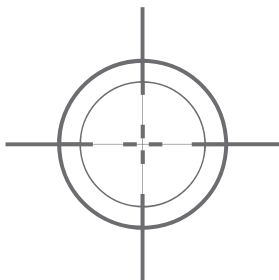


HOWARD BLUM

A NOITE DOS
ASSASSINOS



TRADUÇÃO
MÁRIO DIAS CORREIA

CRÍTICA

Para Susan e David Rich,
meus bons amigos



Imperial War Museum

Quem era o homem que semeou os dentes de dragão,
Esse fabuloso e extravagante patriarca
Que semeou tanto mal para a sua descida,
Atrás de King's Chapel neste baixo e escuro mundo.

ROBERT LOWELL, *At the Indian Killer's Grave*

Os líderes alemães têm consciência de que a Alemanha
foi derrotada, mas outros ainda esperam que Hitler
realize um milagre, como um acordo com a Rússia ou
outro truque qualquer.

Despacho oficial do OSS, Berna,
novembro de 1943

Índice

PRÓLOGO: «Um Belo Golpe».....	13
PRIMEIRA PARTE: «Os Insondáveis Mecanismos da Sorte».....	15
SEGUNDA PARTE: Semear os Dentes de Dragão.....	31
TERCEIRA PARTE: «Um Salto até à Pérsia».....	213
QUARTA PARTE: Seis Dias.....	303
EPÍLOGO: Segredos.....	349
Uma Nota sobre as Fontes.....	353
Fontes.....	363
Agradecimentos.....	371
Índice remissivo.....	373

Prólogo

«Um Belo Golpe»

The New York Times

STALIN REVELA CONSPIRAÇÃO
CONTRA O PRESIDENTE

CONVENCEU-O A MUDAR-SE PARA A EMBAIXADA
SOVIÉTICA, TORNANDO DESNECESSÁRIAS QUAISQUER
DESLOCAÇÕES PELAS RUAS

ESPECIAL PARA O *NEW YORK TIMES*

WASHINGTON, 17 de dezembro – O presidente Roosevelt revelou hoje que os russos o avisaram da existência de um atentado planejado contra ele em Teerão e que por essa razão transferiu a sua residência da Legação Americana para a Embaixada Soviética.

Roosevelt, que referiu o assunto durante a sua conferência de imprensa ao discutir a necessidade de segurança, não especificou se o plano visava todos os três líderes ali reunidos, embora o tenha deixado implícito.

Quando o presidente passava a sua primeira noite na Legação Americana em Teerão, o primeiro-ministro Stalin informou-o do plano e exortou-o a mudar-se para a Embaixada Soviética, contígua à Embaixada Britânica no mesmo complexo.

Apesar de não ter dado demasiada importância ao relatório, disse o presidente, no dia seguinte mudou-se e a partir daí correu tudo bem. Com os três líderes alojados no mesmo complexo, acabava-se a necessidade de deslocações pelas ruas. A Legação Americana ficava a mais de um quilómetro e meio do complexo soviético.

Num lugar como Teerão, observou o presidente, havia provavelmente centenas de espões alemães, e seria um belo golpe para a Alemanha apanhar os três conferencistas quando andassem pelas ruas.

PRIMEIRA PARTE

«OS INSONDÁVEIS MECANISMOS DA SORTE»

Capítulo 1

ENQUANTO A MANHÃ LÍMPIDA E FRESCA do primeiro dia de junho de 1943 despontava sobre o Aeroporto da Portela, nos arredores de Lisboa, oferecendo um céu azul e um tempo perfeito para voar, o espião, sentado num banco do terminal de passageiros, esperava para fazer um telefonema. O telefonema seria uma sentença de morte.

O seu posto de observação era um banco de madeira encostado à parede do fundo, e ele contemplava a azafamada cena que se desenrolava à sua frente com a concentração de um observador profissional. Passava pouco das seis da manhã, mas o terminal já estava cheio de gente, uma tempestade de vozes que enchia a sala de teto alto. Era um clamor alimentado pelo desespero. Homens, mulheres e famílias inteiras apinhavam-se naquele espaço em forma de caixa, determinados a conseguir um bilhete para o voo das 7 h 30 m da British Overseas Airways Corporation (BOAC) com destino a Whitchurch, Inglaterra – um lugar no salva-vidas que lhes permitiria escapar da Europa, esse navio que se afundava a grande velocidade.

