EJ NEWS – Revista Acadêmica da EJ Faculdade de Aviação Civil – Itápolis/SP - v. 2, n. 1, 2026, p. 111-131
DOI: https://doi.org/10.63656/trh85y38. ISSN ***- 3085-7678 (online)***

DAS CINZAS AOS CÉUS: transformação no setor aéreo moçambicano (1960-1980)

FROM ASHES TO HEAVEN: transformations in the mozambican aviation sector (1960-1980)

Nagai Anne Silva Pacho[1]

RESUMO: O trabalho "Das Cinzas aos Céus" investiga o papel da aviação em Moçambique entre 1960 e 1980, período marcado pela luta de libertação e pelos primeiros anos da independência. Embora a guerra colonial seja amplamente estudada, a história do setor aéreo permanece pouco explorada, apesar de sua relevância estratégica para o controle colonial e a reorganização do Estado moçambicano. O objetivo central é analisar como as transformações sociais e políticas influenciaram o desenvolvimento da aviação, com destaque para a trajetória da companhia Direção de Exploração dos Transportes Aéreos (DETA), nacionalizada em 1975 e transformada em Linhas Aéreas de Moçambique (LAM). Busca-se compreender também, como esse setor refletiu desigualdades coloniais, ao mesmo tempo em que se tornou um símbolo de soberania e reconstrução nacional. A pesquisa, de abordagem qualitativa e de natureza exploratória e descritiva, fundamenta-se em revisão bibliográfica, análise documental e entrevista com Bento José Pacho, piloto aposentado da LAM. Pretende-se evidenciar o papel da aviação na consolidação da independência e na preservação da memória histórica do país.
Palavras-chave: aviação moçambicana; Independência de Moçambique; DETA; LAM; Guerra de Libertação.

ABSTRACT: The work "From Ashes to Heaven" investigates the role of aviation in Mozambique between 1960 and 1980, a period marked by the liberation struggle and the first years of independence. Although the colonial war is extensively studied, the history of the aviation sector remains little explored, despite its strategic relevance to colonial control and the reorganization of the Mozambican state. The central objective is to analyze how social and political transformations influenced the development of aviation, highlighting the trajectory of Air Transport Operations Directorate (DETA), nationalized in 1975 and transformed into Mozambique Airlines (LAM). It also seeks to understand how this sector reflected colonial inequalities while also becoming a symbol of sovereignty and national reconstruction. The research, with a qualitative approach and of an exploratory and descriptive nature, is based on a bibliographic review, document analysis, and an interview with Bento José Pacho, a retired LAM pilot. The aim is to highlight the role of aviation in consolidating independence and preserving the country's historical memory.
Key words: mozambican aviation; Mozambique Independence; DETA; LAM; Libertation War.

Introdução

O termo "Das Cinzas aos Céus" se refere ao passado colonial em Moçambique (África), no qual a luta pela independência e pela reconstrução no setor aéreo foi intensa. Faz-se, dessa forma, relevante o entendimento e o conhecimento sobre um tema pouco explorado, de um povo muitas vezes esquecido.

Embora haja documentação ampla sobre a Guerra de Libertação (1964-1974) nesse período, os aspectos relacionados à aviação são pouco sondados, fazendo com que esse trabalho seja importante para analisar o desenvolvimento do setor em Moçambique no período que

[1] Graduada do Curso Superior em Tecnologia em Pilotagem Profissional de Aeronaves na Faculdade de Tecnologia em Aviação Civil – EJ, Itápolis-SP. E-mail para contato: nagaianne@icloud.com

corresponde a 1960 e 1980, além de compreender e analisar criticamente as transformações estruturais, sociais e políticas que ocorreram nesse tempo.

Trata-se de um período historicamente significativo que abrange os últimos anos do domínio colonial português, a luta pela libertação nacional em 1964, a independência conquistada em 1975 e os primeiros anos de reestruturação do novo Estado moçambicano.

Durante o período colonial, a aviação em Moçambique teve um papel estratégico tanto para o controle territorial quanto para a parte militar e administrativa do governo português. A infraestrutura aérea e o funcionamento de companhias, como a Direção de Exploração dos Transportes Aéreos (DETA), refletiam os interesses do poder colonial em comandar economicamente o território e manter o domínio sobre as regiões em Moçambique.

Além disso, havia relatos de práticas discriminatórias dentro do setor, particularmente na DETA, em que moçambicanos enfrentavam barreiras de acesso aos cargos técnicos e administrativos, sendo frequentemente, destinados a cidadãos portugueses. Apesar dessa discriminação racial ser mantida de forma silenciosa, ela refletia as desigualdades sociais do regime colonial, reforçando o controle social e a exclusão da população local dos benefícios e decisões estratégicas do setor. Todavia, com a intensificação da Guerra de Libertação, a aviação passou a ser também um instrumento militar, usada no transporte de tropas, equipamentos e na repressão aos movimentos de libertação.

Após a independência, o setor aéreo enfrentou várias mudanças, entre elas, evidenciam-se a saída do controle dos portugueses, o desafio da nacionalização de empresas e a necessidade de criar uma aviação alinhada aos interesses do povo e do novo Estado socialista que exigiram uma reorganização completa da estrutura do setor. A antiga DETA, por exemplo, foi transformada na empresa Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), sob gestão do governo. Com esse novo contexto político houve a influência nas relações com outros países e blocos internacionais, o que refletiu em acordos de cooperação e assistência.

Portanto, entender de que maneira as transformações sociais e políticas ocorridas entre o período colonial e os primeiros anos pós-independência influenciaram o desenvolvimento e a reestruturação do setor aéreo em Moçambique, é essencial para a construção de um panorama de desenvolvimento desse setor no país. Ademais, a escolha desse tema parte de uma motivação pessoal. A autora é moçambicana-brasileira e tem o compromisso de contribuir para a preservação e ampliação do conhecimento sobre a história de Moçambique, especialmente nos aspectos pouco estudados. Embora haja referencial teórico sobre o período da Guerra e os primeiros anos pós-independência, a análise social e econômica do setor aéreo permanece insuficiente.

Logo, faz-se essencial trazer luz sobre um aspecto pouco discutido da história de Moçambique, promovendo um entendimento mais abrangente e acessível, sobretudo para os próprios moçambicanos, sendo assim, categórico identificar e analisar memórias, experiências e testemunhos de pessoas que presenciaram esse processo, com a finalidade de compreender mais a fundo a história a fim de traçar as limitações e desigualdades enfrentadas pelos moçambicanos no setor aéreo sob o domínio português.

A aviação em Moçambique passou por momentos de tensão, ruptura e reconstrução. Uma abordagem dialética dos acontecimentos ajudará a entender essas mudanças, levando em conta os fatores sociais, políticos e econômicos, e mostrará como os acontecimentos estão sempre ligados uns aos outros, em constante transformação.

A pesquisa é de abordagem qualitativa e de natureza exploratória descritiva, pois busca compreender melhor um tema pouco estudado, bem como apresentar clareza sobre o processo, desde as desigualdades vividas durante o período colonial até a reorganização do setor após a independência.

