

## “Foto de Kok Nam em Mbusuzini – Provas ignoradas há trinta anos” (Alves Gomes, SAVANA, 9.12.2016 p. 10)

No artigo em epígrafe, reportando-se aos eventos relacionados com a queda do avião que vitimou o Presidente Samora Machel em 1986, o autor deixa no ar uma série de perguntas, tecendo ainda considerações sobre a forma como se processou a investigação do acidente de Mbusuzini, ambas merecedoras de alguns reparos.

Na foto de Kok Nam, o “jovem loiro, civil, levando nas mãos umas cartucheiras, envergando a t-shirt” é Max Goulach, à altura membro da 7ª Unidade da Polícia Sul-Africana (SAP). Esta encontrava-se baseada em Middelburg, na então Província do Transvaal.

A caracterização de Max Goulach como um indivíduo “mal dormido” e com “semblante de quem estava há muitas horas activo e com olheiras de cansaço”, parece destinada a provar a presença, em Mbusuzini, na noite do acidente, de forças do regime do *apartheid*, pretendendo assim dar consistência a uma tese de conspiração. Na realidade, membros da referida Unidade da SAP foram desdobrados no local do acidente no âmbito das investigações que se iniciaram no dia a seguir ao despenhamento do Tupolev presidencial. Max Goulach era o operador de câmara de vídeo, responsável por filmagens de locais de acidentes/crimes/distúrbios e outros. As cartucheiras que Max Goulach trazia na mão faziam parte do equipamento fornecido a membros da Unidade. Os que integravam a equipa de filmagens da 7ª Unidade trajavam à civil, sendo a “t-shirt” normalmente vendida, em jeito de ritual, a membros daquela unidade e de outras das forças sul-africanas que concluíam o curso COIN (Contra-Insurgência). [1] De realçar que a tese da conspiração defende que os supostos autores do crime teriam abandonado o local imediatamente a seguir ao despenho da aeronave.

A fotografia que ilustra o artigo não pode ser interpretada isoladamente de todo um contexto que começou a ganhar forma muito antes da chegada de Kok Nam ao local, e que foi assumindo proporções maiores, já depois do fotógrafo ter regressado a Maputo. No entanto, recorrendo a uma fotografia de uma secção dos destroços do avião, assevera-se no texto que a imagem prova não haver nenhum sinal da presença da Autoridade Aeronáutica sul-africana; que a zona do acidente não foi fechada, para de seguida ser devidamente mapeada pelos investigadores do acidente; concluindo depois o autor que os

investigadores dos três países não demonstraram estar preocupados de forma séria e profissional com o local do acidente, centrando, em vez disso, toda a sua investigação na informação contida nas “caixas negras” da aeronave.

É sabido, e o investigador-chefe da parte sul-africana, Rennie van Zyl assim o confirma, que dois membros da Aeronáutica Civil da



África do Sul, e que integraram a equipa tripartida de investigações, Jorrie Jordan e Piet de Klerk, foram enviados para o local do acidente no dia 20 de Outubro. Foi inclusivamente por imposição de Piet de Klerk, que se realizaram autópsias preliminares aos corpos dos tripulantes do avião, na presença de um médico moçambicano, em Komatipoort, depois do ministro dos negócios estrangeiros sul-africano, Roelof Botha, ter acedido ao pedido de Sérgio Vieira, de que os corpos das vítimas fossem trasladados para Maputo. Foi também por imposição de Piet de Klerk que as caixas negras do avião não foram entregues nesse dia à parte moçambicana, juntamente com documentação e outros artigos retirados dos destroços, que Botha e Vieira haviam acordado fossem levados para Maputo. [2]

De acordo com Van Zyl, “tudo foi feito de acordo com o Anexo

13 da ICAO, e no caso específico dos investigadores soviéticos, estes manifestaram satisfação pela forma como a África do Sul procedeu”. [3] A corroborar Van Zyl, o chefe da equipa de investigadores da ICAO, Caj Frostell, em carta endereçada ao investigador-chefe sul-africano, expressou “admiração pelos esforços sinceros que envidou e pela forma como lidou com a investigação e com as reuniões, em

que protegia o local do acidente, de entrar no perímetro de segurança, montado em redor dos destroços do avião. De acordo com o jornalista, Piet de Klerk informou –o pessoalmente no mesmo local que, “enquanto os investigadores da África do Sul, Moçambique e a União Soviética estivessem presentes, não seria autorizado a aproximar-se do local do desastre”, proibindo-o ainda “de filmar quaisquer seqüências dos investigadores a examinar os destroços”. [6]

Não faz, portanto, qualquer sentido, atribuir a responsabilidade pela retirada de objectos do local de um acidente aos que montam o cordão de segurança – essa responsabilidade é, antes, de quem, uma vez dentro do perímetro da zona protegida, decida por sua alta recreação de lá retirar objectos, neste caso o instrumento de trabalho do fotógrafo Daniel Maquinasse, uma das vítimas do acidente.

