moçambique (NYUSSI, 2015).

Na interação com as Forças Armadas, a requalificação, reestruturação e modernização são aspectos sempre presentes na locução dos governantes moçambicanos. Com a preocupação com a requalificação, reestruturação e modernização, entre 2009 e 2013, houve um conjunto de démarches com vistas a aquisições de meios aéreos militares, pelo Estado Moçambicano. Essas aquisições foram acompanhadas por um conjunto de compras e ofertas concedidas por países parceiros, no âmbito de acordos de cooperação técnico-militares estabelecidos, com destaque para a República de Portugal e a República Federativa do Brasil. Essas aquisições fazem parte dos esforços levados a cabo desde os meados da primeira década de 2000, para a reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana, a qual, desde 1994, se encontrava quase que inoperante.

A reestruturação e requalificação da Força Aérea Moçambicana ganhou um impulso relevante, em 2011, com o estabelecimento do Projeto 12, no âmbito da Cooperação Técnico-Militar com Portugal. Este projeto resulta da "determinação de ambas as partes em completar e aprofundar as relações de cooperação expressas no Acordo de

¹³ <http://www.jornaldomingo.co.mz/index.php/nacional/4895-ministerio-da-defesa-define-pilares-para-modernizacao-das-fadm>, consultado no dia 16 de julho de 2016.

Cooperação Técnica no domínio militar entre a República Portuguesa e a República de Moçambique, assinado a 7 de dezembro de 1988" (ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE NO DOMÍNIO MILITAR, 2012). Este acordo abriu espaço para a consolidação de uma parceria em torno da formação e aquisição de meios no ramo da força aérea.

A partir deste marco, surgiram várias outras iniciativas que serão apresentadas, abaixo, como pilares que norteiam o processo de requalificação, reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana. Os esforços para a requalificação e modernização das Forças Armadas de Moçambique foram concentrados em investimentos em torno da formação, aquisições de unidades aéreas, modernização das unidades existentes e a cooperação técnico-militar com parceiros estratégicos. Estes pilares permitem que a Força Aérea Moçambicana possa construir uma capacidade operacional, de manutenção e conservação dos meios aéreos disponíveis, abrindo espaço para a reestruturação do poder aéreo nacional e a edificação de "vantagens consideráveis do controlo do ar para o sucesso de uma estratégia militar" (DAVID, 2001, p. 178). Para que isso se materialize, é preciso que os investimentos realizados continuem criando elementos multiplicadores para a edificação de um poder aéreo militar efetivo.

2.1. Pilar da Formação: Academia Militar, Instituto Superior de Altos Estudos Militares e Escolas Práticas das Forças Armadas.

A formação é uma ferramenta importante para todo o sucesso da requalificação, reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana, uma vez que ela possibilita "dotar os militares de conhecimentos técnicos e científicos, criando assim as capacidades humanas das Forças Armadas" (ARANHA, 1994, p. 28). Trata-se de um elemento que proporcionará capacidades e habilidades do quadro de pessoal do ramo. De um modo geral, nas últimas duas décadas, "uma das grandes apostas dos responsáveis políticos e militares pelas Forças Armadas de Moçambique tem sido a importância e prioridade atribuídas à formação do ensino superior militar" (PINTO, 2013, p. 90). A formação do pessoal das Forças Armadas Moçambicanas foi levada a cabo não só em Moçambique, mas também no estrangeiro, tendo em conta acordos de cooperação técnico-militar que o país estabeleceu, sobretudo com países do antigo Pacto de Varsóvia – Leste Europeu – e com os de expressão portuguesa.

A formação tem dominado as intervenções dos dirigentes políticos e militares nas suas interações com as Forças Armadas. Por exemplo, o Ministro da Defesa Nacional de Moçambique, na abertura da Cerimônia do Ano Operacional de 2015, pontuou que "é necessário intensificar as ações de formação constante das Forças de Defesa e Segurança, resgatando no seu seio os mais altos valores patrióticos, éticos, dentológicos e brio profissional" (JORNAL DOMINGO, 2015)¹⁴. Por seu turno, o Presidente da República de Moçambique, Filipe Jacinto Nyussi, na Cerimônia de Abertura do XVI Conselho Coordenador do Ministério da Defesa Nacional, no dia 28 de outubro de 2015, no Distrito de Boane, advertiu que a formação é elemento prioritário das Forças Armadas nos seguintes termos:

Foi com a formação que moldamos quadros que viriam a desempenhar um papel ativo na dinamização do processo de libertação nacional, na preservação da nossa independência e promoção do desenvolvimento sócio-económico. A formação é uma ferramenta fundamental que permite interpretar, compreender e explicar os fenómenos políticos, militares e sociais, numa perspectiva de tomada de decisões mais ponderadas e acertadas. A formação continua sendo cada vez mais relevante, porque formar ou educar o homem é estar preparado para superar qualquer desafio. Esta asserção é igualmente válida para os desafios da defesa nacional, face aos mais variados e dinâmicos cenários militares e de segurança nacional, regional e global que assumem contornos cada vez mais complexos (NYUSSI, 2015).

Em relação ao ramo da força aérea, a formação do seu quadro de pessoal foi levada a cabo por muito tempo, no estrangeiro, e os números eram quase sempre bastante reduzidos. Os esforços de requalificação e modernização da Força Aérea Moçambicana pretendem mudar esse cenário, com a criação de instituições nacionais de ensino, dedicadas à formação dos quadros nacionais. Assim, desde o início da primeira década dos anos 2000, essa intenção está sendo materializada, com a abertura de instituições de ensino militar de nível médio e superior que administram cursos voltados para as demandas da Força Aérea Moçambicana. Regida pelo Estatuto dos Militares das Forças Armadas – Decreto nº 46/2006 de 30 de novembro¹⁵ – a formação interna do pessoal das Forças Armadas, desde cedo, foi encarada como uma "forma de reduzir os custos do país com a formação no exterior" (NHANTUMBO, 2013, p. 25). Todavia, formação interna demanda um conjunto de necessidades e desafios em termos de instrutores, unidades, doutrina, entre

¹⁴ <http://www.jornaldomingo.co.mz/index.php/nacional/4895-ministerio-da-defesa-define-pilares-para-modernizacao-das-fadm>, consultado no dia 18 de julho de 2016.

¹⁵ Artigo 20 do decreto versa sobre a formação e progressão na carreira dos militares das Forças Armadas de Moçambique.

outros aspectos determinantes e que o país ainda não possui na totalidade. Essa capacidade será adquirida com o tempo e investimento na formação de quadros para assegurarem a formação internamente.

Uma das instituições militares com destaque na formação de quadros para a Força Aérea Moçambicana é a Academia Militar Samora Machel. Trata-se de uma instituição de ensino superior militar, localizada no Norte de Moçambique, na Província de Nampula. É uma instituição de ensino que serve às Forças Armadas como um todo. Esta instituição foi criada pelo Decreto Ministerial nº 62/2003 de 24 de dezembro, e sua missão central é a "formação básica dos oficiais dos quadros permanentes, ministrando cursos de licenciatura em Ciências Militares, com diferentes especializações do Exército – Administração Militar, Artilharia, Blindados, Comunicações, Engenharia Militar e Comunicações; Força Aérea – Pilotos Aviadores; e Marinha de Guerra – Fuzileiros Navais".

A outra instituição é o Instituto Superior de Estudos de Defesa. Trata-se de uma instituição de ensino militar, localizada no Sul de Moçambique, na Província de Maputo. A instituição foi criada pelo Decreto Ministerial nº 60/2011 de 18 de novembro, a sua missão central é a "formação de carreiras dos generais e oficiais superiores das Forças Armadas, bem como responsáveis civis do setor público e privado". A instituição ministra o Curso de Promoção a Oficial Superior, o Curso de Estado-Maior Conjunto e o Curso de Altos Comandos.

