

INQUÉRITO PARLAMENTAR N.º 14/VI
COMISSÃO EVENTUAL DE INQUÉRITO PARLAMENTAR
AO ACIDENTE DE CAMARATE

Relatório final

ÍNDICE

Capítulo I

**Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar
ao Acidente de Camarate**

- 1 - Constituição.
- 2 - Objecto.
- 3 - Composição.
- 4 - Tomada de posse e eleição da mesa.
- 5 - Regulamento.
- 6 - Sigilo.
- 7 - Reuniões.
- 8 - Prazo de vigência.
- 9 - Deslocações.
- 10 - Diligências efectuadas pela V CPIAC.
- 11 - Audições de depoentes.
- 12 - Fecho dos trabalhos da Comissão.

Capítulo II

Continuidade dos trabalhos das anteriores comissões de inquérito

- 1 - Diligências no sentido de obter os elementos necessários ao prosseguimento das investigações.
- 2 - Recusa do juiz do TIC ao pedido formulado pela V CPIAC.
- 3 - O parecer do Dr. Nuno Piçarra e a decisão do Tribunal Constitucional.
- 4 - Reabertura dos trabalhos da Comissão Parlamentar.
- 5 - Relações com as entidades responsáveis pela investigação.

Capítulo III

Matéria probatória

1 - Factualidade:

- a) Deflagração e visualização de um incêndio em voo na aeronave *Cessna*;
- b) Libertação, em pleno voo, de um rasto de fragmentos queimados provenientes do seu interior e depositados nos terrenos através de uma rotura na fuselagem e à vertical da sua trajectória de voo;

- c) Existência de corpos estranhos de densidade metálica nos membros inferiores do piloto Jorge Albuquerque;
- d) Ausência de fracturas e de traumatismos internos potencialmente mortais e não sobrevivência das vítimas;
- e) Detecção de sulfato de bário em zonas do *cockpit* do avião sinistrado e detecção de novas substâncias explosivas: nitroglicerina, nitroglicol, dinitrotolueno e trinitrotolueno;
- .f) Comprovação, através de análises químicas realizadas por peritos nacionais e posteriormente confirmadas em laboratórios estrangeiros, de que os produtos retirados do fragmento 7 apresentam uma constituição químico-mineralógica idêntica à das peças de fuselagem da aeronave sinistrada.

2 - Dados relevantes para a investigação de presumíveis autores.

Capítulo IV

Conclusões

Capítulo V

Projecto de resolução

Anexos (a)

Anexo n.º 1 - Conclusões das anteriores comissões de inquérito:

- a) A I CEIAC;
- b) A II CEIAC;
- c) A III CEIAC;
- d) A IV CEIAC.

Anexo n.º 2 - Relatórios periciais:

a) Sobre a amostra H:

Relatório efectuado pela equipa de peritos chefiada pelo Dr. José Manuel Morais Anes;
Relatório efectuado pelo Prof. Dr. José Gama Afonso e Dr. Francisco Costa Santos;
Relatório efectuado pelo Dr. Jorge Xavier de Brito.

b) Sobre as amostras da aeronave:

Relatório e aditamento efectuados pela equipa de peritos chefiada pelo Dr. José Manuel Morais Anes;
Relatório do Forensic Explosives Laboratory - FEL, de 19 de Abril de 1995, sobre a amostra 7;
Relatório do Forensic Explosives Laboratory - FEL, de 10 de Maio de 1995, sobre a amostra 7;

Relatório da deslocação a Inglaterra da equipa de peritos chefiada pelo Dr. José Manuel Morais Anes, de 17 de Abril de 1995;
Relatório final e aditamento da equipa de peritos chefiada pelo Dr. José Manuel Morais Anes, de, respectivamente, 17 e 27 de Abril de 1995.

(a) Os anexos não são publicados.

Relatório final da Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar ao Acidente de Camarate

Identificação de siglas:

AR - Assembleia da República.

CI - Comissão de Inquérito.

CEIAC - Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate.

CPIAC - Comissão Parlamentar de Inquérito ao Acidente de Camarate.

DGAC - Direcção-Geral da Aviação Civil.

FEL - Forensic Explosives Laboratory.

GNR - Guarda Nacional Republicana.

IML - Instituto de Medicina Legal.

IST - Instituto Superior Técnico.

LNETI - Laboratório Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial.

LPC - Laboratório de Polícia Científica.

PGR - Procuradoria-Geral da República.

PJ - Polícia Judiciária.

RARDE - Royal Armament Research and Development Establishment.

SCIACV - Secção Central de Investigação de Actividades Concertadas de Violência.

SPEL - Sociedade Portuguesa de Explosivos.

TIC - Tribunal de Instrução Criminal.

CAPÍTULO I

V Comissão Parlamentar de Inquérito ao Acidente de Camarate

1 - Constituição. - Foi apresentado o projecto de resolução n.º 14/VI, subscrito por Deputados do PSD, para constituição de uma nova Comissão de Inquérito Parlamentar sobre a Tragédia de Camarate (*Diário da Assembleia da República*, 2.ª série-B, n.º 25, de 6 de Maio de 1993).

Este projecto de resolução foi discutido e aprovado em Plenário (*Diário da Assembleia da República*, 1ª série, n.º 69, de 13 de Maio de 1993, e *Diário da Assembleia da República*, 1ª série, n.º 71, de 14 de Maio de 1993).

A Assembleia da República, pela Resolução n.º 19/93, publicada no *Diário da Assembleia da República*, 2.ª série-A, n.º 36, de 29 de Maio de 1993, e *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 137, de 14 de Junho de 1993, deliberou constituir a V Comissão de Inquérito Parlamentar, em cujos trabalhos podiam participar, querendo, representantes dos familiares das vítimas, nos

termos da lei de processo e segundo o estatuto já estabelecido pela anterior Comissão, com a seguinte distribuição pelas forças políticas representadas na AR:

Partido Social-Democrata -12 Deputados;
Partido Socialista - 6 Deputados;
Partido Comunista Português - 2 Deputados;
Partido do Centro Democrático Social - Partido Popular - 1 Deputado;
Partido Ecologista Os Verdes - 1 Deputado.

2 - Objecto. - A V CPIAC teve como objecto continuar a averiguação das causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia que, em 4 de Dezembro de 1980, vitimou o Primeiro-Ministro, Dr. Francisco Sá Carneiro, o Ministro da Defesa Nacional, engenheiro Adelino Amaro da Costa e os seus acompanhantes.

Deste modo, passou a fazer parte integrante da V CPIAC toda a prova documental e pericial resultante dos trabalhos investigatórios das I, II, III e IV CEIAC, sem embargo de a continuação do trabalho das anteriores comissões implicar não só a reavaliação de conclusões anteriores como, sobretudo, a busca de novos elementos, posteriores àquelas conclusões.

3 - Composição. - Os respectivos grupos parlamentares indicaram, para integrar a Comissão, os seguintes Deputados:

Pedro Roseta (PSD);
Adérito Campos (PSD);
Ana Paula Barros (PSD);
Sousa Lara (PSD);
Cecília Catarino (PSD);
Duarte Pacheco (PSD);
Fernando Pereira (PSD);
Hilário Torres Azevedo Marques (PSD);
João Mota (PSD);
Manuela Aguiar (PSD);
Mário Maciel (PSD);
Rui Rio (PSD);
Rui Cunha (PS);
António Braga (PS);
José Reis (PS);
Carlos Luís (PS);
Oliveira e Silva (PS);
Luís Amado (PS);
António Filipe (PCP);
Apolónia Teixeira (PCP);
Narana Coissoró (CDS-PP),

O Partido Ecologista Os Verdes não indicou representante.

Em 20 de Outubro de 1993, a Sr.^a Deputada Apolónia Teixeira (PCP) foi substituída pelo Sr. Deputado João Corregedor da Fonseca.

Em 12 de Janeiro de 1995, a Sr.^a Deputada Ana Paula Barros (PSD) foi substituída pelo Sr. Deputado Luís Pais de Sousa.

O Partido do Centro Democrático Social - Partido Popular indicou, em 4 de Maio de 1995, o seu representante na Comissão, o Sr. Deputado Narana Coissoró.

Acresceram ainda à Comissão os representantes dos familiares das vítimas que, respectivamente, se indicam:

Vítima: Dr. Francisco Manuel Lumbrales Sá Carneiro;

Representantes:

Dr. Daniel Proença de Carvalho;

Dr. Jorge Xavier de Brito;

Vítima: Engenheiro Adelino Manuel Lopes Amaro da Costa;

Representantes:

Dr. José Ribeiro e Castro;

Dr. José Miguel Júdice;

Vítima: Dr.^a Maria Manuela Simões Vaz da Silva Pires Amaro da Costa;

Representantes:

Sra. D. Dinah Serrão Alhandra;

Dr. José Luís Bonifácio Ramos;

Vítima: Dr. António Patrício Pinto Basto Gouveia;

Representantes:

Dr. Alexandre Patrício Pinto Basto Gouveia;

Dr. Miguel António Igrejas Horta e Costa;

Vítima: Jorge Manuel Moutinho de Albuquerque;

Representantes:

Dr. Manuel Basílio de Castro;

Sr. Augusto José Sobral Cid;

Vítima: Alfredo de Sousa;

Representantes:

Eng. Alexandre Bettencourt;

Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa;

4 - Tomada de posse e eleição da mesa. - A 29 de Junho de 1993, foi, por S. Ex.^a o Presidente da AR, conferida posse à Comissão, conforme consta do respectivo livro de registo de posse, tendo a mesma reunido a 6 de Julho de 1993 para eleição da mesa, que passou a ter a seguinte composição:

Presidente - Deputado Pedro Roseta (PSD);

Vice-Presidente - Deputado Oliveira e Silva (PS);

Secretária - Deputada Ana Paula Barros (PSD);

Secretária - Deputada Apolónia Teixeira (PCP).

5 - Regulamento. - Iniciados os trabalhos, a Comissão aprovou o seu Regulamento, que foi publicado no *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série-B, n.º 40, de 10 de Setembro de 1993.

6 - Sigilo. - No início dos trabalhos foram devidamente ajuramentados todos os membros da Comissão, os representantes dos familiares das vítimas e, bem assim, todos os funcionários da AR que, por qualquer forma, iam prestar a sua colaboração, no sentido de guardarem absoluto sigilo sobre tudo quanto ocorresse no decurso dos trabalhos, já que o Regulamento da Comissão a isto os obrigava. A igual sigilo foram sujeitos e devidamente ajuramentados os depoentes na Comissão.

7 - Prazo de vigência. - O prazo concedido à Comissão para conclusão dos seus trabalhos foi de 180 dias para trabalhos de investigação, prorrogável por 30 dias para efeitos de elaboração e votação do relatório. Este prazo foi suspenso entre 21 de Setembro de 1993 e 19 de Janeiro de 1995, em virtude do incidente suscitado sobre as competências da Comissão pelo TIC de Lisboa.

8 - Reuniões. - A Comissão reuniu no decurso do prazo de 180 dias, tendo realizado 25 reuniões, todas elas registadas nas respectivas actas. Reuniu, ainda, cinco vezes, durante o prazo de 30 dias para efeitos de elaboração e votação do relatório.

9 - Deslocações. - A Comissão realizou as seguintes deslocações:

No dia 24 de Janeiro de 1995, deslocou-se ao hangar do Aeroporto da Portela, para recolha de amostras da aeronave, que foram submetidas a exames periciais;

No dia 5 de Abril de 1995, deslocou-se novamente ao hangar do Aeroporto da Portela, para recolha de novas amostras, que foram também submetidas a exames periciais;

No dia 8 de Abril de 1995, a equipa de peritos chefiada pelo Dr. José Manuel Morais Anes deslocou-se a Londres, ao FEL e ao Department of Chemistry da Universidade de Warwick, para a realização de exames confirmativos das amostras da aeronave;

No dia 11 de Maio de 1995, deslocou-se novamente ao hangar do Aeroporto da Portela, acompanhada do M.^{mo} Juiz do TIC, para inventariação das peças da aeronave que se encontravam no caixote;

No dia 17 de Maio de 1995, deslocou-se novamente ao hangar do Aeroporto da Portela, acompanhada do M.^{mo} Juiz do TIC, para inventariação das restantes peças da aeronave que se encontravam no caixote.

10 - Diligências empreendidas pela V CPIAC. – No âmbito dos trabalhos desta Comissão foram desencadeadas as diligências cuja natureza e resultados constam do quadro que segue:

(Inserir tabela)

Das diligências acima descritas, destacam-se as seguintes, entre outras:

- a) Os relatórios dos peritos portugueses e britânicos sobre os exames efectuados às amostras da aeronave, de que resultou a detecção dos seguintes explosivos: nitrocelulose, nitroglicerina, nitroglicol, dinitrotolueno, PETN e RDX. Procedeu-se, ainda, à verificação da existência de NG, DNT e TNT;
- b) A confirmação, por parte dos Profs. Jack Crane e Luís Concheiro Carro, de que as partículas metálicas encontradas nos corpos dos pilotos Jorge Moutinho de Albuquerque e Alfredo de Sousa resultaram de um engenho explosivo;
- c) Comprovou-se que os produtos retirados do fragmento 7 apresentam uma constituição químico-mineralógica idêntica à das peças da fuselagem anteriormente analisadas.

11 - Audições de depoentes. - A Comissão procedeu à audição de diversos depoentes, alguns dos quais já haviam prestado depoimentos constantes dos autos, por forma que estes últimos confirmassem ou infirmassem o seu teor. Deste modo, inquiriu 29 depoentes e procedeu a uma acareação (entre os depoentes a seguir referenciados com os n.ºs 8, 15 e 16).

A Comissão procedeu à audição dos seguintes depoentes:

- 1) Dr. Jorge Manuel Azevedo Nunes - Inspeção-Geral do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações (MOPTC);
- 2) Prof. Doutor Henrique Vilaça Ramos - IML de Coimbra;
- 3) Prof. Doutor José Gama Afonso - Hospital de Santa Maria;
- 4) Dr. Francisco Costa Santos - IML de Lisboa;
- 5) Maria Helena Ferreira Vilhena Fragoso - Inspeção-Geral do MOPTC;
- 6) Sr. Manuel Mata Pereira;
- 7) Dr. Pedro Amaral - PJ;
- 8) Dr. Fernando Farinha Simões;
- 9) Sr. Luís Manuel de Almeida Pereira - cabo da GNR;
- 10) Sr. Procurador-Geral-Adjunto Dr. António Gomes Lourenço Martins - PGR;
- 11) Engenheiro Américo Vieira - DGAC;
- 12) Engenheiro José Rocha e Cunha - DGAC;
- 13) Sr. Fernando Caxias - DGAC;
- 14) Sr. Ramiro Manuel Moreira;
- 15) Dr. Francisco Pessoa;
- 16) Sr. José dos Santos Esteves;
- 17) Coronel Stélio Martins dos Santos;
- 18) Coronel Américo Augusto Moreno;
- 19) Major António Gomes Sebastião;
- 20) Major Sabino Amaro Simões Cortez;
- 21) Major António Marques de Matos;
- 22) Capitão Armindo Borges Alexandre Marques;
- 23) Cabo José Carvalho Gomes;
- 24) D. Maria José Moreira Rato;
- 25) Sr.^a Deputada Conceição Castro Pereira;
- 26) Professor Jack Crane - Universidade de Belfast;

- 27) Professor Luís Concheiro Carro – Universidade de Santiago de Compostela;
- 28) Sr. Fernando Neves - jornalista;
- 29) D. Teresa Dinis - jornalista;
- 30) Peritos da *Cessna*: engenheiros Emile Lohman, Gary White e Krish Patni;

nas seguintes reuniões:

- 1) 7 de Fevereiro de 1995 e 14 de Março de 1995;
- 2) 8 de Fevereiro de 1995;
- 3) 15 de Fevereiro de 1995;
- 4) 15 de Fevereiro de 1995 e 23 de Março de 1995;
- 5) 22 de Fevereiro de 1995 e 14 de Março de 1995;
- 6) 23 de Fevereiro de 1995;
- 7) 23 de Fevereiro de 1995 e 6 de Abril de 1995;
- 8) 24 e 28 de Março de 1995;
- 9) 4 e 26 de Abril de 1995;
- 10) 6 de Abril de 1995;
- 11) 6 de Abril de 1995 e 2 de Maio de 1995;
- 12) 2 de Maio de 1995;
- 13) 2 de Maio de 1995;
- 14) 20 de Abril de 1995;
- 15) 20 de Abril de 1995 e 2 de Maio de 1995;
- 16) 26 de Abril de 1995 e 2 de Maio de 1995;
- 17) 2 de Maio de 1995;
- 18) 2 de Maio de 1995;
- 19) 2 de Maio de 1995;
- 20) 2 de Maio de 1995;
- 21) 2 de Maio de 1995;
- 22) 2 de Maio de 1995;
- 23) 26 de Abril e 2 de Maio de 1995;
- 24) 27 de Abril de 1995;
- 25) 27 de Abril de 1995;
- 26) 28 de Abril de 1995;
- 27) 28 de Abril de 1995;
- 28) 28 de Abril de 1995;
- 29) 28 de Abril de 1995;
- 30) 26 de Maio de 1995.

Refira-se que os depoentes referenciados sob o n.º 30 foram ouvidos, a requerimento de um Deputado da Comissão, requerimento esse anterior ao termo do prazo de 180 dias fixado para a realização do inquérito, muito embora tal audição só se tenha realizado no prazo adicional de 30 dias, destinado, nos termos do n.º 2 do artigo 11.º da Lei n.º 5/93, de 1 de Março, à elaboração, discussão e votação do relatório final.

12 - Fecho dos trabalhos da Comissão. - A V CPIAC promoveu as diligências, requeridas pelos seus membros ou pelos representantes dos familiares das vítimas, dentro do prazo legal para os trabalhos. Encerrou os seus trabalhos de investigação de acordo com a Lei n.º 5/93, de 1 de Março,

e solicitou a prorrogação do prazo por mais 30 dias para efeitos de elaboração e votação do relatório. Para elaboração do relatório a Comissão aprovou, por unanimidade, a indicação dos seguintes Deputados:

Luís Pais de Sousa (PSD);
Carlos Luís (PS);
António Filipe (PCP);
Narana Coissoró (CDS-PP).

CAPÍTULO II

Continuidade dos trabalhos das anteriores comissões de inquérito

1 - Diligências no sentido de obter os elementos necessários ao prosseguimento das investigações. - A V CPIAC teve por objectivo prosseguir os trabalhos das anteriores comissões parlamentares de inquérito nos termos da própria resolução da AR que constitui a V Comissão Parlamentar, a Resolução n.º 19, de 13 de Maio de 1993. Cabe referir que o n.º 4 daquela resolução estipulava, aliás no seguimento das resoluções que instituíram as Comissões anteriores, que a Comissão «considerará o trabalho das anteriores comissões parlamentares de inquérito sobre esta matéria, competindo-lhe dar-lhes continuidade, com vista a remover as dúvidas que persistem ao apuramento da verdade».

