

“São-tomenses pouco beneficiaram com a ponte aérea com o Biafra”

Entrevista a Alfredo Trindade

Sr. Trindade como é conhecido, trabalhava no aeroporto durante a ponte aérea entre São Tomé e Biafra. Para completar esse dossiê, o *Correio da Semana* recolheu a opinião de alguém que pela sua atividade profissional participou naquele processo¹

Entrevista conduzida por Juvenal Rodrigues ²

Descreva a função que exercia aquando da ponte aérea de ajuda humanitária ao Biafra.

Quando foi do Biafra eu era mecânico de manutenção de aviões. Por isso mesmo eu dava assistência a todos os aviões que entravam em São Tomé. Só que naquele tempo havia mais movimento de noite e teve que se arranjar mais alguém para me apoiar. Nós dávamos a entrada e a saída dos aviões. Durante a noite eram entre 12 e 15 aviões que aterravam e levantavam com carregamentos.

Como é que aprendeu a mecânica de aviação?

Antes era serralheiro e soldador das Obras Públicas. Quando o governador Gorgulho chega a São Tomé e vem com a história da aviação fez-se o hangar que se abateu agora. Aquele hangar tinha uma viga de ferro que precisava de um soldador capaz. Nessa altura estava em conflito com o engenheiro das Obras Públicas e como castigo mandaram-me para Santana serrar madeira. Estive lá a estragar torras porque nunca tinha visto serrar na minha vida, até que um dia Gorgulho perguntou se a obra não acabava. Um pedreiro da obra que não tinha papas na língua respondeu: “a obra não vai acabar, porque o soldador que nós temos está castigado. Mandaram para Santana serrar madeira e assim não há hipótese de acabarmos o trabalho. Gorgulho retorquiu: “Vocês estão a brincar comigo”. E pega num Trigueiros que estava nas Obras Públicas na altura e manda procurar-me em Santana. Ele chegou lá, falou-me do meu regresso e eu disse que não. Fui castigado, alguém mandou-me para lá com uma nota e eu não posso regressar de qualquer maneira. Vai ter que desbloquear a situação. Foi o que fizeram. No dia seguinte fui apresentar-me e o governador mandou-me para o aeroporto fazer a soldadura. Em um dia e meio fiz o trabalho e ficaram satisfeitos. Nessa altura estava um tal Jaime Cruz, que estava a orientar as obras e perguntou-me o que eu fazia. Respondi que estava de castigo e a serrar madeira. Isso não podia ser. Ele foi falar com o governador e este mandou-me ficar no aeroporto, onde fiz de tudo. Transportei

¹ Entrevista feita o Março de 2011 e publicada no semanário são-tomense *Correio da Semana*, no seu número de 24 de Junho de 2011. Esta entrevista forma parte do especial desse semanário sobre “*Biafra e a ponte aérea de São Tomé*”, junto ao artigo e entrevista de Xavier Muñoz i Torrent.

² Juvenal Rodrigues é jornalista e diretor do *Correio da Semana*.

aterros com camionetas, fiz serralharia, tudo quanto aparecia ia fazendo. O Jaime Cruz gostou e propôs que eu ficasse e assim aconteceu.

Entretanto, o capitão Ivo que era piloto mandou vir aviões pediu a vinda de um mecânico de Lisboa para preparar aqui as pessoas. Esse mecânico veio, fui trabalhar diretamente com ele e de lá não saí. Fui galgando aos poucos até chegar a mecânico de avião. Depois fui a Lisboa fazer um curso em Ogama e regressei a São Tomé como segundo mecânico. Comprou-se mais aviões e as coisas foram evoluindo.

Apareceu a história do Biafra com base nesse conflito nigeriano e não sabia quem estávamos a ajudar. Dávamos sim assistência aos aviões que viam a São Tomé, o carregamento era permanente, nomeadamente de barco.

Mais tarde, tinha que se fazer buscas, porque barcos e canoas desapareciam. Estávamos numa euforia terrível até que a guerra do Biafra acabou.

Fiquei, fiz o curso de piloto particular de aeronave, depois de piloto comercial e fui fazendo carreira, tornando-me um dos primeiros pilotos são-tomenses.

Que idade tinha quando começou a ponte aérea de ajuda humanitária (1968)?

Nasci em 1924...tinha uns 44 anos.

Naquele período da ponte aérea teve contacto com responsáveis da operação humanitária? Havia uma Joint Churches Aid, uma organização formada por Caritas, o Conselho Mundial das Igrejas e Nord Church Aid (os escandinavos protestantes). Por acaso ouviu falar do pastor Viggo Mollerup, o padre Tony Byrne, o capitão Carl-Gustav Von Rosen ou o capitão Axel Duch...?

É verdade que estive em contacto com eles, mas não sei dizer quem era tal fulano ou sicrano. A nossa missão era assistir os aviões. Esses indivíduos tinham uma relação mais estreita com os serviços administrativos e falavam com os chefes. Não vale a pena perguntar-me quem eram, porque não convivi com eles. Eram tantos...

Mesmo nessa azáfama deu para perceber como era o relacionamento entre esse pessoal?

O que eu me apercebi é que quase todos os comandantes que estavam envolvidos nessa operação eram mercenários. Alguns até eram comandantes de outras empresas que aproveitavam aquele trabalho noturno para ganhar o seu dinheiro.

