

Biafra e a ponte aérea de São Tomé ¹

XAVIER MUÑOZ i TORRENT, geógrafo

A 40 anos de distância, os fatos históricos podem parecer-nos uma pequena anedota. O tempo mata tudo, dizem. Mas, cada vez que se viaja para a ilha de São Tomé, basta aterrar no aeroporto, avistam-se sobre o matagal da pista as silhuetas ferrugentas de dois antigos aviões, enormes pássaros de metal, que os turistas confundem, entre brincadeiras e risos, com os aparelhos disponíveis da atual companhia aérea nacional. Estacionados desde inícios de 1970, aqueles *Lockheed SuperConstellation* são agora o único testemunho físico do que resta da terrível Guerra do Biafra, e do qual São Tomé foi cenário determinante, porquê foi desde lá que se organizou o maior, o mais complexo e arriscado dispositivo de ajuda humanitária que alguma vez tenha conhecido a história de África.

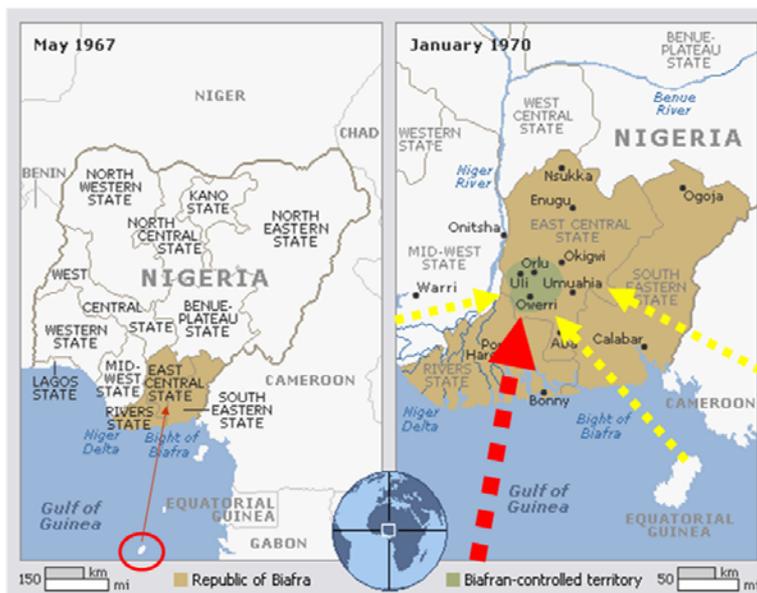
Fome como arma de guerra

Corria o ano 1968. O conflito do Biafra (iniciado pela secessão em maio de 1967 daquele pedaço de Nigéria) já se havia aguçado em todas as frentes, especialmente depois de que o exército da nova república não só houvesse ousado enfrentar o exército nigeriano -esmagadoramente mais potente, em termos de efetivos, recursos e apoios externos-, senão que lhe tinha infringido derrotas humilhantes. Assim, depois do massacre de Abagana, em março daquele ano, no qual a coluna de 6.000 soldados da 2ª Divisão do Exército federal, incluído o seu comandante, foram aniquilados pelos biafrenses, os nigerianos renunciaram às incursões diretas e apostaram decididamente pela estratégia do cerco. Com a queda, em maio, de Port Harcourt e outros pontos essenciais no aprovisionamento do país e posteriormente o continuo assédio do Biafra, os nigerianos aplicariam ao máximo a mais apocalíptica das armas: a fome.

O bloqueio representaria, na prática, a interrupção do abastecimento de alimentos protéicos essenciais, por tanto, o que afetaria gravemente a nutrição da população sitiada, especialmente das crianças. A pesar de que o governo biafrense fizesse grandes esforços para aumentar a produção de alimentos, as contínuas incursões da aviação nigeriana e a redução do seu controlo sobre o território piorariam rapidamente a situação. No fim da primavera de 1968, o ACNUR contabilizava em quatro milhões os refugiados biafrenses em direção ao exterior, isto é mais de um 30% da população total da nova república. Já antes, em abril daquele ano, a população civil deslocada dentro do Biafra se cifrava em mais de três milhões de pessoas, que o estavam a fazer numas condições infames, já que muitos já não podiam contar com a proteção familiar e se refugiariam em acampamentos improvisados em igrejas e escolas (que,

¹ Texto do artigo publicado em três entregas no semanário são-tomense “*Correio da Semana*”, durante o mês de Junho de 2011.

además, seriam alvo fácil par a aviação inimiga) ou fugiriam diretamente para a selva. À medida que se ia fechando o cerco, a pressão demográfica sobre o território e os seus recursos era mais e mais asfixiante².



A evolução da guerra do Biafra e trajetórias da ponte aérea de ajuda humanitária.
Fonte: Wikipédia

