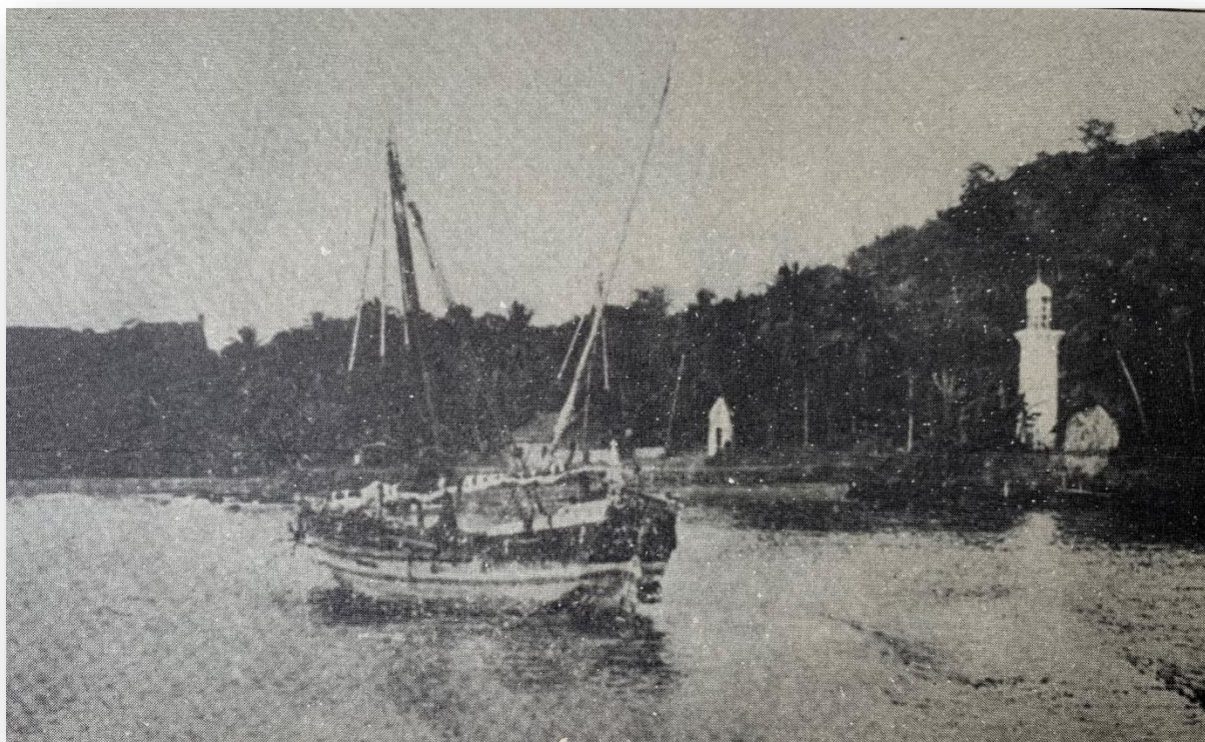




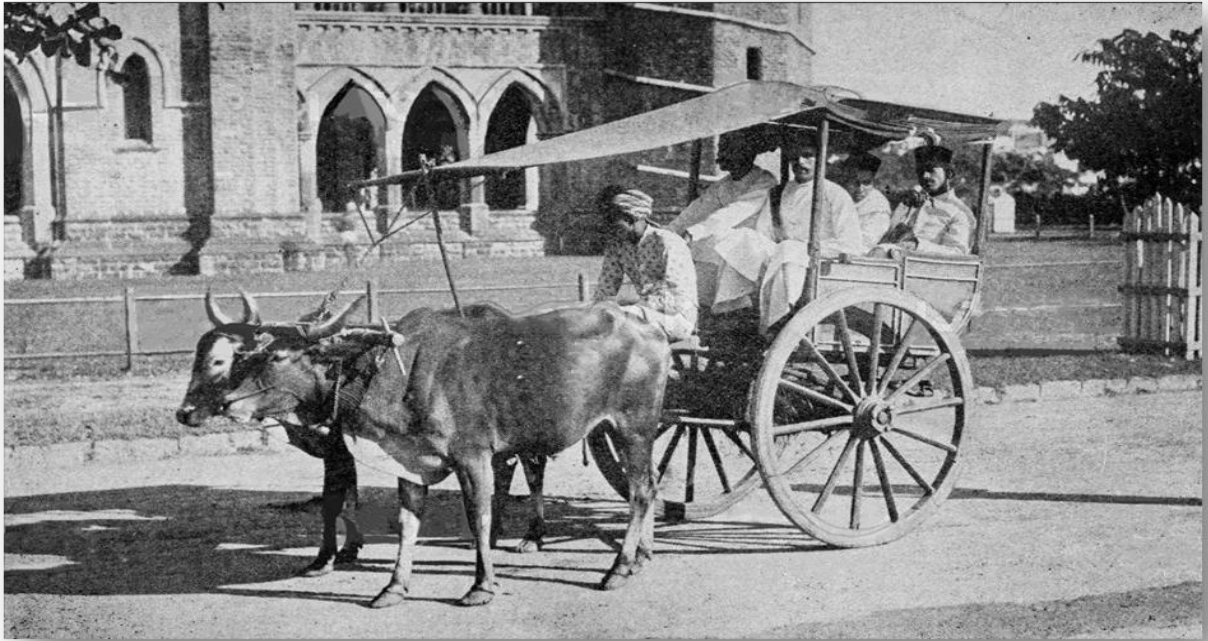
Modos de transporte no território de Diu durante a Índia Portuguesa

