

O aventureiro responsável

Entrevista com Axel Duch,

Dinamarquês, chefe de operações de vôo da ponte aérea de ajuda humanitária ao Biafra no aeroporto de São Tomé ¹

Entrevista conduzida por Xavier Muñoz i Torrent



Axel Duch em 1968



Axel Duch no documentário *Jesus Christ Airlines*, 2001.
Filmação tomada em São Tomé

Fui piloto durante toda a minha vida: nas forças armadas, nas linhas aéreas civis no Canadá, Dinamarca, Estados Unidos e Vietnam. E ainda vôo. No início da ponte aérea do Biafra tinha 36 anos. Agora vivo em West Vancouver, na Colúmbia Britânica (Canadá). Escrivi *“Luftbroen til Biafra: Jesus Christ Airlines”* (2002) e mais recentemente as memórias *“Flyver: en pilots erindringer”* (2010).

Como se enrolou na *Joint Churches Aid*?

Não existia ainda a JCA quando me incorporei. A JCA não parou de crescer até reunir a ação de 35 organizações de 21 países diferentes. De fato, não existiu nunca nenhuma equipe permanente, nem quartel geral, nem deveres formais. Nunca se constituiu formalmente nem também não tinha obrigações financeiras [que não fossem as do dia a dia]. JCA foi apenas a “marca” que reunia um punhado de ONGs que tentavam trazer ajuda humanitária ao Biafra.

Enrolei-me justo quando tinha deixado de trabalhar para uma linha aérea em Vietnam e tinha regressado a Dinamarca. Apareceu um artigo na imprensa que explicava que a *DanChurchAid* estava à procura de um avião com o qual enviar materiais e medicamentos na tribulada república do Biafra. O jornalista o estava a escrever como se não tivessem nem idéia de como fazê-lo; assim que decidi oferecer-lhes o meu conselho. Mas encontrei-me com uma organização muito bem estruturada (com pessoal sério e muito qualificado), mas falta de

¹ Entrevista feita entre Barcelona e West Vancouver, no Janeiro de 2011 e publicada em português no semanário são-tomense *“Correio da Semana”*, Junho de 2011, junto ao artigo “Biafra e a ponte aérea de São Tomé”.

assessoramento especializado. Uma coisa levou à outra, até que encontraram um avião e tinha-se que voar a Fernando Pó. A companhia que alegadamente possuía o aparato e a tripulação eram completamente desconhecidas (cubanos, norte-americanos de Florida) e a *DanChurdAid* pensou que seria boa idéia que eu fosse a fazer as gestões. Até então apenas me consideravam um bocadinho. Eu fui para lá e, a partir desse momento, entrei a formar parte dessa malta.

Ficamos uns dias em Madrid devido a algumas dificuldades financeiras que tinham os proprietários do avião. Deviam dinheiro por diferentes serviços aeroportuários (taxas de aterragem, etc)... Em uma altura das conversações, apareceu na cena Otto Skorzeny, o herói alemão que [durante a Guerra Mundial] tinha resgatado a Mussolini: ele parecia estar relacionado com os teóricos proprietários do avião, coisa que nós desconhecíamos. Skorzeny tentou meter-se no nosso projeto de voar a Biafra, para fazer não se sabe que coisas suspeitas... Ele falou muitas coisas à imprensa sobre a sua relação conosco, que evidentemente eram completamente falsas.

Você substituiu o conde Carl-Gustaf von Rosen como chefe de operações de vôo?