As duas instituições, acima apresentadas, são de nível superior, mas existem instituições de ensino médio, em que a componente prática é o elemento dominante. Os destaques vão para as Escolas Práticas das Forças Armadas – Escola Prática de Aviação, Escola Prática de Serviços e Escola de Sargentos das Forças Armadas. Cada uma destas unidades de formação ministra conteúdos voltados para as necessidades da força aérea.

A Escola Prática de Aviação está localizada em Maputo. Esta instituição de ensino da aviação militar foi estabelecida a fim de "garantir o tirocínio aos alunos cadetes finalistas da Academia Militar Marechal Samora Machel de Nampula, com o apoio do Projeto 12 da Cooperação Técnico-Militar Portuguesa" (MABOTE, 2014, p. 26). Trata-se de uma instituição de ensino prático de pilotos aviadores. Depois da formação teórica de oficiais pilotos aviadores, na Academia Militar Marechal Samora Machel, em Nampula, a Escola Prática de Aviação, em Maputo, garante a componente prática da formação para

"qualificar e garantir a excelência dos pilotos aviadores" (MABOTE, 2014, p. 34). Na Escola Prática de Aviação, é ministrado o curso básico e avançado de pilotagem, curso de instrutor de pilotagem, formação técnica de mecânicos de aeronaves e mecânico de material eletrônico. Estes últimos dois cursos têm como objetivo central garantir a manutenção e operacionalidade das aeronaves por parte do pessoal moçambicano.

A Escola Prática de Serviços é outra instituição de ensino militar vocacionada para formação prática de nível técnico profissional e superior. Esta escola oferece "tirocínios, estágios e cursos de formação, promoção e qualificação nas áreas de engenharia, administração – militar, aeronáutica e naval – manutenção de material, serviço técnico geral e outros serviços superiormente determinados, para oficiais, sargentos e praças das Forças Armadas de Defesa de Moçambique" (MABOTE 2014, p. 33-34). De acordo com a fonte, no domínio da força aérea, esta escola ministra cursos de especialidade em administração aeronáutica, engenharia aeronáutica e de aeródromos e a manutenção de materiais e serviços gerais.

Finalmente, temos a Escola de Sargentos das Forças Armadas que é um estabelecimento de ensino militar de nível médio cuja missão central é "formar sargentos para o quadro permanente das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, em especialidades dos ramos do exército, força aérea e marinha como sargentos milicianos, cursos de reciclagem e de promoção" (MABOTE, 2014, p. 33). A mesma fonte pontua que para o ramo da força aérea confere-se o grau de técnico-médio, na especialidade de mecânicos de material elétrico e o de mecânicos de material Aeronáutico.

Em termos práticos, a formação dos quadros da Força Aérea de Moçambique é encarada como uma forma de "melhorar o nível de preparação dos efetivos de forma que estes estejam prontos para responder com eficiência a qualquer solicitação da Defesa da soberania e para missões de caráter humanitário" (FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE, 2014, p. 9). Sendo assim, formar pilotos e técnicos nas várias especialidades aeronáuticas, comandantes e técnicos em várias especialidades, técnicos para serviços gerais, são as prioridades deste ramo da Força Aérea, bem como implementar programas de qualidade de vida do pessoal e atrair e manter quadros qualificados para o completamento orgânico da Força Aérea de Moçambique.

Pode-se constatar que existe uma base interessante para a formação dos quadros para a Força Aérea Moçambicana, em quase toda a cadeia de operações

necessárias para o funcionamento de uma força aérea, com exceção da componente de produção. Não obstante o fato de a formação ter sido iniciada e concentrada no estrangeiro, emerge um complexo formativo nacional que comporta o nível médio e superior e que, em longo prazo, pode garantir uma formação interna integral do pessoal deste ramo das forças armadas, cabendo o contato com a realidade estrangeira, para fins de reciclagem e conhecimento do desenvolvimento tecnológico, inovação e modernização que ocorrerem neste domínio.

2.2. Pilar das Aquisições e Modernização de Aeronaves Militares

As aquisições fazem parte dos mecanismos de acesso a produtos não confeccionados internamente, neste caso produtos de defesa e segurança úteis para a força aérea. Em Moçambique, as aquisições de produtos de defesa, dos quais fazem parte os da força aérea, são regidas pelo Regulamento Sobre Equipamento e Armamento das Forças de Defesa e Segurança aprovado pelo Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto¹⁶. Este regulamento dota as Forças de Defesa e Segurança de equipamentos de acordo com as suas especialidades e especificidades, nos termos do disposto no Artigo 6 da Lei nº 17/97 de 1 de outubro, conjugado com o Artigo 59 da Lei nº 18/97 de 1 de outubro.

"Construir e reabilitar infraestruturas para o emprego combativo da técnica, serviços administrativos e sociais da Força Aérea de Moçambique constitui prioridade deste ramo das forças armadas" (FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE, 2014, p. 9-10), acompanhado da aquisição de equipamentos técnico, combativo e logístico. Neste contexto, sabe-se que, desde os finais dos anos de 1980, a Força Aérea Moçambicana ficou, praticamente, inoperante, devido à falta de equipamentos aéreos militares, a maioria dos quais fornecidos pelos países do leste europeu. Em 1978, no âmbito da cooperação técnico-militar com a União Soviética, Moçambique recebeu cerca de 10 aviões Antonov –

¹⁶ O Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto apresenta uma classificação dos equipamentos das Forças de Defesa e Segurança, de acordo com a sua especificidade. Os equipamentos da Força Aérea aparecem no Grupo IV, com quatro classes principais. Na Classe IX aparece a aviação: aviões – aeronaves de asa fixa; helicópteros – aeronaves de asa móvel; aeronaves teleguiadas e não tripuladas; balões dirigíveis; planadores; simuladores de voos e acessórios. Na Classe X aparece Equipamento Antiaéreo: rampas de lançamento de foguetes, mísseis, acessórios e simuladores. Na Classe XI aparece o sistema de apoio: sistema de apoio à navegação, equipamento de arranque em terra, veículos especiais, rádio-goniômetros, radares de navegação e supervisão, radares de aterragem, altímetros, sistema de foto e de gravação de som, sistema de navegação de foguete, sistema de rádio localização, meios rádio-eletrónicos e acessórios. Na Classe XII aparecem os equipamentos de salto, de abandono de aeronaves e de salvamento.

An26 (JORNAL OPAÍS, 2013)¹⁷. Trata-se de aeronaves usadas para transporte militar. Desta frota de aeronaves, uma unidade envolveu-se em acidente, em Março de 1986, e foi abatida; os aviões restantes tornaram-se inoperantes e foram parqueados nas bases aéreas de Maputo, Beira e Cuamba. No início da década de 1980, "o país recebeu um total de 48 unidades do caça MIG 21¹⁸ da versão MIG 21 Bis Monoplace¹⁹ e MIG UM 21 Biplance²⁰ embora nenhum tenha voado mais de uma década"²¹.

Em 2011, a Força Aérea Moçambicana adquiriu aeronaves de treino, nomeadamente, um Cessna 152, um Cessna 172 e um Piper PA-32, através de uma oferta da República Portuguesa. As aeronaves foram destinadas à Escola Prática de Aviação. Elas são usadas para fins de treino de pilotos aviadores, em Moçambique. Em 2012, Portugal ofereceu à Força Aérea Moçambicana "um avião alocado à instrução de pilotos, mas que pode ser usado em combate e em operações de transporte hospitalar e vigilância aérea e marítima" (AGÊNCIA LUSA, 2012)²². Neste caso, trata-se de um avião de marca Cessna/Reims FTB-337g Milirole, cuja autonomia pode chegar a oito horas de voo.

