

Condensações de artigos de interesse permanente

Copyright © 1970 da Editora Ypiranga S. A.



CLANDESTINO!

A história quase incrível de um garoto
que fugiu de Cuba sobrevoando o Atlântico
no trem de aterrissagem de um DC-8

ARMANDO SOCARRAS RAMÍREZ,
segundo narrativa feita a
DENIS FODOR E JOHN REDDY

OS REATORES do DC-8 da Ibéria rugiam num crescendo ensurdecedor quando o grande avião taxiou para onde estávamos encolhidos no mato, perto do fim da pista do Aeroporto José Martí em Havana. Havia meses que meu amigo Jorge Péres Blanco e eu estávamos planejando viajar como clandestinos no trem de aterrissagem daquele vôo, Número 904 — o vôo semanal sem escalas da Ibéria, de Havana para Madri. Naquele momento, ao fim da tarde de 3 de ju-

nho de 1969, a hora tinha chegado.

Sabíamos que éramos uns garotos para assumir tão grande risco: eu tinha 17 anos e Jorge, 16. Mas estávamos decididos a fugir de Cuba e nossos planos tinham sido cuidadosamente traçados. Sabíamos que os aviões transatlânticos quando partiam rodavam até ao fim da pista de 3.500 metros, paravam momentaneamente depois de darem meia volta e, então, lançavam-se pela pista a tôda fôrça para a decolagem. Usávamos sapatos de solas de borracha

para poder subir pelas rodas e levávamos cordas para nos amarrarmos dentro do poço da roda. Tínhamos também tapado os ouvidos com algodão como proteção contra o silvo dos quatro reatores. Suávamos de medo quando o grande avião se virou para dar a meia volta. A lufada do jato curvava os arbustos à nossa volta.

—Corre!—gritei para Jorge.

Partimos para a pista e corremos para as rodas do lado esquerdo do avião momentaneamente parado. Quando Jorge começou a subir pelos pneus de mais de um metro de altura, vi que não havia espaço suficiente para nós dois dentro de um só poço.

—Vou do outro lado!—gritei.

Subi prontamente pelas rodas da direita, agarrei um suporte e, torcendo e virando o corpo, icei-me para o poço, quase completamente escuro. O avião começou a rodar quase imediatamente e eu me agarrei a uma peça de máquina qualquer para não cair. O barulho dos reatores quase me ensurdecia.

Quando levantamos, as grandes rodas duplas, escaldantes da decolagem, começaram a dobrar-se para dentro do compartimento. Procurei colar-me à parte de cima à medida que elas se iam aproximando. Então, no meu desespero, empurrei-as com os pés. Mas elas fizeram vigorosa pressão para cima, apertando-me terrivelmente contra o teto do poço. No momento exato em que senti que ia ser esmagado, as rodas



se prenderam no lugar e as portas embaixo delas se fecharam, mergulhando-me na escuridão. Ali estava eu, com o meu corpo de 1,63 m de altura e 63 quilos de peso, literalmente imprensado no meio de um labirinto de tubos e maquinarias como um enrolado de espaguete. Não podia mover-me para amarrar-me a coisa alguma e, por isso, meti minha corda atrás de um cano.

Subitamente, antes que eu tivesse tempo de tomar fôlego, as portas do compartimento voltaram a abrir-se e as rodas se estenderam para fora na sua posição de aterrissagem. Agarrei-me desesperadamente, ba-



lançando sôbre o abismo, pensando que talvez me tivessem visto e o avião estivesse voltando para entregar-me à polícia de Castro.

Quando as rodas voltaram a retrair-se, eu havia localizado um espaço no meio da maquinaria onde eu poderia meter-me com segurança. Sabia então que havia espaço para mim, embora eu mal pudesse respirar. Alguns minutos depois, toquei um dos pneus e vi que já havia esfriado. Tomei alguns comprimidos de analgésico para resistir ao barulho que me fazia estalar a cabeça e comecei a desejar ter levado alguma coisa mais quente do que a

camisa-esporte leve e o macacão verde que vestia.

No alto, na carlinga do Vôo 904, o Comandante Valentin Vara del Rey estava entrando na rotina de um vôo noturno, que duraria 8 horas e 20 minutos. A decolagem tinha sido normal, com o avião e os seus 147 passageiros, além de uma tripulação de 10 pessoas, levantando vôo a uma velocidade de 275 quilômetros por hora. Mas, logo depois da decolagem, tinha ocorrido alguma coisa fora do comum. Uma das três luzes vermelhas no painel de instrumentos tinha permanecido acesa, indicando uma retração imperfeita do trem de aterrissagem.

