

Relatório da Comissão Eventual de Inquérito  
sobre o Acidente de Camarate

**CAPÍTULO I**

1 - Esta Comissão foi constituída por decisão do Plenário da Assembleia da República de 30 de Novembro de 1982.

Tomou posse perante o Presidente da Assembleia em 14 de Dezembro de 1982 e ficou constituída pelos seguintes deputados:

PSD:

Mário Júlio Montalvão Machado;  
Fernando José da Costa;  
Júlio de Lemos de Castro Caldas;  
Carlos Matos Chaves de Macedo;  
Manuel da Costa Andrade.

PS:

Armando dos Santos Lopes;  
João Alfredo Félix Vieira Lima;  
José Luís do Amaral Nunes.

CDS:

Manuel Eugénio P. Cavaleiro Brandão;  
Emídio Ferrão da Costa Pinheiro;  
Rui António Pacheco Mendes.

PCP:

José Manuel Mendes;  
Zita Maria de Seabra Roseiro.

PPM - Luís Filipe Ottolini Bebianco Coimbra.

UEDS - António Manuel de Carvalho F. Vitorino.

ASDI - Manuel Cardoso Vilhena de Carvalho.

MDP - Herberto de Castro Goulart da Silva.

UDP - Mário António Baptista Tomé.

O deputado Herberto de Castro Goulart da Silva foi substituído em 3 de Fevereiro de 1983 pelo deputado João Corregedor da Fonseca, em virtude da suspensão de mandato do primeiro.

Idêntica circunstância ocorreu com o deputado Manuel Eugénio P. Cavaleiro Brandão, que foi substituído pela deputada Maria José Paulo Sampaio em 6 de Abril de 1983.

A Comissão aprovou o seu regimento, conforme publicação inserta no *Diário da Assembleia da República*, 2.ª série, n.º 33, de 29 de Dezembro de 1982.

Na reunião de 15 de Dezembro de 1982 e em virtude do esclarecimento prestado pelos subscritores do pedido de inquérito, o âmbito de trabalho da Comissão ficou delimitado à investigação sobre se o Governo e os diversos órgãos da Administração Pública conduziram a actividade investigatória relacionada com o desastre de Camarate com eficácia e zelo ou se, pelo contrário, existem indícios de sonegação de evidência, impropriedades ou omissões gerais indicativas de negligência.

Com base nos elementos inicialmente facultados à Comissão, foi elaborado um programa de trabalhos virado para a apreciação da actuação de todas e de

cada uma das entidades públicas com responsabilidades no apuramento da verdade dos acontecimentos de Camarate.

Nesse sentido, a Comissão (por proposta de qualquer dos seus membros) procedeu à audição de depoentes que já haviam prestado testemunhos constantes dos autos, tendo em vista confirmar ou infirmar o seu teor em face do tratamento que lhes havia sido dispensado pelas entidades encarregues dos inquéritos oficiais.

Nesse sentido, também a Comissão ouviu ainda todas as pessoas e entidades que, por iniciativa própria, se lhe dirigiram com a pretensão de trazerem ao conhecimento da Comissão factos ou opiniões relacionados com os acontecimentos de Camarate.

A Comissão faz questão em sublinhar que sempre actuou no estrito quadro definido no requerimento do inquérito parlamentar (*Diário da Assembleia da República*, 2.<sup>a</sup> série, n.º 33, de 29 de Dezembro de 1982) e no disposto na Lei n.º 43/77, de 18 de Junho, não se constituindo, por isso, em comissão técnica de análise das causas do acidente de Camarate, mas antes apreciando as questões de natureza técnica, apenas com a preocupação de melhor poder ajuizar acerca da actuação das entidades públicas que conduziram os inquéritos sobre o desastre que vitimou o Dr. Sá Carneiro, o engenheiro Amaro da Costa e os seus acompanhantes.

Em 3 de Fevereiro de 1983, a Comissão prestou ao Plenário da Assembleia a informação que se considera oportuno transcrever subseqüentemente:

I - A Comissão Eventual de Inquérito sobre o Acidente de Camarate considera oportuno trazer ao Plenário uma informação sobre o trabalho até à data desenvolvido.

A Comissão foi empossada em 14 de Dezembro de 1982. Em 17 de Dezembro de 1982 solicitou ao Sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros o envio de toda a documentação relacionada com o acidente. Na mesma data foi feita idêntica solicitação ao Sr. Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, e ao Sr. Ministro da Justiça foi solicitado que envidasse diligências junto da Procuradoria-Geral da República no sentido de envio de fotocópias autenticadas de todos os elementos do processo de inquérito pendente na Polícia Judiciária.

Quer o Sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros quer o Sr. Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes deram de imediato satisfação ao solicitado.

No tocante ao envio de fotocópias do processo pendente na Polícia Judiciária foram invocadas algumas objecções à satisfação do solicitado.

Após diligências do Sr. Procurador-Geral da República, que recebeu da Comissão a garantia da manutenção em regime de segredo de justiça de todos os elementos de prova que à Comissão fossem remetidos pela Polícia Judiciária, veio o processo a ser enviado a esta Assembleia unicamente em 24 de Janeiro, pelo que, em bom rigor, só a partir desta data pôde a Comissão dispor de elementos de trabalho para análise, que lhe permitam extrair conclusões.

II - De entre as diligências investigatórias desenvolvidas cumpre informar as seguintes:

a) Foram tomadas declarações de algumas pessoas, encontrando-se outras notificadas para o mesmo efeito;

b) Foi solicitado ao Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil o envio de um relatório elaborado por esta entidade, instância de imediato satisfeita;

c) Foi solicitado ao conselho de gerência da ANA o envio de diversa documentação complementar ao relatório inicial da DGAC, designadamente a folha modelo n.º 198-ALMS, referente à coordenação de transportes do Aeroporto de Lisboa no dia 4 de Dezembro de 1980, instância esta já satisfeita, e o original de um relatório do Serviço contra Incêndios, junto do relatório da DGAC, cuja fotocópia não se acha completa;

d) Foi solicitado ao Comando-Geral da Guarda Fiscal o processo administrativo que determinou a apreensão e selagem de aviões de transporte de passageiros pertença de aeroclubes ou particulares entre Novembro e Dezembro de 1980, instância esta já satisfeita;

e) O deputado engenheiro aeronáutico Luís Coimbra apresentou à Comissão uma exposição detalhada sobre os aspectos técnicos relacionados com os dossiers de «investigação operacional», bem como dos «factores materiais e humanos» do relatório técnico da Direcção-Geral da Aviação Civil;

f) Paralelamente a este trabalho foi efectuada uma análise detalhada de todo o processo remetido pela Polícia Judiciária, julgando a Comissão necessário proceder à audição dos responsáveis daquela Direcção de Polícia, tendo em vista o esclarecimento cabal da actividade investigatória policial a partir da data de 4 de Dezembro de 1980.

III - A Comissão visionou material filmado existente na Radiotelevisão Portuguesa. No entanto, cumpre esclarecer que não foi facultado à Comissão o visionamento do filme tal como foi projectado no programa *Grande Reportagem* por, segundo foi dito, não estar então concluído.

A RTP facultou igualmente à Comissão maquetas do local do desastre.

IV - A Comissão reuniu em 13 reuniões plenárias e pela Subcomissão Executiva foi tramitada e processada toda a documentação, que reúne já cerca de 2 dezenas de volumes. Todos os trabalhos da Comissão têm sido gravados, procedendo os serviços de apoio, igualmente sujeitos ao regime de segredo de justiça, à sua descodificação, encontrando-se já descodificadas 6 bobinas.

V - Estando iminente a dissolução da Assembleia da República, considerou a Comissão ser seu dever salientar o seguinte:

Não pode deixar de se estranhar que, estando o processo de inquérito em curso e pendente na Polícia Judiciária submetido a regime de segredo de justiça e tendo a Polícia Judiciária chegado a objectar à Comissão o acesso ao processo por via desse facto, tenha sido

facultado a terceiros, sem legitimidade processual nem institucional, o acesso aos autos, e, mais grave ainda, tenha sido consentida a posterior utilização em meios da comunicação social, designadamente na RTP e no *Diário de Notícias*;

Os elementos de trabalho postos à disposição desta Comissão indiciam a existência de eventuais impropriedades e contradições, que carecem de subsequente esclarecimento, para efeitos de cabal apuramento de responsabilidade das entidades que intervieram nos actos praticados até agora.