Ao longo dos três últimos e cataclísmicos anos, a Alemanha nazi tinha envolvido nas suas implacáveis engrenagens a maior parte do continente, mas um Portugal resolutivo conseguira mesmo assim manter o seu estatuto neutral. E quando dezenas de milhares de refugiados – judeus, artistas, comunistas e outros livres-pensadores inimigos do *Reich* – juntavam o que podiam e se apressavam a fugir das hordas que

avançavam a passo de ganso, acabavam por chegar a Portugal. Era um oásis, ainda que temporário e sempre sob ameaça. Por um lado, o acolhimento que o país dispensava aos refugiados não era exatamente caloroso: o melhor que conseguia quem tivesse todos os vistos necessários era uma autorização de permanência de trinta dias. E embora esta regra fosse a maior parte das vezes aplicada pela Polícia de Segurança Pública com um filosófico piscar de olho e um aceno de cabeça, as incertezas sobre a manutenção do estatuto de neutralidade do país despertavam novos e genuínos terrores.

A neutralidade como estratégia nacional era perigosa; um contrato que não valia sequer o papel em que não tinha sido assinado. A qualquer momento os ventos de guerra podiam soprar do lado dos Pirenéus vindos da Espanha falangista ou da França de Vichy – e os refugiados ficariam encurralados no extremo do continente, de costas para o turbulento Atlântico enquanto a Gestapo os colocava no centro da mira.

O *DC-3* de dois motores que quatro vezes por semana fazia voos comerciais de Lisboa para o aeroporto Whitchurch, nos arredores de Bristol, oferecia uma saída, a oportunidade de fugir de uma vez por todas às garras assassinas dos nazis. A Inglaterra seria um refúgio seguro, e de lá podia encontrar-se o caminho para uma nova vida na América, ou na Palestina. Eram possibilidades que alimentavam os sonhos.

Obstáculos formidáveis dificultavam, porém, a obtenção de um bilhete da BOAC para sair de Lisboa. Um deles, ainda que passível de ser ultrapassado com um esquema bem engendrado ou o pagamento de um montante avultado semelhante ao resgate de um rei – era a exigência de um visto de trânsito. O outro era mais inflexível, determinado pelas leis inexoráveis da matemática: havia apenas treze lugares para passageiros num *DC-3*.

O terminal assemelhava-se muito a um mercado. Dia frenético após dia frenético, a licitação não parava, rápida e furiosa.

No entanto, como qualquer agente de campo em missão, o espião tinha de certeza adquirido a disciplina de prestar apenas uma atenção passageira aos inúmeros grandes e pequenos dramas que alimentavam

o tumulto dentro do terminal e concentrar-se nos rostos. E, sempre metuculoso, não se esqueceria de vigiar também a pista.

Do seu posto de observação no banco, a vista era perfeita. Do outro lado da sala, uma fila de três janelas simétricas, cada uma delas com a largura de um portão e quase tão altas, ofereciam uma panorâmica aberta do alcatrão negro da pista. E ali, iluminado pelo sol do início da manhã como que por um holofote, aguardava, pronto para o embarque, o avião com pintura de camuflagem, de nome *Ibis*, um tributo à antiga e esguia ave, desenhado em letras manuscritas por baixo da janela da carlinga e as características faixas brancas, encarnadas e azuis da BOAC na cauda.

O ESPIÃO ESPERAVA, E OBSERVAVA. Há dias que estava no aeroporto, desde que a ordem chegara de Berlim, e aquele dia era igual ao anterior. No entanto, a sua paciência era sem dúvida reforçada pelos princípios que qualquer profissional veterano teria aprendido da maneira mais difícil: a vigilância é um jogo que se joga com tempo, e, na maior parte das vezes, sem recompensa – a presa nunca chega a aparecer.