O artigo baseia-se em pesquisa bibliográfica e documental, abrangendo a análise em dados de livros, artigos, revistas, *internet* e dissertações que tratam a história política e social de Moçambique. Além disso, contará com a entrevista de Bento José Pacho, piloto aposentado da LAM apresentado na Imagem 1, a fim de ajudar a compreender o panorama de como a aviação em Moçambique foi afetada pelas mudanças sociais e políticas.

Imagem 1 – Comandante Bento Pacho, 1975



Fonte: Arquivo pessoal da autora

1 Modernização Sob Domínio Colonial (1960–1963)

Ao final do século XV, os portugueses chegaram a Moçambique, lugar que, de acordo com Brasil (2017) desde então desempenhou a função de entreposto comercial, ou seja, espaço que concentrava a venda e o armazenamento de mercadorias, dado o fato de que esse país ocupa

uma posição de privilégio em relação à carreira da Índia (rota comercial entre Portugal e Índia). Os colonizadores não fizeram interferências severas nos processos produtivos da região, entretanto, durante séculos, a economia colonial mantinha desigualdades profundas: muitos portugueses migrantes instalavam-se com privilégios, enquanto a maioria africana enfrentava restrições severas no acesso a terra, ao ensino, à mobilidade e aos direitos civis. De acordo com Sheldon e Penvenne (2025b), na década de 1950:

> Os padrões de investimento colonial começaram a mudar [...] quando Portugal estabeleceu uma série de planos de desenvolvimento destinados a ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes e comunicações de Moçambique. Os portugueses que haviam explorado monopólios e incentivos com grande lucro, foram incentivados a investir, expandir e diversificar seus empreendimentos. Os preços geralmente favoráveis, das commodities tropicais no período pós-Segunda Guerra Mundial, impulsionaram essa tendência, e a economia colonial se expandiu vigorosamente. Ao mesmo tempo, o Estado Novo manteve um controle rígido sobre a mobilidade econômica e física dos africanos, e milhares de colonos portugueses chegaram nas décadas de 1950 e 1960 para aproveitar as oportunidades de emprego e negócios negados aos africanos. Mas, ao promover essas políticas, as autoridades coloniais portuguesas antagonizaram africanos de todas as classes sociais.[2] (Sheldon; Penvenne, 2025b, tradução nossa)

Surgiram vários movimentos de oposição ao domínio colonial, muitos deles operando no exílio ou em regiões de limite entre uma região e outra – um exemplo inclui a União Democrática Nacional de Moçambique (UDENAMO), fundada em 18 de outubro de 1960, por Adelino Chitofo Gwambe.

Representantes moçambicanos de grupos políticos exilados reuniram-se na atual Tanzânia e formaram a Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO), fundada em 25 de junho de 1962, moldada com ideias socialistas, tendo Eduardo Mondlane (1920-1969) como seu primeiro presidente. Segundo Rocha (2020), a FRELIMO foi fundada pela união de três organizações nacionalistas: *Mozambican African National Union* [3] (MANU), UDENAMO e União Nacional Africana de Moçambique Independente (UNAMI).

Nos primeiros anos (1962-1963), a FRELIMO concentrou esforços na construção de redes políticas, elaboração de discurso ideológico, busca de apoio externo, organização de

[2] *Colonial investment patterns began to change [....] when Portugal set forth a series of development plans designed to extend and upgrade to Mozambique transportation and communication infrastructure. Portuguese who had exploited monopolies and incentives to great profit were encouraged to invest in, expand, and diversify their undertakings. The generally flavorable prices for tropical commodities in the post- World War era fueled the trend, and the colonial economy expanded vigorously. At the same time, the New State retained tight control over the economic and physical mobility of the Africans, and thousands of Portuguese settlers arrived in the 1950s and the '60s to take advantage of employment and business opportunities denied to Africans. But, in promoting these policies, Portuguese colonial authorities antagonized Africans of all social classes.*

[3] União Nacional Africana de Moçambique

pessoas no exílio, comunidades migrantes e discussão de estratégias para enfrentar o colonialismo, mesmo que o conflito armado generalizado só tivesse início em 1964.

Mesmo antes de 1964, as autoridades portuguesas já mantinham algumas aeronaves operando em Moçambique, ainda que em escala reduzida. Em 1961, por exemplo, modelos como o T-6 e o Douglas C-47 estavam posicionados na cidade da Beira, sendo empregados em atividades de patrulhamento, vigilância, transporte de tropas e comunicação com áreas de difícil acesso. Esse domínio do espaço aéreo possibilitava ao regime colonial maior controle das fronteiras, agilidade na mobilização de reforços e resposta rápida a focos de insurgência.

De acordo com Miranda e Milheiro (2024), para viabilizar essas ações, foi necessário investir na melhoria das pistas, na ampliação das bases de apoio e na construção de novos aeródromos. A Base Aérea nº 10, situada em Beira, tornou-se um ponto estratégico, passando por ampliações para receber aeronaves a jato da Transportes Aéreos Portugueses (TAP) e suportar operações de maior porte.

Dessa maneira, observa-se que, antes mesmo do início efetivo dos conflitos armados, já havia um movimento de investimento e planejamento voltado a garantir ao governo colonial a capacidade de deslocamento aéreo — tanto para fins civis quanto militares — assegurando a manutenção do controle territorial. O setor aéreo civil e militar era peça-chave para conectar regiões isoladas do país, suprir as carências dos transportes terrestres, sustentar a administração colonial e fortalecer os vínculos com Lisboa e países vizinhos.

De acordo com a Associação 25 de abril (2018), até 1963, o potencial da aviação portuguesa em Moçambique ainda era restrito, com um número limitado de aeronaves e uma infraestrutura em expansão. Naquele contexto, tendo em vista que o confronto armado ainda não havia escalado, o uso da aviação estava mais voltado para missões de reconhecimento, transporte, vigilância e apoio logístico, sem envolvimento significativo em operações de combate de grande escala.

1.1 Direção de Exploração dos Transportes Aéreos (DETA) moderniza a frota

A DETA foi fundada em 1936 e evoluiu para o que hoje conhece-se por Linhas Aéreas de Moçambique (LAM). Inicialmente, operava com o transporte de correspondências e carga e foi essencial para o desenvolvimento da aviação de Moçambique. Abaixo é possível analisar, na Imagem 2, um avião da DETA e sua tripulação.

Imagem 2 – Os diretores de serviço do CFM e da DETA com as tripulações que conduziram aviões dos EUA para Moçambique



Fonte: TERRA (2023)

Segundo Vilanculos (2024), a companhia iniciou com voos regulares dentro e fora do país, conectava cidades que eram pontos de comércio essenciais para o desenvolvimento moçambicano. A DETA se desenvolveu a partir da vontade de criar um transporte aéreo mais eficaz e que fosse adaptado às necessidades do povo local. A companhia começou com aeronaves modestas e rotas limitadas, mas, ao longo das décadas, modernizou sua frota e ampliou sua malha aérea.

