

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

Identificação de siglas

AR – Assembleia da República.
CEIAC – Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate.
CI – Comissão de inquérito.
DCCB – Direcção de Combate ao Crime e ao Banditismo.
DGAC – Direcção-Geral da Aviação Civil.
IML – Instituto de Medicina legal.
INDEP – Instituto Nacional de Defesa de Portugal.
INMG – Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica.
IST – Instituto Superior Técnico.
LNETI – Laboratório Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial.
LPC – Laboratório de Polícia Científica.
NTSB – National Transportation Safety Board.
PGR – Procurador-geral da República.
PJ – Polícia Judiciária.
RTP – Radiotelevisão Portuguesa.
SCIACV – Secção Central de Investigação de Actividades Concertadas de Violência.
SPEL – Sociedade Portuguesa de Explosivos.
TIC – Tribunal de Instrução Criminal.

CAPÍTULO I

Introdução

1 – Constituição. – Tendo sido apresentado o projecto de resolução n.º 14/V, subscrito por deputados do PSD e do CDS, para constituição de uma nova comissão de inquérito parlamentar sobre a tragédia de Camarate (*Diário da Assembleia da República*, 2.ª série, n.º 92, de 13 de Julho de 1988), que foi discutido e aprovado em Plenário (*Diário da Assembleia da República* 1.ª série, n.º 112, de 7 de Julho de 1988), a Assembleia da República, pela Resolução n.º 14/88, publicada no *Diário da Assembleia da República*, 2.ª série-A, n.º 20, de 17 de Fevereiro de 1989, e no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 173, de 28 de Julho de 1988, deliberou constituir a IV Comissão de Inquérito Parlamentar, em cujos trabalhos participassem, querendo, representantes dos familiares das vítimas, nos termos da lei de processo e segundo o estatuto já estabelecido pela anterior Comissão, para continuar a averiguar, por forma cabal, as causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia que vitimou em 4 de Dezembro de 1980, em Camarate, o Sr. Primeiro-Ministro, Dr. Francisco Sá Carneiro, o Sr. Ministro da Defesa, engenheiro Adelino Amaro da Costa, e seus acompanhantes, com a seguinte distribuição pelas forças políticas representadas na Assembleia da República:

Partido Social-Democrata – 16 deputados;
Partido Socialista – 7 deputados;
Partido Comunista Português – 2 deputados;

Partido Renovador Democrático – 1 deputado;
Partido do Centro Democrático Social – 1 deputado;
Partido Ecologista Os Verdes – 1 deputado;
Intervenção Democrática - 1 deputado.

2 - Composição. - Pelos respectivos partidos políticos foram indicados para integrar a Comissão os seguintes deputados:

Mário Júlio Montalvão Machado (PSD);
Aristides Alves do Nascimento Teixeira (PSD);
Armando Manuel Pedroso Militão (PSD);
Aurora Margarida de Carvalho S. Borges de Carvalho (PSD);
Carla Maria Tato Diogo (PSD);
Carlos Manuel Oliveira da Silva (PSD);
Cecília Pita Catarino (PSD);
Dinah Serrão Alhandra (PSD);
Eduardo Alfredo de Carvalho Pereira da Silva (PSD);
João Domingos Fernandes de Abreu Salgado (PSD);
João Soares Pinto Montenegro (PSD);
José Guilherme Pereira Coelho dos Reis (PSD);
José Luís Bonifácio Ramos (PSD);
José Alberto Puig dos Santos Costa (PSD);
José Manuel da Silva Torres (PSD);
Reinaldo Alberto Ramos Gomes (PSD);
Armando António Martins Vara (PS);
João Barroso Soares (PS);
José Florêncio Botelho Castel-Branco (PS);
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida (PS);
Maria Helena do Rego da Costa Salema Roseta (PS);
Mário Manuel Cal Brandão (PS);
Raul Fernando Sousela da Costa Brito (PS);
António da Silva Mota (PCP);
António José Montciro Vidigal Amaro (PCP);
Rui José dos Santos Silva (PRD);
Narana Sinai Coissoró (CDS);
Herculano da Silva Pombo Sequeira (PEV).

Pela Resolução da Assembleia da República n.º 13-A/88 (alterações ao Regimento da Assembleia da República), publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 22 de Julho de 1988, foram extintos os agrupamentos parlamentares, facto pelo qual o Agrupamento Parlamentar da Intervenção Democrática não chegou a indicar o seu deputado.

A partir de 6 de Janeiro de 1990 a Sr.ª Deputada Carla Maria Tato Diogo (PSD) deixou de exercer funções de deputada.

O Grupo Parlamentar do PSD não procedeu à sua substituição.

Por carta de 10 de Dezembro de 1990, o Sr. Deputado Herculano da Silva Pombo Sequeira (PEV) comunicou à Presidência da Mesa da AR que passaria a deputado independente, facto pelo qual deixou de constar da relação dos membros desta Comissão.

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

Representantes de Maria Arminda Bernardo de Albuquerque:

Augusto José de Matos Sobral Cid;
Manuel Basílio de Castro;

Representantes de Vasco Abecassis:

Pedro Cid;
Nuno Rogeiro;

Representantes de Maria Margarida A. Lacerda Gouveia:

Marcelo Rebelo de Sousa;
Alexandre Patrício Pinto Basto Gouveia;

Representantes de Manuel Rafael Amaro da Costa:

Alexandre Martins Moniz de Bettencourt;
José Duarte de Almeida Ribeiro e Castro;

Representantes de Maria Manuela da Silva C. Simões Vaz da Silva Pires:

Norberto António Gomes de Andrade;
Maria Manuela da Silva C. Simões Vaz da Silva Pires;

Representantes de Vitalina Antónia Ramos Nunes:

João Pedro Xavier de Brito;
José Manuel Duarte Figueiredo.

3 – Tomada de posse e eleição da mesa. – Aos 19 de Janeiro de 1989, foi, por S. Ex.^a o Presidente da AR, conferida posse à Comissão, conforme consta do respectivo livro de registo de posse, tendo a mesa reunido a 31 de Janeiro de 1989 para eleição da mesa, que passou a ter a seguinte constituição:

Presidente – Fernando José Russo Roque Correia Afonso (PSD).
Vice-presidente – por consenso de todos os partidos a vice-presidência coube ao PS, que não chegou a indicar o nome do seu deputado.

Secretários:

António da Silva Mota (PCP);
João Domingos Fernandes de Abreu Salgado (PSD).

4 – Regimento. – Iniciados os trabalhos, a Comissão aprovou o seu regimento, semelhante, aliás, ao de comissões anteriores, conforme publicação inserta no *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série-A, n.º 20, de 17 de Fevereiro de 1989.

5 – Substituições. – Antes do início dos trabalhos e no decurso dos mesmos verificaram-se as seguintes substituições de deputados:

Mário Júlio Montalvão Machado (PSD) por Fernando José Russo Roque Correia Afonso (PSD), em 6 de Dezembro de 1988;
Armando Manuel Pedroso Militão (PSD) por Mary Patrícia Pinheiro Correia e Lança (PSD), em 1 de Fevereiro de 1989;
Raul Fernando Sousela da Costa Brito (PS) por José Ernesto Figueira dos Reis (PS), em 18 de Abril de 1989;
José Florêncio Botelho Castel-Branco (PS) por Luís Geordano dos Santos Covas (PS), em 4 de Maio de 1989;
Mário Manuel Cal Brandão (PS) por Rui António Ferreira da Cunha (PS), em 4 de Maio de 1989;
Armando António Martins Vara (PS) por António Fernandes da Silva Braga (PS), em 23 de Maio de 1989;
João Barroso Soares (PS) por Carlos Manuel Luís (PS), em 22 de Janeiro de 1990;
António José Monteiro Vidigal Amaro (PCP) por João Cerveira Corregedor da Fonseca (Indep.), em 17 de Janeiro de 1989.

Relativamente aos representantes dos familiares das vítimas, não se verificou qualquer substituição.

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 regimento da Comissão a isso os obrigava.

A igual sigilo foram sujeitos – e devidamente ajuramentados – os depoentes na Comissão.

7 – Prorrogação do prazo de vigência. – O prazo que inicialmente foi concedido à Comissão para conclusão dos seus trabalhos foi prorrogado quatro vezes por períodos sucessivos de seis meses.

8 – Reuniões. – A Comissão, que tinha por incumbência continuar o trabalho das anteriores, reuniu ao longo de três anos, tendo as suas actas sido reunidas em 27 volumes, com o número total de 6962 páginas.

9 – Deslocações. – A Comissão realizou várias deslocações.

Deslocou-se em 24 de Maio de 1989 ao hangar do Aeroporto da Portela, onde examinou os destroços do avião.

Em 27 de Junho de 1989 deslocou-se ao aeródromo de Tires para proceder a uma cuidada inspecção a um *Cessna 421*, modelo semelhante ao acidentado em Camarate.

Em 6 de Julho de 1989 deslocou-se, acompanhada por várias entidades, à zona do Aeroporto da Portela onde o *Cessna* se despenhou em 4 de Dezembro de 1980, para obter esclarecimentos adicionais sobre questões técnicas de aeronáutica.

No dia 9 de Março de 1990 a Comissão deslocou-se à Amadora, a fim de ali prosseguir com os seus trabalhos de investigação com vista ao apuramento da verdade.

Em 27 de Agosto de 1990 a Comissão deslocou-se novamente ao aeródromo de Tires, acompanhada por uma comissão de peritos, onde examinou um *Cessna 421* cedido pela empresa Vila Magna Albufeira Jardim.

Finalmente, em 21 de Setembro de 1990 deslocou-se de novo ao hangar do Aeroporto da Portela, acompanhando uma comissão de cientistas, que procedeu à recolha de amostras do avião sinistrado, para que estas fossem sujeitas às competentes análises que permitissem o esclarecimento da origem dos materiais encontrados em proporções anómalas, descritas no relatório da mesma comissão de peritos, na primeira fase dos trabalhos.

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

Inserir Quadros

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

- relatório dos exames referentes ao processo n.º 609/83, realizados a pedido do Ex.^{mo} Sr. Dr. Juiz de Direito do TIC de Loures, pela comissão de nove peritos indigitados por esse Tribunal, com vista a apurar a proveniência do fósforo encontrado nas roupas das vítimas – solicitado em 11 de Outubro de 1989. Não foi satisfeito o pedido. Após várias insistências (26 de Janeiro e 13 de Março de 1990), relatório foi remetido e entregue à Comissão em 21 de Maio de 1990;
- relatório referente ao processo n.º 609/83 (TIC de Loures), realizado pela comissão de peritos, a pedido desta Comissão Eventual de Inquérito, para análise de novas amostras recolhidas do avião sinistrado em Camarate, com o objectivo de esclarecer a «origem dos materiais encontrados em proporções anómalas», descritas no relatório da mesma comissão de peritos na primeira fase dos trabalhos – solicitado em 4 de Setembro de 1990. Foi remetido e entregue à Comissão em 5 de Fevereiro de 1991.

11 – Audição de depoentes. – A Comissão, por proposta de qualquer dos seus membros, procedeu à audição de depoentes, mesmo de alguns que já haviam prestado testemunhos constantes dos autos, para que estes confirmassem ou infirmassem o seu teor. Inquiriu 38 depoentes, muitos dos quais mais de uma vez, e procedeu a acareações sempre que se justificaram.

A Comissão procedeu à audição dos seguintes depoentes:

- 1) Dr. António Silva Santos – PJ;

- 2) Dr. José Manuel Morais Anes – PJ;
- 3) Dr. José Alberto de Almeida Marques Vidal – PJ;
- 4) Dr. Álvaro Augusto Teixeira Lopes – PJ;
- 5) Engenheiro Mário Jorge Dinis da Fonseca – PJ;
- 6) Dr.ª Maria Cândida C. Trigo de A. Negreiros Vaz – IST;
- 7) Engenheira Maria João P. de A. M. Cabral de O. Basto – IST;
- 8) Dr.ª Maria Vitória Pinheiro – LNETI;
- 9) Engenheiro Gil Pires Martins – LNETI;
- 10) Prof. Doutor José Avelino Lima de Faria – CCM;
- 11) Dr.ª Maria Ondina G. Dionísio Vidigal Figueiredo – CCM;
- 12) Prof. Vasco António de S. Lacerda de Brederode – IST;
- 13) Prof. Mário Nery Rodrigues Nina – IST;
- 14) David Pereira Borges de Azevedo – comissário da PSP;
- 15) Dr.ª Isabel Pinto Ribeiro – IML;
- 16) Dr.ª Maria Eduarda Marques Silva – Hospital de São José;
- 17) Mário António Inácio Costa – chefe de esquadra (PSP);
- 18) Manuel Guimarães da Costa – segundo-subchefe (PSP);
- 19) Comandante Manuel António Monteiro Gaspar Frade;
- 20) Dr. Alcides Teixeira Lopo;
- 21) Comandante João Luís Morango Penaguião;
- 22) José da Cruz Marques Monteiro – inspector da PJ;
- 23) Paulo Condesso Franco – subinspector da PJ;
- 24) Dr. Paulo das Graças Esteves Bernardino – inspector da PJ;
- 25) Eurico João Leal Marques Taxa;
- 26) Álvaro Estudante Fontinha;
- 27) Conselheiro Octávio Castelo Paulo – presidente da ASMP;
- 28) Juiz António Rodrigues Simão – SRS da ASMP;
- 29) Juiz Orlando Viegas Afonso – SN da ASMP;
- 30) Juiz Pedro Gonçalves Mourão – vogal da direcção nacional da ASMP;
- 31) Dr.ª Maria Alice Marques – PJ;
- 32) Engenheiro António Victor dos Santos Almeida Viçoso – DGAC;
- 33) Engenheiro Joaquim Maria Dores Vidal da Silva – SPEL;
- 34) Engenheiro Jorge Manuel Pires Tomás Gonçalves – SPEL;
- 35) Fernando Teixeira de Matos – SPEL;
- 36) Comandante Georgino Santos Silva;
- 37) José António dos Santos Esteves;
- 38) Dr. Francisco José de Sousa Pessoa da Costa;

nas seguintes reuniões:

- 1) Reunião de 16 de Março de 1989;
- 2) Reuniões de 16 de Março de 1989, 6 de Março, 28 de Junho e 19 de Julho de 1990 e 26 de Fevereiro de 1991;
- 3) Reuniões de 18 de Abril de 1989, 6 de Março, 28 de Junho e 19 de Julho de 1990 e 21 de Fevereiro de 1991;
- 4) Reunião de 16 de Março de 1989;
- 5) Reuniões de 18 de Abril de 1989, 6 de Março de 1990 e 21 de Fevereiro de 1991;

- 6) Reuniões de 13 de Abril de 1989, 6 de Março, 19 de Junho e 19 de Julho de 1990 e 21 de Fevereiro de 1991;
- 7) Reuniões de 13 de Abril de 1989, 6 de Março e 19 de Junho de 1990 e 26 de Fevereiro de 1991;
- 8) Reuniões de 11 de Abril de 1989, 6 de Março e 19 de Julho de 1990 e 26 de Fevereiro de 1991;
- 9) Reuniões de 11 de Abril de 1989 e 6 de Março e 20 de Junho de 1990;
- 10) Reuniões de 13 de Abril de 1989, 6 de Março e 20 de Junho de 1990 e 21 de Fevereiro de 1991;
- 11) Reuniões de 11 de Abril de 1989, 6 de Março e 19 e 20 de Junho de 1990 e 26 de Fevereiro de 1991;
- 12) Reunião de 8 de Junho de 1989;
- 13) Reunião de 8 de Junho de 1989;
- 14) Reunião de 8 de Junho de 1989;
- 15) Reunião de 22 de Junho de 1989;
- 16) Reunião de 22 de Junho de 1989;
- 17) Reunião de 22 de Junho de 1989;
- 18) Reunião de 22 de Junho de 1989;
- 19) Reunião de 3 de Outubro de 1989;
- 20) Reuniões de 3 de Outubro e 9 de Novembro de 1989;
- 21) Reuniões de 9 de Novembro de 1989 e 20 de Dezembro de 1990;
- 22) Reuniões de 19 de Outubro de 1989 e 25 de Janeiro de 1990;
- 23) Reunião de 19 de Outubro de 1989;
- 24) Reunião de 5 de Dezembro de 1989;
- 25) Reunião de 11 de Janeiro de 1990;
- 26) Reunião de 25 de Janeiro de 1990;
- 27) Reunião de 15 de Maio de 1990;
- 28) Reunião de 15 de Maio de 1990;
- 29) Reunião de 15 de Maio de 1990;
- 30) Reunião de 15 de Maio de 1990;
- 31) Reuniões de 19 de Julho de 1990 e 26 de Fevereiro de 1991;
- 32) Reuniões de 19 de Julho e 10 de Outubro de 1990;
- 33) Reunião de 25 de Outubro de 1990;
- 34) Reunião de 25 de Outubro de 1990;
- 35) Reunião de 25 de Outubro de 1990;
- 36) Reunião de 11 de Dezembro de 1990;
- 37) Reuniões de 20 de Dezembro de 1990 e 14 de Fevereiro de 1991;
- 38) Reunião de 14 de Fevereiro de 1991.

12 – Matéria a investigar. – A IV CEIAC incluiu como matéria integrante da sua investigação anteriores documentos e trabalhos investigatórios que a seguir se discriminam:

- I) Os inquéritos conduzidos pela DGAC e pela PJ, adiante designados por investigação oficial, bem como os despachos que sobre eles recaíram e as investigações acessórias, a que,

legitimamente requeridas a respeito das mesmas, se procedeu sob a égide governamental;

II) Todo o conteúdo dos trabalhos das I, II e III CEIAC.

13 – Objecto. – Diversamente da I CEIAC, mas à semelhança das II e III CEIAC, foi objecto da IV CEIAC «averiguar, por forma cabal, as causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia que vitimou, em 4 de Dezembro de 1980, em Camarate, os então Primeiro-Ministro e Ministro da Defesa, respectivamente Dr. Francisco Sá Carneiro e engenheiro Adelino Amaro da Costa, e acompanhantes».

14 – Conteúdo da matéria investigada. – A matéria investigada pelas I, II, III e IV CEIAC encontra-se compilada num processo reunido durante sete anos de inquérito parlamentar e é constituído por 129 volumes e por 38 456 páginas de processo.

15 – Fecho dos trabalhos da Comissão. – A IV CEIAC promoveu todas as diligências requeridas pelos seus membros ou pelos representantes dos familiares das vítimas e, após o esgotamento destas, deliberou marcar um prazo para o requerimento de todas as novas diligências a efectuar. Após todas elas terem tido lugar, a IV CEIAC deliberou, por unanimidade, encerrar os seus trabalhos e nomear uma comissão de redacção que apresentasse um projecto de relatório final até ao dia 2 de Maio de 1990.

Essa comissão de redacção foi composta por:

Deputado José Luís Ramos (PSD);

Deputado Carlos Luís (PS);

Deputado António Mota (PCP);

Deputado Rui Silva (PRD);

Deputado Narana Coissoró (CDS);

Sr. Augusto Cid (representante dos familiares das vítimas).

O deputado Carlos Luís (PS) foi substituído pelo deputado Rui Cunha (PS) na comissão de redacção.

A comissão de redacção reuniu no dia 4 de Abril de 1991 e deliberou mandar o deputado José Luís Ramos para apresentar um anteprojecto de relatório.

CAPÍTULO II

Hipótese de acidente sem fundamentação técnica plausível

16 – Os relatórios oficiais. – As conclusões dos relatórios oficiais evidenciam como causa provável do sinistro «a perda de 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 a 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» (cf. fls. 81 e 82 do relatório da DGAC).

Outra causa do desastre seria «a tensão psíquica vivida pelo piloto, a precipitação da partida e a fadiga psíquica» (cf. fl. 82 do relatório da DGAC e fl. 23 do relatório da PJ de Outubro de 1981).

17 – Cálculos de consumo da aeronave. – Ora, cálculos relativos às quantidades de combustível existentes no avião são falíveis e por isso destituídos de valor probatório, porquanto, como consta do processo, «é completamente impossível determinar o modo como o piloto Jorge Albuquerque controlou e usou a gasolina dos vários depósitos» (cf. o relatório da DGAC, a fl. 86). Mas os cálculos efectuados pela DGAC, com aquela reserva, alcançam dois valores limite de quantidade possível de combustível: 254 l e 331,6 l.

Porém, a DGAC, para efeitos de cálculo de peso da aeronave, considera outro valor (80 galões = 302,8 l) e a PJ, por seu termo, refere 307 l (cf. fl. 82 do relatório da DGAC e fl. 16 do relatório da PJ). Assim, dos relatórios oficiais constam quatro valores diferentes de cálculo de combustível existente na aeronave à partida da pista, o que põe, só por si, em causa qualquer conclusão válida baseada neste fundamento.

Quanto a considerar-se que os depósitos da asa esquerda não teriam mais que 10 l a 15 l de combustível na fase de descolagem, passou a considerar-se o valor de 254 l no total. Isso faria com que o avião apresentasse urna notável assimetria de pesos, já que teria 15 l numa asa e 240 l na outra asa, o que seria facilmente detectável nas manobras de aterragem e descolagem. Aliás, isto é reconhecido pela própria DGAC (cf. fls. 85 e 87 do relatório da DGAC). Porém, nada disso se verificou quer na aterragem do voo anterior do avião, onde uma testemunha refere que aquela «aterragem fora de tal modo suave que o general Soares Carneiro, que vinha a dormir, nem deu por isso» (cf. O depoimento de Mário David, a fl. 286 da II CEIAC), quer na descolagem para o voo fatídico que foi perfeitamente normal até à produção da emergência (cf. o depoimento do controlador da torre, Gaspar Frade, a fl. 1615 do IV vol. da II CEIAC). Aliás, a percepção de tal assimetria teria de ser imediata, chegando a verificar-se nos primeiros segundos da corrida de descolagem, antes ainda de o avião tirar as rodas do chão e a tempo de a interromper, se necessário (cf. o depoimento do piloto-mecânico Georgino Silva, de fl. 4858 a fl. 4861 do X vol. da II CEIAC).

Perante tal situação, a DGAC termina por aventar a hipótese de furto de gasolina dos depósitos da asa esquerda, que variaria nos seguintes índices:

- a) 80 l a 90 l, na hipótese de 254 l;
- b) 128 l a 138 l, na hipótese de 302 l;
- c) 133 l a 143 l, na hipótese de 307 l;
- d) 157 l a 167 l, na hipótese de 331 l.

Contudo, a PJ refuta a hipótese de roubo de gasolina, afirmando que, «não obstante os esforços desenvolvidos, não se lograram detectar indícios mínimos que comprovassem a existência daquela infracção» (cf. fl. 13 do relatório da PJ).

