



Ao passar esta efeméride, julgamos de todo o interesse dar a conhecer uma das maiores realizações da administração portuguesa no Estado da Índia.

A génese da fundação dos TAIP – Transportes Aéreos da Índia Portuguesa –, esteve na necessidade de romper o bloqueio económico não declarado, imposto pelo governo da União Indiana na sequência da recusa do Governo Português, em não transferir a soberania dos territórios de Goa, Damão e Diu, para a União Indiana.

A pressão e o bloqueio económico indiano

Convém recuarmos um bocado no tempo, para ver como as coisas se passaram.

Logo após a independência da União Indiana em 1947, o seu governo apresentou formalmente o pedido de início de negociações para a entrega de Goa, Damão e Diu. O Governo Português respondeu que tal pedido não era susceptível de se concretizar, porque os territórios de Goa, Damão e Diu eram parte integrante de Portugal e os seus habitantes estavam perfeitamente integrados, e dispunham dos mesmos direitos e obrigações de que gozavam os habitantes de Portugal Continental (Metrópole) há mais de 400 anos, e ainda por uma outra razão muito forte, a de que a existência do Estado da Índia era muito anterior à fundação da própria União Indiana.



Até essa altura toda a economia – isto é o comércio externo, as ligações com o exterior incluindo as comunicações postais, telegráficas e telefónicas –, tinha sido assegurada pela União Indiana na continuação dos acordos que existiam entre Portugal e o governo da ex-Índia de sua majestade britânica. Para se deslocar de Goa para qualquer destino fora dela, tinham de se utilizar as comunicações marítimas e aéreas baseadas em Bombaim.

Com a instituição do bloqueio foi proibido o movimento de pessoas e mercadorias, nomeadamente arroz, farinha, medicamentos, cimentos e combustíveis por terra e mar; a linha férrea que ligava Goa a Bombaim foi cortada na fronteira, as linhas telegráficas e telefónicas igualmente cortadas e, passem-me meus senhores, até as contas bancárias dos goeses, damanenses e diuenses nos bancos indianos foram congeladas, as remessas dos emigrantes proibidas e até medidas extremas jamais imaginadas, como a de apreender todas as mercadorias transportadas em navios que eram destinadas ao porto de Mormugão, mas que faziam escala prévia em portos indianos.

Todas estas acções afectaram profundamente não só a economia, mas também a vida das populações de Goa, Damão e Diu: milhares de famílias destes três territórios ficaram em situação muito difícil, porque deixaram de receber o dinheiro que os seus familiares, que trabalhavam na União Indiana, enviavam para o seu sustento; o comércio (importações e exportações) sofreu um rude golpe e o bem-estar das populações ficou seriamente comprometido, o que levou os governantes da União Indiana a supor que as populações de Goa, Damão e Diu, iriam manifestar-se contra as autoridades portuguesas e pedir a sua imediata integração naquele país. O que aconteceu, foi exactamente o contrário do que previam os governantes indianos: a população dos três territórios demonstrou o seu amor à terra natal, onde viviam em paz e harmonia hindus, cristãos e maometanos; onde não havia fome nem miséria, como a que havia na União Indiana; a população demonstrou um elevado civismo, nunca se manifestou contra a soberania portuguesa; as tentativas de aliciamento foram feitas por elementos não goeses, vindos do território indiano; às dificuldades impostas respondeu com trabalho em todas as actividades económicas e um crescente surto de progresso atravessou Goa, Damão e Diu; por sua vez o governo do Estado da Índia, apoiado pelo Governo da Metrópole, tomou decisões para vencer todas as dificuldades criadas pela União Indiana e, para vencer o isolamento originado pelo bloqueio, decidiu estabelecer ligações marítimas regulares entre Lisboa e Goa, Goa e Moçambique, e ainda uma outra entre Goa, Damão, Diu e Karachi (Paquistão).

Tendo sido vencida a maior dificuldade, que era o isolamento dos três territórios, que atenuaram significativamente os problemas atrás citados, acontecia porém que as ligações marítimas eram muito morosas: uma viagem de Goa a Lisboa, por exemplo demorava dezoito (18) dias, isto no caso de se utilizar o canal do Suez; porque, se por qualquer motivo o percurso tivesse de ser feito contornando o continente africano, a viagem levava quase dois meses, o que acarretava enormes prejuízos ao comércio e para as pessoas que necessitavam de se deslocar para diversos destinos na Europa.