Na realidade, Von Rosen não decidiu deixá-lo, senão que foi despedido. Mais nada. E ele pensou “vão saber de mim dentro de muito pouco”. Mais tarde ele envolveu-se pessoalmente numa operação militar no bando biafrense utilizando aviões pequenos (daquele tipo usado para o treino de pilotos) para atacar objetivos nigerianos. Algumas daquelas ações tiveram sucesso, a pesar de ser escassamente planificadas, atacando navios e pessoas inocentes. Mesmo numa ocasião, quase derribam um avião civil. A imprensa sueca batizou aquilo como “*a guerra de férias do Von Rosen*”. Pelo que eu percebi e conheço, o seu pior problema era ele mesmo, obcecado em aparecer nos jornais e em ser famoso. Nos inícios da ponte aérea, ele insistiu que tínhamos que estabelecer uma via aérea secreta para a provisão de munições ao Biafra, sob a cobertura da ponte aérea. Mas nenhuma função militar era própria das suas competências como chefe de uma organização de ajuda humanitária. A sua proposta estava totalmente fora de hora e eu rejeitei ter nada a ver com isso. Todos nós sabíamos que os biafrenses necessitavam armas, mas fornecê-las não era o nosso objetivo. Os nossos contribuintes deram dinheiro para salvar vidas e não para caprichosas e arrevesadas operações. Eu acho que ele era pouco fiável. Noutras palavras, eu não tinha uma opinião muito boa dele e ainda a mantenho... Ele freqüentemente se referia a Hermann Goering, o marechal de Hitler, como “o meu tio”. A sua tia tinha casado com aquele patife. Quando eu assumi o comando, o operativo de vôo estava muito descuidado, tanto como para pensar que Von Rosen não tinha feito absolutamente nada, e aquela foi uma das razões para despedir-lhe.

Como foi a cooperação entre os parceiros da JCA? Alguns analistas a põem como exemplo...

A cooperação teve os seus altos e baixos durante todo o operativo. É normal: católicos e protestantes nunca antes tinham ido juntos numa operação similar. Mas podemos fazer uma boa valoração do que fizemos.

Fale-me dos protagonistas...

O pastor Viggo Mollerup era uma pessoa muito esquisita, mas, mais que qualquer outro, foi totalmente responsável da ponte aérea e da envergadura da função humanitária, atingindo a dimensão e os efeitos perseguidos. De fato, foi a *NordChurchAid* o parceiro que desenvolveu o operativo aéreo inteiro.

Eu não conheci o coronel Wichmann (infantaria dinamarquesa), mas me consta que fez um bom trabalho, considerando a situação inicial. Como ele não era piloto nem técnico de aviação, naturalmente tinha desvantagem. Depois de ele deixar o cargo de chefe de operações, cinco oficiais de aviação o assumiram. Um atrás do outro. Eu fui um deles e mantive-me em contacto com as operações depois da minha partida.

Elias Berg era uma pessoa muito agradável de trato, muito efetivo no seu exercício ao cargo tanto da organização da *Norwegian Church Relief* como também com a *NordChurchAid*.

O padre Tony Byrne, o chefe de *Caritas*, estava cheio do encanto e da energia irlandesa. Ele foi um dos primeiros em organizar o envio de ajuda através dos vãos do Hank Wharton, o traficante de armas. De fato, o primeiro foi o padre Butler, também irlandês. Nenhum deles foi muito entusiasta na gestão protestante e isso criou algumas interferências.

Sobre o governador da colônia, Silva Sebastião... Nesse momento, os brancos mais impopulares em África eram os portugueses, por causa da sua espantosa atitude em Angola. O governador tentou mostrar ao mundo que Portugal era um país maravilhoso que tratava de ajudar aos oprimidos, quando não o estava a fazer melhor na sua casa. Tentou pelas formas mais inconcebíveis fazer dinheiro com a ponte aérea. Cargas impositivas por qualquer coisa. Era interminável. Eu tive numerosos encontros com ele e sempre lhe vi como uma pessoa arteira, um aproveitado.

Os trabalhadores são-tomenses faziam todo o que lhes era ordenado, mas sempre com muita lentidão. O pessoal da torre...: posso escrever todo um livro sobre o que eles não sabiam fazer. A sua cooperação foi assim-assim. Consideravam-se eles próprios como muito superiores.

Qual foi a relação com a comunidade local de São Tomé?

Acho que nos relacionamos muito bem com os são-tomenses. Mas os preços subiam e subiam...

Que você se lembra das crianças bafrenses refugiadas na Quinta de Santo António?