A DETA destacou-se como uma companhia de referência no continente africano, sendo pioneira na aquisição de um simulador Boeing 727, o que evidencia seu compromisso com a inovação e o desenvolvimento da aviação em Moçambique. Entretanto, é importante ressaltar que esse contexto ocorreu durante o período colonial, quando o acesso à aviação era restrito à parcela privilegiada da sociedade moçambicana, limitando-se, principalmente, por fatores socioeconômicos e pelas políticas de discriminação vigentes.

A exclusão da população local manifestava-se, inclusive, em práticas discriminatórias e comentários depreciativos relacionados à cor da pele, que justificavam a impossibilidade de acesso ao transporte aéreo. Essa restrição não se limitava apenas ao setor da aviação, mas também se estendia a outras áreas fundamentais, como educação, cultura e lazer. Contudo, a análise aqui proposta se concentra especificamente no contexto do transporte aéreo.

1.2 Entrada dos Fokker F-27 "*Friendship*"

O F-27, retratado na Imagem 3, foi uma aeronave que veio para substituir aeronaves mais antigas como o Douglas DC-3, que eram menos eficientes e menos confortáveis. (Rodrigues, 2024, p. 1).

Imagem 3 - O Fokker "Friendship" F27 "Quelimane" da DETA, anos 60



Fonte: The Lagoa Bay World (2023)

A introdução dos aviões Fokker F-27 "*Friendship*" no cenário da aviação moçambicana representou um avanço significativo no processo de modernização da frota aérea do país, – que foi essencial para sustentar o desenvolvimento econômico e a integração nacional – marcando uma nova era tecnológica e operacional para o setor. Este momento ocorreu em um contexto no qual a DETA ainda era a principal companhia aérea de Moçambique, antes de sua futura transformação nas Linhas Aéreas de Moçambique (THE DELAGOA BAY WORLD, 2020).

A chegada dos Fokker F-27 trouxe melhorias substanciais, não apenas em termos de eficiência e capacidade de transporte, como escrito anteriormente, mas também na segurança e conforto das operações aéreas domésticas e internacionais. Ademais, a incorporação dos Fokker F-27 evidenciou o compromisso da companhia em manter-se atualizada com as tendências globais da indústria da aviação, destacando-se como uma referência no continente africano naquele momento histórico.

As aeronaves mais modernas e de maior autonomia, fizeram com que a DETA pudesse ampliar e consolidar suas rotas, conectando cidades estratégicas dentro do território moçambicano e estabelecendo ligações regulares com destinos no exterior, especialmente em um período conturbado, marcado por desafios políticos e sociais significativos.

Apesar de serem limitadas as fontes específicas sobre o momento exato da incorporação dos Fokker F-27 à frota da DETA, é reconhecido que esta aeronave teve ampla adoção em

diversos países africanos e tropicais devido à sua resistência e versatilidade. No contexto moçambicano, a introdução do F-27 marcou a passagem para uma aviação nacional mais avançada, confiável e eficaz, permitindo uma integração mais eficiente entre cidades e regiões do país.

1.3 Consolidação de rotas domésticas e internacionais

As Linhas Aéreas Moçambicanas adotaram uma política de consertar os erros que estavam ocorrendo com a administração interna das viagens aéreas, colocando como prioridade a eficiência doméstica antes de expandir para o exterior. Essa reestruturação incluiu a suspensão de rotas deficitárias, buscando garantir a sustentabilidade. *Sitoe* (2025)

As principais rotas internacionais compreendiam Joanesburgo e Durban, na África do Sul; Blantyre, no Malawi; e Lisboa, em Portugal.

De acordo com o jornal português *Sitoe* (2025), as ligações com Joanesburgo e Durban sempre receberam atenção prioritária, refletindo fatores comerciais, históricos e geográficos. A conexão entre Maputo e Joanesburgo, em particular, consolidou-se como uma rota emblemática da LAM, permanecendo em operação até os dias atuais.

A rota para Blantyre, no Malawi, destacou-se significativamente no período analisado nesta seção. Embora, atualmente, apresente baixa rentabilidade, uma vez que a LAM prioriza rotas com sustentabilidade financeira, sua relevância histórica é notável. Blantyre figura entre as principais cidades malawianas, mantendo laços comerciais e culturais sólidos com Moçambique, sobretudo com a região centro-norte. Tanto durante o período colonial quanto nos primeiros anos após a independência, essa rota desempenhou papel fundamental ao promover a integração regional e facilitar a conexão de Moçambique com os países vizinhos.

De acordo com Fortes (2020), a rota intercontinental Maputo–Lisboa foi o principal eixo aéreo que conectava Portugal à sua então colônia africana. Essa linha facilitava o controle administrativo e militar, permitindo deslocamentos rápidos de autoridades, tropas e recursos entre Lisboa e Lourenço Marques (atual Maputo). Além de representar um símbolo de soberania e modernização, a manutenção dessa rota reforçava a presença e influência portuguesa, especialmente em períodos de contestação internacional ao colonialismo.

Adicionalmente, contribuía para o fluxo regular de colonos, empresários, diplomatas e técnicos entre ambos os territórios. Era frequente que cidadãos portugueses se deslocassem para Moçambique em busca de oportunidades econômicas nos setores de comércio, mineração e agricultura. Essa rota foi relançada em 2021, mas acabou sendo suspensa novamente em

fevereiro de 2025 por falta de rentabilidade. A LAM acumulava prejuízos com essa operação e decidiu priorizar o mercado doméstico antes de retomar voos internacionais.

2 Guerra da Independência (1964-1974)

Antes da Independência de Moçambique, a aviação nacional era basicamente comandada pelos portugueses, envolvendo companhias comunitárias e pequenas que atuavam em todo o território, sendo a DETA, a principal delas.

No mês de abril de 1974, ocorreu em Portugal um golpe de Estado promovido pelos militares, que recebeu apoio dos portugueses descontentes com: 1 - o regime do Estado Novo e 2 - as guerras coloniais na África. Conforme o artigo *The Founding of Frelimo*, com o novo cenário, o movimento utilizou sua posição militar para exigir um cessar-fogo, consolidando o direito de liderar um Moçambique independente. Houve uma tentativa de contragolpe em Maputo, em setembro, rapidamente frustrada, seguida por alguns distúrbios em outubro, mas esses foram os principais obstáculos à autoridade da FRELIMO.

Apenas um ano após o golpe em Portugal, a maioria dos colonos portugueses já haviam deixado Moçambique e, em 25 de junho de 1975, o país conquistou sua independência, tornando-se um Estado de partido único sob a liderança da FRELIMO, com Samora Machel (1933-1986) como presidente. (Alcântara, 2023)

2.1 Conflito iniciado pela FRELIMO impacta a aviação

O conflito iniciado pela FRELIMO em 1964, conhecido como Guerra de Libertação Nacional, provocou transformações profundas e multifacetadas no setor da aviação em Moçambique, afetando tanto a aviação civil quanto a militar.