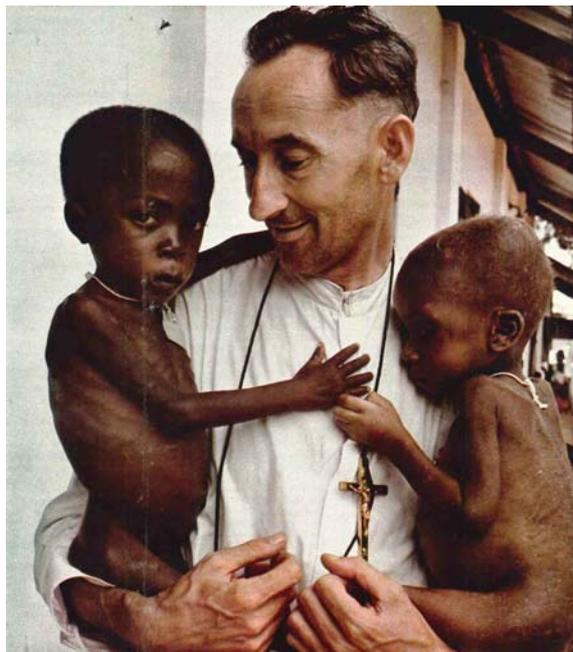
Em Julho, a Cruz Vermelha tinha registrado mais de 650 campos de refugiados internos, que albergavam ao redor de 5 milhões de pessoas. Mas o pior era os efeitos devastadores da falta de alimentos e a insalubridade. No início do verão, se ultrapassaria o máximo de 3.000 mortos diários por causa de inanição, na grande maioria das crianças. Um genocídio, segundo uns, ou simplesmente barbárie (efeitos colaterais), segundo outros. Esta mortalidade infantil é a que em Junho de 1968 saltou para as páginas dos jornais e noticiários de TV, fazendo estremecer o ocidente, e que fez tristemente famoso o Biafra: as crianças esqueléticas com a pança enchida morrendo de fome.

O terrível kwashiorkor.- Em realidade o que estavam a mostrar as imagens era os estragos de um síndrome pluricarenal, o *kwashiorkor*, que afetava as crianças, consistente nos resultados da ausência continuada de proteínas suficientes durante o primeiro crescimento, a parte de outros componentes básicos (ferro, ácido fólico, iodo, selênio, vitamina C), especialmente virulenta quando se combina com a falta de anti-oxidantes. A deficiência de nutrientes e antioxidantes expõe aos doentes a sofrer mais infecções, de tal maneira que se estima, ainda agora, que a probabilidade de morrer em caso de adquirir a doença pode ser de um 60%, máxima em uma hipótese generalizada de fome, e que os sobreviventes podem sofrer, além disso, severas seqüelas como a redução de talha, atrofia muscular e atraso mental.

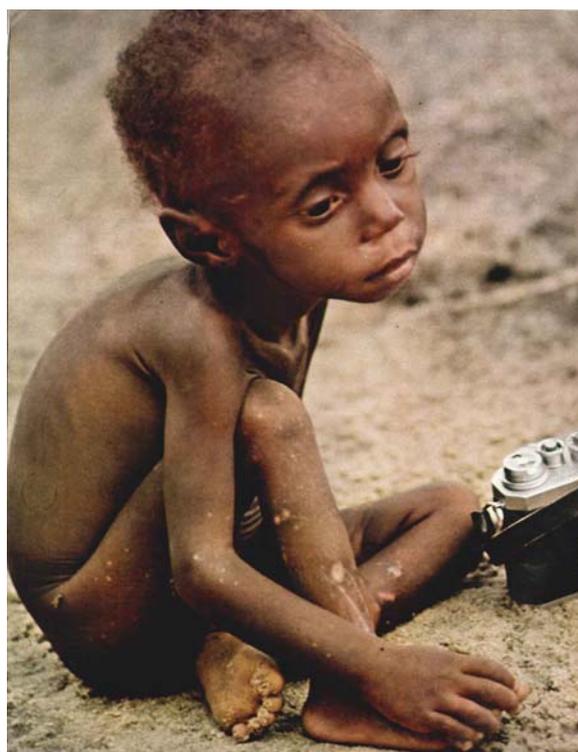
² Ver relatório detalhado de FORSYTH, Frederick, *The Making of an African Legend: The Biafra Story*, 1969.



Imagens do documentário *Jesus Christ Airlines*, 2001, mostram o estado das crianças, alguns de não-retorno



O padre James com dois meninos biafrenses (agosto 1968).
Foto de Jean-Claude Sauer para *Paris Match*



Criança biafrense, imortalizada por Jean-Claude Sauer
para *Paris Match* (Julho 1968). A foto deu a volta a mundo

A reação internacional

Face à dimensão da tragédia, a Cruz Vermelha, interlocutor de ambos os lados do conflito (e também junto à administração britânica, que, como ex-potência colonial, era juiz e parte), tinha começado já em finais de 1967 a negociar as

fórmulas para prestar ajuda básica à população afetada pelo conflito. Com o bloqueio, as negociações tornaram-se significativamente difíceis, de forma que as opções para trazer ajuda humanitária ao Biafra por via marítima e terrestre eram nulas na prática. Todos os envios por terra eram retidos e apenas uma parte chegava aos afetados do lado nigeriano. Mas a Cruz Vermelha, a todo o custo, fez questão de manter abertas as negociações fazendo valer a sua posição de neutralidade, apesar de que as críticas internas crescessem ante a pouca efetividade das gestões e o aumento aterrador das vítimas entre a população civil. Enquanto isso, a ajuda humanitária se apodrecia nos armazéns. Tanto assim que os médicos da Cruz Vermelha francesa no terreno protagonizaram um apelo desesperado que salpicou a mesa negociadora, incluídos os representantes da Cruz Vermelha Internacional. No fim do conflito e devido às fortes dissensões, aqueles profissionais, encabeçados pelo veterano Dr. Bernard Kouchner (o que foi mais tarde ministro dos negócios estrangeiros do governo Sarkozy), criaram *Médicos sem Fronteiras*.