VI - A Comissão está assim disponível para, após a dissolução, continuar a trabalhar até ao termo do seu mandato, admitindo que não existem obstáculos que o impeçam, e, atento o interesse nacional do problema, considera conveniente que o seu trabalho prossiga até final.

Por deliberação da Comissão Permanente de 8 de Fevereiro de 1983, e em virtude de ter sido dissolvida a Assembleia, foi decidido que esta Comissão permanecesse em funções, a fim de poder ultimar os seus trabalhos e apresentar o competente relatório.

Por deliberação da Comissão Permanente da Assembleia de 10 de Março de 1983 foi decidido prorrogar o mandato da Comissão até ao dia 23 de Abril de 1983.

2 - A Comissão requisitou aos diversos serviços públicos documentação que foi analisada e devidamente autuada, conforme processo que se junta a este relatório, pela forma seguinte:

Processo A (processo da Comissão) - 7 volumes;

Processo B 1 (inquérito preliminar da Polícia Judiciária) - 14 volumes;

Processo B2 (processo criminal) - 1 volume;

Processo B3 (processo remetido pelo Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes) - 4 volumes;

Processo B4 (processo do Ministério dos Negócios Estrangeiros) - 1 volume;

Processo B5 (processo remetido pelo Comando-Geral da Guarda Fiscal e pela Direcção-Geral das Alfândegas) - 1 volume;

Processo B6 (processo remetido pelo Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil) - 1 volume;

Processos C1 a C5 (documentação entregue pelos depoentes) - 1 volume.

2.1 - A Comissão procedeu à inquirição directa de 30 depoentes.

2.2 - A Comissão procedeu à compilação de recortes de imprensa produzidos desde 4 de Dezembro de 1980, que constituem o volume D.

2.3 - Os comunicados e notas officiosas dos órgãos de soberania e partidos políticos foram processados no volume E.

2.4 - No volume F foi processada a correspondência expedida e recebida pela Comissão.

2.5 - A Comissão procedeu ainda às seguintes diligências externas:  
Visionamento do material existente na RTP relacionado com o objecto do inquérito;  
Deslocações ao Aeroporto de Lisboa para exame dos destroços no hangar 7 e inspecção ao local do acidente e suas imediações.

2.6 - No âmbito dos trabalhos desta Comissão realizaram-se 40 reuniões. Todas as referências a páginas feitas no presente relatório referem-se à numeração do processo da Comissão, e as referências a depoentes são feitas por números, cuja identidade consta do glossário, que permanece, como todo o processo, em segredo de justiça. As abreviaturas de entidades públicas nacionais e estrangeiras acham-se igualmente reproduzidas por inteiro no referido glossário.

2.7 - Nos termos do regimento da Comissão, a Subcomissão Executiva foi constituída pelos Srs. Deputados:

PSD:

Júlio de Lemos de Castro Caldas;  
Carlos Matos Chaves de Macedo.

PS - João Alfredo Félix Vieira Lima.

CDS - Emídio Ferrão da Costa Pinheiro.

PCP - José Manuel Mendes.

PPM - Luís Filipe Ottolini Bebianco Coimbra.

UEDS - António Manuel de Carvalho F. Vitorino.

ASDI - Manuel Cardoso Vilhena de Carvalho.

MDP - João Corregedor da Fonseca.

UDP - Mário António Baptista Tomé.

2.8 - Ficaram por satisfazer as seguintes solicitações da Comissão:

O envio do original de um relatório do Serviço contra Incêndios, junto ao relatório da DGAC, cuja fotocópia não se achava completa;

O pedido de informações solicitado ao Ministro dos Negócios Estrangeiros para obtenção de informações referentes a documentação estrangeira relacionada com a matéria do inquérito;

O envio de comunicados emitidos pelos partidos políticos na altura, com excepção dos enviados pelo MDP/CDE.

3 - A Comissão deve ainda, por obrigação de rigor, afirmar a natureza precária do trabalho efectuado, quer em razão do decurso do tempo, quer em razão dos meios disponíveis, quer em razão das diligências complementares de indagação sobre pontos mais nebulosos e controversos que deviam ter sido efectuadas e não puderam ser em virtude do termo do mandato da Comissão.

## **CAPÍTULO II**

1 - Pelo despacho n.º 11/D9/80, de 4 de Dezembro de 1980, da DGAC, seguindo orientações do Governo e atentas as circunstâncias especiais do acidente, envolvendo altas personalidades, foi criada, na âmbito do MTC, a

Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate, cuja constituição consta a fl. 2923 dos autos (relatório produzido em 25 de Março de 1981).

O âmbito desse referido inquérito foi delimitado e definido pelo artigo 26.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, recolhida no direito interno pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 40 200, de 24 de Junho de 1955, 40 201, da mesma data, 44 257, de 31 de Março de 1962, 44 920, de 18 de Março de 1963, e 221, de 26 de Maio de 1971.

O objectivo do inquérito foi definido de acordo com o anexo 13 à Convenção (5.ª ed., Março de 1979), no seu capítulo 3, parágrafo 3.1 («Objectivo do inquérito»), e é pormenorizado no *Manual de Investigação de Acidentes com Aeronaves* (doc. n.º 6920 - AN/855/4 da ICAO, 4.ª ed., 1970, actualizado em 18 de Junho de 1978), capítulo I, que se transcreve:

O inquérito a um acidente ou a um incidente tem por objectivo fundamental a prevenção de acidentes ou de incidentes futuros. Esta actividade não visa nunca a determinação de culpas ou responsabilidades.

A fl. 3006 do relatório consta a indicação da causa provável do acidente:

(...) perda da potência de propulsão do motor esquerdo, devido a um esgotamento inesperado do combustível dos depósitos da asa do mesmo lado na fase crítica de subida após a descolagem, com consequente perda de velocidade, agravada pelos efeitos de resistência aerodinâmica produzidos cumulativamente pela rotação passiva da hélice do mesmo lado, pela incompleta recolha dos *flaps* e pela desfavorável distribuição de pesos [...], o acidente poderia ter sido evitado se tivessem sido cumpridos os procedimentos correntes da preparação do voo, da inspecção da aeronave antes do voo, da lista de verificações antes da descolagem [...] ou eventualmente diminuídas as suas consequências se houvesse sido utilizado todo o comprimento disponível da pista para a manobra de descolagem.

Foram factores contribuintes a tensão psíquica vivida pelo piloto, a precipitação da partida para o voo e a fadiga física - causas prováveis que constam igualmente referidas a fl. 3007.

2 - Por despacho de 5 de Dezembro de 1980, da Directoria de Lisboa da Polícia Judiciária, foi instaurado inquérito preliminar.

Em 4 de Outubro de 1981, a PJ levou os autos conclusos (fl. 1262), apresentando o relatório de que se reproduzem as conclusões:

A Polícia Judiciária não detectou circunstâncias ou factos que permitam invalidar as conclusões essenciais da Comissão de Inquérito da Direcção-Geral da Aviação Civil sobre o tempo, modo, lugar e causas da queda do avião *Cessna YV-314P*, da qual resultou, como consequência necessária, a morte do Primeiro-Ministro, Dr. Sá Carneiro, do Ministro da Defesa Nacional, engenheiro Amaro da Costa, e dos restantes ocupantes do aparelho.

Todavia, da indagação feita não se obteve a confirmação de que tivesse sido subtraído ou, por outro modo, tivesse desaparecido combustível do avião nas condições admitidas por aquela Comissão.

Até ao momento, exploradas todas as suspeitas levantadas, não foram recolhidos indícios que fundamentem minimamente a existência de qualquer intervenção criminosa punível.

Pelo exposto, entende-se que, por mera cautela, os autos deverão ficar a aguardar a produção de melhor prova.

Em 12 de Outubro de 1981, o procurador-geral da República lavrou despacho conforme teor que se transcreve:

Em período de natural exacerbação política, pois que decorria campanha para eleições presidenciais, o feito de que os autos tratam importou a morte do Primeiro-Ministro, do Ministro da Defesa e dos seus acompanhantes.