A consulta do Relatório Factual do Acidente, assinado pelos três países, revela que, de facto, os investigadores demonstraram estar preocupados de forma séria e profissional com o local do acidente. A leitura do painel de instrumentos do avião, elemento crucial de uma investigação, só poderia ter sido efectuada nesse local. O mesmo procedimento foi observado para se poder constatar que o acidente não teve como causa incêndio a bordo.

O percurso do avião, desde o primeiro embate até ficar imobilizado, foi reconstituído por um agrimensor-geólogo no próprio local do acidente e todos os pormenores, tais como os arbustos que começaram por ser cortados pela ponta da asa esquerda, a luz de navegação da mesma asa que se partiu no momento do primeiro impacto no solo, os respectivos vidros cuidadosamente recolhidos; a separação de um dos motores da estrutura do avião, a forma como essa estrutura se desintegrou, etc., estão contidos nesse Relatório, depois inseridos no Relatório Final da Comissão de Inquérito.

A descrição dos destroços, incluindo o pormenor do trem de aterragem encontrar-se recolhido, o que, a par de outros dados obtidos no local do acidente, permitiu concluir que o avião se havia despenhado quando não se encontrava em configuração de aterragem, consta igualmente de ambos relatórios. Este, um facto que revelaria ser, anos mais tarde, de suma importância face às declarações prestadas à comunicação social por Hans Louw, de que avistara o avião a aproximar-se do local do sinistro

Em depoimento perante a Comissão da Verdade e Reconciliação, durante as sessões de inquirição ao Acidente de Mbusuzini, o jornalista sul-africano Jan van Druten, declarou ter sido impedido pela polícia,

com o trem de aterragem descido, e que os pilotos julgavam que estavam a aterrar em Maputo. O mesmo Hans Louw que, na noite do acidente, encontrava-se no norte da Namíbia a receber instrução militar como recruta das Forças Especiais, declarou ter integrado uma equipa desdobrada em Mbusuzini, munida de mísseis terra-ar, Sam-7 (arma que não podia, então, ser utilizada de noite por não dispor de visor nocturno), pronta a abater o Tupolev presidencial, na eventualidade do alegado radiofarol VOR pirata não ter funcionado.

A informação respeitante ao peso de uma aeronave insere-se na secção “Massa e Equilíbrio” de um relatório de investigação de acidentes aéreos, não constando do Anexo 13 o requisito de inventariação de bagagem dos passageiros ou da carga que levava a bordo.

Seria salutar, passados que foram 30 anos do desastre aéreo de Mbusuzini, que se centrassem as atenções nos factos do acidente, apurados pela equipa tripartida de investigação, para que os cidadãos moçambicanos, e em particular os familiares das vítimas, possam ficar esclarecidos do ocorrido na noite de 19 de Outubro de 1986, pondo uma vez por todas de lado, questões periféricas.

Cria-me, Atenciosamente  
João Cabrita  
Mbabane, Suazilândia, 12 de Dezembro de 2016

### NOTAS

- 1-Dados sobre a 7ª Unidade da SAP e identidade de Max Goulach fornecidos por ex-oficial da polícia sul-africana em comunicação com o autor, 11.12.2016.
- 2-Rennie van Zyl, entrevista com o autor, Midrand, 10.2.2011; Des Lynch, “Investigating ‘C9-CAA’ – The true events of the investigation into the aviation accident in which President Samora Machel died.” Manuscrito não publicado, Abril de 2006, pp. 10-11.
- 3-Rennie van Zyl, comunicação com o autor por correio electrónico, 22.4.2010.
- 4-Caj Frostell, carta endereçada a Rennie van Zyl, Montreal, 8 de Julho de 1987.
- 5-Johan van der Merwe, “Trou Tot Die Dood Toe – Die Suid-Afrikaanse Polisiemag”, Praag, Dainfern 2010, pp. 111-118.
- 6-JA Van Druten, transcrição de depoimento, TRC, Cidade do Cabo, Sessão de 3 de Junho 1998, p. 91. SAHA - South African History Archive, www.saha.org.za

Foto de Kok Nam em Mbusuzini

## Homem das cartucheiras é Max Goulach da “contra insurgência sul-africana”

Por Alves Gomes

A identificação da intrigante personagem, que aparece na imagem de Kok Nam, captada um dia após o acidente que vitimou o Presidente Samora Machel, foi feita por João Cabrita, investigador independente, baseado na Suazilândia.