A outra teoria avançada, que seria a do escapamento do combustível para o *wing-locker* direito, inoperativo, avançada no relatório da PJ (cf. de fl. 13 a fl. 18 do relatório da PJ), foi declarada completamente inconsistente e infundada pelos peritos ouvidos pela CEIAC (cf. entre outros, o depoimento do engenheiro Viçoso à II CEIAC, fl. 7611, que chega a qualificar tal hipótese como absurda), já que uma teoria que se reporta a depósitos da asa direita nunca poderia explicar um esvaziamento de depósitos da asa esquerda, porque não há um sistema de comunicação de combustível entre as duas asas da aeronave.

Aliás, a própria DGAC não dá a devida relevância a testemunhos que contrariam a inexistência de combustível na asa esquerda. De facto, há testemunhos que referem a existência de gasolina na asa esquerda.

O bombeiro Carica Ferrão refere que «a asa esquerda tinha gasolina, que ela sentia-se, mas não tinha muita» e «o depósito estava roto» (cf. o depoimento do bombeiro, de fl. 5364 a fl. 5366 do XI vol. da II CEIAC). Aliás, o rompimento imediato dos tanques de gasolina devido aos embates levou a que quantidade apreciável de gasolina ficasse espalhada no terreno, mas inexplicavelmente a DGAC nunca procedeu a uma análise do mesmo. Neste sentido, o depoimento de Mário Mascarenhas refere que «as amostras de terreno que recolhi nunca foram submetidas a análise» (cf. fl. 8176 do XVIII vol. da II CEIAC).

Acresce a isto que a CEIAC registou informações acerca de escorrimento a partir do tecto da Vivenda Paulos, em cujo forro do telhado ficou a asa esquerda, que nunca foi devidamente investigado pelas entidades oficiais (cf. fl. 8175 do XVIII vol. da II CEIAC). Por outro lado, tudo leva a admitir que o piloto tenha feito as inspecções habituais por meio de varetas antes do voo da aeronave, nomeadamente à suficiência do combustível existente nos depósitos. Quanto à alegada imprecisão dos indicadores de combustível do painel de instrumentos do *cockpit*, foi verificado pela própria DGAC que aquela menor precisão só teria lugar na «faixa medida entre três quartos e cheio» (cf. fl. 56 do relatório da DGAC), pelo que seria inverosímil que o piloto efectuasse o voo se observasse no painel de instrumentos o indicador de combustível na posição de vazio.

18 – Evolução da aeronave. – O avião fez uma rolagem na pista suficiente para atingir a velocidade de segurança (120 milhas/hora), como ficou demonstrado na CEIAC (cf. a acareação de Maria Emília Queiroz com Aida Augusta, conjugada com o depoimento do piloto Georgino Silva, a fl. 4855 da II CEIAC, o depoimento do comandante Teixeira Lopo, de fl. 47 a fl. 49 da III CEIAC, e o depoimento do piloto Vilfredo Fernandes, fl. 279 do relatório da DGAC).

Resulta infundada a hipótese levantada pela DGAC quanto ao recurso a *flaps* para a descolagem. Por um lado, o NTSB discorda desta hipótese e vários depoentes ouvidos pelas comissões parlamentares de inquérito foram unânimes em recusar a hipótese de o piloto Jorge Albuquerque haver recorrido a *flaps* para descolar. A testemunha Vilfredo Fernandes refere que «o Jorge não usava normalmente *flaps* para efectuar a descolagem» (cf. fl. 282 do relatório da DGAC) e a testemunha Georgino Silva acrescenta que «aqui, em Portugal, nas pistas que temos utilizado não é necessário usar *flaps* nem nunca vi o Albuquerque utilizá-los» (cf. fls. 4931 e 4932 do X vol. da II CEIAC).

A DGAC no seu relatório, na tentativa de justificar uma rolagem muito curta, dá como referência para situar o ponto de descolagem um caminho de acesso «alfa», baseando essa sua informação no testemunho do controlador da torre.

Isto foi, porém, repetido e categoricamente desmentido por aquele controlador da torre, Gaspar Frade (cf. II CEIAC, p. 1616), o que demonstra a falta de fundamentação do pressuposto da DGAC.

Por outro lado, o avião estava abaixo do seu peso máximo, com um número de passageiros dentro da lotação normal para aquele tipo de aparelhos (cf. a acarcação de Georgino Silva com António Mascarenhas e ainda a consulta ao «Manual de serviço do avião *Cessna 421-A*», p. 3-10 B).

Contrariamente ao que afirma a DGAC, não ficou provado que a situação do motor esquerdo fosse, no momento das colisões, a de parado, pois o facto de o motor não estar embandeirado pode significar que, embora em perda de potência, o motor estivesse em funcionamento a baixo regime. Eric Newton refere que «the Lh propeller, which was not feathered, although rotating, suggested from its condition of the blades that was loss of power» (cf. o relatório de Eric Newton, in *Livro de Camarate*. ed. do Ministério da Justiça, p. 294). Neste sentido, o piloto Georgino Silva referiu que várias vezes procedeu à paragem de um motor à descolagem com o piloto Jorge de Albuquerque e que ele «era rápido e nem sequer hesitava» em resolver a situação (cf. o depoimento de Georgino Silva, fl. 4849 do X vol. da II CEIAC) e o piloto Vilfredo Fernandes referiu que durante um voo *ferry* no Norte da Europa um dos motores perdeu potência e «o Albuquerque reagiu muito bem, bastante rápido. Fez todos os procedimentos, embandeirou o motor, etc.» (cf. fl. 268 do relatório da DGAC). Portanto, resulta claro que o piloto Jorge Albuquerque estava bastante experimentado nos procedimentos de emergência para paragem de um motor.

Por outro lado, diversos técnicos aeronáuticos confirmaram à Comissão que a extensão da pista utilizada para a descolagem era mais que suficiente, estava dentro das normas de segurança e era procedimento usual para aviões desse tipo (cf. o depoimento de António Penaguião, a fl. 2331 do v vol. da II CEIAC, o depoimento de Georgino Silva, a fls. 4833 e 4922 do x vol. da II CEIAC, e o depoimento de Inácio Passos, a fl. 4558 do x vol. da II CEIAC c a fl. 224 do relatório da DGAC). Neste sentido, aliás, a simples observação das plantas que integram o processo implica a conclusão de que o avião ao executar uma corrida de descolagem de cerca de 500 m ainda lhe restam, como recurso, mais de 750 m de pista (cf. a planta do Aeroporto, a fl. 127 do relatório da DGAC). Assim, o avião dispunha à partida de 1200 m a 1300 m de comprimento na pista 18/36.

Ainda relativamente ao aspecto de segurança relacionado com a extensão de pista utilizada na descolagem, os depoentes comandantes Georgino Silva e João Penaguião deixaram bem claro que, mesmo que o piloto tivesse utilizado a extensão de pista 3/6, o facto de, como a DGAC afirma, a emergência ter ocorrido a cerca de 50 m de altura e com o trem recolhido e bloqueado o piloto seria obrigado a executar os procedimentos normais para voo num só motor, uma vez que o regresso à mesma pista estaria desde logo comprometido.

Isto porque o tempo que ia despendar na identificação do motor parado, nos procedimentos para controlo da aeronave e no baixar de novo do trem de aterragem levaria a que não dispusesse de pista suficiente para aterrar em frente (cf. os depoimentos de João Penaguião, IV CEIAC, pp. 114 e segs., e de Georgino Silva, IV CEIAC, p. 71).

Aliás, uma consulta ao «Manual de voo do avião *Cessna 421*», no capítulo de falha do motor à descolagem, os procedimentos indicados para uma falha de motor à altitude indicada (cerca de 50 m) não contemplam uma aterragem em frente, mas antes o prosseguimento do voo num só motor (cf. o «Manual de voo do avião *Cessna 421*», *Owner's, manual*, cap. «Engine failure ling flight», fl. 3-5).

Acrescente-se ainda que o avião *Cessna 421* como avião multimotor, é dotado de características técnicas que lhe permitem manter uma razão de subida com um motor parado. Por outro lado, o piloto Jorge Albuquerque tinha uma vasta experiência em operações com aviões deste género (cf. fl. 4 do relatório da DGAC, onde se refere que o piloto tinha mais de 50 horas de voo neste tipo de avião) e numa situação de emergência como a figurada pela DGAC (paragem de motor à descolagem) era das que o piloto Jorge Albuquerque mais facilmente dominava (cf. o relatório da DGAC, p. 197, e II CEIAC, fl. 4859 do x vol.). Aliás, seria muito difícil, a menos que incapacitado, que o piloto fosse surpreendido por qualquer efeito decorrente de uma emergência desse tipo, já que esse avião dispunha de um sistema automático de aviso sonoro (*stall warning*), que começa a tocar entre 5 a 10 milhas/hora e antes de o avião tocar o solo (cf. o depoimento de António Penaguião, fl. 2280 do v vol. da II CEIAC).

19 – Alegadas deficiências da aeronave. – Quanto a alegadas deficiências da aeronave sustentadas nas conclusões oficiais, a CEIAC pôde apurar que:

- 1.º O depósito de combustível do fusão do motor direito (*wing-locker*), não operativo, consta do equipamento opcional do avião, pelo que a sua utilização era desnecessária, porquanto o avião não efectuava voos de longo curso (cf. o depoimento de Georgino Silva, de fl. 4928 a fl. 4934 do X vol. da II CEIAC);
- 2.º Quanto ao alternador do lado direito, o PGR não refere mais que «dúvidas de funcionamento» (cf. o despacho do PGR de 12 de Outubro de 1981). Aliás, desde o início do processo parece esclarecido que a eventual avaria não estaria no alternador, mas; tão-só no sistema de indicação de carga, como o prova o depoimento de Georgino Silva, onde refere: «Julgo que o alternador funcionava. O problema era na indicação [...] Uma vez, em Braga, estive a trabalhar com o avião só no motor direito, durante a noite [...] 'e se' não trabalhasse notava-se logo um abaixamento nas luzes, o que não sucedeu.» (Cf. o depoimento de Georgino Silva, relatório da DGAC, p. 210, e ainda os depoimentos de Vilfredo Fernandes e Eurico Taxa, pp. 280 e 263, respectivamente). O aludido despacho do PGR refere ainda «dificuldades e interrupções nas transmissões», o que não corresponde ao que consta do relatório técnico da DGAC, e, por outro lado, o controlador da torre, Gaspar Frade, não deixa margem para dúvidas ao afirmar que «as comunicações foram fortes e claras, bastante nítidas» (cf. fl. 236 do relatório da DGAC);
- 3.º Utilização de gerador de pista – por ter sido largamente repetido nos meios de comunicação social que a utilização do gerador de pista pelo piloto Jorge de Albuquerque para arranque do motor esquerdo era sintoma de deficiência nesse

motor, a Comissão fez questão de nesta matéria ouvir vários peritos aeronáuticos e pilotos, nomeadamente o piloto Georgino Silva, responsável pela manutenção da aeronave, tendo sido opinião unânime que a utilização do gerador é prática corrente na aviação e muito especialmente sempre que se verificam baixas temperaturas, como era o caso. Aliás, o próprio «Manual do *Cessna*» (*Owner' s manual*) recomenda a utilização de gerador de pista quando se verificarem baixas temperaturas, nos seguintes termos: «If it is not available, external power should be used for starting because of the higher ranking power required and the decreased battery output at low temperatures.» (Cf. «Manual», fl. 2-15);

- 4.º Não se colheu qualquer fundamento para concluir que o motor do lado esquerdo «babava óleo». A CEIAC pôde verificar que os motores não apresentavam qualquer avaria através de vários depoimentos. Vilfredo Fernandes declarou que «os motores estavam como novos, pois tinham sido adquiridos na América depois de uma revisão geral» (cf. o relatório da DGAC, p. 264). O proprietário do *Cessna*, Eurico Taxa, referiu que o aparelho estava em bom estado e que não notou «quaisquer deficiências no avião» (cf. o depoimento de Eurico Taxa, p. 26 da IV CEIAC). O depoente Inácio Passos é peremptório ao declarar que, tendo inspeccionado na manhã seguinte ao desastre, cuidadosamente, o local onde o *Cessna YV-314 P* estivera estacionado, não encontrou o mínimo vestígio quer de gasolina quer de óleo (cf. fl. 224 do relatório da DGAC e fls. 4575 e 4673 do X vol. da II CEIAC). Porém, a eventual existência de manchas de óleo na placa de estacionamento deste tipo de aviões reveste-se de uma certa normalidade, já que os respectivos motores consomem bastante óleo e os pilotos nas suas inspecções antes de qualquer voo verificam níveis e atestam os depósitos de óleo, possuindo, normalmente, para este efeito um recipiente de óleo para necessários ajustes de nível. Como o *Cessna* tocava aeródromos onde não era fácil obter esse óleo, o piloto trazia consigo, por precaução, um recipiente na bagageira da asa. Portanto, quaisquer manchas encontradas na placa de estacionamento dificilmente deveriam ser atribuídas a mau estado do motor, mas antes ao procedimento de ajustamento e inspeção de níveis de óleo que tiveram lugar.

20 – Inspeção prévia ao avião. – Não se encontrou fundamento para afirmar que o piloto não tenha cumprido os procedimentos correntes de preparação do voo, a inspeção da aeronave antes do voo e a lista de verificações antes da descolagem. Esta posição assentava numa presunção de que o piloto só se deslocara para o avião às 19 horas e 30 minutos (cf. fls. 13, 14 e 68 do relatório da DGAC).

Resulta do processo que o piloto Jorge Albuquerque já estava junto do *Cessna* desde as 19 horas. Neste sentido, as declarações de Leonardo Coelho, assistente de operações portuárias, que afirma «suponho que a saída do piloto

Albuquerque para o avião deveria processar-se por volta das 19 horas» (cf. o depoimento de Leonardo Coelho, relatório da DGAC, fl. 189), e a análise do mapa de coordenação de transportes (cf. fl. 289 do relatório da DGAC).

A inspecção era tanto mais possível pois tanto o piloto como o co-piloto eram portadores de lanternas de voo nocturno, indispensáveis às inspecções prévias aquando de voos nocturnos (cf. os depoimentos de Inácio Passos, fls. 4658, 4673 e 4675 do X vol. da II CEIAC, e de Maria do Rosário Pimentel, fl. 5067 do XI vol. da II CEIAC).

21 – Competência e condição do piloto. – Segundo testemunhos de técnicos e de profissionais profundamente conhecedores das capacidades do piloto, nomeadamente do seu instrutor de multimotores, a competência aeronáutica do piloto Jorge Albuquerque era muito boa. Refere a dado passo: «E posso garantir-lhe que o Jorge Albuquerque foi muito apertado, não só por mim, mas até por outros. Não foi por ser o Albuquerque, mas porque era o sistema usado em Moçambique devido aos pilotos terem de ser treinados para trabalhar no mato, em campos curtíssimos, com muitas dificuldades.» (Cf. o depoimento do comandante Gouveia, fl. 1866 do IV vol. da II CEIAC.) Não se encontrou qualquer fundamento nos autos para afirmar, como fez a DGAC, que o piloto apresentava fadiga (cf. fl. 4 do relatório da DGAC), mas, pelo contrário, depoimentos de pessoas que contactaram com o piloto no momento do embarque ou pouco antes atestam o seu ar repousado e boa disposição (cf. o depoimento de Maria do Rosário Pimentel, II CEIAC).

A CEIAC teve a possibilidade de ouvir a gravação do diálogo entre o piloto e a torre de controlo, podendo ajuizar que o tom de voz utilizado não é, de modo nenhum, indicador de qualquer nervosismo, como chegou a ser alegado (cf. o depoimento do piloto Georgino Silva, fl. 8609 do XIX vol. da II CEIAC). Por outro lado, as expressões de índole técnica que constam da comunicação entre o piloto do *Cessna* e a torre de controlo e que foram consideradas como indiciando precipitação ou pressa excessiva foram esclarecidas por técnicos aeronáuticos ouvidos pela Comissão, pelo controlador da torre, Gaspar Frade, e pelo relatório do NTSB (p. 20) como tratando-se de linguagem comum e corrente da gíria aeronáutica nas suas comunicações rádio.

Quanto ao alegado «movimento do avião com o gerador ligado», apenas o total desconhecimento da prática dos aeroportos e uma leitura e interpretação menos atenta do depoimento em que se fundara pode ter permitido ao PGR (cf. o despacho de 12 de Outubro de 1980) estabelecer essa inferência. De facto, ficou sobejamente esclarecido que o avião, por não estar calçado, se limitou a descair ligeiramente com o arranque do motor direito (cf. o depoimento do funcionário da TAP Artur Elias, fl. 220 do relatório da DGAC), mas isso não significou o arranque da aeronave, pois só posteriormente, como refere aquele depoente, e após os dois motores estarem a funcionar, «o piloto fez sinal para tirar a ficha» e o operador deu ao piloto «o sinal de OK» e após isso o avião arrancou (cf. o depoimento de Artur Elias, fl. 220 do relatório da DGAC).

22 – Trajectória de voo e sequência de embates. – Segundo reiterados testemunhos do controlador da torre à DGAC, à PJ e às várias CEIAC e com base nas precisas referências visuais que cita e nas cotas que em consequência são calculadas, foi possível estabelecer rigorosamente que o avião não ultrapassou na sua máxima altura os 20 m a 25 m acima do nível da pista fazendo, por consequência, uma trajectória nivelada e horizontal até ao local dos embates finais, no Bairro das Fontainhas. É a elevação do terreno e

do casario no bairro de Camarate, aproximadamente 20 m, relativamente ao nível da pista, que explica o embate da aeronave nesses pontos, e não uma trajectória descendente de que o avião viesse arrimado. Esses testemunhos do controlador da torre, Gaspar Frade, permitem estabelecer de modo rigoroso que o avião, na altura da emergência e sua máxima altura, começou por pranchar nitidamente sobre a direita, só depois se desviando sobre a sua esquerda até ao local dos embates e sua imobilização final, atitude inicial que é inteiramente anormal se se tivesse verificado uma paragem do motor esquerdo (cf. o depoimento de Gaspar Frade, fl. 46 da III CEIAC). Ora, este nítido pranchamento sobre a direita não está representado na planta a fl. 94 do relatório da DGAC, sendo certas as suas importantes consequências na trajectória do avião.

Por outro lado, dada a documentação fotográfica junta ao processo das habitações atingidas, pela observação dos destroços e dos registos dos embates que na asa esquerda e na cauda (estabilizador esquerdo) se verificaram e pelo debate com técnicos aeronáuticos (cf., entre outros, os depoimentos de João Penaguião e Georgino Silva na IV CEIAC), pode dar-se por concluído que a seguir ao corte dos fios eléctricos se deu o primeiro embate da asa esquerda com dois pequenos pilares de cimento armado nas traseiras da Vivenda Paulos, que seccionaram e arrancaram a asa esquerda, rasgando-a e fracturando em diversos pontos os respectivos depósitos de combustível, projectando, por inércia, aquela secção da asa, que ficou depositada no forro do telhado da referida Vivenda Paulos. O avião vem a imobilizar-se contra o 1.º andar da Vivenda Zeca, em posição de ponte, com a traseira apoiada no beiral do telhado da habitação fronteira e o nariz, no sentido da trajectória, dentro do 1.º andar e forro do telhado da referida Vivenda Zeca.

Ora, quanto à trajectória e sequência de embates, foi patente na CEIAC que a CI da DGAC não fez qualquer estudo da sequência de embates (cf. os depoimentos de Mário Mascarenhas, fl. 8226 da II CEIAC, e de Graça Reis, fl. 8376 da II CEIAC).

23 – Exames médicos legais. – Quanto às autópsias, ficou apurado pela CEIAC que foram mandadas executar com grande urgência e que os seus relatórios, ainda que assinados por dois médicos, foram apenas elaborados por um deles, assim como as próprias autópsias (cf. os depoimentos dos médicos José Sombreireiro, fl. 695 da III CEIAC, e de Fernando Fonseca, fl. 891 da III CEIAC).

O Dr. Fernando Fonseca chega a afirmar que «quando cheguei ao Instituto, às 8 da manhã, as vítimas já estavam a ser metidas em caixões e algumas delas já tinham saído do IML». O médico legista, Dr. José Sombreireiro, reconheceu ainda que desconhecia qual o tipo de exames que especificamente deveriam ser feitos em casos de vítimas de desastres aéreos (v. g., recolha de tecidos, exame aos tímpanos), não tendo por isso procedido a tais pesquisas (cf. o depoimento do Dr. José Sombreireiro, fls. 158 e 759 da III CEIAC).

24 – A improbabilidade de sabotagem, segundo as entidades oficiais. – O PGR afirma que «o concurso de eventuais actos de sabotagem ou de ataque directo exigiriam inicialmente preparação adequada, que se não compadece, em termos de probabilidade, com a circunstância de a utilização do aparelho sinistrado para transporte do Primeiro-Ministro, Ministro da Defesa e 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» (cf. o despacho do PGR de 12 de Outubro de 1981). Este pré-juízo de improbabilidade de preparação de sabotagem por falta de tempo consta igualmente de outras conclusões anteriores, nomeadamente da DGAC (cf. fls. 158 e segs. do relatório da DGAC).

Porém, esse pré-juízo apresenta contradições, já que no processo inicial da DGAC consta que a confirmação do voo entre os Gabinetes do Primeiro-Ministro e do Ministro da Defesa e deste último Gabinete com o piloto foi feita cerca da hora do almoço (cf. fl. 287 do relatório da DGAC). Por seu turno, em artigo publicado num jornal, Adriano Vasco Rodrigues, evocando a última vez que estivera com Adelino Amaro da Costa, recorda que tal aconteceu no princípio da noite de 3 de Dezembro de 1980, durante um voo TAP de Lisboa para o Porto, em que Adelino Amaro da Costa o informou e a outros circunstâncias de que teria de regressar a Lisboa nessa noite, «a fim de acompanhar no dia seguinte ao Porto Francisco Sá Carneiro» (cf. *Jornal da Guarda* de 10 de Dezembro de 1982).

Há ainda a destacar o facto de o *Cessna 421-314P* ter estado estacionado no Parque Delta, sem qualquer vigilância especial, entre cerca das 3 horas e 30 minutos e as 19 horas do dia 4 de Dezembro, não tendo sido solicitados ao Aeroporto de Lisboa quaisquer serviços de assistência ou vigilância para aquela aeronave (cf. fl. 162 do relatório da DGAC).