Em 2013, por meio do Projeto de Lei – EMI nº 00174/2013 MD, a República Federativa do Brasil, por meio do seu Antigo Ministro da Defesa do Brasil – Celso Amorim – assinou um Acordo de Cooperação do Domínio de Defesa entre os Governos do Brasil e de Moçambique. Neste contexto, Celso Amorim acenou com a possibilidade de doação de uma pequena quantidade de aeronaves de treinamento T-27 TUCANO. Trata-se de três aeronaves que para o Brasil passaram a representar custos de manutenção elevados; as mesmas requerem significativos investimentos para colocá-las novamente em condições operacionais; e são, então, doadas, porque a Força Aérea Brasileira passou a dispor de aeronaves mais avançadas.

Depois de debates, em abril de 2014, "a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa nacional aprovou o Projeto de Lei 6646/13 que autorizou o Governo Brasileiro a

¹⁷ <http://opais.sapo.mz/index.php/sociedade/45-sociedade/27749-forca-aerea-recebeu-perto-de-20-avioes-e-helicopteros-.html>, Consultado no dia 23 de julho de 2016.

¹⁸ O MIG 21 é o avião de combate, que mais participou de conflitos em toda a história, tendo sucessos variáveis ao longo de sua carreira (LUIZ, 2005, p. 53).

¹⁹ Fishbed – Código da OTAN.

²⁰ Mongol B – Código da OTAN.

²¹ <http://www.revistaoperacional.com.br/2014/internacional/mocambique-vai-receber-oito-cacas-mig-21-que-foram-modernizados-pela-empresa-aerostar/>, Consultado no dia 18 de julho de 2016.

²² <http://noticias.sapo.mz/lusa/artigo/14608696.html>, Consultado no dia 18 de julho de 2016.

doar três aeronaves de treinamento, modelo T-27 TUCANO, à Força Aérea de Moçambique"²³. Todavia, essa doação ainda não chegou a se efetivar, devido a posições dissonantes, entre as comissões de análise, uma vez que Moçambique voltou a experimentar uma situação de tensão político-militar, entre o Governo e a RENAMO e há que defenda que esses meios militares seriam usados pelo governo moçambicano nas suas incursões contra a RENAMO.

Ainda no ano de 2013, a Força Aérea adquiriu um Jato Executivo Hawker 850XP. Trata-se de uma aeronave de 2005, adquirida em segunda mão, nos Estados Unidos da América, "um bimotor de médio porte e de alcance intercontinental, com capacidade para transportar luxuosamente 8 ou 10 passageiros"²⁴. Esta aeronave destina-se ao transporte de personalidades do Governo, em situação de deslocamentos oficiais. Em 2014, vários órgãos de comunicação moçambicanos e revistas especializadas noticiaram que a Força Aérea Moçambicana recebeu cerca de 20 aviões e helicópteros reabilitados e modernizados. Dentro deste lote, existem aeronaves de intervenção como os modelos Caça MIG 21; de treinamento, como L-39ZO Albatros, e aeronaves de transporte, como o caso dos Antonov (An-26)²⁵. As aeronaves vieram, em grande parte da Romênia, mas não se podem descartar outros países como Etiópia e África do Sul, onde existem empresas que estabeleceram programas de cooperação para recondicionar e modernizar as aeronaves militares moçambicanas de asa fixa e rotativa.

Os dados sobre a capacidade do poder aéreo da Força Aérea Moçambicana são difusos e às vezes contraditórios. Várias entidades apresentam tais dados, os quais, entretanto, nunca foram confirmados pelas autoridades governamentais ou militares moçambicanas. Por exemplo, a Global Fire Power²⁶ aponta que a Força Aérea Moçambicana dispõe de oito aeronaves de combate e interceptação; oito aeronaves de ataque com asa fixa; três aeronaves de transporte; uma aeronave de treino; quatro

²³ <http://www.defesaaereanaval.com.br/tag/forca-aerea-de-mocambique/?print=pdf-page>, Consultado no dia 28 de julho de 2016.

²⁴ <http://www.verdade.co.mz/destaques/democracia/41417-forca-aerea-de-mocambique-compra-jatinho-luxuoso-para-transportar-vips>, Consultado no dia 28 de julho de 2016.

²⁵ <http://newsavia.com/avioes-bombardeiros-mig-21-a-caminho-de-mocambique/>, Consultado no dia 18 de julho de 2016.

²⁶ http://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=mozambique, Consultado no dia 18 de julho de 2016.

helicópteros e outros quatro helicópteros de ataque. Por seu turno, a Air Force²⁷ informa que a Força Aérea Moçambicana possui um efetivo de 1.000 homens e 48 aeronaves, das quais 25 são de combate. Dentre as aeronaves de combate, interceptadores, bombardeiros e aeronaves de fogo cerrado, existem unidades operacionais e não operacionais em armazém, 16 MIG 21 BIS PPL Fishbed-L, MiG 21 BIS SAU Fishbed-N e MIG 21MF Fishbed-J; cinco MiG-21U Mongol-A; e quatro MIG 17F Fresco-C. Existem doze aeronaves de transporte, das quais quatro Antonov An-26 Curl; duas CASA 212 Aviocar; quatro Piper PA-32-300 Cherokee Six – não operacionais – e dois Antonov An-2 Colt. Para treinos, existe um MIG 15UTI Midget e sete Zlin Z-326 Trener Master. Para operações diversas, possui um Cessna 182 Skylane; um Cessna 172M Skyhawk; e um Cessna 152 Aerobat. Em relação a helicópteros, existem 17 unidades das quais quatro são de ataque. Desse universo, quatro são Mil Mi-24D Hind-D, dois em armazenamento; 10 MIL MI 8 Hip-C – ainda não operacionais dos quais oito em armazenamento – e três SA-316B Alouette III. Em relação a mísseis, estão disponíveis os mísseis AAM AA-2 Atoll e ASM AT-3 Sagger. O sistema de defesa antiaérea é dominado pelo sistema AD SAM com SAM 10+ SA-3 Goa – não operacional – e TOWED: SA-2 Guideline.

Todavia, não obstante serem dados não oficiais, mas sim resultado de cruzamento de várias fontes, o poder aéreo e as capacidades operacionais das aeronaves da Força Aérea Moçambicana são os seguintes, de acordo com o quadro abaixo:

Tabela das Aeronaves da Força Aérea Moçambicana		
Aeronaves	Tipo	Operacional
Antonov An-12	Transporte e Logística	2
Antonov An-26	Transporte e Logística	8 ²⁸
Antonov An-24	Transporte e Logística	* ²⁹
MIG 21	Aeronave de Combate	8
Dornier Do 28	Transporte e Logística	3
MIL MI 8	Helicóptero de Ataque e Transporte	2 ³⁰

²⁷ <http://xairforces.net/airforces.asp?id=197#.V2xA89WUepE>, Consultado no dia 22 de julho de 2016.

²⁸ Possui mais uma unidade em armazém.

²⁹ Mencionado, mas não quantificado.