Por aquelas datas já se tinha posto de relevo que a única opção operativa era o estabelecimento de uma ponte aérea de ajuda humanitária semelhante à que os americanos ensaiaram com muita eficácia no bloqueio de Berlim, no início da Guerra Fria. A pesar disso, a ponte aérea tinha que funcionar com a garantia de não agressão das partes, mas os representantes nigerianos puseram todo tipo de dificuldades, entre as quais se esgrimia que também se transportaria armas, como, de fato, já o estava a fazer a companhia de Hank Wharton, traficante americano, que operava independentemente desde Lisboa com três aviões de grande autonomia, utilizando rotas arriscadas e, por tanto, extremadamente rendáveis para os seus negócios. Wharton, além disso, era o único que dispunha dos códigos de aterragem aos aeródromos biafrenses.

Entretanto, no teatro de operações, não só atuavam a Cruz Vermelha e os contrabandistas: ali confluíam muitas organizações de ajuda, tais como a UNICEF, as Agências francesas, a Ordem de Malta, os *Peace Corps* americanos ou as *Mercy Missions* do Reino Unido. *Caritas* e o Conselho Mundial das Igrejas (WCC, de ordem ecumênica), que não estavam a trabalhar ao lado nigeriano, já tinham acumulado, no início daquele ano, ingentes quantidades de material de ajuda e tinham decidido organizar-se a parte do inacabável processo de negociação. Mas nessa altura não dispunham de nenhum avião nem tripulações próprias, pelo qual houveram de recorrer a Wharton, que fazia vôos duas vezes por semana. Conseqüentemente, os envios de ajuda se confundiriam com a carga do traficante; ademais o espaço disponível seria muito reduzido, devido às prioridades daquele comerciante. As ONGs tinham que livrar, pois, uma dupla batalha: a dos interesses dos contendentes e a do lucrativo comércio de armas³.

³ O exercito de Biafra se forneceu de armamento das mais variadas fontes, algumas manifestamente antagônicas. Por um lado Israel lhes transferiu as armas capturadas aos egípcios durante a Guerra dos Seis Dias, mas também receberia a ajuda aberta dos regimes racistas de Rhodesia e África do Sul, e o apoio tácito de França e a Portugal salazarista. No tráfico de armas também estiveram envolvidos em ambientes tão esquisitos como o círculo de Madrid do coronel alemão Otto Skorzeny, o protegido do regime de Franco, ao que se relaciona com organizações nazis clandestinas e redes mercenárias e de tráfico de armas ao nível mundial.

Nas negociações, os receios também eram dos biafrenses. Não se fiavam de outros atores que não fosse Wharton e, por tanto, eram muito reticentes a facilitar os códigos de identificação. Tinham a crença que nos envios se poderiam trazer espões ou que os alimentos poderiam estar envenenados. Ademais, com a finalidade de visualizar formalmente a diferencia com o tráfico de armas, tinham designado aeródromos concretos para a descarga, a pesar que finalmente se concentrasse em um de principal, o de Uli (chamado também de "Annabelle", em código). Com tudo, a falta de recursos e o crescimento da mortalidade apressavam o governo biafrense, especialmente quando a via marítima e a saída aos Camarões ficaram sob o controlo nigeriano.

A ponte aérea desde São Tomé

Aos meados de Junho, as ONGs cristãs tinham escolhido como centro de operações a ilha de São Tomé (nessa altura colônia portuguesa), que até aquele momento apenas tinha servido como escala técnica para o reabastecimento dos aviões. A pesar de encontrar-se a ilha a 600 km de Uli, mais do dobro do que o estava Fernando Pó (onde a Cruz Vermelha tinha estabelecido a sua base principal) preferiu-se São Tomé, por quanto, com a prevista independência da colônia espanhola, no Setembro de 1968, se esperava que o novo governo evitasse qualquer fricção com o poderoso vizinho e isso poderia dificultar o dispositivo. Daquele modo, São Tomé seria destino dos envios de ajuda humanitária de todo o mundo com os que se respondia ao chamamento generalizado das igrejas: o "SOS Biafra!". Com o apoio implícito do governo colonial que disponibilizou o aeroporto da ilha, as ONGs decidiram, além disso, deixar de lado as suas diferenças e juntar esforços por meio da criação de um dispositivo único, que se denominou *Joint Churches Aid* (JCA, conhecido popularmente como "*Jesus Christ Airlines*"). A "marca" JCA chegou a reunir o apoio de 35 entidades: desde as diferentes oficinas de *Caritas* e dos *Catholic Relief Services* e o *Church World Service*, à *Das Diakonische Werk* de Alemanha (DDK), *Mensen in Nood* de Holanda e a *NordChurchAid* que operava em Escandinávia, aos que também juntaram-se a Agência Americana para o Desenvolvimento Internacional, o *Africa Concern* irlandesa, a canadiana *Canairrelief* e o *American Jewish Committee* ⁴.

Em julho de 1968 os representantes das diferentes organizações já tinham entrado em conversações efetivas para a cooperação⁵. Explicitava-se que cada voo com alimentos e medicinas desde São Tomé ao Biafra custaria uns 6.300US\$ de então, e que cada avião podia chegar a transportar 13 t de material. Naquele momento, *Caritas* já havia efetuado 34 vôos, a Cruz Vermelha Internacional 16 e o WCC 8; mas isso não bastava. A Cruz Vermelha alertou que era preciso enviar um mínimo de 300 t diárias de ajuda alimentar, o qual interessava o envio de 24 vôos diários ao Biafra.

⁴ Ver JCA-US COMMITTEE, *Progress Report II...*, 31 de julho, 1969.

⁵ AMERICAN JEWISH COMMITTEE, *Memorandum: Biafran Issues and Background for July 25 Meeting*, 22 de Julho, 1968.



