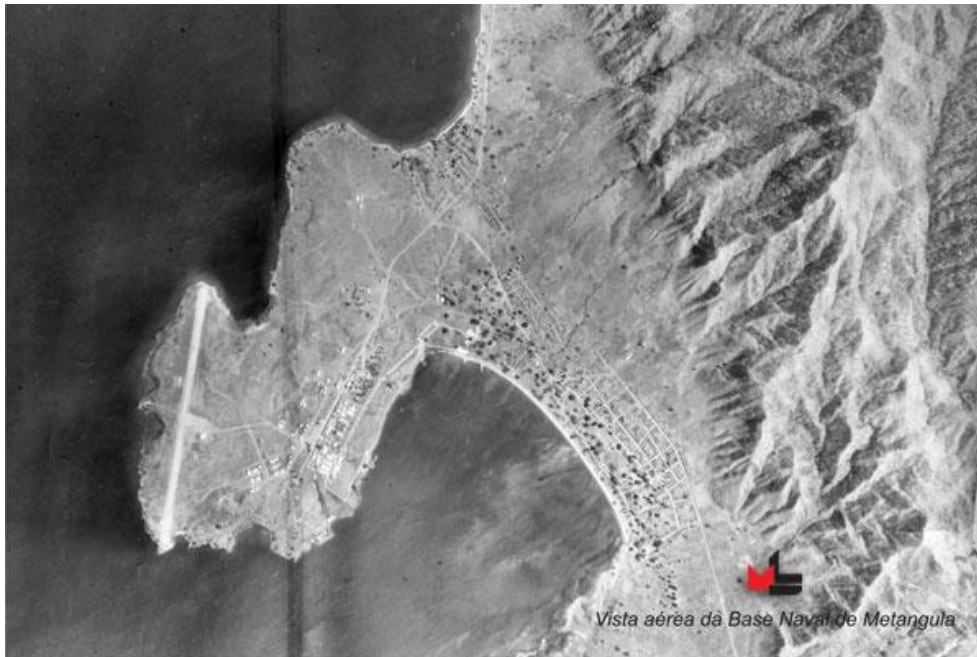


10 de Dezembro de 2021

## Os "Asas" da Reserva Naval - Moçambique (I)

### Pilotos da Reserva Naval em Metangula-Lago Niassa

(Post reformulado a partir de outro já publicado em 22 de Maio de 2009/24 de Fevereiro de 2017)



*Vista aérea de da Base Naval de Metangula - Lago Niassa*

A estrada entre Vila Cabral e Metangula foi interrompida, em princípios de 1968, após ter sido accionada uma mina que destruiu uma viatura militar causando a morte de um oficial do Exército, passando então a utilizar-se apenas a "picada" que ligava Vila Cabral a Meponda, esta última vizinha de Metangula no Lago Niassa.

A distância que medeava entre Vila Cabral e aquelas localidades sobranceiras ao Lago Niassa e a necessidade permanente de manter comunicações regulares, garantindo a logística necessárias que incluía evacuações, foi condição justificativa para que o Comando Naval de Moçambique adquirisse aeronaves.

Assim, o Comando da Defesa Marítima dos Portos do Lago Niassa passou a dispor no aeródromo em Metangula de condições para utilização corrente e mantendo operacionais um «Cessna», um outro de origem alemã, «Dornier DO-27», de três lugares, modelo que o Exército utilizava para fazer reconhecimentos visuais (REVIS) e ainda um «Auster».



*Aeródromo de Metangula vendo-se um avião «Cessna» e o hangar*



*O avião «Dornier DO 27»*

O primeiro piloto destes aviões foi um oficial dos Quadros Permanentes, o CTEN Manuel da Silva Rodrigues, que tendo pertencido à Aviação Naval, desempenhou o lugar de Chefe do Estado-Maior do Comando de Defesa Marítima dos Portos do Lago Niassa entre 13 de Novembro de 1967 e 31 de Janeiro de 1969. Efectuou um trabalho notável na pilotagem daquelas aeronaves.

Houve muita evacuação feita a pessoal do Exército que só foi possível por ele lá estar e por conseguir aterrar onde mais ninguém o fazia, sendo corrente que era capaz de aterrar num *lenço de assoar*.