Natural é, portanto, o clima emocional e de inquietação social que se lhe seguiu, compreensível é igualmente que geral e vincadamente se deseje um completo esclarecimento de responsabilidades e ainda que em boa parte dos cidadãos se mantenha uma atitude de severa reserva perante as explicações da ocorrência que não correspondam a imaginadas e logo acreditadas maquinações de vingança pessoal ou de terror político. Tive, assim, por devido reclamar da Polícia Judiciária que a remessa do processo ao ministério público, concluído o inquérito, fosse feita por meu intermédio. O objectivo último é o de me permitir desde logo uma análise completa e ponderada do caso e a prolação das providências de serviço tidas como necessárias.

O exame do processo foi atentamente feito e desde logo permitiu concluir pela existência de sólidos e abundantes indícios de culpa contra os elementos da tripulação do avião sinistrado, nomeadamente contra o piloto Jorge Manuel Moutinho de Albuquerque. Pelo menos este seria seguramente objecto de acusação por homicídio cometido por negligência se a sua responsabilidade criminal não tivesse ficado extinta com o seu próprio decesso.

Com efeito, o piloto Albuquerque, que conhecia bem o estado do aparelho, sabia seguramente que:

- a) O depósito de combustível do fuso do motor direito (*wing locker*) não estava operativo, havendo mesmo sido retirada a bomba eléctrica de trasfega para os depósitos principais;
- b) Um dos indicadores de combustível de outro depósito não dava indicações seguras;
- c) O motor do lado esquerdo perdia («babava») óleo;
- d) Havia dificuldades e interrupções nas transmissões;
- e) Um alternador do lado direito suscitava dúvidas de funcionamento;
- f) Algo mais não estava bem na mecânica do avião, denunciando nas viagens realizadas nos dias anteriores por dificuldades em fazer funcionar os motores, com sacrifício das baterias próprias e necessidade de recurso a meios externos, e até pela paragem momentânea do motor esquerdo, já uma vez verificada em voo.

Além disso:

- 1.º Não cumpriu minimamente os deveres regulamentares a observar antes de cada voo, nomeadamente quanto à verificação do combustível disponível;
- 2.º Falseou a indicação no plano de voo quanto ao combustível de que dispunha, por menção de quantidade superior à que, por mero cálculo, supôs existir no aparelho;
- 3.º Levantou voo sem suficiente aquecimento, pelo menos, do motor esquerdo e terá prosseguido apesar das falhas (*ratés*) do mesmo motor;
- 4.º Não utilizou toda a extensão de pista disponível, mas apenas cerca de metade;
- 5.º Denunciou grande nervosismo, exemplificado na movimentação do aparelho com o gerador TAP, que solicitara, ainda ligado.

Tudo isto como que confirma a bondade da reserva formulada pelos técnicos da TAP à admissão do piloto Albuquerque nos serviços da Companhia: «inaceitável para piloto de linhas aéreas por não estar dentro do perfil desejado e ter flutuações de rendimento».

A violação dos deveres gerais e especiais de diligências imputável ao piloto Albuquerque afigura-se suficientemente relevante para explicar o acidente e, portanto, para constituir a sua causa.

Acresce que o concurso de eventuais actos de sabotagem ou de ataque directo exigiriam curialmente preparação adequada, que se não compadece, em termos de probabilidade, com a circunstância primordial de a utilização do aparelho sinistrado para transporte do Primeiro-Ministro, do Ministro da Defesa e das demais individualidades ter apenas sido aceite cerca das 12 horas e 20 minutos do próprio dia do sinistro, ter sido comunicada depois das 16 horas e, ao que parece, não ter ultrapassado o conhecimento de um número restrito e insuspeito de pessoas.

Importa, porém, excepcionar o caso de ter havido furto de gasolina do aparelho sinistrado, que podia ter sido, se existiu, cometido com o propósito de sabotar o voo - sendo embora certo que o meio seria relativamente inidóneo para alcançar o resultado, pela circunstância de ser exigível do piloto a verificação dos níveis de carburante e não ser de supor a omissão dessa verificação - ou cometido apenas com o propósito de apropriação fraudulenta.

Ainda que, pelo que ficou sumariamente expresso, se antolhe que o sinistro ocorrido é explicável pela conjugação das deficiências mecânicas do avião utilizado, com a violação dos deveres essenciais de diligência por parte do seu piloto, é imperioso reconhecer que outras causas, nomeadamente intencionais ou criminosas, podem ter ocorrido. Ou, mais rigorosamente: que a explicação do acidente, colhida da prova indiciária alcançada, não é tão concludente que, *em termos absolutos*, permita excluir o concurso de outras acções causais.

Merece destaque a dúvida primordial esmaltada no processo, e que é a de saber se terá ou não havido furto de gasolina do avião sinistrado enquanto esteve, apenas algumas horas, estacionado no Aeroporto da Portela. O relatório da Comissão de Inquérito admite que tenha ocorrido esse furto e propende mesmo a aceitar que ocorreu, enquanto a Polícia Judiciária propende a excluí-lo.

De considerar ainda, sem prejuízo da boa impressão de qualidade e de isenção colhida dos pareceres periciais, a hipótese de se efectuar outra peritagem, de alto nível técnico, e finalmente a insistência com que em alguns jornais se refere que haverá quem detenha elementos ou conhecimentos pertinentes e úteis, numa iniludível denúncia de intraquilidade de extratos sociais importantes quanto ao mérito da investigação feita.

É a própria Polícia Judiciária, aliás, que prudentemente propõe que o processo aguarde produção de melhor prova, em lugar de um arquivamento que constituiria a alternativa adequada para a demonstração inequívoca que tivesse sido feita de que não houve crime ou de, a ter havido crime, que está extinta a responsabilidade criminal.

A especificidade do caso aconselha, a meu ver, o prosseguimento de esforços investigatórios, agora sob a modalidade de inquérito público.

Pretende-se, em suma, solicitar a qualquer pessoa que detenha elementos ou conhecimentos úteis sobre o caso investigado que os forneça ou indique, que colabore directa e espontaneamente no inquérito policial.

Mas este esforço e este objectivo exigem empenhamento colectivo e, portanto, tipos de divulgação e de motivação pública que transcendem as possibilidades do ministério público, assim como da própria Polícia Judiciária. E, se vier a reconhecer-se a necessidade ou mera conveniência de uma peritagem de alta especialização, que seja impossível de alcançar no País, igualmente transcendidas ficam as possibilidades do ministério público ou da Polícia Judiciária.

Importa assim propor a colaboração activa do Governo.

Nestes termos, determino que a Polícia Judiciária abra ou admita uma nova fase de inquérito preliminar, que designei de «inquérito público», analisando e explorando devidamente os elementos probatórios e informativos que lhe forem levados, facultando-os, em suma, à colaboração oficiosa e directa ao público.

E, como considero que o esforço de divulgação e de motivação pública necessário carece de colaboração do Governo, dar-lhe-ei conhecimento deste despacho por intermédio da S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro da Justiça.

Devolva-se o processo, contra protocolo.

A Comissão não pode deixar de chamar a atenção para a tipicidade processual encontrada na figura do assim denominado «inquérito público», o que indicia desde logo uma constatação, por parte do procurador-geral da República, das insuficiências investigatórias detectadas na actividade da PJ.

No âmbito do assim denominado «inquérito público» decorreram múltiplas diligências investigatórias sob tutela da PJ e do PGR, designadamente:

- 1) A peritagem levada a efeito por uma equipa do NTSB;
- 2) A realização da exumação dos corpos dos pilotos para exame, requerida a instância das respectivas famílias;
- 3) A peritagem levada a efeito por 2 técnicos britânicos contratados pela RTP, com o objectivo específico e delimitado de investigar se a bordo do avião sinistrado teria ocorrido ou não uma deflagração motivada por engenho explosivo.

3 - As fotocópias dos autos de inquérito preliminar foram remetidas a esta Comissão em 24 de Janeiro de 1983.

Não foi possível a esta Comissão determinar em que data foram os autos de inquérito preliminar, agora denominados de «inquérito público», novamente conclusos ao PGR, que emitiu despacho de arquivamento dos autos a aguardar melhor prova, em data que igualmente a Comissão não pode apurar, e de teor a que unicamente chegou ao conhecimento pela imprensa.

Não pode a Comissão deixar de lamentar que a decisão da Procuradoria-Geral da República tenha ocorrido num momento em que decorriam os trabalhos deste inquérito parlamentar e sem que essa decisão tenha sido do seu conhecimento.