Estudos preliminares e “ok” de Lisboa

Em Julho de 1951, a Direcção Geral de Fomento do Ministério do Ultramar propôs à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, o envio de uma missão técnica com a finalidade de:

- a) estudar e elaborar o projecto de construção de um aeroporto internacional em Goa;
- b) estudar a possibilidade de ampliação, que permitisse a utilização imediata das pistas existentes em Mormugão, Damão e Diu, por bimotores; e
- c) estudar a viabilidade de estabelecimento de ligações aéreas, com os três territórios que compunham o Estado da Índia.

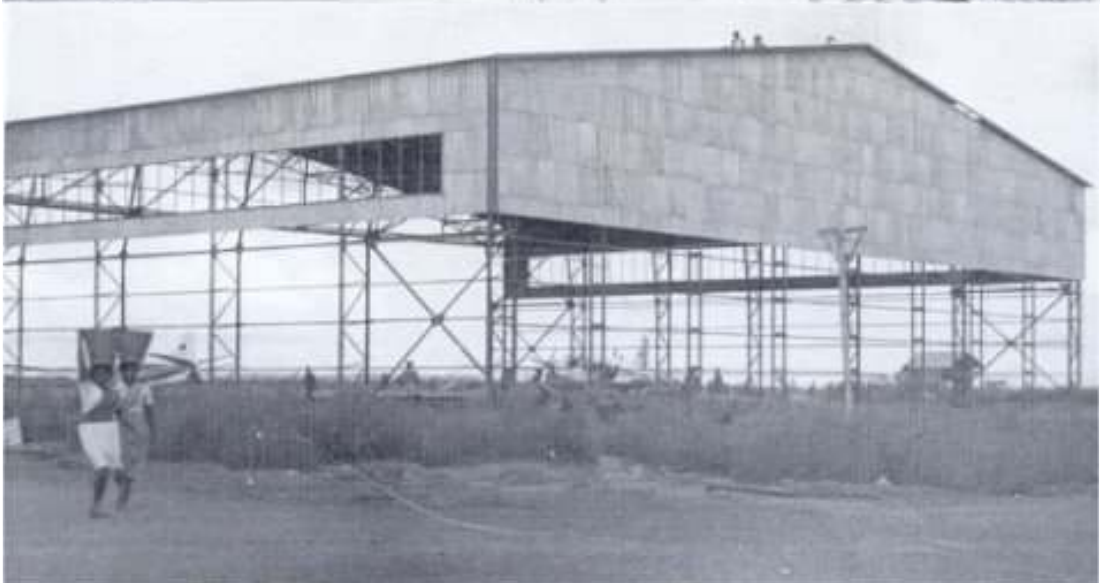
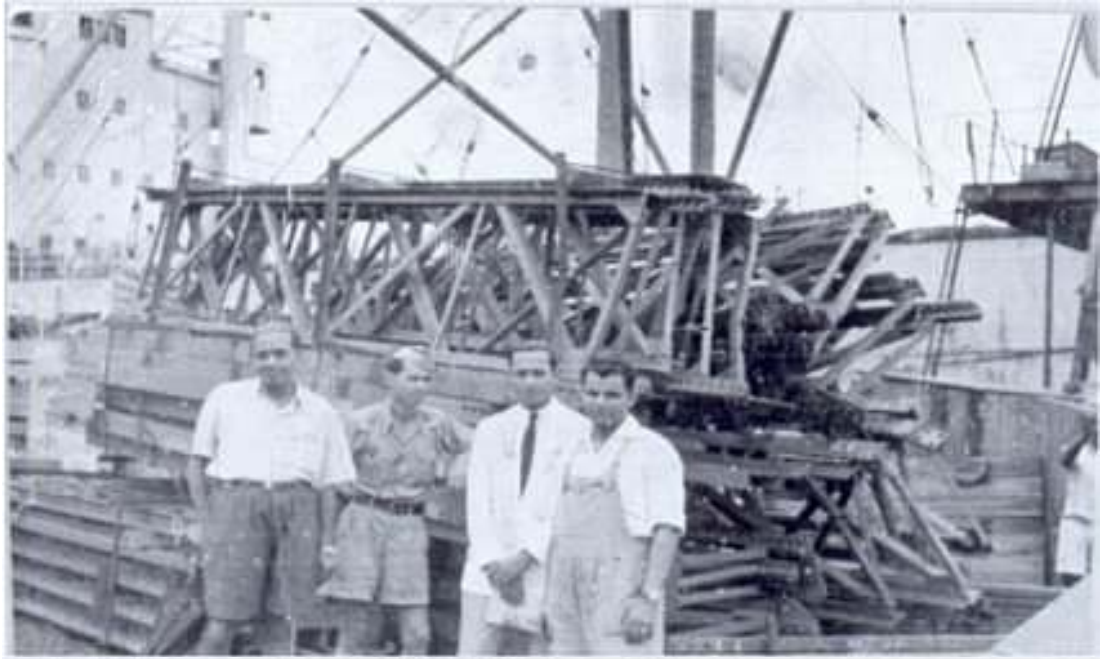
Em Junho de 1953, o Governo manifesta ao Subsecretário de Estado da Aeronáutica a sua preocupação com o futuro e bem estar das populações do Estado da Índia, e com a segurança de bens e da integridade territorial. Ainda este ano, o Comandante da Esquadilha de Transportes Aéreos Militares (TAM) é abordado para fazer o estudo e informar da viabilidade, de utilizar aviões “Skymaster” para o transporte de abastecimentos e munições para Mormugão. Dado que os pequenos aeródromos existentes não permitiam a aterragem de “Skymaster”, foi sugerida a modalidade do lançamento das cargas em pára-quedas, que mesmo assim estariam condicionados à autorização de trânsito por Karachi. Face a essas limitações o Governo optou por outra solução, isto é a criação de serviços de transportes aéreos em configuração de empresa civil de transportes públicos, ainda que integrada organicamente no governo-geral do Estado da Índia.

