

A Consciência é Seu Co-Pilôto



A história do Conde Carl Gustaf von Rosen,
nobre sueco que se fêz anjo voador para levar caridade
aonde quer que haja pessoas sofrendo

LAWRENCE ELLIOTT

NAS ÚLTIMAS horas de claridade do dia 12 de agosto de 1968 as guarnições de artilharia antiaérea nigerianas que vigiavam os acessos para Biafra ficaram alarmadas com a súbita passagem de um barulhento DC-7. Voando à altura das copas das árvores, o quadrimotor passou antes que os soldados pudessem apontar suas armas. Nos contrôles do avião ia o Conde Carl Gustaf von Rosen, um nobre sueco

que não consegue dar as costas às vítimas da História. Desprezando o bloqueio nigeriano, êle rumava para o estado separatista de Biafra com nove toneladas de medicamentos e víveres para os biafrenses doentes e famintos.

O DC-7 fôra alugado da empresa sueca Transair, da qual von Rosen era piloto-chefe. Êle o levava, carregado de víveres e medicamentos coletados por grupos religiosos euro-

peus, para a ilha portuguesa de São Tomé, ao largo do litoral da África Ocidental, de onde pilotos mercenários levariam a preciosa carga, num vôo de 650 quilômetros, até Uli, uma pista de pouso na selva, o último ponto de ligação de Biafra com o mundo exterior. Mas os nigerianos tinham avisado que derrubaríamos aviões de socorro, e a preciosa carga estava-se deteriorando na pista.

Von Rosen, que já voou em quatro guerras e conhece suas crueldades, não conseguiu dormir essa noite. Êle sabia que talvez um têrço das crianças de Biafra, possivelmente umas 300.000, estavam à beira da morte por inanição. Os víveres que estavam no avião poderiam salvar milhares.

Às duas da manhã êle estudou os mapas à luz de uma lanterna elétrica. De manhã perguntou se na sua tripulação não haveria duas pessoas que quisessem acompanhá-lo como voluntários. Todos os cinco se apresentaram. Então êle traçou seu plano: se voassem rente ao chão, abaixo do alcance do radar nigeriano, teriam boas probabilidades de passar.

Programando o vôo para chegarem a Uli pouco antes de escurecer, von Rosen decolou às 4h 18min da tarde. Sôbre o mar êle baixou a uma altura entre 10 e 60 metros e rumou para a costa. Logo êles estavam voando baixo sôbre o terreno castigado, estradas vazias, plantações queimadas, aldeias desertas. Ziguezaguean-

do para a esquerda e para a direita, cruzaram a ampla frente—e deixaram para trás os inúteis estouros dos canhões nigerianos. “Vinte segundos para a pista”, avisou o navegador. E lá estava ela, um pedaço de estrada ligeiramente alargado, passando por uma clareira no meio de um palmital.

Uma vez pousados na pista improvisada, von Rosen e sua equipe foram cercados por aldeões e soldados agradecidos. Os biafrenses já se consideravam abandonados pelo mundo exterior. Rompido o bloqueio, ganharam nova esperança.

Então von Rosen e sua equipe tiveram contato com a horrível situação de Biafra—um vasto gueto onde mais de um milhão de civis haviam morrido de fome e sob ataques aéreos indiscriminados. Exaustos assistentes sociais tinham milhares de crianças refugiadas para alimentar, e víveres suficientes apenas para socorrer um punhado delas.* Mas o povo continuava lutando, armado de fuzis de ferrôlho e de um espírito indomável contra a artilharia, os MIG russos e os bombardeiros Canberra ingleses importados pela Nigéria. Espontaneamente a equipe sueca decidiu fazer mais vôos, tantos quantos fôsse possível, antes do alvorecer.

“Tenho de Pular”. Naquela noite von Rosen decidiu dar tudo para deter a catástrofe humana generalizada que ameaçava Biafra. Licen-

* Ver “Uma Nação Está Morrendo”, Seleções, maio de 1969.

ciou-se da Transair e voltou a São Tomé para dirigir uma nova ponte aérea ampliada. Organizou missões, recrutou pilotos e instruiu-os na técnica de furar bloqueio iniciada por ele. Diz Thors-



Conde Carl Gustaf von Rosen

ten Manson, diretor financeiro da Federação de Socorro da Igreja Luterana Sueca: "Todos os víveres que tínhamos reunido nada significariam enquanto não fôssem entregues no destino. Enquanto todos diziam que não podíamos entregá-los, o Conde von Rosen os estava entregando."