O característico logotipo da JCA na parte posterior de um DC6. Desenho de Axel Duch



A antiga *aerogare* com um Boeing C97G Stratofreighter manobrando, durante a ponte aérea (1968). Fotografia do filme *Jesus Christ Airlines*, 2001

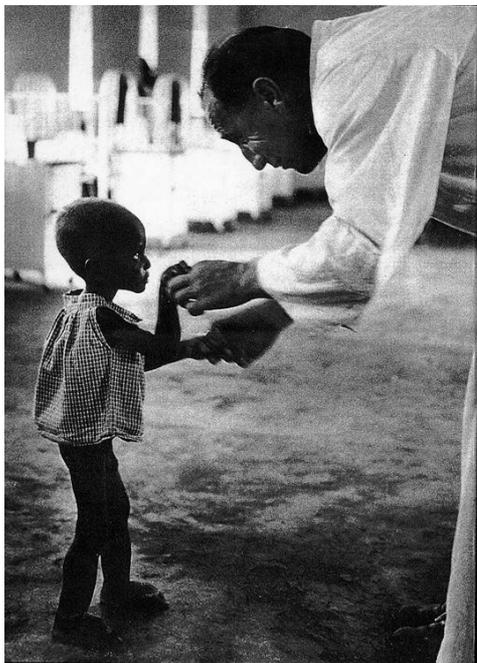
Finalmente, nos últimos dias de Julho, numa rocambolesca operação em Addis Abeba, os biafrenses conseguiram passar os códigos de aterragem à Cruz Vermelha e aquela às igrejas. Aquilo significaria a independência do operativo de Wharton e, por tanto, a possibilidade de mostrar aos beligerantes a separação efetiva entre a ponte aérea de ajuda humanitária e o tráfico de armas, esperando assim o beneplácito daqueles para permiti-lo sem agressões.



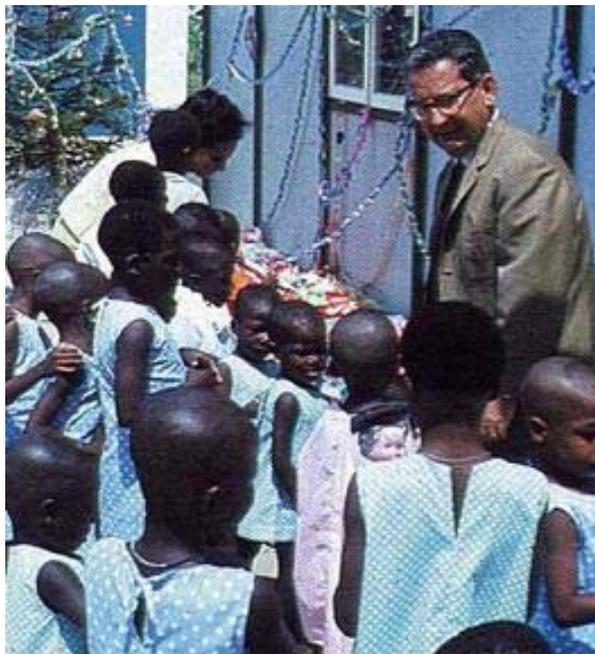
O aeródromo de Uli (Biafra) marcado em amarelo sobre uma imagem satélite de 2003 (Google Earth). Na atualidade volta a ser uma estrada, a pesar que ainda seja visível a estrutura aeroportuária das pistas secundárias.

A pesar disso, este beneplácito nunca chegava e os pilotos contratados se negavam a voar até lá, já que significava atravessar sem garantias uma cortina de antiaéreos para depois aterrar em uma pista precária no meio do mato equatorial. De fato, o aeródromo de Uli tinha-se aberto ampliando uma longa reta da estrada original, habilitando uma pista de 1.800 m de longitude, por 23 de amplo, que de dia se camuflava, i que podia suportar aterragens de até 75 T de peso.

No entanto, a 10 de Agosto, o arrebatado conde Carl-Gustaf von Rosen, sueco, capitão de um dos DC6 de *Transavia* que transportava mercadorias à ilha desde Europa, com a sua tripulação, lançou-se ao leme de um *SuperConstellation* da *Canairerief*, para fazer um vôo diurno a baixa altura até Uli, demonstrando que era possível chegar até lá sem nenhuma incidência. Aquele foi o tiro de partida da ponte aérea desde São Tomé e Von Rosen começou a dirigir as operações do dispositivo, ainda que bem cedo se apartasse, para envolver-se diretamente no conflito militar ao lado do Biafra. O início das atividades da ponte aérea implicou uma descida notável da mortalidade e, ainda que não fosse absoluta, as mortes civis diminuíram no fim de agosto a uma média de 400 pessoas ao dia. O efeito do *kwashiorkor* ainda seria muito notório entre os refugiados, assim como outro tipo de doenças, como a epidemia de sarampo que se declarou em novembro. Só durante 1968 se estima que o número de crianças mortas ultrapassaria o meio milhão, mas houvessem podido ser muitas mais.



Um padre irlandês com uma das crianças hospitalizadas. Fonte: *Life*



O governador Silva Sebastião com as crianças refugiadas durante o Natal de 1969, na Quinta de Santo António

O dispositivo organizado pela JCA, a pesar das discrepâncias entre os seus parceiros, rapidamente revelou-se eficiente. Apenas se cifrou em um 5% as perdas de material nas operações de carga e descarga em São Tomé, pois uma grande parte daquelas era susceptível de dever-se ao pilhagem. Também é evidente que a ajuda repercutiu na população local da ilha. A poetisa São

Lima evoca a través das suas escritas como as crianças de São Tomé conheceram o que era a leite em pó pela primeira vez ⁶.