A imperiosa necessidade romper o bloqueio e vencer o isolamento, acelerou o projecto da construção das infraestruturas aeroportuárias e em 1954, depois de aturados estudos, foram iniciadas finalmente as obras de construção de três aeroportos, localizados respectivamente em Goa, Damão e Diu, que foram orientados respectivamente pelos senhores engenheiros Abranches Pinto, Boavida e Correia Mendes; as despesas com a construção destes aeroportos, foram suportadas com verbas do Plano de Fomento.

1955 - Inauguração dos três aeroportos

Em Maio de 1955 foram inauguradas as pistas dos três aeroportos e posteriormente as instalações de apoio (hangares, oficinas, terminais, aerogare, etc). O 1º hangar foi construído com componentes metálicos fabricados nas instalações da CUF do Barreiro e enviados via marítima para o porto de Mormugão. Para acompanhar a instalação deste hangar, a CUF deslocou uma equipa constituída por pessoal especializado, da qual fez parte o Sr. Tomás Elias Colaço, natural de Damão e residente no Barreiro.

TAIP – do primeiro ao Último Voo



TAIP – do primeiro ao Último Voo

Faltavam no entanto os meios aéreos adequados e, para vencer mais esta dificuldade, foi criada uma companhia de transportes aéreos, que no início foi chamada “Serviços de Transportes Aéreos da Índia Portuguesa” (STAIP), que passado algum tempo viu a sua designação abreviada para “Transportes Aéreos da Índia Portuguesa”, sendo mais conhecida por TAIP.



O primeiro avião adquirido pelos TAIP, chegou a Goa pilotado pelo Major piloto-aviador Solano de Almeida no dia 10 de Agosto de 1955 e que, antes de aterrar na pista de Dabolim, sobrevoou Pangim entre vibrantes aclamações da população da capital do Estado da Índia. Este avião era um pequeno quadrimotor de marca "DeHaviland Heron", fabricado na Inglaterra e tinha capacidade para transportar 14 passageiros e alguma carga. O seu raio de acção comercial era de 800 milhas. Estava assim inaugurada a 1ª carreira dos TAIP, que tinha uma frequência semanal e estabelecia a ligação de Goa com Damão, Diu e Karachi; esta ligação cobria cerca de 1300 quilómetros e demorava cinco horas.