Em fins de setembro de 1968 a ponte aérea estava funcionando tão bem que contava já entregar 50.000 toneladas de víveres e medicamentos a Biafra no ano seguinte. Enquanto isso, von Rosen saía em viagem em busca da paz—Estocolmo, Genebra, Addis Abeba, Estados Unidos, Canadá—procurando convencer os estadistas do mundo de que os biafrenses precisavam viver e que era preciso forçar o fim daquela guerra terrível.

Os estadistas ouviam-no com simpatia, mas eram incapazes de agir contra a fôrça de inércia do protocolo e da política do comodismo.

Sua missão de paz estava fadada ao fracasso, mas seu compromisso

com Biafra estava longe de terminar. Diz êsse homem de sorriso triste e de uma consciência que não o deixa descansar: "Sou uma pessoa como as outras, mas não posso ficar parado na beira de um rio enquanto

uma criança se está afogando. Preciso pular na água."

"O Pirata Sueco". Carl Gustaf von Rosen vem "pulando na água" desde que começou a voar em 1926. Fêz o seu primeiro vôo pouco depois da Primeira Guerra Mundial, quando seu pai voltou à Suécia em companhia de um antigo ás da aviação alemã chamado Hermann Goering, então ganhando a vida como arrojado piloto de táxi aéreo. Goering exibiu-se para a família em acrobacias no seu avião de carlinga aberta, e acabou se casando com a tia de Carl Gustaf, Carin.

Alguns anos depois von Rosen comprou um velho Sopwith Camel e começou a reformá-lo. Colou a hélice, comprou litros de óleo de rícino para o motor e pôs o aparelho para correr num lago gelado na propriedade da família nos arredores de Estocolmo. Um dia, taxiando um pouco mais depressa do que de costume, ficou espantado ao ver que o

avião se tinha erguido do chão. Ele puxou o manche para trás e quando percebeu estava solando pela primeira vez. Finalmente conseguiu fazer uma curva e desceu no lago aos solavancos. "Eu era piloto!", diz ele recordando a alegria do momento.

Imaginoso e arrojado, Carl Gustaf estava sempre se metendo em apuros. Seu pai tinha mania de perfeição e o garoto acabou rebelando-se contra a disciplina rigorosa. Depois de uma discussão saiu de casa. Tinha 17 anos—e só voltou cinco anos depois.

Durante algum tempo ganhou a vida pilotando motocicletas e lanchas, depois foi trabalhar em uma fábrica e completou seus estudos numa escola técnica. Tirou o brevê em 1929 e logo tomou um empréstimo para comprar um velho biplano Heinkel e fazer serviços de táxi aéreo. Cinco anos depois estava fazendo acrobacias em feiras do interior e ganhando altos cachês para simular ataques de foguetes às instalações das feiras. Quando foguetes de terra respondiam, na forma combinada, ele disparava fogos de magnésio instalados nas pontas das asas do Heinkel e, em chamas, entrava num parafuso aparentemente fatal. Os homens ficavam pálidos, as mulheres desmaiavam, e von Rosen escapava "porque ainda não tinha chegado a minha hora de morrer".

Uma noite, em 1935, ele ouviu um missionário-médico dizer que o exército moderno e a força aérea de Mussolini estavam dizimando o povo

etíope, que defendia a sua terra com lanças. Von Rosen convenceu a Cruz Vermelha Sueca de que ele seria capaz de levar o seuavião à Etiópia e lá desempenhar missões de ambulância. Pouco depois, com o Heinkel ostentando a primeira Cruz Vermelha já pintada em umavião, ele estava atravessando vales e picos nublados, levando medicamentos e transportando feridos.

Os italianos acabaram oferecendo um alto prêmio em dinheiro pela "cabeça do pirata sueco". Uma vez eles o apanharam em vôo e picotaram de balas o velho Heinkel. Von Rosen aterrissou, tampou os buracos doavião com a camisa e decolou de novo.

Foi na Etiópia, exposto à fome, à dor e à morte de uma nação que von Rosen passou da juventude festiva à maturidade responsável. Lá ele aprendeu a detestar a violência e a não ficar de braços cruzados enquanto se cometem violências contra pessoas fracas e desamparadas.