O pré-juízo de improbabilidade no respeitante à preparação de sabotagem por parte das entidades oficiais contemplou só e unicamente a hipótese de a mesma ser dirigida ao então Primeiro-Ministro, Dr. Sá Carneiro. Ora, foi-nos possível apurar que tanto o Ministro da Defesa, Adelino Amaro da Costa, como o candidato presidencial general Soares Carneiro, ao serviço, aliás, de quem o avião se encontrava, constituíam igualmente potenciais alvos de um atentado. Assim, conforme consta do depoimento de Manuela Vaz Pires, sogra de Adelino Amaro da Costa (cf. fl. 624 da I CEIAC), e de Carlos Azeredo, assessor do então Primeiro-Ministro (cf. fl. 302 da I CEIAC), o Ministro da Defesa receava pela sua vida, era portador de uma arma e transportava consigo documentação altamente confidencial. Quanto ao candidato general Soares Carneiro, saliente-se que um responsável da DINFO (informações militares), Oliveira Marques, aconselhou o piloto Jorge Cruz (cf. os depoimentos e acareações de Jorge Cruz, Isabel Nunes e Oliveira Marques, a fls. 4877 e segs. da III CEIAC) a não prestar o seu contributo para aquela campanha como piloto do candidato Soares Carneiro porque a sua vida correria perigo.

Este conselho viria a ser acatado por aquele piloto, que desmontou uma hélice da sua aeronave para simular uma avaria do motor como pretexto para não emprestar os seus serviços de piloto a essa campanha eleitoral (cf. fl. 1592 da III CEIAC).

25 – Análise do NTSB. – A CEIAC lastima que o NTSB não se tenha prestado a colaborar com o inquérito parlamentar, apesar das reiteradas insistências feitas junto daquele organismo, por forma a estudar os dados novos e a aclarar as diversas dúvidas e omissões que foram suscitadas relativamente à análise de 26 de Junho de 1982. De referir que os próprios técnicos do NTSB qualificam o seu trabalho como «uma análise» e não como um relatório, o que se justifica por não ter um carácter conclusivo.

Acresce a isto que o próprio NTSB vem a reconhecer, em 18 de Dezembro de 1983, que o peso e a descentragem da aeronave não teriam sido correctamente calculados (lembramos que este ponto era o factor causal considerado decisivo para o sinistro), o que, só por si, põe em causa as conclusões.

Por outro lado, a CEIAC pôde constatar que o NTSB não efectuou uma investigação original em Camarate, mas apenas se limitou, na curta semana em que a sua equipa esteve em Portugal, a produzir uma análise sobre informações fornecidas pelas autoridades portuguesas (cf. fl. 1 da análise do NTSB). Aliás, essas informações foram parciais, já que a existência de um rasto detectado no terreno sobrevoado pela aeronave com a extensão e configuração que foi possível a esta Comissão apurar e que era do conhecimento da PJ desde o dia seguinte ao sinistro não foi transmitido aos técnicos do NTSB para uma avaliação e explicação, o que vicia à partida qualquer juízo global de ocorrência. Quanto à carta assinada pelo Sr. Ronald Scheede e dirigida à CEIAC em 1986, ela não merece relevância, pois não se procedeu a qualquer estudo ou ponderação sobre os dados novos nem foi deslocada a Portugal qualquer equipa para confirmar ou não as provas indiciárias entretanto apuradas e que punham em causa a análise do NTSB de 1982.

26 – Pareceres dos técnicos Eric Newton e James Mason. – Os pareceres técnicos de Eric Newton e James Mason perdem grande parte da sua fundamentação, pois, após uma primeira visita aos destroços da aeronave, foi aconselhado unicamente por Eric Newton a que se procedesse o mais depressa possível à exumação dos corpos dos pilotos e à pesquisa nesses corpos de minúsculos estilhaços. Para esse efeito, Eric Newton entregou ao jornalista Artur Albarran, que o acompanhava, ampliações do tipo de estilhaço que deveria ser procurado, recomendando que a pesquisa teria de ser minuciosa, feita com grande cuidado e por técnicos altamente competentes. Artur Albarran declarou na CEIAC que os peritos estrangeiros consideravam que a sua função na investigação seria apenas a de fornecer umas «pistas», mas que «depois deveriam ser os peritos portugueses a levar isto até ao fim» e «deixaram-me fotografias dos estilhaços a serem procurados», mas, «embora eles tenham feito essa recomendação, essa pesquisa não foi feita» (cf. o depoimento de Artur Albarran, fl. 1239 da III CEIAC).

Foi, aliás, com base nessa directiva que os familiares das vítimas insistiram junto das autoridades oficiais no sentido de se procederem urgentemente às exumações dos corpos; tal como previa o engenheiro Eric Newton, os exames radiológicos ao corpo do piloto Jorge Albuquerque vieram comprovar a existência dos estilhaços que o técnico inglês sugerira lá estarem.

Torna-se patente a evidência de que os peritos estrangeiros chamados a colaborar na investigação oficial, e não propriamente a fazerem uma investigação própria e independente, foram condicionados e limitados no seu trabalho, sendo forçados a avançar, em privado e até junto de jornalistas, pistas e sugestões que não puderam ou quiseram contemplar nos relatórios fornecidos às autoridades oficiais.

CAPÍTULO III

A valiação crítica das investigações oficiais

A IV CEIAC reitera os juízos negativos já anteriormente feitos a este propósito por outras comissões de inquérito quanto às investigações oficiais. Tais juízos foram formulados no sentido que a seguir resumidamente se transcreve.

27 – Conclusões da I CEIAC:

a) Quanto à actuação do Governo, considera-se 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 análise laboratoriais importantes como os trabalhos da CI da DGAC se encontravam numa fase muito preliminar.

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.

b) Quanto à actuação da CI da DGAC, poderiam ter contribuído para um apuramento mais exacto dos factos as seguintes diligências: pesquisa de existência de gasolina derramada em toda a zona do terreno nas proximidades da Vivenda Paulos e inquirição de dois pilotos de um cargueiro francês *DC-3* que se encontravam no Parque Delta e que terão assistido, junto do avião sinistrado, aos preparativos para a partida.

c) Quanto à actuação da PJ, são imputados ao trabalho de investigação criminal realizado por esta entidade actos de negligência: a PJ tratou insuficientemente elementos relevantes para o processo, não realizou atempadamente pesquisa exaustiva e adequada nos destroços do avião nem investigou o espectro alargado de modalidades de sabotagem diferentes de utilização de explosivos e não aprofundou nem acareou os relatos de testemunhas oculares que referenciaram o avião como já tendo um foco de incêndio antes do primeiro embate com os daquelas que não se referem ou negam tal ocorrência.

28 – Conclusões da II CEIAC. – A II CEIAC vem reconhecer a impossibilidade que teve em cumprir todas as diligências por dissolução da Assembleia entretanto ocorrida, mas, apesar disso, considerou que não foram contrariadas as conclusões da anterior Comissão Parlamentar de Inquérito.

29 – Conclusões da III CEIAC:

a) Quanto às actuações governamentais, foi considerado que, não havendo procedimentos clássicos e bem rotinados das autoridades policiais em casos do tipo ocorrido, verificaram-se no terreno múltiplas formas de descoordenação de que o Governo só mais tarde veio a ter informação (fl. 6966 do XV vol. da II CEIAC), para o que poderão ter contribuído as indefinições quanto à repartição de competências no tocante às polícias (fl. 1385 do III vol. da II CEIAC). No âmbito da PSP, a quem cabia a segurança do Primeiro-Ministro, não foi determinado qualquer inquérito, nem determinadas, no âmbito das competências da respectiva tutela, medidas que pudessem contribuir para os objectivos referidos na nota oficiosa citada (11 de Dezembro de 1980).

Considera-se que contribuiu ainda decisivamente para adensamento das dúvidas públicas a tomada de posição governamental posterior ao conhecimento do relatório elaborado pela I CEIAC (emitida através da nota oficiosa de 30 de Abril de 1983) e a publicação pelo Ministério da Justiça de um volume que, ao contrário do anunciado em 30 de Abril de 1983, veio a não

conter «integralmente os relatórios periciais produzidos e algumas peças do processo consideradas relevantes ou significativas para esclarecimento público», o qual veio ulteriormente a ser retirado.

b) Quanto à actuação da CI da DGAC, a Comissão considera muito negativas e desprovidas de justificação as imposições registadas quanto à extinção, configuração, agregação e natureza dos vestígios encontrados na área relevante para as investigações.

c) Quanto à actuação da PJ, não foram esclarecidos aspectos relevantes sobre o concreto relacionamento antes e depois de 4 de Janeiro de 1981 entre a PJ e as instâncias governamentais competentes. No apuramento de tais aspectos, do ângulo da PJ deparou a Comissão com omissões, contradições e discrepâncias que não foram ultrapassáveis. Também no exame das questões de relacionamento interno susceptíveis de projecção nas investigações foram encontradas contradições inultrapassáveis, mesmo através de acareação (actas de 13 de Maio de 1986 e de 15 de Janeiro de 1987), o que profundamente se lamenta e assinala.

30 – A IV CEIAC. – A IV CEIAC, após analisar todo o processo, encontra-se em condições de formular uma apreciação globalmente crítica à actuação das entidades oficiais pelas razões que a seguir se indicam:

1.^a Nota oficiosa de 13 de Dezembro de 1980. – A Presidência do Conselho de Ministros e os Ministérios da Justiça e dos Transportes emitiram no dia 13 de Dezembro de 1980 uma nota oficiosa em que, depois de lembrar que a «metodologia e disciplina de um inquérito recomendam a abstenção de serem formuladas hipóteses insuficientemente comprovadas, bem como de serem divulgadas conclusões parciais», decide fazer isso mesmo, evocando «o clima emocional e a natural ansiedade gerada pela tragédia». Nessa sua nota oficiosa as entidades excluem a hipótese de ter ocorrido um acto criminoso e avançam os argumentos que haviam de ser a sua base de fundamentação para explicar a hipótese de acidente. Note-se que à data deste comunicado oficial os investigadores tinham já pleno conhecimento do resultado das autópsias que a ausência de fracturas indiciava, bem como da existência de um rasto no terreno sobrevoado pela aeronave.

É de salientar que esta nota oficiosa vinha um pouco no sentido do comunicado do PSD da noite de 4 de Dezembro de 1980, onde se excluía categoricamente a hipótese de a queda do avião *Cessna* se ficar a dever a uma sabotagem. O teor desse comunicado teria ficado a dever-se ao facto de «uma agitação no Norte do País que evitasse afrontamentos» (cf. o depoimento de Viana Baptista, fl. 5964 da II CEIAC). A CEIAC não pode aceitar esta justificação, pois não foram conhecidos nenhuns incidentes e porque tal facto era susceptível de condicionar gravemente as investigações.

2.^a Juízos preconcebidos de alguns investigadores sobre as causas da tragédia. – Técnicos houve que em depoimentos na Comissão Parlamentar deixarem bem expresso que possuíam pré-juízos sobre as causas da tragédia, o que levou a amputar em muito a investigação de exames e medidas necessários. Refiram-se, a título de mero exemplo, as declarações do comandante Graça Reis, da CI da DGAC, que assim que chegou ao local já tinha a explicação para o sucedido. Refere, a dado passo, «expliquei de imediato ao Sr. Ministro o que, em princípio, linha acontecido, porque é dos livros, é típico aquele desastre motivado pela falta de potência num motor» (cf. fl. 8267 da II CEIAC, depoimento de Graça Reis), e para justificar a ausência

de estudos relativos à sequência de embates do *Cessna* sinistrado afirmou que aqueles exames eram dispensáveis, porque se esteve perante «um típico acidente à descolagem» (fl. 8273 da II CEIAC), e do director do LPC da PJ António Silva Santos, que, no mesmo sentido, refere que «se tratava de um voo à portuguesa» (cf. o depoimento de António Silva Santos, fl. 46 da IV CEIAC) e reconhece ter opiniões pessoais sobre a origem das substâncias suspeitas encontradas no avião, segundo ele «provinham da espuma dos bombeiros», pelo que se dispensava a experimentação laboratorial (cf. o mesmo depoimento, fls. 101-144 e 167 da IV CEIAC). O Dr. Garcia Marques, director-adjunto da PJ, dispensa pareceres sobre o rasto, porque estava adquirido que se tratava de um «efeito túnel» (preenchimento por partículas leves incendiadas com origem no foco de incêndio de um corredor de vácuo deixado pelo avião ao longo da sua trajectória desde o final da pista até ao local dos embates, segundo explicação do Dr. Lourenço Martins) (cf. o depoimento de Lourenço Mareins, fl. 10 540 da III CEIAC), desliga das investigações um inspector que observou o rasto e em consequência suscita a hipótese de atentado no seu relatório (cf. o depoimento de Pedro Amaral, fls. 1948, 2012 e 1932 da III CEIAC).

3.^a Ausência de preservação dos destroços da aeronave. – A chocante e inexplicável negligência das autoridades em assegurar a necessária preservação dos destroços do aparelho constitui só por si um dado para o qual esta Comissão não encontrou explicação. Lembremos que a aeronave se despenhou num local coincidente com os limites da área do Aeroporto e que o acesso dos populares a essa zona se fez através de uma área reservada perante a total passividade das autoridades encarregues da preservação dos destroços. Essa zona poderia ser facilmente isolada, já que, para além da área reservada do Aeroporto, a rua do Bairro das Fontainhas onde o avião se imobilizou era estreita e sem saída. Os próprios técnicos da CI da DGAC referem nos seus depoimentos terem presenciado nesse local a apropriação de partes componentes da aeronave por pessoas estranhas à investigação (cf. os depoimentos do engenheiro Viçoso, fl. 7082 da II CEIAC, e do comandante Graça Reis, fl. 8267 da II CEIAC) e outros depoentes relataram à Comissão que possuem em casa destroços do avião sinistrado (cf., a título de exemplo, o depoimento de Eurico Taxa, fl. 77 da IV CEIAC). No entanto, aqueles técnicos retiraram-se do local para só iniciarem as investigações no dia seguinte, limitando-se a constatar a pilhagem a que a aeronave foi sujeita (cf. o depoimento do comandante Graça Reis, fl. 8268 da II CEIAC).

Esta circunstância compromete gravemente e à partida uma investigação que se devia pautar pelo rigor. Aliás, isto mesmo foi reconhecido pela DGAC, que escreveu no respectivo relatório que «a intervenção de pessoas não autorizadas que conseguiram acesso» aos destroços prejudicou o «rigor das observações e exames periciais levados a cabo pela CI» (cf. o relatório da DGAC, vol. IV, fl. 34).

4.^a Recusa da PJ e da DGAC em retirar ilacções da detecção de um rasto no terreno à vertical da trajectória do avião. – Uma equipa da PJ, chefiada pelo inspector Pedro Amaral, encontra, referencia e levanta do solo um rasto de fragmentos vários provenientes da aeronave nos dias 5 e 6 de Dezembro de 1980 e remete-os para a PJ solicitando um exame laboratorial do departamento competente da PJ, o LPC (cf. o ofício de remessa n.º 63 579, de 9 de Dezembro de 1980, da 3.^a Secção da Directoria de Lisboa da PJ para o LPC,

exame n.º 3486/90, de 16 de Dezembro, do LPC e relatório do inspector da referida 3.ª Secção de 22 de Dezembro de 1980).

A CEIAC pôde confirmar e esclarecer de uma forma inequívoca a existência e as características essenciais desse rasto, através de depoimentos do inspector responsável pela brigada que pesquisou os terrenos do Aeroporto entre o topo da pista 18/36 e o local de embate do avião e de vários agentes que integraram esta brigada e que procederam ao levantamento dos fragmentos, bem como por acareação, sempre que se suscitaram dúvidas (cf. os diversos depoimentos do inspector Pedro Amaral, subinspector Sousa, agente Luís Maciel e agente Romão à III CEIAC).

O inspector Pedro Amaral elaborou um relatório onde chamava a atenção para a gravidade da existência desse rasto e para a necessidade urgente de para ele se encontrar uma explicação, chegando no mesmo documento a fazer uma alusão a duas hipóteses possíveis, acidente e atentado.

Porém, a resposta a esse relatório começou por ser uma tentativa de levar o inspector a modificar os termos do seu relatório (cf. o depoimento de Pedro Amaral, fl. 1954 da III CEIAC) e, perante a recusa peremptória do mesmo, a PJ optou pela desvalorização do documento de Pedro Amaral, atribuindo-lhe imprecisão (cf. o relatório da PJ de Outubro de 1981, fls. 20 e 21), e, por outro lado, a PJ explica o rasto encontrado no terreno pela acção do vento após o incêndio do avião, sem se preocupar em confirmar com o inspector e a sua equipa a exacta localização no terreno dos resíduos encontrados e recolhidos nem de obter uma explicação científica para a existência desse rasto e orientação do mesmo. Acresce que este relatório só viria a ser junto aos autos em 1983, facto para o qual a CEIAC não consegue encontrar explicação.

Por outro lado, a DGAC, presente nos terrenos do Aeroporto à mesma data (5 de Dezembro de 1980), limitou-se a pesquisar apenas uma parte da zona sobrevoada pela aeronave compreendida pela estrada da Charneca e pelas traseiras das casas atingidas, enquanto toda a zona que distava entre o final da pista 3/6 e a mesma estrada foi pesquisada pela equipa do inspector Pedro Amaral (cf. os depoimentos de Pedro Amaral, fl. 1968 da III CEIAC, e de Mário Mascarenhas, fl. 3780 da III CEIAC).

Para este estranho e inaceitável facto justifica-se a DGAC, ao esclarecer a CEIAC, que não houve coordenação alguma entre as várias entidades encarregues da investigação, nomeadamente entre a DGAC e a PJ. O engenheiro Viçoso, presidente da CI da DGAC, «chega a referir que nunca disse que tinha havido coordenação» e admite que «não teve conhecimento do relatório da PJ» (cf. o depoimento do engenheiro Viçoso, fls. 7520 e 7521 da II CEIAC).

A corroborar a afirmação do presidente da CI da DGAC, o próprio director da PJ, Lourenço Martins, vem confessar que estas duas entidades, a PJ e a DGAC, ocultavam uma da outra informações respeitantes à investigação (cf. o depoimento de Lourenço Martins, fl. 10 523 da III CEIAC).

Esta situação revela-se *sui generis* a todos os títulos, já que equipas a trabalhar de costas voltadas encerram uma forte susceptibilidade de comprometer toda a investigação.

Partindo do princípio que a DGAC não tinha conhecimento da extensão total do rasto e da sua configuração, a mesma entidade omite no seu relatório que o rasto por si detectado era relativamente estreito (cerca de 8 m de largura) e que na zona coincidente com os fios eléctricos cortados pela asa esquerda da

aeronave o mesmo rasto apresentava uma nítida mudança de direcção, formando um cotovelo coincidente, aliás, com a alteração de rumo da aeronave por pranchamento sobre a esquerda. A planta desse rasto elaborada ao tempo pela DGAC e inexplicavelmente omitida durante muito tempo só foi entregue na Comissão Parlamentar em 1987 e a simples observação da mesma permite concluir que o vento não poderia ser responsabilizado por semelhante inflexão. Porém, se dúvidas ainda houvesse, a PJ deslocou para os terrenos do Aeroporto um desenhador seu, que acompanhou a equipa do inspector Pedro Amaral no dia 5 de Dezembro de 1980 e que, face ao que observou, elaborou uma planta com a extensão e localização do rasto no terreno. Este documento, de fulcral importância para a compreensão dos factos, desapareceu misteriosamente dos autos de inquérito da PJ. Porém, a CEIAC conseguiu depois de muita insistência ter acesso ao *croquis* que esteve na base do desenho final, tendo assim a possibilidade de tomar conhecimento do traçado do rasto (cf. o *croquis* de António Carichas e o seu depoimento na CEIAC, bem como a confirmação do inspector Pedro Amaral e da sua equipa à III CEIAC).

5.^a Ausência de um estudo sobre a sequência de embates da aeronave. – A CEIAC pôde apurar que não houve qualquer estudo da sequência de embates da aeronave. Como se compreende, esse estudo reveste-se de uma imprescindibilidade em qualquer investigação de acidentes aéreos com vista ao apuramento das circunstâncias da queda do aparelho e das acelerações a que o mesmo foi sujeito aquando do despenhamento. Porém, o presidente da CI da DGAC, engenheiro Viçoso, reconhece «não ter muita experiência em investigação de acidentes aéreos» (cf. o depoimento do engenheiro Viçoso, fl. 78 da IV CEIAC) e os membros da DGAC António Mascarenhas e Graça Reis confirmaram a ausência desse estudo por entenderem que o mesmo era desnecessário (cf. os seus depoimentos nas I e II CEIAC). Tais factos não podem merecer a aceitação da CEIAC, tanto mais que o posicionamento da aeronave após a imobilização sugerida referida pela DGAC no respectivo relatório (de nariz para baixo e cauda encostada à moradia Zeca) estava em total contradição com os testemunhos oculares dos moradores de Camarate e, por outro lado, não explica a projecção do motor esquerdo para a rua adjacente nem a destruição e fogo registado no 1.º andar da moradia Zeca.

A ausência desse estudo levou a que a DGAC desconhecesse a existência de dois pilares em cimento armado nas traseiras da Vivenda Paulos responsáveis pela destruição e arranque da asa esquerda do aparelho, bem como da rotura das suas células de combustível. Este facto constitui, aliás, impedimento para a DGAC elaborar um pré-juízo correcto sobre a existência de combustível na asa esquerda, explicando, conseqüentemente, a disparidade e contradição patenteada nesses cálculos.

6.^a Incompletude dos exames médico-legais. – A CEIAC teve ocasião de apreciar os relatórios médico-legais e de sobre os mesmos trocar impressões com os peritos médicos responsáveis pelos mesmos, Drs. José Sombreiro e Fernando Fonseca. Constatou, não sem espanto, que dos dois médicos que assinaram as autópsias apenas um executou as mesmas, não tendo o médico legista, Dr. Fernando Fonseca, tido sequer acesso aos corpos, limitando-se a assinar os exames. Refere este perito, a dado passo, «quando cheguei ao Instituto, às 8 horas da manhã, as vítimas já estavam a ser metidas em caixões e algumas delas já tinham saído do IML. Começaram a ser autopsiadas às 3 horas da manhã, não fui chamado para assistir às autópsias e a última das sete

foi autopsiada às 6 horas e 30 minutos da manhã» (cf. o depoimento de Fernando Fonseca, fl. 891 da III CEIAC).

Ora, tal procedimento contraria gravemente as disposições legais vigentes que determinam que as autópsias sejam feitas por dois médicos legistas.