Nestes termos, cumpre recordar que as conclusões da IV Comissão Parlamentar de Inquérito, aprovadas sem votos contra em 1991, tinham sido, muito resumidamente, as seguintes:

- a) Avaliação muito crítica das investigações oficiais;
- b) Hipótese de acidente sem fundamentação técnica plausível;
- c) Prova da existência de um atentado criminoso devido à sabotagem do avião e à conseqüente eliminação física de todos os seus ocupantes.

Como após a aprovação destas conclusões se deliberou remeter os respectivos autos de inquérito compilados, em 26 volumes de depoimentos, pareceres e demais elementos para a PGR e para o TIC e, por outro lado, houve notícia da instauração de inquéritos por parte do Ministério dos Transportes e do Ministério da Justiça às entidades responsáveis pela investigação (PJ, IML de Lisboa e DGAC), entendeu a V CPIAC requerer às referidas entidades elementos da responsabilidade dessas mesmas instituições que tivessem sido obtidos após o ano de 1991.

Cumpre sublinhar que a V CPIAC já tinha tido acesso ao despacho proferido, nos autos do processo de instrução criminal, pelo magistrado do Ministério Público, em 11 de Outubro de 1991, que aprecia as conclusões da IV CPIAC e onde «mantém a posição de não exercer a acção penal», posição, aliás, já sustentada no despacho de 8 de Maio de 1990. Estas posições do Ministério Público de não exercer a acção penal propiciaram o posterior despacho de arquivamento dos autos de instrução criminal por parte do juiz de instrução criminal.

Aqueles despachos do Ministério Público referiam abundantemente o relatório dos peritos britânicos da RARDE (Royal Armament Research and Development Establishment), e o parecer do Conselho Médico Legal (CML) de Coimbra, que nunca tinham sido do conhecimento da IV CEIAC.

Refira-se que, depois do encerramento dos trabalhos da Comissão de Inquérito e após o arquivamento dos autos no TIC, alguns representantes dos familiares das vítimas tinham conseguido consultar, a título particular, o relatório da RARDE e o parecer do CML de Coimbra e tinham encontrado contradições entre estes documentos e o despacho do Ministério Público. Essas contradições representaram o fundamento essencial para subsequentes e reiteradas diligências destes familiares junto da AR com vista à constituição de uma nova comissão parlamentar de inquérito. Desejava-se que a V Comissão Parlamentar pudesse apreciar esses documentos, os quais assumiam uma natureza de novidade, uma vez que nunca tinham sido apreciados anteriormente e, por outro lado, eram, a seu ver, susceptíveis de pôr decisivamente em causa as conclusões do Ministério Público e, conseqüentemente, o arquivamento do processo de instrução criminal.

Basta referir, de modo paradigmático, o seguinte: enquanto nas conclusões do Ministério Público se referia que o relatório RARDE confirmava que os fragmentos retirados dos calcâneos do piloto Jorge Albuquerque, constantes da «amostra H», continham «pequenos fragmentos metálicos de composição idêntica à da liga usada em aeronaves» (cf. fl. 117 do despacho do Ministério Público de 8 de Maio de 1990), as fotografias tiradas pelos representantes das famílias de partes do relatório do RARDE, aquando da consulta ao processo ocorrida durante o ano de 1992, são muito explícitas no sentido de aquela instituição britânica classificar no seu relatório as mesmas partículas de metal constantes da «amostra H» como de aço ou ferro enriquecido. De facto, é a própria RARDE que considera as imagens, que ampliou 150 a 250 vezes, como «iron-rich fragments from sample H» (cf. a imagem n.º 11 do relatório RARDE).

Ora, esta conclusão revestia-se de uma principal importância porque evidenciava e reforçava a matéria probatória já constante dos autos da IV CEIAC no sentido da presença de estilhaços nos pés do piloto Jorge Albuquerque e invalidava, só por si, as conclusões do Ministério Público e o subsequente arquivamento dos autos no processo de instrução criminal.

Como o integral conhecimento do relatório da RARDE e do parecer do CML de Coimbra integrava o essencial requisito da existência de elementos novos que fundamentavam a abertura da V Comissão Parlamentar de Inquérito, entendeu esta Comissão Parlamentar ser imprescindível para os seus trabalhos a obtenção de cópia desses documentos, relatório da RARDE e parecer do CML de Coimbra, bem como a entrega da «amostra H» pelo TIC de Lisboa. Foi considerado necessário pela V CPIAC que a equipa de peritos que já tinha trabalhado para a IV CEIAC, presidida pelo Dr. Morais Anes, do LPC da PJ, pudesse analisar o relatório RARDE, bem como as partículas metálicas que estavam nos calcâneos do piloto Jorge de Albuquerque. De mencionar que a análise das partículas constantes da «amostra H» juntamente com o relatório da RARDE, foi julgada muito conveniente pelo próprio Dr. Morais Anes em depoimento prestado na Comissão de Inquérito (cf. a acta n.º 3 da V CPIAC, fls. 35 e seguintes).

Há a registar que esta atitude de requerer elementos, pareceres ou materiais, pertencentes ao avião ou às vítimas do sinistro ao TIC não era inovadora. Em comissões de inquérito anteriores já tinha sido utilizado idêntico procedimento. Basta recordar o exame da roupa das vítimas, também à guarda do TIC requerido pela IV CEIAC com o objectivo de esclarecer a proveniência do fósforo. Apesar das reticências da juíza titular do processo no TIC de Loures (cf. fls. 98 e seguintes do relatório da IV CEIAC), os relatórios sobre a detecção de fósforo e de bário foram enviados por esta juíza para a Comissão Parlamentar de Inquérito, pelo que, ultrapassados esses problemas em 1990, antes do fecho dos trabalhos da IV CEIAC, não era de prever qualquer dificuldade na obtenção dos novos pareceres, relatórios e demais material requerido pela V CPIAC, no estrito objectivo de prosseguir os seus trabalhos de investigação.

Com estes pressupostos o presidente da V CPIAC solicitou ao TIC o envio para aquela Comissão Parlamentar de Inquérito dos seguintes elementos: o relatório dos peritos britânicos da RARDE; o parecer do CML de Coimbra, e a «amostra H» com as respectivas partículas examinadas pelos peritos britânicos, bem como dos contratipos directos das radiografias.

2 - Recusa do juiz do TIC ao pedido formulado pela V CPIAC. - Contudo, a esse pedido, formulado a 6 de Julho de 1993, ao mesmo tempo das solicitações acima descritas enviadas a outras entidades, não foi dada qualquer resposta, num primeiro momento, e, posteriormente, foi alegado o decurso das férias judiciais (cf. a acta n.º 4, de 7 de Setembro de 1993).

Após nova insistência do presidente da Comissão junto do TIC, veio o juiz Fernando Vaz Ventura indeferir esses pedidos, por despacho de 13 de Setembro, com o fundamento de inconstitucionalidade orgânica da Resolução n.º 19/93, que instituiu a própria V CPIAC, bem como de certas disposições da Lei n.º 5/93, de 1 de Março (Lei dos Inquéritos Parlamentares), em especial dos artigos 1.º, n.ºs 1 e 2, 5.º, n.ºs 1 e 2, e 13.º, n.ºs 2 e 3.

A V CPIAC reuniu de imediato em 21 de Setembro de 1993 para apreciar a situação criada, tendo discutido se, a par do pedido de fiscalização concreta, virtualmente a ser interposto, nos termos do artigo 280.º da Constituição e artigos 70.º e 72.º da Lei do Tribunal Constitucional, pelo Ministério Público para o Tribunal Constitucional, deveria ser igualmente interposto, no mesmo Tribunal, um pedido de fiscalização abstracta sobre a Lei dos Inquéritos Parlamentares. Subsequentemente, e nesse sentido, foi apresentada pelo Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa uma proposta no sentido de «solicitar ao Presidente da AR que, ouvida a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, suscitasse, em sede de fiscalização sucessiva abstracta, a questão da constitucionalidade dos n.ºs 1 e 2 do artigo 1.º, n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º e n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º da Lei n.º 5/93, de 1 de Março, e da Resolução da Assembleia da República n.º 19/93, publicada no *Diário da República*, n.º 5, de 14 de Junho de 1993». Tal proposta foi aprovada por unanimidade.

Além disso, como o regime jurídico decorrente da Lei dos Inquéritos Parlamentares, aprovada em 1993, impunha, contrariamente à lei anterior, um prazo peremptório de seis meses, improrrogável, para a realização do inquérito parlamentar, a Comissão equacionou a possibilidade de recorrer a um mecanismo legal que permitisse que o tempo necessário para a tomada

de decisão do Tribunal Constitucional não provocasse o esgotamento do prazo peremptório da Comissão Parlamentar e se frustrasse, assim, por essa via, os objectivos da V CPIAC. Nesses termos, considerou-se que o mecanismo mais adequado seria o da suspensão dos trabalhos de inquérito e, conseqüentemente, a suspensão daquele prazo peremptório. Com esse objectivo, o Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa redigiu uma outra proposta no sentido de «suspender os trabalhos até disponibilidade de elementos indispensáveis à sequência dos trabalhos da Comissão, produzindo a suspensão os seus efeitos desde hoje, (21 de Setembro de 1993) sem embargo da apreciação pelo Plenário». Esta proposta foi igualmente aprovada por unanimidade (cf. acta n.º 5).

A decisão de suspender os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito foi, depois, confirmada por unanimidade pelo Plenário.

3 - O parecer do Dr. Nuno Piçarra e a decisão do Tribunal Constitucional. - Porque o nome do Dr. Nuno Piçarra tinha sido citado pelo juiz do TIC no despacho que recusava os elementos requeridos por esta para fundamentar as razões de inconstitucionalidade, decidiu o Dr. José Luís Ramos contactar este mestre em Ciências Jurídico-Políticas pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e assessor do Tribunal de 1.ª Instância da Comunidade Europeia com o objectivo de indagar da sua disponibilidade para elaborar um parecer sobre o assunto em causa. Para além de ter sido citado pelo juiz, era, indubitavelmente, um especialista na matéria. Além de a sua dissertação de mestrado em Ciências Jurídico-Políticas ter versado o tema da separação de poderes como doutrina e princípio constitucional, tem-se dedicado à investigação na área do Direito Constitucional. Com a sua resposta positiva e a anuência do presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito, Dr. Pedro Roseta, foi solicitado ao Dr. Nuno Piçarra, em nome da Comissão Parlamentar de Inquérito, um parecer sobre os poderes das comissões parlamentares de inquérito face ao poder judicial na Constituição de 1976.

Em 6 de Janeiro de 1994 o Dr. Nuno Piçarra entrega o seu parecer na V CPIAC subordinado ao título «Extensão e limites dos poderes de investigação próprios das autoridades judiciais atribuídos, nos termos do artigo 181.º, n.º 5, da Constituição da República Portuguesa, às comissões parlamentares de inquérito». Este parecer, que foi elaborado a título gratuito, dá uma panorâmica das comissões parlamentares de inquérito no direito constitucional comparado e estuda o princípio da separação de poderes das comissões parlamentares de inquérito e tribunais na Constituição Portuguesa. A este propósito enuncia as questões de constitucionalidade suscitadas pela Lei n.º 5/93, que aprova o regime jurídico dos inquéritos parlamentares, bem como as questões de constitucionalidade suscitadas pela Resolução da Assembleia da República n.º 19/93, de 14 de Junho, que institui a V CPIAC, no qual defende que o artigo 114º da Constituição, relativo ao princípio da separação e interdependência dos órgãos de soberania, «funciona como princípio pressuposto» e «remete, no essencial, para as normas constitucionais relativas à formação, à composição, à competência e ao funcionamento daqueles órgãos de soberania» (cf. fl. 21 do parecer). Nesse enfoque considera tratar-se de «um problema de concordância prática ou de harmonização» entre o artigo 181º, n.º 5, e o artigo 205º da Constituição, que «devem ser interpretados em concreto de

modo que nenhum seja sacrificado em relação ao outro e a que cada um disponha da maior eficácia possível tendo em conta a Constituição na sua globalidade» (*ibidem*, fl. 29). Consequentemente, defende que «o núcleo essencial da função jurisdicional, bem como a independência dos tribunais estarão garantidos perante as comissões parlamentares de inquérito desde que as conclusões destas não sejam vinculativas para os tribunais nem afetem as decisões judiciais» e considera «indefensável à face da Constituição a posição doutrinária segundo a qual não são admissíveis inquéritos parlamentares sobre assuntos sujeitos a segredo de justiça e pendentes de decisão judicial» (*ibidem*, fls. 35 e seguintes.).

Conclui, assim, que os preceitos da lei e da resolução invocados pelo juiz não violam «quaisquer disposições constitucionais, nomeadamente os artigos 114º, n.º 1, e 205º, n.s 1 e 2» (*ibidem*, fl. 44).

Este parecer, remetido para a V CPIAC, também foi entregue ao Sr. Presidente da República, que o remeteu para o Tribunal Constitucional, solicitando urgência na decisão sobre o assunto do inquérito de Camarate.

No dia 1 de Março de 1994 o Tribunal Constitucional proferiu um acórdão, o n.º 195/94, da 2.ª Secção, onde declara que os preceitos invocados da Lei dos Inquéritos Parlamentares não colidem com os preceitos constitucionais invocados. O acórdão do Tribunal Constitucional chega a pronunciar-se pela não «invasão por parte de comissões parlamentares de inquérito do núcleo essencial da competência jurisdicional dos tribunais em matéria penal» e pela inexistência de qualquer «atentado à divisão de poderes, mas antes uma forma de levá-la a cabo, já que a existência e os direitos das comissões de investigação têm, na sua base, o sistema parlamentar de governo ocupando um papel relevante dentro dos mecanismos de controlo previstos face a um Governo responsável» (cf. fls. 33 e seguintes do acórdão). Conclui, assim, o Tribunal Constitucional que «as normas da Lei n.º 5/93 desaplicadas nas decisões recorridas não violam preceitos constitucionais invocados nem qualquer outra norma ou princípio constitucional» e, conseqüentemente, concede provimento ao recurso e revoga as decisões recorridas, que devem ser reformuladas, no que se refere à recusa do solicitado pelo presidente da V CPIAC.

Este acórdão do Tribunal Constitucional foi conhecido pela V CPIAC em 7 de Abril de 1994. Imediatamente, o Sr. Presidente da Comissão oficiou o Sr. Juiz do TIC de Lisboa no sentido de lhe serem entregues todos os elementos oportunamente requeridos. Contudo, só em Junho de 1994 foram esses elementos remetidos para a Comissão de Inquérito na sua totalidade.

4 - Reabertura dos trabalhos da Comissão Parlamentar. - Como o Dr. Morais Anes já tinha constituído, entretanto, a sua equipa, foram os documentos e outras peças processuais enviados pelo Tribunal confiados ao Dr. Morais Anes, no sentido de lhe permitir continuar o seu trabalho. Porque esse trabalho ainda demoraria algum tempo, decidiram, nessa altura, os Srs. Presidente e Vice-Presidente da V CPIAC, ouvidos os restantes membros e representantes das famílias, que os trabalhos de investigação, com o conseqüente levantamento da suspensão do prazo legal relativo à realização do inquérito, só seriam retomados no momento em que fossem apresentadas na Comissão as conclusões dos peritos chefiados pelo Dr. Morais Anes, de modo que não se esgotasse o prazo

legal sem que a Comissão de Inquérito tivesse a oportunidade de cumprir o desiderato a que se tinha proposto.

A entrega dos relatórios elaborados pela equipa do Dr. Morais Anes só ocorreu em finais de 1994 e porque o Sr. Presidente da V CPIAC, Dr. Pedro Roseta, formulou questões complementares por escrito, as reuniões da Comissão de Inquérito apenas puderam ser retomadas em 19 de Janeiro de 1995.

Como restavam pouco mais de três meses de trabalhos de inquérito, a V CPIAC foi obrigada a multiplicar esforços no sentido de apurar os elementos novos de índole probatória que conduziam ao aprofundamento das causas e circunstâncias da tragédia de Camarate, a análise dos despachos da responsabilidade do Ministério Público conhecidos na V CPIAC, bem como as conclusões dos inquéritos promovidos pelo Governo à Polícia Judiciária, IML e DGAC.

5 - Relações com as entidades responsáveis pela investigação. - No domínio das relações com entidades responsáveis pela investigação, a Comissão ouviu o Dr. Azevedo Nunes, coordenador do inquérito à DGAC, bem como a Dr.^a Maria Helena Fragoso, membro da equipa inquiridora.

Dada a falta de tempo, e em virtude do prazo legal a que os trabalhos estavam sujeitos, não foi possível ouvir os responsáveis pelo inquérito à PJ e ao IML.

No dia 28 de Abril de 1995, o M.^{mo} Juiz do TIC de Lisboa, a solicitação do Procurador-Geral da República, decidiu reabrir a investigação criminal.

A Comissão congratulou-se com a notícia de reabertura da instrução, e decidiu remeter documentação correspondente aos seus trabalhos.

Desde o momento da decisão de abertura, houve que proceder à compatibilização entre os processos jurisdicional e parlamentar.

CAPÍTULO III

Matéria probatória

Com vista à prossecução do seu objecto, a V CPIAC continuou os trabalhos das anteriores Comissões, procurando aprofundar as investigações já encetadas. Designadamente, em relação aos factos dados como provados pela IV CEIAC e que permitiram afastar a hipótese de produção accidental do sinistro, concluindo pela existência de um atentado, verificaram-se progressos notáveis nas investigações. Tais progressos ficaram a dever-se, sobretudo, ao especial empenhamento dos peritos que colaboraram com a Comissão e que não se pouparam a esforços para fundamentar, cientificamente, através de novos e mais complexos exames periciais, os trabalhos da V CPIAC.

1 - Factualidade:

- a) Deflagração e visualização de um incêndio em voo na aeronave *Cessna*;
- b) Libertação em pleno voo de um rasto de fragmentos queimados provenientes do seu interior e depositados nos terrenos através de uma rotura na fuselagem e à vertical da sua trajectória de voo;

- c) Existência de corpos estranhos de densidade metálica nos membros inferiores do piloto Jorge Albuquerque;
- d) Ausência de fracturas e de traumatismos internos potencialmente mortais e não sobrevivência das vítimas;
- e) Detecção de sulfato de bário em zonas do *cockpit* do avião sinistrado e detecção de novas substâncias explosivas: nitroglicerina, dinitrotolueno e trinitrotolueno;
- f) Comprovação, através de análises químicas realizadas por peritos nacionais e posteriormente confirmadas em laboratórios estrangeiros, de que os produtos retirados do fragmento 7 apresentam uma constituição químico-mineralógica idêntica à das peças de fuselagem da aeronave sinistrada.

Assim, passando a analisar cada um dos factos pela ordem anteriormente enumerada, cumpre registar o seguinte:

a) Deflagração e visualização de um incêndio em voo na aeronave Cessna

A IV CEIAC já tivera oportunidade de interrogar um grande número de testemunhas oculares, sendo certo que, das 14 testemunhas conhecidas, apenas duas tinham seguido a trajectória da aeronave sem detectarem a existência de um incêndio em voo - muito embora tenham sido precisamente estas duas as escolhidas pela DGAC para fundamentar o seu relatório, enquanto 10 pessoas foram peremptórias e coerentes no seu testemunho, tendo afirmado, perante a IV CEIAC, que o avião se incendiara em pleno voo.