A coordenação consistia basicamente em alternar nos diferentes vôos a ajuda de cada uma das igrejas. O equipe da JCA se integrava essencialmente pelo pessoal de *Caritas* (80 sacerdotes irlandeses e 50 religiosas) e do WCC (27 e 20 respectivamente) que se encarregariam da atenção sanitária e social e das atividades logísticas, e da *NordChurchAid*, que estaria no comando das operações de vôo; além da gente das Nações Unidas, médicos e voluntários e do pessoal contratado: tripulações, pessoal de terra, pessoal técnico e subalterno. Estamos a falar da instalação de um operativo próximo às 500 pessoas de muitas nacionalidades. Os salários do pessoal contratado não eram precisamente baixos: um piloto, por exemplo, cobrava ao redor de 500\$ por vôo, enquanto os co-pilotos 400 e outro pessoal de vôo 300. Conseqüentemente, de fazer diferentes viagens num dia bom, os pilotos poderiam ganhar até 1.500\$. É por isso que, a pesar do perigo, nunca faltaram candidatos da mais variada procedência. Os chefes visíveis da operação foram o padre Tony Byrne, responsável de *Caritas* ao frente da logística católica, e o pastor dinamarquês Viggo Mollerup, apoiado inicialmente pelo coronel Tønnes Wichmann e Elias Berger ao frente das operações aéreas.

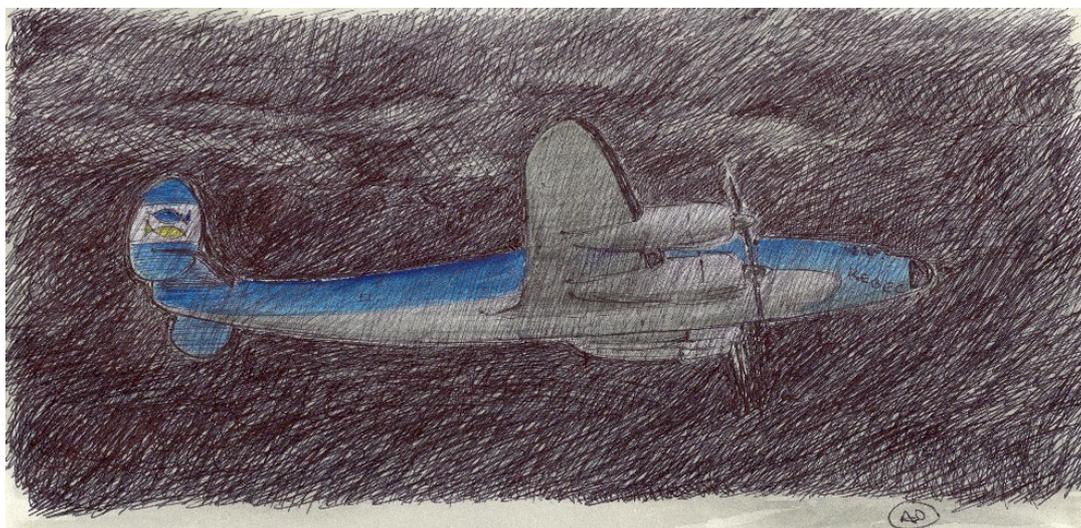


De esquerda a direita: Viggo Mollerup, secretário geral da DanChurchAid; o coronel Tønnes Wichmann, chefe de operações de vôo, Elias Berger, Secretário geral em chefe da frota da *Joint Church Aid* em São Tomé. 1968. Fonte: WILLIAMS, Peter, *Biafra (photographs)*, 1968

O impacto sobre a economia da ilha foi, por tanto, muito apreciável. No decorrer da guerra, São Tomé e a sua seiva capital se converteram em um prospero *hub* do Golfo da Guiné aos olhos das autoridades coloniais, interessadas em dar uma boa imagem da Metrópole, que por outro lado se resistia a abandonar as colônias; a parte, claro está, de tirar proveito direto. O

⁶ Ler o poema "Espectro de guerra", em LIMA, Conceição, *A Dolorosa Raiz do Micondó*, Lisboa, Ed. Caminho, 2006, pp. 30-32.

governador, António Jorge da Silva Sebastião apareceria nas fotografias acompanhando as crianças do Biafra que se recuperavam na Quinta de Santo António, mas Portugal não eximiria à JCA do pago de nenhum direito nem taxa pela utilização das instalações aeroportuárias da ilha. Aquela foi, com certeza, uma guerra de meios em muitos frentes e, para alguns, uma evidente oportunidade de negócio.



O L1049H SuperConstellation CF-NAM c/n 4832 "Kébec" em um vôo noturno.
Desenho de Axel Duch, para o seu livro *Luftbroen Til Biafra - Jesus Christ Airlines*, 2002

A ponte aérea funcionou bastante bem até maio de 1969, momento no qual se chegou a transportar 200 t de ajuda ao dia de média. Mas, a partir daquela data, aconteceram fatos gravíssimos que a interromperiam. Naquele mês reaparece Von Rosen comandando a esquadra de *Minicoins*, os "*Biafra Babies*" (aviões MFI-9B de fabricação sueca, usados para o treino de pilotos, convertidos em caça-bombardeiros), que chega a fazer alguns estragos contra o desprevenido exército nigeriano, que não esperava nenhum ataque aéreo. O efeito mediático foi de humilhação. Von Rosen aceitou o estrelato como o herói do Biafra, mas a reação irada dos nigerianos, a parte de aumentar a crueldade dos bombardeios, seria o ataque aos aviões da ajuda humanitária. O 5 de Junho, um dos caças nigerianos abateu um DC6 da Cruz Vermelha, causando a morte de toda a tripulação. Ante aquele fato e dos rumores de aumento da hostilidade contra a ponte aérea, a Cruz Vermelha decidiu suspender os vôos. A paragem do dispositivo gerou um novo aumento da mortalidade e uma escalada de reproches entre os diferentes apoios internacionais. França envia à zona um porta-aviões para defender os interesses dos seus nacionais assim como das suas ONGs na zona do conflito (algumas atuando desde Douala ou Libreville), ameaçando os nigerianos que qualquer ataque contra a ponte aérea seria devidamente contestado.