—Alguna dificuldade?—perguntou a torre de contrôle.

—Sim—respondeu Vara del Rey. —Há uma indicação de que o trem da direita não se fechou corretamente. Vou repetir a manobra.

O comandante baixou de novo o trem de aterrissagem e tornou a levantá-lo. Dessa vez, a luz vermelha não piscou.

Atribuindo o fato a algum pequeno defeito de funcionamento, o comandante voltou a atenção para a ascensão à altitude de cruzeiro prescrita. Quando colocou o aparelho em nível, observou que a temperatura lá fora era de 41 graus abaixo de zero. Dentro do avião, as bonitas aeromoças começaram a servir o jantar aos passageiros.

Tremendo incontrollavelmente do frio intensíssimo, tive vontade de

saber se Jorge tinha conseguido acomodar-se no outro poço e comecei a pensar no que me havia levado àquela situação desesperada. Pensei em meus pais e em minha pequena, María Esther, imaginando o que iriam dizer quando soubessem o que eu tinha feito.

Meu pai é bombeiro hidráulico e tenho quatro irmãos e uma irmã. Somos pobres, como quase todos os cubanos. Nossa casa em Havana tem apenas uma grande sala: 11 pessoas vivem nela . . . ou viviam. A comida era escassa e rigorosamente racionada. Quase que os meus únicos divertimentos eram jogar beisebol e passear com María Esther pela beira do cais. Quando fiz 16 anos, o governo mandou-me para a escola profissional em Betancourt, uma aldeia canavieira na Província de Matanzas. Devia aprender ali o ofício de soldador, mas interrompiam as aulas freqüentemente para nos mandar plantar cana.

Embora jovem, eu já estava cansado de viver num estado que controlava a vida de *todos*. Sonhava com a liberdade. Queria ser artista e viver nos Estados Unidos, onde tinha um tio. Sabia que milhares de cubanos tinham ido para os Estados Unidos, dando-se bem lá. Ao aproximar-se a época em que eu devia ser convocado para o serviço militar, pensava cada vez mais em fugir. Mas como? Sabia que dois aviões cheios de gente podem sair todos os dias de Havana para Miami, mas há uma lista de espera de 800.000 pessoas para êsses

vôos. Por outro lado, quando alguém se inscreve para sair, o governo considera-o um *gusano*—verme—e a vida se torna ainda menos tolerável.

Minhas esperanças pareciam vazias. Então um dia conheci Jorge num jôgo de beisebol em Havana. Depois do jôgo, começamos a conversar. Descobri que Jorge estava como eu, desiludido de Cuba.

—O regime tira a nossa liberdade . . . para sempre—disse êle.

Jorge me falou no vôo semanal para Madri. Fomos duas vêzes ao aeroporto para fazer reconhecimento. Uma vez um DC-8 decolou e passou voando bem acima de nós. As rodas ainda estavam descidas e pudemos olhar as cavidades onde elas se recolhiam.

—Há bastante lugar ali para mim—lembro-me de ter dito.

Eram êsses os meus pensamentos enquanto estava deitado na enregelada escuridão mais de 8:000 metros acima do Oceano Atlântico. Já estávamos no ar havia cêrca de uma hora e eu começava a sentir vertigens por falta de oxigênio. Tinha sido mesmo algumas horas antes que eu andara de bicicleta debaixo da chuva com Jorge e me escondera no mato? Estaria Jorge em segurança? Meus pais? María Esther? Mergulhei na inconsciência.

O Sol nasceu sôbre o Atlântico como um grande globo de ouro e os seus raios cintilavam na fuselagem vermelha e prata do DC-8 da Ibéria quando atravessou a alta costa da Europa sôbre

Portugal. Perto do fim de sua viagem de 8.950 quilômetros, o Comandante Vara del Rey iniciou a sua descida para o Aeroporto de Barajas, em Madri. A chegada seria às oito da manhã, hora local, dissera o comandante aos passageiros pelo sistema de intercomunicações de bordo, e o tempo em Madri era de sol e agradável.

Logo depois de sobrevoar Toledo, Vara del Rey baixou o trem de aterrissagem. Como sempre, a manobra foi acompanhada de um solavanco quando as rodas atingiram a corrente de ar, e uma turbulência a 300 quilômetros por hora correu nos poços das rodas. O avião prosseguiu na manobra final e houve um jôrro de chamas e fumaça dos pneus quando o DC-8 tocou o solo a cerca de 225 quilômetros por hora.