Muito depois do Imperador Hailé Selassié se ver obrigado a abandonar o país, von Rosen continuava abastecendo guerrilheiros etíopes. Então como agora, ele pouco se interessava pelo aspecto político das guerras. "Se fôsem italianos que estivessem feridos e sem ajuda, eu os teria socorrido. Se os nigerianos estivessem passando fome hoje, eu lhes levaria alimentos."

"Quando os Homens Falham . . ."
De volta à Europa, ele foi trabalhar no transporte de passageiros

para a KLM, a empresa oficial holandesa de aviação. Casou-se com Johanna Krijgsman, uma holandesa conhecida na intimidade por Hanny. Em novembro de 1939 a Rússia invadiu a Finlândia. Com dinheiro emprestado, von Rosen comprou logo dois aviões holandeses de caça e um DC-2 e apresentou-se em Helsinqui pronto para combater. O DC-2 foi convertido em avião de bombardeio e o próprio von Rosen o pilotou, atacando aeródromos russos e a estrada de ferro russa de Murmansk.

Uma noite, após uma missão, descansando em companhia de alguns oficiais aliados, êle disse que, com 200 bombardeiros Wellington, expulsaria os invasores da Finlândia — e de repente achou-se em Londres, explicando seu plano ao serviço secreto inglês. Ainda estava lá, explicando e insistindo, quando soube que os finlandeses se tinham rendido.

Von Rosen voltou para a companhia da família, na Holanda. Quatro dias depois, a 10 de maio de 1940, a inclemente máquina de guerra nazista avançou para oeste e entrou na Holanda. Von Rosen tocou-se para Schiphol, o aeroporto de Amsterdã, e retirou um avião do hangar. Com êsse avião — o único restante — êle rumou para a Inglaterra, levando mais de 500 quilos de documentos secretos. Foi alvejado pelos alemães e depois pelos ingleses, mas chegou são e salvo ao seu destino.

Mais tarde êle ficou sabendo que Hanny tinha sido prêsã pela Gestapo por atividades clandestinas na

Holanda, e voltou à Alemanha — onde foi logo prêsã. Sua única salvação agora era pedir uma audiência ao seu “tio Hermann”.

“Goering era outro homem naquele uniforme de Marechal do Reich”, diz êle. “Depois da morte de tia Carin em 1931, êle se deixou corromper completamente pelo poder. Êle gritou comigo, e disse que eu era um idiota e devia ser fuzilado.”

Von Rosen não se amedrontou. “Tio Hermann”, disse êle calmo, “eu voltei para saber o que aconteceu com minha mulher. Eu gostaria de saber o que o senhor faria se estivesse no meu lugar.”

O Marechal do Reich abrandou-se. Mandou soltar Hanny e aconselhou von Rosen a levá-la para a Suécia. Hanny recusou-se a ir: ela queria continuar lutando no movimento subterrâneo. Desanimado, von Rosen viajou sozinho. Posteriormente, o casamento foi desfeito e von Rosen casou-se com Gunvor Ulmann. Tempos depois êle soube que Hanny fôra novamente prêsã e recolhida a Dachau. Após um ano terrível passado lá ela conseguiu fugir para a Holanda, onde morreu em 1949.

Von Rosen passou o resto da guerra como pilôto do correio diplomático, fazendo vôos semanais a Berlim e salvando inúmeros refugiados. Dias após a rendição alemã êle foi nomeado pilôto-chefe de uma ponte aérea de emergência organizada para transportar sobreviventes de campos de concentração e de Varsóvia arrasada para hospitais de convalescença

na Suécia. “Ver aquela gente—velhos que tinham perdido tudo, exceto um último alento de vida, jovens cujos filhos viravam os rostos quando os viam—é ficar sabendo, para nunca esquecer, o que acontece quando os homens falham uns aos outros.”

Cinco Aviõezinhos. Depois de uma curta estada na Suécia, von Rosen foi para a Etiópia a pedido de Hailé Selassié para organizar a força aérea do país. Quando voltou, em 1946, foi trabalhar na Transair. Durante alguns anos êle se limitou a pilotar aviões carregados de turistas para lugares remotos do globo. Mas em 1960, quando o Congo foi dilacerado por uma guerra fratricida, êle foi dos primeiros a se apresentar voluntariamente para transportar abastecimentos para a força de paz das Nações Unidas, missão que durou dois anos. Depois de mais um intervalo de tranqüilidade, veio aquela noite crítica de 1968, quando êle encampou a causa de Biafra.