A insurgência armada desencadeada contra o domínio colonial português resultou em uma série de desafios para a infraestrutura aeroportuária, incluindo a destruição ou danificação de pistas de pouso, hangares e equipamentos de navegação, especialmente em regiões consideradas estratégicas ou sob forte presença guerrilheira. Além disso, o ambiente de constante insegurança levou à militarização progressiva dos aeroportos, com reforço de medidas de proteção, restrição de acessos e a necessidade de escolta armada para voos em determinadas rotas. (Barrios, 2022, p.43)

Do ponto de vista operacional, as companhias aéreas viram-se obrigadas a adotar rotas alternativas para evitar áreas de combate, o que aumentava custos e complexidade logística. Muitas vezes, voos eram suspensos ou redirecionados de última hora devido à ameaça de sabotagens, ataques aéreos ou emboscadas a aeronaves civis e militares. (Barrios, 2022, p.43)

De acordo com Barrios (2022) a segurança dos passageiros e tripulações tornou-se uma prioridade, influenciando a frequência e a regularidade dos voos, especialmente para localidades mais remotas ou próximas às zonas de conflito. O impacto também afetou desenvolvimento e modernização da frota aérea, já que o contexto de guerra limitava investimentos externos e dificultava a importação de equipamentos e peças de reposição. Em contrapartida, o conflito estimulou a adoção de medidas inovadoras para manter a conectividade do país, como o fortalecimento das ligações entre Lourenço Marques (atual Maputo) e as principais cidades, garantindo o mínimo funcionamento das atividades administrativas, comerciais e militares.

Assim, a aviação em Moçambique durante a Guerra de Libertação Nacional tornou-se, simultaneamente, símbolo de resistência, instrumento estratégico e alvo de disputa entre as forças envolvidas no processo de independência.

2.2 Necessidade de rotas alternativas e reforço da ligação com Lourenço Marques

Durante a Guerra de Libertação ficou evidente o papel estratégico da aviação, tanto no âmbito militar, como no âmbito logístico. Logo, houve a necessidade de criação de rotas alternativas de ligação entre Lourenço Marques ao restante do país, posto que a cidade era o centro político e administrativo da colônia. Como já escrito, a rota ligava a cidade de Lourenço Marques a outras cidades centrais para o conflito moçambicano (Zeca, 2016).

2.3 Apesar das tensões, DETA mantém operação, representando tanto um elo colonial quanto uma necessidade vital de transporte

Segundo Vilanculos (2024)

> Após a independência de Moçambique em 1975, a DETA foi nacionalizada e transformada em Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) em 1980. Este marco representou a continuidade da companhia como uma ferramenta estratégica para o desenvolvimento nacional, promovendo a conexão entre as regiões e com o exterior. (Vilanculos, 2024)

Em 10 de janeiro de 1970, a DETA houve um momento de grande relevância por inaugurar oficialmente a era dos jatos em sua frota, com a aquisição de dois aviões Boeing 737. Este acontecimento foi marcado por uma cerimônia oficial que ressalta a importância estratégica e simbólica da modernização do setor aéreo moçambicano naquele contexto (Sousa, 2019).

A incorporação dos novos jatos foi celebrada não apenas por autoridades e funcionários, mas também pela população, com a realização de voos turísticos que permitiram ao público, experimentar a inovação de perto. Tal evento representou um verdadeiro salto tecnológico para a DETA, consolidando seu papel como elo fundamental de transporte e integração nacional durante um período de intensas transformações políticas e sociais.

3 Independência

Moçambique conquistou sua independência em 25 de junho de 1975, depois de quase 500 anos de colonização portuguesa, período durante o qual houve intensa exploração dos recursos naturais e restrição de liberdade dos povos nativos moçambicanos.

O Período Colonial trouxe impactos em diversos âmbitos, como a economia, a cultura e a política do país africano; contudo, perpetuou a exploração e as desigualdades ao longo desses anos. (Alcântara, 2023)

3.1 Proclamação da Independência de Moçambique (25 de junho de 1975)

Durante o conflito, o principal papel da Força Aérea Moçambicana consistia em missões militares, nas quais seus pilotos eram preparados para executar bombardeamentos. A luta pela independência avançou de Cabo Delgado a Maputo, e, apesar de diversas dificuldades, o exército português estava sendo derrotado pelo moçambicano.

Em junho de 1975, após dez anos de conflito, Samora Machel tornou-se o primeiro presidente do país recém independente.

A independência, de acordo com Alcântara (2023), veio com diversos problemas, como:

> A necessidade de reconstrução pós-guerra, a consolidação de uma identidade nacional e a superação das divisões étnicas e culturais criadas durante o período colonial. Além disso, Moçambique enfrentou dificuldades econômicas, como a falta de infraestrutura adequada, altos índices de pobreza e um sistema educacional em desenvolvimento (Alcântara, 2023).

Além disso, a autora relembra que:

> A polícia colonial portuguesa e as forças da África do Sul financiaram uma guerra civil em Moçambique. Após dez anos de guerra pela independência contra o império português, o país mergulhou em uma guerra civil de 12 anos[...] O tratado de paz foi assinado apenas em 1992, em Roma, Itália, e essa guerra cruel devastou Moçambique, levando 22 anos para o país se recuperar (Alcântara, 2023).

Durante esse período, a nação enfrentou dificuldades, porém progrediu consideravelmente ano a ano, desfrutando de uma estabilidade política, que fortaleceu a democracia recém conquistada.

3.2 Lourenço Marques e a importância do Aeroporto de Mavalane

Lourenço Marques (atual Maputo) era um explorador português que foi homenageado tendo seu nome usado para nomear uma das principais cidades de Moçambique; após a independência do país, a cidade passa a se chamar Maputo, refletindo o desejo moçambicano de construir uma identidade nacional própria.

O Aeroporto Internacional de Maputo, conhecido como Aeroporto de Mavalane, Imagem 4, constitui a infraestrutura fundamental do sistema de aviação civil em Moçambique, visto que a sua história e a sua localização refletem diretamente a evolução política e econômica do país, fazendo com que seja o principal ponto de ligação entre a capital e o resto do mundo.

Dessa forma, o aeroporto começou por ser o principal acesso a Lourenço Marques, a capital colonial, situado na área de Mavalane e, após a independência, solidificou-se como o principal *gateway* aéreo da nação (The Lagoa Bay World, 2023).

Um marco significativo da sua infraestrutura inicial foi a inauguração de um novo terminal, em 1963, entretanto, é importante notar que esta infraestrutura de 1963 permaneceu como o terminal principal do país até o início do grande projeto de modernização (pós-2006), totalizando 45 anos de serviço contínuo (The Lagoa Bay World, 2023).