Aliás, das 10 testemunhas oculares referidas, é possível destacar, pela sua consistência e pela motivação das pessoas em causa para seguirem a trajectória da aeronave, dois depoimentos, sendo um deles o do controlador da torre em serviço e o outro o do chefe da segurança do Primeiro-Ministro, que o acompanhara ao embarque.

A V CPIAC teve oportunidade de acrescentar ao referido número de testemunhas uma nova testemunha ocular, que nunca tinha sido ouvida nas anteriores comissões de inquérito: o Sr. Manuel Mata Pereira.

Este depoente, que residia e trabalhava na zona do acidente, encontrava-se, na altura daquele, a cerca de 50 m do local do mesmo, tendo sido alertado por um «barulho que não era normal», proveniente de «uma avioneta pequena», tendo também verificado que «havia um rasto de chama no ar», em que «as chamas não eram contínuas, mas semelhantes a bolas de fogo» e que «o avião estava a descrever uma curva, isto é, em vez de subir estava a descer». Tendo seguido a respectiva trajectória, verificou que o avião caíra no Bairro das Fontainhas, «a 50 m do sítio onde se encontrava» (fls. 3 e seguintes da 11.^a acta da V CPIAC).

O depoente «saltou a rede» e, tendo sido a primeira pessoa a chegar ao local, ficando a «uns três, quatro metros», viu que o avião ainda «estava a abanar e a despejar chama para o chão», «com o focinho apoiado para norte, em cima de um prédio, e o rabo pendurado noutra prédio, a asa não chegava bem ao chão... e o avião estava levemente inclinado para a direita».

b) Libertação, em pleno voo, de um rasto de fragmentos queimados provenientes do seu interior e depositados nos terrenos através de uma rotura na fuselagem e à vertical da sua trajectória de voo.

Já no decurso dos trabalhos da IV CEIAC se tinha concluído que aquele rasto «se estendia desde cerca de 50 m do topo da pista 18/36 até às cercanias do local do embate final da aeronave, numa extensão contínua de cerca de 400 m, medidos entre cerca de 50 m do topo da pista e 45 m do primeiro embate do avião nas traseiras da Vivenda Paulos». Ficou também estabelecido que «a DGAC apenas teve conhecimento, por virtude de comprovada descoordenação DGAC/PJ, do troço desse rasto compreendido entre os 45 m contados do ponto do aludido primeiro embate aos 155 m do mesmo ponto». A este propósito veja-se, já na V CPIAC, a audição do engenheiro Américo Vieira, da DGAC, constante a fls. 21 e seguintes da 19.^a acta, que, mais uma vez, confirma tal descoordenação.

Por outro lado, com base num estudo científico solicitado, pela IV CEIAC, a peritos qualificados (Profs. Mário Nina e Vasco Brederode, do IST), tinha já sido possível excluir a explicação aventada pela CI da DGAC, segundo a qual o rasto de fragmentos em questão resultaria da acção conjugada do vento e da pluma térmica do incêndio final. De facto, as conclusões do referido estudo científico apontavam já para a existência, a bordo da aeronave, de um incêndio na fase do voo e de uma rotura na fuselagem por onde os materiais teriam sido expelidos.

A V CPIAC voltou a proceder à audição do Dr. Pedro Amaral, subdirector da PJ, o qual confirmou que «só no dia seguinte» ao acidente «encontrou elementos da DGAC» e que estes «não apanharam vestígios nenhuns», sendo certo que «da casa à estrada quem apanhou os vestígios foi a Polícia Judiciária», que «bateu todas as zonas laterais da pista e da cabeceira da pista até à cerca da zona do aeroporto», tendo depois enviado «as amostras que recolheu para o laboratório de polícia científica» (fls. 47, 48 e 53 da acta n.º 11, da V CPIAC).

O mesmo depoente esclareceu ainda que a DGAC «não testemunhou o levantamento», muito embora, posteriormente, lhe tivesse sido dado conhecimento «dos vestígios de lâ de vidro, de uma coisa que fazia sugerir um ninho de abelha e do revestimento do compressor», ao que um dos seus elementos teria referido que «se aquilo fosse do avião o caso mudaria de figura».

O Dr. Pedro Amaral confirmou, mais uma vez, a já referida descoordenação entre a PJ e a DGAC (fl. 51 da citada acta) e justificou o facto de não ter relatado a existência do rasto detectado e a sua configuração àquela Direcção-Geral pela razão de, «depois de ter escrito o relatório, a investigação lhe ter sido retirada».

Foi também ouvido pela V CPIAC, ainda relativamente a esta questão, um outro depoente, que nunca tinha prestado declarações sobre o caso, quer nas anteriores comissões, quer no decurso do processo judicial: o cabo da GNR Luís Manuel de Almeida Pereira.

À data do acidente este depoente encontrava-se colocado na 2.^a Companhia do Batalhão n.º 1 da GNR (Beato) e, embora se encontrasse de folga nesse dia, foi chamado quando a Companhia entrou de prevenção. De acordo com

as suas declarações, «foi nomeado um pelotão com cerca de 30 a 35 homens, sensivelmente, para ir para Camarate», o qual foi «bater o terreno baldio... que começava no final da pista e ia até às casas... à procura de qualquer coisa anormal que estivesse no terreno e que não deveria estar lá... e todos os objectos que foram encontrados, como pedaços de chapa, foram recolhidos por senhores que andavam vestidos à civil e foram metidos em sacos plásticos e colocados na mala de uma viatura... uma *Peugeot* branca» (fls. 4 a 8 da acta n.º 18 e fls. 84 e seguintes da acta n.º 25 da V CPIAC).

O depoente permaneceu «toda a noite no terreno, até nascer o dia, altura em que foram rendidos», tendo-lhe «despertado a atenção» a presença de «uns senhores fardados de bombeiros, com fardas novas». Na sua busca, o depoente e acompanhantes encontraram «cerca de uma dúzia» de peças, «desde pedaços de chapa» até «um tubo que parecia de escape e que compararam a um *rocket*» e «uma cabeça de granada... sem a alavanca e sem a cavilha».

Este depoimento não foi confirmado pelos responsáveis da GNR em serviço à data do alegado evento, o que é condizente com os depoimentos do pessoal da DGAC (audição do engenheiro Américo Vieira, da DGAC, constante de fls. 23 a 25 da 19.ª acta da V CPIAC) e da PJ (cf. audição do Dr. Pedro Amaral, constante de fls. 17 a 19 da mesma acta da V CPIAC), dos quais resultava que os responsáveis daquelas instituições não estavam ao corrente de qualquer diligência da GNR.

c) Existência de corpos estranhos de densidade metálica nos membros inferiores do piloto Jorge Albuquerque

As anteriores comissões parlamentares de inquérito manifestaram sempre uma grande preocupação relativamente ao valor probatório de múltiplos e pequenos corpos estranhos localizados nos membros inferiores do piloto e observados em radiografias realizadas apenas quando da sua exumação em 1982, quase dois anos após a sua morte.

Aqueles corpos estranhos foram extraídos para sua análise, que foi realizada no LNETI. A respectiva amostra (amostra H) consistia numa partícula revelando a existência de incrustações metálicas no seu interior. Estas incrustações verificaram-se ser constituídas por uma liga de alumínio semelhante àquela utilizada em estruturas aeronáuticas e a restante porção consistia em material não metálico.

Peritos houve que consideraram este resultado incongruente relativamente às características radiológicas dos mesmos fragmentos detectados no corpo do piloto, e na sequência da investigação daquela evocada discrepância constatou-se que aquilo que fora extraído dos membros inferiores do piloto desaparecera.

Como se estabeleceu no relatório da IV CEIAC, «chamados a depor, responsáveis de entidades oficiais que manusearam estas amostras, ou a cuja guarda estiveram confiadas, confirmaram a manifesta discrepância com a realidade e não souberam produzir qualquer explicação para o descaminho das amostras autênticas».

A V CPIAC deparou-se com o modo como aquele desaparecimento da amostra H foi considerado diferentemente pelo Sr. Juiz do TIC de Lisboa,

quando da sua decisão de arquivamento dos autos, posteriormente e em 20 de Janeiro de 1992. Com efeito aí se estabelece (p. 53) que «não existiu qualquer descaminho de amostras» e que «a afirmação da IV CEIAC só se pode compreender pelo seu desconhecimento do relatório do RARDE (Royal Armament Research and Development Establishment)», o que de facto acontecia.

Em 22 de Abril de 1994, ao ter finalmente acesso a este relatório, datado de Novembro de 1989, a V CPIAC verificou que aqueles peritos ingleses constataram ser a amostra H constituída por 12 minúsculos fragmentos (de dimensões variáveis entre 100 µm e 200 µm), oito dos quais revelaram ser uma liga de alumínio, sendo os outros quatro ricos em ferro no estado de óxido.

A constituição química destes últimos componentes da amostra H não foi tida em conta pelo Sr. Juiz do TIC de Lisboa, mas este resultado da análise da amostra é diferente daquele determinado no LNETI e comprova que na amostra H existia uma substância de natureza diferente daquela constituinte da estrutura da aeronave (liga de alumínio, conforme anteriormente referido).

Este facto é discordante da anterior conclusão de alguns peritos médico-legais, que atribuíram os fragmentos a «material do avião, sendo produto e consequência do impacte produzido pelo despenhamento do avião e do incêndio subsequente» (relatório da III CEIAC, capítulo v, 1.3).

A fim de esclarecer aquelas discrepâncias, a V CPIAC considerou dever-se confirmar o novo resultado do exame químico da amostra e promoveu também a verificação da radiopacidade dos respectivos fragmentos, a avaliar por comparação com aquela anteriormente documentada.

No exame químico da amostra H, então realizado por uma equipa de peritos indicada pelo Sr. Dr. Morais Anes, do LPC, e aceite pela Comissão, observou-se uma única partícula rica em ferro, não se tendo identificado qualquer outra, constituída por alumínio, tendo as restantes partículas dimensões ainda inferiores àquelas descritas no relatório do RARDE e sendo a sua natureza não metálica e constituída por outros elementos leves. Constatou-se assim haver, actualmente, uma significativa diminuição do número das partículas elementares relativamente àquelas que os peritos do RARDE observaram em 1989 e que constituíam então a amostra H. Concluíram os peritos que realizaram este exame químico que «as operações necessárias às sucessivas manipulações de que a amostra foi objecto podem explicar a notada diminuição de partículas metálicas observáveis».

Relativamente ao exame radiográfico da amostra, a V CPIAC recebeu dois relatórios independentes, tendo sido um deles realizado pelo Sr. Prof. Doutor Gama Afonso e pelo Dr. Costa Santos, e tendo sido o outro relatório efectuado pelo Dr. Xavier de Brito.

Refere o primeiro relatório que «a sucessiva repetição de exames radiográficos efectuados à amostra H revelaram apenas variantes na sua morfologia e radiopacidade, o que está de acordo com os sucessivos exames morfo-físico-químicos e metalúrgicos, que incluem progressivas destruições do material em estudo».

As conclusões do segundo relatório incluem, entre outras, a verificação de «diferenças significativas entre as partículas constituintes da amostra H no

estado actual e as suas imagens radiográficas documentadas em 1982, sendo agora aquelas em número e tamanho inferior», bem como a verificação da «negatividade da definição de imagens radiográficas da maioria das partículas constituintes da amostra H», o que é concordante com o aparente desaparecimento dos fragmentos considerado pela IV CEIAC, que se baseou exactamente em verificações radiográficas.

Apesar das modificações inerentes a uma perda parcial da amostra H, conclui-se ainda, neste segundo relatório do exame radiográfico, a persistência de algumas analogias entre as características radiológicas da amostra nos seus estados físicos inicial e actual. Descreve-se, por outro lado (p. 26), não se terem verificado critérios com valor de prova contrária; efectivamente, nenhuma das entidades envolvidas nos novos exames realizados à amostra H questionou a proveniência dos respectivos fragmentos a partir dos membros inferiores do piloto, de onde haviam sido colhidos em 1982.

Independentemente da perda de fragmentos constituintes da amostra H, o novo exame químico confirmou a existência de matéria diferente daquela constituinte da estrutura da aeronave integrando a constituição dos corpos estranhos detectados nos membros inferiores do piloto, o que contraria, nomeadamente, a conclusão do exame autóptico no qual aqueles corpos estranhos foram detectados.

A V CPIAC tomou conhecimento da existência de um parecer do CML de Coimbra, datado de 12 de Julho de 1989, de revisão de consulta sobre contratipos das radiografias do piloto, onde se conferem aos corpos estranhos detectados nos membros inferiores características radiológicas suspeitas. Algumas destas características e a forma como elas denotam ter tido origem foram aclaradas na reunião da Comissão de 8 de Fevereiro de 1995 pelas declarações aí proferidas pelo seu relator, o Sr. Prof. Doutor Henrique Vilaça Ramos.

Os aspectos com os quais o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos caracteriza os corpos estranhos consistem no «número múltiplo, estando dispersos em ambos os membros inferiores, tendo pequenas dimensões, inferiores a 10 mm, tendo na sua maioria menos de 5 mm, e tendo uma morfologia muito irregular, evidenciando a maioria deles arestas vivas».

Acresce ainda o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos ser «possível afirmar-se a sua presença com densidade radiológica correspondente a uma substância metálica de elevado número atómico, dado o seu poder de absorção das radiações X ser muito superior ao do mineral dos ossos, o que é visível mesmo em fragmentos com dimensões de 1 mm. Mais pode ainda afirmar-se: num dos pés (referenciado com a letra D e que por isso julgamos ser o direito) observa-se uma imagem metálica em anel, com a morfologia e dimensões habituais de um ilhó de calçado, cuja opacidade é inferior à produzida pela substância constitutiva dos restantes fragmentos acima referidos. Este facto tem ainda a relevância a circunstância de o ilhó se projectar sobre estruturas ósseas (o que aumenta a densidade radiológica da imagem), enquanto vários fragmentos não beneficiam desse reforço de opacidade radiológica, por não se projectarem sobre quaisquer ossos, e são, apesar disso, mais opacos que a imagem do ilhó. Trata-se, portanto, de uma substância metálica cujo número atómico é bastante mais elevado que o do metal do ilhó mencionado».

Quanto à sua localização em profundidade, o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos diz «não ter dúvidas de que aqueles fragmentos estão a alguma profundidade e não exclusivamente à superfície. São tantos que seria extremamente difícil que, em duas projecções, nenhum deles estivesse à superfície [...] portanto, para mim, aqueles fragmentos estão incorporados nos tecidos; agora não tenho elementos para poder dizer se estão imediatamente à superfície ou muito profundamente».

Estabelece ainda o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos que estas características o levam a concluir «ter os fragmentos penetrado nos tecidos por meio de um mecanismo perfurante, traduzindo assim lesões perfurantes».

Questionado sobre a possibilidade de se estabelecer umnexo de causalidade entre o efeito constituído por aquelas lesões perfurantes, com as características acima mencionadas, e um agente traumático causal que se lhe adaptasse, o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos estabelece «um rebentamento de um engenho explosivo», para o que se baseia também «na sua experiência pessoal, tendo tido ocasião de ver muitas alterações semelhantes, em termos militares, durante dois anos».

Relativamente à velocidade de incrustação dos fragmentos, o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos precisa que «se os fragmentos venceram a resistência do material do calçado, é possível recolher a noção, ainda que só aproximada, da elevada energia cinética de que estariam animados».

Ainda relativamente à consideração da origem dos corpos estranhos, o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos exclui a hipótese de os fragmentos serem produto da própria estrutura do avião que, ao cair fundida sobre as vítimas, tivesse penetrado em sulcos da pele que se tivessem produzido em resultado da carbonização, afirmando, nomeadamente: «o plano cutâneo não estava alterado, para além das perfurações que são próprias da penetração de estilhaços.» E, por outro lado, na hipótese admitida, «haveria seguramente ranhuras profundas para o material fundido se ter introduzido nos tecidos, o que não foi visto nas autópsias, pelo que não teria sido esse o mecanismo». Considerando que a natureza da estrutura da aeronave é constituída por uma liga de alumínio, adianta ser também este um ponto de exclusão daquela hipótese: «O alumínio tem uma opacidade relativamente baixa na escala dos metais e não tem, de maneira alguma, um efeito radiográfico final comparável àquele que se obtém com elementos de número atómico mais elevado», o que explica do seguinte modo: «o número atómico médio da liga é que vai condicionar a opacidade radiológica final» e, «tendo a liga constituinte da estrutura do avião, pelo menos, 90% de alumínio, cobre em 4% e outros três elementos (manganésio, ferro e silício) em 2% cada um, a liga teria um número atómico médio de 14,16». Relativamente à comparação do seu efeito radiográfico com os dos tecidos moles» «e porque este efeito é potenciado na escala de três, ele seria 2,839 vezes maior, enquanto o do ferro seria 17,1576, quase oito vezes mais, sendo esta diferença muito substancial. Quando se diz que o alumínio tem um número atómico de 13 e o ferro 26, temos uma diferença de 50%, mas quando vamos ver os efeitos radiográficos as diferenças são enormes».

Ainda relativamente à forma como considera ser a imagem radiográfica da estrutura do avião diferente daquela própria dos corpos estranhos, afirma, quanto às respectivas densidades radiológicas:

No meu relatório digo que essas partículas têm uma densidade radiológica superior à do cálcio. O cálcio tem o número atómico 20 e o alumínio tem 13, o que basta para, do ponto de vista científico, eu poder alicerçar a minha resposta final dizendo que não tenho a mínima dúvida de que o alumínio, só por si, não dá, de forma alguma, a opacidade das imagens que vi.

Nesta apreciação, o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos precisa ainda ter tido em conta questões técnicas dependentes da energia de radiação X utilizada, «pois as imagens que vi, vi-as também em cima dos ossos, e isso não afectou a minha capacidade de dizer que são fragmentos metálicos com número atómico relativamente elevado e superior ao do cálcio».

O Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos pronuncia-se também quanto à possibilidade de os corpos estranhos poderem ter resultado do impacte do avião na sua colisão, estabelecendo «ver com dificuldade que por um simples impacte possa haver uma fragmentação do género da que se verifica naquelas radiografias». Considera também que «num impacte há muitas vezes contacto violento do corpo com a estrutura à sua frente e se, nesta situação, há um fragmento alojado, vai provavelmente encontrar-se também ali uma ferida contusa».

Nas suas declarações à V CPIAC, o Sr. Prof. Doutor Vilaça Ramos exclui ainda a hipótese de as partículas metálicas alojadas nos membros inferiores do piloto poderem ser provenientes de pregos dos próprios sapatos, afirmando que «seguramente não o são, porque essas partículas são de uma morfologia e de dimensões tais que ultrapassam as dimensões possíveis de fragmentos de pregos de sapatos».

A Comissão ouviu também declarações dos Srs. Prof. Doutor Gama Afonso e Dr. Costa Santos, os quais foram peritos oficiais que realizaram a segunda autópsia do piloto, por ocasião da qual foram realizadas as radiografias que detectaram os corpos estranhos.