Enquanto MIG nigerianos continuavam metralhando e bombardeando civis biafrenses indefesos, von Rosen—lentamente, relutantemente—foi-se transferindo para o lado “bélico” da guerra. Ajudou a organizar uma “fôrça aérea” para Biafra: cinco aviõezinhos suecos baratos mas robustos, os MFI-9B, ou Minicons. Voando baixo para evitar o radar inimigo, como von Rosen voava para furar o bloqueio, êles teriam chance de apanhar os MIG da Nigéria no solo. Na África os aviões foram equipados com 12 tubos lança-fogue-

tes de 76 mm, e no dia 22 de maio de 1969 von Rosen, agora coronel, ajudado por dois pilotos suecos e dois de Biafra, atravessou o mar com a improvisada “fôrça aérea” rumo à Nigéria. Aproximaram-se da costa a seis metros de altitude e atacaram a base aérea de Port Harcourt. No primeiro ataque êles silenciaram a artilharia antiaérea. Na volta destruíram dois MIG e um bombardeiro Ilyushin em terra e tocaram para Biafra.

Nas duas semanas seguintes, acompanhando cursos de rios e mergulhando abaixo das copas das árvores, êles puseram fora de combate mais cinco aviões—cêrca de dois terços da fôrça aérea nigeriana. Quando não estavam voando em missão, os suecos dedicavam-se a instruir pilotos biafrenses. Em princípios de junho, tendo dado uma nova dimensão à guerra, voltaram para a Suécia. As ações aéreas deram nova esperança aos biafrenses. As fôrças de terra desfecharam uma ofensiva que recuperou terreno perdido. A pressão contra a vital pista de Uli foi grandemente aliviada. É verdade que os russos logo mandaram novos MIG para a Nigéria, mas êsses foram utilizados com muita cautela, pois os Minicons continuavam prontos para atacar.

Num mundo carregado de desilusões e aparentemente passivo ante a anárquica destruição que percorre todos os continentes, a atitude de um homem que se dispõe a arriscar tudo na defesa de seus ideais, a no-

breza de caráter que o norsteia, tocou a alma de milhões. "Se Biafra morrer", diz von Rosen encarando o interlocutor com seu rosto cansado e enrugado, "alguém terá de pagar por isso porque agora o mundo é muito pequeno para taparmos os nossos olhos. Creio que o pagamento recairá sôbre a próxima geração, a dos meus

filhos. Lutando por Biafra, estou defendendo a minha família."

Em agosto de 1969 von Rosen completou 60 anos, idade para aposentadoria compulsória dos pilotos comerciais. Pouco depois êle deixou a Suécia sem alarde, e logo sua mulher soube que êle havia chegado são e salvo a Biafra. Ainda deve estar lá.

N. R. Êste artigo foi preparado em dezembro de 1969.



UM GRANDE amigo meu, que tem de compartilhar os dois banheiros da casa dêle com a mulher e cinco filhas, às vêzes passa por situações bem irritantes. Mas o seu senso de humor o tem ajudado a vencê-las.

Há pouco tempo, as suas duas filhas mais mômças ganharam de presente um grande cágado. Enquanto procuravam acomodação permanente, puseram o nôvo bichinho de estimação na banheira. Eu estava conversando com o dono da casa na sala, quando a filha mais velha de repente entrou pela sala correndo.

—Papai!—gritou ela.—Há um cágado na banheira, e êle está tentando sair!

Sem sequer mudar de posição na sua poltrona, meu amigo acalmou-a dizendo:

—Feche os olhos, meu bem, e estenda-lhe uma toalha. —B. G



UMA DAS garôtas de minissaia do time de boliche do nosso escritório esqueceu-se de levar calças compridas para vestir durante o jôgo. Depois de muita discussão, resolveu continuar como estava, e jogar boliche de saia. Diante disso, um de seus companheiros de equipe improvisou um cartaz, com letras bem desenhadas, que foi colado na parte posterior da saia. Dizia: EXCLUSIVAMENTE PARA PLATÉIAS ADULTAS.

—D. L. I.

AO VISITAR a maternidade do hospital, notei uma jovem mãe, tôda orgulhosa, conversando através da parede de vidro com o seu filhinho recém-nascido. "Vejam só", dizia ela. "Com apenas dois dias já é igualzinho ao pai. Dorme enquanto converso com êle." —J. F. B.