Esta longevidade, embora sublinhe a importância histórica ininterrupta do aeroporto, demonstra também a necessidade crítica e acumulada de uma intervenção massiva para que o país pudesse cumprir com os padrões modernos de aviação internacional e responder ao crescimento do tráfego. (The Lagoa Bay World, 2023)

O Aeroporto de Maputo representa o principal centro político e comercial do país, recebendo cerca de 50% dos passageiros que chegam em Moçambique. Junto com Beira, Nampula, Tete e Pemba, responde por mais de 80% do tráfego aéreo nacional. Sua localização estratégica na África Austral facilita a conectividade regional e itinerários ampliados. (República de Moçambique, 2015)

Imagem 4 – O Angola e o Moçambique, aeronaves da DETA, no aeroporto de Lourenço Marques.



Fonte: The Lagoa Bay World (2023)

3.2.1 O projeto de modernização e ampliação (pós-2000): o pilar da expansão

A ampliação efetiva da aviação moçambicana, medida em termos de capacidade e modernidade, foi desencadeada pelo massivo projeto de modernização e ampliação do Aeroporto Internacional de Maputo, iniciado no triénio 2006-2008 (Aeroportos de Moçambique, 2007).

Este projeto representou, de acordo com o informativo institucional da Aeroportos de Moçambique (Aeroportos de Moçambique, 2007), um desafio. O investimento inicial foi significativo, avaliado em 75 milhões de dólares norte-americanos. Este fato sublinha a dependência de Moçambique em relação ao capital estrangeiro não ocidental para o desenvolvimento de infraestruturas críticas. O plano de execução previa um prazo de 20 meses para dotar a capital de uma unidade aeroportuária e referência internacional.

Além disso, o processo de modernização foi orientado por uma reengenharia operacional e estrutural abrangente. O projeto compreendeu a edificação de um novo terminal internacional de passageiros, juntamente com sua respectiva plataforma para estacionamento de aeronaves. O antigo terminal passou por ampliação e adaptação, sendo convertido em terminal doméstico com área comercial ampliada. Também foram implementados um novo Pavilhão *Vip* Presidencial, a renovação da sala *Vip* existente, uma torre de controle moderna e um terminal de carga, cuja área excedeu mais do que o dobro da dimensão anterior (de 3.500 m² para valor superior).

O incremento da capacidade operacional destacou-se como principal indicador da expansão, com aumento da área de 13.800 m^2 para 34.000 m^2, agora equipada com cinco pontes telescópicas para embarque e desembarque. A introdução dessas pontes é fundamental para o

processamento eficaz e confortável de aeronaves de grande porte, essenciais para ampliar as rotas intercontinentais pretendidas por Moçambique. (Lusa, 2023).

O principal efeito da ampliação foi o aumento da capacidade anual de passageiros de 300 mil para 900 mil, com potencial para mais. O investimento antecipou o crescimento do setor e, já em 2023, o aeroporto superou a nova capacidade ao movimentar mais de 1 milhão de passageiros. Assim, a modernização consolidou Maputo como um polo operacional relevante e atrativo para o tráfego aéreo internacional. (Lusa, 2023).

O aeroporto demonstrou um crescimento robusto pós-pandemia, com um aumento de 22% no movimento de passageiros entre 2022 e 2023. O crescimento do transporte aéreo foi particularmente notável nas ligações regionais (46%) e intercontinentais (28%) em 2023. Este forte crescimento no tráfego intercontinental é a evidência mais convincente do sucesso da modernização, uma vez que estas são as ligações de maior impacto econômico e que dependem da infraestrutura implementada. Após a pandemia, o aeroporto teve expressivo aumento de passageiros, com destaque para as rotas regionais e intercontinentais, confirmando o êxito da modernização (TNews, 2024).

3.2.2 Movimentação de Carga Aérea e Qualidade Operacional

O segmento de carga aérea internacional cresceu em 2022, movimentando 1.714,94 toneladas. Apesar do domínio do transporte marítimo, o terminal de Maputo é estratégico para cargas valiosas e setores como mineração e saúde. A modernização melhorou a automação e o atendimento e o aeroporto mantém pontualidade superior a 90%, fortalecendo a confiança das operadoras internacionais (IACM, 2022).

3.2.3 O Modelo *Hub-and-Spoke* de Maputo

A concentração de tráfego em Maputo é fundamental para viabilizar voos intercontinentais e impulsionar aeroportos regionais. O crescimento de terminais como Vilanculos (219%) e Nacala (186%), entre 2021 e 2022, mostra que a rede depende da ligação com Maputo. Assim, investimentos em Maputo beneficiam também províncias voltadas à mineração e turismo ao ampliar sua conectividade internacional. (IACM, 2022)

3.2.4 A Ampliação da Aviação: Conectividade e Redes Estratégicas

A capacidade ampliada e a infraestrutura moderna do Aeroporto de Mavalane atraíram e mantiveram operadoras de classe mundial, integrando Moçambique nas cadeias de valor globais.

Maputo é um ponto de acesso crucial para os principais fluxos de capital e turismo: a rota Maputo-Lisboa via TAP Portugal é crucial para acesso ao Espaço Schengen e à diáspora moçambicana. Qatar Airways e Turkish Airlines conectam Maputo a centros globais, impulsionando o comércio asiático e investimentos dos Emirados Árabes Unidos e Turquia. Como *hub* (centro) regional, Maputo tem voos frequentes para cidades sul-africanas operados pela Airlink e South African Airways, essenciais para negócios e turismo.

Voos para Nairobi (*Kenya Airways*), Addis Abeba (Ethiopian Airlines) e Luanda (Transportes Aéreos Angolanos - TAAG) reforçam sua integração panafricana e vínculos com países lusófonos. Em 2023 quase todos os operadores internacionais retomaram seus voos pós-pandemia, evidenciando o papel estratégico do setor aéreo em Maputo. A expansão do Aeroporto de Mavalane será fundamental para o desenvolvimento socioeconômico do país.

O Aeroporto Internacional de Mavalane desempenhou papel estratégico no avanço do setor aéreo em Moçambique. Após sua modernização, a capacidade operacional foi triplicada, atraindo tanto companhias internacionais quanto regionais. Consolidado como *hub*, o aeroporto fomentou o desenvolvimento de outras infraestruturas aeroportuárias nacionais.

4 Consolidação da Aviação Nacional (1976–1979)

A Proclamação da Independência de Moçambique marcou o início de uma reestruturação radical em todos os setores da administração pública e econômica. O setor aéreo, simbolizado pela antiga DETA, herdada do governo colonial português, foi imediatamente alvo de profundas transformações, impulsionadas tanto por imperativos ideológicos quanto por uma crise operacional aguda.

O novo governo adotou uma economia de planificação central, a aviação não era primariamente uma atividade comercial, mas sim um instrumento essencial do Estado. A análise das necessidades, sua identificação e planificação, estavam limitadas ao órgão central do aparelho de estado. (Langa, 2022)

A DETA enfrentou uma crise significativa com a saída de grande parte do seu pessoal técnico e administrativo. O processo de descolonização resultou na migração de milhares de portugueses, conhecidos como “retornados”, que chegaram diariamente às cidades de Lisboa e Porto, principalmente por meio de uma ponte aérea. Esta saída teve um efeito direto nas operações de aviação.