João Cabrita revelou o facto ao SAVANA, três dias depois de ter tomado conhecimento do nosso artigo, num texto em que dá a sua opinião sobre as questões levantadas a respeito do “jovem loiro, civil, levando nas mãos uma cartucheira, envergando a T-shirt”, com os dizeres o “Terrorismo Termina Aqui”.

Sem requerer o direito à resposta, pois não era visado, Cabrita achou necessário esclarecer pontos de vista inseridos no artigo do dia 09 de Dezembro, com os quais discorda, ou tem opinião diversa. (ver texto inserido na íntegra). A parte mais interessante do seu texto (para o leitor que não lhe dê a devida atenção), é a Nota 1. Nela, João Cabrita revela que, no dia 11 de Dezembro de 2016, ou seja dois dias depois do artigo do SAVANA vir a público, um “ex-oficial da polícia sul-africana, em comunicação com o autor”, lhe revelou a identidade do “homem das cartucheiras”.

É espantoso que, dois dias depois do SAVANA chegar às bancas, num estalar de dedos, trinta anos depois da tragédia de Mbusuzini, a memória de um ex-oficial da polícia sul-africana tenha, num piscar de olhos, identificado Max Goulach como o homem central da foto de Kok Nam. E, na conversa particular, a fonte tenha dito que à época, o uso da dita cuja T-shirt mereceu “comentários negativos”.

Por parte de quem e por que razão, não foi motivo da conversa. Ainda de acordo com o contacto de João Cabrita, “Goulach era operador de câmara de vídeo, responsável por filmagens de locais de acidentes/crimes/distúrbios” e que as cartucheiras faziam parte do equipamento fornecido à sua unidade.

É deveras estranho que um operador de câmara de vídeo tenha abandonado o seu equipamento de trabalho e se movimentasse entre os escombros apenas e só com as visíveis cartucheiras.

Para João Cabrita estes factos são irrelevantes e fazem parte de uma “tese de conspiração”, defensora de que os “autores do crime teriam abandonado o local imediatamente a seguir ao despenho da aeronave”.

Porém, e depois de feitas inúmeras investigações em volta da tragédia de Mbusuzini, umas independentes, como a de João Cabrita, outras oficiais como as que envolveram as Autoridades Aeronáuticas sul-africana, moçambicana e russa, outras como a do Juiz Margó e a da Comissão da Verdade na África do Sul, ou ainda a que as procuradorias moçambicana e sul-africana reabriram há alguns anos (e que até à data não apresentaram quaisquer resultados públicos); é estranho que



ninguém se tenha preocupado com esta personagem.

É que Max Goulach não era um indivíduo isolado na cena do acidente. Ele fazia parte de um grupo especializado em contra-insurgência (leia-se anti-terrorista) da 7ª Unidade da Polícia Sul Africana. Uma unidade que não era “flor que se cheirasse”, protagonista em acções anti-terroristas na Rodésia do Sul, Namíbia e, particularmente na África do Sul, onde eliminou um bom número de nacionalistas, mas também em operações clandestinas (“covert action”), onde seus integrantes operaram dentro de Moçambique. Sendo Max Goulach membro dessa unidade, especializado em filmar com a sua câmara de vídeo, levantam-se algumas novas perguntas:

- onde estava a câmara no momento em que Kok Nam obteve a foto, uma vez que uma análise cuidadosa da imagem não mostra sinais de que esse equipamento pudesse estar a tirá-lo, ou mesmo nas costas do operacional;
- sendo o seu trabalho o de filmar o local, onde foi parar tão importante material que testemunha o que ali se passou. Alguma vez foi visto por membros das tantas comissões de inquérito?

- o que foi feito desse material captado por Max Goulach;
- é igualmente pertinente saber-se que instruções recebeu o grupo de Max Goulach quando foi mandado deslocar-se para o local e, de facto tirar-se a uma série de erros da tripulação da aeronave, em particular do seu comandante. Para mim, desde o início da investigação e ainda antes de Cabrita se agarrar à sua tese, encontrei provas da existência de erros graves de navegação e pilotagem, mas continuo a achar que

Carece de fundamento a constatação de João Cabrita quando afirma, baseado em entrevista feita ao então

Director da Autoridade Aeronáutica sul-africana (AASA), em 2011, que a zona do acidente foi devidamente selada e devidamente controlada.