No tempo dos meus avós o transporte de pessoas de Diu para Goa ou Damão, e vice-versa, era feito por embarcações à vela (patmarins), em serviço de cabotagem. Depois passou-se a utilizar a via férrea, através do território vizinho da Índia Inglesa, de Veraval a Bombaim e desta cidade a Goa. Mais tarde a *Bombay Navigation Company Limited* estabeleceu uma carreira marítima com vapores cargueiros na linha Bombaim-Jafrabad e regresso, esta última mais cómoda e mais rápida, embora mais dispendiosa, continuando os patmarins a transportar apenas mercadorias e outra cargas.



Patmarin.

Mas de Ghoghla até Jafrabad deslocava-se em carros de bois ou de cavalo, por caminhos péssimos abertos entre enormes matagais e sempre infestados de salteadores e bandidos, pelo que esse trajecto se fazia, geralmente, de sol a sol, visto que de noite o perigo era ainda maior.



Carroça de bois para passageiros.

Mais tarde, apareceram as carreiras a vapor, regulares e semanais, da *Bombay Navigation Company Limited*, entre Bombaim e Bhavnagar e vice-versa, com escala pelos portos intermédios de Diu, Navabandar e Mawha.



Carros de cavalo para passageiros.



Também o caminho de ferro descia até Delvada (povoação a 2 kms de Ghoghla), as estradas eram razoáveis e o percurso se efectuava com segurança em carros de cavalo ou camioneta de carreira, consoante as posses dos viajantes.

As travessias marítimas entre Diu e Ghoghla faziam-se em pequenos barcos, os chamados macchuos.

Havia também um autocarro que fazia viagens de Diu até Vanakbara.



Travessia entre Diu e Ghoghla.

Inicialmente os navios eram pequenos e movidos a carvão. Na nossa linha navegavam o *JUBA* e o *CAVERY* ou *CAUVERY*, os quais posteriormente foram substituídos pelo *BHADRAVATI* e pelo *DAYAVATI*, vapores de maior tonelagem, e ultimamente pelo *SONAVATI* propulsionado a óleo. Estes, partindo de



Bombaim aos sábados, às 10 horas, ancoravam em Diu cerca de meia-noite. Às quartas-feiras, de tarde, tocavam o nosso porto de volta, chegando ao de origem às 5 de manhã.



Navio JUBA



Navio Cauvery



Navio Sonavati, propulsionado a óleo.