A procura excedeu largamente tudo o que se podia esperar e assim, de imediato adquiriu-se um segundo aparelho da mesma marca e que, com a matrícula CR-IAB e pilotado pelo Capitão Afonso Norton, chegou ao aeroporto de Dabolim no dia 28 de Setembro de 1955.



TAIP – do primeiro ao Último Voo

Como a afluência dos passageiros não parava de crescer, os voos passaram a ser bissemanais. Era o arranque para a progressão de uma empresa, que nunca mais parou de crescer.

A partir de 30 de Novembro de 1955, as carreiras para Karachi passaram a ser diárias.

A primeira aterragem oficial dos TAIP em Goa

Entretanto para satisfazer o crescente aumento de passageiros, carga e correio, a frota dos TAIP foi reforçada com a aquisição de dois aviões bimotores "Vickers 610 Viking 1B", fabricados pela empresa inglesa Vickers, com capacidade para transportar 30 passageiros, carga e correio, tendo um raio de acção comercial de 1750 milhas, aos quais foram atribuídas as matrículas CR-IAC e CR-IAD.



O primeiro, sob o comando do Major Solano de Almeida coadjuvado pelo Alferes Marreiros, aterra em Dabolim a 13 de Março de 1956



O segundo, trazido pelos Capitães Norton e Palma Rego, com o Tenente Navegador Manuel Chorão Vinhas, chega a 17 de Maio de 1956

Como este tipo de aviões obriga a que a sua tripulação tenha um navegador encartado, em princípios de Junho de 1956 o Capitão Palma Rego e o Tenente Chorão Vinhas, ambos habilitados com o "Curso de Navegador Long Range" da Royal Canadian Air Force, dão início ao 1º curso de navegadores em que o Pessoal da Força Aérea Portuguesa prepara navegadores para uma companhia de aviação civil.

Para a frequência deste curso com duração de seis meses, cuja parte teórica era baseada no curso canadiano e a parte prática feita durante as viagens efectuadas pelos Vikings, foram seleccionados o Tenente Pelágio Barbosa (que já fazia parte dos quadros dos TAIP) e o Tenente de Infantaria Costa Afonso: o primeiro concluiu com êxito e deu boas provas enquanto serviu nos TAIP; o segundo não chegou a terminar o referido curso.

TAIP – do primeiro ao Último Voo

O movimento de passageiros, carga e correio, não parava de crescer: os pequenos quadrimotores "Heron" já não satisfaziam os requisitos mínimos da contínua expansão dos TAIP e, por esse motivo, um foi cedido à Guiné e outro para Timor; para proporcionar maior conforto, maior rapidez e iniciar a almejada ligação para Lisboa, os TAIP encetaram diligências e contactos com os representantes da "Douglas" para fornecer dois aviões "Skymaster DC-4", recondicionados mediante revisão geral e aprontamento feito na própria "Douglas", numa das suas oficinas de manutenção em Brownsville (Texas): esses aviões tinham maior capacidade, maior velocidade e maior autonomia.

O voo de ensaio e recepção do primeiro DC-4, com as cores dos TAIP e a matrícula CR-IAE, foi efectuado em 15 de Dezembro de 1957; e a viagem para Goa, via Bermudas-Açores-Lisboa, em 17 do mesmo mês, sendo o avião pilotado pelo Major Solano de Almeida.



O segundo DC-4 com a matrícula CR-IAF, fez o voo de ensaio em 2 de Janeiro de 1958 e, sob o comando do Capitão piloto-aviador Krus Abecasis, seguiu a viagem para Goa em 5 do mesmo mês. A aquisição destes aviões constituiu um marco e projectaram definitivamente os TAIP, como uma moderna empresa de transporte aéreo. A capacidade de transporte dos DC-4 passou a ser totalmente utilizada desde o início da entrada em serviço destes aviões, isto apesar de se ter optado pela configuração de "alta densidade" de preenchimento da cabine de passageiros. Goa, Damão e Diu tinham-se mentalizado para o transporte aéreo e este passara a constituir serviço imprescindível à economia dos três territórios.