A DETA dependia de profissionais especializados em áreas como pilotagem, manutenção, aviônica e gestão operacional, cargos tradicionalmente ocupados por portugueses. A perda destes colaboradores gerou um desafio técnico e operacional relevante, tornando a

substituição de pessoal uma necessidade imediata, antecedendo inclusive planos para renovação da frota. (Matos, 2014)

Entre 1975 e 1980, a resposta do governo moçambicano à crise de quadros foi marcada por decisões ideológicas e políticas, buscando alinhar a administração ao modelo centralizado da FRELIMO. Isso gerou uma crise dupla: falta técnica devido à saída dos *retornados* e agravamento administrativo, levando à perda de liderança qualificada e à necessidade urgente de criar estruturas de gestão e formação.

Em 19 de novembro de 1980, o Decreto n.º 10/80 criou a Empresa Nacional de Aeroportos de Moçambique, extinguindo os antigos Serviços de Aeronáutica Civil. Essa separação modernizou o setor ao distinguir a gestão aeroportuária e do controle de tráfego aéreo da operação do transporte aéreo comercial (atribuída à LAM), ambas ainda sob forte controle estatal. Essa divisão de funções contribuiu para o redesenho institucional iniciado após a independência, alinhando-se às transformações administrativas e políticas do período. (Moçambique, 1980 Decreto n.º 10/80)

A criação da Escola Nacional de Aeronáutica (ENA - Moçambique, 1980, Decreto n.º 11/80), foi uma resposta estratégica à crise de capital humano após o êxodo de 1975. A ENA tornou-se essencial para formar técnicos e pilotos nacionais, reduzindo a dependência externa e reafirmando a soberania defendida pela FRELIMO. Essa iniciativa, alinhada à reestruturação institucional do setor aéreo em 1980, consolidou o esforço do Estado em fortalecer sua autonomia operacional e política. (Freixo; Chingotuane, 2024)

O governo priorizou a reorganização das rotas aéreas, tornando o transporte aéreo fundamental para integrar o país durante a Guerra Civil, que ocorreu entre 1977 e 1992. Com as rotas domésticas sendo muitas vezes o único meio seguro de deslocamento, elas foram essenciais para manter a autoridade do Estado e assegurar o fluxo de pessoas, recursos e informações.

4.1 Entrada gradual de novas aeronaves, buscando autonomia frente ao antigo sistema colonial

A frota da DETA era composta majoritariamente por aeronaves ocidentais, cuja operação dependia de cadeias logísticas conectadas a Portugal e seus aliados. Com a ruptura desses vínculos e a saída dos técnicos qualificados, a manutenção da frota tornou-se insustentável. Nesse cenário, a busca por autonomia levou à necessidade urgente de criar cadeias de suprimentos e logística, agora voltadas para a substituição da tecnologia ocidental.

A fim de superar essa dependência, a FRELIMO alinhou Moçambique ao Bloco Socialista, possibilitando a renovação da frota aérea com aeronaves soviéticas, como Ilyushin, Tupolev e Antonov (Imagem 5), além do recebimento de treinamento técnico especializado. Essa transição, contudo, trouxe desafios operacionais e técnicos, pois pilotos e profissionais precisaram se adaptar a padrões distintos dos ocidentais. Apesar de vencer a dependência colonial, o país passou a enfrentar uma nova dependência tecnológica do Leste, mantendo-se vulnerável e necessitando de cooperação externa para sustentar sua aviação (Zeca, 2016).

Imagem 5 – *Antonov 26,* aeronave que servia para transporte de carga, de paraquedistas e para lançamento de bombas – comandante Bento Pacho e tripulação.



Fonte: Arquivo pessoal da autora

A transformação da DETA em LAM, após a independência, foi marcada pela influência do modelo socialista da FRELIMO, esforços de reconstrução nacional e desafios de segurança. O setor aéreo passou a priorizar a integração nacional, mas enfrentou altos custos operacionais, dependência do Bloco do Leste e ineficiências administrativas decorrentes da gestão centralizada e da carência de pessoal qualificado (Zeca, 2016). O modelo institucional implementado em 1980 permanece relevante até hoje, sendo que o equilíbrio entre a prioridade política das rotas e a sustentabilidade financeira ainda impacta negativamente o setor aéreo moçambicano.

5 Fundação da LAM (1980)

O Decreto n.º 8/80, de 19 de novembro de 1980 (Lourenço e Nhenge, 2024), extinguiu a DETA e criou a estatal Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), que passou a ser a companhia aérea nacional, assumindo os direitos e deveres da antiga DETA. Essa medida fez parte da reorganização das empresas estatais em Moçambique após a independência. Este decreto foi

crucial para criar uma imagem forte da aviação nacional, demonstrando uma soberania e fortalecendo o nome de Moçambique no exterior.

Além disso, a LAM fortaleceu as rotas domésticas, ligando áreas que antes só tinham acesso por terra. Ao mesmo tempo, a fundação da LAM representou um passo estratégico para consolidar a integração territorial, sobretudo em um contexto de conflitos internos e necessidade de articulação nacional, permitindo que a aviação desempenhasse um papel central tanto na mobilidade de pessoas quanto no escoamento de recursos essenciais entre as diferentes regiões do país (Lourenço e Nhenge, 2024).

Na imagem 6 é possível observar um exemplar de aeronave da LAM.

Imagem 6 – Boeing 707 da DETA – Linhas Aéreas de Moçambique, sendo reabastecido por um caminhão da Air BP em um aeroporto.



Fonte: Vilhena (1999)

Essa reorganização não apenas buscou modernizar a infraestrutura e adaptar-se à nova realidade política, mas também visava atender às demandas de conectividade impostas pela Guerra Civil, na qual o transporte aéreo tornou-se, em muitos casos, o único elo entre centros urbanos e localidades isoladas. O fortalecimento da LAM, portanto, esteve profundamente associado ao esforço de construção do Estado moçambicano e à afirmação de sua presença em todo o território, consolidando as mudanças administrativas e operacionais iniciadas no período pós-independência (Lourenço e Nhenge, 2024).

Considerações Finais

O presente trabalho analisou criticamente a trajetória do setor aéreo em Moçambique no período de1960 e 1980. Esse momento foi marcado pelo domínio colonial português, pela luta de libertação nacional e pelos primeiros anos de independência. A investigação demonstrou que a aviação desempenhou papel estratégico não apenas no controle e manutenção do poder

colonial, mas também como instrumento de resistência, reorganização e afirmação do novo Estado moçambicano.

Ao revisitar os processos de modernização da DETA, o impacto da Guerra de Libertação e a posterior criação das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), observou-se que o setor aéreo refletiu diretamente as tensões sociais, políticas e econômicas do período. Ficou evidente que a aviação não se limitou a ser um meio de transporte, mas constituiu-se como um espaço de disputas simbólicas e materiais, marcado por desigualdades raciais, pela exclusão social durante o colonialismo e, posteriormente, pelos desafios de nacionalização e reconstrução.