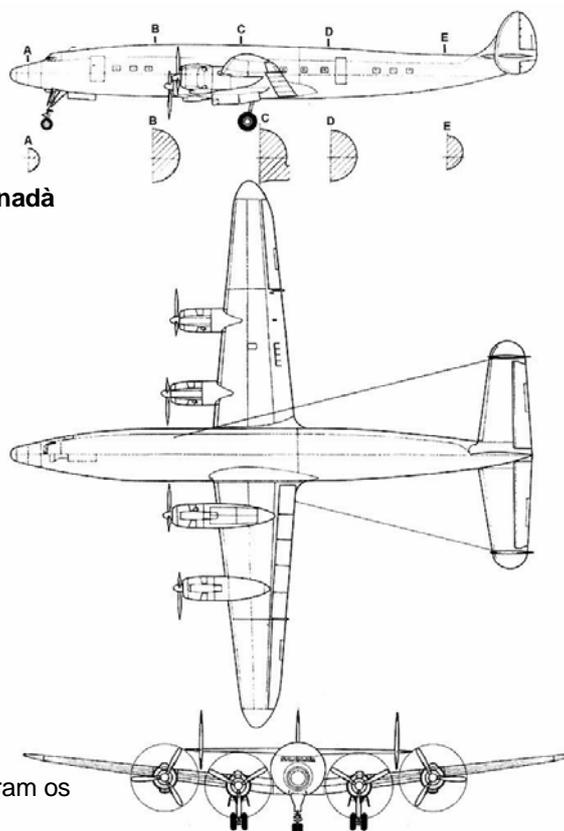
Considerando aquela cobertura, os chefes da JCA decidiram prosseguir as atividades, no entanto, nunca chegaram ao nível de pleno rendimento atingido anteriormente. Os vôos se faziam de noite, numa comitiva cronometrada. Um avião detrás do outro cada 15 minutos. Os aviões decolavam ao redor das 5 da tarde, de forma que, ao chegar ao continente, já era noite fechada. Faziam o resto da viagem às escuras. O aeroporto de Uli apenas acendia as luzes

quando receber as indicações de aproximação. O avião aterrissava, o descarregavam e ia de regresso. A frota da JCA podia chegar a fazer até três viagens em uma noite, já que o trajeto podia cobrir-se em duas horas.

Os Connies.- Os aviões **Lockheed SuperConstellation** foram a estrela da ponte aérea; tinham muita autonomia de vôo e fiabilidade, e as dimensões ótimas para as aterrissagens em Uli. Os amantes da aeronáutica falam que é um dos mais esbeltos modelos da história da aviação civil. Começaram-se a construir em 1957, na fábrica de Burbank (Califórnia), sendo os primeiros aviões transatlânticos de passageiros. Tinham que ser conduzidos por uma tripulação mínima de 3 pessoas. Com uma envergadura de 37,49 m e uma longitude de 34,64, eram uns aviões muito estáveis. Podiam atingir uma velocidade máxima de 610 km/h e uma autonomia de 8.700 km (podiam voar a Uli e regressar até sete vezes sem precisar reabastecer-se), e tinham capacidade para transportar até 29 t. 24 destes aparelhos tomaram parte no transporte da ajuda humanitária a Biafra. A JCA utilizou cinco do tipo L-1049H na base de São Tomé, proporcionados pela *Canairerief*, um dos quais foi abatido em terra, em Uli, a final de 1969, e outro se espatifou. Na atualidade ainda restam dois destes aparelhos no aeroporto de São Tomé, agora convertidos em um encantador restaurante temático, enquanto aguardam a atenção do Governo para ser considerados memorial.

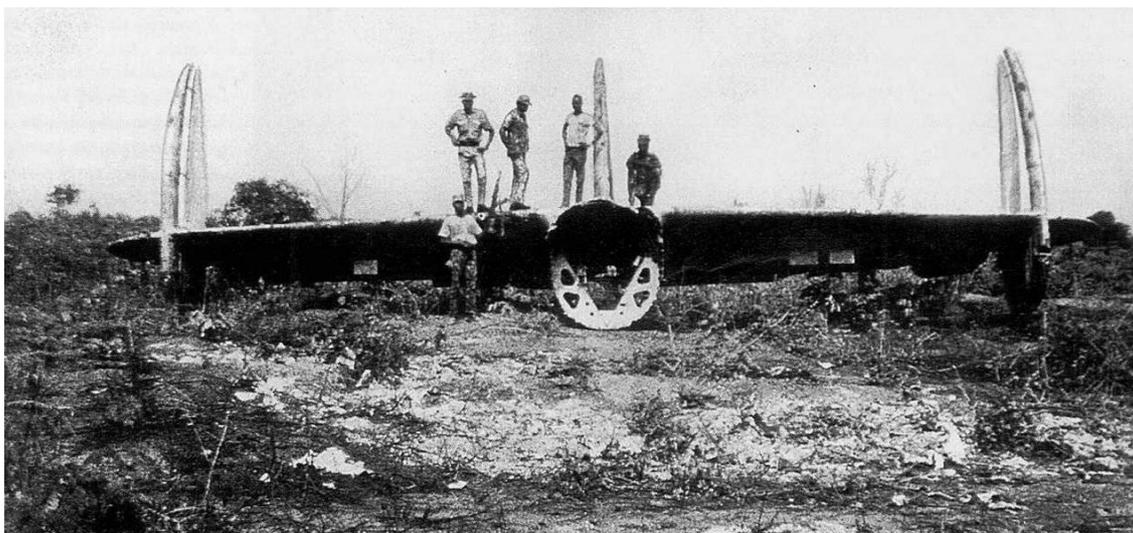
Características dos Superconstellation de TMS Lockheed L-1049H