MIL MI 24	Helicóptero de Ataque e Transporte	* ³¹
Cessna Skymaster	Aeronave de link Treinamento	2
EMB 312 Tucano	Aeronave de Treinamento e Ataque	3
Hawker 850XP	Transporte de Personalidades	1

De acordo com os dados patentes na tabela, acima, pode-se constatar que a Força Aérea moçambicana possui aeronaves cujas atividades se relacionam com transporte e logística, combate e treinamento, traduzindo, mesmo que ainda numa fase incipiente, a ideia de construção do poder aéreo, em termos lógicos, como defende Macisaac (2003, p. 215) ao referir que o termo é reservado para "discussões sobre o potencial total da capacidade aérea da nação, tanto na paz como na guerra". Todavia, tudo indica que o poder aéreo da Força Aérea Moçambicana ainda está longe de constituir um elemento do poder militar efetivo "capaz de destruir o adversário e constituir um poder de fogo extraordinário" (DAVID, 2001, p. 179), porque do universo de aeronaves existentes e operacionais, a maioria é destinada ao treinamento, transporte e logística, apesar do fato de existirem unidades de combate, sobretudo aeronaves de interdição. Há um número significativo de unidades de treinamento, mas que também servem para apoio à área de saúde militar e às operações de salvamento em situações de cheias e inundações das principais bacias hidrográficas moçambicanas. Nesse aspecto, as unidades a serviço da força aérea não constituem ainda uma "arma estratégica suprema e uma panaceia para os combates militares" (DAVID, 2001, p. 197), como defendem os teóricos tradicionais do poder aéreo – Douhet, Mitchell e Trenchard, mas sim um início de construção de poder aéreo e a transformação do potencial nacional neste domínio em capacidade aérea nacional efetiva, para operações em tempos de paz e de guerra.

As aquisições de novas unidades militares para a Força Aérea de Moçambique e a sua capacitação para a manutenção constituem saídas para a reestruturação e modernização deste ramo das forças armadas. O Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto refere que a aquisição de equipamento para as Forças de Defesa e Segurança obedece à programação militar. Sem prejuízo das regras relativas à aquisição de bens e serviços pelo Estado, a aquisição de equipamento para as Forças de Defesa e Segurança

³⁰ Possui mais 10 unidades não operacionais.

³¹ Mencionado, mas desconhecido.

deve obedecer às seguintes condições organizativas, de acordo com o artigo 9 do Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto:

Definição de limites, quantidade e qualidade do equipamento para as Forças de Defesa e Segurança; responsabilidade e responsabilização na sua aquisição; organização da recepção e armazenamento nas melhores condições de segurança e conservação; reestruturação do pessoal para a exploração racional e manutenção, ao nível das exigências específicas do equipamento; organização de infraestruturas, equipamentos de manutenção e fluxo de abastecimento em equipamento e sobressalentes para assistência técnica; adequação ao nível do desenvolvimento tecnológico atual, de acordo com as necessidades globais do equipamento; custos de aquisição, instalação e assistência técnica do equipamento.

Desde o fim da guerra dos 16 anos, a programação militar, em Moçambique, estava voltada para a maximização do *Peace Dividend*³², tendo em conta os esforços da reconstrução nacional, reconciliação e edificação de uma paz durável e estável. Todavia, as mudanças e a emergência de ameaças militares e não militares no contexto nacional, regional e global demandam um conjunto de transformações das Forças Armadas e, sobretudo da força aérea. Para um ramo que ficou por muito tempo quase que inoperante, as aquisições de unidades operativas, juntamente com a formação são a elementos importantes para uma requalificação e modernização efetiva.

O Artigo 20 do Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto é um elemento que deve ser revisitado frequentemente quando se trata de reestruturação e redimensionamento, sobretudo do equipamento e armamento das Forças de Defesa e Segurança. Este artigo pontua que "as Forças de Defesa e Segurança procedem a uma permanente reestruturação do seu equipamento, à luz da situação interna, regional e internacional e das necessidades de defesa e segurança, bem como da evolução tecnológica". A chamada de atenção para a reestruturação remete à questão de modernização e atualização, como elementos necessários para as Forças de Defesa e Segurança "capacitem-se para o cumprimento integral das suas missões, de forma oportuna e sustentável", como consta do artigo 21 do

³² *Peace Dividen*, traduzido como "dividendo de paz", é um termo cunhado a partir da teoria econômica de Paul Samuelson e usado para descrever os benefícios sociais, econômicos e políticos de uma diminuição nos gastos de defesa ou os benefícios pós-conflitos, em que os investimentos da economia de guerra são canalizados para programas sociais e de reconstrução nacional (GUPTA, 2002). Poranto, em termos práticos, são todos os dividendos que a paz proporcina, no sentido de o que era supostamente usada para a guerra passa a ser usado para a reconstrução e desenvolvimento nacional – o dinheiro usado para compra das armas para a guerra passa a ser udado para construção de escolas, hospitais, estratadas entre outras investimentos nas áreas sociais.

Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto. Todavia, esses aspectos somente serão concretizados caso a programação militar os contemple e as ameaças sejam percebidas.

2.3. Pilar da Cooperação Técnico-Militar: Portugal, Brasil, Comunidade de Países de Língua Portuguesa e Empresas Aeronáuticas

A cooperação é uma forma de interação no sistema internacional, que ocorre em relações bilaterais ou multilaterais "com vista à realização de um fim comum" (SOUSA, 2005, p. 53), tendo em conta um conjunto de regras e condições, acordos e formas de participação dos atores envolvidos. Em relação à componente da cooperação técnico-militar, normalmente, os acordos sobre defesa e segurança tem como base a troca de informações, experiência, formação, produtos de defesa e segurança, entre outros aspectos relevantes. Em Moçambique, um dos instrumentos que regula esse tipo de interação é a Constituição da República e a legislação sobre a defesa nacional e das forças armadas, com destaque para o Decreto nº 34/2007 de 10 de agosto, que estabelece as relações de cooperação internacional com os demais Estados em matéria de equipamento de defesa e segurança.

Desde os primeiros passos dados por Moçambique para a criação de um Exército Regular, em geral, e da Força Aérea, a cooperação técnico-militar, bilateral e multilateral, foi uma estratégia para a edificação das Forças Armadas. Em termos de cooperação bilateral, a União Soviética e a República Popular da China estiveram sempre na dianteira da cooperação militar, com Moçambique, desde o período da Luta de Libertação Nacional, contra o Regime Colonial Português (1964-1974). De acordo com Malache et. al. (2005, p. 164), em 1976, instrutores chineses chegaram, em Boane, transferidos de Nachingwea, na Tanzânia, para orientar um curso cujo objetivo era de transformar os comandantes da guerrilha da FRELIMO em primeiros oficiais das Forças Populares de Libertação de Moçambique. O intuito da formação era de criar um exército regular capaz de enfrentar agressões externas em todo o território nacional.

Durante a Guerra dos 16 anos, com a RENAMO (1976-1992), a União Soviética esteve na dianteira da cooperação militar, muito por conta do confronto ideológico da Guerra Fria e expansão do comunismo na Região Austral de África, mas em todo o processo de criação de um exército regular, "Moçambique solicitou apoio da China e da URSS. Em 1977, a URSS transferiu quantidades significativas de equipamento

militar, para Moçambique, composto por sistemas de artilharia, radares, veículos blindados de combate e transporte" Malache et. al. (2005, p. 146). Com o colapso da URSS, nos anos 1990, Moçambique abriu-se para outros modelos de cooperação técnico-militar, com destaque para a cooperação multilateral com a Comunidade Para o Desenvolvimento da África Austral, União Africana e Comunidade de Países de Língua Portuguesa.

Através de ações de acordos de cooperação, contratos e projetos específicos, Moçambique estabeleceu plataformas cooperativas com Portugal, Brasil, Comunidade de Países de Língua Portuguesa e empresas aeronáuticas vocacionadas na requalificação e modernização de produtos de defesa, com destaque para aeronaves militares. Ainda nos finais da década de 1980, Moçambique assinou um Acordo de Cooperação Técnica no Domínio Militar com a República Portuguesa e a República de Moçambique, concretamente no dia 07 de dezembro de 1988. Este acordo foi renovado no dia 4 de julho de 2012. No âmbito da renovação, o instrumento de cooperação técnico-militar passou a prever o seguinte:

As ações de cooperação técnico-militar a desenvolver nos termos do presente acordo serão concretizadas nomeadamente através de ações de formação de pessoal, fornecimento de material, prestação de serviços e de assessoria técnica, e integrar-se-ão em programas-quadro de cooperação bilateral, cujo âmbito, objetivo e responsabilidade de execução serão definidos, caso a caso, pelos serviços ou organismos designados como competentes pela legislação de cada parte (Nº 1 do Artigo 3 do Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, 2012).