Mapa esquematizado de Moçambique mostrando Metangula, Vila Cabral e a Beira

Igualmente notável foi a sua actividade na organização inicial do Aeroporto e da actividade aérea bem como no complemento de formação dos pilotos que chegavam com o *brevet fresquinho*.

Os instruídos, mais tarde pilotos, foram oficiais da Reserva Naval que iam tirar o «brevet» à cidade da Beira, onde a FAP providenciava o treino desse pessoal.

De Agosto de 1968 a Setembro de 1970, pelo menos dois daqueles oficiais estiveram nessas condições, um deles o 2TEN FZ RN António Martins Lobo Varela, do 9.º CFORN, folgazão e extrovertido.



*A aeronave «Auster»*

Outro, o 2TEN RN Antero José Marques Ferreira dos Santos, do 12.º CFORN, por alcunha «o falso piloto», de modo nenhum porque a sua capacidade como piloto merecesse algum reparo, mas porque era pessoa de natureza reservada e introspectiva - entrava mudo e saía calado, - o oposto do seu antecessor e da imagem que correntemente se tinha de um piloto.

A existência dos aviões facilitava muito a vida da base. Não porque a base não pudesse sobreviver sem os aviões, mas a Marinha sempre foi de opinião que se deviam criar as melhores condições de vida possíveis para o pessoal que estava no Niassa.

Esta actividade era complementada, quando indispensável, pelos taxis aéreos e, quando havia necessidade de transporte urgente de maiores cargas, por um «Dakota Douglas C-47» da Força Aérea que operava, um pouco à justa, na pista de Metangula; de uma das vezes teve uma falha de motor quando estava a correr a pista para descolar mas, afortunadamente conseguiu imobilizar a aeronave a poucos metros do final da pista e evitar a queda no lago.



O avião «Dakota Douglas DC-47» da FAP.

Os helicópteros da Força Aérea vinham quando havia que fazer evacuações a partir do mato e, geralmente, faziam escala em Metangula para uma primeira assistência de emergência pelo médico do Comando de Defesa Marítma que era um oficial médico da Reserva Naval que integrava a Companhia de Fuzileiros que ali permanecia estacionada.

*Fontes:*

*Texto inserido com pequenas adaptações e imagem da vista aérea de Metangula cedidos gentilmente pelo Almirante Joaquim Espadinha Galo, à data 1º Tenente e Comandante da Esquadilha de Lanchas do Niassa; restantes imagens do Arquivo de Marinha; mapa esquematizado do dispositivo naval em Moçambique do autor.*

**mls**

2 comentários:

[Unknown](#), 16 de Junho de 2013, 21:28

Além dos pilotos indicados no artigo do Almirante Espadinha Galo, com quem estive em Metangula em 1969/1970, foram ainda pilotos do Cessna 182E e do Dornier 27 A3, após Agosto de 1970, o signatário, 2TEN FZ RN Francisco Luis Tavares de Sousa Gomes e o 2TEN RN Napoleão de Oliveira Duarte Francisco L.T.de Sousa Gomes

[mls](#), 18 de junho de 2013, 12:54

Apenas mencionei o que estava reportado no relato do Almirante Espadinha Galo.

Várias vezes mencionei nunca ter estado em Moçambique e, com algum bom

senso mas procurando divulgar pistas, limitei-me prudentemente a relatar factos registados em documentação diversa ou através de testemunhos de quem lá desempenhou missões ou ali tivesse permanecido.

Tenho "registados" vários outros pilotos da Reserva Naval e também dos QP's (também houve vários), mas quem abordar o tema de forma ligeira incorrerá sempre em omissões ou gralhas.

Figura o seu nome e também o do Napoleão Duarte mas o primeiro piloto até foi do meu curso, o 8.º CEORN, neste caso o 2TEN FZ RN Eduardo Bello Van Zeller, pertencente à CF6.

Acompanhou à África do Sul, aquando da aquisição do Cessna, o Comandante Manuel da Silva Rodrigues (falecido), então CEM do CDM dos Portos do Lago Niassa e também formador, oriundo da antiga Aviação Naval.

Há outros e o 2TEN RN Antero José Marques Ferreira dos Santos, por mera gralha, nem figura como oficial da Reserva Naval do 12.º CFORN que foi.

Trilhos para quem tencione investigar...