Pior, aquela missão, sabia-o, era ainda mais improvável do que a maioria, a sua lógica mais uma prece do que uma certeza. Só porque a Distinta Personagem tinha, em janeiro, regressado das Bermudas a Inglaterra a bordo de um hidroavião *Boeing* comercial – a primeira travessia aérea do Atlântico por um líder mundial – não havia garantia de que repetiria a experiência. Ao fim e ao cabo, até a Distinta Personagem, num momento de introspeção retrospectiva, admitira que a sua decisão de última hora de trocar o protegido navio de guerra que o esperava com uma musculada escolta de rápidos contratorpedeiros pelo avião fora «uma coisa precipitada». Pensar que voltaria a correr um risco tão grande, viajando num voo comercial da BOAC desprotegido em tempo de guerra, era como acreditar que o raio pode mesmo cair duas vezes no mesmo lugar. Mas Berlim tinha os seus agentes a rondar os *souks* e cafés do Norte de África, e esses agentes estavam a referir um rumor irresistivelmente tentador: terminadas as suas

reuniões militares em Argel e em Tunes, a Distinta Personagem voaria de Gibraltar para Lisboa. A partir daí, embarcaria num dos *DC-3* para voltar para casa. Era apenas uma questão de saber em que dia, em que voo.

O espião manteve a sua meticulosa vigilância. Tinha a imagem da Distinta Personagem bem presente no espírito, mas não estava à espera de vê-la em carne e osso. Eram 7 h 25 m e as hélices do *Ibis* tinham começado a girar, cada vez mais depressa. Em breve o aparelho faria o curto trajeto até à pista de descolagem e partiria de regresso a Inglaterra. E ele teria passado mais um período de vigilância sem nada a assinalar.

Aconteceram então duas coisas, cada uma mais improvável do que a outra.

Primeiro, duas pessoas desembarcaram do avião. Um rapaz muito novo e uma mulher mais velha desceram a escada que tinha sido empurrada à pressa até à porta dos passageiros. Também a mulher tinha um ar de vigilante profissional, mas a sua atenção era mais maternal do que conspiratória; mãe do rapaz, ou talvez sua preceptora. Mas por que razão estavam a sair do aparelho? Ninguém desiste de um voo para Inglaterra. A menos que...

E ainda mal a espantosa hipótese começava a ganhar forma quando foi confirmada. A figura inclinada e corpulenta de um homem que vestia um volumoso fato às riscas verticais, com um laço atado por baixo do duplo queixo, um charuto de dezoito centímetros espetado entre os lábios carnudos e um chapéu de feltro preto empoleirado na cabeça como uma capa de bule de chá subia os degraus. A vestimenta era tão distintiva como qualquer uniforme. E como que em confirmação, embora não fosse verdadeiramente necessária, havia a presença do homem que o seguia de perto – alto, magro como uma estaca e atitude deferencial, a corresponder ponto por ponto à descrição que aparecia em todos os relatórios dos serviços de Informação do sempre presente guarda-costas da Distinta Personagem.

Era agora óbvia a razão por que o rapaz e a governanta tinham abandonado o avião. Tinham sido expulsos, os seus bilhetes anulados – para ceder o lugar aos dois VIP aparecidos à última hora.

Nos eletrizantes momentos que se seguiram – e quem pode censurá-lo por ouvir tambores de guerra ecoar por todo o seu ser? – o espião correu para o telefone mais próximo determinado a partilhar aquela tão duramente adquirida descoberta: Winston Churchill, acompanhado pelo inspetor da Scotland Yard que era a sua sombra, viajaria no voo daquela manhã para Inglaterra.

SITUADA NO TOPO DE UMA COLINA num bairro antigo e frondoso de Lisboa, a Embaixada Alemã erguia-se por detrás de uma alta grade de ferro forjado como uma inexpugnável fortaleza de tijolo encarnado. E no último andar, num labirinto de águas-furtadas com vista para o Atlântico e o mundo ainda não conquistado que ficava para lá dele, a Abwehr, a organização de espionagem militar germânica, tinha instalado o seu quartel-general. Albert von Karsthoff era o chefe, embora poucos dentro dos portões da embaixada, e menos ainda fora deles, o soubessem.