Tal circunstancialismo põe em causa a colaboração institucional solidária, que deve constituir base fundamental da organização do Estado democrático, sobretudo atento o facto de esta Comissão sempre ter evidenciado um escrupuloso respeito pelo segredo de justiça e a sua total disponibilidade em colaborar com as demais entidades públicas relacionadas, a diverso título, com a investigação acerca do caso de Camarate.

### **CAPÍTULO III**

#### *1 - A ocorrência do sinistro e sua localização:*

1.1 - Cerca das 20 horas e 14 minutos do dia 4 de Dezembro de 1980, com partida da placa de estacionamento Delta do Aeroporto da Portela, iniciava-se o voo particular de um avião bimotor *Cessna 421*, matrícula YV-314P, com destino ao Aeroporto de Pedras Rubras, transportando 2 pilotos e 5 passageiros, entre os quais o Primeiro-Ministro, Dr. Francisco Sá Carneiro, e o Ministro da Defesa, engenheiro Adelino Amaro da Costa.

Pouco tempo depois, o avião despenhava-se no Bairro das Fontainhas, em Camarate, num local situado a cerca de 500 m do fim da pista percorrida pela aeronave à descolagem (fl. 2946).

1.2 - O incêndio que consumiu o avião atingiu algumas viaturas e parte de edifícios vizinhos e foi rápida e eficazmente atacado, poucos minutos depois, pelos serviços próprios do Aeroporto de Lisboa. Nas operações de rescaldo participaram igualmente outras corporações que entretanto chegaram ao local, tendo os incêndios sido dados por extintos cerca de 20 minutos depois (fls. 1046, 1047, 3179 e 3180).

1.3 - Todos os ocupantes do avião foram encontrados mortos por entre os restos carbonizados do avião.

1.4 - A remoção inicial quer dos corpos das vítimas quer dos destroços não obedeceu a qualquer método ou orientação superior (fl. 2970).

#### *2 - Reconstituição do acidente:*

2.1 - Entre as 22 horas e 30 minutos e as 23 horas começaram a chegar ao local técnicos da DGAC e elementos da PJ, posteriormente afectos às investigações (fls. 128 e 2966).

2.2 - A situação caótica encontrada ficou bem descrita a fl. 2959, quer quanto aos destroços quer quanto à situação das vítimas:

[...] A guarda montada aos destroços (GNR e PSP) foi iludida pela intervenção de pessoas não autorizadas, que conseguiram assim acesso aos mesmos. O rigor das observações e exames periciais levados a cabo pela CI foi, em consequência, inevitavelmente prejudicado.

2.3 - Só cerca das 3 horas da madrugada do dia 5 foi possível às autoridades conseguir um mínimo de controle da situação. Um cidadão (fl. 219) fez, 11 dias depois, a entrega de uma peça do equipamento do avião que tinha recolhida para «recordação» durante o dia 5. Só alguns dias depois os destroços foram removidos para outro local.

2.4 - Elementos da CI, na noite do sinistro, só conseguiram ter acesso a parte da asa esquerda do avião, deixada por este no sótão de uma habitação ainda antes dos embates finais (fl. 2966).

Os elementos da PJ só iniciaram cabalmente os seus trabalhos a partir das 7 horas e 30 minutos da manhã do dia 5 (fl. 409).

2.5 - Através da descrição de 3 testemunhas oculares (fls. 3279, 3283 e 3280), a CI da DGAC estima que o trajecto mais provável do avião foi o que seguidamente se resume: este teria descolado, atingindo uma altura máxima entre 40 m e 50 m, teria em seguida estabilizado em voo horizontal, entre 100 m e 200 m, no momento em que o motor esquerdo teria começado a falhar, iniciando uma trajectória descendente e em pranchamento ligeiramente sobre a esquerda, cortando, primeiramente a linha de iluminação pública da estrada de acesso ao Bairro de São Francisco, e cerca de 100 m mais à frente teria embatido em vários obstáculos, até se despenhar numa rua do Bairro das Fontainhas, em Camarate, tendo a maior parte dos destroços (fuselagem, motor e asa direita e parte da cauda) ficado numa rua desse bairro, junto às Vivendas Zeca e Fatinha.

Ao todo, o voo teria totalizado uma distância de cerca de 1700 m, com uma duração de 38 segundos. O local do acidente situa-se cerca de 18 m acima do nível da pista utilizada (v. gráfico a fls. 3017 e 3119).

2.6 - Com o concurso do LPC, LNETI, OGMA, testemunhas e pesquisas no terreno, a CI da DGAC apresenta o seu relatório em Março de 1981:

[...] a causa provável do acidente foi a perda da potência de propulsão do motor esquerdo, devida no esgotamento inesperado do combustível nos depósitos do mesmo lado na fase crítica de subida após a descolagem, com a conseqüente perda de velocidade, agravada [...], cumulativamente, pela rotação passiva da hélice do mesmo lado, pela incompleta recolha dos *flaps* e pela desfavorável distribuição de pesos. [Fl. 2935.]

2.7 - Considera ainda a CI da DGAC:

[...] o acidente poderia ter sido evitado se tivessem sido cumpridos os procedimentos correntes da preparação do voo, da inspecção da aeronave antes do voo, da lista de verificações antes da descolagem e tomadas as decisões coerentes com o estado de funcionamento de sistemas e componentes do avião, em obediência às instruções e

recomendações contidas no manual de operação do avião. O acidente poderia ainda ter sido evitado ou eventualmente diminuídas as suas consequências se houvesse sido utilizado todo o comprimento disponível da pista para a manobra de descolagem. Foram factores contribuintes a tensão psíquica vivida pelo piloto, a precipitação da partida para o voo e a fadiga física. [Fls. 2935 e 2936.]

2.8 - Quanto a eventual acto de sabotagem, embora não encontrando indícios para tal, quer nas suas próprias investigações quer pelas informações da PJ, a CI da DGAC, no seu relatório, considera, porém, que «[...] só uma investigação mais profunda (fora do âmbito desta Comissão) poderá concluir da sua praticabilidade» (fl. 3200).

2.9 - Em aberto deixa o relatório da CI da DGAC a questão da não existência de combustível no depósito da asa esquerda, que teria originado a mencionada quebra do motor desse lado. «[...] A Comissão não pode excluir a eventualidade do desaparecimento de combustível» (fl. 3001).

2.10 - A controvérsia gerada em termos de opinião pública em relação às causas do sinistro estão historiadas no volume D e conduziram a novas investigações técnicas, entre as quais se salienta a realizada pelo NTSB, cujo relatório, elaborado a pedido do Governo, foi presente ao procurador-geral da República em 28 de Junho de 1982 (fl. 1983).

Este relatório teve por base elementos dos relatórios da DGAC, bem como a análise dos destroços do avião ainda existentes e de peças já desmontadas de componentes de equipamentos recuperados e analisados anteriormente.

A RTP realizou igualmente uma investigação particular sobre se teria existido ou não um rebentamento por explosivo a bordo, tendo-se, para o efeito, deslocado a Portugal 2 especialistas ingleses (fls. 2407 e segs., 2412 e segs., 2597 e segs. e 2607 e segs.).

### 3 - *Questões relacionadas com a reconstituição do sinistro:*

A análise feita por esta Comissão, quer dos relatórios em anexo quer da investigação a que procedeu por iniciativa própria, evidencia algumas divergências, lacunas e contradições que se considera deverem ser apontadas.

3.1- A CI da DGAC, quanto à ausência de combustível, considera pouco provável que o piloto tivesse aterrado na madrugada do próprio dia 4 com tão pouco combustível numa asa, já que isso provocaria um certo desequilíbrio na aterragem, o que dificilmente teria passado despercebido quer aos pilotos quer aos passageiros.

Acresce que essa ausência de combustível teria resultado de uma gestão de combustível dos vários depósitos em voos anteriores muito pouco usual (fls. 2980 e segs.).

Para o NTSB (fl. 2003), mais relevante do que descobrir as razões dessa inexistência de combustível é o facto de o piloto não ter procedido à inspecção prévia dos tanques.

3.2 - Para a explicação da trajectória do avião a partir da falha do motor esquerdo:

3.2.1 - (Fls. 2995 e segs., depoimentos n.ºs 10, 22, 23 e 24.) A CI da DGAC considera que o piloto teria utilizado *flaps* à descolagem, o que mais teria agravado a perda de velocidade do avião.