Contrariando a sua tese, seriam necessários muitos mais elementos sobre que tipo de agentes estavam no terreno (fossem eles da polícia, da Autoridade Aeronáutica, da Administração local, etc.) e o que para lá foram mandados fazer, a que horas, e se houve o obrigatório mapeamento da zona. Uma testemunha, acima de qualquer suspeita, confirma que na tarde do dia 20 não havia sinais de procedimentos organizados da polícia sul-africana (a que estava fardada e desarmada) e que:

- quando a delegação moçambicana chegou ao local em viatura, proveniente de Komatipoort, apenas estava identificado o cadáver do Presidente Samora Machel e os dos que tinham a tez mais branca;
- o médico da delegação moçambicana, Prof. Dr. Fernando Vaz, deslocou-se em primeiro lugar ao hospital onde se encontravam os sobrevi-

## Debate sadio

Foi a Tragédia de Mbusuzini que me levou a conhecer João Cabrita. Tivemos dois encontros, numa longa conversa que ainda não terminou. Deles nasceu um respeito mútuo pessoal e profissional.

Eu comecei a conhecer João Cabrita pelos textos que publicou e pelas entrevistas que concedeu relacionadas com a morte do Presidente Samora Machel, neles revelando uma pose investigativa cuidadosa e bem organizada. Ele conhecia-me por ser um observador atento e meticoloso sobre a evolução política em Moçambique, e não só, possuindo um arquivo de respeito e, pelo que tenho constatado, muito bem organizado.

Relativamente à metodologia de investigação temos caminhos diferentes. Cabrita, advogado de profissão, tem dado importância às constatações oficiais e aos seus protagonistas. Do meu lado, talvez por “defeito” de profissão, prefiro procurar fontes e peritos independentes que questionem as “linhas oficiais”.

Em resumo, para João Cabrita as causas do acidente resultou de uma série de erros da tripulação da aeronave, em particular do seu comandante. Para mim, desde o início da investigação e ainda antes de Cabrita se agarrar à sua tese, encontrei provas da existência de erros graves de navegação e pilotagem, mas continuo a achar que

não existem provas suficientes para se justificar o desfecho final do voo. É preciso encontrar muito mais, para além dos erros de navegação e pilotagem. Há muitas lacunas, muitas interrogações que não têm resposta lógica.

Quando no seu texto João Cabrita se refere à “tese de conspiração” está a contestar e a não aceitar que tenha havido equipamento em terra, e porque não no ar, ou mesmo dentro da aeronave (a investigação obriga a que estas perguntas sejam levantadas), que tenham contribuído para o desvio da aeronave da sua rota. Sem discordar deste ponto de vista e, portanto, não o eliminando, acho que poderão ter havido outros factores, ainda por investigar, ou não revelados, que precisem de ser devidamente apurados e divulgados.

Como bom cavalheiro que é, João Cabrita escreveu-me, três dias depois do artigo sobre a “foto de Kok Nam em Mbusuzini”, avisando que eu o colocara numa posição embaraçosa, pois sentia que os seus pontos de vista (eu acho que são conclusões) estavam a ser contestados. Pura “ vaidade” dele, pois não escrevi pensando na sua “tese investigativa”, muito menos na “tese de conspiração”, mas na necessidade de se identificar a “personagem com as cartucheiras na mão”.

Para justificar essa “ vaidade”, ele identificou o jovem da T-shirt

com os dizeres “o terrorismo termina aqui”. Uma contribuição importante e valiosa para que a “investigação oficial” em curso não se deixe adormecer em adornos sem qualquer valor, como aconteceu com as entrevistas/inquéritos da Comissão da Verdade, na África do Sul.

Aparte o que é recomendado pela ICAO e muitas vezes ignorado pelas comissões de investigação, o apuramento das causas de acidentes aéreos nem sempre são conclusivos. E, não raramente, quando o são, como aconteceu com a investigação ao acidente que vitimou parte da equipa de futebol do Manchester United, no aeroporto de Munique, em 1958, praticamente uma década depois, veio-se a provar que as certezas eram falsas. Afinal, tudo feito para se encobrir falhas cometidas por instituição do Estado de Ocorrência, a Alemanha.

Por isso tenho grande cuidado em não aceitar tudo o que parece e se afirma como facto comprovado e verdadeiro. Tive prova disso com o Relatório Final sobre o acidente da LAM na Namíbia. Uma verdade falsa mata e destrói antes de se provar falsa. Esperemos pois que Max Goulach não apareça um dia destes a dizer que não estava em Mbusuzini, porque nos dias 19 e 20 de Outubro de 1986, andava à caça de passarinhos no quintal de sua casa.