Quanto à celeridade com que as mesmas decorreram, cerca de meia hora para cada corpo, esta só é explicada por pressões vindas do próprio Governo, que entendeu proceder às cerimónias fúnebres na manhã do dia seguinte (cf. o depoimento de Lourenço Martins, fl. 10 526 da III CEIAC). Esta incompreensível pressão governamental pode explicar em parte a ligeireza com que estes exames foram conduzidos.

A Comissão apurou igualmente que as autópsias foram executadas na madrugada de 5 de Dezembro de 1980, de forma muito apressada, meia hora para cada autópsia, não havendo a preocupação de pesquisa de indícios que pudessem levar a uma explicação para as causas da tragédia.

Assim, o Dr. José Sombreireiro vem a confessar desconhecer, à data das autópsias, a metodologia que deveria ter seguido para sinistrados daquele tipo de acidentes (cf. o depoimento de José Sombreireiro, fl. 762 da III CEIAC).

Não foram os corpos radiografados, não houve colheitas de tecidos para posteriores análises porque «não acharam necessário» (cf. fl. 751 da III CEIAC) e não se efectuaram exames aos tímpanos das vítimas, reconhecendo aí que tinha «sido uma falha nossa», pois não lhes «ocorreu o problema do tímpano» (cf. o depoimento de José Sombreireiro, fl. 752 da III CEIAC). Assim, ambos os peritos viriam a confessar perante a CEIAC as deficiências desses exames médico-legais (cf. igualmente o depoimento de Fernando Fonseca, fls. 910 e segs. da III CEIAC).

A constatação de que as vítimas não sofreram fracturas nem lesões internas deveria só por si ter alertado as autoridades para a circunstância de as mesmas estarem inconscientes ou mesmo mortas no momento do impacte e de, portanto, se estar perante forte probabilidade de acto criminoso. Aliás, alguns jornalistas chegam a adiantar esta hipótese, citando entidades oficiais (cf. *Espaço T. Magazine*, Janeiro de 1981, p. 181, onde se afirma que a carbonização foi anterior à queda do aparelho). Aliás, a mesma hipótese foi sugerida por peritos médicos ouvidos pela Comissão (cf. o depoimento do Dr. Vasconcelos Marques, fl. 1277 da III CEIAC).

7.^a Descaminho de peças materiais relevantes para a investigação. – Ao longo dos seus trabalhos a CEIAC foi por diversas vezes confrontada com o desaparecimento e descaminho de importantes peças materiais do processo sem qualquer explicação plausível por parte das entidades oficiais.

A CEIAC teve oportunidade de mediante exames radiológicos comparativos entre radiografias aos pés do piloto onde eram bem visíveis a presença de inúmeros fragmentos de elevada densidade metálica e as amostras que deveriam conter esses fragmentos, constatar o desaparecimento dos resíduos metálicos detectados nos calcâneos do piloto Jorge Albuquerque à data da sua exumação.

Chamados a depor os peritos médicos que intervieram nesses exames e os peritos do LNETI que procederem à classificação e identificação das amostras, os mesmos não souberam explicar o descaminho das partículas metálicas enviadas para o LNETI para análise e qualificaram de «estranho» esse desaparecimento (cf. os depoimentos de Maria Helena Carvalho, Henrique Carvalhinhos e Oliveira Sampaio à II CEIAC). Assim, a amostra que deveria

conter os resíduos metálicos dos pés do piloto Albuquerque quando radiografados deixou misteriosamente os mesmos «escapulirem-se». O que, para a CEIAC, constitui um acto extremamente grave e a todos os títulos inexplicável.

A CEIAC constatou igualmente o descaminho de todo o material que compunha o rasto que ia do final da pista 3/6 até às casas atingidas. A CEIAC solicitou, por diversas vezes, à PJ que lhe enviasse esses materiais para serem objecto de estudo, não só quanto à sua quantidade como também quanto à sua composição. Para espanto da CEIAC, tudo o que a PJ assegurou ter em seu poder resumia-se a algumas fotografias desses materiais (cf. *Livro de Camarate*, n.º 83, do Ministério da Justiça), confirmando desconhecer totalmente o paradeiro dos materiais recolhidos. Isto apesar de o próprio relatório do LPC de 16 de Dezembro de 1980 aludir a «três frascos de vidro incolor de boca larga e uma caixa de papelão» lhe terem sido entregues pelos agentes da PJ contendo vários tipos de resíduos recolhidos «desde o fim da pista onde o avião descolou até à rede da vedação junto à estrada antes do embate nos fios condutores de electricidade» (cf. o relatório citado anteriormente, fl. I). O subinspector Sousa neste ponto esclarecia a Comissão ao afirmar que dos resíduos recolhidos no terreno só alguns foram fotografados (cf. a acareação do subinspector Sousa e inspector Pedro Amaral na III CEIAC).

A par do descaminho dos resíduos dos componentes do rasto, a CEIAC constatou igualmente o desaparecimento do desenho que assinalava em planta do Aeroporto a extensão e configuração do rasto, desenho esse executado por um desenhador da própria PJ que acompanhou a equipa de investigação ao local e que consultou no terreno a existência desse rasto (cf. o depoimento de António Carichas à III CEIAC). Apesar disso, a CEIAC logrou recuperar um *croquis* do mesmo desenhador e que serviu de base à execução do desenho final onde era patente a configuração, localização, orientação e extensão do rasto, documento esse reconhecido e confirmado pelo autor, António Carichas. Da audição de alguns agentes e responsáveis da PJ presentes no local da tragédia na noite de 4 de Dezembro, conclui-se que de entre os vários objectos recolhidos dos destroços e pertencentes aos ocupantes do avião foi recolhida uma pasta parcialmente queimada contendo vários documentos sob a forma de *dossiers*. O agente Victor Pereira afirma ter encontrado nos destroços uma pasta com «documentos militares», que entregou ao inspector Pedro Amaral (cf. os depoimentos de Victor Pereira, n. 5559 da III CEIAC, e de Pedro Amaral, n. 2045 da III CEIAC), tendo este por sua vez ordenado ao agente Álvaro Militão que «não entregasse esses papéis a ninguém [a não ser ao inspector] na PJ» (cf. o depoimento do inspector Pedro Amaral, fl. 2045 da III CEIAC). Tanto o inspector Pedro Amaral como o agente Álvaro Militão confirmaram à CEIAC que os documentos foram acondicionados numa mala metalizada do fotógrafo da equipa da PJ e do local transportados para a Gomes Freire.

Da audição do director-geral da PJ, na altura o Dr. Lourenço Martins, confirma-se a relevância atribuída por aquela Polícia a estes documentos (fl. 10 446 da III CEIAC) encontrados nos terrenos do Aeroporto, o que significa que eles chegaram ao seu conhecimento. O director-geral chega a classificá-los como «confidenciais» (cf. o depoimento de Lourenço Martins, fl. 10 511 da III CEIAC). Estes «documentos militares» não constam dos autos e desconhece-se o seu paradeiro, bem como não há qualquer alusão tanto à pasta encontrada, que

pela sua descrição se julga pertencer a Adelino Amaro da Costa, nem à que pertencia ao Primeiro-Ministro, Francisco Sá Carneiro.

Acresce que as duas pequenas malas de mão de senhora foram encontradas entre os destroços, pelo que não haveria qualquer justificação para o desaparecimento ou destruição de duas pastas bastante mais volumosas e resistentes.

Por tudo isto, a CEIAC não pode deixar de manifestar a sua estranheza e perplexidade e não compreende por que razão determinadas peças materiais do processo não foram devidamente resguardadas e preservadas, uma vez que a investigação oficial não foi até agora encerrada.

8.^a Ausência de estudo sobre a posição relativa das vítimas. – Ao somatório de deficiências e omissões acresce a ausência de um estudo sobre a posição relativa das vítimas, estudo esse imprescindível em qualquer acidente aéreo. Esse estudo teria, desde logo, permitido esclarecer aspectos essenciais relacionados com a eventual sobrevivência das vítimas e daria à investigação preciosas indicações dos momentos que imediatamente antecederam e sucederam ao despenhamento da aeronave.

9.^a Investigação de gabinete, intimidação de testemunha oculares ou outras e pressões sobre jornalistas. – A CEIAC considera surpreendente a metodologia utilizada pela DGAC no seu trabalho de campo, nomeadamente na audição de testemunhas. Assim, o controlador da torre, Gaspar Frade, testemunha ocular que ocupava um lugar de observação privilegiado e que seguiu atentamente toda a manobra de descolagem do *Cessna* só seria ouvido pela comissão da DGAC em 16 de Fevereiro de 1981, ou seja, mais de dois meses sobre a data da tragédia e em véspera da conclusão do inquérito da DGAC. Talvez por essa razão, as indicações prestadas pelo controlador sobre a altura atingida pela aeronave, comportamento da mesma e alusão a uma explosão não foram levadas em devida conta no relatório final da DGAC (cf. o relatório final da DGAC e o depoimento de Gaspar Frade, a fl. 235 daquele relatório), o que não deixa de se revelar estranho.

Os investigadores policiais optaram por uma investigação de gabinete, chamando as testemunhas a depor nas instalações da PJ sem qualquer enquadramento anterior ou posterior nos terrenos do Aeroporto e do bairro de Camarate.

Os depoimentos foram em muitos casos incompletos e afastaram-se das questões importantes, sendo o caso mais flagrante o do chefe de segurança pessoal do Primeiro-Ministro, Inácio Costa, cujo longo depoimento terminaria abruptamente no exacto momento em que o chefe Costa esclarecia que, após a descolagem do avião, tinha observado uma explosão. Os investigadores policiais não se preocuparam em apurar em que momento do voo o chefe Costa observou essa explosão, preferindo partir do pressuposto de que a mesma teria ocorrido aquando do impacto com o solo quando era do perfeito conhecimento das autoridades que não ocorreu qualquer explosão quando o avião se despenhou. O chefe Costa, ouvido pela CEIAC, deixa isto bem claro, chegando a afirmar que só assinou as suas declarações na PJ porque «estava aí subentendido que o avião teria explodido no ar» (cf. o depoimento de Inácio Costa, fl. 79 da IV CEIAC).

O agente Guimarães Costa, que na altura acompanhava o chefe Inácio Costa, em declarações à PJ confirmou a versão do seu colega. Mais tarde, viria a ser «convidado» pela PJ a alterar o seu depoimento em relação ao ponto em que

afirmara ter visto o avião a arder no ar, situando desta vez sobre as casas de Camarate e não em momento anterior (cf. o depoimento de Guimarães Costa na II CEIAC).

Casos houve em que testemunhas oculares, cujos depoimentos não eram concordantes com o entendimento oficial da PJ, foram ameaçadas de processos judiciais por falsos testemunhos no caso de não alterarem a sua versão dos acontecimentos. O Sr. Agostinho Félix, que morava na rua do Bairro das Fontainhas onde o avião embateu, declarou na CEIAC que quando relatou a um agente da PJ o que viu foi ameaçado «com um inquérito de falsos testemunhos derivado ao facto de ele querer que eu dissesse que o avião não estava em ponte. Ora, se eu tinha visto o avião em ponte, como é que podia dizer que ele não estava em ponte?» (cf. o depoimento de Agostinho Félix, fl. 5143 da II CEIAC).

Outras testemunhas chamadas a depor na PJ referem «tentativas de amedrontamento» e de alteração de declarações por parte da PJ (cf. o depoimento de Maria Manuela Vaz Pires, fl. 613 da I CEIAC).

A Comissão tomou igualmente conhecimento do caso de uma testemunha, Álvaro Fontinha, que alegou ter sido alvo de «uma tentativa de aliciamento» por parte de um subinspector da PJ responsável pela condução da investigação de Camarate com o objectivo de contrariar as suas declarações iniciais, onde fazia afirmações de eventual relevância para o apuramento da verdade. A testemunha Álvaro Fontinha chega a declarar que «o inspector Monteiro tentou aliciar-me pedindo-me para eu dizer que tinha sonhado» (cf. o depoimento de Álvaro Fontinha e a acareação deste com o inspector Marques Monteiro, fl. 4 da IV CEIAC).

Um jornalista que tentou elaborar um trabalho televisivo sobre a tragédia de Camarate chega a referir à CEIAC que foi «muito pressionado e censurado» pela sua estrutura hierárquica e que «a PJ e a DGAC lhe dificultaram em muito o trabalho de investigação» (cf. o depoimento de Artur Albarran, fls. 1286 e 1306 da III CEIAC). Referiu ainda ter encontrado nos arquivos da RTP declarações feitas à televisão por populares no dia da queda do avião que contrariavam totalmente as declarações oficiais (idem, fl. 1335 da III CEIAC) e que nunca foram reveladas publicamente.

10.^a Ausência de análises laboratoriais imediatamente após a queda do avião. – A Comissão pôde constatar que não foram efectuadas quaisquer análises laboratoriais de pesquisa a substâncias suspeitas nas roupas das vítimas e que a recolha de amostras no avião sinistrado se terá limitado à zona dos poços dos trens de aterragem situados nas asas do *Cessna* (cf. os depoimentos de Graça Reis e Américo Vieira à II CEIAC), e nunca ao interior do *cockpit* do avião. Essa lacuna revela-se de particular gravidade e compromete por si só toda a investigação oficial. Vários anos após a tragédia, a CEIAC conseguiu levar a bom termo exames químicos de zonas do *cockpit* do avião nunca antes investigadas e que vieram a revelar-se decisivos para o apuramento das causas e circunstâncias que rodearam a queda do avião. Contudo, peritos houve da PJ que não esconderam a sua animosidade e oposição à minúcia e detalhe destes exames sugeridos pela CEIAC, alegando a sua desnecessidade. O engenheiro Diniz da Fonseca, da PJ, chega a declarar que «isto está a um nível científico de pormenor», que a CEIAC está a fazer um «trabalho de lupa» e que «o trabalho lhes permite atingir este grau de

profundidade mas eu discuto, inclusivamente, a utilidade do mesmo» (cf. o depoimento de Diniz da Fonseca, fls. 140, 143 e 150 da IV CEIAC).

11.^a Ausência de explicação para a retenção dos aviões de José e Nuno Moreira. – As autoridades oficiais nunca esclareceram as verdadeiras razões que levaram a Guarda Fiscal a apreender na manhã de 26 de Novembro, no aeródromo de Tires, o avião *Cessna* que se encontrava ao serviço de campanha do general Soares Carneiro e de que eram proprietários José e Nuno Moreira. Estranhamente, as mesmas autoridades permitiram que um avião ligeiro, na mesma situação legal do avião apreendido, e que viria a ser o avião sinistrado, pudesse efectuar no dia seguinte um voo para transporte do general Ramalho Eanes e de sua esposa de Braga para Chaves.

Estranhamente, a Guarda Fiscal não volta a actuar e o avião que efectuou o voo com o general Ramalho Eanes passa para o serviço da campanha do general Soares Carneiro, apesar de o proprietário do avião retido ter tentado por todos os meios libertá-lo, prontificando-se a pagar de imediato as multas necessárias. Porém, não foi atendido na sua pretensão nem lhe foi dada qualquer explicação para o facto. Só em Março de 1981 as autoridades procederam à entrega do avião, sem exigirem o pagamento de qualquer multa nem avançar qualquer explicação para a sua retenção. As investigações policiais posteriores não vieram esclarecer este incidente, que poderá, eventualmente, ter importantes conexões com o desfecho da tragédia.

12.^a Ausência de explicação para a morte de José Moreira em vésperas de ir depor à Comissão de Camarate. – A Comissão analisou a morte em circunstâncias estranhas do engenheiro José Manuel da Silva Moreira e da sua companheira, Elisabete Piedade da Silva, ocorrida em 5 de Janeiro de 1983, em Carnaxide. O engenheiro José Moreira desenvolvia uma investigação particular sobre Camarate e iria depor perante a I CEIAC escassos dias depois da sua morte. José Moreira era irmão de Nuno Moreira, ambos proprietários do avião *Cessna* inicialmente utilizado na campanha eleitoral do general Soares Carneiro e que escassos dias antes do sinistro havia sido apreendido e substituído pela aeronave sinistrada. A Comissão pôde verificar que a PJ estipulou logo no dia seguinte, de forma precipitada, que a morte de José Moreira e de Elisabete Silva nada teria a ver com o caso de Camarate, acrescentando não existir qualquer ligação de interesse com este caso, quando a realidade era bem diferente – José Moreira não só era o dono do avião retido como o empregador dos pilotos que pereceram em Camarate, como era ainda o impulsionador de vários ensaios de voo no seu avião *Cessna* com corte de motor à descolagem com vista a colocar em causa a tese oficial de acidente em Camarate. Além disso, José Moreira tinha declarado em entrevista a um jornal que estava na posse de informações «de extrema delicadeza e melindre relacionadas com a tragédia e provocadas por ela». Nesse mesmo artigo esclarece que não divulgaria essas informações sem antes as comunicar à Comissão de Camarate, ao Prof. Freitas do Amaral ou ao engenheiro Ângelo Correia, facto que nunca viria a ocorrer por ter morrido entretanto.

A explicação para a sua morte – inalação de gás, produto de má queima de um esquentador colocado na cozinha do apartamento – resulta manifestamente inconsistente, nos próprios termos dos autos e dos documentos que dele constam. O perito médico legal Dr. Fernando Fonseca, ouvido pela Comissão, declarou que a morte de José Moreira «poderia ter sido provocada pela introdução de um gás sob pressão no nariz e na boca, exactamente como se

fosse uma máscara para anestesia, tendo sido uma pressão maior que entrou e que rompeu os alvéolos. Por isso, e que não sei explicar [...] mas há monóxido de carbono a mais nas vítimas» (cf. o depoimento de Fernando Fonseca, fl. 48 da III CEIAC). Existem assim os mais fortes indícios que José Moreira e Elisabete Silva tenham sido assassinados por introdução forçada de gás nos seus pulmões, já que a quantidade de monóxido aí encontrada revela-se muito superior à de uma vulgar morte accidental.

13.^a Informações de que estava algo em preparação visando uma figura proeminente do Estado e ausência de quaisquer medidas preventivas da ocorrência. – A Comissão teve ainda conhecimento, pela análise do processo e por depoimentos por si recolhidos, da existência de avisos e notícias, prévias a 4 de Dezembro de 1980, porventura relacionados com a ocorrência do sinistro. Militares responsáveis dos Serviços de Informação do Exército da Região Militar do Norte receberam informações de que algo de grave se iria passar no País até «quatro dias antes das eleições» e pela «importância da notícia» comunicaram-na para Lisboa, para o Estado-Maior-General das Forças Armadas (cf. os depoimentos do tenente-coronel Oliveira Santos e do tenente-coronel Rui Tomás na III CEIAC). Inexplicavelmente, nenhuma medida preventiva de segurança foi tomada pelas autoridades competentes, nomeadamente o serviço de vigilância à aeronave que servia de transporte nas deslocações do candidato à presidência e que, conforme ofício da Guarda Fiscal, confirma não ter sido requerido qualquer serviço de vigilância ou protecção ao avião em questão.

14.^a Insuficiência investigatória em relação a alegados suspeitos. – A PJ recebeu, no dia 8 de Janeiro de 1981, uma informação da Scotland Yard de que um indivíduo de nome Sinan Lee Rodrigues, que chegou a Portugal a 3 de Dezembro de 1980, com passaporte falso e que, segundo aquela polícia, «poderia estar relacionado com a eventual sabotagem do avião em que seguia o ex-Primeiro-Ministro de Portugal, Dr. Francisco Sá Carneiro» (cf. a informação de serviço da PJ, fl. 439 da I CEIAC). Ainda segundo a polícia inglesa, aquele indivíduo teria estado na área de manutenção de aviões do Aeroporto de Lisboa na altura em que se deu o desastre e por isso a PJ oficiou ao Gabinete da Interpol no sentido de colher mais informações (cf. fl. 869 da I CEIAC).

Estranhamente, e talvez sistematicamente, um agente da PJ ligado desde o início à investigação de Camarate vem solicitar em resposta que «não se vê qualquer relação do indivíduo (Sinan Lee Rodrigues) com o caso de Camarate» (cf. fl. 1166 da I CEIAC).

Porém, a CEIAC pede às autoridades competentes a extradição de Sinan Lee Rodrigues para Portugal e, em 5 e 18 de Junho de 1985, têm lugar duas audições com aquele indivíduo, que se recusa peremptoriamente a abordar o assunto de Camarate (cf. os depoimentos de Lee Rodrigues na II CEIAC).

Queda, assim, por esclarecer até hoje quais os motivos que trouxeram Lee Rodrigues clandestinamente a Portugal no dia 3 de Dezembro de 1980 e quais os seus passos durante o período de tempo que dista entre 3 e 10 de Dezembro de 1980, data em que embarcou clandestinamente, sob falsa identidade e disfarçado de comandante de aviões, para Londres, onde foi imediatamente detido.

A mesma ligeireza nas investigações leva a que a PJ ignore por completo o eventual envolvimento do suspeito José dos Santos Esteves, indivíduo com

cadastro na PJ e que já em 1982 contactara elementos da RTP dizendo-se conhecedor da forma como o avião teria sido sabotado (cf. os depoimentos de Artur Albarran e Barata Feyo à III CEIAC). Acresce a isto que a CEIAC teve a oportunidade de examinar e autenticar (cf. o depoimento de Francisco Pessoa na IV CEIAC) uma gravação de uma conversa telefónica entre José Esteves e o seu empregador de então, Francisco Pessoa, onde aquele indivíduo descreve em pormenor uma alegada sabotagem ao avião que transportava o Primeiro-Ministro, fornece nomes de suspeitos e cúmplices e se afirma conhecedor de todo o processo.

CAPÍTULO IV Relacionamento com o TIC

31 – O processo judicial em que se investigavam os factos que originaram a morte do Primeiro-Ministro, Dr. Sá Carneiro, e seus acompanhantes foi confiado ao TIC de Loures, nos termos do disposto no Código do Processo Penal de 1929, aplicável àquele processo.

Ora, já em 1984, o magistrado judicial do TIC de Loures, Dr. Fonseca Ferrão, exprimiu objecções ao aforamento do processo, alegando incompetência territorial do Tribunal de Loures, com base nas circunstâncias de, havendo crime, este haver sido cometido em Lisboa, devendo, em consequência, o processo transitar para Lisboa (cf. o despacho do juiz de Loures de 11 de Maio de 1984).

Porém, esta questão nunca foi dilucidada, mas a CEIAC pôde constatar a patente falta de meios humanos já que existia apenas um juiz para fazer face a toda a instrução criminal daquela comarca) e de meios materiais daquele Tribunal, como, aliás, o próprio juiz Dr. Fonseca Ferrão asseverou a elementos da CEIAC que, por algumas vezes, o contactaram. Urgia que um magistrado fosse destacado apenas para a instrução deste processo, mas isso nunca veio a acontecer.