As crianças no hospital de Santo António foram adiante. Tiveram muita sorte de estar lá, mas foi preciso um tempo para atingi-lo devido à ineficiência e as reticências do pessoal para escutar a aqueles que sabiam fazer melhor o seu trabalho. Alguns meninos morreram, mas, considerando a incrível debilidade com a que chegaram (tinham que ser levados às costas e tratados com muito cuidado)... Ainda tudo foi bastante bem. Naturalmente o hospital,

equipamentos, pessoal, instrumental, etc, foi pago pelas organizações de ajuda humanitária e, além disso, nós tínhamos de garantir que aquelas crianças não permaneceriam em São Tomé quando a guerra acabasse.

A gente que tinha atingido subir-lhes no avião [em Uli, Biafra] não tinha nenhuma dúvida que alguma coisa podíamos fazer por eles. Sem nenhum aviso prévio, eles de repente mostraram as crianças e as deixaram lá em baixo do avião de carga. Não tinham nada, nem cobertores, nem roupa... Nada. A muita altitude, dentro do avião faz muito frio e devia ser de pura agonia para essas criaturas que jaziam nuas no chão de alumínio durante mais de uma hora que durava o trajeto até São Tomé.

Como passavam o tempo livre em São Tomé?

Alguma vez fui para a praia, para nadar. Mas não tínhamos muito tempo para mais nada. A minha vida inteira lá estava dedicada à ponte aérea.

Alguns falam do uso da ponte aérea para o tráfico de armas...

Caritas e *Die Diakonische Werk* compraram cinco DC-7 e os deixaram em mãos de Hank Wharton, o traficante. Um desses aviões se utilizou para peças de reposição. Um dia Von Rosen chegou a São Tomé a bordo de um avião da *Transair*, um *Constellation* de Wharton que tinha desembarcado um lote de munições. Os pilotos dos nossos *Constellation* rejeitavam voar a Biafra e depois de uma amarga discussão, todos –exceto eu– decidiram que a munição voaria a Biafra num dos aparatos fretados por *Caritas* e *DDW*. Isso se executou pela tripulação do avião da *Transair*, recém chegada, com a bênção de Von Rosen e do padre Byrne.

Bastante mais tarde, outro lote de armas foi carregado em um dos mesmos aviões e enviado a Biafra com a sua tripulação regular. Isso foi pelas minhas costas, quando eu estava a discutir dalguns problemas com o pessoal da torre. Eu sempre comprovava todos os carregamentos antes das partidas. O representante de *DDW* afirmou que havia “uma terrível confusão”, que ele não sabia nada disso..., uma explicação que eu nunca acreditei. Esses são os dois únicos casos.

A história fez justiça aos clamores do Biafra?

Não acredito que [no bloqueio] houvesse um genocídio planejado. Acho que a guerra durou tanto porque o governo nigeriano realmente não tinha controlo sobre o exército. Gerais e coronéis viviam como régulos saqueando, devastando e violando a prazer... Quando a guerra acabou, regressaram aos quartéis. Mais nenhuma diversão. O exército nigeriano nesse momento estava muito melhor equipado com todos os meios: artilharia, aviões, tanques,... Chegou um ponto no qual eles poderiam ter marchado sobre Biafra quando houvessem querido.

Por outra parte, Ojukwu, o líder biafrense, podia haver organizado um sistema de racionamento, aplicar preços máximos no comércio de comida,... Mas era tão caro que os pobres refugiados não tinham nenhuma opção. Eu acho que ele era tão ambicioso que estava disposto a comerciar com a própria existência dos *ibos* a câmbio das suas aspirações políticas.

Com está a ver o futuro?

Seria bom para os biafrenses separar-se do resto da Nigéria, um dos países mais corruptos do mundo, mas não sei se isso pode acontecer algum dia. Talvez agora que este sem-sentido [do fanatismo] muçulmano está a começar de novo na Nigéria...

Que sente sobre o seu trabalho por Biafra depois de tanto tempo?

Nesse momento, a única coisa que podíamos fazer era ajudar os biafrenses que morriam de fome, a pesar que isso pudesse ter efeitos indesejados... E sim, eu estou contente de ter podido fazer alguma coisa, ainda que fosse tão pouco. Apenas lamento não ter podido fazer ainda mais.