O NTSB admite a hipótese de a descolagem ter sido normal e os *flaps* terem apenas sido utilizados já na fase final do voo (fl. 2005);

3.2.2 - O piloto, nos pressupostos e circunstâncias admitidos, teria até procedido correctamente, procurando evitar o acidente, ao optar pela alimentação do motor esquerdo com recurso à selecção de combustível a partir do depósito principal da asa direita. Esta última operação teria sido, porém, mal executada.

Para o NTSB (fl. 2005) admite-se que o acidente tivesse sido evitado, caso o piloto, nos primeiros 3 a 7 segundos após a falha do motor, o tivesse colocado «em bandeira», ou seja, sem a hélice oferecer resistência ao avanço do avião;

3.2.3 - Para outros depoentes (n.ºs 4 e 7, fl. 685) poderia ter ocorrido no momento do voo correspondente à falha do motor esquerdo o accionamento de um dispositivo de sabotagem, pelo que a fase final do voo se teria processado, pelo menos, já com o piloto em estado de inconsciência.

3.3 - Quanto às questões levantadas pela CI da DGAC e apresentadas no n.º 2.7, o NTSB considera que não é indicativo de um piloto preocupado e nervoso ou um «acto inseguro» o facto de o piloto requisitar à torre de controle uma «descolagem imediata» (fl. 2003). Consideram ainda que teria sido possível ao piloto dispor de tempo suficiente para efectuar o *checklist* e verificação de magnetos antes da descolagem e que pela evidência física dos destroços existentes se prova que ambos os motores e seus acessórios, bem como outras partes vitais do avião, teriam podido operar normalmente até ao momento do impacte (fl. 2003 e segs.).

3.4 - Analisados os depoimentos das testemunhas constantes nos autos dos relatórios oficiais, bem como as declarações prestadas a esta Comissão, consideram-se pouco claros os seguintes aspectos da reconstituição oficial do acidente.

3.4.1- Se o piloto terá feito ou não uma visita prévia de inspecção ao avião antes da partida final;

3.4.2 - Se existia ou não qualquer foco de incêndio na aeronave, antes ou depois de ter cortado os fios eléctricos na estrada de acesso ao Bairro de São Francisco, antes ou depois de ter embatido na Vivenda Paulos, ou antes do último embate, registado na Vivenda Zeca, em função de depoimentos contraditórios constantes a fls. 84; 170, 179, 192, 231, 338, 346, 349, 352, 354, 357, 358, 359, 362, 363, 365, 366, 367, 370, 372, 373, 374, 376, 378, 380, 387, 3233, 3266, 3280, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3290, 3294, 3296, 3297 e 3300.

3.4.3 - A disposição final das diversas partes do avião durante o incêndio e a ele sujeitas;

3.4.4 - A probabilidade apontada pela CI da DGAC para a não existência de energia a bordo durante a emergência;

3.4.5 - A situação de durante, pelo menos, os últimos 15 segundos do voo os pilotos não terem posto a hélice em «passo de bandeira», contrariamente às indicações do manual de voo e independentemente da colocação da selectora de combustível do motor esquerdo em *off*, por eventual erro de pilotagem, aliás não corrigido durante igual período de tempo.

3.5 - Constata-se que a aeronave não estaria nas melhores condições de segurança para operar em transporte de passageiros, nomeadamente em virtude de:

- a) Fuga de óleo no motor esquerdo;
- b) Deficiências no sistema de transmissões;
- c) Deficiências em pelo menos um indicador da quantidade de combustível, aliado ao facto de não ser conhecido com exactidão o consumo real dos motores;
- d) Dúvidas quanto ao funcionamento do alternador direito;
- e) Dificuldades no arranque dos motores.

#### 4 - Questões relacionadas com a actuação da Polícia Judiciária:

4.1- Em matéria de investigação criminal conduzida pela PJ pode registar-se o levantamento das seguintes notícias de actividade criminosa:

- Caso a fl. 178 - em 10 de Dezembro de 1980;
- Caso a fl. 329 - sem data;
- Caso a fl. 431 - em 9 de Janeiro de 1981;
- Caso a fl. 470 - em 15 de Dezembro de 1981;
- Caso a fl. 516 - em 9 de Fevereiro de 1981;
- Caso a fl. 520 - em 9 de Fevereiro de 1981;
- Caso a fl. 623 - em 9 de Fevereiro de 1981.

Nas situações referenciadas a fls. 178, 329, 470, 516, 520 e 623, a PJ actuou de imediato, quer pela celeridade, quer pela forma exaustiva como as diligências foram conduzidas.

No tocante às situações a fl. 431, constata a Comissão o seguinte:

Por comunicação do Ministério dos Negócios Estrangeiros (fl. 433) recebia-se a informação de que um suspeito (referenciado a fl. 431) tinha sido preso num aeroporto estrangeiro, à chegada de Lisboa, poucos dias após o sinistro, tendo a referida polícia estrangeira informado que o indivíduo em questão evidenciava notória perigosidade, antecedentes criminais e que poderia, de alguma forma, estar relacionado com a ocorrência de Camarate.

Nos registos criminais da PJ nada constava acerca de tal indivíduo; simultaneamente recebeu a PJ a informação da mesma polícia estrangeira de que em Lisboa residiam eventuais familiares.

Constata-se que só 5 meses após esta indicação a PJ pediu à INTERPOL informações acerca deste assunto (fls. 869 e 870). A fl. 1123 consta ter a INTERPOL informado que o suspeito deveria ser julgado no estrangeiro por outro crime. A fl. 1129 consta o auto de inquirição do eventual familiar em Lisboa, em 30 de Julho de 1981, isto é, 6 meses após a primeira informação.

Dos autos consta ainda a informação de que o referido indivíduo fora julgado e condenado no estrangeiro e consta igualmente, a fl. 1165, que só em 3 de Agosto de 1981 foi efectuada incipiente diligência investigatória no Aeroporto de Lisboa referente ao indivíduo.

Ora, existia documentação (fl. 1173) na posse das autoridades portuguesas desde o dia 12 de Dezembro de 1980 que referenciava a presença do suspeito, com disfarce e identidade falsa, na área de circulação restrita do Aeroporto de Lisboa.

Nesta última diligência externa (fl. 1165), a PJ omite a referência à data de entrada clandestina em Portugal do referido suspeito, pelo Aeroporto de

Lisboa, bem como o número do voo de chegada e do bilhete da TAP, fraudulentamente obtido no estrangeiro, em 3 de Dezembro de 1980 (fl. 2686). Ora, já em 15 de Dezembro de 1980 (fl. 1171) a PJ tinha conhecimento de que o referido suspeito havia entrado clandestinamente em Portugal em 3 de Dezembro de 1980 e saído clandestinamente do País, pelo Aeroporto de Lisboa, em 10 de Dezembro de 1980. A PJ, apesar de saber que o referido suspeito fora julgado e condenado, apesar de ter sido informada de que o mesmo cumpria pena no estrangeiro e que iria ser deportado em 18 de Outubro de 1981 (fl. 2632), encerrou o inquérito preliminar em 23 de Setembro de 1981, sem que dos autos conste qualquer diligência investigatória conduzida no estrangeiro durante o período de detenção do referido suspeito. O relatório da polícia estrangeira recebido em 6 de Outubro de 1981 (fl. 2682 e segs.), para além de todas as conclusões e antecedentes criminais contém (fl. 2684) o seguinte comentário:

Não obstante as extensas investigações a que se procedeu quanto às suas actividades criminosas, é provável que jamais se venha a saber o alcance de todas as suas actividades.

Ora, apesar de um elemento da SCIACV ligado à investigação de Camarate ter recebido em 3 de Outubro de 1981 (fl. 2632) toda esta documentação, vai receber o referido suspeito ao Aeroporto em 18 de Outubro de 1981, (fls. 2629 e 2653), procedendo a uma simples investigação sumária, sendo afinal remetida para a 8.ª Secção da PJ a investigação criminal acerca do referido suspeito, sem averiguação exaustiva quer sobre a forma de entrada em Portugal do referido indivíduo, quer dos seus movimentos entre o dia 3 de Dezembro de 1980, quer da ausência de investigações posteriores no Aeroporto de Lisboa.