Major do Exército alemão e nascido numa família de distintos militares, tinha-se, de acordo com as regras do seu encoberto ofício, reinventado com um nome falso (certificando-se, todavia, de que o pseudónimo incluía um *von*, tal como o apelido que era seu por genuíno direito aristocrático de nascimento). E, para o disfarce ser ainda maior, constava do rol de pessoal da embaixada sob o deliberadamente vago título diplomático de «adido». Melhor ainda, vivia o seu papel, como os profissionais dizem com orgulho; e, como os melhores disfarces, o dele enraizava-se na natureza do homem, e de que maneira. Karsthoff passeava-se por Lisboa num refulgente *Cadillac*, muitas vezes com o seu macaquinho amestrado a partilhar o banco dianteiro e um tubo de cocaína escondido no seu elegante fato escuro de diplomata. Todas as noites eram de festa. Era uma figura tão ostentosa e amiga da paródia que não ocorreu à legião de agentes de espionagem dos Aliados que pululavam na neutral Lisboa que pudesse ser um operacional como eles, quanto mais o mestre-espião nazi na cidade. Foi para a linha privada de Karsthoff – cinco algarismos gravados a fogo na memória de todos os agentes locais da Abwehr – que o espião ligou do aeroporto.

Quis a sorte que Karsthoff estivesse sentado à sua secretária – acabado de chegar ou, não menos provável, ainda com a sua roupa de sair e a preparar-se para voltar para casa depois de uma longa noite – quando o matinal telefonema chegou. Escutou com atenção: os pormenores do plano de voo do *Ibis* eram essenciais. Soube no mesmo instante que tinha de tomar uma decisão, uma decisão que podia afetar a sua carreira – e, com consequências muito mais graves, todo o curso da guerra. E dispunha de meros instantes para o fazer.

A Wehrmacht, com a típica e entediante exatidão alemã, era uma força combatente escorada na sua infalível obediência a regras e procedimentos. A maneira de contactar as unidades da Luftwaffe no Atlântico Norte tinha sido escrita em marcial granito no «Regulamento 16 da Luftwaffe, a Condução da Guerra Aérea», uma obra assinada por nada menos do que a imperiosa e autoritária figura do *Reichsmarschall* Hermann Göring. As ligações entre os elos da cadeia de comando, decretava o manual, tinham de respeitar uma estrita progressão: primeiro, contactar o comandante da Força Aérea em Paris; se ele concordasse que estava em jogo alguma coisa especial, passaria os pormenores para o Comando do Corpo Aéreo Regional, baseado na cidade portuária francesa de Lorient, e daí a ordem seria enfim transmitida ao comandante da Base Aérea de Mérignac, perto de Bordéus, cujas esquadrilhas caçavam nos céus sobre as ondas alterosas do golfo da Biscaia. Mas com cada segundo a contar, e também sabendo por amarga experiência que uma informação só tem valor se for traduzida numa ação atempada, Karsthoff tomou uma decisão. Desafiou os regulamentos. Num ato que havia de se tornar parte da lenda que rodeia toda esta operação, estabeleceu um contacto prioritário direto com o comandante de voo do esquadrão KG 40 em Mérignac.

Eram quase dez horas na base da Luftwaffe quando o ronco da buzina estilhou a quietude da manhã. No mesmo instante, pilotos e tripulações correram para os aparelhos. Oito *Junkers Ju-88*, aviões de ataque bem armados, levantaram voo e guinaram em direção ao Sol. Com os potentes motores *Jumo* a rugir, os caças-bombardeiros subiram acima das nuvens. Correram para oeste numa apertada

formação em V, os pilotos nos *cockpits* vidrados a sondar o horizonte em busca da sua presa.

O PILOTO DO *IBIS* ouviu-os antes de os ver. Havia por cima dele o ruído inconfundível de um avião. Não, não era um: dois. Dois aviões escondidos algures lá no alto no meio das nuvens, mas o zumbir das hélices, o rugido dos motores e a súbita sensação de mal-estar faziam com que lhe parecessem suficientemente perto para alguém estender a mão e agarrá-lo pela nuca.

«Estou a ser seguido por aeronaves desconhecidas», comunicou pelo rádio.

Enquanto falava, dois *Ju-88* mergulharam das nuvens direitos ao alvo. «Índios às onze horas», anunciou o comandante de voo da Luftwaffe.

A única esperança do *Ibis* era fugir aos atacantes. «A dar o mais que podemos», disse o piloto, cheio de coragem, ao controlo de tráfego na Portela.