Relativamente ao modo como consideram dever ter sido investigados os fragmentos observados nos membros inferiores do piloto, aqueles mesmos peritos afirmam «visar a radiologia a detecção dos corpos estranhos e a sua localização, com o fim da sua extracção, para ulteriores estudos, nomeadamente morfo-físico-químicos e ou metalúrgicos [...] cabendo agora aos respectivos peritos fazerem a caracterização dessa matéria». Estabeleceram ainda que «em tempo, tal desiderato foi cumprido».

Como consta do respectivo relatório, o exame dos fragmentos efectuado pela RARDE incluiu também a pesquisa de sinais associados a exposição a explosão, e tal como se procedeu a propósito da confirmação da sua composição química (conforme foi acima mencionado), a mesma equipa de peritos que foi constituída pelo Sr. Dr. Morais Anes procedeu igualmente à pesquisa daqueles sinais.

Os resultados de ambos os exames foram negativos, o que a Comissão constatou não ser valorizável quanto à exclusão de uma explosão.

Com efeito, como se refere no relatório de 2 de Dezembro de 1994 da equipa de peritos que procedeu aos novos exames confirmativos:

c) Segundo os especialistas de efeitos de explosões, o fenómeno *pitting* é um dos efeitos que indica a ocorrência de explosão

(«assinaturas»). Contudo, o facto de não ser observada certa assinatura não é conclusivo quanto à não existência de explosão.

Em declarações proferidas à V CPIAC em reunião de 19 de Janeiro de 1995, aqueles peritos justificaram melhor a impossibilidade de uma interpretação conclusiva de um resultado negativo da pesquisa das referidas assinaturas, afirmando nomeadamente que «as 'assinaturas' são deformações em superfícies metálicas, características, que não têm uma distribuição completamente homogénea - sendo essa distribuição tanto mais homogénea e densa quanto maior for a proximidade da explosão em relação à superfície em questão». Ao analisar-se uma determinada amostra, «poderíamos estar a analisar zonas que não fossem de tais 'assinaturas'. E então, o facto de não as encontrarmos aqui não seria indício de ausência de explosão». Ao se referirem a uma outra «assinatura» a pesquisar na «amostra H» - *gas-wash*- acrescentaram:

A partícula já não estava numa fase metálica, mas sim sob a forma de óxido, o que impediria o seu registo na sua superfície.

E relativamente ao valor do resultado da pesquisa daquelas «assinaturas» concluíram:

Se é legítimo, perante a presença clara de assinaturas ou de testemunhos de explosão, afirmar que houve explosão, a sua inobservância não permite concluir que não houve explosão.

Na sua reunião de 28 de Abril de 1995, a V CPIAC ouviu declarações proferidas por dois médicos legistas estrangeiros, os Srs. Profs. Jack Crane e Luís Concheiro Carro, ambos professores de Medicina Legal e com grande experiência de exames autópticos de vítimas de engenhos explosivos.

Com efeito, como consta na acta daquela reunião. «o Sr. Prof. Jack Crane é professor catedrático de Medicina Legal da Universidade de Belfast. Tem uma grande experiência em casos de patologia por morte violenta resultante de atentados terroristas, com muitas centenas de autópsias de vítimas por explosivos de bombas. Na Irlanda do Norte, tem havido nos últimos anos, e com uma certa constância, uma média de 400 vítimas anuais de atentados bombistas, a maioria dos quais têm sido autopsiados e examinados por ele. O Sr. Prof. Luís Concheiro Carro é professor catedrático da Universidade de Santiago de Compostela. É também consultor do Governo Espanhol junto dos Ministérios da Justiça e do Interior, onde tem sido responsável pela investigação médico-legal em vítimas de atentados da ETA. Tem também experiência médico-legal em acidentes aéreos.»

Estes professores de Medicina Legal pronunciaram-se junto da Comissão, após aí terem sido informados do conteúdo dos relatórios dos diferentes exames autópticos, realizados a todas as vítimas e de todos os exames complementares que se lhes seguiram, e também após terem observado todas as radiografias realizadas aos corpos do piloto e do co-piloto; foram também informados de outras condições pertinentes para a avaliação

médico-legal do caso em investigação e nomeadamente das condições do voo da aeronave.

Questionados quanto à sua interpretação relativamente aos corpos estranhos localizados nos membros inferiores do piloto, o Sr. Prof. Luís Concheiro afirmou:

Penso que a realidade das radiografias mostra que se trata de fragmentos metálicos. É indubitável que a sua composição exacta é mais apurada através de uma análise química do que da análise radiológica mas, radiologicamente, tenho praticamente a certeza de que são fragmentos metálicos. Na minha opinião há três possibilidades para os fragmentos metálicos se terem alojado nos pés do piloto da aeronave. Uma delas seria o resultado da fragmentação do *cockpit* do avião como consequência do impacte contra os diversos obstáculos. Nesse ponto, considero que os fragmentos seriam de um tamanho bastante superior àqueles que me foi dado observar nas radiografias. A segunda hipótese a considerar seria o depósito de metal fundido procedente do *cockpit*, o qual ter-se-ia depositado nas partes moles das pernas do piloto. Na bibliografia que tenho consultado vi casos de metal fundido em que a imagem é completamente diferente: em primeiro lugar o tamanho dos pedaços é maior, e depois têm um contorno policíclico completamente diferente dos estilhaços que se vêem nas radiografias.

Na minha opinião, resta a terceira hipótese, de os fragmentos procederem da explosão de um engenho, de um artefacto explosivo, sendo que a explosão do artefacto explosivo impele uma série de objectos procedentes do *cockpit*, procedentes do próprio engenho explosivo, procedentes de partes moles que revestem o interior do *cockpit*. Enfim, há uma série infinita de possibilidades mas, dentro delas, há indubitavelmente fragmentos metálicos. A probabilidade - e gosto sempre de falar em termos de probabilidades - de se ter verificado a terceira hipótese é, na minha opinião, a mais elevada, tendo em conta o tamanho, a forma e a profundidade atingida pelos fragmentos de metal nos pés do piloto. A distribuição, fundamental no calcanhar e na ponta do pé, é igualmente sugestiva da proximidade destas estruturas anatómicas do foco da explosão.

Quanto à sua interpretação sobre os corpos estranhos identificados no piloto o Sr. Prof. Jack Crane afirmou:

Observei as radiografias do piloto e concordo que existem fragmentos de metal radiopaco na zona circundante do pé e dos calcanhares do piloto. São pequenos fragmentos que penetraram nos tecidos moles do pé. Isto, normalmente, não é o que se verifica quando se regista um despenho de uma aeronave que tem um impacte muito violento com o solo; os fragmentos são demasiado pequenos e penetraram nos tecidos de forma muito aprofundada.

Temos assim de arranjar uma outra justificação quanto à forma como estes fragmentos conseguiram penetrar os tecidos. Já examinei

corpos de vítimas de ataques bombistas e, pela minha experiência, muitos dos indícios e vestígios que consegui observar até à data são semelhantes aos que observei na análise das radiografias do piloto. A minha experiência leva-me a crer que os fragmentos, tal como se apresentam, podem justificar-se pela explosão de um engenho explosivo que poderia estar colocado no *cockpit*, perto do local onde se sentava o piloto.

Acrescentou ainda o Sr. Prof. Crane «não ter informação quanto ao tipo e à resistência do calçado usado pelo piloto, e quais os danos sofridos pelos seus sapatos».

Informado do facto de o piloto vestir a farda própria com a qual se calça sapato preto normal, de sola, não se sabendo se o tacão seria em borracha, bem como de os sapatos do piloto nunca terem sido encontrados, o Sr. Prof. Jack Crane acrescentou:

Partindo do princípio de que estamos perante uns sapatos normais, é possível que fragmentos de metal que tenham sido lançados com grande ímpeto, por exemplo por força da detonação de um engenho explosivo, pudessem penetrar a sola ou mesmo o tacão dos sapatos do piloto, alojando-se assim nas partes moles à volta do calcanhar [...]. Se tiver existido um engenho explosivo colocado sob o chão do *cockpit*, então, seria exactamente naquela zona do pé que se efectuaría a penetração de fragmentos.

Questionado sobre a eventual influência que uma diferente constituição química dos fragmentos pudesse ter na sua origem e, tal como o Sr. Prof. Luís Concheiro referiu, poder haver uma série de objectos que, por efeito de um explosivo, se pudessem ter alojado no corpo do piloto, o Sr. Prof. Jack Crane acrescentou:

A natureza química dos fragmentos não tem grande significado, porque, quando presenciamos uma explosão, no momento da ignição, há uma reacção química que vai emitir grandes quantidades de energia. Essa energia vai ser transmitida à vizinhança mais próxima, ou seja ao contentor ou ambiente circundante, onde se encontrava o engenho. Assim, os fragmentos que se possam encontrar numa vítima de uma explosão são de várias naturezas e, frequentemente, não fazem parte dessa bomba ou explosivo, mas sim do espaço circundante, e neste caso, talvez se trate de peças ou bocados do chão do *cockpit* ou de uma parte do pedal sobre a qual o piloto teria o pé.

Quanto à relação existente entre as dimensões dos fragmentos projectados no corpo e o seu resultado de uma explosão, o Sr. Prof. Jack Crane afirma:

Os fragmentos resultantes da explosão de uma bomba que podem penetrar no corpo de uma pessoa são pequenos e trazem consigo uma grande energia. Sendo lançados com maior energia, são aqueles que mais facilmente penetram nos materiais, enquanto os

de maiores dimensões podem ser encontrados - e geralmente são - na área circundante.

Ambos os professores de Medicina Legal se pronunciaram quanto ao facto de a existência de projecteis resultantes de uma explosão e localizados no corpo de uma vítima, obrigar ou não à existência de fracturas de qualquer espécie.

A este propósito afirmou o Sr. Prof. Jack Crane:

Segundo a minha experiência, fracturas causadas pela penetração deste tipo de fragmentos são bastante invulgares, mas podem no entanto ocorrer como resultado directo da explosão, e não necessariamente devido à penetração de pequenos fragmentos; aquelas fracturas devem-se assim à força directa da explosão em si, isto é, da energia gerada pela explosão.

Sobre o mesmo assunto pronunciou-se também o Sr. Prof. Luís Concheiro:

É de extrema raridade que um fragmento expelido pela bomba cause uma fractura. A fractura é uma consequência do efeito *blast* da explosão e parece-me que, neste caso, há dois factores que poderão explicar a ausência de fracturas por *blast*: o primeiro, na minha opinião, é o de que a bomba estaria um pouco afastada dos pés, pelo que o *blast* não chegou, tendo chegado apenas os corpos estranhos; o segundo factor é o de que grande parte da energia foi consumida nos arredores da bomba, os quais foram projectados à distância, até atingirem os pés do piloto.

Nesta sequência, e referindo-se à intensidade do efeito explosivo, acrescentou ainda o Sr. Prof. Jack Crane:

Provavelmente estamos a lidar com um engenho explosivo muitíssimo pequeno, porque, se se tratasse de uma bomba de maiores dimensões, que tivesse sido detonada enquanto o avião levantava, ele não poderia, de forma alguma, continuar o seu voo, tal como se verificou na realidade, até ao ponto em que de facto se despenhou.

d) Ausência de fracturas e de traumatismos internos potencialmente mortais e não sobrevivência das vítimas

À excepção de um hematoma epidural no piloto e de fracturas de arcos costais posteriores em duas das vítimas, os ocupantes do avião não sofreram quaisquer outras lesões por traumatismo mecânico.

Este facto está categoricamente demonstrado, bem como o facto de todas as vítimas terem estado vivas no foco de incêndio na aeronave, o que lhes provocou directamente a morte por carbonização. Desta carbonização resultou terem todas elas teores elevadíssimos de carboxi-hemoglobina, como é própria da intoxicação [*sic*] por monóxido de carbono inerente à respiração no referido foco de incêndio.

A questão que se tem mantido em investigação é a de saber por que motivo não foram os ocupantes da aeronave capazes de evitar a sua permanência no seio do incêndio, uma vez que não sofreram quaisquer outras lesões, quer potencialmente mortais, quer de qualquer outro tipo que os impedissem de se escaparem do referido incêndio. Esta questão relaciona-se directamente com a investigação da ocorrência do incêndio durante o voo ou após a colisão do avião. E sobre ela se pronunciaram, junto da Comissão, os Srs. Profs. Jack Crane e Luís Concheiro.

Com efeito, questionado concretamente sobre este assunto, o Sr. Prof. Jack Crane afirmou:

No caso de o incêndio ter ocorrido como resultado do impacte do avião, então teria sido possível que um ou mais passageiros tivessem conseguido escapar, desde que não estivessem incapacitados. Esta é uma possibilidade real.

Tal como se referiram, relativamente à origem dos corpos estranhos detectados nos membros inferiores do piloto, os Srs. Profs. Jack Crane e Luís Concheiro, atribuíram ambos a sua proveniência à explosão de um engenho explosivo.

Relativamente à associação da ocorrência de um incêndio por ocasião de uma explosão, o Sr. Prof. Jack Crane explicou à comissão que «as bombas dos terroristas não têm qualquer ligação directa com a produção de fogo ou de chama» e «geralmente, quando ocorre um fogo, este deflagra após a detonação da bomba e em resultado da proximidade de matérias inflamáveis no local da explosão». Adiante, acrescenta ainda que «tendo esse fogo ocorrido, os fumos iriam atingir a percorrer todo o interior da aeronave, resultando na asfixia de todos os passageiros».

Também o Sr. Prof. Luís Concheiro afirmou que «havendo um foco de incêndio no aparelho, existe a possibilidade de uma intoxicação [sic] rápida por monóxido de carbono. Essa é uma possibilidade absolutamente real, mas tendo em conta o teor de carboxi-hemoglobina detectada nos cadáveres dos ocupantes do avião». Ainda relativamente à ocorrência de um incêndio por ocasião de uma explosão, acresce a justificação do Sr. Prof. Jack Crane de os «passageiros poderem ter perdido a consciência em virtude de terem respirado gases que resultaram directamente do fogo».

Estabelece também o Sr. Prof. Jack Crane «terem as vítimas ficado inconscientes, daí se conclui o facto de não se ter ouvido qualquer som ou ruído uma vez registado o acidente».

Tendo sido ambos os professores de Medicina Legal informados da existência de um rasto que apareceu nos terrenos sobrevoados pelo avião e cuja constituição incluía fragmentos queimados, o Sr. Prof. Jack Crane considera ficar, por esse facto, «demonstrado que já havia fogo nalguma parte do avião, portanto tendo de se admitir a existência de um fogo antes do impacte». Mais, considera o Sr. Prof. Jack Crane, o «grande significado da existência de fragmentos queimados», não só por «significar dever ter havido uma quebra na integridade da aeronave nessa altura, a qual nunca poderia ter resultado de uma falha mecânica», mas também por «indicar seguramente dever ter aparecido um buraco na fuselagem do avião, tendo de se procurar a explicação para o seu aparecimento, a qual teria sido um

engenho explosivo», tal como considera ter explodido na aeronave, e conforme foi já anteriormente mencionado.

Também o Sr. Prof. Luís Concheiro considerou ser a existência daquele rasto igualmente importante quanto à ocorrência de um incêndio no interior do avião.

Apesar de o Sr. Prof. Luís Concheiro ter considerado que a avaliação isolada do teor de carboxi-hemoglobina não permitia a distinção da ocorrência de um incêndio na aeronave durante o voo ou após a sua colisão, interpretou uma publicação na literatura médico-legal pelo Prof. Di Maio, a qual diz respeito ao facto das vítimas de um incêndio durante o voo atingirem níveis muito altos de carboxi-hemoglobina, por estarem vivas quando da sua ocorrência, enquanto nos casos de incêndio após impacte um grande número ou a totalidade dos ocupantes morrer por lesões traumáticas, e daí terem um teor de carboxi-hemoglobina muito menor ou praticamente nulo.

Com efeito, o Sr. Prof. Luís Concheiro teceu estas considerações após lhe ter sido lido, durante a reunião da Comissão onde esteve presente, o trabalho científico do Prof. Di Maio, e especificamente a forma como os incêndios em aeronaves, sobrevivendo em voo ou após colisão, podem ser distinguidos por se desenvolverem, no primeiro caso, elevados níveis de monóxido de carbono nos passageiros, bem como a presença de detritos sobre eles, e nomeadamente de alumínio fundido proveniente da fuselagem, enquanto no segundo caso, os detritos resultantes do impacte do avião não ocorrem com um padrão de distribuição específico, não havendo nomeadamente a moldagem de alumínio aos corpos das vítimas, e os níveis de monóxido de carbono são negativos. Mais se chamou a atenção para o facto de se terem observado, no caso da presente investigação, e em todas as vítimas, níveis muito elevados de monóxido de carbono, bem como a existência de metal fundido sobre elas, tal como se descreveu nos relatórios das primeiras autópsias.

e) Detecção de sulfato de bário em zonas do cockpit do avião sinistrado e detecção de novas substâncias explosivas: nitroglicerina, dinitrotolueno e trinitrotolueno.

Para uma melhor compreensão dos resultados agora obtidos, importa, antes do mais, fazer um breve apanhado do calendário a que obedeceram as várias pesquisas tendentes a detectar a presença de eventuais substâncias explosivas efectuadas ao longo dos anos.

Temos, assim, que a primeira análise de possíveis vestígios de «substâncias explosivas, tóxicas ou outras» só teve lugar em Agosto de 1982, a partir da iniciativa da SCIACV da PJ (ofícios n.ºs 890 e 1889). A recolha de eventuais vestígios privilegiou as zonas dos trens (dianteiro e laterais), bem como restos de materiais atribuídos aos assentos dos passageiros. A pesquisa de produtos explosivos orgânicos foi realizada pelo LPC, por cromatografia em camada fina e o resultado foi negativo.

A III CEIAC diligenciou no sentido de apurar se na roupa das vítimas existiam resíduos de fósforo e, para tanto, contactou o LPC a fim de proceder ao exame pericial a essas roupas. O resultado desse exame só seria remetido à III CEIAC após o encerramento dos seus trabalhos, em

Janeiro de 1987. O relatório em questão data de 27 de Março de 1987 e foi ordenado pelo TIC da Comarca de Loures (ofício n.º 13, de 6 de Janeiro de 1987). Utilizou-se como método analítico instrumental, de natureza físico-química, a espectrometria de fluorescência de raios x dispersiva de energias e posteriormente recorreu-se a um aparelho de fluorescência de raios x dispersiva de comprimentos de onda para confirmação dos resultados iniciais. Detectou-se a presença de fósforo em algumas zonas de determinadas peças de roupas das vítimas (sacos C, E e F), confirmou-se a sua heterogeneidade quanto à distribuição por zonas e teores de concentração e comprovou-se a sua existência em zonas não carbonizadas. Seria a IV CEIAC que retomaria esta investigação, constituindo uma comissão de peritos de reconhecida idoneidade científica e oriundos de várias entidades com complementaridade entre si, como o IST, o LNETI, o LPC e a Faculdade de Ciências de Lisboa. Essa investigação concluía pela impossibilidade de se determinar com exactidão a origem do fósforo, uma vez que ele existia sob a forma de fosfato e tanto podia provir de um engenho incendiário como da espuma dos bombeiros utilizada para o ataque ao incêndio. Como nota no seu relatório de 21 de Agosto de 1987, o Dr. Morais Anes, do LPC, referia que este Laboratório não possuía os instrumentos analíticos que permitiriam fazer tal distinção.