Ora (a fl. 2723), em 10 de Novembro de 1981, o perfil criminal do indivíduo em causa ainda suscita o seguinte comentário por parte de um agente da 8.ª Secção não relacionado com a SCIACV:

Quanto à personalidade do arguido [...] trata-se de indivíduo de larga experiência, muito viajado, a quem dificilmente será possível obter a confissão seja do que for, se para tal não se dispuser de elementos de prova bastantes. O seu conhecimento do meio criminal, da lei e da gravidade da acusação que lhe é feita leva-o a um estado de descontracção e indiferença pelos actos processuais, chegando a fazer projectos e a emitir pareceres quanto ao tempo provável da sua detenção.

Por declarações prestadas a esta Comissão por um elemento da PJ (depoente n.º 5) foi afirmado desconhecer-se com rigor qual a verdadeira identidade do referido indivíduo, identificado inicialmente a fl. 431, afirmando-se igualmente desconhecer a PJ as conexões criminais do mesmo com o tráfico clandestino de armamento, condenações anteriores por tráfico de droga no estrangeiro, ser referenciado como mecânico de aeronaves, ter conhecimentos sobre sistemas hidráulicos de aeronaves e ser portador de documentação de identificação falsa (21 falsas identidades) sofisticadamente falsificada.

A afirmação deste depoente n.º 5, manifestamente, não pode acolher-se como fidedigna, porquanto dos autos constaram suficientes indicações referentes à perigosidade do mesmo.

Para este depoente n.º 5, o referido indivíduo tratar-se-ia de um simples burlão. Ora, o referido indivíduo é posteriormente pronunciado como autor material de crime previsto e punido no artigo 226.º do Código Penal e ainda de crime previsto e punido nos artigos 216.º, n.º 1, e 222.º do mesmo diploma, com a agravante 34.ª do artigo 34.º do mesmo Código (fl. 2882), em processo instruído por prova incriminatória e onde constam documentos (fls. 2700 e segs.) que deveriam ter sido exaustivamente investigados e posteriormente poderiam conduzir ou à ilibação do suspeito ou a eventuais novas pistas de actividade criminosa.

Por outro lado, não pode deixar de se considerar existir irregularidade processual detectada e até reconhecida em declarações, a fl. 431, do depoente n.º 5, que consistiu na junção aos autos somente em 20 de Janeiro de 1983 do «expediente» referente ao suspeito referido a fl. 431, quando deveria essa tramitação estar inserida no desenvolvimento cronológico do processo de investigação.

De realçar que as fotocópias do processo de inquérito preliminar da PJ foram requisitadas por esta Comissão, em 17 de Dezembro de 1982 e foram recebidas pela Comissão em 24 de Janeiro de 1983. Porém, só em 20 de Janeiro último foram inquiridos eventuais familiares do referido suspeito.

4.2 - Cumpre finalmente chamar a atenção para o facto de subsistirem dúvidas sobre a questão de ter sido ou não realizada análise laboratorial (fls. 390 e 393) pelo menos a um dos vestígios encontrados entre o fim da pista e a Vivenda Paulos (fls. 401, 402, 411 e 412). O depoente n.º 20 confirmou o constante fls. 403 e segs., bem como a constatação de sonegação de evidência.

O depoente n.º 5 contestou tais declarações.

4.3 - Um inspector (fls. 403 e segs.) e um subinspector (fls. 401 e 402) recolheram vestígios entre o topo da pista e a estrada principal de acesso ao Bairro de São Francisco. O LPC confirma que esses vestígios pertencem ao avião (fls. 390 e segs.). A CI da DGAC não pôde tomar em consideração essa ocorrência, em virtude de a mesma não lhe ter sido comunicada e as suas próprias pesquisas não terem indicado tal situação.

5 - *Em matéria de exames médico-legais cumpre salientar o seguinte:*

5.1 - De acordo com testemunhas oculares (fls. 3236 a 3240 e 3265 a 3267) e o relatório do NTSB, datado de 26 de Junho de 1982 (vol. CI, fl. 3800), não se pode concluir, de forma indesmentível, que o estado psíquico do piloto Jorge Moutinho de Albuquerque propiciasse os erros que lhe são imputados.

5.2 - No tocante aos aspectos médico-legais realça-se, em primeiro lugar, uma série de elementos que deviam ter sido observados aquando das primeiras autópsias, feitas no IML, e que o não foram, conforme se pode verificar no relatório do NTSB (fl. 3819).

5.3 - Os exames médico-legais efectuados no IML aquando das primeiras autópsias não referem estudos e análises aos tímpanos das vítimas, elemento fundamental em qualquer autópsia emergente de sinistro com a gravidade e as eventuais repercussões do mesmo, como este, obviamente, requeria.

As fracturas encontradas apenas em 3 vítimas, o seu carácter e a sua localização não mereceram referência especial nem parecem ter provocado reparo nos peritos médico-legais do Instituto acima referido, nem ao perito britânico, nem aos técnicos do NTSB. No entanto, os peritos médicos indicados pelas famílias das vítimas formularam reparos acerca dessas fracturas.

.De igual modo a referência a fragmentos metálicos aderentes aos corpos do piloto, do co-piloto, da Sr.<sup>a</sup> D. Maria Manuela Silva Pires Amaro da Costa, do Dr. António Patrício Gouveia, do engenheiro Adelino Amaro da Costa, do Dr. Francisco Sá Carneiro e da Sr.<sup>a</sup> D. Ebbe Seidenfaden Abecassis foi sumariamente caracterizada.

5.4 - No relatório elaborado pelo perito patologista inglês, datado de Novembro de 1982, refere-se que os fragmentos de «densidade metálica» encontrados nos pés do piloto Jorge Moutinho de Albuquerque, dos quais se fizeram estudos no Departamento de Radiologia do Hospital de Santa Maria (Lisboa) e no Departamento de Metalurgia e Metal-Mecânica do Laboratório Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial, são resíduos de alumínio resultantes da estrutura da aeronave. Em relação a esta afirmação importa realçar 2 contradições encontradas:

a) Os referidos fragmentos de «densidade metálica», que se encontravam profundamente situados nos tecidos justa-ósseos de ambas as regiões calcaneanas do piloto Jorge Moutinho de Albuquerque e que se encontram referenciados na amostra H do Laboratório Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial, foram incluídos no grupo das amostras de natureza não metálica;

b) As experiências efectuadas pelos médicos radiologistas peritos indicados pelas famílias das vítimas, depoentes n.ºs 8 e 9, conforme consta do seu relatório, enviado por iniciativa própria, à Comissão Eventual de Inquérito sobre o Acidente de Camarate em 11 de Abril de 1983, concluem que os fragmentos metálicos em questão «não são de alumínio nem de uma liga deste metal usada no fabrico de aviões».

Estes peritos, médicos radiologistas portugueses, indicados pelas famílias do piloto e co-piloto aquando das segundas autópsias, são categóricos em afirmar que os fragmentos metálicos não são de alumínio nem de uma liga deste metal usada no fabrico de aviões.

5.5 - Regista-se que, através de todos os exames radiológicos realizados aos pés do co-piloto Alfredo de Sousa, não se detectaram idênticos «fragmentos de densidade metálica».

## **CAPÍTULO IV**

### **Conclusões**

1 - *Quanto à actuação do Governo:*

1.1 - Considera-se ter sido prejudicial para o prosseguimento das investigações a nota oficiosa de 11 de Outubro de 1982. De facto, constata-se que até àquela data não só a PJ não tinha ainda na sua posse resultados de análises laboratoriais importantes, como os trabalhos da CI da DGAC se encontravam num fase muito preliminar. Dificilmente se encontra uma justificação para o teor dessa nota oficiosa.

1.2 - Constata-se como positivo o facto de se ter mantida em aberto a investigação ao longo de todo o processo. Mas já não são compreensíveis alguns entraves levantados às famílias das vítimas, nomeadamente quanto à exumação dos corpos dos pilotos, nem o atraso no recurso à colaboração de entidades e técnicos estrangeiros com maior experiência e apetrechamento técnico do que os meios existentes em Portugal.

1.3 - A falta de legislação específica quanto à segurança no transporte aéreo de altas personalidades do Estado toma-se demasiado evidente em todo o processo. Constata-se que até à data não há conhecimento de qualquer iniciativa nesse sentido ter sido acolhida na nossa legislação.