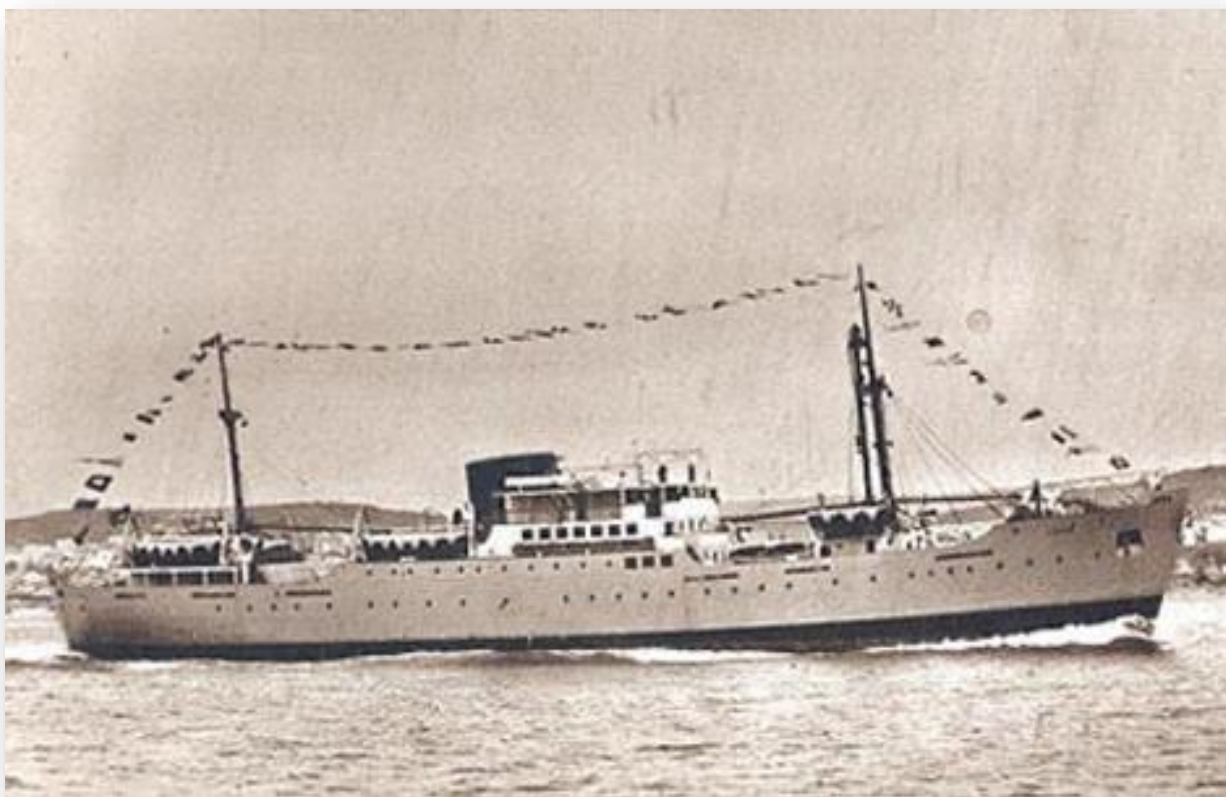
De uma maneira geral, dependia-se em tudo do território vizinho, donde nos vinham os géneros alimentícios, os tecidos, as peles e os calçados; a bolsa e a lenha; a carne e a batata; a fruta e uma variedade de hortalça; o gado bovino e cavalar, o caprino e o ovino; a manteiga e o leite, o óleo e os medicamentos; a madeira e o algodão, etc., etc. Igualmente vinham de lá os fios telegráficos até Ghoghla, primeiro, tendo muitos anos mais tarde sido desviados para Tad e conduzidos a Diu, via Passo-Seco, bem como as malas do Correio que um empregado a cavalo diariamente trazia de manhã e as levava de tarde.

Em Julho de 1954, verifica-se a inclusão dos pequenos enclaves de Dadra e Nagar Haveli e a Índia encerra as suas fronteiras terrestres e marítimas com interdição do seu espaço aéreo. Em toda a zona limítrofe a norte de Diu e ao longo do canal Chassi, desde Mandovi até Kotra, viam-se tendas circulares de campanha com efectivos militares.

O território de Diu ficou completamente bloqueado. Foi suspenso o serviço postal e os telegramas eram expedidos pela Estação-Rádio de Malala. O único caminho aberto que tínhamos era o mar. A Companhia de Navegação (C.N.N.), num gesto louvável e de grande solidariedade, enviou o navio LUABO, que veio fixar ligação directa com Goa, Damão e Diu, transportando passageiros, mercadorias e correio. Segue-se o LÚRIO que o foi substituir, estendendo a sua rota a Ceilão e Karachi. Entretanto ali apareciam de vez em quando, os navios de guerra em viagem de soberania, sendo o aviso de 2.^a classe, “Pedro Nunes”, o primeiro a fundear nas águas plácidas e azuis de Diu.



Navio mercante "Luabo"



Navio mercante "LÚRIO"



Navio de guerra, aviso de 2.ª classe, "Pedro Nunes"