- Lugar de construção: **Burbank, California**
- Ano: **1957**
- Origem dos aviões de TMS: **Canairerief, Canadá**
- Nº modelos L-1049H construídos: **53**
- Tripulação de vôo: **entre 3 i 5**
- Capacidade de passageiros: **entre 62-95**
- Envergadura (wingspan): **37,49 m**
- Longitude: **34,65 m**
- Altura: **7,55 m**
- Peso aprox.: **36.000 kg**
- Peso de carga: **29.620 kg**
- Velocidade max.: **610 km/h**
- Vel. cruzeiro: **570 km/h** a 6.890 m de altura
- Autonomia: **8.700 km**
- Altura máx. de vôo: **7.620 m**
- Observações: Os Lockheed Constellation foram os **1º aviões transatlânticos** de passageiros



O fim da guerra e as suas conseqüências

A 11 de Janeiro de 1970, depois de uma ampla ofensiva nigeriana, caiu o aeródromo de Uli e, com aquele, toda esperança de abastecer Biafra. Os vôos cessariam à espera do desenlace. A guerra acabou o 22 de Abril, com a fuga do presidente Ojukwu e dos seus próximos e a capitulação incondicional de Biafra. Contrariamente ao que os analistas esperavam, o epílogo não comportou um banho de sangue, e sim, em troca, provocou ao longo prazo a queda do presidente Yabuku Gowon. Sintomaticamente o general que entrou triunfador no Biafra, Olosegun Obasanjo conteve qualquer matança, pois a imagem que se tinha que dar nesse momento era outra. O território do Biafra foi dividido posteriormente em nove estados da nova federação nigeriana. Obasanjo depois de uns quantos episódios de golpe de estado, pronunciamentos, atentados e encarceramento, foi duas vezes presidente de Nigéria, uma delas encabeçando o governo que devolveu o poder aos civis e outra ganhando umas eleições que o situaram no poder até 2007, mantendo um subtil equilíbrio entre os diferentes países que conformam a federação. Numa das suas concessões eleitoralistas aos ibos, o 29 de Maio de 2000, Obasanjo retirou todas as acusações que recaiam sobre os líderes da independência do Biafra, e o ex-presidente Ojukwu voltou ao seu país.



Os restos do SuperConstellation CF-NAK, abatido em Uli, enquanto descarregava, Dezembro de 1969. Depois do incêndio, apenas ficou a característica parte traseira, onde estão a posar uns soldados nigerianos.

A cruentíssima guerra deixou atrás de si ao redor de dois milhões de mortos (um milhão e meio, no Biafra), mais da metade dos quais foram civis e a maioria crianças⁷. E, com toda certeza, teriam sido muitos mais se o dispositivo de ajuda humanitária não houvesse existido.

⁷ Os dados disponíveis sobre o total de mortos no conflito divergem muito em função da origem das fontes, numa grande margem que vá do milhão de vítimas segundo a UNICEF e autores da órbita britânica, aos três milhões de autores mais próximos à versão biafrense. De fato, são estimações gerais sobre as que nunca vamos ter toda a certeza, considerando a situação de guerra e também a formulas que nessa altura se utilizavam para os recenseamentos de população. Com tudo, muitas fontes asseguram que os mortos em Biafra ultrapassaram já um milhão e meio de pessoas.

A frota da JCA fez 5.314 vôos entre Agosto de 1968 e Janeiro de 1970, utilizando até 46 aeronaves diferentes e efetuando em média 17 vôos por noite (nas noites em que se voava), e transportou para o Biafra á volta de 69.000 t de alimentos e medicamentos. A Cruz Vermelha, pela sua parte, desde Santa Isabel (Malabo) e depois desde Cotonou, também transportou perto de 22.000t. A aqueles esforços também se deve adicionar outras iniciativas desde outros pontos (Douala, Libreville, Bissau, etc, ou mesmo desde Europa diretamente).

As dificuldades e a precariedade dos vôos significaram também a perda de aviões e a morte de 43 tripulantes, os corpos de 20 dos quais foram sepultados no cemitério de uma pequena capela perto de Uli. Acabada a guerra, as autoridades nigerianas ordenaram derribar a capela e explanar o recinto: convenia apagar todo rasto daquela história.