A propósito, vejamos o que diz o senhor Major-General José Krus Abecasis, distinto e prestigiado oficial piloto-aviador da Força Aérea Portuguesa, no seu livro "Bordo de Ataque" (1º vol. pág.186): «A mais recente actividade de transporte aéreo do Ultramar Português, no Estado da Índia, sitiado pela União Indiana, apresentava o modelo mais avançado de avião e propunha-se não só a manter as ligações vitais à vida de Goa, Damão e Diu, como lançar ao inimigo de então um singular desafio: a extensão e ampliação da sua rede até Lisboa, além das carreiras para o Médio Oriente e Aden, com vista a chegar a Moçambique».

Sucesso e credibilidade crescentes

O impacto político externo de todo este plano, não era certamente o menor contributo dos serviços dos TAIP para o esforço e credibilidade de Portugal. Foi tudo fruto da tenacidade e dinamismo de Solano de Almeida.

À ousadia dos projectos correspondia, nele e nos seus colaboradores, a determinação de agir – e esta era necessária quando a base de operações se situava num minúsculo território, sem recursos tecnológicos nem indústria expressiva, estrangulado por um bloqueio hostil nas fronteiras, com uma rudimentar infraestrutura de protecção, num clima adverso e com escassez de quadros técnicos. «Toda esta conjuntura iria provocar espanto e admiração no técnico da "Douglas" que, por compromisso contratual, nos acompanhou em Goa durante alguns meses».

A administração dos TAIP, dirigida pelo incansável Major Solano de Almeida e com total apoio do governador-geral General Vassalo e Silva, tinha projectos ambiciosos para modernizar a companhia e expandir as suas rotas para a África Oriental, Médio Oriente e Timor, e sempre que fosse solicitada responder aos pedidos de transportes "charter" para diversos destinos.

TAIP – do primeiro ao Último Voo

Em 1959 completou-se a montagem do 2º hangar e em 1960 foi inaugurada a nova aerogare: o aeroporto de Dabolim passa a estar equipado com rádio-farol omnidireccional e dispõe de uma pista de 2000 metros por 46 de largura, sendo a pista iluminada com sistema eléctrico Calvert.



Já no decorrer de 1960, para dar corpo aos projectos de expansão e modernização da empresa, após vários estudos e diligências foram adquiridos nos EUA três DC6-B, de origem americana e fabricados pela “Douglas”, que chegaram ao longo de 1960 respectivamente com as matrículas CR-IAG, CR-IAH e CR-IAI. Estes aviões podiam transportar entre 64 e 92 passageiros, consoante a configuração de preenchimento dada à cabine de passageiros. A frota dos TAIP passava a possuir sete aviões, que davam à companhia um potencial já com dimensão apreciável e permitem concretizar o estabelecimento de novas rotas.

Em 25 de Junho de 1960, os TAIP concretizam uma velha aspiração de ligar Goa a Moçambique, com o voo inaugural para a Beira e Lourenço Marques. A periodicidade desta ligação era mensal. Durante o ano de 1960, foram ainda feitos alguns voos “charter” para a Arábia Saudita e o Japão.

Para reforçar a guarnição de Timor Português (hoje Timor Lorosae), onde tinha havido alguns problemas, os aviões dos TAIP fizeram uma ponte-aérea para transporte de tropas e armamento, cedidos pelo Comando Territorial Independente do Estado da Índia por ordem do Governo central.

Para apoiar a ponte-aérea entre Lisboa e Luanda, por virtude dos acontecimentos de 4 de Fevereiro de 1961 em Angola, os TAIP deram o seu contributo com o envio de dois “Skymaster” e respectivas tripulações. Em relação ao apoio dos TAIP a respeito dos acontecimentos verificados em Angola em 1961, diz ainda o Major-General piloto-aviador Krus Abecasis (a págs 255/6 do seu livro): «A nossa ponte aérea foi, a breve trecho, alargada com voos "extra" dos TAP e com a preciosa ajuda dos TAIP - Transportes Aéreos da Índia Portuguesa -, num sinal reconfortante de unidade nacional. A proficiência técnica e a capacidade de trabalho árduo das tripulações dos TAIP mais uma vez ficou demonstrada.»