1.4 - Constata-se igualmente uma evidente descoordenação entre as actividades da CI da DGAC e da PJ, bem como certas investigações paralelas de técnicos da TAP, cuja intervenção nunca esteve bem definida.

A inexistência de um organismo especializado em acidentes e segurança aeronáuticos com competência e atribuições de âmbito superior às da actual DGAC contribuiu de modo decisivo para aquela descoordenação.

1.5 - O Governo não pode deixar de ser criticado pelos factos mencionados.

## 2 - Quanto à actuação da CI da DGAC:

2.1 - Poderiam ter contribuído para um apuramento mais exacto dos factos as seguintes diligências:

- a) Pesquisa de existência de gasolina derramada em toda a zona de terreno nas proximidades da Vivenda Paulos;
- b) Inquirição de 2 pilotos de um cargueiro francês *DC-3* que se encontravam no Parque Delta e que terão assistido, junto ao avião sinistrado, aos preparativos para a partida.

2.2 - A constatação, por ordem cronológica, da existência de poucos vestígios de combustível em todos os depósitos na asa esquerda, a declaração de um informador da Comissão Política do PSD divulgada no dia 5 pela comunicação social (v. resenha de imprensa), os maus antecedentes históricos do avião e o conhecimento do estado em que o mesmo se encontrava, algumas anomalias observadas em voos imediatamente anteriores ao do sinistro, a demora em pôr os motores em marcha antes do voo fatídico, a ausência de informações em contrário por parte da PJ e a divulgação de uma prematura nota oficiosa poderão ter influenciado o trabalho da CI da DGAC.

2.3 - Não podem ser imputadas à CI da DGAC responsabilidades por omissões negligenciais, sobretudo se se tiver em consideração a urgência pedida pelo Governo na elaboração do relatório e a delapidação dos destroços no local do acidente na noite do sinistro, embora o relatório técnico contenha algumas imprecisões e afirmações não cabalmente justificadas quanto a todos os vestígios dos impactes que o avião sofreu ou provocou.

### 3- Quanto à actuação da Policia Judiciária:

São imputados ao trabalho de investigação criminal realizado por esta entidade actos de negligência:

3.1 - A PJ tratou insuficientemente elementos relevantes para o processo;

3.2 - Não averiguou as condições de vigilância na noite de 3 de Dezembro à aeronave sinistrada, quando o avião esteve estacionado no Aeroporto de Pedras Rubras;

3.3 - Não realizou atempadamente pesquisa exaustiva e adequada nos destroços do avião nem investigou o espectro alargado de modalidades de sabotagem diferentes da utilização de explosivos.

3.4 - Não inquiriu atempadamente os bombeiros que chegaram em primeiro lugar ao local do sinistro nem os elementos que retiraram os corpos dos destroços;

3.5 - Não aprofundou nem acareou os relatos de testemunhas oculares que referenciam o avião como já tendo um foco de incêndio antes do primeiro embate com os daqueles que não se referem ou negam tal ocorrência;

3.6 - Existe irregularidade processual na tramitação dos autos a fl. 2625;

3.7 - Os elementos médico-legais não foram explicitados numa razão de causa-efeito na exploração de outras hipóteses no sinistro de Camarate, quer ao nível da CI da DGAC, quer ao nível da PJ;

3.8 - A investigação conduzida pela Comissão na matéria mencionada no capítulo III, n.º 4.1 (fls. 24 a 29), deste relatório indicia omissões e insuficiência investigatória de tal forma que leva a formular uma imputação de negligência mais grave.

Esta matéria carece, sem dúvida, de cabal e futuro esclarecimento por parte das entidades competentes para o efeito.

### 4 - Conclusões gerais:

4.1 - Não compete a esta Comissão, nem a tal ela se propôs, emitir um juízo de probabilidade alicerçada em factos incontroversos que permitam afirmar ter o sinistro ocorrido por facto virtual, falha humana ou actividade criminosa.

4.2 - Todavia, a esta Comissão tornou-se evidente que na condução das investigações técnicas e criminais levadas a cabo pela Administração Pública se colhem deficiências, irregularidades, omissões e contradições outrossim de relevante importância para o apuramento de conclusões de significado inequívoco e categórico.

4.3 - Reconhece a Comissão que o prazo que lhe foi assinalado para a realização dos seus trabalhos e a circunstância de estes se terem iniciado volvido um lapso de tempo substancial sobre a verificação dos factos sobre cuja análise se debruçou não lhe permitiram o desenvolvimento de mais iniciativas que permitissem averiguações suplementares de eventos relevantes para as suas conclusões.

4.4 - Daí que a Comissão seja de parecer que os órgãos da Administração Pública competentes para as averiguações técnicas e investigação criminal do chamado «caso de Camarate» podem e devem aprofundar, no futuro, a análise do processo, face ao aparecimento de elementos novos e suplementares susceptíveis de conduzirem à mais completa verdade material.

Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar ao Acidente de Camarate, em 22 de Abril de 1983.- O Presidente da Comissão, Mário Júlio Montalvão Machado.

---

## **ANEXO I**

### **Lista de referências**

ANA - Aeroportos e Navegação Aérea.  
CI - Comissão de Inquérito da DGAC.  
DGAC - Direcção-Geral de Aviação Civil.  
ICAO - International Civil Aviation Organization.  
IML - Instituto de Medicina Legal.  
LNETI - Laboratório Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial.  
LPC- Laboratório de Polícia Científica.  
MTC - Ministério dos Transportes e Comunicações.  
NTSB - National Transportation Safety Board.  
OGMA - Oficinas Gerais de Material Aeronáutico.  
PG R - Procurador-Geral da República.  
PJ - Polícia Judiciária.  
RTP - Radiotelevisão Portuguesa.  
SCIACV - Secção de Combate e Investigação a Actividades Criminosas Violentas.  
T AP - Transportes Aéreos Portugueses.

## **ANEXO II**

### **Declarações de voto**

Votei favoravelmente o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito ao «Acidente» de Camarate em 19 de Abril de 1983, em virtude de ele ser o resultado objectivo dos elementos que foi possível apurar.

Dadas as limitações temporais e materiais que rodearam esta Comissão, considero fundamental que a futura Assembleia da República prossiga os trabalhos iniciados por esta Comissão Parlamentar.

De acordo com as investigações levadas a cabo e de acordo com os elementos encontrados, cada dia mais se avolumou no meu espírito a tese do atentado.

Não posso infelizmente prová-la, mas também ninguém pode, face aos elementos do nosso conhecimento, sustentar a tese de acidente e muito menos tipificá-lo de incúria por parte do piloto Jorge Moutinho de Albuquerque.

Estarei sempre disponível para o apuramento integral da verdade, como foi a minha total preocupação desde o dia 4 de Dezembro de 1980, mas estarei de igual modo sempre em confronto com todos aqueles que entendem ser mais fácil explicar a «realidade» por intermédio de conclusões que não comprometem ninguém ou encerram qualquer tipo de camuflagem quanto a intenções ou investigações.

Assembleia da República, 21 de Abril de 1983.- O Deputado do PED, Carlos Macedo.

---

Votei favoravelmente o relatório da Comissão.

No entanto, creio que dele não emerge com suficiente clareza que a hipótese de explicação causal apresentada pela CI da DGAC como hipótese mais provável de explicação do sinistro se encontra substancialmente abalada.

Da evidência produzida perante esta Comissão posso concluir também com um juízo de probabilidade muito forte, que não é de excluir a hipótese de a emergência ter ocorrido em virtude do aparecimento de um foco de incêndio em pleno voo.

Essa eventualidade não é excluída pelo relatório do Instituto de Patologia da Força Aérea Americana datado de 12 de Março de 1982; há testemunhas oculares que indicam ter visto o avião a arder antes dos embates, e não vejo explicação plausível para o facto de a selectora da gasolina do lado esquerdo ter sido encontrada na posição de fechada. O facto de os pés do piloto estarem mais intensamente carbonizados reforça esta minha convicção.

Por outro lado, se da análise dos autos sobressai com muita clareza a insuficiência investigatória da PJ, não posso também deixar de salientar que as conclusões peremptórias, a meu ver erradamente, apresentadas pelo relatório da CI da DGAC poderão ter contribuído para induzir o trabalho investigatório da PJ, levando-a a subestimar os indícios de actividade criminosa que estão patentes nos autos.