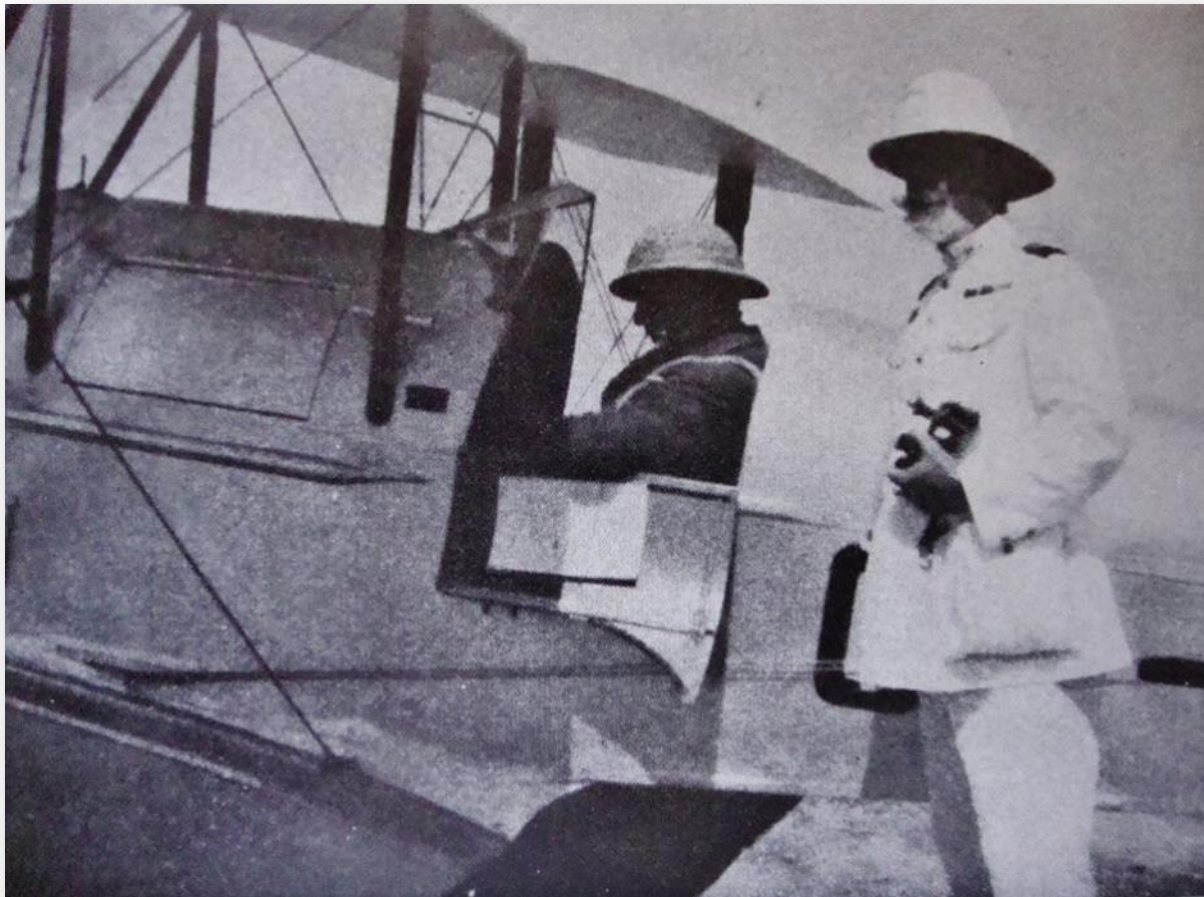
O território de Diu não possuía aeroporto, mas somente um pequeno aeródromo, situado em Passo-Seco, perto do forte do mesmo nome (muito próximo à fronteira de TAD) e a 6 km. de Diu, onde chegaram a aterrar o avião *Marão*, no seu 1.º raid Lisboa-Goa, em Novembro de 1930, tripulado pelo então capitão Moreira Cardoso e tenente Sarmento Pimentel; o *Dili*, a seguir, pilotado pelo tenente Humberto Cruz e 1.º sargento Lobato; e, finalmente a 4 de Março de 1934, uma avioneta comandada pelo aviador civil CARLOS BLECK, o primeiro português a projectar a viagem aérea entre a Metrópole e o Estado da Índia Portuguesa mas que, em virtude de vários contratempos que lhe surgiram, só tardiamente a conseguiu efectivar.



Capitão Moreira Cardoso e Tenente Sarmento Pimentel, pousando para a fotografia junto ao avião Marão.



4 de Março de 1934. O CS-AAI de Carlos Bleck acaba de aterrar em Diu e o valente piloto é recebido no campo de aviação pelo Governador Foyo Folque (de uniforme branco), um veterano que já na altura contava com 25 anos de serviço naquele território ultramarino. Já muito perto do destino final, Goa, Carlos Bleck aceita o convite de Foyo Folque para pernoitar no Palácio do Governo mas antes disso ainda vai parar numa igreja de Diu para dar graças pelo sucesso da aventura.



Governador de Diu, João Foyo Folque, despedindo-se do aviador Carlos Bleck.

Face às dificuldades atrás referidas, um novo aeroporto foi construído em Nagoa, povoação distante 5 kms e a SW de Diu, aberto à navegação em 1957/1958, pousando nele semanalmente os aviões dos Transportes Aéreos da Índia Portuguesa (TAIP), dirigidos pelo major de FAP, Solano de Almeida.



Aerogare de Diu.

A pouco e pouco os TAIP foram melhorando a sua frota, pois começando o seu serviço com dois quadrimotores *HERON*, adquiriram depois dois bimotores *VIKING* e, por fim, dois *SKYLINERS*, mantendo assim não só a ligação regular entre Goa, Damão, Diu e Paquistão, como também entre a capital do Estado e a do Império.

Dipac Canacsinh