O lento *DC-3* não tinha hipóteses. Os *Ju-88*, com os potentes motores no rendimento máximo, saíram das nuvens a uma velocidade estonteante, as metralhadoras fixadas como ímanes no avião comercial. «A! A!», ordenou o comandante do esquadrão da Luftwaffe. *Atacar! Atacar!*

No mesmo instante, uma chuva de projéteis de 20 milímetros rasgou o céu ao ritmo alucinante de 1200 disparos por minuto.

«Balas explosivas a perfurar a fuselagem», comunicou o *Ibis*. «Sem esperança, faço o melhor que posso.»

Irromperam chamas do *DC-3*. Então o motor de estibordo desistiu e o avião caiu do céu.

De súbito, três paraquedistas saltaram do aparelho que mergulhava. Mas os paraquedas incendiaram-se e os que os usavam caíram no mar como pedaços de chumbo. O avião embateu na superfície da água. Por um instante pareceu que ia flutuar, mas de seguida desapareceu depressa nas escuras e geladas águas do golfo da Biscaia.

Os oito *Ju-88* voaram em volta do local do impacto em círculos lentos, as tripulações a vigiar o mar sinistramente calmo. Quando se convenceram de que não havia sobreviventes, os caças regressaram à base, a missão cumprida.

SÓ QUE ERA A MISSÃO ERRADA. Não importa que a operação tenha sido um êxito tático. Foi um completo e total erro estratégico. O erro crucial estava na informação que desencadeara o ataque aéreo.

Tinha havido duas chegadas de última hora ao voo para Whitchurch. E, sem dúvida, um deles era um homem anafado e amarrado num fato escuro, um charuto preso entre os amplos lábios e um chapéu de feltro preto plantado na cabeça; e o outro, que o seguia, era alto, magro e de gestos vivos. Mas não eram, e residia aí o problema, o primeiro-ministro britânico e o seu guarda-costas da Scotland Yard.

Eram dois sócias. Leslie Howard, o ator britânico de cinquenta anos que ganhara fama no cinema como o astuto e indestrutível Pimpinela Escarlata tinha sido posto pelo impulsivo agente da Abwehr no papel do detetive Walter Thompson. O seu gestor de negócios e companheiro de viagem, Alfred Chenhalls – que, até ao pormenor do charuto, estava vestido para o papel – fazia de Winston Churchill.

Enquanto os enraivecidos jornais britânicos relatavam o derrube do indefeso Voo 777, o avião do verdadeiro primeiro-ministro aterrava em Inglaterra. Churchill, prudentemente a coberto da escuridão, saíra de Gibraltar num aparelho militar e voara sobre o oceano rodeado por uma atenta escolta de caças da RAF.

Na confusão dos dias de guerra que se seguiram, todos eles medidos em inúmeras mortes desnecessárias e tragédias horríveis, a gorada tentativa da Abwehr de alterar o curso do conflito com um assassinio de oportunidade foi relegada para a condição de pequena e triste nota de rodapé na mais vasta e ainda muito incerta marcha da História. «A bestialidade dos alemães», como observou a vítima em intenção com compreensível fúria, «só foi igualada pela estupidez dos agentes deles.» Mas até Churchill, no fim, se refugiou num cansado, ainda que

não místico, estoicismo, atribuindo o desnecessário assassinio das quinze pessoas que tinham tido o azar de se encontrar a bordo do Voo 777 aos «insondáveis mecanismos da sorte».

OS ALIADOS ERAM, PORÉM, um triunvirato, um monstro de três cabeças. «Uma Hidra», foi como o culto chefe da Abwehr, o almirante Wilhelm Canaris, os classificou numa mediatunda conversa no seu gabinete com colegas espões pouco depois de o avião errado ter sido riscado do céu. E para o caso de os outros não terem usufruído dos enriquecedores benefícios de uma educação clássica à altura da sua, recordou-lhes num tom pensativo o fim do conto grego: Hércules consegue matar a fera, mas só depois de ter decepado *todas* as suas três cabeças.

Nos dias carregados de tensão que se seguiram a esta conversa, o Alto-Comando nazi decidiu que o facto de Churchill ter escapado fora uma questão de pouca sorte e não constituía qualquer presságio, qualquer sinal de que os esforços subsequentes estavam condenados ao fracasso. Ao fim e ao cabo, Canaris tinha razão: a besta tinha muitas cabeças.

Foi também tomada a decisão de liquidar o presidente dos Estados Unidos e o marechal soviético.