O Projeto 12 está ligado ao gabinete do Adido de Defesa, na Embaixada de Portugal, com o objetivo de fortalecer os laços de Cooperação Técnica e Militar entre a Força Aérea Portuguesa e a Moçambicana através do Núcleo de Apoio Técnico na Escola Prática de Aviação e Escola de Formação de Sargentos, no Distrito de Boane. Desde a sua criação, foram alcançados objetivos importantes como a montagem de duas Aeronaves Reims Cessna FTB337G; a efetivação de cursos de qualificação de pilotos moçambicanos; a cooperação na assistência técnica a aeronaves Reims Cessna FTB337G; o contributo na compilação dos projetos, manuais, publicações aeronáuticas e proposta de organização da Escola Prática de Aviação; o apoio na formação teórica de tirocinantes vindos da Academia Militar Marechal Samora Machel e Escola de Formação de Sargentos General do Exército; o acompanhamento das aulas teóricas e técnicas ministradas na Escola de Formação de Sargentos General do Exército; bem como a administração de cursos aeronáuticos a quadros da Força Aérea Moçambicana.

No dia 26 de março de 2009, a República de Moçambique e o Governo da República Federativa do Brasil assinaram um acordo no domínio da defesa, cujos objetivos principais são os seguintes, de acordo com o Artigo 1 do Acordo Entre Governo da República Federativa do Brasil e República de Moçambique no Domínio da Defesa (2009):

Promover a cooperação entre as partes em assuntos relativos à defesa, nomeadamente, nas áreas de pesquisa e desenvolvimento, apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa; partilhar conhecimentos e experiências adquiridas no campo de operações, na utilização de equipamento militar de origem nacional e estrangeira, bem como no cumprimento de operações internacionais de manutenção de paz; partilhar conhecimentos nas áreas da ciência e tecnologia; promover ações conjuntas de treinamento e instrução militar, exercícios militares combinados, bem como a correspondente troca de informação; colaborar em assuntos relacionados a equipamentos e sistemas militares; e cooperar em outras áreas no domínio da defesa que possam ser de interesse comum.

No âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, Moçambique assinou, na Cidade da Praia, em Cabo Verde, no dia 15 de setembro de 2006, o Protocolo de Cooperação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa no Domínio da Defesa cujos objetivos do instrumento cooperativo preveem o seguinte, no seu artigo 2 do Protocolo de Cooperação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa no Domínio da Defesa (2006):

Promover e facilitar a cooperação entre os Estados Membros no domínio da Defesa, através da sistematização e clarificação das ações a empreender; criar uma plataforma comum de partilha de conhecimentos em matéria de defesa militar; promover uma política comum de cooperação nas esferas da defesa e militar; contribuir para o desenvolvimento das capacidades internas com vista ao fortalecimento das Forças Armadas dos países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.

Estes acordos de cooperação técnico-militar são uma estratégia e oportunidade para a formação dos quadros das Forças Armadas, no geral, e da Força Aérea, em particular. Além disso, estes instrumentos permitem a aquisição de meios aéreos de que a Força Aérea Moçambicana necessita para sua requalificação e modernização. Por exemplo, a alínea a do Artigo 1 do Acordo entre Governo da República Federativa do Brasil e República de Moçambique no Domínio da Defesa (2009), prevê "[...] promover a cooperação entre as partes em assuntos relativos à defesa, nomeadamente, nas áreas de pesquisa e desenvolvimento, apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa" como se pode constatar na alínea a do Artigo 1 do Acordo entre Governo da República Federativa do Brasil e República de Moçambique no Domínio da Defesa (2009). Estes aspectos visam ganhar maior destaque quando se trata da aquisição de aeronaves da Força Aérea Moçambicana.

O Artigo 4 do Protocolo de Cooperação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa no Domínio da Defesa (2006) preconiza "a solidariedade entre os Estados Membros; a sensibilização das comunidades nacionais; ações para afirmação da componente da defesa da CPLC, entre outros pontos". Este ponto está sendo positivo para Moçambique, o qual por meio da solidariedade de Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, sobretudo Portugal e Brasil, conseguiu doações de aeronaves e instrutores de pilotos que operam nas instituições de ensino militar moçambicanas, responsáveis por ministrar esses cursos.

Além de acordos de cooperação bilateral e multilateral, a Força Aérea Moçambicana tem acordo com Empresas, para requalificar e modernizar suas aeronaves de asa fixa e rotativa. Os acordos com estas empresas enquadram-se no contexto da operacionalização da Força Aérea na conjuntura nacional, regional e global atual. Neste contexto, foram desenvolvidos projetos técnicos de reparação geral e reabilitação de aeronaves.

O primeiro a ser destacado é o Projeto M. C. Aerostar, S. A. A Aerostar³³ que, de acordo com Mabote (2014, p. 25), é uma empresa vocacionada em reparações, manutenções, revisões capitais e modificações nos aviões de combate MIG21, de treino L-39, bem como os seus respectivos equipamentos, sistemas e motores, fabricação, manutenção e modernização dos múltiplos sistemas de lançamento de roquetes MRLS de 122 MM. Uma equipe técnica constituída por dois especialistas da Companhia Aerostar S.A, vinda de Bacau-Romênia, juntamente com representantes da Força Aérea de Moçambique, efetuou de 07 a 11 de fevereiro de 2011, uma visita de avaliação técnica aos aviões de caça tipo MIG 21BIS, tendo em vista a sua reativação. Em dezembro de 2012, foram desmontados nove MIG 21BIS e enviados para a Romênia, para revisão capital. Ocorreu na Romênia a reciclagem dos pilotos que já concluíram a teoria e prática do avião de Instrução Básica do tipo Festival. Presentemente estão a completar a instrução avançada no avião L-39 e seguir-se-á a teoria do avião MIG 21BIS.

A Empresa Romena, Aerostar, atualizou e modernizou oito caças MIG 21 e uma aeronave de treinamento, L-39ZO Albatros. Tratando-se de aeronaves que tinham

³³ AEROSTAR é uma companhia aeroespacial romena sediada em Bacau e, atualmente, é das mais conceituadas no domínio da reparação, manutenção e modernização de aeronaves, no Continente Europeu e tem suporte de marcas conceituadas como a Airbus.

ficado cerca de duas décadas sem operar, as mesmas foram equipadas de sistemas de navegação GPS e gravadores digitais de missão. Esta empresa modernizou os MIG 21 moçambicanos recorrendo ao programa da empresa israelense Aerospace Industries – IAI³⁴. As aeronaves foram recondicionadas e reequipadas com tecnologia moderna passando a ter uma atualidade excepcional. O programa da Força Aérea Moçambicana e a Aerospar, para além do recondicionamento e modernização das aeronaves militares moçambicanas, inclui um programa de treinamento de pilotos e pessoal operativo em terra.

O segundo é o Projeto METEC. Para Mabote (2014, p. 25), trata-se de um projeto de reabilitação dos helicópteros do tipo MI-8T que se encontram na Base Aérea de Mavalane, em Maputo, pela Empresa METEC da República Federativa da Etiópia. O processo de desmontagem das unidades iniciou em novembro de 2010 e terminou em dezembro, do mesmo ano. Estiveram envolvidos, além de técnicos etíopes, técnicos moçambicanos. Em outubro de 2011, chegou o segundo grupo de técnicos etíopes para a reparação de alguns agregados eletrônicos e sistemas, tendo terminado, em março de 2012. Em agosto de 2012, partiu um grupo de 11 técnicos moçambicanos, por um período de três meses, para um estágio na Etiópia. Desde o ano de 2012, o processo não teve continuidade, por falta de verba, contudo houve garantias de continuidade.