Os aviões dos TAIP prestaram também um importante contributo, sempre que foram solicitados para o transporte de doentes e feridos graves de Damão e Diu, que precisavam de tratamento em Goa.

A invasão de Goa, Damão e Diu

Nas semanas que precederam a invasão de Goa, Damão e Diu, os TAIP montaram uma ponte-aérea entre Goa e Karachi, para a evacuação de famílias dos civis e de militares.

No dia 18 de Dezembro de 1961, dia da invasão, encontravam-se no aeroporto de Dabolim um DC-4 "Skymaster" dos TAIP e um "Super Constellation" dos TAP (Transportes Aéreos Portugueses): apesar da pista e a torre terem sido atingidos pelos maciços bombardeamentos da força aérea Indiana, durante a noite foram feitas as necessárias reparações na pista, que permitiram aos dois aviões levantar voo com destino a Karachi, de onde posteriormente seguiram para Lisboa.



A invasão, ocupação e anexação de Goa, Damão e Diu – ordenada por Nehru, um estadista que se dizia ser "pacifista" e apóstolo da não-violência, desafiando o próprio Conselho de Segurança das Nações Unidas, perante a hipocrisia das grandes potências mundiais (Estados Unidos da América e Reino Unido) –, pôs fim aos TAIP que, sem dúvida nenhuma, constituíam uma das mais significativas realizações de grande alcance da administração portuguesa no Estado da Índia, onde se deve realçar o importante contributo dado pela Força Aérea Portuguesa.

Os Transportes Aéreos da Índia Portuguesa, estavam a ter um desenvolvimento notável nos últimos dois anos, tendo atingido 2626 horas de voo em 1959, e 1917 até 10 de Agosto de 1960, tendo transportado nos mesmos períodos de tempo 7258 e 35849 passageiros, respectivamente, o que representava um aumento de cerca de 32% e 66% em relação ao ano de 1958.

Prestamos aqui a nossa sincera homenagem aos pioneiros que, com a sua grande dedicação e esforço, implantaram a aviação comercial em Goa, Damão e Diu.



TAIP – do primeiro ao Último Voo

O aeroporto de Dabolim, que era uma infraestrutura civil, do governo do Estado da Índia – onde nunca aterrou um único avião militar português –, foi, depois da invasão, ocupação e anexação de Goa pelas tropas indianas, entregue à marinha indiana que instalou aqui um verdadeiro arsenal, apropriando-se das infraestruturas, equipamentos e terrenos adjacentes, colocando entraves de toda a ordem para que Goa possa dispôr de um aeroporto internacional, para fazer face ao crescente desenvolvimento turístico que vem aumentando de ano para ano.

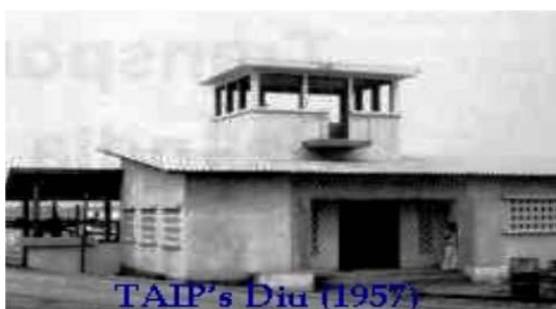


Ocupação militar indiana das estruturas aeroportuárias civis

Curiosamente, as três infraestruturas aeroportuárias civis, construídas pela administração portuguesa em Goa, Damão e Diu, todas elas depois da proclamação “libertação” foram transformadas em bases militares: Dabolim é uma base aeronaval; em Damão está sediada a guarda-costeira; e em Diu uma base da força aérea.