A IDEIA ERA CHEGAR a FDR por mar. O ousado plano, traçado pela Secção 6 do Gabinete Central de Segurança do Reich (Reichssicherheitshauptamt, ou RSHA) seria uma continuação da Operação Pastorius (o nome era um irónico tributo ao fundador da primeira colónia germânica na América). Nessa missão levada a cabo em junho de 1942, submarinos alemães tinham transportado agentes nazis altamente treinados até às costas de Long Island e da Florida. O objetivo era criar o terror – destruir pontes, fábricas e vias férreas, inclusive envenenar o sistema de abastecimento de água a Nova Iorque. E as bombas teriam começado a explodir por todo o país se um dos sabotadores, preferindo instalar-se

na América a fazê-la ir pelos ares, não se tivesse entregado ao FBI. Com esta alarmante confissão a servir-lhes de guia, os *G-men* não tardaram a apanhar os outros conspiradores.

Este fracasso – um triunfo logístico condenado no fim por um único operacional de convicções pouco firmes, como diziam a si mesmos os chefes da espionagem alemã – não significava, porém, que uma operação concebida nos mesmos moldes e destinada a assassinar o presidente Franklin D. Roosevelt não seria bem-sucedida. Mais uma vez, desembarcariam agentes nas praias de Long Island. Os agentes seguiriam para Washington, e então uma bala bem apontada derrubaria o tirano. Como podia falhar? Até Hitler endossara a crua exequibilidade subjacente ao plano: um atirador isolado pode fazer seja o que for. «Compreendi por que razão noventa por cento dos assassinios históricos foram bem-sucedidos [...]. A segurança total é uma coisa que não existe», admitiu o *Führer*.

Apesar de posto no papel, o plano nunca foi levado à prática. Porquê? Seriam as intrincadas exigências táticas demasiado complicadas? Seria introduzir atiradores na América e fazê-los chegar suficientemente perto de um bem guardado FDR para o pôr na mira de uma espingarda um desafio demasiado grande? Ou, como declarou um alto quadro do Ministério dos Negócios Estrangeiros nazi, a ideia de assassinar o presidente americano era uma «perfeita loucura»? (Estes escrúpulos morais só foram, porém, verbalizados depois do fim da guerra.) Fosse qual fosse a razão, a determinação das chefias vacilou.

RESTAVA ASSIM STALIN. A intenção nazi de assassinar o primeiro-ministro soviético ganhou asas – de uma maneira muito literal. Um transporte militar alemão levantou voo de Riga levando a bordo dois traidores russos, além de uma bomba que era uma obra-prima de engenho letal. «Os nossos técnicos produziram um estranho mecanismo construído propositadamente para o objetivo – matar Stalin», gabou-se, com um orgulho de proprietário, o chefe da Divisão de Espionagem Externa do Gabinete de Segurança do Reich. «O explosivo

tinha o tamanho de uma mão fechada e parecia um punhado de lama. Seria fixado no automóvel de Stalin [...]. O transmissor de rádio que acionaria a bomba não era maior do que um maço de cigarros e tinha a capacidade de provocar a detonação a uma distância de dez quilômetros. O explosivo era tão potente que quase nada restou do carro em que o experimentámos.»

Pela calada de uma chuvosa noite russa, os dois agentes, com o precioso engenho cuidadosamente acondicionado numa mochila, saltaram de paraquedas sobre a Rússia. O seu objetivo era chegar ao campo militar que a Abwehr determinara ser o quartel-general de campanha do marechal soviético. A partir do momento em que identificassem o veículo de Stalin e colassem a mortífera bola de lama ao chassi, o resto seria fácil: uma questão de ter o sangue-frio e a paciência necessários para esperar pelo momento exato para carregar no botão.

Nunca chegaram sequer perto do carro. De acordo com a versão alemã dos acontecimentos, os dois paraquedistas tiveram a pouca sorte de aterrar no meio de uma patrulha soviética. Os sorridentes russos, no entanto, contaram uma história diferente, e mais lisonjeira para eles: os dois traidores não eram traidores, eram agentes duplos que tinham estado desde o início a soldo do Serviço de Informações soviético, o NKVD.

Quanto ao resultado, foi indiscutível: os nazis tinham falhado mais uma vez.