O terceiro é o Projeto Liconex (Pty) Ltd. Em relação a esse projeto, Mabote (2014, p. 25-26) refere que emergiu em 2013, com a assinatura de um contrato pelo Governo de Moçambique, representado pela Direção Nacional de Política de Defesa Nacional e pela Empresa Liconex (Pty) Ltd., sediada na República da África do Sul, para aquisição de duas aeronaves de transporte asa fixa do tipo Antonov 26, cuja fábrica se encontra na República da Ucrânia. Uma equipe da Engenharia de Aviação deslocou-se à fábrica para a verificação, inspeção e recepção da primeira unidade, cuja chegada está prevista para finais do mês de julho corrente.

Verifica-se um conjunto de *démarches* por parte dos governantes moçambicanos e dos dirigentes das Forças Armadas de Moçambique, a fim de requalificar e modernizar a sua Força Aérea, através da cooperação técnico-militar com países parceiros e empresas estratégicas. Trata-se de um conjunto de iniciativas e ações concretas para tornar possível a operacionalização da Força Aérea na conjuntura atual, através de

³⁴ IAI foi a empresa responsável pela modernização de uma centena de unidades desta marca de aeronave.

ações de cooperação com Estados, organizações internacionais, para aquisição, e com as empresas, para a reabilitação, requalificação e modernização de aeronaves.

A cooperação técnico-militar é uma das formas para alcançarem-se os objetivos de requalificar, reestruturar e modernizar a Força Aérea Moçambicana, tendo em conta as experiências dos parceiros. Esta estratégia está abrindo janelas de oportunidade para aquisições de aeronaves, formação e oportunidades a fim de se criar condições para a sustentabilidade deste ramo das Forças Armadas, em longo prazo. A cooperação técnico-militar traz ganhos, ainda que assimétricos, entre os parceiros de modo a maximizar seus interesses, mas ela implica partilha de custos e dos benefícios. Por exemplo, no caso brasileiro, o antigo Ministro da Defesa do Brasil, Celso Amorim, por ocasião da apresentação do Projeto de Lei EMI nº 00174/2013 MD, sobre a assinatura do Acordo de Cooperação no Domínio de Defesa entre Brasil e Moçambique e a doação de três aeronaves à Força Aérea Moçambicana, defendeu que, caso a doação fosse viabilizada, ela reforçaria "o bom relacionamento entre Brasil e Moçambique, no contexto internacional, estreitando ainda mais os laços de cooperação mútua, tão necessários na atual conjuntura mundial" (AMORIM, 2013).

A cooperação serve como um instrumento importante para reforço político de projetos e programas desenhados, criando estreitas e boas relações que ajudam a exercer influência sobre os parceiros – demonstração de liderança. Todavia, tratando-se de uma área sensível como as forças armadas, os riscos em cooperar são enormes, tanto quanto os de não cooperar. Quando a cooperação é mal concebida ou implementada, pode implicar perda de liberdade de ação; criação de um sistema de dependência; emergência de conflitos; incremento da complexidade relacional e hostilidades abertas entre as partes, entre outros aspetos. Mas, a cooperação, no âmbito dos países de expressão portuguesa, traz consigo um conjunto de benefícios que vão desde a língua, passando pela cultura até a história comum.

3. Os Desafios Estratégicos Para a Modernização da Força Aérea Moçambicana

Depois de ter cumprido várias missões durante o período das agressões dos regimes minoritários e racistas da Rodésia do Sul de Ian Smith, do Apartheid da África do Sul e da guerra dos 16 anos, a Força Aérea de Moçambique entrou numa fase de hibernação e, recentemente, verificam-se os primeiros passos para a requalificação,

reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana que trazem consigo um conjunto de desafios estratégicos, para que sua missão seja efetivada. Tudo indica que a aposta na formação, aquisição e cooperação técnico-militar constitui uma estratégia válida que pode produzir bons resultados, em longo prazo, desde que haja, como aponta Caminha (1983, p. 61) "eficiência tática e boa utilização dos múltiplos e complexos engenhos, cuja operação coordenada demanda longo tempo de instrução e de adestramento dentro do campo de conhecimentos técnicos e díspares".

A formação do quadro de pessoal da Força Aérea Moçambicana foi levada a cabo, em grande parte no exterior, com destaque para os países da União Soviética e os países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, com destaque para Portugal. As novas aquisições e modernizações de aeronaves, para além das empresas do Leste Europeu, passaram a abarcar empresas africanas e de expressão inglesa. Isto demanda aquilo que Caminha (1983, p. 61-62) explicou como necessidade de "eficiência no combate da capacidade de coordenação dos vários elementos táticos, nem sempre com características operativas diferentes". Este ponto é levantado pelo fato de as Forças Armadas de Moçambique terem uma doutrina muito influenciada pelos soviéticos; as recentes aquisições e modernização de aeronaves ocorrem de vários pontos – Romênia, Portugal, Brasil, África do Sul e Etiópia – a formação, sobretudo dos pilotos e mecânicos, é levada a cabo pelo projeto de cooperação técnico-militar portuguesa. Ou seja, está-se diante de elementos de origem diferente, e isso demanda uma eficiência e bom planejamento para que os objetivos sejam alcançados.

A busca de parceiros estratégicos para a requalificação, reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana será sempre um dilema, tendo em conta os interesses estratégicos dos parceiros. Por exemplo, no caso brasileiro, para justificar a doação de aeronaves à Força Aérea Moçambicana, o antigo Ministro da Defesa, Celso Amorim, quando fez a apresentação do Projeto de Lei EMI nº 00174/2013 MD, sobre a assinatura do Acordo de Cooperação no Domínio de Defesa entre Brasil e Moçambique e a doação de três aeronaves à Força Aérea Moçambicana, defendeu que "a manutenção das aeronaves T-27 implica em custos de manutenção elevados para o COMAER, assim como requer significativos investimentos para colocá-las, novamente, em condições operacionais" (AMORIM, 2013). Em termos práticos está-se perante uma situação de doação de material oneroso, em termos de manutenção e logística, mas diante de uma

solidariedade, no âmbito da salvaguarda dos interesses e investimentos brasileiros, em Moçambique.

A Força Aérea Moçambicana deve estar atenta ao conjunto de processos evolutivos no campo dos produtos de defesa e segurança do seu ramo, para que não enverede por processos de aquisição ou cooperação que, no futuro serão insustentáveis. Daí que o investimento na formação deve continuar a ser uma das estratégias fundamentais para o sucesso da sua requalificação, reestruturação e modernização. A adoção deste caminho permitirá reedificar a Força Aérea do ponto de vista organizacional e operacional, tendo em conta os desafios estratégicos atuais e futuros.

A Força Aérea de Moçambique é desafiada, como aponta Caminha (1983, p. 62), a "ser empregue conjuntamente e com eficiência" nas operações dos outros ramos das Forças Armadas, nomeadamente, exército e marinha, tendo em conta os desafios nacionais de defesa da soberania e integridade territorial, visto que existem muitas suspeitas de ocorrência de casos de múltiplas violações do espaço aéreo moçambicano por aeronaves estrangeiras para fins criminais. Para garantir a segurança, o espaço aéreo moçambicano é controlado pelo sistema ADS-M. Este sistema não é substituído por sistemas de radares, por dois motivos principais. Primeiro, devido ao fraco tráfego aéreo nos aeroportos nacionais. Segundo, devido aos custos elevados dos equipamentos. Esta justificativa foi dada por Manuel Veterano, PCA da Empresa Aeroportos de Moçambique (2010), citado pelo Jornal Verdade (2010)³⁵.

