

TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

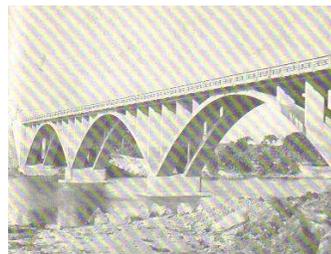
Até aos primeiros anos do Século XX, Portugal não se preocupou em construir estradas para o interior da colónia. As ligações eram feitas através dos rios navegáveis ou a pé, o que tornava morosas as deslocações, dada a natureza do terreno com pântanos (bolanhas) e floresta densa.

No entanto, o primeiro governador da Guiné, nomeado pelo regime republicano, 2º-tenente Carlos de Almeida Pereira, que esteve no cargo até 1913, incentivado por Calvet de Magalhães (Administrador do Geba) empenhou-se profundamente no lançamento da obra de uma via rodoviária entre Bafatá e Bambadinca, tendo ficado concluída em 1915. No fundo, podemos afirmar que, até àquele ano, não existia uma única via terrestre em todo o território.

Daí em diante, o acentuar da colonização determinou uma evolução do território, embora com lentidão, de acordo com as circunstâncias económicas. Mas em 1919 já havia 185 quilómetros de estradas. Nos finais dos anos vinte o número de quilómetros atingiria os 2.800.

Em 1918, chegou à Guiné o primeiro camião.

IN «Alguns elementos sobre a Economia Portuguesa», Secretariado Nacional da Informação (SNI), 1967



Se foram os Administradores das localidades do interior os principais impulsionadores da construção de estradas (tanto mais que foram autorizados a adquirir automóvel – um incentivo utilitário!), não menos importante foi a vontade dos Governadores da colónia. Foi o caso do capitão de Infantaria Henrique Alberto de Sousa Guerra, governador entre 1919 e 1920, que mandou construir estradas, seguindo-se o tenente-coronel de Infantaria, Jorge Frederico Velez Carçoço, que foi governador nos anos de 1921 a 1926, usando o trabalho dos nativos.

De tal ordem que, nos anos cinquenta, as comunicações com o interior eram feitas por estradas e rios, o que demonstra ter existido um aumento do número de vias de comunicação terrestre.

No ano de 1960, a Guiné tinha 1.275 automóveis ligeiros e 574 automóveis pesados e, em 1964, havia 1642 automóveis ligeiros e 651 automóveis pesados.

Em 1964, a rede de estradas, geralmente em terra batida, tinha 3.101 quilómetros, sendo classificadas do seguinte modo: 582 Km de 1ª; 550 de 2ª; 1.969 de 3ª e outras não classificadas.

Em 1967, a estrada que ligava Bissau à região do OIO era de piso térreo, excepto o troço até Mansoa que era asfaltada.

Ponte sobre o Rio Corubal
In «História e Geografia de Portugal,
para o Ensino Preparatório do Ensino Secundário, 2º Ano»,
Maria Helena de Almeida Cavaco
Maria Helena Porto Costa
(Verbo Escolar Editora)



Entre 1970 e 1975, mantinham-se os rios como vias de comunicação preferenciais com o interior, onde havia vários portos e cais de atracação. Também as estradas, muitas delas em piso asfáltico, ligavam as localidades entre si.

A reconstrução de vias terrestres, nomeadamente pontes, foram construídas tendo em conta melhorar as ligações no interior do território e com os países vizinhos, no âmbito da cooperação comercial com estes. Foi nessa área de reconstrução do país, com apoio da União Europeia, que, em Maio de 2005, foi inaugurada a ponte «Amílcar Cabral», construída sobre o rio Mansoa na localidade de João Landin (200 quilómetros a norte de Bissau), ligando o Norte ao Sul do país. A nova ponte tem 785 metros de comprimento e 11,4 de largura, com duas faixas de circulação automóvel, de 3,5 metros cada.

Com a Metrópole havia carreiras por mar. Em 1899, foi estabelecida uma carreira directa Lisboa-Bolama-Bissau, que se manteve com regularidade oscilante até 1921. Depois deixou de ser periódica, apesar das vantagens dadas aos cidadãos portugueses para esta linha, com redução dos direitos sobre os produtos transportados.

“Era notória a predominância dos países estrangeiros, como fornecedores e compradores. Este facto, que vinha de trás, motivou a não aplicação da pauta proteccionista de 1892 à Guiné, onde o comércio externo continuou a ser feito sem restrições aduaneiras: a importação era livre, pagando apenas 3% *ad valorem* as mercadorias exportadas (...) Foi só em 1902 que este regime se alterou, passando as importações a sofrer um imposto de 3%, *ad valorem*, e as exportações 7%²⁰.

Aspecto parcial do Aeroporto de Bissalanca (Bissau)



Por via aérea, havia inicialmente apenas a linha Lisboa-Dakar que servia a Guiné. O Aeroporto de Bissalanca, em Bissau, foi útil para a TAP na utilização dos aviões a hélice – os «Super Constellations» - na linha Lisboa-Bissau, com paragem na Ilha do Sal para reabastecimento.

No dia 13 de Setembro de 1967, a TAP efectuou o primeiro voo Lisboa-Bissau com avião a jacto, dado que os velhos aviões a hélice deixaram de ser utilizados em todas as linhas da TAP. Os novos trirreatores «Boeing 727» mudaram por completo a eficiência e rapidez das ligações aéreas entre a Guiné e a Metrópole.

Com o interior do território, dada a existência de 8 aeródromos principais e 17 secundários (em 1963), as ligações aéreas faziam-se por pequenos aviões, quer da TAGP (numa rede de 1.730 Km, em 1963), quer militares.

²⁰ «Nova História da Expansão Portuguesa», direcção de Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques. Editorial Estampa 2001



0, coordenação

Aeródromo de Bissará, em piso térreo, Outubro 1966

Também com o exterior, havia comunicações via rádio-telefone e cabo submarino.