32 – Quando a III CEIAC encerrou os seus trabalhos deliberou facultar «de imediato e integralmente os autos à Procuradoria-Geral da República, para que possa examiná-los, avaliar os elementos deles constantes e proceder consoante as conclusões que leve a cabo» (cf. cap. VII «Conclusões» da III CEIAC, *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série, p. 1750).

Consequentemente, o PGR, Dr. Cunha Rodrigues, lavrou em 17 de Setembro de 1987 um despacho em que considera que os *elementos constantes do inquérito parlamentar realizado pelas I, II e III CEIAC «são de manifesta utilidade para a investigação dos factos de que resultou a morte do Primeiro-Ministro, Dr. Francisco Sá Carneiro, e individualidades que o acompanhavam»*. Neste enfoque determinou o envio de cópia do inquérito parlamentar para se promover a sua junção ao processo judicial e para se «requerer as diligências suscitadas pelos elementos, constantes do inquérito, com requisição dos meios que se mostrarem necessários, nomeadamente em matéria de exames e perícias», e ainda o estabelecimento de providências para que haja um acompanhamento pelos magistrados que «se revelarem indispensáveis e que se obtenha a colaboração técnica, processual e de polícia necessária», a fim de que «o acompanhamento e a iniciativa processual do Ministério Público sejam efectivados com inteiro rigor e a maior profundidade» (cf. o despacho do PGR de 17 de Setembro de 1987, IV CEIAC).

33 – Contudo, porque após o encerramento dos trabalhos da III CEIAC foi descoberta a existência de elevados teores de fósforo na roupa das vítimas pelo LPC e porque os deputados não tinham conhecimento de qualquer iniciativa ou diligência por parte do TIC de Loures, em consequência do despacho do PGR e dos trabalhos da III CEIAC, decidiram os Srs. Deputados Montalvão Machado, José Luís Ramos, Cecília Catarino, Dinah Alhandra e João Salgado enviar em 23 de Fevereiro de 1988, ou seja, *um ano após o encerramento do inquérito da III CEIAC*, um requerimento ao Ministério da Justiça para urgente informação do andamento das investigações e da efectivação das diligências requeridas.

A resposta do Ministério da Justiça, por informação do PGR, refere que, «em 11 de Fevereiro, o Ministério Público exarou, no processo, uma extensa e circunstanciada promoção, em que requer a realização de 10 diligências, em larga medida sugeridas por elementos obtidos em inquérito parlamentar».

34 – Por não considerar aquela resposta satisfatória, a AR decide reabrir os trabalhos de inquérito parlamentar em 13 de Julho de 1988, constituindo a IV CEIAC, por considerar necessário e urgente aprofundar uma investigação que já durava há longo tempo e porque o facto de existir fósforo na roupa das vítimas não foi tido em conta na conclusões da anterior CEIAC.

Após a tomada de posse, a IV CEIAC decidiu de imediato ouvir os técnicos do LPC que procederam ao exame da roupa das vítimas com o objectivo de esclarecer a proveniência do fósforo detectado. Nessa audição aqueles técnicos foram peremptórios acerca da necessidade de utilizar métodos analíticos mais sofisticados do que os disponíveis naquele Laboratório (cf. o relatório do LPC da PJ de 21 de Agosto de 1987 e o depoimento do técnico Morais Anes na IV CEIAC).

Para obviar esta dificuldade, a CI contactou diversas entidades oficiais, nomeadamente o LNETI e o IST, no sentido de averiguar a possibilidade de se prosseguirem as investigações da proveniência do fósforo em colaboração com o LPC da PJ. Tendo a CI obtido resposta positiva daquelas entidades, foi sugerida a constituição de uma comissão de peritos que trabalhasse junto do TIC de Loures, já que era a este Tribunal que estavam confiadas as roupas das vítimas.

O TIC de Loures concorda com a sugestão da Comissão, mas, surpreendentemente, decide que os peritos trabalharão em regime de exclusividade para o Tribunal, ameaçando-os com prisão e obrigando-os a não prestar qualquer esclarecimento à Comissão Parlamentar de Inquérito (cf. os ofícios do TIC de Loures enviados a todos os peritos pela juíza Fátima Mata Mouros, com a data de 23 de Novembro de 1989, IV CEIAC, e ainda os depoimentos daqueles peritos na IV CEIAC onde justificam a sua recusa em responder a questões formuladas).

A IV CEIAC considerou deveras estranho tal procedimento, já que até aí tinha havido, em certos momentos, uma estreita colaboração entre o TIC de Loures e as comissões parlamentares de inquérito. Refira-se, a título de mero exemplo, a deslocação ao hangar do Aeroporto da Portela, onde se encontram os destroços do avião *Cessna* de uma delegação da Comissão Parlamentar acompanhada pelo anterior Sr. Juiz do TIC de Loures, Dr. Fonseca Ferrão.

Também na sequência de anteriores diligências da III Comissão Parlamentar de Inquérito, estiveram em Portugal, em Abril de 1989, dois técnicos britânicos com o objectivo de colaborarem na investigação da proveniência do fósforo. A

IV Comissão Eventual de Inquérito que estava a aguardar a conclusão das diligências quis ouvir aqueles peritos. Estes compareceram e declararam que a juíza do TIC de Loures os advertira expressamente de que não poderiam revelar a mais ninguém, nomeadamente à Comissão Parlamentar, o que realmente descobrissem. O Dr. John Gilbert chega a referir, perante os estupefactos membros da IV CEIAC, o seguinte: «O Tribunal informou-nos de que fomos encarregues por ele de fazer o trabalho e, como tal, sendo o Tribunal o cliente, só podemos fornecer informações a quem o cliente entender. A decisão não nos cabe a nós, mas sim ao Tribunal.» (Cf. o depoimento de John Gilbert, perito britânico, fl. 58 da IV CEIAC.)

Após infrutíferas diligências por parte da CI com vista a apurar do andamento do trabalho dos peritos, soube aquela Comissão, em Novembro de 1989, que os técnicos tinham terminado a sua tarefa e que tinham elaborado um relatório conclusivo sobre a matéria em causa, ou seja, o do exame da roupa das vítimas de Camarate.

Consequentemente, a Comissão Eventual de Inquérito solicitou ao TIC de Loures que lhe fosse facultado o relatório daquele exame pericial, exame esse que resultara, repita-se, por iniciativa da própria CI.

A resposta do TIC foi clara e precisa: «O processo encontra-se em segredo de justiça, pelo que nada há a informar.»

Foi com viva surpresa e intensa perplexidade que a Comissão Parlamentar de Inquérito recebeu este ofício oriundo do TIC de Loures.

Por um lado, o Código de Processo Penal estipula como regra fundamental o da natureza pública do processo penal, existindo o segredo de justiça apenas na fase de instrução e, mesmo aqui, com limitações. De facto, o n.º 4 do artigo 86.º do Código de Processo Penal estipula:

Pode, todavia, a autoridade judiciária que preside à fase processual respectiva ordenar ou permitir que seja dado conhecimento a determinadas pessoas do conteúdo do acto ou de documento em segredo de justiça se tal se afigurar conveniente ao esclarecimento da verdade.

Dado o papel de relevo que as diversas comissões parlamentares têm prestado no decurso da investigação, com toda a certeza o n.º 4 do artigo 86.º teria aplicação.

Aliás, o próprio TIC de Loures e a Procuradoria-Geral da República tinham reconhecido anteriormente e por diversas vezes o relevante papel para o apuramento da verdade da Comissão de Inquérito Parlamentar.

Além disso, o artigo 181.º da Constituição da República Portuguesa estipula no seu n.º 5 o seguinte:

As comissões parlamentares de inquérito gozam de poderes de investigação próprios das autoridades judiciais.

Isto significa que as comissões de inquérito parlamentares não têm poderes de julgar mas dispõem de poderes de investigação na sua forma mais lata, ou seja, equiparados às autoridades judiciais, à semelhança, aliás, de outras democracias de países ocidentais, tais como os Estados Unidos da América, Itália ou Reino Unido (cf., a título de exemplo, Vergottini, «Les investigations

dês commissions parlementaires em Italie», in *Révue de Droit Public*, ano de 1985, t. 101, Paris, fl. 39, e Kenneth Shepsle, «Inquiry Committee», in *American Political Science Review*, vol. 81, Março, 1987).

A Comissão Parlamentar de Inquérito deparou assim com uma nítida e inexplicável obstrução ao seu trabalho de investigação parlamentar por parte da Sr.^a juíza do TIC de Loures. Tal procedimento prefigura uma clara violação de normas constitucionais, legais e regimentais.

Porque se podia configurar um conflito de índole institucional entre, por um lado, o Parlamento, através da CI, e, por outro, os tribunais, através do TIC de Loures, entendeu a Comissão Parlamentar de Inquérito mandar o seu presidente, Dr. Fernando Correia Afonso, para contactar directa e pessoalmente o Sr. Presidente do Supremo Tribunal de Justiça, também na sua qualidade de presidente do Conselho Superior da Magistratura.

Após este contacto de natureza pessoal, decorrido um espaço de tempo bastante, e porque a juíza do TIC de Loures continuava a recusar a entrega do relatório à Comissão Parlamentar, esta mandata novamente o seu presidente para iniciar contactos de natureza oficial, por um prazo não superior a 30 dias, com o presidente do Conselho Superior da Magistratura, conselheiro Victor Coelho.

Nesses contactos formais, o presidente da Comissão de Inquérito Parlamentar, Dr. Correia Afonso, levou de novo o assunto ao conhecimento do conselheiro Dr. Victor Coelho, presidente do Conselho Superior da Magistratura, tendo este usado de toda a diligência, nomeadamente numa reunião com a própria juíza do TIC de Loures, no sentido de encontrar a forma de ultrapassar a questão e de ser facultado o relatório à Comissão.

Porém, passados 15 dias após essa reunião, e contra as legítimas expectativas criadas, esta Comissão Parlamentar de Inquérito é surpreendida por nova recusa da juíza do TIC de Loures, através de ofício de 6 de Março de 1990. Aí já não se faz referência ao tão propalado segredo de justiça, mas apenas a critérios de oportunidade (cf. o ofício do TIC de Loures sob a referência n.º 106 da IV CEIAC).

Face a notícias vindas a lume na comunicação social sobre o conflito entre o TIC de Loures e a CEIAC, a Associação Sindical dos Magistrados Judiciais foi recebida, a seu pedido, pela Comissão de Inquérito Parlamentar. Aí aquela Associação Sindical presta-se a colaborar no sentido de desbloquear a questão, considera tratar-se de uma «juíza nova preocupada, talvez demasiado», com a salvaguarda de princípios estatutários (cf. os depoimentos dos juízes Dr. Orlando Afonso e Dr. Rodrigues Simão, fls. 31 e 41, respectivamente, da IV CEIAC), admite a falta de meios do TIC de Loures para realizar iniciativas de investigação (cf. o depoimento do Dr. Orlando Afonso, fl. 90 da IV CEIAC) e anuncia que a questão irá ser em breve desbloqueada, pois a juíza do TIC de Loures iria enviar o documento dos peritos para a AR.

Finalmente, em 23 de Julho de 1990, o documento elaborado pelos peritos indicados pela CEIAC e com o objecto determinado por esta CI é enviado para a AR.

A IV CEIAC não pode deixar de considerar lastimável este episódio, que denota uma ausência por parte da juíza do TIC de Loures de uma clara percepção das competências de uma comissão de inquérito parlamentar e sobretudo do valioso e inestimável contributo da investigação parlamentar para

o esclarecimento dos factos relacionados com a trágica morte de Francisco Sá Carneiro e seus acompanhantes.

Acresce a isto que a juíza do TIC de Loures, sintomaticamente, encerrou a instrução quando lhe foi presente o primeiro documento dos peritos indicados para a AR onde se descobriu bário no *Cessna* sinistrado, enquanto a Comissão Parlamentar de Inquérito após a recepção do mesmo documento decide fazer uma nova série de diligências investigatórias, de entre as quais um exame comparativo com outro *Cessna*, contactos com o fabricante, peritagem da SPEL, etc., o que evidencia bem a diferença de atitudes face à investigação.

CAPÍTULO V **Matéria probatória**

35 – A IV CEIAC, ao integrar no seu trabalho toda a matéria probatória das anteriores comissões a acrescer ao seu próprio trabalho investigatório, encontra-se em posição de enunciar os seguintes pontos que considera provados:

1.º Deflagração e visualização de um incêndio em voo na aeronave *Cessna*. – As comissões parlamentares puderam ouvir e confirmar de um modo exaustivo, ao longo de interrogatórios demorados, detalhados e esclarecedores, que diversas testemunhas oculares observaram, algumas destas, o clarão correspondente à deflagração inicial do incêndio em pleno voo da aeronave e, todas estas, que o avião embateu nas casas do Bairro das Fontainhas transportando já um incêndio a bordo.

O controlador da torre do Aeroporto, Gaspar Frade, em serviço na altura do sinistro, afirmou ter visto claramente o avião interromper a sua subida, por altura da intercepção das pistas 18/36 e 03/21, pranchar nitidamente sobre a direita e seguir-se uma explosão ainda antes de embater nas casas (cf. o depoimento de Gaspar Frade, fls. 7318 e 7338 do XVI vol. da II CEIAC). Esta testemunha foi peremptória quando chamada a esclarecer o fenómeno da explosão observado, distingue claramente o primeiro clarão e o posterior foco de incêndio no local da colisão (cf. fls. 7339 e 8606 a 8662 da II CEIAC). O testemunho do controlador da torre e a sua descrição da atitude do avião após a descolagem é perfeitamente compatível com a orientação do rasto no terreno encontrado pela PJ. Assim, ao afirmar que o avião pranchou notoriamente sobre a asa direita, momentos após a descolagem, a ponto de imaginar que o piloto não conseguiria recuperar, o controlador explica que desviou momentaneamente a sua atenção para accionar os mecanismos de alarme, pelo que não se terá apercebido com exactidão da trajectória do avião (cf. o depoimento de Gaspar Frade na II CEIAC).

O polícia Inácio Costa, chefe da PSP e à altura chefe da segurança do Primeiro-Ministro, que se encontrava na placa do Aeroporto na altura da partida do *Cessna*, observou toda a sequência de descolagem do aparelho, tendo visto distintamente uma explosão no ar, que comparou a uma «bola de fogo», continuando a acompanhar visualmente o avião em chamas até o mesmo desaparecer no seu horizonte. Perante a Comissão, o chefe Costa afirma que «o avião começou a rolar na pista, a certo ponto, levantou, começou a ganhar altura e, em determinado momento, na rota ascendente, vi o avião envolver-se numa bola de fogo, em chamas» (cf. o depoimento do chefe Costa, fl. 8 da IV CEIAC e fls. 2459 a 2561 do V vol. da II CEIAC).

Resulta também provado que o chefe Costa apresentou esta descrição do sinistro desde o dia em que se verificou e o observou quer perante outras pessoas, como a secretária do Gabinete do Primeiro-Ministro, Maria José Moreira Rato (cf. o depoimento de Maria José Moreira Rato, fls. 1 a 37 da III CEIAC), quer perante as autoridades de investigação (cf. o depoimento de Inácio Costa no inquérito da PJ).

O guarda da PSP Guimarães Costa, à data do sinistro elemento do corpo de segurança do Primeiro-Ministro, que se encontrava na placa do Aeroporto junto do edifício do movimento, afirma ter acompanhado a descolagem do avião e ter observado um súbito clarão, que definiu como «explosão», no ar, no fim da pista (cf. o depoimento de Guimarães Costa, fls. 4044 e segs. do IX vol. da II CEIAC).

O professor universitário e antigo oficial de artilharia Eduardo Sousa, que na altura chegava de automóvel a Lisboa, pela Auto-Estrada do Norte, e se encontrava na elevação de terreno antes da portagem, afirmou ter visto o súbito clarão de uma explosão no ar, sobre o Aeroporto de Lisboa, que assemelhou ao «efeito luminoso de uma granada antiaérea», indo mais tarde, já em Lisboa, ao ter conhecimento da tragédia e da hora a que ocorreu, a relacionar a explosão que vira no ar com a possível causa do sinistro (cf. o depoimento de Eduardo Sousa, de fl. 5808 a fl. 5942 do XII vol. da II CEIAC).

A testemunha Maria Emília Queiroz, que se encontrava junto a um pequeno chafariz perto de sua casa, em Camarate, declarou ter visto um clarão de chamas no ar, não tendo observado quaisquer luzes de presença da aeronave e ouvindo momentos depois o estrondo de um embate, vindo mais tarde, ao saber da queda do avião, a relacionar o que viu no ar com o avião sinistrado (cf. o depoimento de Emília Queiroz, de fl. 4703 a fl. 4781 do X vol. da II CEIAC).

A depoente Maria João Poças, que se encontrava dentro de um carro num largo que dista cerca de 100 m do local da colisão em Camarate, tendo sido alertada por «um ruído muito estranho de motores de avião», observou distintamente, ao sair do carro para verificar o que se tratava, o avião a passar à sua frente, envolto em chamas, antes de colidir no Bairro das Fontainhas, colisão que identificou pelo estrondo do embate, já que não via o seu local (cf. o depoimento de Maria João Poças, de fl. 3770 a fl. 3832 do VIII vol. da II CEIAC).

O depoente António Poças, irmão da precedente, encontrava-se perto da mesma referida viatura e viu a aeronave aproximar-se em chamas – «bola de fogo» – e progredir na direcção das casas onde viria a embater (cf. de fl. 3832 a fl. 3942 do VIII vol. da II CEIAC).

O depoente Francisco Vidal, que circulava na direcção de Lisboa, na via rápida a seguir à portagem da Auto-Estrada do Norte, declarou ter visto o avião envolto subitamente em chamas, localizando o fogo na frente do avião, tendo-o visto ainda progredir em chamas, até que desapareceu do seu horizonte. Declarou ainda ter verificado que o avião ficou sem luzes de posição depois da deflagração (de fl. 7243 a fl. 7316 do XVI vol. da II CEIAC).

Carlos Mendes, que se encontrava à porta de sua casa, no Bairro das Fontainhas, na rua onde o avião se imobilizou, declara ter distinguido chamas no nariz do avião, quando o mesmo cruzou a rua, antes de colidir contra a Vivenda Zeca, referindo também um rasto de fumo cinzento na cauda do avião

(cf. de fl. 986 a fl. 994 do V vol. da I CEIAC e de fl. 6545 a fl. 6627 do XIV vol. da II CEIAC).

A depoente Aida Augusta, que se encontrava junto à porta de sua casa, no bairro de Camarate, declarou que, tendo a sua atenção sido atraída por um trabalho estranho de motores de avião em voo, observou a seguir o avião a passar em direcção ao Bairro das Fontainhas, vindo a arder claramente, e ouvindo, de seguida, o estrondo do embate nas casas (de fl. 4762 a fl. 4815 do X vol. da II CEIAC).

A depoente Maria Torgal, que se encontrava a cerca de 100 m do local da colisão, só se apercebeu da aeronave na sua trajectória final, depois de cortar o traçado eléctrico, e, embora tendo visto que não trazia luzes de presença, observou-a e descreveu-a como vindo «muito iluminada», ainda que não se recorde se a mesma voava em chamas ou não (de fl. 3945 a fl. 4037 do VIII vol. da II CEIAC).

Avelino Ascensão, guarda do portão n.º 16 do Aeroporto de Lisboa, junto ao qual se encontrava, que também só visionou a fase final do voo, dada a sua explosão no terreno, afirma ter ouvido explosões que partiam da aeronave já em pleno voo e ter observado chamas que iluminavam a parte da cauda do avião, tendo-as interpretado como *ratés* produzidos pelo escape do avião (fl. 4187 do IX vol. da II CEIAC).

Duas únicas testemunhas oculares do voo (fl. 238 do vol. «Investigação operacional» da DGAC), José Monteiro entretanto falecido (de fl. 4308 a fl. 4359 do IX vol. da II CEIAC, declararam ter seguido a trajectória da aeronave sem observarem incêndio em voo. A primeira afirma que o avião ficou sem luzes de posição após a produção da emergência, tendo acompanhado visualmente todo o voo subsequente, o «bater de asas» e a sua progressão até ao embate final, sem se aperceber de qualquer fogo a bordo. A segunda declarou que o aparelho terá mantido as suas luzes de presença até ao momento da colisão, mas que se apercebeu, a certa altura, de que o avião ia cair, tendo disso prevenido um colega seu que se encontrava próximo e que já nada pôde observar (de fl. 4308 a fl. 4859 do IX vol. da II CEIAC).

Face aos testemunhos oculares, ao seu número e à valorização relativa entre si e em conjugação com outros elementos do processo, conclui-se existir prova testemunhal bastante sólida de que o avião se incendiou em pleno voo.

Relevam neste sentido:

- a) O número de testemunhos oculares, 10 num total de 14, que distintamente o observaram e o descrevem de forma essencialmente coerente entre si;
- b) A especial consistência dos depoimentos do controlador da torre em serviço e do chefe Costa, que, sendo chefe da segurança do Primeiro-Ministro e tendo-o acompanhado ao embarque, expressamente voltou à placa do Aeroporto quando, estranhando a demora na descolagem, quis averiguar o que se passava, verificando nesse momento que o avião já se encontrava a entrar na pista 18/36 e tendo seguido a sua trajectória como a descreveu para os autos;
- c) A diversa formação dos referidos 10 testemunhos e o facto de todos descreverem os acontecimentos do mesmo modo substancial;

- d) O facto de estes mesmos 10 testemunhos se situarem em pontos de observação distintos, os quais, significativamente, se situam em círculo relativamente à trajectória descrita pelo *Cessna*, isto é, à sua esquerda, à sua direita, atrás e à frente.

2.º Rasto de fragmentos encontrado nos terrenos sobrevoados pelo *Cessna*. – Dos diversos depoimentos do inspector Pedro Amaral e da sua equipa, que pesquisaram os terrenos do Aeroporto e que encontraram um rasto de fragmentos, foi possível a esta Comissão delinear a sua extensão, orientação e conteúdo.

No tocante à sua extensão, está estabelecido que o 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. Está 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.

Está provado que os fragmentos recolhidos no troço restante (de cerca de 280 m) até aos 50 m do topo da pista (designadamente os papéis queimados, que constam da análise do LPC) provinham inequivocamente da aeronave e do seu interior. O rasto estende-se, portanto, em toda esta extensão.