A pesquisa reafirma a relevância de compreender a aviação como parte integrante da história de Moçambique, ampliando o olhar sobre a luta por soberania e sobre os processos de transformação estrutural do país. Portanto, contribui para preservar memórias pouco exploradas e dar visibilidade às experiências de um setor essencial, cuja trajetória continua a influenciar os caminhos da integração e do desenvolvimento nacional.

Referências

AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE. **Maputo Airport Eyes the Future.** Disponível em: https://www.aeroportos.co.mz/ **.** Acesso em: 6 fev. 2026.

ALCÂNTARA, Fernanda. **Independência de Moçambique:** um marco histórico e seu significado atual. 2023. Disponível em: https://mst.org.br/2023/06/25/independencia-de-mocambique-um-marco-historico-e-seu-significado-atual/. Acesso em: 22 set. 2025.

BARRIOS, J. A. S. D. Por intermédio da luta armada: ocupação colonial, Guerra de Libertação Nacional e Independência em Moçambique**. Revista Brasileira De Estudos Africanos**, 7, 2022, p. 33-52. Disponível em: https://doi.org/10.22456/2448-3923.124572. Acesso em: 22 set. 2025.

BRASIL. Arquivo Nacional. **Moçambique** - História Luso-Brasileira**.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2017. Disponível em: https://historialuso.an.gov.br/index.php/historia-luso-brasileira/assuntos/listadetemas/mocambique. Acesso em: 8 fev. 2026.

FORTES, Leandra Madeira Nery. **O Planeamento e Gestão da Rota Aérea Maputo-Lisboa-Maputo:** Um Caso Empírico Aplicado à LAM – Linhas Aéreas De Moçambique. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2020.

FREIXO, Adriano de; CHINGOTUANE, Énio Viegas Filipe. A formação das Forças Armadas de Moçambique: a construção da instituição militar no pós-independência (1975-1992). **Outros Tempos**, [S. l.], v. 21, n. 38, p. 165-197, 2024.

IACMlanga. **Desempenho do Mercado do Transporte Aéreo**. 2022. Disponível em: https://www.iacm.gov.mz/app/uploads/2022/09/DESEMPENHO-MERCADO-AEREO-2TRIM22-09.pdf. Acesso em: 23 set. 2025.

LANGA, Ercilio Neves Brandão**.** Diplomacia e Política Externa em Moçambique: O Primeiro Governo Pós-Independência – Samora Machel (1975-1986)**. Revista Brasileira de Estudos Africanos**. Porto Alegre, v. 6, n. 11, Jan./Jun. 2021, p. 11-32.

LOURENÇO, Eusébio Pires; NHENGE, Viegas Wirssone**.** Os desafios da empresa Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) na IATA: recomendações para Moçambique. In: **Inovação na administração:** a criação de vantagem competitiva 3. [S. l.]: Atena, 2024. cap. 8, p. 95-105**.** Disponível em: https://atenaeditora.com.br/catalogo/download-post/84577. Acesso em: 06 fev. 2026.

LUSA. **Aeroportos de Moçambique movimentaram quase dois milhões de passageiros em 2023**. Disponível em: https://24noticias.sapo.pt/noticias/aeroportos-de-mocambique-movimentaram-quase_66a20c22fdd584423ca1cf44. Acesso em: 25 set. 2025.

MATOS, Helena. Os retornados começaram a chegar há 40 anos. **Observador**, 2014. Disponível em: https://observador.pt/especiais/os-retornados-comecaram-chegar-ha-40-anos/. Acesso em: 19 set. 2025.

MIRANDA, Elisiário; MILHEIRO, Ana Vaz. Aeroporto Sacadura Cabral / Aeroporto Internacional da Beira. **Património de Influência Portuguesa (H.P.I.P.)**. 2024. Disponível em: https://hpip.org/pt/heritage/details/2294. Acesso em: 22 de set. 2025.

MOÇAMBIQUE. **Conselho de Ministros.** Boletim da República: I Série, n.º 46, de 19 de novembro de 1980. Maputo: Imprensa Nacional, 1980. Disponível em: https://www.lexlink.eu/legislacao/mocambique/20525/ia-serie/por-tipo-de-documentolegal/1980/46. Acesso em: 19 de set. 2025.

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE. Ministério da cultura e turismo. **Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2016-2025).** 2015. 142 p. Disponível em: https://ich.unesco.org/doc/src/Signed%20periodic%20report%20-%20Periodic%20report-62478.pdf. Acesso em: 28 de out. 2025.

ROCHA, Júlia Tainá Monticeli. **"Com alegria o sete de abril":** a organização da mulher moçambicana (OMM) (1962–1973). 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020. Disponível em: https://editora.pucrs.br/edipucrs/acessolivre/anais/ephis/assets/edicoes/2020/arquivos/27.pdf. Acesso em: 10 de out. 2025.

RODRIGUES, Luiz Eduardo Miranda José. História e Características Técnicas da Aeronave Fokker 27. **Revista Eletrônica Taperá AeroDesign** - Volume 4, nº 1, p. 1-17, 2024.

SHELDON, Eddy Kathleen; PENVENNE, Jeanne Marie**. Peace In Mozambique**. Britannica, 2025b. Disponível em: https://www.britannica.com/place/Mozambique/Peace-in-Mozambique. Acesso em: 19 de set. 2025.

SITOE, Duarte. **LAM tende a mostrar sinais de vitalidade depois de uma intervenção desastrosa.** 2025. Disponível em: https://evidencias.co.mz/2025/04/02/lam-tende-a-mostrar-sinais-de-vitalidade-depois-de-uma-intervencao-desastrosa/. Acesso em: 20 de set. 2025.

SOUSA, João de. **Uma Data Na História.** BigSlam, 10 jan. 2019. Disponível em: https://bigslam.pt/blogs/joao-de-sousa-blogs/uma-data-na-historia-10-de-janeiro-de-1970-a-deta-entra-na-era-do-jacto-xipalapala-de-joao-de-sousa/. Acesso em: 8 fev. 2026.

TERRA, Manuel. **Aeroporto de Mavalane**: Um marco histórico da Aviação Comercial de Moçambique. 2024. Disponível em: https://bigslam.pt/blogs/manuel-terra/aeroporto-de-mavalane-um-

marco-historico-da-aviacao-comercial-de-mocambique-bula-bula-de-manuel-terra/. Acesso em: 23 de set. 2025.

THE DELAGOA Bay World**. O primeiro aeroporto de Lourenço Marques, em Mavalane**. 2023. Disponível em: https://delagoabayworld.wordpress.com/2023/01/24/o-primeiro-aeroporto-de-lourenco-marques-em-mavalane/. Acesso em: 18 de set. 2025.

THE FOUNDING OF FRELIMO. **A look back at the past, to understand the present:** the founding of FRELIMO, pdf. Disponível em: https://www.marxists.org/subject/africa/frelimo/founding-frelimo.pdf. Acesso em: 8 fev. 2026.