Foi um pouso perfeito, sem solavancos. Depois de uma breve verificação, Vara del Rey desceu a escada e ficou perto do nariz do avião, esperando um carro que o pegasse com a sua tripulação.

Nas imediações, houve súbitamente um baque surdo. Era o corpo enregelado de Armando Socarras que caía na pista de concreto embaixo do avião. José Rocha Lorenzana, um guarda de segurança, foi o primeiro a chegar onde estava o corpo encolhido.

—Quando lhe toquei as roupas, estavam geladas e duras como madeira —disse Rocha.—E o que êle fêz foi um som estranho, uma espécie de gemido.

—A princípio, não pude acreditar —disse Vara del Rey quando soube

de Armando.—Mas fui até lá para vê-lo. Tinha gelo sôbre o nariz e a bôca. E a côr . . .

Quando viu o rapaz inconsciente ser levado num caminhão, o comandante ficou repetindo consigo mesmo: “Impossível! Impossível!”

A primeira coisa de que me lembro depois de perder a consciência foi de cair no chão no aeroporto de Madri. Depois, tornei a perder os sentidos e acordei mais tarde no Gran Hospital de la Beneficencia, no centro de Madri, mais morto do que vivo. Quando me tomaram a temperatura, estava tão baixa que o termômetro nem a registrou.

—Estou na Espanha?—foi a minha primeira pergunta. E depois: —Onde está Jorge?

Acredita-se que Jorge tenha sido derrubado pela lufada do jato quando tentava subir para o poço e esteja na prisão em Cuba.

Os médicos disseram que o meu estado era comparável ao de um doente submetido a uma operação sob “congelamento profundo” processo melindroso que só é executado em condições de cuidadoso controle. O Dr. José María Pajares, que tratou de mim, disse que minha sobrevivência era um “milagre médico” e, na verdade, sinto-me feliz por estar vivo.

Poucos dias depois de minha fuga, eu já estava de pé e andando pelo hospital, jogando cartas com o meu guarda e lendo pilhas de cartas chegadas do mundo inteiro. Gostei es-

pecialmente da que me escreveu uma môça da Califórnia: "Você é um herói, mas sem muito juízo." Meu tio, Elo Fernández, telefonou e convidou-me para ir morar com êle nos Estados Unidos. O Comitê Internacional de Socorro me conseguiu a passagem e continuou a me ajudar.

Estou bem agora. Moro com meu tio e vou à escola. Penso muitas vêzes em meu amigo Jorge. Ambos sabíamos os riscos que estávamos correndo e que podíamos morrer na nossa tentativa de sair de Cuba. Mas pareceu valer a pena. Mesmo sabendo dos riscos, eu tentaria fugir de nôvo se fôsse preciso.

"Uma em um Milhão"

CHARLES GLASGOW, vice-presidente da Douglas Aircraft, fabricante do DC-8, diz que há "uma chance em um milhão" de um homem não ser esmagado quando as rodas duplas do avião se retraem. "Há ali espaço para um homem", diz êle, "mas teria de ser um contorcionista para acomodar-se entre rodas, canos hidráulicos e outros aparelhos."

Armando deveria ter morrido também em conseqüência tanto da falta de oxigênio como do extremo frio. À altitude do Vôo 904 (8.800 metros), o conteúdo de oxigênio do ar era de cerca de metade do nível do mar e a temperatura era de 41 graus abaixo de zero. Um especialista da Escola de Medicina Aeroespacial da Base da Fôrça Aérea de Brooks, em San Antonio, no Texas, diz que nessa altitude, num compartimento sem pressurização e sem aquecimento, um homem normalmente conservaria a consciência por apenas dois ou três minutos e viveria só um pouco mais.

Um médico espanhol foi talvez quem sintetizou mais eficientemente a experiência por que passou Armando Socarras: "Sobreviveu por sorte, sorte, sorte—toneladas de sorte."



Nossa capa: "Regata de Dinghies"

AS REGATAS de dinghy datam de 1878, quando o irlandês Thomas Middleton deu a seu barquinho a vela *Cemistama* maior facilidade de manobras a barlavento equipando-o com uma bolina ajustável. Das 200 e tantas diferentes classes de dinghy hoje existentes, a maior é a "Flying Dutchman" e a menor a "Puffin". A classe de dinghy cuja popularidade mais cresce é a "Mirror", desenhada por Jack Holt, que também projetou os "Hornets", mostrados em nossa ilustração da capa correndo de velas enfunadas em Burnham-on-Crouch, Inglaterra.