Quanto à largura deste rasto e a outros aspectos da sua geometria, resultou provado:

- a) Que o rasto denota uma inflexão que é nítida em determinado ponto do seu traçado, muito próximo do local onde o avião primitivamente cortou uns fios eléctricos na sua rota de embate (verificação coincidente quer em *croquis* da PJ quer em planta da DGAC);
- b) Que o rasto, em toda a sua extensão, consiste numa faixa de largura relativamente estreita e sensivelmente uniforme (verificação coincidente quer em fontes da PJ quer em fontes da DGAC no troço que foi do seu conhecimento).

Refira-se ainda que quanto a este ponto, embora os membros da brigada da PJ que procederam ao levantamento no terreno tenham produzido, quando interrogados quanto à estimativa da sua largura, avaliações diferentes (6 m, 8 m, 10 m, 15 m e 20 m), todos são unânimes em confirmar, ao longo da respectiva extensão, a sua largura constante.

Também do auto de diligência efectuada em Dezembro de 1982, expressamente sobre esse ponto, a largura foi confirmada e medida no terreno como sendo de 11 m (cf. o auto de diligência da I CEIAC de 1982).

A DGAC, relativamente ao troço de que teve conhecimento, representou-o em planta, que consta do processo, também com largura uniforme e estreita (medida à escala, revelou 8 m).

Quanto ao conteúdo do rasto, este consistia em:

- a) Papéis queimados, pedaços de tecido, material sintético e outros materiais leves, encontrados em toda a sua extensão;

- b) Pedacos maiores de lâ de vidro, achados próximo do posto do traçado eléctrico cortado pelo avião (o pedaço maior deste consta dos autos como tendo as dimensões de 10 cm x 15 cm);
- c) Outros pedacos de lâ de vidro, encontrados «entre as duas cercas», isto é, no troço compreendido entre 100 m a cerca de 260 m do primeiro embate na traseira da Vivenda Paulos;
- d) Peças achadas junto do poste do referido traçado eléctrico e referidas como «ninho de abelhas», de que foram encontradas três e apenas uma pôde ser recolhida. Esta peça foi desencaminhada, mas dos autos consta ainda a sua fotografia. O inspector da brigada da PJ que procedeu à sua recolha do solo pôde identificar o seu aspecto, em confronto com o «Manual do avião», como correspondendo ao material que tecnicamente é designado de *honeycomb*; segundo o «Manual», este tipo de material integra o painel de estanquidade do sistema de pressurização e era, no avião sinistrado, de alumínio (cf. os depoimentos do inspector Pedro Amaral na III CEIAC e o «Manual do avião Cessna»);
- e) Uma outra peça achada também junto do referido poste do traçado eléctrico e referenciada inicialmente como podendo consistir em «revestimento de um turbo-compressor», peça esta que desapareceu e de que não resta sequer qualquer registo fotográfico. Está apurado que não podia consistir no aludido revestimento de turbo-compressor, mas não ficou apurado em que consistiria, visto que desapareceu.

Pode também verificar-se e concluir-se, com base em reiterados testemunhos dos elementos da referida brigada da PJ, que os materiais acima referidos se encontravam distribuídos no solo por forma relativamente regular e uniforme (cf. os depoimentos do inspector Pedro Amaral e dos agentes Luís Maciel, António Romão Matos e António Figueiredo na III CEIAC). Acresce que, segundo depoimento da PJ, nomeadamente de Lourenço Martins (cf. o depoimento de Lourenço Martins, fl. 10 560 da III CEIAC), não se procedeu à recolha integral dos resíduos que formavam o rasto. O então director-geral da PJ chega a referir que «na altura não houve a preocupação de recolher todos os papéis e todos os detritos deixados na pista», mas tão-só aqueles que eram legíveis (depoimento de Lourenço Martins, *idem*). A dúvida sobre os registos materiais anteriores estava unicamente em saber se o descrito rasto seria proveniente do avião em pleno voo ou da acção do vento que, sendo muito moderado (5-6 nós), se verificava na noite do sinistro.

Está provado e foi expressamente afirmado pela DGAC que, tendo a CI da DGAC concluído pela explicação da «acção do vento», conjugada com a pluma térmica do incêndio final, o fez com base em pura dedução pessoal, sem haver efectuado qualquer teste, simulação ou estudo científico (cf. os depoimentos do engenheiro Viçoso nas I, II e IV CEIAC).

É também claro de uma acareação efectuada que, estivesse a CI da DGAC no pleno conhecimento da extensão do rasto de fragmentos, a sua dedução teria sido completamente diferente.

Está também provado que a PJ apresentou semelhante conclusão – «acção do vento» – pelo simples motivo de que a DGAC assim concluía, mas sem, todavia, ponderar ou analisar o conhecimento mais completo que tinha da matéria de facto (cf. o depoimento de Garcia Marques na III CEIAC, de Paulo Bernardino na II CEIAC e de Lourenço Martins na III CEIAC).

Para esclarecer a questão foi solicitado estudo científico a peritos qualificados, Profs. Mário Nina e Vasco Brederode, do IST, que foi entregue em 12 de Agosto de 1986 à III CEIAC.

O estudo efectuado, que foi confirmado e reforçado em documentos posteriores sobre novas questões apresentadas aos peritos e nas detalhadas audiências perante a Comissão (de 11 de Dezembro de 1986 da III CEIAC), conclui peremptoriamente do seguinte modo:

De entre os mecanismos considerados de indução do rasto de fragmentos: a) dispersão pelo vento a partir do local de incêndio; b) libertação em voo; c) organização pelo vento junto ao solo, o único capaz de produzir um rasto com uma configuração geral próxima do assinalado no solo é o da libertação dos fragmentos durante a fase de voo da aeronave.

Esta conclusão, apresentada logo em 12 de Agosto de 1986, apesar de clara e solidamente fundamentada, foi objecto, dentro da Comissão e fora dela, de tentativas de desvalorização com base na eventual imprecisão de dados oficiais fornecidos aos especialistas do IST, nomeadamente os referentes à orientação magnética da pista 18/36. Por estas razões, os Profs. Brederode e Nina enviam uma carta à Comissão onde esclarecem estes pontos (cf. a carta sob a referência S-13/87 à III CEIAC) e onde afirmam que a correcção introduzida acerca da orientação magnética da pista «vem implicar que a diferença angular entre o rumo médio do vento e direcção do troço ao longo do rasto tivesse aumentado, passando de 13° para 21°», terminando a carta com as seguintes palavras: «Pelos argumentos acima apresentados, a conclusão final do nosso relatório sai reforçada.»

Surpreendentemente, o coronel Mário Mascarenhas, da DGAC, ouvido pela III CEIAC, confessa que a CI da DGAC efectuara um levantamento topográfico do rasto assinalado por aquela CI no terreno e envia-o para a CEIAC. Esta Comissão envia imediatamente esta planta aos Profs. do IST, que remetem à AR uma nova carta onde afirmam que a «fracção do rasto agora registada na planta topográfica corrobora dois aspectos que referimos e apreciamos no nosso relatório: i) inflexão do rasto de fragmentos junto ao poste de suporte dos cabos eléctricos seccionados pela aeronave [...] e ii) perfeita orientação do troço menor do rasto», e ainda que «estes novos dados vêm assim, naturalmente, comprovar as conclusões que extraímos da análise feita, ou seja, que dos mecanismos considerados de indução do rasto de fragmentos o único capaz de produzir um rasto com uma configuração geral próxima da do assinalado no solo é o da libertação dos fragmentos durante a fase de voo da aeronave» (cf. a carta sob a referência S-278/86 do Prof. Vasco de Brederode dirigida à III CEIAC).

Sintomaticamente, a Procuradoria-Geral da República e a PJ vêm a público desvalorizar o parecer pericial do IST, pelo que os Profs. Brederode e Nina solicitam a consulta dos serviços da Procuradoria-Geral da República e da PJ à

III CEIAC e, após isto, remetem à CI a sua resposta, que a determinado passo refere:

Leitura atenta dos dois ofícios permitiu-nos notar a sua espantosa antologia formal e de conteúdo e identificar claramente os pontos em que é atribuído carácter conjectural «em alguns aspectos» ou «num ou noutro ponto» ao nosso trabalho, especificamente parágrafos 4 e 3.2 dos ofícios dos Srs. Procurador-Geral da República e Director-Geral da PJ, respectivamente.

Não nos foi obviamente possível encontrar nesses ofícios qualquer fundamento para a adjectivação empregue, pelo que a questão que levantámos continua sem resposta.

Em particular, o ofício do Sr. Procurador-Geral da República sugere-nos ainda os seguintes comentários:

- 1) Quanto ao n.º 1 – é de todo incompreensível para nós que a índole quase exclusivamente documental do nosso trabalho lhe possa retirar características processuais de verdadeira perícia;
- 2) Quanto ao n.º 2 – realçamos suficientemente, e até nas conclusões finais do nosso estudo tivemos o cuidado de o explicitar, que o facto de alguns dos dados de trabalho serem imprecisos e outros contraditórios em nada prejudicou o essencial da nossa análise, permitindo-nos tirar uma conclusão clara e bem fundamentada;
- 3) Quanto ao n.º 3 – a solidez das descrições da configuração e natureza do rasto de fragmentos, peça base do estudo, foi sendo gradualmente clarificada e reforçada no decorrer da nossa interacção com a Comissão, graças a novos dados que foram vindo a lume, em particular o levantamento de parte do rasto pela DGAC e os *croquis* do Sr. Desenhador Carichas e do Sr. Inspector Pedro Amaral.

Com esta consulta de documentos que nos foi por V. Ex.^a propiciada, as nossas dúvidas quanto ao fundamento das apreciações críticas feitas ao nosso trabalho pelo Sr. Procurador-Geral da República e pelo Sr. Director-Geral da PJ avolumaram-se. [Cf. a carta dos Profs. Brederode e Nina sob a referência S-23/87 à III CEIAC.]

A CEIAC não pode deixar de estranhar profundamente que as autoridades de aeronáutica civil e da PJ jamais se tenham preocupado em obter uma explicação científica junto de um organismo competente, mas não tenham hesitado tentar desvalorizar o único estudo isento e sério sobre a matéria, não sem antes reconhecer a sua total incompetência para o fazer. Assim que a PJ, em ofício remetido à CEIAC, afirma em dado passo que «a PJ sente dificuldade acrescida em lidar com conhecimentos técnicos que nos escapam» (cf. a resposta da PJ à CEIAC sobre o estudo do IST).

Relativamente às possíveis variações do rumo do vento que poderia ter ocorrido na noite de 4 de Dezembro de 1980, foi requerida a audição de dois

técnicos do INMG, que teceram algumas considerações acerca de uma possível variação entre os anemógrafos colocados na pista. Para que tudo ficasse devidamente esclarecido, a III CEIAC requereu novamente aos professores do IST esclarecimentos adicionais sobre esta questão. A resposta não se fez esperar.

Os Profs. Vasco Brederode e Mário Nina respondem do seguinte modo:

[...] Solicita-nos V. Ex.^a uma apreciação dos dois registos de anemógrafo remetidos à CEIAC pelo INMG, com a finalidade de estabelecer se «de uma leitura comparativa desses gráficos resulta qualquer alteração das conclusões do relatório do IST». Prontifica-se V. Ex.^a a diligenciar no sentido de chamar outros organismos oficiais a colaborar nesta apreciação, caso tal se reconheça necessário.

Como V. Ex.^a prontamente se apercebeu, sempre frisámos, justificámos e tentámos deixar bem claro junto da Comissão (tanto através do nosso relatório, como oralmente, nas diversas audições na AR, como por escrito, na correspondência que trocámos com questões e esclarecimentos complementares) que o rasto de fragmentos considerado nunca poderia ter sido predominantemente produzido pelo vento atmosférico, independentemente da velocidade e rumo deste [...].

Quanto ao interesse da exequibilidade em se proceder a ensaios com um anemógrafo adicional localizado na zona do rasto, tal como V. Ex.^a muito bem refere na vossa carta, também nós consideramos perfeitamente «desnecessário» proceder a este tipo de ensaios para validar as nossas conclusões. Se alguma vez o tivéssemos considerado (mesmo que apenas) desejável para melhor fundamentarmos o nosso estudo, teríamos nós próprios tomado a iniciativa de o recomendar à CEIAC logo na fase inicial da nossa intervenção.

Como tentámos deixar claro nos nossos depoimentos junto da Comissão, consubstanciando o texto do relatório, na análise que vos apresentámos do mecanismo de dispersão pelo vento *tivemos obviamente já em conta a influência da configuração do terreno (relevo, casario, vegetação) e das condições de estabilidade da atmosfera no estabelecimento da evolução da velocidade do vento em altura e da intensidade de turbulência em toda a região de interesse.*

Dado que as conclusões do IST apontavam para a existência de um incêndio a bordo do *Cessna* na fase do voo e uma rotura de fuselagem por onde os materiais teriam sido expelidos, importava explicar o modo de funcionamento de um eventual mecanismo de ejeção de materiais. Os peritos do IST também forneceram por escrito esse esclarecimento complementar à Comissão, que a dado passo refere:

Embora não disponha a Universidade de peritos em explosivos, podemos avançar que, nesta hipótese, a expulsão de fragmentos através de qualquer comunicação estabelecida com o exterior

seria controlada, entre outros factores, pela área e forma da perfuração e pelo diferencial de pressões instalado entre as regiões a montante e a jusante do corpo de objectos movimentados, isto é, *não só pela sobrepressão criada no interior, como é o caso da cabina de um Cessna pressurizado, como pelo eventual efeito de sucção resultante de uma baixa pressão estática local reinante na zona da perfuração e associada ao escoamento em torno da aeronave como um todo.*

Desenvolvido o mecanismo de aumento de pressão no interior:

- a) O habitáculo da aeronave pode considerar-se um sistema a volume constante;
- b) A deflagração de um engenho incendiário liberta, em tempo muito curto, uma enorme quantidade de produtos gasosos;
- c) Os produtos gasosos são libertados a elevada temperatura, como resultado da reacção fortemente exotérmica;
- d) A libertação de gases e o aumento de temperatura do ar e gases contidos no habitáculo traduz-se num aumento de pressão estática. [cf. a carta dos peritos do IST de 24 de Novembro de 1986 à III CEIAC.]

Mas, apesar de tudo isto, as conclusões da III CEIAC desvalorizam o parecer e respostas complementares dos professores e peritos do IST, pelo que estes, perante o texto final das conclusões da III CEIAC, resolvem enviar à AR uma carta onde desmontam os argumentos contrários, terminando do seguinte modo:

[...]

Leitura atenta dessas 11 páginas dedicadas ao nosso trabalho, de entre um total de 64 páginas do relatório, imediatamente revelou estarem essas mesmas páginas eivadas de incorrecções e de críticas à nossa actuação. Algumas dessas incorrecções e críticas são técnica e eticamente graves.

Técnico-cientificamente compete-nos, como únicos peritos intervenientes e directamente visados nesta matéria, corrigir as inexactidões insertas e responder às críticas formuladas pela Comissão na apresentação e apreciação do trabalho que lhe submetemos. Tendo já sido extinta a Comissão responsável pelo relatório tornado público, sentimo-nos na obrigação de nos dirigirmos a todas VV. Ex.^{as} dando-vos conhecimento da nossa apreciação da parte do relatório que especificamente nos diz respeito.

[...]

Tendo muitas das questões suscitadas neste capítulo do relatório sido anteriormente levantadas pelo próprio Sr. Vice-Presidente da Comissão, e na altura devidamente esclarecidas, perguntamos: porquê ainda tantas incorrecções e críticas ao nosso trabalho neste fragmento do relatório agora tornado público?

[...]

Assim, a insistência nas muitas incorrecções de que estas subsecções estão pejadas só *pode ser compreendida se a elaboração desta parcela do texto do relatório tiver sido cometida a algum dos membros da Comissão que nunca tenhamos tido o ensejo de encontrar nas diversas reuniões em que houve oportunidade de debater os aspectos em causa e que concomitantemente não tenha tido oportunidade nem de apreender as bases da apreciação crítica que tentámos claramente apresentar no nosso relatório nem de se inteirar do teor das questões que nos foram levantadas e dos esclarecimentos que prestámos à CEIAC.*

Chamados à IV CEIAC, aqueles peritos de aerodinâmica e de combustão são categóricos em reafirmar as conclusões anteriormente formuladas e confirmadas à medida que iam chegando novos elementos (v. g., a planta da DGAC – cf. os depoimentos dos Profs. Vasco Brederode e Mário Nina na IV CEIAC – e a carta dirigida à IV CEIAC sob a referência S-77/89).

Do exposto pode concluir-se que o avião sinistrado largou em voo fragmentos queimados pertencentes ao seu interior, o que evidencia que tenha sido objecto de uma deflagração, com o conseqüente rompimento da sua fuselagem. Aliás, se dúvidas ainda existissem sobre esta matéria, o relatório do LPC com data de 16 de Dezembro de 1980, que se reporta aos resíduos queimados que lhe foram enviados para análise, é bem explícito. Referindo-se a um dos recipientes onde tinham sido acondicionadas várias amostras de resíduos «mais ou menos carbonizados», refere explicitamente que esses resíduos foram «encontrados no terreno do Aeroporto desde o fim da pista onde o avião descolou até à rede da vedação junto à estrada antes do embate nos fios condutores de electricidade do lado oposto da rede» (cf. o relatório do exame n.º 3846/80.D do LPC), zona esta referida pelo inspector Pedro Amaral como tendo sido a área pesquisada por si e a sua equipa no dia 5 de Dezembro de 1980.

3.º Existência de fragmentos metálicos nos pés do piloto Albuquerque. – Aquando da exumação dos corpos dos pilotos em Novembro de 1982, foram radiografados, permitindo a sua detecção, minúsculos e numerosos corpos estranhos nos pés do piloto e só neste. Permanecem os registos radiológicos em poder da CEIAC.

Requeridos exames rigorosos às amostras por raspagem dos pés do piloto, foi verificado, perante documentos radiográficos inequívocos e constantes dos autos, que aquilo que foi extraído dos pés do piloto desapareceu.

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.

Conquanto não possa eventualmente considerar-se a evidência radiológica como prova completa, não pode deixar de atentar-se no registo radiográfico quer dos pés do piloto antes de qualquer extracção de amostras quer das próprias amostras depois de extraídas, sendo em todos os documentos dos autos evidente a natureza metálica das partículas exactamente descritas na leitura radiológica directa.

Perante estes registos radiológicos, a Comissão solicitou a um perito radiologista, o Prof. Doutor Luís Aires de Sousa, um estudo acerca da natureza e eventual proveniência daqueles fragmentos. Aquele eminente perito conclui do seguinte modo:

Os pedaços metálicos contidos nas partes moles, nas zonas assinaladas, têm densidade elevada, arestas vivas e não são – na sua generalidade – seguramente provenientes de fusão de metal. *Radiologicamente é possível excluir que sejam de liga de alumínio igual à da fuselagem da aeronave, mas não é possível determinar qual o metal.*

E acrescenta que «a existência de pequenos fragmentos metálicos, com as características assinaladas (arestas vivas, contornos irregulares e densidade radiológica elevada), nas partes moles sugere que foram animados de energia cinética elevada para os fixar nas referidas partes moles» e que a fonte desta energia «não poderia ser muito distante dos pés» (cf. o estudo pericial do Prof. Aires de Sousa, bem como o seu depoimento à III CEIAC).

O Dr. Fernando Fonseca, perito médico legal ouvido sobre esta matéria, chega a qualificar aquelas partículas de metal como «estilhaços» (cf. o depoimento de Fernando Fonseca, fl. 957 da III CEIAC).

Pelo exposto, pode concluir-se que teve lugar uma deflagração no *Cessna* em zona não muito distante do piloto Jorge Albuquerque, o que provocou a incrustação nos seus pés de partículas metálicas com arestas vivas não pertencentes, portanto, ao material componente do avião sinistrado.

4.º Ausência de fracturas nos corpos das vítimas. – Está esclarecida no processo a ausência de fracturas na generalidade das vítimas (cf. o relatório das autópsias) e sobre este aspecto a Comissão pôde ouvir peritos médicos qualificados. O Dr. Vasconcelos Marques, médico do Dr. Sá Carneiro, refere que «o Dr. Sá Carneiro tinha condição predisponente para ter lesões de coluna [...] sempre que alguém tiver um acidente e não esteja consciente, a probabilidade de haver fracturas dos membros é mínima ou nula [...]» (fl. 11); «[...] se me perguntar porque é que nenhum tinha fracturas, dir-lhe-ei que se deve ao facto de nenhum deles estar consciente. Aliás, é um assunto que não tem sequer discussão» (cf. o depoimento do Dr. Vasconcelos Marques, fl. 1259 da III CEIAC).

No mesmo sentido apontam as análises do Armed Forces Institute of Pathology em Março de 1982 (fls. 366 e seg. do processo da PJ), que, na sua tradução oficial (*Livro de Camarate*, p. 290, ed. do Ministério da Justiça), referem:

Quando não há sinais de fracturas e de injúrias viscerais evidentes na autópsia, os exames radiológicos do corpo inteiro e dissecação da parte posterior do pescoço são úteis na determinação de outras causas de incapacitação física.

O perito médico legal, Dr. Fernando Fonseca, inquirido acerca das mesmas questões pela Comissão, é bem claro ao referir que as vítimas no momento de colisão «poderiam estar desmaiadas mas vivas» (cf. o depoimento de Fernando Fonseca, fl. 922 da III CEIAC).

Conclui-se, assim, que na altura da colisão da aeronave com as casas de Camarate as vítimas já se encontravam inanimadas. Faz sentido a afirmação de outros pontos acerca do entendimento de que as vítimas se encontravam ainda vivas no momento do embate, mas, para a ausência de fracturas, o que tem relevância é o seu estado de inconsciência ou ausência de sentidos.

5.º Ausência de comunicações entre o *Cessna* e a torre de controlo do Aeroporto. – A última comunicação entre o avião e a torre de controlo do Aeroporto verificou-se às 20 horas, 16 minutos e 25 segundos, consistindo na autorização para a descolagem e sua resposta (fl. 90 do relatório da DGAC).

Assim, no tempo em que durou o voo, ou seja, entre o início de descolagem e o embate final, nenhuma comunicação existe entre o avião e a torre ou vice-versa. Este facto revela-se estranho, já que a rapidez com que a comunicação rádio pode ser efectuada entre a torre de controlo e a aeronave em voo é extremamente fácil e rápida.