Finalmente, julgo que deveria ter ficado consignado no relatório da Comissão:

- a) A resistência que foi manifestada por algumas entidades ao trabalho da Comissão;
- b) O facto de alguns dos depoentes terem relatado situações de intimidação a que foram sujeitos;
- c) A constatação da impreparação do Estado para reagir a situações de catástrofe ou a formas de criminalidade sofisticada e organizada, encontrando-se a ordem jurídico-penal portuguesa desfasada da realidade, sem normativos de protecção para as vítimas e seus familiares;
- d) A constatação da flagrante debilidade que advém para o Estado da inexistência de um serviço de informações democraticamente controlado.

Assembleia da República, 23 de Abril de 1985. - O Deputado do PSD, Júlio de Castro Caldas.

---

Não pondo em causa o empenhamento dos membros da Comissão com vista à realização dos objectivos que presidiram à respectiva constituição, não pude deixar de abster-me na votação final global do presente relatório, bem como naquela em que se procedeu ao apuramento das suas conclusões, porque nem

a Comissão aprofundou de forma bastante a apreciação do vasto e contraditório conjunto de informações que obteve sobre o objecto do pedido de inquérito, nem lançou a luz necessária sobre comportamentos de entidades públicas em relação às quais emite juízos de censura, nem deixa suficientemente acautelada a sua utilização para leituras indevidas quanto às causas do sinistro de Camarate, podendo até facultar em certas passagens suspeições sem consistência.

Os trabalhos da Comissão ficam, assim, aquém dos objectivos que nos levaram a votar favoravelmente a sua constituição.

Assembleia da República, 27 de Abril de 1983. - O Deputado do PCP, José Manuel Mendes.

---

Votámos favoravelmente o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Acidente de Camarate em 19 de Abril de 1983, na consciência plena das limitações e insuficiências do trabalho levado a cabo. Limitações e insuficiências que decorrem não só do facto de os acontecimentos sobre que incidiu a nossa atenção terem ocorrido há quase 3 anos, mas também da complexidade do processo (nomeadamente no plano técnico e aeronáutico) e da sua extensão, como evidencia o próprio relatório.

Votámo-lo na consciência tranquila de jamais termos ultrapassado o quadro legal definido para a acção das comissões parlamentares de inquérito, bem como o objecto desta Comissão, em concreto definido no requerimento apresentado por senhores deputados do PSD, do CDS e do PPM. Não foi preocupação nossa substituímo-nos a quem quer que fosse quanto ao chamado «caso de Camarate». Nunca invadimos a esfera de competência própria de outras entidades públicas que directa ou indirectamente estiveram ou estão ligadas às investigações dos acontecimentos de Camarate.

A Comissão não adoptou qualquer conclusão quanto às causas materiais do desastre de Camarate, porque não era esse, de facto, o seu objectivo específico.

E, por isso, as questões técnicas e materiais só foram trazidas à colação na precisa medida em que elas relevavam para a apreciação da actuação das entidades oficiais no quadro dos inquéritos, e apenas nesse contexto.

Cada elemento da Comissão terá, a este propósito, a sua opinião pessoal. E, pela nossa parte, não temos reboço em explicitá-la aqui: estamos convencidos de que em 4 de Dezembro de 1980 um funesto acidente vitimou o Dr. Sá Carneiro, o engenheiro Amaro da Costa e seus acompanhantes, aceitando nós por boa, no essencial, a explicação apresentada pela Comissão Técnica da Direcção-Geral da Aviação Civil, mau-grado alguns aspectos menos claros referenciados no relatório da Comissão.

Aliás, foram produzidas perante a Comissão diversas versões dos acontecimentos ocorridos com *Cessna*, nenhuma delas contendo, por si só, elementos que afastassem a explicação de acidente, acolhida oficialmente.

Tal conclusão não invalida a existência de contradições, insuficiências e omissões que, sem colocarem em causa a globalidade das conclusões a que chegaram os inquéritos, apontam para factos e acontecimentos que foram na

ocasião negligenciados ou insuficientemente apreciados, o que evidencia a impreparação do Estado Português para fazer face a situações do tipo da verificada com os acontecimentos de Camarate, nomeadamente no respeitante às regras de segurança de Voo, às normas de transporte de altos dignitários do Estado, à prevenção e detecção de actividades criminosas internacionais.

As conclusões a que a Comissão de Inquérito chegou merecem a nossa concordância na generalidade, embora sejam conclusões ditadas pelas limitações temporais e de meios humanos e técnicos, podendo ser reapreciadas em face de novos dados que, no futuro, possam vir a surgir acerca dos acontecimentos de Camarate.

Mas, pela nossa parte, resulta inequívoco que, em face do interesse do País, se toma indispensável que se ponha termo às especulações que em torno do «caso de Camarate» têm sido desenvolvidas. Foi essa a nossa preocupação.

Assembleia da República, 19 de Abril de 1983. - O Deputado da UEDS, António Vitorino.

---

O MDP/CDE absteve-se na votação do relatório final da Comissão Eventual de Inquérito sobre o Acidente de Camarate pelos seguintes motivos:

Considera o MDP/CDE que o trágico acidente que vitimou o Primeiro-Ministro, o Ministro da Defesa e os seus acompanhantes em 1980 não pode ser utilizado em especulações criadas com intuítos políticos inaceitáveis, como as que se verificaram e que partiram sempre dos sectores ligados ao PSD e ao CDS e a certa imprensa conotada com os partidos que constituíram a AD.

O MDP /CDE apoiou a criação da Comissão Eventual de Inquérito sobre o Acidente de Camarate. Como disse o deputado deste partido António Taborda no Plenário da Assembleia da República realizado em 30 de Novembro de 1982, «[...] é exactamente nos termos e no âmbito desta Assembleia que o inquérito tem razão de ser. E ele não vai interferir noutros inquéritos, já que o seu objecto é completamente diferenciado, vindo, de certa maneira, honrar e prestigiar este órgão de soberania, pois permitirá que de uma vez por todas se aclare, com a transparência democrática que se exige, o que aconteceu em 4 de Dezembro de 1980».

Assim, foi com a intenção de concorrer para o esclarecimento do trágico desastre que os deputados do MDP/CDE, primeiro o deputado Herberto Goulart e depois o deputado João Corregedor da Fonseca, integraram a Comissão de Inquérito.

O MDP /CDE congratula-se pelo facto de, pela primeira vez, uma Comissão de Inquérito Parlamentar ter concluído e apresentado um relatório final, o que só dignifica a Assembleia da República como órgão de soberania.

A acção desenvolvida pela Comissão de Inquérito, nomeadamente pela sua Subcomissão Executiva, foi positiva. Contudo, o relatório final não pode merecer a aprovação do MDP/CDE, por se verificar que os seus relatores - deputados do PSD, do CDS e do PPM - privilegiaram aspectos de pormenor, pouco importantes e pouco esclarecedores, esquecendo deliberadamente outros aspectos que concorreriam para um melhor conhecimento da situação

imediatamente antes do voo e também para um melhor conhecimento das condições em que se encontrava o aparelho.

Por outro lado, o MDP/CDE considera como bastante grave que a filosofia do relatório tivesse sido construída de modo a criar dúvidas injustificadas, a provocar novas especulações, em lugar de esclarecer o que seria fácil, já que os elementos recolhidos pela Comissão de Inquérito a tanto possibilitariam.

É evidente que se notaram omissões e contradições nos relatórios oficial e policial, mas pelo inquérito parlamentar nunca se constatou nessas falhas qualquer ligação com o nexos causal da tragédia. Também não interessa, na nossa opinião, criticar o Governo ou sectores do Governo por motivos que nada têm a ver directamente com o acidente, mas sim com desinteligências existentes no seio de partidos que formaram a AD.

O relatório final da Comissão de Inquérito sobre o Acidente de Camarate poderia e deveria ser mais transparente.

O relatório poderia e deveria ter sido mais debatido, o que talvez possibilitasse uma melhoria substancial, quer na sua filosofia, quer nas suas conclusões.

Palácio de São Bento, 19 de Abril de 1983. - O Deputado do MDP/CDE, João Corregedor da Fonseca.