Que lhe faz recordar os restos dos aviões SuperConstellation que ainda estão aí?

Os SuperConstellation foram dos aviões que apareceram aqui com mercenários a trabalharem apenas na ponte aérea. Quando acabou os aparelhos ficaram aqui abandonados à espera de um dia quando se lembrassem de vir buscá-los. E o tempo foi passando e ninguém veio recolher.

Já que falou de mercenários, sabe se a ponte aérea também serviu para o tráfico de armas?

Não! Não! Mas não podemos esquecer que não tínhamos acesso aos materiais que se carregava e se descarregava. Vinha um carregamento, às vezes passava de avião para avião e nós nem sabíamos o que estava lá dentro. Talvez os carregadores que por curiosidade tivessem visto a ponta de uma arma. Mas estou quase certo que não deixou de passar armas aqui. Eu acho que passou bastante, mas nós é que não víamos.

Sabe que taxas e direitos de aterragem a JCA pagava às autoridades pelo uso do aeroporto de São Tomé?

Não sei de nada sobre as taxas que eram cobradas.

Na sua opinião qual foi o papel do Governo da colônia em relação à ponte aérea (além de ter permitido o seu estabelecimento na ilha)? Como viam os são-tomenses o governador António Jorge da Silva Sebastião?

Tínhamos no nosso hangar um avião que foi desviado naquele tempo para São Tomé. Depois da independência entregou-se o avião. O indivíduo chamado Ojukuvu talvez tivesse apoio do governo colonial contra o governo da Nigéria. Nós estávamos a apoiar um rebelde. Para aceitar o avião dele aqui naquele tempo, significa que estávamos a apoiá-lo.

Com eram vistos tantos estrangeiros pela população local? Pode contar alguma história? Lembra-se de comentários que eram feitos?

Não. Os aviões entravam e saíam do aeroporto e a população tinha pouco contacto com esse pessoal para poderem emitir opiniões. Alguns navios que chegavam com carga, os camiões carregavam, levavam para o aeroporto e reembarcávamos para Biafra e mais nada.

Sabe quantos são-tomenses trabalhavam na ponte aérea (direta e indiretamente)? Quanto é que se pagava a essas pessoas?

Eram muitos. Nem os conhecia. Indivíduos eram recrutados na cidade para carregar os camiões e descarregar para o avião. Não sei quanto é que se lhes pagava.

Como beneficiou a população ou pessoas individuais ou a sociedade em geral de São Tomé com essa operação? Considera que foi realmente um momento de esplendor econômico da Ilha?

Se a população beneficiou foi através dos vencimentos que eles pagavam. Esses coitados que eram recrutados aqui não recebiam assim tanto dinheiro. Dava para o pão de cada dia. O que eles ganhavam naquelas noites para comer de dia. Talvez os que recrutavam é que ficavam com o dinheiro. Como sabe naquele tempo colonial não se pagava um vencimento bom aos trabalhadores, mais ainda aqueles que são recrutados para trabalhar de noite. Ganhou alguma coisa, comeu, bebeu, levou para casa levou, se não levou outro dia está aí a pedir novamente. Eu não vi nada de jeito para São Tomé. Se alguém em São Tomé ganhou alguma coisa são indivíduos da alta que negociavam. Nós, coitados, não tínhamos nada a ver, nem sabíamos de nada.

Alguns investigadores falam que havia pilhagem nos armazéns da JCA e das igrejas? É isso certo?

Havia pequenos assaltos que eram feitos e não traziam grandes benefícios. O que é que tiravam? Saco de peixe, um bocadinho de feijão, algumas caixas desses produtos em pó...não era nada para beneficiar, pelo menos, a família deles. Nem sabiam roubar!

O que lembra das crianças biafrenses refugiadas recolhidas na Quinta de Santo António?

Sei que estiveram lá pelo que ouvi dizer, mas nunca me preocupei em conhecer pormenores. Nunca fui lá vê-las.

Considera que a história fez justiça aos clamores de liberdade do Biafra? Como vê o futuro da região toda?

De política naquela altura não percebia nada. Sabia que havia um conflito, mas não conhecia as causas da revolta dos biafrenses. Sei que ele teve todo esse apoio. Se assim não fosse muita gente teria morrido lá. Carregou-se muita comida para aquela zona.

Acha que se pode repetir um conflito como esse na região?

Por aquilo que estamos assistir agora é possível.

Acha que o aeroporto de São Tomé atualmente tem capacidade ou está preparado para responder a uma atividade semelhante?

Não! Falando de boca cheia, já não temos um aeroporto. É verdade que estávamos no tempo colonial, mas o governo de então tinha um aeroporto que o avião aterrava a qualquer hora, a pista estava em condições e não havia falta de nada. Hoje não. O avião tem que sair de qualquer sítio de noite para chegar a São Tomé de manhã. Houve um deixar andar que o aeroporto acabou.

Passado todo esse tempo como é que faz a avaliação do seu trabalho, embora de forma indireta, para Biafra? Acha que foi útil?

Acho que sim. Como foi um trabalho para assistir o povo que precisava era útil. É um trabalho humanitário. Por trás disso, pode estar outras coisas que nós não conhecíamos. A verdade é que essa comida não era para deitar fora, mas dar aqueles que precisavam ou não, dependendo da distribuição que era feita lá.