Para além do impedimento e combate à invasão do espaço aéreo moçambicano, da pirataria marítima, da pesca ilegal, da poluição e de outros crimes que ocorrem na costa moçambicana, nas águas interiores e no território firme que podem por em causa os interesses nacionais supremos, vitais, estratégicos e táticos, a Força Aérea Moçambicana deve ser um instrumento importante para a projeção da força a fim de eliminar essas ameaças, como defende Mersheimer (2007, p.105). Mais do que isso, a Força Aérea Moçambicana deve estar capacitada para levar a cabo operações de combate e ataque ao poder aéreo inimigo. Há que estabelecer uma doutrina aérea e o seu

³⁵ <http://www.verdade.co.mz/nacional/12379-mocambique-descarta-uso-de-radares-na-fiscalizacao-do-seu-espaco-aereo>, Consultado no dia 13 de julho de 2016.

entrosamento na doutrina geral das Forças Armadas, tendo em conta o exército e a marinha de guerra.

As aquisições devem ser, na medida do possível, "analisadas e decididas de modo unificado e coordenado para se conseguirem resultados mais favoráveis através de uma gestão integrada" (LOPES, 1986, p. 103). A Força Aérea deve ser integrada na participação das Forças Armadas em apoio de operações de reforço da autoridade do Estado, proteção civil e operações humanitárias, uma vez que faz parte da sua missão e função, como ramo das Forças Armadas, "realizar as ações aéreas, no solo ou em cooperação, necessárias para a defesa da nação ou dos interesses e objetivos nacionais; colaborar com outros departamentos do Estado para o progresso da nação e para a salvaguarda dos bens públicos e privados" (Decreto nº 38/2011 de 2 de setembro). Assim sendo, é preciso que se desenvolva a responsabilidade partilhada das ações de modernização e requalificação com outros ramos das Forças Armadas, tendo em conta todo o processo de formação, aquisição e cooperação, bem como a sua integração na participação em operações conjuntas e combinadas de defesa do território nacional.

Portanto, a requalificação, reestruturação e modernização da Força Aérea Moçambicana devem ser levadas a cabo de forma contínua e sistemática, de modo que elas possam estar sempre equipadas para servir e criar um poder aéreo efetivo, bem como defender o território nacional contra ataques de natureza aéreas, terrestre ou marítimo. Desta feita será possível manter uma situação aérea que permita a normal condução das operações das forças amigas, nacionais e aliadas, bem como a realização de ações com objetivo de neutralizar ou reduzir o potencial de ameaças contra os interesses nacionais vitais, supremos, estratégicos e táticos.

Considerações Finais

A Força Aérea de Moçambique encontra-se numa fase de reestruturação, requalificação e modernização. Por meio de um conjunto de aquisições e reabilitações de aeronaves militares e uma aposta efetiva na formação, saiu-se de uma mera retórica discursiva dos governantes e dirigentes militares moçambicanos, para ações reais e concretas. A formação, juntamente com as aquisições, constitui a espinha dorsal de todo o processo em curso. No domínio da formação, há que qualificar civis para fazerem parte do debate sobre a importância da força aérea na prossecução das missões e objetivos das

forças armadas. A construção e modernização de infraestruturas para o emprego combativo da técnica, serviços administrativos e sociais da Força Aérea de Moçambique constitui prioridade deste ramo das forças armadas, seguido de aquisições de equipamento técnico, combativo e logístico.

As aquisições e a requalificação da Força Aérea de Moçambique estão mais voltadas para atender a um conjunto de necessidades nacionais relacionadas com o apoio humanitário às populações em períodos de cheias e cogitando apoio às missões de paz no âmbito da Comunidade Para o Desenvolvimento da África Austral, União Africana e Nações Unidas, do que na projeção de força na região. Esta opção tem muito a ver com as exigências das Forças Armadas de Moçambique, depois do fim da guerra dos 16 anos, quando a demanda foi mais para operações de paz. Todavia, a Força Aérea Moçambicana precisa tornar ainda mais robusto o seu poder aéreo para que possa cumprir as suas missões e atribuições com sucesso, eficiência e profissionalismo. Assim, as aquisições devem ter em conta a unificação e coordenação das ações de forma integrada com os outros ramos das forças armadas.

A cooperação técnico-militar com os parceiros estratégicos precisa ser encarada como uma oportunidade para o desenvolvimento das capacidades operativas da força aérea nacional. Ela tem que continuar a se concentrar em ações conjuntas em áreas técnicas e funcionais, bem como instrumento importante para reforço político de projetos e programas desenhados no domínio da força aérea, mas há que ter em conta questões que podem condicionar a país como a perda de liberdade de ação ou a criação de um sistema de dependência. Os países de língua portuguesa são uma boa alternativa para a cooperação técnico-militar neste domínio. Todavia, a referida cooperação não pode centrar-se em doações de unidades aéreas desatualizadas, que já não respondem as exigências e ameaças aéreas modernas e globais e nem mesmo podem tornar-se onerosas ou Estado moçambicano, devido ao seu avançado de degradação, transformando as bases aéreas moçambicanas em garagens de sucataria aérea. Portanto, essa cooperação deve centrar-se em acordos que criem facilidades de aquisição de aeronaves modernas, formação de instrutores e mecânicos das mesmas, assim como a facilidade de aquisição de peças sobressalentes.

Para o cumprimento integral da missão que lhe é atribuída, a Força Aérea Moçambicana, enquanto ramo das Forças Armadas de Moçambique, passa pelo

preenchimento e capacitação do seu quadro orgânico em meios humanos, materiais e de infraestruturas, para adequar-se à conjuntura atual, tendo em conta o estipulado no Acordo Geral de Paz de Roma, a Estrutura Orgânica das Forças Armadas, o Estatuto dos Militares das Forças Armadas, a Política Nacional de Defesa e Segurança, o plano estratégico e os programas desenhados para a reestruturação, requalificação e modernização das Forças Armadas, no geral, e da força aérea, em particular. Todo isso demanda planos, programas e ações eficientes e bem planejadas, tendo em conta necessidades presentes e aspirações futuras, dentro da programação e planificação militar.

Referências Bibliográficas

ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE NO DOMÍNIO DA DEFESA. Cidade de Maputo. 04 de julho de 2012.

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA NO DOMÍNIO MILITAR ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE. Cidade de Maputo – Moçambique. 07 de dezembro de 1988.

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE NO DOMÍNIO DA DEFESA. Cidade de Maputo – Moçambique. 26 de março de 2009. Promulgado pelo Decreto Nº 8.547 de 23 de Outubro de 2015. Brasília, 23 de Outubro de 2015.

AMORIM, Celso Luiz Nunes. **Apresentação do Projeto de Lei EMI Nº 00174/2013 MD a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.** Subchefia de Assuntos Parlamentares. Brasília, 24 de maio de 2013.

ARANHA, Gonçalves. **Cooperação Técnico-Militar, Uma das Vertentes Externas da Política de Defesa Nacional.** Lisboa: Instituto da Defesa Nacional. 1994.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **Delineamentos da Estratégia.** Volume II. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1983.

CHINGOTUANE, Énio Viegas Filipe. **As Debilidades da Marinha de Guerra Moçambicana e o Problema da Insegurança Marítima no Canal de Moçambique.**

Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Defesa e Segurança. Instituto de Estudos Estratégicos. UFF: Niteroi, 2015

DAVID, Charles-Philippe. **A Guerra e a Paz: Abordagens Contemporâneas da Segurança e da Estratégia.** Lisboa: Instituto Piaget, 2001.