Técnicos aeronáuticos ouvidos pela CI são do entendimento de que resulta muito provável como explicação o corte anormal de possibilidade de comunicação rádio ou na incapacitação de tripulação (cf. os depoimentos dos pilotos Georgino Silva, fl. 31 da IV CEIAC, Alcides Teixeira Lopo, III CEIAC, João Penaguão, III CEIAC, e comandante Mário Gouveia, III CEIAC). Este último chega a descrever pormenorizadamente o sistema de comunicações com a torre referindo a facilidade de tal contacto, «basta carregar num botão situado no *manche*», pelo que se não houve contacto era porque o piloto «estava inanimado» (cf. o depoimento do comandante Mário Gouveia Homem, fl. 6103 da III CEIAC).

6.º Sobrevivência das vítimas. – Existem testemunhos claros de que o avião quando imobilizado em posição de ponte sobre as casas de Camarate não registava quaisquer sinais de vida a bordo do *Cessna*.

João Pereira Santana, morador do bairro de Camarate, refere que «as pessoas pensavam que o avião caiu sem ninguém» e por isso «é que não houve tentativa de salvamento» (cf. o depoimento de João Santana, fl. 254 do relatório da DGAC).

O facto é coerente com a existência de um incêndio a bordo e com o estado de inanimação das vítimas.

O já referido perito médico legal, Fernando Fonseca, foi explícito em considerar que, em sua opinião, o incêndio «deu-se antes da colisão», fundamentando-se em que as vítimas não teriam atingido as percentagens de monóxido de carbono encontradas no respectivo sangue se o incêndio tivesse consistido apenas num braseiro de gasolina (cf. o depoimento de Fernando Fonseca, fls. 26 e 75 da III CEIAC).

7.º Disposição relativa dos corpos das vítimas. – Resulta dos autos, e em particular do depoimento do médico legista, que não só efectuou as autópsias como acompanhou a própria remoção dos corpos das vítimas do local do sinistro, que estas, conquanto parcialmente queimadas, «quem as conhecesse era capaz de as identificar relativamente» (cf. o depoimento de José Sombreiro, fls. 55, 181 e 186 da III CEIAC).

Pela observação directa constante dos autos relativamente a este aspecto (fl. 4091 do vol. D da I CEIAC), decorre que, ao remover os corpos das vítimas do solo após a combustão do aparelho e a extinção do incêndio, o corpo de um dos pilotos se encontrava em posição supra-jacente, os passageiros a seguir e o outro piloto em posição subjacente.

Pela análise comparativa dos outros documentos dos autos, não resultam quaisquer dúvidas sobre qual dos pilotos se encontrava em posição suprajacente (comandante Jorge Albuquerque) e qual dos pilotos se encontrava em posição subjacente relativamente à totalidade dos passageiros da aeronave (co-piloto Alfredo de Sousa).

No mesmo sentido salienta-se, por exemplo, que o perito médico legal Fernando Fonseca declara (cf. fl. 121, 15 de Abril de 1986) que, «com respeito à proximidade ou afastamento do foco [...] se [uma vítima] está mais perto, morre mais depressa e terá menos monóxido de carbono».

Isto é, do ponto de vista médico-legal, é possível determinar o momento relativo de ocorrência da morte de cada uma das vítimas, sendo que o diferente grau de inalação de fumos é suficientemente indiciário a este respeito, por virtude da paragem de respiração aquando da morte, e estes graus relativos podem extrair-se com suficiência da percentagem da carboxi-hemoglobina detectada em cada uma das vítimas – o piloto Jorge Albuquerque tem a mais baixa destas taxas de carboxi-hemoglobina (40%) e o co-piloto Alfredo de Sousa uma das mais altas (58%).

Pelo modo como o avião resvalou para o solo, o facto é indiciário de que o piloto e o co-piloto a bordo, a seguir a produzir-se a emergência, deixaram de estar no mesmo local da aeronave – *cockpit* – e o co-piloto se encontraria na traseira da cabina no momento dos embates.

Por outro lado, o manípulo da porta do *Cessna* apresentava, segundo o processo e as observações feitas imediatamente após o sinistro, indícios de haver sido mexido durante o voo. Aliás, o próprio NTSB é desta opinião ao afirmar no seu estudo que «the lower main door was found with its handle jammed in a partially open position» (cf. o estudo do NTSB, *appendix D*, fl. 4, parágrafo 5).

Vários técnicos aeronáuticos ouvidos pela CEIAC relativamente a esta questão são unânimes em afirmarem que tal situação apenas poderia ser resultante de uma emergência muito grave, designadamente incêndio a bordo (cf. o depoimento de Georgino Silva, fls. 4871 e 4872 do x vol. da II CEIAC). Este último chega a referir que a tentativa de abertura da porta teve lugar, «quanto a mim, houve a tentativa de fazer sair o fumo e os gases, possivelmente até a pedido dos passageiros» (*idem*).

8.º Fonte de combustão. – Resulta transparente dos autos que, apesar de ser muito inclinada a rua onde se deu a colisão do avião, não se registou qualquer escorrimento de gasolina no decurso do incêndio até ser extinto pelos bombeiros. Este facto é indício bastante de que o incêndio não terá consistido tanto na combustão da gasolina contida nos depósitos da asa direita; mas sobretudo na cabina da aeronave.

9.º Incêndio autónomo no forro do telhado da Vivenda Zeca. – O avião imobilizou-se contra o 1.º andar da Vivenda Zeca, por onde penetrou, como o provam vários documentos juntos ao processo, nomeadamente material fotográfico que dá conta da destruição ocorrida naquele piso.

Na rua onde o avião acabou por cair e ser consumido pelo fogo verificaram-se dois incêndios distintos: um, o maior, consistente na combustão do avião; outro, mais restrito e confinado; no madeiramento do forro do telhado da Vivenda Zeca. Iguamente nesse sentido releva a documentação fotográfica, a planta da DGAC (fl. 92) e ainda o relatório da DGAC onde se afirma que «o foco principal foi extinto em cerca de vinte segundos com espuma e um

pequeno incêndio no prédio que suportou a colisão principal da fuselagem foi extinto com mangueiras de nevoeiro actuadas do prédio em frente (cf. o relatório da DGAC, fl. 136, «Investigação operacional»).

O bombeiro Carita Ferrão, que trabalhou na extinção do incêndio, fez declarações no mesmo sentido, afirmando que «existia outro edifício a seguir onde o avião bateu mesmo, suponho de frente, e era precisamente a esse canto é que estava o foco de incêndio» (cf. o depoimento de Carita Ferrão, fl. 185 do relatório da DGAC).

Assim, e aliás em coerência com os dados anteriores, considerando quer a sequência dos embates quer a profundidade do ponto onde se registou o referido «pequeno incêndio» autónomo, pode ser reforçada a conclusão de que o avião ardia já em voo, uma vez que a combustão final da aeronave no solo jamais poderia explicar o incêndio no 1.º andar da Vivenda Zeca.

10.º Detecção de fósforo na roupa das vítimas e de bário em zonas do *cockpit* do avião. – 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. Porém, o resultado desse exame só seria remetido à III CEIAC após o encerramento dos seus trabalhos em Janeiro de 1987, pelo que as suas conclusões não puderam ser levadas em consideração por essa Comissão. Contudo, a CEIAC recomendou às entidades responsáveis o urgente apuramento da origem do fósforo encontrado nas roupas das vítimas e indicou os organismos que deveriam ser contactados a fim de se constituir uma comissão de peritos que fizesse um estudo aprofundado dessa matéria.

A CEIAC lembra as conclusões dos primeiros exames que levaram à descoberta do fósforo. Assim, no primeiro relatório do LPC refere-se ter encontrado fósforo na roupa das vítimas em teores heterogéneos quanto à sua distribuição e concentração e que o fósforo «é comum a alguns materiais sintéticos de uso comum, nomeadamente fibras têxteis, ligas anticorrosão, polímeros, estabilizantes, plastificantes, agentes tenso-activos, *engenhos incendiários e fumígenos*» (cf. o relatório do LPC de 27 de Março de 1987, fl.13 201 da IV CEIAC). Note-se que é a primeira vez que um documento oficial vem colocar a hipótese da existência de um engenho incendiário ou fumígeno a bordo do avião em que viajava o Primeiro-Ministro, Dr. Sá Carneiro.

A gravidade de tal hipótese obrigava necessariamente ao prosseguimento urgente das investigações por parte das autoridades competentes, pelo que foi requerido um segundo exame pericial ao LPC, onde se procedeu à deflagração de um engenho incendiário junto de peças de vestuário a fim de se verificar o seu efeito no mesmo, bem como um exame comparativo dos resíduos de fósforo deixados pela espuma dos bombeiros utilizada em Camarate. Aí o LPC, reconhece que o «ensaio sobre roupas diversas com uma granada de fósforo da SPEL [...] deu resultados do mesmo tipo dos encontrados na roupa das vítimas», mas conclui que o LPC não possui instrumento que possibilite um esclarecimento definitivo sobre «se o fósforo encontrado na roupa das vítimas deste sinistro teve origem no engenho incendiário (por exemplo, granada) ou noutra qualquer substância (pó químico, etc.), é necessário distinguir se ele está sob a forma de elemento químico ou se pelo contrário, está quimicamente ligado a outros elementos» (cf. o relatório do LPC de 21 de Agosto de 1987, exame n.º 249/87-FQ, IV CEIAC).

Assim, foi constituída uma comissão de peritos, por sugestão da Comissão Parlamentar de Inquérito, composta por elementos de comprovada 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.

Esta 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. Aliás, os peritos ouvidos pela CEIAC são claros ao afirmarem que a dificuldade de distinguir entre aquelas duas proveniências significa admitir a compatibilidade daqueles registos com o engenho incendiário (cf. os depoimentos dos peritos, particularmente de Morais Anes, do LPC, fls. 107 e 108 da IV CEIAC, e de Maria Ondina Figueiredo, fl. 121 da IV CEIAC).

Acresce que esta Comissão conseguiu apurar, através de depoimentos do próprio médico do IML presente ao levantamento dos corpos e da descrição feita por jornalista do *Diário de Lisboa* presente no local, que o corpo do Primeiro-Ministro, Francisco Sá Carneiro, foi o quinto a ser retirado de uma fila de corpos (cf. o depoimento de José Sombreireiro, IV CEIAC, e a notícia do jornal *Diário de Lisboa*, de 5 de Dezembro de 1980); o que significa que haveria mais quatro corpos sobre ele e, portanto, as suas roupas não deveriam ter sofrido apreciável contaminação provocada pela espuma dos bombeiros. Ora, constata-se no relatório que foi justamente nas roupas do Primeiro-Ministro que foram detectados os mais elevados índices de fósforo. Este aspecto vem trazer a forte suspeita de que a contaminação nas roupas do Primeiro-Ministro não tem origem no produto utilizado pelos bombeiros no ataque ao incêndio.

A CEIAC, face à possibilidade de existência de um «engenho incendiário ou fumígeno» a bordo do avião (cf. o relatório do LPC de 27 de Março de 1987, fl.13 201 da IV CEIAC), havia sentido a necessidade de se informar junto do INDEP (indústrias de defesa), fabricantes de armamento, com o objectivo de se esclarecer sobre a composição química mais utilizada em diferentes tipos de explosivos (cf. o ofício n.º 108, de 3 de Julho de 1990, da IV CEIAC) para melhor saber o que procurar e, sequencialmente, a informação recebida do INDEP acerca desta matéria fora facultada de imediato à comissão de peritos, por forma que esses dados pudessem ser tidos eventualmente em conta no relatório a elaborar. Nestes termos, os peritos, explorando esta via, vêm dar especial relevância à pesquisa de quantidades anormais de alguns elementos indicadores particularmente significativos no contexto de eventual presença de um engenho explosivo. Assim, referem que, «perante a recomendação de pesquisar eventuais testemunhos da utilização de engenhos incendiários ou explosivos e, tendo presente as informações constantes do documento n.º 1 (INDEP), procurou-se despistar um elemento químico de ocorrência rara em circunstâncias comuns e que pudesse indiciar aqueles engenhos. Dos elementos referidos no documento n.º 1, apenas o telúrio e o bário correspondem a estas condicionantes (uma vez que os demais estão presentes na quase totalidade dos materiais a ensaiar); contudo, o telúrio assumiria presumivelmente a forma de um composto volátil nas condições ambientais em questão, pelo que a pesquisa subsequente incidiu exclusivamente sobre a presença de bário nos materiais a analisar.» (Cf. o relatório da comissão de peritos, fl. 5 da IV CEIAC.)

Por isto, tornou-se evidente para a CEIAC a particular relevância que, neste contacto, possuía a investigação da presença de bário no avião sinistrado.

Nesta conformidade, foi solicitado ao fabricante do avião que informasse a CEIAC sobre se na composição dos materiais constituintes da aeronave Cessna entrava o elemento químico bário. Em ofício com data de 26 de Setembro de 1990, a Empresa Cessna Aircraft Co. informava a CEIAC sobre os elementos químicos e ligas metálicas que entram na composição dos materiais de fabrico do avião, excluindo liminarmente a presença do bário nesses materiais. Assim, a Cessna refere:

The cockpit arca and structure around the windows is predominantly aluminum alloy. The windows are made of stretched acrylic sheet, they are attached using steel screws and nuts. The upholstery trim material around the windows is made of ABS plastic sheet. There are small amounts of other materials such as copper and brass used in the area of the instrument panel along with aluminum and steel. *Cessna does not use barium in construction of the aircraft.*

No entanto, a comissão de peritos viria a detectar bário em proporções anormais em amostras recolhidas do avião sinistrado, particularmente na zona do *cockpit*. Refere-se que, «assim, os produtos claros de tonalidade esverdeada observáveis em qualquer das três amostras mostraram-se praticamente isentos de bário, enquanto um material escuro retirado da amostra n.º 3 (obtido junto às janelas laterais do *cockpit*) apresentou um teor significativamente mais elevado daquele elemento» (cf. o relatório da comissão de peritos de 21 de Novembro de 1989, fl. 13 da IV CEIAC). Estes mesmos peritos afastaram a hipótese de o teor anormal de bário encontrado na amostra n.º 3-B poder resultar de pó químico dos bombeiros (cf. os relatórios, fl. 13) e ainda, a fl. 18, referem:

A presença de bário detectada nos materiais escuros aderentes à superfície de duas zonas de amostragem do *cockpit* não poderá ser inteiramente atribuída à utilização de pó químico pelos bombeiros.

Todavia, o mesmo relatório abre outras hipóteses sobre a proveniência de bário ao sugerir que o mesmo «possa ter origem na degradação dos materiais» diversos utilizados na construção da aeronave, «visto tratar-se de zonas (dentro do *cockpit*) onde existem componentes de constituição muito diversa» (cf. o relatório de 21 de Novembro de 1989, fl. 18).

Portanto, não resultando desses trabalhos inteiramente clara a proveniência deste elemento, bário, nas amostras do avião sinistrado e tendo sido o bário escolhido pela comissão de peritos como indicador privilegiado da eventual ocorrência de uma explosão, não podia esta CEIAC de forma alguma encerrar os seus trabalhos sem esclarecer devidamente e de uma forma cabal esta questão.

Com este objectivo mandou de novo a comissão de peritos, que, por sua vez, entendeu dever integrar mais dois especialistas, para esclarecer a «origem dos materiais encontrados em proporções anómalas descritas no relatório da mesma comissão de peritos na primeira fase dos trabalhos» (cf. o ofício n.º 132, de 4 de Setembro de 1990, da IV CEIAC).

A CEIAC enviou também a esta comissão de peritos o ofício n.º 135, de 25 de Setembro de 1990, contendo informações sobre o explosivo Sismogel I e granadas incendiárias e fumígenas, e o ofício n.º 148, de 30 de Outubro de 1990, contendo uma descrição sumária dos materiais existentes no *cockpit* do avião *Cessna 421-B*, bem como um certificado indicando que a companhia fabricante deste modelo não utilizava especificamente bário na construção da aeronave.

Foi igualmente enviado à comissão de peritos o ofício n.º 136, de 25 de Setembro de 1990, em que se formalizavam os quesitos anteriormente apresentados, a saber:

- 1.º Determinar se os teores de bário encontrados no revestimento interno do *Cessna 421-B* e nas amostras de tinta recolhidas na aeronave sinistrada são compatíveis com os teores do mesmo elemento químico encontrado nas amostras extraídas da aeronave sinistrada e já objecto da análise que deu origem ao relatório apresentado ao TIC de Loures e ao Parlamento;
- 2.º Em caso de não compatibilidade, indicar os respectivos valores quantitativos.

Com vista à prossecução destes objectivos, ficou ainda acordado que se procederia a um exame comparativo dos materiais componentes de um avião da mesma marca, *Cessna* e série, 421, e dos materiais do avião sinistrado.

Em consequência, elementos do LPC procederam à recolha de amostras na aeronave sinistrada e num avião *Cessna* de comparação, modelo 421-B.

Foi ainda solicitada à SPEL a descrição pormenorizada de vários tipos de granadas incendiárias e das substâncias que entram na sua constituição. Em resposta, a SPEL menciona em ofício a composição de dois tipos de granadas (incendiárias com fósforo plastificado e de térmite) e de um explosivo (o Sismogel I) que contém bário em proporções significativas na sua composição. O bário apresenta-se nos materiais constituintes destes engenhos explosivos sob diversas formas: sulfato no Sismogel I, nitrato na carga principal da granada M-351 (térmite) e cromato (nas espoletas das granadas M-351 e M-352).

Em consequência, a comissão de peritos entendeu, para além da presença de bário e das proporções em que ocorre nos materiais do avião, esclarecer ainda a forma química em que se dá essa ocorrência, pelo que, com este fim, utilizou técnicas analíticas complementares (espectroscopia de absorção de raios infravermelhos).

A recolha de amostras na aeronave sinistrada e no avião *Cessna* de comparação teve, portanto, como principal objectivo apurar se nos materiais que constituem normalmente o avião o bário nalguma das suas formas poderia ocorrer nas proporções encontradas nas amostras n.º 3-B (cf. o depoimento do perito Morais Anes, de 2 de Fevereiro de 1991, à IV CEIAC). Essa amostragem visou, conseqüentemente, um conjunto muito variado de materiais, com a excepção do tipo de metal do depósito negro, como tintas, pós e ligas metálicas, redes não metálicas, materiais pulverulentos heterogéneos, óleos, espumas, revestimentos, alcatifas, tecidos, plásticos, carnagens, etc. (cf. a tabela I, fl. 4 do relatório, de 5 de Fevereiro de 1991, da IV CEIAC).

As amostras n.º 3-B correspondentes a duas zonas de amostragem com depósito negro na zona do *cockpit* foi também reanalisada. Do exame comparativo dos dois aviões resultou claro e inequívoco que as proporções de bário encontradas nas várias componentes do avião que serviu para comparação não eram compatíveis com os teores de bário encontrados nas amostras n.º 3-B acima referidas e retiradas dos destroços do aparelho na zona do *cockpit*.

É de salientar ainda que nenhuma das amostras retiradas desta vez do avião sinistrado, incluindo um conjunto muito variado de materiais onde não se verifica a presença do depósito negro acima referido, apresenta teores de bário, compatíveis com os resultados anteriores (amostra n.º 3-8).

A comissão de peritos conseguiu também apurar que o bário encontrado nos provetes constantes das amostras n.º 3-B se apresentam sob a forma de sulfato de bário. Este resultado pareceu desde logo da maior importância, quer por este composto ser um constituinte relevante de um explosivo corrente (Sismogel I) quer pela sua estabilidade química oferecer grande resistência a eventuais alterações que entretanto ocorram com o decurso do tempo (cf. o depoimento do perito Lima de Faria de 21 de Fevereiro de 1991 à IV CEIAC).

Do conjunto de resultados obtidos por esta comissão de peritos e da comparação efectuada resultou ainda que o sulfato de bário identificado nas amostras n.º 3-B é um material totalmente estranho à constituição do avião *Cessna* e a todos os materiais seus componentes. Dada a possibilidade, ainda que remota, da presença deste elemento decorrer de contaminação posterior em virtude do mau acondicionamento dos destroços do avião, a comissão preocupou-se em apurar se a presença do sulfato de bário se poderia ficar a dever a contaminação posterior à queda do avião. Esta hipótese foi liminar e categoricamente rejeitada pelos peritos membros da comissão e especialistas nesta área.

Morais Anes refere a dado passo, quando interrogado sobre essa questão, que «rejeita essa hipótese pura e simplesmente [...] Não é um elemento comum, não existe nas poeiras – enfim, da maneira como ele aparece, é de rejeitar essa hipótese. Claramente! Para mim, não há dúvidas a esse respeito.» (Cf. o depoimento de Moraes Anes, fl. 74 da IV CEIAC.)

Esta CEIAC, confrontada com a forte possibilidade de ter ocorrido uma deflagração a bordo do avião que transportava o Primeiro-Ministro, entendeu solicitar à SPEL que esclarecesse sobre os efeitos produzidos por um engenho explosivo ou incendiário que fossem compatíveis com a descrição de ocorrência feita pelas testemunhas oculares (bola de fogo após a descolagem), com o rasto deixado no terreno, com os estilhaços nos pés do público, com elevado grau de carbonização deste, os aspectos de sobrevivência dos ocupantes com os estragos produzidos no aparelho, com a ausência de comunicações rádio entre o aparelho e a torre de controlo e com a ausência de uma detonação audível. A estas questões os peritos da SPEL avançaram a hipótese de utilização de um engenho incendiário, pois:

- a) Funcionamento da espoleta (se o accionamento foi mecânico) perfeitamente audível, mas abafado pelo ruído dos motores;
- b) Após cerca de dois segundos dar-se-ia o início da combustão da carga de térmite com uma elevação rápida da temperatura até cerca de 2200°C;

- c) Entretanto, verificar-se-iam os primeiros sinais, provavelmente de surpresa, por um anormal aumento da temperatura no interior do *cockpit*;
- d) De acordo com o comportamento da chapa da estrutura, seguir-se-ia o seu rompimento (se era de alumínio, tem um ponto de fusão de cerca de 700°C), provavelmente com chama curta e imediato aumento da temperatura interior;
- e) Auto-inflamação dos materiais combustíveis circundantes (tecido do assento, roupas do piloto, papéis, plásticos, isolamento de cabos eléctricos, etc.);
- f) Consumo do oxigénio no interior do *cockpit*.

Permito-me sugerir que, com uma fonte de calor de cerca de 2200°C, mesmo que por hipótese consideremos cerca de um décimo do seu valor como temperatura média no interior do *cockpit*. Dependendo da sua cubicagem, esta seria da ordem dos 200°C a 300°C.

Nestas condições, pelo facto de o piloto estar mesmo sobre a fonte de calor/incendiária e admitindo que esta situação se passou como descrevo, penso que há razões para que se aceite que o mesmo foi a sua primeira e principal vítima.