A mesma comissão de peritos prosseguiu as suas pesquisas com amostras colhidas nos destroços da aeronave e viria a confirmar, no seu relatório de 21 de Novembro de 1989, a presença de bário na amostra n.º 3-B (obtida na zona do *cockpit*). Embora tivesse sido detectada a presença de bário na composição do pó químico dos bombeiros, os peritos afastaram a hipótese de o teor anormal de bário encontrado na amostra n.º 3-B poder resultar desse composto.

Contactada a SPEL, esta entidade esclareceu que o bário entra em proporções significativas na composição do explosivo SISMOGEL I. A comissão de peritos apurou igualmente que o bário detectado se apresentava sob a forma de sulfato de bário, a que se atribuiu a maior importância, dado este composto ser um constituinte relevante do explosivo SISMOGEL I e a sua estabilidade química oferecer grande resistência a eventuais alterações que venham a decorrer no decurso do tempo (cf. o depoimento do perito Lima de Faria de 21 de Fevereiro de 1992 à IV CEIAC).

Apurou-se igualmente que o sulfato de bário na amostra n.º 3-B é um material totalmente estranho à constituição da aeronave *Cessna* e a todos os materiais seus componentes. A IV CEIAC consultou repetidamente a SPEL sobre os eventuais efeitos da deflagração de um engenho tipo granada fumo-fósforo plastificado, tendo esta entidade apontado como provável a utilização de um engenho deste tipo em que a gelatina teria funcionado como indiciador (cf. os depoimentos de Fernando Matos, de Vidal da Silva e de Jorge Gonçalves). A IV CEIAC daria por adquirido, face aos elementos obtidos, que «toda a evidência recolhida aponta para a presença de um explosivo do tipo gelatina III ou sismogel I a bordo da aeronave sinistrada (relatório da IV CEIAC, 21 de Maio de 1991).

Por iniciativa do TIC de Loures, em Abril de 1989, dois técnicos britânicos da RARDE estiveram em Portugal, na sequência de anteriores diligências e sugestões da III CEIAC. A IV CEIAC, já em finais dos seus trabalhos, não

quis deixar de ouvir estes técnicos, a fim de se inteirar do tipo de investigação que lhes havia sido solicitada. Os peritos ingleses traziam, contudo, ordens rigorosas do TIC de Loures para não prestar quaisquer esclarecimentos sobre o seu trabalho à IV CEIAC (cf. o depoimento de John Gilbert, fl. 58 da IV CEIAC).

O pedido dirigido ao TIC de Loures no sentido de facultar à Comissão o relatório dos peritos ingleses também não viria a ser satisfeito, pelo que a IV CEIAC encerrou os seus trabalhos sem poder levar em linha de conta as conclusões do perito da RARDE.

Seria apenas aquando da reabertura dos trabalhos da V CPIAC, em Maio de 1994, e por força do acórdão do Tribunal Constitucional n.º 195/94, que a Comissão teve acesso ao referido relatório da RARDE. Como esse relatório comprova, o trabalho dos peritos ingleses visou especialmente as amostras metálicas já analisadas pelo LNETI e peritos ingleses Eric Newton e J. K. Mason, respectivamente em Dezembro de 1982 e Novembro do mesmo ano. Muito embora o relatório conclua não terem sido encontrados «indícios de sinais da existência de explosivos», avança que a «amostra H» (produto de raspagem dos calcâneos do piloto Jorge Albuquerque) continha fragmentos ricos em ferro, com a «aparência de blocos de ferrugem e apenas se obteve ferro da análise ED». A RARDE indica, seguidamente, uma explicação para a presença destes fragmentos, sugerindo tratar-se «originariamente de pequenos fragmentos de aço temperado, sem protecção contra a corrosão, que se deteriorou subsequentemente no ambiente corrosivo associado com tecido humano».

Quanto à proveniência dos pequenos fragmentos de aço temperado nos calcâneos do piloto J. Albuquerque, os peritos ingleses entenderam por bem não avançar qualquer explicação, para além de concluírem não apresentarem estes fragmentos uma assinatura típica, condizente com o padrão de assinaturas proveniente de acções explosivas. «Os fragmentos de óxido de ferro não mostraram sinais de interesse e entendeu-se terem sido originalmente pequenos fragmentos de aço temperado não protegido e fortemente corroídos.»

Uma vez que, até então, os fragmentos da amostra H sempre haviam sido classificados como material de liga de alumínio pertencente à aeronave («as incrustações metálicas verificou-se serem constituídas por uma liga de Al com um espectro idêntico ao das amostras A, B, F e J» - fl. 12 do relatório do LNETI de 23 de Dezembro de 1982) impunha-se aclarar esta flagrante contradição levantada pelo relatório da RARDE e nomear uma nova equipa de peritos que examinasse as mesmas partículas da amostra H a fim de poder determinar qual a proveniência dos fragmentos «originalmente de aço temperado».

Constituída a Comissão de Peritos, a V CPIAC entregou a chefia da mesma ao Dr. Morais Anes, do LPC. Este técnico entendeu chamar como peritos a Prof.^a Doutora Maria Ondina de Figueiredo, a engenheira Maria João Basto, a engenheira Ana Cabral, o comandante João Manuel Oliveira Bernardo e, numa segunda fase, a Dr.^a Maria Alice Marques.

A 25 de Maio de 1994 era, pela V CPIAC, solicitado à equipa do Dr. Morais Anes, a realização de exames à amostra H, com recurso a microscopia electrónica de varrimento e à espectrometria de raios X com dispersão de energias.

A Comissão de Peritos, no seu relatório com data de 28 de Setembro de 1994, concluiria só ter sido capaz de encontrar uma partícula rica em ferro. O facto de esta partícula não ter revelado a presença de «assinaturas» poderia «decorrer das reduzidas dimensões e natureza das partículas observadas, pois o exame dos fragmentos metálicos resultantes de um ensaio de explosão, revelou uma densidade de ocorrência do fenómeno numa partícula isolada seja muito reduzida».

Num seu esclarecimento, à V CPIAC a referida equipa de peritos referia «o facto de não ser observada certa assinatura não é conclusivo quanto à não existência de explosão» para concluir na alínea d): «Confirma-se a existência de arestas vivas na partícula rica em ferro. Contudo a explicação das correspondentes proveniência e natureza continua a parecer-nos difícil de determinar» (resposta a quesitos por parte do LPC, com data de 2 de Dezembro de 1994).

Em conclusão, ficou demonstrado que, contrariamente ao que havia sido sustentado pelos peritos ingleses da RARDE, o facto de uma partícula não apresentar «assinaturas» causadas por efeitos explosivos não exclui de forma alguma que essa partícula tenha tido origem numa explosão, já que o efeito *pitting* observado nas amostras que serviram para o ensaio, «a densidade do fenómeno permite admitir que poderão haver áreas onde esse tipo de assinatura não ocorra» (reunião da Comissão de Peritos, de 2 de Fevereiro de 1994, no Centro de Cristalografia e Mineralogia).

Por último, no seu relatório de 29 de Setembro de 1994, a Doutora Maria Ondina Figueiredo conclui «não ter sido possível extrair resultados conclusivos quanto à natureza da partícula rica em ferro observada com microscópio electrónico de varrimento DE».

A equipa de peritos chefiada pelo Dr. Morais Anes do LPC fez igualmente questão em salientar «o estado de degradação do provete recebido e inicialmente referido como amostra H no relatório do LNETI» sendo certo que das inúmeras partículas de grande densidade assinaladas nas radiografias aos calcâneos do piloto J. Albuquerque, hoje apenas é possível detectar uma única partícula rica em ferro. «Relativamente ao estado de degradação do provete recebido (amostra H) e em particular quanto ao facto de se ter encontrado apenas uma partícula metálica em contraste com as várias partículas detectadas e classificadas no relatório RARDE devem ter-se em conta nomeadamente para observação ao microscópio electrónico incluindo dissolução do suporte resinoso e acções físico-químicas consequentes da utilização dos solventes, bem como eventuais acções de montagem e desmontagem do provete. Todas estas acções (necessariamente dissipativas) podem explicar a notada diminuição de partículas metálicas observadas» (resposta a quesitos por parte do LPC, com data de 2 de Dezembro de 1994).

Porque numa apreciação ao relatório da RARDE, com data de 22 de Setembro de 1994, o perito comandante Oliveira Bernardo levantou a necessidade de se proceder à amostra designada por DR/2 (pilha) por forma a determinar a sua origem. Foi ela submetida a exame que revelou tratar-se de uma pilha alcalina, de tipo não recarregável e de utilização múltipla, sendo a sua voltagem de 1,5 V. Análises por cromatografia fina em camada fina, para detecção de explosivos orgânicos, vieram a revelar-se negativas.

Aos peritos chefiados pelo Dr. Morais Anes foi igualmente solicitado, em reunião do dia 19 de Janeiro de 1995, pela V CPIAC que, numa deslocação ao Aeroporto de Lisboa, se efectuasse a recolha de amostras do avião Cessna sinistrado, com vista a proceder à detecção de «assinaturas» físicas de explosão na fuselagem da aeronave.

Conforme refere o relatório de 21 de Março de 1995, a detecção de possíveis «assinaturas» foi prejudicada «devido à avançada corrosão do material». O n.º 3 do mesmo relatório refere igualmente que a eventual presença de sulfato de bário, pelo método de espectrometria de absorção de raios infravermelhos, não ofereceu resultados conclusivos. Já a tentativa de «vestígios de explosivos orgânicos por cromatografia em camada fina a partir de resíduos obtidos das amostras» levou à «detecção de vestígios de nitrocelulose e de nitroglicerina» no fragmento da amostra 7, «o qual estava armazenado no caixote de madeira já referido e que, por isso, não se sabe a que parte do avião pertencia». Fragmento este recolhido pela equipa de peritos e, de entre eles, pelo Comandante Oliveira Bernardo.

O referido relatório, no seu n.º IV, conclui que, através de análises a «pequenas amostras de diversos materiais orgânicos de um avião Cessna idêntico ao sinistrado, verificou-se que a tinta queimada do avião apresenta uma resposta, naquele método cromatográfico, análoga à obtida nas amostras, no que diz respeito à nitrocelulose». Já para explicar a origem da nitroglicerina, os peritos avançam como fontes possíveis «medicamentos para certas doenças cardíacas, resíduos da deflagração de pólvora de base dupla e resíduos de detonação, de deflagração ou queima de certos altos explosivos industriais, isto não esquecendo a hipótese de contaminação anterior ou posterior ao sinistro».

O relatório termina recomendando que análises por outros métodos mais sensíveis «sejam efectuadas em laboratório especializado, dispondo de equipamento e técnicas adequadas que não se encontram imediatamente disponíveis em laboratórios nacionais».

Existindo dúvidas quanto ao estado de saúde do co-piloto, Alfredo de Sousa, aquando da tragédia e no sentido de apurar se, ao tempo, estaria a ser medicado, a V CPIAC contactou familiares do piloto que esclareceram não estar o referido piloto sob qualquer medicação à data da sua morte e ter em ordem a sua ficha médica com as respectivas inspecções obrigatórias de seis em seis meses.

Em aditamento ao seu relatório de 21 de Março de 1995, os peritos do LPC, contando agora com a participação da especialista superior da polícia Dr.^a Maria Alice Gião Marques, confirmaram a detecção de nitrocelulose no fragmento amostra 7, bem como vestígios de nitroglicol e dinitrotolueno.

f) Comprovação, através de análises químicas realizadas por peritos nacionais e posteriormente confirmadas em laboratórios estrangeiros, de que os produtos retirados do fragmento 7 apresentam uma constituição químico-mineralógica idêntica à das peças de fuselagem da aeronave sinistrada.

Contactado o FEL em Londres, bem como o Departamento de Química da Universidade de Warwick, em Coventry, ambas as instituições se prontificaram, perante a V CPIAC, a proceder a análises, por métodos mais

sensíveis, às amostras recolhidas pela equipa de peritos portugueses, de que nos deram conta no seu relatório de 17 de Abril de 1995, nos seguintes termos:

Esta diligência foi realizada por sugestão da equipa de peritos incluída no relatório datado de 21 de Março próximo passado e contou com a concordância e o apoio imediatos da V CPIAC. Não estava em causa alguma desconfiança em relação aos resultados por nós obtidos, mas, em nosso entender, um caso de tão grande importância justificava confirmações suplementares em Laboratório(s) de grande prestígio internacional, especializado(s) nesta área de análise de explosivos. Foi assim que recorremos aos serviços do Forensic Explosives Laboratory da Research Defence Agency, localizado em Fort Halstead, Sevenoaks, Kent [...] instituição que conta com uma larga experiência no campo da investigação forense de explosões e de análise criminalística de explosivos. Os resultados obtidos confirmaram a existência numa determinada peça da aeronave (vide foto D a p. 6) de nitroglicerina (NG) e de dinitrotolueno (DNT) - componentes já detectados no LPC da PJ, assim como a nitrocelulose (NC) e referidos no último relatório e no seu aditamento, tendo, também, sido detectada a presença de trinitrotolueno (TNT). Para além destes componentes maiores, está a proceder-se ainda no FEL/RDA «à confirmação da nitrocelulose e de eventuais componentes secundários (ROX, PETN, etc.) que o espectro da amostra revelou na primeira análise efectuada na presença dos peritos signatários deste relatório. Foram ainda tentadas análises por espectrometria de massa, no Departamento de Química da Universidade de Warwick. Ainda que os ensaios efectuados sejam pouco conclusivos face à complexidade das amostras analisadas e à não especificidade deste centro de investigação universitária para a análise de explosivos, os resultados obtidos mostram-se consistentes com os do Laboratório especializado FEL/DRA.

Com data de 17 de Abril de 1995, a equipa de peritos do Dr. Morais Anes veio, no seu relatório final, aclarar alguns pontos quanto às dúvidas levantadas por esta tardia descoberta:

As análises químicas de componentes orgânicos revelaram, por seu turno, a existência de substâncias explosivas em apenas algumas das diversas amostras retiradas em diferentes partes da aeronave. A peça que revelou resultados mais significativos (fragmento 7) foi identificada por perito especializado como pertencente a uma zona de fuselagem localizada por debaixo dos comandos. As substâncias detectadas foram a nitroglicerina (NG), o dinitrotolueno (DNT) e, em menor quantidade, o trinitrotolueno (TNT), decorrendo ainda, em Inglaterra, ensaios para a confirmação da existência de outros compostos explosivos, tais como o nitroglicol (EGDN), a nitrocelulose (NC), o RDX e o PETN. Deste modo, embora não sendo possível pronunciarmo-nos definitivamente sobre o tipo

(militar, comercial, etc.) e a natureza do explosivo detectado na peça pertencente à fuselagem do avião sinistrado, pois essa atribuição depende da exacta determinação dos compostos (componentes principais e secundários) que, no seu conjunto, constituem um dado explosivo, podemos dizer no entanto que, de momento, parece estarmos na presença de um explosivo comercial, pertencendo eventualmente as pequenas quantidades de RDX e PETN ao detonador utilizado.

Pode perguntar-se qual a razão de só agora terem sido detectadas estas substâncias explosivas. Desde já deve dizer-se que, desfazendo algumas dúvidas que nós próprios tínhamos a este respeito, os nossos colegas ingleses afirmaram-nos ter assinalado um caso de detecção de nitroglicerina ao fim de 17 anos. Tudo depende de condições aleatórias de preservação das moléculas orgânicas, mesmo após um incêndio – por exemplo, mediante encapsulamento na superfície metálica e protecção por meio do pó dos bombeiros ou por produtos de oxidação.

Em relatório datado de 21 de Novembro de 1989, enviado ao juiz do TIC de Loures (processo n.º 609/83), sugeria-se, com base em pesquisa documental sobre a detecção de explosivos orgânicos, o recurso a técnicas instrumentais, ao tempo não disponíveis no País.

Por outro lado, e talvez em seguimento desta sugestão, foram retirados alguns pedaços da fuselagem para detecção de explosivos orgânicos, o que aconteceu com a amostragem realizada pelos peritos do ex-RARDE, referida no seu relatório de 1991.

Apesar de realizada esta diligência, foi efectuada no LPC/PJ uma última tentativa com uma técnica convencional para despistagem de substâncias orgânicas de natureza explosiva (v. relatório datado de 21 de Março e seu aditamento datado de 22 de Março próximo passado) com resultados positivos, designadamente para um fragmento da fuselagem apresentando sinais de fusão (fragmento 7). A circunstância de não ter sido anteriormente analisado este fragmento decorrerá provavelmente de ele se encontrar guardado num caixote de madeira contendo peças diversas provenientes da aeronave sinistrada. Admite-se que outras peças confinantes com esta e que eventualmente apresentassem as mesmas substâncias explosivas agora detectadas se possam ter perdido na zona de embate da aeronave ou numa zona antes desta, na pista ou depois dela.

O relatório final do FEL, para além de confirmar a presença de vestígios de explosivos orgânicos na amostra 7 (fragmento 2), bem como no fragmento 1 da mesma amostra onde foi detectada a presença de TNT, refere claramente que «os níveis absolutos e relativos encontrados no fragmento 7 são consistentes com o facto de terem sido originários de resíduos de pós-explosão de uma composição de alto explosivo contendo estes componentes», conforme alude a súmula de 27 de Abril de 1995, elaborada pela equipa do Dr. Morais Anes, que exclui liminarmente a, já de si remota, possibilidade de o fragmento 7 ter sido alvo de uma viciação deliberada.

A alínea b) do mesmo relatório só viria reforçar esta convicção:

A composição qualitativa da mistura sugere uma determinada família de altos explosivos em que está presente NG (nitroglicerina) ou EGDN (nitroglicol) em percentagens aproximadas entre os 12% até 35% e DNT (dinitrotolueno) em percentagens aproximadas de 2% a 5% e excepcionalmente aos 12%. Uma vez que a análise actual detectou uma quantidade relativa de DNT superior à de NG isto parece indicar que a amostra não é recente, visto que a inversão da proporção DNT/NG é coerente com a maior volatilidade da NG e com o seu conseqüente desaparecimento ao longo do tempo.