Ponte aérea de ajuda humaniária ao Biafra

Frotas aéreas - 1968-1970

Modelos de aviões	Joint Churches Aid / NordChAid São Tomé	Cruz Vermelha Sta Isabel / Cotonou	Agências francesas Douala / Librev.	Hank Wharton Lisboa / Faro Bissau / São Tomé	Jack Mallock e outros Libreville	Mercy Missions e outros Dif. aeroportos	Totais
Avro Anson C19						1	1
Avro Anson C21						1	1
Beech 95-55 Baron	1						1
Beech King Air		1					1
Boeing C97G Stratofreighter	7	4					11
Bristol 170 Freighter Mk31			1				1
Canadian DC4M2				1			1
Curtiss C46R Commando	2			2			4
Dornier Do28D1		1					1
Douglas C47A			1				1
Douglas C47B			1				1
Douglas DC4			5		2		7
Douglas DC4-1009					1		1
Douglas DC6	4						4
Douglas DC6A	2	1					3
Douglas DC6B	14	5	1			1	21
Douglas DC6AB	2						2
Douglas DC6AC		2					2
Douglas DC6BF		1					1
Douglas DC7B	4	5					9
Douglas DC7BF		1					1
Douglas DC7		1					1
Douglas DC7C *	5	1		1			7
Douglas DC7CF					4		4
De Havilland DH114 Heron 1b					1		1
Lockheed C130E Hercules		2					2
Lockheed L749A Constellation						2	2
Lockheed L1049D SuperConstellation				2			2
Lockheed L1049G SuperConstellation			1	5	2	3	11
Lockheed L1049H SuperConstellation	5					3	8
Lockheed L1649A Starliner						1	1
Mitsubishi Mu2B		1					1
Transall C160D		1					1
Total	46	27	10	11	10	12	116
%	39,66	23,28	8,62	9,48	8,62	10,34	100,00
Vôos registrados	5.314	2.028					
<i>Promédio TM/vol</i>	13	11					
<i>TM ajuda reais e estimadas</i>	69.000	22.000	6.000	8.000	5.000	8.000	118.000
<i>% TM</i>	58,47	18,64	5,08	6,78	4,24	6,78	100,00
<i>Promédio TM/dia estimadas</i>							227,80

* 4 dos 5 á disposição da JCA pertenciam de fato á frota de Wharton

Fonte: DRAPER, Michael I., Shadows..., Aldershot, Hikoki Publications, 2000, e elaboração própria

O dispositivo foi extremadamente importante por muitos motivos: pela finalidade humanitária, pelo volume das operações, a logística local e distancia ao objetivo, pelo tempo que se manteve funcionando e pelo altíssimo grau de risco. No entanto, o mais destacável foi ter sido organizado apenas por organizações não governamentais, a maioria delas relacionadas com

instituições religiosas, que abandonaram as suas diferenças ancestrais e concordaram num comando único para reunir uma frota de aviões de transporte e organizar em conjunto a logística toda do dispositivo, que para além disso funcionou de forma muito efetiva. Não só trabalhavam por própria iniciativa ética, senão que o fizeram a despeito das grandes potências que se tinham alinhado junto ao bando nigeriano (USA, o Reino Unido e mesmo o bloco soviético). Foi também pela primeira vez que se punha sobre a mesa os efeitos perversos do colonialismo e as divergências entre as potências aliadas, a hipocrisia das diplomacias que ia além do reducionismo da *Guerra Fria*, e, obviamente, a entrada na cena de todo um conjunto de personagens: aventureiros, mercenários, contrabandistas, espões, voluntários,... que acabaram por fazê-la mais complexa ainda.

Entretanto, não podemos esquecer o núcleo central de esta história que foi drama biafrense. Foi uma das piores *carnificinas* de população civil causado por um conflito armado. Os meios de comunicação de todo o mundo deram a conhecer à opinião pública, pela primeira vez, em imagens, quase diretamente, o uso efetivo da fome como arma de guerra.

Os dois *SuperConstellation* que ainda permanecem no aeroporto são-tomense formaram parte de uma ponte entre a vida e a morte. Hoje, apesar de diversos apelos para que se os considere monumento internacional à ajuda humanitária, conservam-se graças a um homem de negócios que os converteu em um restaurante temático, “As Asas do Avião”, situado debaixo da sua fuselagem. Os diversos projetos de ampliação do aeroporto nunca lhes deixaram de ameaçar. Enquanto os turistas tomam umas cervejinhas frias lá em baixo das suas asas, nenhum brinde honra já a obstinação daquela gente que os utilizou, ao tempo que uma aragem insistente refresca o ambiente da cálida noite do Equador.



Restos dos dois SuperConstellation no aeroporto de São Tomé, convertidos em restaurante e jardim.
Foto de Rogério Nave, 2010

Bibliografia essencial sobre a Guerra do Biafra e a ponte aérea de ajuda humanitária

ADICHIE, Chimamanda Ngozi, *Half of a Yellow Sun*, Londres, Harper Perennial, 2007; versão espanhola *Medio sol amarillo*, Barcelona, Mondadori, 2007, 554 pp.

BYRNE, Tony, *Breaching the Blockade. Airlift to Biafra*, Dublin, Columba Press, 1997, 198 pp.

DRAPER, Michael I., *Shadows: Airlift and Airwar in Biafra and Nigeria. 1967-1970*, Aldershot, Hikoki Publications, 2000, 272 pp.

DUCH, Alex V., *Luftbroen til Biafra: Jesus Christ Airlines*, Copenhague, Carit Andersens Forlag, 2002, 282 pp.

FORSYTH, Frederick, *The Making of an African Legend: The Biafra Story*, London, Penguin, 1969, reeditado o 1977. Versão espanhola *Génesis de una leyenda africana. La historia de Biafra*, Barcelona, Plaza & Janés, 1979, 396 pp

Filmografia

JENSEN, Lasse (dir.), *Jesus Christ Airlines*, documentário, Dinamarca, 2001, 01:78, prod.: Jansen & Kompagni AS, Moonbeam Films Ltd i Danmarks Radio, para as televisões escandinavas. Recebeu um MCA Award em 2002.

Campanha de reconhecimento da memória histórica

ASSOCIAÇÃO CAUÉ: *SuperConstellatios* no aeroporto de São Tomé
<http://stpxbiafra.saotomeprincipe.eu>