Pelas razões apontadas atrás e pelo facto de a fonte considerada estar mais próxima do sistema de comunicação rádio (equipamentos sempre sensíveis à humidade e temperatura) e dada em termos comparativos com outros órgãos dos aviões, a sua maior vulnerabilidade a factores agressivos externos, considero como provável (embora dependendo do posicionamento deste e eventuais espaços livres de acesso na estrutura inferior do avião) que o equipamento de comunicação rádio pudesse ter sido o primeiro sistema do avião a ser danificado (antes mesmo do rompimento da chapa da estrutura), impedindo o seu funcionamento. [Cf. o relatório do perito da SPEL Fernando Matos de 29 de Novembro de 1990 à IV CEIAC.]

Um corpo humano situado na proximidade deste tipo de granada ficará submetido a um calor tão intenso que, em minha opinião, carbonizará completamente. [Cf. o depoimento do perito da SPEL Jorge Tomás Gonçalves de 29 de Novembro de 1990 à IV CEIAC.]

A ausência de comunicações pode ter resultado, em primeira análise, da incapacidade operativa da tripulação face a uma situação de incêndio que se admite tenha rapidamente atingido o comandante, impedindo-o de ter qualquer outra atitude que não a de sobrevivência, quer tentando controlar o incêndio quer tentando segurar o avião. [Cf. o depoimento do perito da SPEL Vidal da Silva de 29 de Novembro de 1990 à IV CEIAC.]

Confrontada com as conclusões do relatório da comissão de peritos acerca do sulfato de bário, a CEIAC viu-se forçada a consultar de novo a SPEL, nos seguintes termos:

Tendo em atenção o estado dos destroços, e muito particularmente da zona do *cockpit* de onde foi retirada a amostra de fuselagem que acusou a presença de sulfato de bário,

elucidar-nos se o facto de apenas nesse local e nesta amostra ter sido detectado este elemento químico que entra na composição do Sismogel I poderá de alguma forma ficar a dever-se a uma circunstância fortuita ou se, pelo contrário, essa descoberta indicia que a zona do *cockpit* deveria acusar um significativo grau de contaminação por essa substância química antes da sua total destruição pelo fogo.

E ainda se a utilização do explosivo Sismogel I poderia ou não ser compatível com os fragmentos metálicos encontrados nos pés do piloto, o rasto deixado pelo aparelho e com os testemunhos oculares de uma explosão sem estrondo, tipo bola de fogo, que, segundo as testemunhas, envolveu o aparelho na sua fase inicial de subida. A estas questões os peritos da SPEL esclareceram que o Sismogel I deixou de ser fabricado pela SPEL no final da década de 70, pelo que se inclinariam mais para a utilização de outro tipo de gel, nomeadamente a Gelatina III, cuja percentagem de sulfato de bário atinge os 9%. Dado o estado de destruição completo pelo fogo do *cockpit* do avião sinistrado, estes peritos consideram ter sido um acaso de sorte a descoberta de amostras desta zona do avião em que surge o sulfato de bário. Esclarecem ainda que esta substância, Gelatina III, dado o seu alto teor explosivo, só poderia ter sido utilizada em pequena quantidade (30 g a 50 g), «a suficiente para provocar estragos sem haver desintegração do *cockpit* com aeronave em voo».

O seu efeito destruidor, a dar-se, nas condições que referimos, foi localizado provocando destruição dos materiais circundantes e muito provavelmente fogo (temperatura de explosão de cerca de 2500°C).

Para as quantidades de explosivo referidas, a quantidade de sulfato de bário envolvida estaria entre 1,5 g a 4,5 g.

Os resultados de uma situação como atrás referimos são compatíveis com os testemunhos oculares.

O mesmo se passaria para uma detonação localizada, provocando uma abertura na parte inferior do *cockpit*. Com a saída de materiais incandescentes provenientes do seu interior.

A detonação já referida, a passar-se nas condições indicadas, poderia, se a mesma tivesse ocorrido sob o lugar do piloto-comandante, ter provocado estilhaços metálicos, daí a sua presença nos pés do referido piloto.

Considerando o que já foi dito no n.º 1 – *detonação de uma pequena carga explosiva seguida do incêndio* –, as situações apontadas são compatíveis. O Sismogel I e a Gelatina III são as únicas composições explosivas fabricadas na SPEL que usam o sulfato de bário (cf. o depoimento de Fernando Matos, da SPEL, de 14 de Março de 1991, à IV CEIAC).

Ainda sobre a utilização deste explosivo, o perito Jorge Gonçalves, da SPEL, esclarece-nos que «numa combustão lenta ou rápida (detonação) é previsível ficarem resíduos depositados de sulfato de bário recobrando as peças atingidas» (cf. o depoimento de Jorge Gonçalves, da SPEL, de 14 de Março de 1991, à IV CEIAC).

Deste modo, a CEIAC entende dar por adquirido que toda a evidência recolhida aponta para a presença de um explosivo do tipo Gelatina III ou Sismogel I a bordo da aeronave sinistrada.

A CEIAC não teve meios para investigar qual a composição exacta do engenho utilizado, visto que o mesmo pode ter sido de fabrico artesanal e teria sido

consumido pelo incêndio. Contudo, os peritos da SPEL ouvidos na Comissão inclinam-se para uma granada fumo-fósforo plastificado em que a gelatina teria funcionado como indiciador (cf. os depoimentos de Fernando Matos, de Vidal da Silva e de Jorge Gonçalves à IV CEIAC). Acresce que o perito de explosivos coronel Oliveira Marques, em depoimentos na CEIAC, esclareceu a mesma sobre os procedimentos de colocação de um engenho deste tipo e do tempo despendido nessa acção, que, em qualquer dos casos, não excederia os quinze minutos (cf. o depoimento de Oliveira Marques à III CEIAC).

Saliente-se que ficou perfeitamente esclarecida a hora de marcação do voo no avião sinistrado pelo Gabinete do Primeiro-Ministro, marcação essa que ocorreu pelas 12 horas do dia 4 de Dezembro de 1980 (cf. os depoimentos de Filipa Melo e Castro, fl. 287, o relatório da DGAC e de Maria José Moreira Rato à III CEIAC).

CAPÍTULO VI Conclusões

36 – A CEIAC teve oportunidade de consultar exaustivamente vários relatórios de investigação de acidentes aéreos elaborados por peritos estrangeiros onde eram estabelecidas as causas dos desastres e, nomeadamente, aquele que vitimou o Presidente do Paquistão, Zia Ul-Haq, enviado pela Embaixada do Paquistão a pedido da CEIAC. Este relatório, elaborado por uma equipa de peritos americanos e paquistaneses, conclui que, «na ausência de explicações técnicas que expliquem a causa do desastre, a comissão julga que o acidente foi mais provavelmente causado pela perpetração de um acto criminoso ou sabotagem» (cf. o relatório, fl. 18), depois de ter encontrado nos destroços elementos químicos estranhos à aeronave em quantidades desabituais.

37 – Pelo que ficou aduzido no capítulo II, a IV CEIAC entende estar habilitada a concluir o seguinte:

- 1.º As entidades oficiais construíram uma hipótese de acidente sem fundamentação técnica plausível, porque, nos termos do capítulo II:
 - a) Não há base conclusiva para sustentar que se tenha esgotado o combustível na asa esquerda, tudo levando a pensar exactamente o contrário;
 - b) Não colhem os alegados factores limitativos da normal *performance* e evolução do avião;
 - c) Não existe qualquer fundamento no processo para acusar o piloto de «homicídio por negligência» (cf. o despacho do PGR de 12 de Outubro de 1981);

- 2.º A CEIAC entende fazer uma avaliação muito crítica das investigações oficiais, porque, nos termos do capítulo III:
 - a) São adiantadas conclusões através de uma nota oficiosa sem estarem terminadas as investigações;
 - b) Alguns elementos pertencentes à investigação tinham nítidos juízos preconcebidos sobre as causas da tragédia;

- c) Os destroços da aeronave não foram preservados, comprometendo o rigor das investigações;
- d) Grave recusa da PJ e da DGAC em retirar as devidas ilacções da detecção de um rasto no terreno à vertical da trajectória do avião;
- e) Não foi elaborado um estudo sobre a sequência de embates da aeronave;
- f) Os exames médico-legais foram deficientes e incompletos;
- g) Muitas peças relevantes para a investigação sofreram descaminho por parte das entidades oficiais;
- h) Não foi elaborado um estudo sobre a posição relativa das vítimas;
- i) Não foi feita uma devida investigação no terreno;
- j) Houve inaceitáveis pressões e até actos intimidatórios sobre testemunhas oculares ou outros depoentes;
- l) Não foram feitas as necessárias análises laboratoriais às roupas das vítimas e do avião sinistrado;
- m) Não foi encontrada qualquer explicação para a retenção dos aviões de José e Nuno Moreira;
- n) Não foi dada explicação plausível para a morte de José Moreira;
- o) Não foi dada qualquer atenção a informações recolhidas pelo Serviço de Informações do Exército de que estava algo em preparação visando figura proeminente do Estado;
- p) Notória insuficiência investigatória em relação a alegados suspeitos;

3.º Entende, nos termos do capítulo IV, expressar a sua estranheza pela reiterada obstrução aos seus trabalhos investigatórios por parte da juíza do TIC de Loures;

4.º Nos termos do capítulo V, a CEIAC considera provados os seguintes factos:

- a) Deflagração e visualização de um incêndio em voo na aeronave *Cessna*;
- b) Liberação 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 estilhaços metálicos nos pés do piloto Jorge Albuquerque;
- d) Ausência de fracturas na generalidade dos corpos das vítimas;
- e) Ausência de comunicações entre o *Cessna* e a torre de controlo do Aeroporto após a descolagem;
- f) Ausência de sinais de sobrevivência das vítimas;
- g) Deflagração de um incêndio autónomo na vivenda onde colide o nariz do avião;
- h) Detecção de fósforo na roupa das vítimas e de sulfato de bário em zonas do *cockpit* do avião sinistrado;

- i) O espaço de tempo que mediou entre a marcação do voo do Primeiro-Ministro (12 horas do dia 4 de Dezembro) e a descolagem do aparelho (20 horas e 20 minutos) é mais que suficiente para a execução de uma sabotagem, caso a mesma visasse o Primeiro-Ministro.

38 – A conjugação de todos os elementos dados como provados e já referidos e não existindo qualquer explicação estritamente técnica para a produção accidental do sinistro constituem prova bastante e segura de que:

- a) Verificou-se uma deflagração no avião no momento da sua descolagem e voo ascendente;
- b) Esta deflagração foi responsável pelo rompimento da fuselagem, por onde se escoaram diversos fragmentos queimados;
- c) A detecção do composto sulfato de bário, matéria estranha à composição da aeronave e presente no explosivo Sismogel I e Gelatina III, é indiciadora de que na origem dessa deflagração terá estado um explosivo deste tipo;
- d) Esta deflagração só pode ter resultado de uma acção provocada com a intenção de produzir uma sabotagem;
- e) Tendo em atenção os efeitos do engenho utilizado, tudo indica que se pretendeu simular um acidente mortal à descolagem;
- f) Esta sabotagem teve por resultado a eliminação física de todos os ocupantes do avião e constituiu, portanto, um atentado.

39 – O chocante somatório de negligências, lacunas, omissões, sonegação de evidências, intimidações e descaminha de peças fundamentais do processo não podem de forma nenhuma encontrar suporte na alegada falta de meios com que as autoridades se tentaram justificar ou até na mera incompetência, podendo ser interpretadas como ocultação grave de actos correlativos de um crime.

CAPÍTULO VII

Propostas e recomendações

40 – Medidas a propor ao Plenário. – A Comissão deliberou propor ao Plenário, nos termos do artigo 6.º da Lei n.º 43/77, de 18 de Junho, e das pertinentes disposições regimentais, que a AR:

- a) Dê total publicidade aos autos, nos termos das disposições legais aplicáveis;
- b) Faculte de imediato e integralmente os autos à Procuradoria-Geral da República, para que os possa examinar, avaliar os elementos deles constantes e proceder em conformidade, nomeadamente à descoberta dos autores do atentado;

- c) Solicite urgentemente às autoridades competentes uma sindicância à CI responsável pela investigação técnica da DGAC, ao departamento do DCCB e da SC/ACV da PJ que instruiu o processo e investigou a ocorrência e ao IML, onde foram executadas as autópsias das vítimas, por forma que se apurem as responsabilidades que cabem a cada um destes organismos na inexplicável incúria, negligência de investigação e eventual encobrimento dos factos;
- d) Manifestar público reconhecimento pelas inestimáveis e abnegadas contribuições para o trabalho da CI dos representantes dos familiares das vítimas, com especial destaque para o falecido Dr. Jorge Saldanha, pelo seu empenhamento e relevante contribuição técnica, para a Sr.^a D. Maria Manuela Vaz Pires, que na sua dupla qualidade de representante e de familiar próximo das vítimas contribuiu com a sua presença e interesse em todas as reuniões e diligências da Comissão, e para o Sr. Augusto Cid, pelo seu contributo, que, por diversas vezes, ajudou a Comissão a prosseguir as diligências investigatórias, para os peritos que nas várias áreas prestaram um imprescindível auxílio para o apuramento da verdade, para todas as testemunhas que voluntariamente prestaram os necessários esclarecimentos à Comissão Parlamentar de Inquérito e ainda para os vários funcionários e técnicos da AR que colaboraram com a Comissão Parlamentar.

O presente relatório foi aprovado por maioria, com votos a favor do PSD e do CDS e a abstenção dos restantes partidos e do Sr. Deputado Independente João Corregedor da Fonseca.

Palácio de São Bento, 21 de Maio de 1991. – Pela Comissão de Relatores, *José Luís Bonifácio Ramos*, – O Presidente da Comissão, *Fernando Correia Afonso*.

Declaração de voto

Embora as conclusões das várias entidades que procederam a averiguações sobre a tragédia ocorrida em Camarate, em 4 de Dezembro de 1980, apontassem no sentido de acidente à descolagem, a postura do PS, nesta Comissão, foi sempre no sentido de viabilizar a realização de diligências que procurassem a obtenção de novos indícios.

Para o efeito, apoiou iniciativas de terceiros e tomou, através dos seus representantes na Comissão, a iniciativa de solicitar várias diligências, através de requerimentos apresentados em comissão.

Ao PS interessa, acima de tudo, o esclarecimento da verdade, não enfileirando em juízos preconcebidos, sejam eles no sentido da conclusão de acidente ou de crime.

Ao surgirem novos indícios durante os trabalhos da IV Comissão, e dada a limitação de meios inerentes à mesma, entende o PS que os autos deverão ser remetidos à Procuradoria-Geral da República, para que, tal como se propõe no relatório, «os possa examinar, avaliar os elementos deles constantes e proceder em conformidade».

Quanto à menção expressa da descoberta dos autores do atentado, entende o PS que os novos indícios surgidos deverão ser tidos em conta como base para o prosseguimento das averiguações por parte das entidades competentes para o efeito, mas que será excessivo concluir, nesta sede, pela existência de atentado.

Com efeito, se a determinado passo do relatório se critica a existência de juízos preconcebidos no sentido da conclusão da existência de acidente à descolagem, que terão influenciado e limitado as averiguações em determinado sentido, desvalorizando outros indícios, não deverá esta Comissão ter procedimento análogo, mas, outrossim, facultar à Procuradoria-Geral da República todos os indícios, que sem juízos preconcebidos possam determinar o apuramento final da verdade.

Sérias reservas nos merece a proposta de sindicância às entidades averiguadoras, designadamente pelos pressupostos em que assentam.

No relatório em apreciação aquelas entidades são acusadas de incúria, negligência e eventual encobrimento de factos; mas não podemos omitir alguns factores que, entre outros, enquadraram a sua actuação.

Assim, aquando da queda do avião, a área não foi devidamente isolada, proporcionando que vários populares que acorreram ao local remexessem os destroços e levassem até para suas casas peças ou fragmentos como recordação.

Por outro lado, a inexperiência em acidentes deste tipo e a limitação de meios poderão ter impedido que, sobre o acontecimento, se tivesse ido tão longe quanto possível na aplicação de técnicas de investigação existentes em países com maior experiência em casos desta natureza.

A juntar aos indícios então obtidos no sentido de se concluir por acidente à descolagem, não podem ter sido alheios na formulação dessa convicção o comunicado do PSD emitido na própria noite do acidente e a nota oficiosa do Governo de 13 de Dezembro de 1980.

Com efeito, não nos podemos esquecer que o malgrado Dr. Francisco Sá Carneiro era líder do PSD e Primeiro-Ministro e que o PSD era o partido maioritário do Governo que emitiu a referida nota oficiosa, pelo que a influência destes documentos não poderia ser despicienda.

O PS apoia vivamente as propostas contidas no relatório no sentido de ser dada total publicidade aos autos nos termos das disposições legais aplicáveis e de ser manifestado público reconhecimento a todos os que colaboraram com a IV Comissão de Inquérito.

O PS entende que, face aos novos indícios surgidos, as averiguações deverão prosseguir, através das entidades competentes para o efeito, com o objectivo do total apuramento da verdade, mas rejeita que, perante o conjunto de indícios e os meios disponíveis, esta Comissão possa, desde já, apresentar conclusões determinantes.

Concluindo, o PS abstém-se na votação do relatório, na perspectiva de viabilizar o desejável prosseguimento das averiguações, mas manifesta reservas quanto às outras conclusões e propostas do relatório, com ressalva

das que se referem à publicidade dos autos e ao público reconhecimento a todos os que colaboraram com a Comissão.

Os Deputados do PS: *Rui Cunha – José Reis – Luís Covas – António Braga.*

Declaração de voto

Decorridos mais de 10 anos após a tragédia de Camarate terminaram os trabalhos da IV Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate ficando assim concluídas as investigações concluídas em anteriores legislaturas.

Foram analisados inúmeros documentos emanados das entidades que, a diversos níveis intervieram neste processo.

Foram ouvidos inúmeros depoimentos.

Discutiram-se exaustivamente todos os elementos constantes das actas.

Contudo, e apesar do referido, é meu entendimento que continuam a subsistir alguns factos insólitos, insuficientemente explicados, a exigir, por isso, melhor estudo e investigações.

Dei o meu acordo a todas as diligências propostas por outros membros da Comissão ou pelos representantes dos familiares das vítimas com vista a uma profunda clarificação das causas da tragédia.

Estudei atentamente todos os elementos anteriormente recolhidos sobre os quais foi sugerida uma requalificação.

Analisei com profundidade os dados novos que, entretanto, chegaram ao conhecimento da Comissão, sempre no intuito de contribuir para a descoberta da verdade.

Durante os trabalhos da Comissão surgiram informações que nos sugerem dúvidas e suspeições.

Receio que factos menos claros estejam a ser instrumentalizados para a obtenção de efeitos políticos circunstanciais e não para ajudar a fazer luz sobre as causas da tragédia.

Em consciência, porém, e sem prejuízo da imprescindível investigação a proceder pelas autoridades competentes, os elementos constantes do processo não me permitem concluir com certeza pela existência de um acto criminoso.

Considero que estão esgotados os meios de que a Assembleia da República dispõe para aclarar as causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia de Camarate.

Entendo, no entanto, que, podendo haver dúvidas perante estas conclusões, compete às entidades oficiais especializadas e competentes debruçarem-se sobre os factos, no sentido da descoberta da verdade, em que, profundamente, os membros da Comissão se empenharam.

Assembleia da República, 24 de Maio de 1991. – O Deputado do PCP, António Mota.

Declaração de voto

A Assembleia da República promoveu, ao longo de 10 anos, quatro comissões de inquérito a fim de serem apreciadas as causas e circunstâncias em que ocorreu o acidente de Camarate. A IV Comissão de Inquérito, constituída em 6

de Julho de 1988, deu por concluídos os seus trabalhos no dia 21 de Maio de 1991, tendo ultrapassado o prazo inicial de seis meses para a apresentação do seu relatório.

Durante o período em que integrei a Comissão – e como o já havia feito nas três anteriores comissões de inquérito – preocupei-me em obter todos os esclarecimentos necessários que contribuíssem para a descoberta da verdade e para que em consciência pudesse tirar conclusões claras sobre as causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia.

Como o meu apoio, e no cumprimento da resolução aprovada pela Assembleia da República e no respeito pelo seu próprio Regimento, a IV Comissão de Inquérito apreciou relatórios oficiais, analisou extensa documentação, procedeu a audições e promoveu ainda outras diligências consideradas essenciais. As actas da Comissão são prova bastante da actividade desenvolvida durante o inquérito.

De acordo com a resolução da Assembleia da República de 6 de Julho de 1988, aproveitei os trabalhos das I, II e III Comissões de Inquérito e analisei o relatório da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, cujos responsáveis daquele departamento prestaram depoimentos sobre a matéria. Considerei ainda a posição assumida por peritos estrangeiros e não deixei de tomar em consideração os depoimentos dos cientistas chamados à Comissão, bem como os relatórios científicos apresentados.

Depois de estudar e ponderar todo o processo, e ao verificar que subsistem algumas dúvidas sobre matérias específicas e sobre algumas deficiências ocorridas durante as investigações oficiais efectuadas a seguir à queda do avião, considero, contudo, como um excesso que as negligências encontradas possam ser «interpretadas como ocultação grave de actos correlativos de um crime».

Uma vez que defendo a clarificação total e a busca da verdade sobre a tragédia de Camarate, entendo que toda a matéria constante dos autos desta IV Comissão de Inquérito é insuficiente para se determinar que tenha havido qualquer atentado.

Por esse motivo, congratulo-me, pelo facto de todos os autos irem ser remetidos para a Procuradoria-Geral da República, a fim de serem devidamente analisados. De acordo com esta análise, a Procuradoria-Geral da República procederá em conformidade e se ordenar a reabertura de investigações oficiais deve o Governo e a Administração Pública providenciar no sentido de proporcionarem àquela entidade todos os meios necessários de forma a facilitar as suas averiguações.

Entendo que a IV Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate não deve propor a realização de sindicâncias a quem quer que seja, uma vez que ultrapassa quer a resolução que a criou quer o seu próprio regimento e por extravasar as competências próprias da Assembleia da República.

A publicidade dos autos merece a minha inteira aprovação.

Finalmente, expresso a opinião de que uma tragédia desta natureza não deve, não pode, por motivos éticos, morais e culturais, ser objecto de especulações e de aproveitamentos políticos ocasionais.

A minha abstenção na votação é determinada pelo facto de, perante as dúvidas e deficiências referidas, ser de opinião que as autoridades competentes, como a Procuradoria-Geral da República, devem ser chamadas a pronunciar-se.

Assembleia da República, 28 de Maio de 1991. – O Deputado Independente,
João Corregedor da Fonseca.