Teve a V CPIAC a preocupação de não só tentar confirmar a origem do fragmento 7 que acusou a presença de altos explosivos como também tentar determinar, se possível, a sua localização na aeronave. Para esse efeito foi chamado à Comissão o comandante Georgino da Silva, piloto mecânico, responsável pela manutenção da aeronave que, perante a peça, afirmou tratar-se de uma das longarinas que compõem a estrutura do *cockpit* do *Cessna*. Esta localização seria, de certo modo, contrariada pelos peritos da *Cessna* entretanto chamados a Portugal pelo TIC de Lisboa, que, não o podendo ainda afirmar com certeza, se inclinam mais para a longarina do habitáculo que passa entre as suas janelas colocadas logo atrás do lugar do piloto comandante e, portanto, do lado esquerdo do aparelho. Os mesmos peritos do fabricante, ouvidos pela V CPIAC na sessão do dia 26 de Maio de 1995 (Sr. Gary White, Emille Lohman e Krish Patny), confirmaram que o fragmento 7 pertence de facto a um avião *Cessna* da série 400 pressurizado. Em Portugal apenas existem dois modelos, o 414 e o 421-B, não tendo nenhum deles sido vítima de qualquer acidente e encontrando-se ambos operacionais. Para que não restassem quaisquer dúvidas quanto à proveniência do fragmento 7, pediu à V CPIAC que a equipa chefiada pelo Dr. Morais Anes procedesse ao exame químico-mineralógico comparativo entre o fragmento 7 e outras peças colhidas directamente nos destroços do aparelho (sessão de 27 de Abril de 1995 da V CPIAC).

«O rastreio dos produtos depositados à superfície deste fragmento revelou uma constituição químico-mineralógica idêntica à de outras peças do avião anteriormente analisadas, em consonância com a observação à lupa binocular, a qual revela uma identidade de aspecto morfológico.»

Apresentam-se os seguintes testemunhos adicionais:

Procedeu-se ao estudo químico (por espectrometria de fluorescência de raios X, FRX) e mineralógico (por difracção de raios x, DRX e espectrometria de absorção de raios infravermelhos, IV) de matéria l raspado da superfície do fragmento 7 em diversos pontos.

Comprovou-se que os produtos retirados do fragmento 7 apresentam uma constituição químico-mineralógica idêntica à das peças da fuselagem anteriormente analisadas.

O estudo por IV revelou a presença de carbonato de cálcio (CaCO_3 -calcite), de nitrato (NO_3) e de sulfato (SO_4), além de óxidos. A semelhança com os resultados referidos no relatório datado de 15 de Março de 1995 presente à V CPIAC é total.

O estudo químico por FRX foi referido no mesmo relatório, tendo as análises agora efectuadas comprovado a presença de *Ti* e *Ba* nestes materiais.

Nomeadamente, o estudo por DRX conduziu, no caso do material pulverulento escurecido retirado do fragmento 7, a um espectro de difracção idêntico ao obtido do «pó negro-Am. IIIb», anteriormente analisado e referido no relatório dos exames periciais efectuados a pedido do Ex.^{mo} Sr. Dr. Juiz de Direito do TIC da Comarca de Loures datado de 21 de Novembro de 1989 (Parecer da Prof.^a Doutora Maria Ondina Figueiredo e engenheira Maria João Basto com data de 16 de Maio de 1995.)

Foi igualmente preocupação da V CPIAC certificar-se que as peças guardadas no caixote junto dos destroços faziam igualmente parte do avião sinistrado e nesse sentido requereu ao TIC de Lisboa uma diligência a fim de proceder à inventariação de todas as peças contidas no referido caixote.

Essa diligência viria a realizar-se nos dias 11 e 17 de Maio de 1995 com a presença do perito Carlos Craveiro, qualificado neste tipo de aviões pela DGAC e pela Aviação Civil da República da África do Sul e Botswana. Reconhecida que foi a sua competência, o mesmo técnico foi requisitado como consultor técnico pelo Tribunal. Eis, no essencial, o seu relato à V CPIAC, com data de 19 de Maio de 1995:

1 - A disposição das peças e a sua cobertura de cinzas e pó dos bombeiros indicavam claramente que as mesmas não haviam sido alvo de qualquer manuseamento durante os últimos anos, sendo provável admitir que isso jamais ocorreu desde que ali foram colocadas no caixote.

2 - Entre as muitas centenas de peças e bocados de fuselagem, foi encontrada uma vela de motor de avião, que, no entanto, não é própria para os motores que equipavam aquela aeronave. A mesma não apresentava sinais de ter sido submetida a incêndio. Tendo sido posteriormente informado de que todas as velas dos motores tinham sido recuperadas, só posso concluir que a referida vela tenha acidentalmente sido misturada com os destroços do avião aquando da desmontagem dos motores pelos técnicos da DGAC nas bancadas utilizadas para esse efeito e onde provavelmente estaria essa vela pertencente a outro tipo de avião, dado que a DGAC possuía aviões que utilizavam esse tipo de velas.

3 - Entre as muitas peças do *Cessna* encontravam-se igualmente no caixote uma régua de madeira em T que devia pertencer a um estendal de roupa, um tubo de borracha não pertencente ao avião, três ou quatro pequenas peças que aparentavam pertencer a uma viatura, bocados de tijolo, uma pedra de calçada e uma parte de um tapete de entrada muito queimado. A presença no caixote destes objectos estranhos ao *Cessna* prova que estes destroços não terão sido alvo de qualquer diligência investigatória ao longo dos anos.

4 - Às cerca de 700 peças e fragmentos do *Cessna* que se encontravam dentro do caixote, foi-me possível identificar grande parte delas, pelo que aqui deixo uma descrição sumária das mesmas sem preocupação de pormenor e sem indicar quantidades precisas, sendo certo que todas apresentavam o aspecto de terem sido sujeitas a intenso fogo:

Bocados de apoios do motor;
Um apoio de motor em borracha;
Várias blindagens deflectoras dos cilindros;
Tubos flexíveis queimados;
Revestimentos de amianto para os tubos flexíveis;
Bocados de conduta flexíveis de ar;
Bocados de *capot* dos motores;
Bocais ventiladores de ar para os passageiros;
Tomadas de oxigénio;
Vários bocados de tubos de combustível e de vácuo;
Várias braçadeiras para tubos flexíveis;
Terminais para tubos rígidos de várias medidas;
Vários disjuntores eléctricos (*circuit breakers*);
Bocados de instalação eléctrica;
Vários cinzeiros;
Várias estruturas para altifalantes;
Duas antenas de aviónica em fibra de vidro;
Várias caixas de instrumentos não identificáveis;
Um separador do sistema de vácuo;
Um esticador das portas da bagageira ou da porta superior da cabina;
Várias unidades eléctricas, como relés, etc.;
Bocados de tubo de pressurização dos injectores dos motores;
Um filtro de óleo totalmente destruído;
Duas válvulas do sistema de travão de parque;
Vários engates de posicionamento dos encostos das cadeiras;
Uma lanterna portátil;
Um pedaço de estrutura de uma cadeira;
Várias roldanas do sistema de comandos e respectivos suportes;
Bocados de revestimento e da estrutura da aeronave;
Pedaços de fibra de vidro dos vários revestimentos compostos por esse material;
Um pedaço de grelha de entrada de ar de um dos *capots* de um motor;
Um pente regulador da posição das manetes de mistura;
Uma calha das cortinas da cabina de pilotagem;
Pedaços de tubos respiradores dos motores;
Um bocado para enchimento de óleo de um dos motores;
Dois bocados de mastros de fixação de antenas.

Por último, confirmo sem qualquer dúvida que todos estes fragmentos e peças pertencem ao modelo *Cessna 421-A*, sinistrado a 4 de Dezembro de 1980 em Camarate.

Ficou assim patente para esta Comissão que a quase totalidade das peças guardadas no caixote junto aos destroços são pertença da aeronave sinistrada, muito embora se não possa evitar de estranhar o pouco cuidado na recolha destas peças no local onde o *Cessna* se despenhou. Não podia a

V CEIAC encerrar este capítulo sem ouvir os responsáveis da DGAC que procederam ao levantamento, remoção e classificação das peças do Cessna, bem como às condições de armazenamento dos referidos destroços. Foram, portando, chamados a depor, a 2 de Maio de 1995, os Srs. Engenheiros Américo Vieira, José Rocha e Cunha e Fernando Caxias. Nessa sessão foram esclarecidos vários aspectos:

1) Quanto ao número de caixotes: «Tanto quanto me recordo também sempre existiu apenas um único caixote com as peças inidentificáveis e que até nem eram quantidades tão grandes que se necessitasse de mais do que um caixote. Um foi suficiente para meter tudo o que havia.» (Fl. 9 do depoimento do engenheiro Américo Vieira.);

2) Quanto à possibilidade de acesso ao hangar: «É de uma maior protecção dos destroços, porque, entretanto, como a ANA alugou a parte restante do hangar a uma empresa que faz transporte aéreo, isolou aquilo completamente para, como é evidente, não terem qualquer possibilidade de acesso ao local.

No entanto, quero acrescentar que, embora não com o aspecto e a forma actual de vedação, o hangar da Direcção-Geral nunca foi acessível a pessoas indiscriminadas. Só o próprio pessoal técnico da DGAC, que, na altura, tinha uma frota que era preciso manter operativa, é que frequentava o hangar, mais ninguém do exterior. Tratava-se de uma frota própria mantida pelo próprio pessoal, a maior parte do qual colaborou até, em determinadas partes do inquérito, na qualidade de técnicos, de peritos, e, portanto, todos andaram por ali. Àquele hangar não tinha acesso o público em geral que não tinha nada a fazer lá. A partir do momento em que o inquérito terminou e foi entregue o relatório final, eles continuaram a desenvolver as suas actividades na outra parte do hangar e, obviamente, já nada tinham a ver com os destroços.» Fl.11 do depoimento do engenheiro Américo Vieira.);

3) Quanto à prática de selagem das instalações: «Não, não é prática selar seja o que for. Em situações muito especiais - e, como esta, infelizmente, outras têm ocorrido - apenas levamos os destroços para as nossas instalações para podermos estar num sítio mais recatado, porque, de qualquer modo, entendemos que o hangar da DGAC é um sítio mais recatado do que outro hangar noutra sítio qualquer ou do que um espaço no campo onde o acidente ocorreu, etc. É sempre um espaço mais recatado para se poder trabalhar com calma e onde as coisas estão em maior segurança. Não é prática corrente proceder à selagem em nenhuma situação de inquérito a um acidente aeronáutico.» (Fls. 16 e 17 do depoimento do engenheiro Américo Vieira.);

4) Sobre a possibilidade de alguém ter alterado ou subtraído qualquer peça do local: «Não, nunca dei absolutamente por nada. E nas múltiplas idas lá a cima, ao longo de todos estes anos, todas as peças continuam, aparentemente, a estar mais ou menos mexidas, porque, como é evidente, já houve muitas pessoas que mexeram naquilo, mas, apesar disso e de uma forma geral, continua a ter o

aspecto que teve no primeiro dia [...] nunca me apercebi - e suponho que os meus colegas que por lá têm andado também não - de que, para além de aquilo, hoje, já estar um pouco baralhado, digamos assim, porque já foi mexido por muitas pessoas ... nunca ninguém se apercebeu de que qualquer peça ou qualquer componente tenha faltado – daqueles que saltam à vista, obviamente, porque em relação a bocadinhos de chapa é impossível dizer-se isto. Nunca demos por que tivesse faltado alguma coisa». (Fls. 17 e 18 do depoimento do engenheiro Américo Vieira.)

Convém, por último, referir que, aquando da audição dos três peritos da *Cessna* e quando confrontados com os exames químicos às peças do avião, que provaram, sem qualquer margem para dúvida, que o fragmento 7 pertence ao avião sinistrado, os técnicos não dissimularam alguma surpresa pelo avanço da investigação parlamentar, admitindo que a própria fábrica não possuía meios técnicos para proceder a esses exames químicos e reconhecendo que a Comissão se encontrava bem mais avançada na investigação do que eles supunham, levando-os mesmo a pôr a pergunta: O que é que nós fazemos aqui?! (Depoimento do perito Emille Lohman, na sessão de 26 de Maio de 1995, da V CPIAC.)

Foi, de facto, preocupação da V CPIAC, e dentro do curto prazo de tempo que lhe foi concedido, levar o mais longe possível a investigação, não permitindo que sobre uma área crucial - existência ou não de explosivos a bordo e a sua deflagração em voo - pudesse ainda permanecer qualquer dúvida.

Fica igualmente explicado por que razão a detecção das substâncias explosivas só ocorreu ao fim de tantos anos.

Lamenta-se que os exames agora levados a cabo não se tenham efectuado de imediato a seguir à tragédia. Mais se lamenta que os primeiros exames de pesquisa de substâncias explosivas, sob orientação do perito Diniz da Fonseca, tenham ocorrido dois anos após a tragédia e tenham incidido sobre zonas do avião onde seria altamente improvável detectar o que quer que fosse.

Há, por último, que referir que, exceptuando a iniciativa acima referida, todas as demais pesquisas para detecção de substâncias explosivas, quer na aeronave, quer nas roupas das vítimas, partiram sempre de recomendações ou iniciativas das várias comissões parlamentares que, quando não as promoveram directamente, deixaram expressamente solicitadas ao Tribunal a sua execução.

Não será de mais referir o empenhamento e dedicação de todos os elementos da equipa do Dr. Morais Anes, e dele próprio em particular, sem os quais não teria sido possível alcançar os resultados extremamente esclarecedores que constam neste relatório.

2 - Dados relevantes para a investigação de presumíveis autores. - A V CPIAC teve oportunidade, no decorrer dos seus trabalhos, de ouvir depoimentos de Fernando Farinha Simões, Francisco Pessoa, José Esteves, Ramiro Moreira, depoimentos esses constantes das actas.

CAPÍTULO IV

Conclusões

1 - De acordo com a matéria probatória apurada pela V CPIAC, e depois de analisada toda a documentação relativa às audições efectuadas e diligências periciais empreendidas, esta Comissão salienta, antes de mais, o facto de se terem, pela primeira vez, reunido elementos que, pelo seu alcance probatório, ultrapassaram os resultados até agora conseguidos por outras instâncias oficiais, permitindo-lhe considerar provados os seguintes factos:

- a) Existência de um incêndio em voo na aeronave Cessna, logo após a descolagem e na rota ascendente;
- b) Libertação, em pleno voo, de um rasto de fragmentos queimados provenientes do seu interior;
- c) Existência de partículas metálicas (óxido de ferro) apontadas como provenientes de aço não temperado na zona dos calcâneos do piloto Jorge Albuquerque;
- d) Ausência de fracturas e de traumatismos internos potencialmente mortais e perecimento das vítimas;
- e) Detecção de sulfato de bário em zonas do *cockpit* do avião sinistrado;
- f) Verificação confirmada de novas substâncias explosivas na análise das amostras 1 e 2 do fragmento 7: nitroglicerina, dinitrotolueno e trinitrotolueno;
- g) Comprovação, através de análises químicas realizadas por peritos nacionais, e posteriormente confirmadas em laboratórios estrangeiros, de que os produtos retirados do fragmento 7 apresentam uma constituição químico-mineralógica idêntica à das peças de fuselagem da aeronave sinistrada.

2 - Os factos atrás referidos permitem estabelecer a presunção de que o despenhamento da aeronave foi causado por um engenho explosivo, que visou a eliminação física de pessoas, tendo constituído, por isso, acção criminosa.

CAPÍTULO V

Projecto de resolução

A Comissão deliberou, de harmonia com o disposto na Lei n.º 5/93, de 1 de Março, e nos termos das disposições regimentais aplicáveis, propor ao Plenário que a Assembleia da República delibere no sentido de:

- 1) Dar total publicidade ao processo, nos termos das normas legais aplicáveis;
- 2) Facultá-lo, de imediato e integralmente, ao TIC de Lisboa e à PGR, no pressuposto de que pode conter elementos úteis à investigação criminal em curso;
- 3) Manifestar o desejo de que as investigações em curso possam concluir-se utilmente dentro do prazo prescricional;
- 4) Solicitar ao Ministro da Justiça que faculte de imediato ao TIC e à PGR todos os meios humanos, técnicos, materiais e financeiros que,

eventualmente, permitam a rápida descoberta dos autores da presumível acção criminosa;

5) Manifestar público reconhecimento pelas contribuições para o trabalho da Comissão de Inquérito dos representantes dos familiares das vítimas, dos peritos que nas várias áreas prestaram um auxílio imprescindível e ainda para os funcionários da Assembleia da República que colaboraram com a Comissão.

Palácio de São Bento, 2 de Junho de 1995. - Os Deputados Relatores: Luís Pais de Sousa (PSD) - Carlos Luís (PS) - António Filipe (PCP) - Narana Coissoró (CDS-PP).

Nota. - O relatório foi aprovado por unanimidade na reunião de 2 de Junho de 1995. As conclusões, que foram votadas por pontos, obtiveram a seguinte votação:

Ponto 1 - aprovado por unanimidade;

Ponto 2 - aprovado com a abstenção do PCP.

O projecto de resolução, aprovado por unanimidade, deverá, nos termos da Lei nº 5/93, de 1 de Março, ser submetido à apreciação do Plenário.

Declarações de voto sobre o relatório final elaborado pela CEIAC

Declaração de voto do PSD

Os Deputados abaixo assinados votaram favoravelmente o projecto de relatório da V CPIAC bem como as suas conclusões e recomendações.

Entendem, por dever de consciência, aditar as partes que no projecto inicial consideram relevantes para a formulação integral da verdade dos factos, as quais, para que conste, a seguir se apresentam:

Inquéritos realizados às entidades responsáveis pela investigação

Quanto a estes inquéritos, estranhou a Comissão Parlamentar o facto de os membros da IV CPIAC, bem como os representantes das famílias das vítimas com assento na Comissão Parlamentar, não terem sido ouvidos no âmbito desses inquéritos, apesar de alguns deles terem manifestado total disponibilidade para o efeito. Estranhou-se, ainda, o facto de não se ter procedido à realização de um só inquérito, em vez de três inquéritos distintos, uma vez que se tratava do mesmo acontecimento, a investigação das causas e circunstâncias da tragédia de Camarate. A separação dos inquéritos possibilitava, como veio realmente a acontecer, que negligências e omissões detectadas no decurso do inquérito fossem assacadas a outra entidade envolvida e não àquela que realmente se inquiria.

Veja-se, a título de mero exemplo, o que ocorreu no inquérito ao IML. Quanto à não elaboração de um estudo sobre a posição relativa das vítimas, o relatório reconhece que ele não foi feito, mas, seguidamente, adianta que

esse estudo competiria à PJ e não ao IML. Reconhece ainda que o estudo seria importante, chegando, inclusivamente, a citar o relatório do Armed Forces Institut of Pathology (cf. fls. 22 e seguintes do inquérito ao IML). Por seu turno, o inquérito à PJ considera o estudo sobre a posição relativa das vítimas de utilidade duvidosa, já que a Judiciária estava empenhada em tarefas de contenção da multidão que se aglomerava na rua (cf. fls. 179 e seguintes do inquérito à PJ).

Porque eram muitas as dúvidas dos membros da Comissão Parlamentar acerca da matéria constante nesses inquéritos, foi requerida a presença na V CPIAC da equipa que dirigiu os trabalhos de investigação à DGAC. No dia 7 de Fevereiro de 1995, compareceu apenas o coordenador do inquérito, Dr. Azevedo Nunes, para responder às questões dos membros da V CEIAC.