É do domínio público, que a marinha indiana está a construir em Karvar uma gigantesca base aeronaval – a Sea Bird –, que vai ser a maior ao sul do Canal de Suez: as autoridades navais indianas, instadas por políticos e empresários goeses a transferir as suas instalações de Dabolim para Karvar, responderam de pronto que “nem pensar”, que “a marinha não vai abdicar de Dabolim”. É o apregoado pacifismo indiano, no seu melhor!

Eis a obra dos libertadores indianos sob a chefia do pacifista Nehru, que não pouparam objectivos e infraestruturas civis, como o aeroporto de Dabolim e o aeródromo de Diu.



ANEXO:

Incidentes com aviões dos TAIP

No dia 29 de Agosto de 1956, quando o avião “Heron” CR-IAB estava com os motores em funcionamento para a descolagem com destino a Damão e Diu, teve de retardar a sua partida por ter sido pedido o envio de uma encomenda urgente, de um departamento governamental para o governo de Damão: a encomenda foi colocada no compartimento de bagagem; postos os motores em marcha, o avião descolou do aeroporto de Dabolim e, já depois de ter atingido a altitude de cruzeiro, o mecânico de bordo informou que estavam a aparecer fumos no interior da cabina de passageiros, vindos por baixo da antepara do compartimento de bagagem; depois de analisadas as hipóteses prováveis da origem dos fumos e não sendo possível tirar nenhuma conclusão, o Major Solano de Almeida, que comandava a tripulação, resolveu alertar a torre de controle do aeroporto de Dabolim e regressar. Depois de aterrar, verificou-se que os fumos eram devidos à encomenda do governo, que continha uma garrafa de ácido sulfúrico fechada com rolha de cortiça que, tendo sido corroída pelo ácido, provocou o derrame do mesmo na estrutura do avião, abrindo na fuselagem um buraco de dimensões apreciáveis.

No dia 1 de Outubro de 1956, o “Viking” CR-IAC que seguia num vôo directo para Karachi, tendo aos comandos os capitães Norton e Rego, depois de uma hora de viagem sofre um disparo de hélice do motor direito, que a tripulação consegue dominar, trazendo o avião de volta a Dabolim só com um motor; o avião esteve imobilizado cerca de um mês, para ser feita a reparação.

No dia 2 de Novembro de 1957, o “Viking” CR-IAD que fazia o voo Goa-Karachi, com 24 passageiros e 3 tripulantes a bordo, ao fazer-se à pista despenhou-se sobre um dos edifícios do quartel dos bombeiros: apesar do aparatoso acidente, felizmente não houve vítimas a lamentar; o avião sofreu avultados prejuízos.

Agradecimentos:

Sinceros agradecimentos ao Exm^o Sr. Major-General Piloto-Aviador (Ref.) José Krus Abecasis, que pôs à nossa disposição diversa documentação e informação técnica, das características dos aviões que compunham a frota dos TAIP.

Ao Sr. Tomás Elias Colaço, que nos deu preciosas informações e fotos, sobre a montagem do 1^o Hangar no aeroporto de Dabolim.

Ao amigo Gabriel de Figueiredo, que pôs à nossa disposição fotos dos aviões “Vickers Viking”.

As fotos dos aviões Vickers Viking CR-IAC e CR-IAD, são cortesia da “AJ Jackson collection”.

A minha filha Sandra, que fez a reconstituição do logótipo dos TAIP, e aos meus sobrinhos Sofia e Agostinho que digitalizaram as fotografias do aeroporto de Dabolim, dos aeródromos de Damão e Diu, e dos aviões Skymaster e DC6-B.

As fotos dos aeroportos de Goa, Damão e Diu, são cortesia dos “Fotógrafos Sousa & Paul”, de Pangim (Goa).

A foto da destruição da torre de controle do aeródromo de Diu, é cortesia de Bharat-Rakshak.

fontes:

- José Krus Abecasis (MGen ref); seu livro “Bordo de Ataque”, 1^o vol.
- idem, palestra proferida na Sociedade de Geografia, Lisboa 23Mar2002
- CIT de Goa, in “A jornada continua...”; (n^o 33 da Colecção de Divulgação e Cultura)
- aviation-safety.net/database/record.php?id=19571102-1
- terravista.pt/mussulo/1961/taip.html
- bharat-rakshak.com/IAF/History/1960s/Goa/