Decreto nº 34/2007 – **Aprova o Regulamento Sobre o Equipamento e Armamento das Forças de Defesa e Segurança e toda a Legislação que for Contrária ao Estabelecido neste Decreto.** Boletim da República de Moçambique. I Série. Número 32. Sexta-Feira, 10 de Agosto. Maputo: Imprensa Nacional, 2007.

Decreto nº 41/2011 de 2 de Setembro – **Aprova a Estrutura Orgânica das Forças Armadas de Defesa de Moçambique.** Boletim da República de Moçambique. I Série. Número 35. Sexta-Feira, 2 de Setembro. Maputo: Imprensa Nacional, 2011.

Decreto nº 46/2006 de 30 de Novembro – **Aprova o Estatuto dos Militares das Forças Armadas de Defesa de Moçambique.** Boletim da República de Moçambique. Quinta-Feira, 30 de Novembro. Maputo: Imprensa Nacional, 2006.

Despacho nº 51/75 – **Aprova a Criação da Comissão de Integração de Força – CIFA.** Boletim Oficial da República Popular de Moçambique. Maputo: Imprensa Nacional, 1975.

FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE. **Papel da Força Aérea na Afirmação das FADM.** Dispositivo da Força Aérea de Moçambique. Maputo: Estado-Maior da Força Aérea de Moçambique, 2014.

FREEMAN, Chas W. **Arts of Power: Statecraft and Diplomacy.** Washington D.C: United States Institute of Peace Press, 1997.

GUPTA, Sanjeev; Clements, Benedict; Bhattacharya, Rina; and Chakravarti, Shamit (2002). **The Elusive Peace Dividend at Finance & Development.** Magazine of the IMF. December. Volume 39, Number 4, 2002.

JORNAL DOMINGO. **Ministério da Defesa Nacional Define Pilares Para Modernização das FADM.** 01 de março de 2015. Maputo, 2015.

JORNAL OPAÍS. **Força Aérea Recebeu Perto de 20 Aviões e Helicópteros.** Jornal Opaís. Terça-Feira 12 de novembro. Redação. Maputo. Grupo SOICO, 2013.

JORNAL VERDADE. **Moçambique Descarta Uso de Radares na Fiscalização do Seu Espaço Aéreo.** Jornal Verdade. Segunda-Feira 28 de junho. Maputo: Verdade, 2010.

Lei nº 13/92 de 14 de outubro – **Aprova o Acordo Geral de Paz. Boletim da República de Moçambique.** I Série. Número 42. Quarta-Feira, 14 de outubro. Maputo: Imprensa Nacional, 1992.

Lei nº 17/97 de 1 de outubro – **Aprova a Política de Defesa e Segurança Nacional. Boletim da República de Moçambique.** I Série. Número 40. Terça-Feira, 7 de Outubro. Maputo: Imprensa Nacional, 1997.

Lei nº 18/97 de 1 de outubro – **Aprova a Lei da Defesa Nacional das Forças Armadas. Boletim da República de Moçambique.** I Série. Número 40. Terça-Feira, 7 de Outubro. Maputo: Imprensa Nacional, 1997.

LOPES, António Jorge de Figueiredo. **A Indústria de Defesa e a Modernização das Forças Armadas Portuguesas.** Palestra Efetuada em 4 de abril de 1986 no IDN ao Curso de Defesa Nacional. Lisboa: Instituto de Defesa Nacional – IDN, 1986.

LUIZ, Everton. **MIG-21 Fishbed: A Obra-Prima de 13 Mil Cópias.** Segunda Parte. Plastinet: Revista Digital de Plastimodelismo. Ano I. Nº 002. Maio – Agosto. PP. 53-62. Refifi: Plastinet, 2005.

LUTTWAK, Eduward N. **Estratégia: A Lógica da Guerra e da Paz.** Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2009.

MABOTE, Filipe Mateus. **Força Aérea de Moçambique: Passado, Presente e Reflexão Prospetiva do Futuro**. Curso de Promoção a Oficial General 2013/2014. Trabalho de Investigação Individual do CPOG. Pedrouços: Instituto de Estudos Superiores Militares, 2014.

MACISAAC, David. "**Vozes do Azul: Teóricos do Poder Aéreo**". In Paret, Pater. **Construtores da Estratégia Moderna: De Maquiavel à Era Nuclear**. Tomo 2. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2003, PP. 211-242.

MALACHE, Adriano; Macaringue, Paulino e Coelho, João Paulo Borges. "**Profound transformations and regional conflagrations: The history of Mozambique's armed forces from 1975–2005**" In Rupiya, Martin (ed). **Evolutions and Revolutions: A Contemporary History of Militaries in Southern Africa**. Chapter Seven. Pretoria. Institute for Security Studies, 2005.

MEARSHEIMER, John J. **A Tragédia da Política das Grandes Potências**. 1ª Edição. Lisboa: Editora Gradiva, 2007.

NHANTUMBO, Nelson Samuel. **Cooperação Técnico-Militar Entre Portugal e Moçambique: Projetos em Curso e Perspetivas Futuras**. Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada. Lisboa: Academia Militar Portuguesa, 2013.

NYUSSI, Filipe Jacinto. **Ministério da Defesa Nacional: Importância da Formação Como Garantia da Paz e Segurança**. Comunicação de Sua Excelência, Presidente da República de Moçambique e Comandante-Chefe das Forças de Defesa e Segurança de Moçambique. Cerimônia de Abertura do XVI Conselho Coordenador do Ministério da Defesa Nacional. Boane, 28 de outubro de 2015.

PAPE, Robert A. **Bombing to Win: Air Power and Coercion in War**. Ithaca and London: Cornell University Press, 1996.

PINTO, Luís Valença. **Forças Armadas de Moçambique**. Forças Armadas dos PALOP. Revista JANUS. PP.90-91. Lisboa. JANUS, 2013.

Projeto de Lei EMI Nº 00174/2013 MD. **Projeto de Lei Para Autorizar o Governo Brasileiro a Doar Três Aeronaves de Treinamento, do Modelo T-27 Tucano.** Subchefia de Assuntos Parlamentares. Brasília, 24 de maio, 2013.

PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO DA COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA NO DOMÍNIO DA DEFESA. Cidade da Praia – Cabo Verde. 15 de setembro de 2006.

SOUSA, Fernandes. **Dicionário de Relações Internacionais.** Lisboa: Edições Afrontamento, 2005.

Modernization of the Mozambican Air Force: Training, Acquisitions, Cooperation and Strategic Challenges.

Abstract

This article analyses the elements of requalification and modernization of Mozambican Air Force to face the national strategic challenges. The Mozambican Air Force is one of the three branches of the Defense Forces of Mozambique that share with other branches the general missions of the Armed Forces, carried out actions in cooperation to defend the nation and their national interests and objectives, with cooperation actions in air and land. In the end of War of 16 Years was signed the General Peace Agreements in 1992. After this period, the Mozambican Air Force was almost inactive, for reasons little publicized. Some people point that the central reason of this inactivate was the collapse of the Soviet Union, principal strategic partner; another one point to an agreement and consensus between the signatories of the General Peace Agreement – Government of Mozambique and a National Resistance of Mozambique – to deactivate this branch of Armed Forces. However, in recent times, there is a series political and military action to re-qualify and modernize a Mozambican Air Force. This study was based on historical method, direct observation and bibliographical research, and concludes that training; acquisitions and bilateral and multilateral technical-military cooperation are a good strategies and way to updating, restructuring, re-qualification and modernization the Mozambican Air Force to face and carry out her mission in present and future against strategic challenges.

Key-words: Modernization. Mozambican Air Force. Cooperation. Strategic Challenges