Dada a existência de dois despachos contraditórios do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o inquérito em curso, pretendia-se saber qual a influência desses despachos no decurso dos trabalhos e, sobretudo, na formulação de conclusões. O primeiro despacho ministerial de 25 de Junho de 1991 mandava instaurar um inquérito à DGAC, e o segundo despacho ministerial de 24 de Fevereiro de 1992 mandava sustar o mesmo inquérito, que estava ainda a decorrer. De facto, o despacho ministerial de 24 de Fevereiro de 1992 não autoriza diligências no âmbito do inquérito «em virtude de as questões que lhe estão subjacentes, e que se pretendem ver esclarecidas pela Assembleia da República, poderem eventualmente configurar um inquérito parlamentar por parte do Governo, poder que constitucionalmente não lhe assiste». Seguidamente, determina a necessidade da conclusão da «instrução do processo, deixando a apreciação da eventual necessidade das diligências complementares propostas para o momento do conhecimento do respectivo relatório final pela Assembleia da República». Após este despacho, nada de relevante foi incluído no processo, tendo sido encerrada a instrução e as conclusões apresentadas em Maio de 1992. O Dr. Azevedo Nunes recusou qualquer dificuldade para a investigação após o segundo despacho mas, quando confrontado com o facto de nada mais de relevante ter acontecido no procedimento, diz não se recordar dele (cf. acta no 7, fls. 16 e seguintes). Questionado sobre a sua experiência em acidentes aéreos ou em avaliação de relatórios de acidentes aéreos, referiu que nem ele nem ninguém da sua equipa tinha qualquer experiência nessa matéria. Referiu ainda que nunca se deslocou à pista do aeroporto por não ter considerado necessária qualquer destas diligências.

Na resposta a questões concretas onde foram apontados lapsos, omissões e contradições no relatório que teria elaborado, respondeu, reiteradamente, que não se recordava de diversas questões e que nada mais tinha a dizer para além da matéria já constante do relatório que agora se apreciava, desculpando-se, inclusivamente, com o facto de não ter trazido os seus dossiers. Por essas razões, foi deliberado suspender a inquirição do Dr. Azevedo Nunes, marcando-se outro dia e hora para a continuação da diligência.

No dia apazado, 22 de Fevereiro de 1995, tendo sido notificada a equipa que procedeu ao inquérito à DGAC, o Dr. Azevedo Nunes não compareceu, apresentando baixa médica, e o único responsável da equipa presente, Dr.^a Maria Helena Fragoso, declarou não se sentir «habilitada» para responder,

necessitando de algum tempo para estudar o processo (cf. acta n.º 10, fls. 5 e seguintes, da V CEIAC).

Passado o prazo solicitado pela depoente, duas semanas, e perante uma nova notificação da V CEIAC, o Dr. Azevedo Nunes voltou a apresentar um novo atestado médico, e o chefe de gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações informou que a Dr.ª Maria Helena Fragoso estava ausente do País em gozo de férias.

Perante mais uma insistência da Comissão Parlamentar, os Drs. Azevedo Nunes e Maria Helena Fragoso comparecerem no Parlamento no dia 14 de Março de 1995. Desde logo, e antes que alguma pergunta lhes fosse feita, entregaram um requerimento onde pediam a suspeição dos representantes das famílias, Sr. Augusto Cid e Dr. José Luís Ramos, e, conseqüentemente, o impedimento, por parte destes dois representantes, na formulação de quaisquer perguntas. Pretendia-se ainda, nos termos do mesmo requerimento, eliminar dos registos da Comissão Parlamentar a totalidade das perguntas e respostas já prestadas pelo Dr. Azevedo Nunes em sessão anterior. Perante a recusa da Comissão Parlamentar, tentaram interpor um recurso hierárquico com efeito suspensivo. Porque já tinham decorrido três horas desde o início da reunião e porque havia outras diligências a efectuar nesse dia, entendeu a Comissão marcar outro dia e hora para a continuação da reunião com os responsáveis do inquérito da DGAC.

No dia marcado para a continuação da reunião, 24 de Março de 1995, o Dr. Azevedo Nunes não compareceu. A Dr.ª Maria Helena Fragoso, revendo a sua posição anterior, acedeu a responder a toda a Comissão Parlamentar, manifestando dificuldade em recordar-se de um relatório que tinha elaborado três anos antes. Perante diversas questões colocadas, admitiu que, no âmbito da sua inquirição, apenas se limitara a ouvir os membros da DGAC, não se preocupando em contraditá-los com outros depoentes, nomeadamente da PJ, ouvidos pela IV CEIAC.

Dada a falta de tempo, em virtude do prazo legal a que o inquérito parlamentar estava sujeito, não foi possível ouvir os responsáveis pelo inquérito à PJ e ao IML. Contudo, dados os factos anteriormente adiantados (separação de inquéritos, falta de independência dos inquiridores face aos inquiridos, não audição dos responsáveis do inquérito parlamentar, contradições com os factos ocorridos), julgou-se esclarecida a natureza e o alcance dos mesmos inquéritos numa linha não dissonante, nalguns pontos mesmo coincidente, com o inquérito da DGAC.

Os despachos de não exercício de acção penal por parte do Ministério Público

O despacho do Ministério Público de 8 de Maio de 1990, subscrito pelo magistrado Boaventura Marques da Costa, reconhece que o Ministério Público veio a ordenar a remessa dos autos ao juiz de instrução criminal, em virtude de a I CEIAC considerar em aberto a hipótese de crime. Reconhece ainda que os autos das I, II e III Comissões Parlamentares de Inquérito foram apensados à instrução por se «entender que tal acarretava efeito probatório útil na apreciação dos factos objecto do processo» (cf. fls. 4 e 5 do despacho). Seguidamente, o mesmo magistrado vem desvalorizá-los ao afirmar que esses inquéritos «constituem, com todas as diligências

investigatórias que neles se contêm, simples meios probatórios de carácter documental, visto que não foram conduzidos por autoridade judiciária» (*ibidem*).

Contudo, paradoxalmente, o despacho do Ministério Público segue de perto as conclusões dos relatórios da DGAC e da PJ, que continham manifestos erros e contradições entre si e que tinham sido elaborados em 1981, sem ter na devida conta os inquéritos parlamentares realizados a propósito e por causa desses relatórios.

Refira-se, a título de exemplo, o seguinte. O Ministério Público considera como deficiência da aeronave a inoperância do *wing-locker* direito quando já tem depoimentos da II CEIAC (1983-1985), na qual diversos pilotos ouvidos no Parlamento declararam que a utilização deste depósito era desnecessária porque o avião não efectuava voos de longo curso, não consistindo, portanto, tal facto qualquer anomalia do aparelho. O mesmo se diga para os vestígios de perda de óleo, onde o Ministério Público segue, uma vez mais, o relatório da DGAC. Só que os autos das II e III CEIAC contêm diversos depoimentos, inclusivamente de pilotos e do próprio dono do avião, onde se afirma que os motores estavam como novos e que o local onde o avião esteve estacionado não apresentava no dia seguinte qualquer vestígio de gasolina ou de óleo.

Apesar disso, tem o Ministério Público de reconhecer que «das deficiências que ficaram suficientemente demonstradas, nenhuma delas, por si, era de molde a originar qualquer falha mecânica ou outra que pudesse conduzir ao despenhamento». Apoiando-se nas perícias da DGAC e do NTSB, considera que «não pode estabelecer-se do ponto de vista técnico nexos causal directo entre tais deficiências e a queda do avião, segundo opinião unânime dos peritos da DGAC e do NTSB» (*idem*, fl.16). Não obstante, afirma, seguidamente, que a existência de tais deficiências era de molde a aumentar o risco de um eventual acidente sem que invoque fundamentação pericial.

Quanto à capacidade e competência do piloto Jorge Albuquerque, o Ministério Público reconhece a existência de referências positivas de testemunhas, entre as quais o instrutor e colegas de profissão, que acompanharam de perto a sua actividade, mas, porque outras testemunhas referem que nunca viram o piloto fazer inspecção prévia ao avião, conclui que a sua «capacidade profissional e experiência não seriam, no mínimo, irrepreensíveis» (*idem*, fls. 18 e seguintes).

Quanto às condições de segurança do aparelho, nomeadamente a falta de segurança própria e uma possível ligação com a apreensão dos aviões dos irmãos Moreira, o Ministério Público refere que «não nos interessará abordar, por se afigurarem de menor relevo, as condições de estacionamento do avião no parque Delta desde a madrugada de 4 de Dezembro de 1980 até à hora da realização do voo», para, depois, concluir que estava decidido o Primeiro-Ministro viajar naquele avião mas que existia um «quadro pouco favorável à preparação de um atentado que visasse o Primeiro-Ministro, dadas as circunstâncias em que foi decidida a utilização por ele do avião acidentado» (*idem*, fls. 27 e 28).

Quanto à fase de voo, o Ministério Público considera não lhe interessar «uma excessiva pormenorização quanto a aspectos eminentemente técnicos (v. g. o comprimento da descolagem, a velocidade, a altura,

trajectórias precisas do avião, possíveis procedimentos da tripulação em voo e as exactas sequências e orientação dos impactes até à imobilização no solo)».

Quanto às testemunhas, considera tratar-se de um dos meios probatórios mais falíveis, por isso não tem em devida conta os depoimentos dos elementos da PSP que faziam parte da segurança do Primeiro-Ministro, nem de moradores do Bairro das Fontainhas, concluindo que o avião só se incendiou depois de se despenhar.

Subsequentemente, ao analisar a eventual presença de um engenho explosivo a bordo do avião, considera que a «indiciária comprovação, testemunhal e pericial, de que o avião não sofreu qualquer incêndio em voo enfraquece a possibilidade de ter deflagrado na aeronave um qualquer artefacto explosivo ou incendiário» (*idem*, fl. 92). Não exercendo, em consequência, a acção penal.

Após o encerramento da IV CEIAC com a consequente remessa das respectivas conclusões e dos 26 volumes de inquérito ao Ministério Público, que foram junto aos autos de instrução criminal, o procurador da República, que era o mesmo magistrado que não tinha exercido a acção penal de 1990, considera, por despacho lavrado nos autos em 11 de Outubro de 1991, não haver fundamento para que a instrução fosse reaberta e o processo prosseguisse com novas diligências (cf. fl. 1 do despacho).

Nesse sentido, e apesar das conclusões da IV CEIAC, declara que a ausência de gasolina nos depósitos da asa esquerda do avião ficou demonstrada sem invocação de qualquer diligência ou exame complementar.

Quanto à omissão de comunicações com a torre de controlo, considera que nenhum piloto lhe atribuiu significado, omitindo todos os depoimentos nas III e IV CEIAC, especialmente do instrutor Mário Gouveia acerca da facilidade de emissão do *may-day*.

Quanto ao parecer e esclarecimentos complementares dos professores de Combustão e de Aerodinâmica do IST, Profs. Mário Nina e Vasco Brederode, opta por desvalorizá-lo por completo, dada a não coincidência total entre os vários depoimentos dos membros da equipa de Pedro Amaral quanto à largura do rasto, embora essas diversas versões nunca tenham posto em causa o relatório, e porque contraria as conclusões do NTSB obre a extensão do rasto.

Considera-se surpreendente que não tenha sido elaborado por especialistas outro parecer que contraditasse o do IST.

Quanto aos fragmentos dos pés do piloto, não foram encontrados fragmentos metálicos de natureza diferente ao da liga da aeronave ou estilhaços com características típicas da ocorrência de explosão.

Quanto à presença de fósforo na roupa das vítimas e de sulfato de bário em amostras do próprio avião, entende o Ministério Público que os peritos ouvidos pela IV CEIAC julgaram o pó químico dos bombeiros a origem mais provável e que a «circunstância de o sulfato de bário ter sido detectado apenas numa das amostras do avião sinistrado impõe que se pondere esse dado com a devida reserva» (cf. fl. 20 do despacho).

Conclui-se, assim, que «não deflagrou no avião qualquer engenho explosivo, designadamente do tipo sismogel I ou gelatina III e, portanto, o

sulfato de bário da amostra III b) não constitui indício da existência de sabotagem».

Estranha-se que os diversos elementos apreciados pelo Ministério Público tenham partido de uma conclusão anterior já adquirida (v. despacho de 1990) e, após as conclusões da IV CEIAC, todas as mesmas posições tenham sido mantidas sem terem sido carreados para o processo novos elementos probatórios, com excepção do relatório RARDE, ou se tenha procedido a outras diligências probatórias.

Dados relevantes para a investigação de presumíveis autores

A Comissão não tinha como objecto directo empreender investigações que conduzissem à descoberta dos eventuais autores materiais do atentado, a comprovar-se a existência deste, mas tão-somente prosseguir todas as diligências ao seu alcance por forma a extrair conclusões claras e definitivas em relação às circunstâncias em que ocorreu a tragédia de Camarate.

No entanto, a V CPIAC teve oportunidade, no decorrer dos seus trabalhos, de ouvir importantes depoimentos que, para além de proporcionarem novas informações e de permitirem um conhecimento mais completo de dados antes obtidos, vieram a revelar-se coerentes com depoimentos anteriormente concedidos nas II, III e IV CEIAC.

Considerando que este quadro de informações poderá constituir um contributo não menosprezável como base de trabalho para uma investigação de âmbito criminal que venha a ser promovida por iniciativa das autoridades competentes, procura-se sintetizar o quadro de informações prestadas relativamente às pessoas que poderão ter estado, directa ou indirectamente, associadas ao acto de sabotagem que vitimou o Primeiro-Ministro e o Ministro da Defesa em 4 de Dezembro de 1980.

Recordem-se dados antecedentes.

Em 5 de Junho de 1985, o Sr. Lee Rodrigues, extraditado de Inglaterra por ser acusado de falsificação e burla, prestou declarações à II CEIAC, que ficaram registadas entre as pp. 1048 e 1144 das respectivas actas.

O Sr. Lee Rodrigues afirmou ter nascido em Lourenço Marques, Moçambique, em 1941 e ser cidadão moçambicano português. Declarou ter vivido em Lisboa entre 1978 e 1984, embora se ausentasse frequentemente para o estrangeiro por motivos de trabalho, que não especificou quais eram. Declarou ainda ser aviador de profissão, ter *brevet*, mas não querer falar sobre o local onde o obteve. O depoente referiu que passou o dia 4 de Dezembro de 1980 em casa de sua mãe, em Lisboa, na Avenida do Almirante Reis, mas que não se recordava se em 3 de Dezembro de 1980 tinha ou não estado no aeroporto de Lisboa.

Relativamente à pergunta se era conhecedor de aviões e de explosivos, o depoente referiu que «mais ou menos». Relativamente às restantes dezenas de perguntas que lhe foram colocadas, o Sr. Lee Rodrigues recusou-se a responder, afirmando ter sido extraditado para Portugal por estar acusado de falsificação e burla, pelo que não respondia a quaisquer outras questões relacionadas com o acidente de Camarate.

Em 18 de Novembro de 1986 compareceu perante a III CEIAC um agente da PJ, na altura detido e a aguardar julgamento, de nome Victor Lopes Pereira. De acordo com as suas declarações registadas em «Actas e

depoimentos» no 19º volume (fls. 6621 a 6741), a queda do avião, ocorrida no dia 4 de Dezembro de 1980, em Camarate, ficou a dever-se a um acto de sabotagem.

Referiu o Sr. Victor Lopes Pereira que um «informador que estabelecera contacto telefónico» com ele e com o qual «foi posto em contacto através do Dr. Melo Alves», então inspector da PJ com licença ilimitada a exercer advocacia, afirmara que o atentado de Camarate tinha sido perpetrado por «pessoal de Africa»: três homens e uma mulher, sendo um deles «mestiço», outro era «comandante da FNLA» e especialista no fabrico de bombas e o terceiro era membro da FNLA.

O referido informador telefónico «reservou a identidade de todos estes indivíduos contra a libertação do norueguês» seu amigo Joanes Wold.

No entanto, referiu, desde logo, que, dos três homens referidos, «um indivíduo ficou dentro do carro à espera e foram três para dentro do aeroporto». Muito embora tal não lhe tivesse sido especificado pelo mesmo informador, o depoente deduzira que a mulher era de Africa, possivelmente funcionária do aeroporto, tendo sido usada para facilitar os movimentos dos restantes.

O indivíduo mestiço tinha ido «sozinho» a um iate em Cascais, onde «recebe ordens apenas três dias antes do atentado de Camarate». Para essa operação «traz mil contos em notas de mil e a promessa de um cheque 100 mil dólares», que porém «não recebeu», sendo esta uma das razões por que se prestou a falar sobre a operação.

Entretanto, o Sr. Victor Lopes Pereira veio a ser acusado, pela mulher do Sr. Joanes Wold, e pelo Sr. António Moura, de receber dinheiro para libertar o Sr. Joanes Wold, tendo sido condenado, em 1985, a quatro anos de prisão. O depoente considerou ter sido alvo de uma armadilha, que teve como único objectivo o seu afastamento da investigação sobre Camarate.

Passados três anos, em 1986, o Sr. Victor Lopes Pereira obteve informações que o conduzem a um possível implicado no caso de Camarate. Este suspeito, de nome José António dos Santos Esteves «é amigo do Dr. Melo Alves», sendo «um terrorista com um imenso passado criminal, um génio a fabricar bombas», que participara na rede bombista em Portugal, vivera vários anos em Angola e fora comandante da FNLA.

O depoente considerou que este perfil tinha «todas as características» do descrito pelo seu «contacto telefónico» em 1983. Referiu, ainda, que o Sr. José António dos Santos Esteves estivera preso em 1978 e 1979 por atentados relacionados com a rede bombista e por tráfico de armas e explosivos, mas que conseguira ser libertado em 1979 por interferência de militares seus amigos, como o tenente-coronel Lencastre Bernardo, o tenente-coronel Aparício, e pelo inspector Melo Alves.

Posteriormente, em 1986, José António dos Santos Esteves foi «ajudado pelo Sr. António Mouca» (pessoa que tinha denunciado o depoente) a ir «a salto para Espanha e depois para o Brasil».

O Sr. Victor Lopes Pereira referiu também que o Sr. José António dos Santos Esteves, em 1984, entrou em contacto com jornalistas da RTP do programa *Grande Reportagem*, fornecendo pormenores sobre a forma como se processou o atentado em Camarate e acusando o Sr. Lee Rodrigues de nele ter participado.

Deste modo, o Sr. Victor Lopes Pereira presumiu que este Sr. Lee Rodrigues, identificado pelo Sr. José António dos Santos Esteves, é o indivíduo «mestiço» que lhe foi referido pelo «informador telefónico» em 1983, como um dos participantes no atentado de Camarate, visto que «todos estavam ligados à FNLA e a Angola, excepto um que era o 'misto' e que era amigo dos militares que o levaram até ao indivíduo alemão». Aliás, o referido «informador telefónico» teria acabado por assumir que acompanhara um indivíduo estrangeiro até ao avião e que este aí colocara uma pasta com explosivos. Ora, esse indivíduo estrangeiro poderia ter sido o Sr. Lee Rodrigues, uma vez que sendo mestiço e falando correctamente várias línguas poderia ter passado por estrangeiro.