TNEWS. **Aeroportos de Moçambique com quase dois milhões de passageiros em 2023.** 25 jul. 2024. Disponível em: https://tnews.pt/aeroportos-de-mocambique-com-quase-dois-milhoes-de-passageiros-em-2023/. Acesso em: 8 fev. 2026.

VILANCULOS, Bildo. DETA: As asas da conexão e progresso em Moçambique. 2024, **Manual do Turismo**. Disponível em: https://manualdoturismo.com/deta-as-asas-da-conexao-e-progresso-em-mocambique/. Acesso em: 19 de set. 2025.

VILHENA, José. Boeing 707-321 – DETA – Linhas Aéreas de Moçambique (Tempair International Airlines). **Airliners.net**, 6 dez. 1999. Disponível em: https://www.airliners.net/photo/DETA-Linhas-Aereas-de-Mocambique-Tempair-International-Airlines/Boeing-707-321/57415. Acesso em: 27 out. 2025.

ZECA, Emílio Jovando. Modernização da Força Aérea Moçambicana: Formação, Aquisições, Cooperação e Desafios Estratégicos. **Revista Defesa e Segurança**, v. 2, p. 123-157, 2016.

EJ NEWS – Revista Acadêmica da EJ Faculdade de Aviação Civil – Itápolis/SP - v. 2, n. 1, 2026, p. 111-131
DOI: https://doi.org/10.63656/trh85y38. ISSN ***- 3085-7678 (online)***

APÊNDICE A – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA DE BENTO JOSÉ PACHO, PILOTO APOSENTADO DA LAM

Olá, chamo Bento José Pacho, sou moçambicano, sou piloto, ex-piloto da Força Aérea e piloto da aviação civil durante 43 anos. Gostaria de compartilhar minha experiência como piloto e falar um pouco da aviação no tempo antes da independência, que foi atrás de 1975, pois adquirimos a independência em 75. Antes de 75 a aviação em Moçambique era retida pelos portugueses, praticamente, a Força Aérea Portuguesa, e companhias comunitárias, pequenas que abrangiam o país todo e a companhia principal chamada DETA, que era a Direção de Exploração dos Transportes Aéreos, uma companhia de alta proficiência, de referência no Sul, aliás, na África Austral, primeira companhia que adquiriu um simulador 737-200 naquela altura. O acesso à aviação dos moçambicanos no tempo colonial, especialmente para pilotos, era difícil por causa das condições econômicas e alguma discriminação também, até faziam piadas com os negros, diziam que não podiam ser pilotos, os indígenas, porque a partir de dez mil pés eles entravam, aliás, desmaiavam e não podiam voar. Mas graças a Deus, quando chega a independência em 75, eu me junto a Força Aérea, aliás, em 76, me junto a Força Aérea, apesar de ter começado a minha experiência de piloto no tempo colonial, em 74, em dezembro no aeroclube, mas evolui, depois em 76 já integrado na Força Aérea Portuguesa, aliás, na Força Aérea Moçambicana. O papel principal da Força Aérea Moçambicana naquele tempo era operações militares de carga, como operação militar eu voava Antonov 26, um avião de fábrica russo, e nós fazíamos alguns bombardeamentos, até que não era muito aconselhável, mas esse avião podia transportar dois mil e quinhentos quilos de bomba, né? E nós fomos preparados para fazer bombardeamentos e transporte e lançamento de paraquedistas. Foi uma experiência muito boa para mim, e em 1980, aliás, 77, fui destacado para a União Soviética, onde fui lá fazer o curso desse avião, o Antonov 26, e voltei em 78. A partir de 78 até 82 permaneci na Força Aérea como instrutor, além de piloto, também; foi uma experiência igualmente boa, e em 1982, por falta de pilotos na nossa companhia de bandeira, chamada DETA que era a Direção de Exploração dos Transportes Aéreos, que manteve esse nome até 1980, depois passou pra Linhas Aéreas de Moçambique, eu fui contratado e emprestado a essa companhia e acabei ficando até 2021, portanto, foram com 39 anos como piloto civil, e praticamente 4 anos como piloto militar. Como piloto civil, eu voei 737-200, voei o 300, voei ____, voei o DC10, que foi o motivo de empréstimo da Força Aérea, para a LAM, pois havia falta de pilotos e mão de obra, e nós fomos contratados a partir da Força Aérea. Foram momentos áureos, momentos bons, e permaneci lá até 2021, como disse, e foram momentos ótimos para nós que completei nessa carreira 28.342 horas de voo, horas que me orgulho de tê-las, foram feitas com sacrifício. E há uma oportunidade aqui em Moçambique para formação de pilotos, quem queira formar pilotos, uma oportunidade para as escolas de pilotagem. Há uma oportunidade para abrir novas companhias aéreas, especialmente, aviação ligeira, temos pontos de destino que não tem, não tem rotas aéreas e fazem muita falta. Então a minha experiência no tempo colonial até os anos 80 foi esta, né! Ser formado como piloto em Moçambique é um orgulho, é uma profissão não ao alcance de todos, pois as condições econômicas nossas não são, assim, muito boas. Hoje nos orgulhamos de pilotos espalhados em diversos lugares do mundo, formados, tecnicamente, em Moçambique. Esta curta experiência que eu quero passar para vocês. Obrigado!

APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O Sr(a) está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa que tem como objetivo evidenciar o papel da aviação na consolidação da independência e na preservação da memória histórica do país.

Sua participação é voluntária e, para tal, você participará de uma entrevista, respondendo a perguntas referentes a transformações no setor aéreomoçambicano. A entrevista será realizada de forma *online* e poderá ser gravada, com o seu consentimento, para futura análise e interpretação dos resultados.

O conteúdo da entrevista só será acessado pelo(a) pesquisador(a) responsável. Os dados coletados farão parte apenas deste trabalho e seus resultados só serão utilizados para fins da pesquisa. Os trechos usados para o trabalho não acompanharão informações que possam identificá-lo(a), a não ser que haja a sua permissão. Os resultados poderão ser utilizados e divulgados por meio de trabalhos científicos, garantindo os cuidados éticos da pesquisa científica.

Você não receberá nenhum pagamento para participar desta pesquisa.

Este termo deverá ser assinado para que tenha validade.

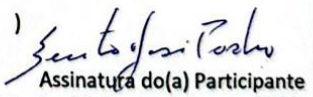
A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Faculdade de Tecnologia em Aviação Civil EJ, que defende os interesses éticos dos participantes das pesquisas. O(A) pesquisador(a) responsável se compromete a oferecer esclarecimentos relacionados à sua participação nesta pesquisa antes, durante e após a sua realização. Assim, você pode contatá-lo(a) por meio do e-mail: nagaianne@icloud.com.



Pesquisador(a) Responsável

Eu, Bento José Pacho, concordo em participar voluntariamente do estudo acima especificado.

Permitir identificação sim(V) não( )



Assinatura do(a) Participante

Itápolis, 26 de novembro de 2025.