O Sr. Victor Lopes Pereira declarou, ainda, em 12 de Junho de 1986, à III CEIAC (fls. 3982 a 4177) que, tendo participado, no dia 4 de Dezembro de 1980, com o inspector Pedro Amara! na recolha de algum material proveniente do avião sinistrado, encontrou uma pasta que continha um texto sob o título «Jogo duplo dos militares» acerca de actividades de militares. Este documento teria sido entregue por si ao inspector Pedro Amaral, que por sua vez o entregou à Polícia Judiciária.

Refiram-se agora os dados coligidos pela V CPIAC.

Em 28 de Março de 1995, o Sr. Fernando Farinha Simões, actualmente a cumprir uma pena de 6 anos e 3 meses determinada pelo Tribunal Judicial da Comarca de Serpa, prestou declarações perante a V CPIAC, na sua 17.^a reunião (fls. 28 a 83 da respectiva acta) e mais tarde em 2 de Maio de 1995 (fls. 131 a 298 da respectiva acta).

O depoente declarou que, «pelo conhecimento que tinha de todos os factos», tinha havido «um atentado que vitimou o Dr. Sá Carneiro», «houve a fabricação de uma bomba de carácter artesanal» e «para se ter acesso ao avião foram roubados documentos de um comissário de bordo da TAP e uma terceira pessoa, com esses mesmos documentos, teve acesso ao aeroporto, entrou livremente e conseguiu chegar junto do avião». «Uma quarta pessoa, menos envolvida, deu fuga a outras pessoas daqui para o Brasil.»

Questionado acerca do seu conhecimento sobre a pessoa que teria fabricado a bomba em questão, o depoente declarou que «era uma pessoa perita em fabricação de bombas» que esteve «ligado à segurança do CDS» com o depoente, o qual chegou «a vê-lo confeccionar algumas vezes» engenhos explosivos.

Segundo o Sr. Fernando Farinha Simões, «a pessoa que fabricou essa bomba e que a fez artesanalmente é um senhor chamado José António dos Santos Esteves». Mais declarou que «foi ele quem fabricou a bomba e isso foi-me dito exactamente por ele».

Sobre o acesso ao aeroporto, o depoente afirmou que «foram roubados uns documentos de um comissário de bordo... da TAP, por... João Pedro Dias, que neste momento se encontra no Brasil e já lá se encontra há alguns anos».

A instância do ora depoente, o Sr. José Esteves ter-lhe-ia confessado que «tinha entregue a bomba a um senhor chamado Lee Rodrigues... que foi o homem que entrou fardado no Aeroporto, com esse cartão roubado pelo Sr. João Pedro Dias».

O depoente referiu, ainda, que, «quando o Sr. José Esteves se refugiou no Brasil, quem o levou até Madrid e o fez passar a fronteira foi um senhor chamado António Moura...».

Posteriormente, o Sr. Fernando Farinha Simões desloca-se ao Brasil em 1986 e, encontrando o Sr. José António dos Santos Esteves, pergunta-lhe por que havia fabricado a bomba e participado na sabotagem de Camarate. O Sr. José António dos Santos Esteves responde-lhe dizendo que tinha recebido ordens em Portugal de sectores políticos de direita e de militares. José António dos Santos Esteves refere ao Sr. Fernando Farinha Simões que, tendo o tenente-coronel Lencastre Bernardo sido uma das pessoas que o lançou para a fogueira, dando portanto a entender que foi uma das pessoas que o enganou relativamente ao atentado de Camarate, foi contudo também uma das pessoas que mais o ajudou a sair da cadeia e a ir para o Brasil. Desta forma, o Sr. José António dos Santos Esteves refere ao Sr. Fernando Farinha Simões, já no Brasil em 1986, que devia a sua liberdade aos homens que estavam próximos do general Ramalho Banes. O Sr. José António dos Santos Esteves refere contudo ao Sr. Fernando Farinha Simões que essas mesmas pessoas que o ajudaram a sair da prisão e a sair do País o matariam, nem que o tivessem de perseguir até ao fim do mundo, se alguma vez contasse a verdade sobre o atentado de Camarate. O Sr. Fernando Farinha Simões tira uma fotografia a José António dos Santos Esteves, junto à *roulotte* em que este trabalhava no Rio de Janeiro. Após o seu regresso a Portugal, ainda em 1986, o Sr. Fernando Farinha Simões entrega essa fotografia ao agente da PJ, Victor Pereira.

O Sr. Fernando Farinha Simões referiu também que, antes de ir para o Brasil, o Sr. José António dos Santos Esteves fez uma chamada telefónica à sua frente para o jornalista Barata Foyo, que trabalhava na altura no programa *Grande Reportagem*, dando-lhe a entender que o acidente de Camarate tinha sido um atentado efectuado através de uma bomba e que estaria disposto a dar uma entrevista.

Por último, o Sr. Fernando Farinha Simões reconheceu sem qualquer dúvida a voz do Sr. José António dos Santos Esteves numa conversa telefónica que este manteve a partir do Brasil em 1989 com o Sr. Francisco Pessoa e que se encontra gravada numa *cassette* à guarda desta Comissão de Inquérito Parlamentar.

O Sr. Fernando Farinha Simões fez algumas alusões aos contactos pessoais e políticos do Sr. José António dos Santos Esteves, tendo-se referido, designadamente, a encontros deste com o Dr. Lucas Pires, no dia 1 de Dezembro de 1980, na sede do CDS no Largo do Caldas e com o general Ramalho Banes na sua casa da Madre de Deus, em Lisboa, cerca de um mês antes da queda do avião em Camarate e cerca de dois meses depois desse acidente no edifício da Presidência da República, em Belém. O depoente referiu também que o Sr. José António dos Santos Esteves falava frequentemente, desde 1975, com o Sr. Tenente-Coronel Lencastre Bernardo e que este militar o ajudou em diversas ocasiões.

Em Abril de 1988, o Sr. José António dos Santos Esteves, um ex-presidiário acusado de ter pertencido à rede bombista em 1975 e 1976 e que se encontrava nessa altura a viver em São Salvador, no Brasil, terá tido uma conversa telefónica com o Sr. Francisco Pessoa, que se encontrava em Lisboa. Esta conversa telefónica foi gravada com conhecimento e aceitação

deste último, tendo sido novamente ouvida pela V CPIAC. Na mesma conversa, o Sr. José Esteves terá indicado, como eventualmente implicados no caso, o nome de alguns militares, para além de descrever a forma como o engenho explosivo foi colocado no avião.

No vídeo que terá sido gravado em 1988 e de que a V Comissão dispõe de cópia, o Sr. José António dos Santos Esteves volta a referir-se a vários militares e à composição e colocação do engenho explosivo. Em resposta a uma interrogação do Sr. Francisco Pessoa, o Sr. José Esteves referiu não ter sido ele quem colocou o engenho explosivo, mas que conhecia as pessoas que foram ao avião, tratando-se de «militarada», tendo a certeza de que um militar da DINFO e que pertencia à 5ª Divisão foi ao avião. Relativamente aos outros militares que teriam ido ao avião, o Sr. José António dos Santos Esteves referiu que isso era com o major Lencastre Bernardo, uma vez que ele é que «sabia de tudo», tendo ido nesse dia ao aeroporto para «ver o espectáculo». Mais referiu que o major Lencastre Bernardo tentou depois abafar este caso através dos amigos que tinha na PJ.

O Sr. José António dos Santos Esteves descreveu o engenho que foi colocado no avião como sendo de «tipo lacrimogéneo e destinando-se a lançar fumaça dentro do avião, para que os passageiros tossissem e se desorientassem e o piloto ficasse impedido de aterrar». Referiu ainda que o engenho era uma coisa que tinha ácido, que a granada em baixo era de plástico e em cima era de lata. Assim, quando o avião tomasse andamento, o ácido sulfúrico corroía a lata. Por último, o Sr. José António dos Santos Esteves aceitou viajar para Madrid para se encontrar com o Sr. Francisco Pessoa, onde, com medidas de segurança, concordaria em contar tudo o que sabe sobre esta operação, ou seja, como foi preparada, executada e quem foram os seus autores materiais e morais.

Em declarações prestadas já perante a V CPIAC (fls. 1 a 107 da 22ª acta) o Sr. José António dos Santos Esteves referiu, relativamente ao acidente de Camarate, que esteve no aeroporto, que «passou por onde estava o avião» e viu que era de fácil «acesso a qualquer pessoa». Mais referiu que sendo funcionário do aeroporto, tinha um cartão da TAP e um livre-trânsito, que lhe dava acesso a todas as áreas do aeroporto. Relativamente à sua participação no programa da SIC intitulado *Máquina da Verdade*, em que participou em Abril de 1995, o depoente reconheceu que mentiu quando afirmou não ter tido conhecimento prévio de que se ia dar um atentado em 4 de Dezembro de 1980.

Em 20 de Abril de 1995, prestou declarações perante a V CPIAC o Dr. Francisco José de Sousa Pessoa da Costa, actualmente a cumprir pena de prisão por tráfico de estupefacientes (fls. 53 a 63 da 21ª acta). Nestas declarações o depoente referiu que, encontrando-se no Brasil a trabalhar, no final de 1987 surge num jornal português a fotografia do Sr. José António dos Santos Esteves relacionando-o com o atentado de Camarate, pelo que o Sr. Francisco Pessoa lhe perguntou o significado da notícia. Segundo o Sr. Francisco Pessoa, José António dos Santos Esteves entra então em contradições, contando-lhe uma versão não convincente. O Sr. Francisco Pessoa ausenta-se então do Brasil e já em Portugal estabelece no final de 1988 um contacto telefónico com o Sr. José António dos Santos Esteves para São Salvador, no Brasil, a partir do escritório do coronel Oliveira

Marques. O depoente confirmou que manteve com o Sr. José António dos Santos Esteves uma conversa telefónica que foi gravada e que consta da *cassette* supra mencionada, a qual foi entregue à IV CEIAC. Mais referiu que no escritório do coronel Oliveira Marques estavam, para além de Sr. Francisco Pessoa, o Coronel Oliveira Marques e o Sr. Augusto Cid, que assistiram à referida conversa telefónica.

Em 20 de Abril de 1995, prestou declarações perante a V CPIAC o Sr. Ramiro Manuel Reis Moreira (fls. 1 a 53 da 21.ª acta). O Sr. Ramiro Moreira referiu ter sido abordado enquanto estava preso, cerca de 15 dias antes da tragédia de Camarate, por duas pessoas suas amigas que lhe perguntaram «como se mandava um avião abaixo». Uma dessas pessoas «foi Deputado da Assembleia Constituinte e uma pessoa importante dentro de um partido da AD». O depoente sugeriu que falassem com um amigo seu em Lisboa, que entendia muito sobre a forma de «mandar um avião ao ar», mas não quis confirmar se essa pessoa era ou não o Sr. José António dos Santos Esteves. O Sr. Ramiro Moreira referiu ainda que «o caso de Camarate não era para o Dr. Sá Carneiro, mas sim para o general Soares Carneiro».

Palácio de São Bento, 2 de Junho de 1995. - Os Deputados do PSD: Pedro Roseta - Luís Pais de Sousa - Duarte Pacheco - Rui Rio - Cecília Catarino - Hilário Marques - Fernando Pereira - António Sousa Lara.

Declaração de voto do PS

Dispõe o artigo 1.º da Lei n.º 5/93, de 1 de Março, que os inquéritos parlamentares têm por função vigiar pelo cumprimento da Constituição e das leis e apreciar os actos do Governo e da Administração.

Nesta conformidade, os inquéritos parlamentares têm por natureza um carácter instrumental, pois, como acentua o Prof. Gomes Canotilho, em consonância com a generalidade dos constitucionalistas, «[...] a sua função não consiste em julgar mas, sim, em habilitar a Assembleia da República com conhecimentos que podem, eventualmente, levar a tomar medidas (legislativas ou outras) sobre o assunto inquirido. Estão por isso particularmente vocacionados como instrumento da função de fiscalização política da Assembleia da República, designadamente na 'apreciação dos actos do Governo e da Administração' [artigo 165.º, alínea a), primeira parte]». (*Constituição da República Portuguesa Anotada*, 3.ª ed., p. 719.)

Foi nesta perspectiva, como se impunha, que o PS encarou sempre a sua participação no inquérito, não obstante os termos restritivos da Resolução n.º 19/93, que, ao constituir a Comissão, pretendeu confinar à partida a sua actividade à averiguação das causas e circunstâncias do acidente de Camarate e, mesmo aí, ainda quis condicionar a investigação, orientando-a em termos que não viessem a pôr em causa as conclusões da anterior Comissão de Inquérito.

Assim terá de ser entendido, com efeito, o texto do n.º 4 da referida resolução, ao prescrever que «a Comissão considerará o trabalho das anteriores comissões parlamentares de inquérito, competindo dar-lhes continuidade, com vista a remover as dúvidas que persistem e ao apuramento da verdade».

Não obstante, se o trabalho da Comissão foi, assim, concebido *ab initio* como uma mera actividade complementar para o suprimento de dúvidas e aclaração de ambiguidades, que inquinavam as conclusões da anterior Comissão, manda a verdade reconhecer que o trabalho agora concluído cedo se libertou das amarras com que a Resolução n.º 19/93 o pretendeu aprisionar.

Com efeito, tornando-se indispensável, na perspectiva que aqui se reafirma da função política de fiscalização da AR, averiguar as causas e circunstâncias do sinistro de Camarate, é óbvio que a Comissão nunca poderia tomar como adquiridas as conclusões acima referenciadas.

Impunha-se-lhe necessariamente formular um juízo crítico sobre todas as provas existentes, tomando em consideração os novos elementos de que se passou a dispor, designadamente os que foram recolhidos pelo LPC da PJ, comprovadas no Reino Unido por estabelecimento congénere, internacionalmente reputado como uma das mais prestigiadas autoridades no assunto.

O exame de toda essa matéria probatória permitiu à Comissão assentar na presunção de que o acidente terá ocorrido por efeito de acção criminosa.

Trata-se, obviamente, de uma presunção ilidível e, portanto, provisória, apta, no entanto, no quadro temporal de que a Comissão dispõe, a satisfazer os objectivos de fiscalização que à AR competem. Mas só isso.

Aproveita, assim, essa presunção à fiscalização dos actos do Governo e da Administração pela AR, mas tem, portanto, como corolário a sua irrelevância no plano judiciário, onde a verdade terá de ser indagada sob o império de outras preocupações e, sobretudo, com respeito do princípio do contraditório, que, manifestamente, se não coaduna com a metodologia do trabalho parlamentar.

A pertinência das precedentes considerações prende-se com a necessidade de deixar bem expresso que o inquérito parlamentar não concorre com o processo judicial, já que são substancialmente diversos a estrutura e objectivos de cada um deles, embora ambos comunguem do propósito de que a averiguação dos factos se faça na vivência de idênticos critérios de objectividade.

Foi justamente neste entendimento que os Deputados do PS que integram a Comissão, se assentaram na presunção de acção criminosa como factor determinante do acidente de Camarate, recusaram, no entanto, frontalmente, que, tanto no relatório como nas suas conclusões, se avançasse com qualquer imputação sobre a sua autoria.

Em primeiro lugar, porque, como pondera o Prof. Gomes Canotilho na obra já citada, «seguramente que pode ser objecto de inquérito parlamentar qualquer departamento governamental, ou qualquer organismo ou serviço do Estado, bem como qualquer acto dos seus titulares ou agentes. Ao invés, afigura-se não ser admissível que possa ser objecto de inquérito parlamentar qualquer pessoa ou organização privada». O acerto desta interpretação da lei constitucional e ordinária em vigor, à luz da função que assinala ao inquérito parlamentar, é seguramente insusceptível de impugnação séria ou fiável.

Mas ela conduziu desde logo a que tivessem necessariamente de ser expurgadas do relatório, como foram, todas as imputações, expressas ou veladas, de participação criminosa a cidadãos, que, ao tempo dos

factos, não se inseriam no aparelho estadual, nem tinham com ele qualquer ligação.

Em segundo lugar, porque, ainda que assim não fosse, a prova testemunhal recolhida, pelas contradições de que enferma e pela fonte de que emana, não permite fundamentar nela uma ilação minimamente credível.

Por tudo isto, os Deputados do Grupo Parlamentar do PS, na linha de coerência e isenção que sempre os norteou, não podiam deixar de extrair deste condicionalismo todas as consequências que ele acarreta no plano factual e jurídico.

Foram, assim, forçados a reconhecer que a AR, no exercício da acção fiscalizadora dos actos do Governo e da Administração, se encontra desprovida da prova indispensável, em que possa alicerçar qualquer juízo de culpabilidade, já que carece para isso de indícios bastantes que lhe permitam reconstituir condutas ocorridas há mais de 14 anos em contexto particularmente diverso do presente e, em consequência, de indagação particularmente difícil e aleatória.

Por isso, não concluem esta declaração de voto sem lamentar e censurar até com a maior veemência a divulgação abusiva de um projecto de relatório, que, violando manifestamente os princípios que se deixam consignados, não chegou sequer a ser objecto de votação.

Semelhante procedimento não pode, com efeito, deixar de merecer o maior repúdio de quantos, empenhados no próprio prestígio da Comissão de Inquérito, têm fatalmente de recusar as tentativas da sua instrumentalização ao serviço de interesses e desígnios, a que não aderem, por lhe serem completamente estranhos e por afrontarem padrões elementares de lealdade e imparcialidade, que constituem uma exigência mínima de todo o trabalho parlamentar.

Palácio de São Bento, 8 de Junho de 1995. - Os Deputados do PS: Oliveira e Silva - Carlos Luís - Luís Amado - Rui Cunha - José Reis - António Braga.

Declaração de voto do PCP

O Deputado do PCP, membro da V CPIAC, na votação referente ao relatório, conclusões e projecto de resolução adoptados na sequência do Inquérito realizado, tomou as seguintes posições de voto:

Favorável quanto ao relatório, na medida em que este se limita à descrição factual das diligências efectuadas pela Comissão, e expurgado que foi, relativamente à versão proposta, da transcrição de excertos de depoimentos feitos perante a Comissão, cujo grau de credibilidade não é possível garantir com segurança;

Favorável quanto ao projecto de resolução que, designadamente, propõe que seja dada publicidade ao processo nos termos legais; que seja o mesmo facultado, de imediato e integralmente, ao TIC de Lisboa e à PGR e que sejam facultados a estas entidades todos os meios necessários ao prosseguimento das investigações;

Favorável quanto à parte das conclusões que refere factos considerados provados a partir dos resultados de exames periciais efectuados por entidades de cuja idoneidade não existem razões para duvidar;

De abstenção quanto à parte das conclusões que considera provada «a presunção de que o despenhamento da aeronave foi causado por um engenho explosivo, que visou a eliminação física de pessoas, tendo constituído, por isso, acção criminosa».

Esta posição de abstenção resulta do entendimento de que os trabalhos da Comissão de Inquérito não permitem concluir de forma peremptória se se tratou de acidente ou de acto criminoso, e de que apenas os órgãos competentes para a investigação criminal estarão eventualmente em condições de, prosseguindo as investigações, concluir sobre essa questão.

Palácio de São Bento, 8 de Junho de 1994. - O Deputado do PCP, António Filipe.