Alves Gomes



ventes e só depois foi levado de helicóptero para o local do acidente, onde foi feito o reconhecimento do Presidente Samora Machel;

- de forma desorganizada a polícia e "civis" vasculhavam entre os escombros não só restos mortais (havia corpos bastante dilacerados), mas principalmente documentação. Esse trabalho não terminou no dia 20;

- houve quem, por iniciativa própria e sem qualquer controlo, tivesse percorrido o trajecto do embate da aeronave e de ter identificado que, um pouco acima do seu primeiro contacto com o solo, havia claros vestígios de uma tenda que havia sido desmontada depois de a chuva (ou cacimbo) que caíra de madrugada ter parado, havendo latas de cerveja em volta do perímetro desse abrigo, cujo chão estava seco, em contraste com a área circundante;

- neste ambiente não se pode acusar ninguém, muito menos Kok Nam, de ter retirado do local o que restava da câmara fotográfica de Daniel Maquinasse. Caberia aos agentes da polícia ali presentes, ou mesmo a Max Goulach, impedir tais iniciativas, por forma a impedir que a zona não fosse violada, nem viciada para a investigação técnica.

Estas questões e testemunhos poderiam muito bem ser verificados no contraditório com as imagens que Max Goulach terá (ou deveria ter) registado da cena do acidente.

Comprovando que a AASA não comandava as operações está o facto do então Ministro dos Negócios Estrangeiros sul-africano, Roelof Botha, ter unilateralmente decidido que os restos mortais do Presidente Samora Machel e de mais três dos seus acompanhantes poderiam ser levados para Maputo. Isto foi uma violação aos procedimentos da ICAO e demonstração de que a AASA não teve palavra, nem teve coragem de se opor a esta decisão – os corpos só poderiam ser trasladados depois de autopsiados no Estado da Ocorrência, que é a África do Sul.

É pois necessário que se esclareça quando é que efectivamente a AASA tomou conta das operações e de quando as forças policiais, que estavam no terreno, passaram a estar sob o seu comando, ou se alguma vez isso de facto aconteceu.

Outra prova dessa falta de controlo foi o depoimento do jornalista sul-africano na Comissão da Verdade, confirmando, ou queixando-se, que a AASA não o tinha autorizado a entrar dentro do perímetro do local do acidente. Esse impedimento não ocorreu no dia 20, mas sim depois. Em que dia? - a Comissão da Verdade não perguntou.

Aliás, uma avaliação aos diferentes depoimentos feitos nessa comissão, mostram que os juízes/as não estavam, do ponto de vista técnico, convenientemente preparados para fazer o que se lhes pedia: investigar! A carta do funcionário/investigador da ICAO ao Director da AASA, saudando os seus "esforços sinceros ... em situações por vezes bastante difíceis" é um indicador de que a tarefa deste último não terá sido nada fácil. Como bem se sabe, no regime do apartheid não era hábito contrariar as decisões do poderoso Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Sinal idêntico do exercício de desrespeito à AASA deu-se quando funcionários do ministério dos Negócios Estrangeiros sul-africano

"vazaram" para os seus órgãos de informação que as análises ao sangue dos tripulantes russos indicavam a presença de álcool, numa tentativa de provar que os mesmos o haviam consumido durante o voo.

Passaram-se dias antes que a própria AASA pudesse salvar a sua reputação repondo a verdade sobre o assunto – os corpos em decomposição geram álcool.

As tais "situações por vezes bastante difíceis".

Portanto, não se pode concluir que o "Relatório Factual do Acidente" prove que os investigadores se tenham "preocupado de forma séria e

profissional com o local do acidente". Quando os investigadores iniciaram o trabalho de avaliação da cena do acidente, recorrendo ao agrimensor-geólogo, quando concluíram sobre a configuração do trem no momento do embate no solo e tantas outras coisas, já o local tinha sido violado e, certamente, mesmo que sem fins criminosos, haveria provas viciadas, ou desaparecidas.

Por outro lado, João Cabrita não pode afirmar que não consta do Anexo XIII da ICAO o "requisito de inventariação da bagagem dos passageiros, ou da carga que levava a bordo". No Capítulo V, Alínea 5.3.2,

desse Anexo, há uma chamada de atenção, em caixa, sobre "Organização e Conduta da Investigação", remetendo o assunto para o "Doc 6920". É aí onde se dá relevância a algo que não nos parece ter sido feito, ou dada a necessária importância. A investigação sobre as causas do acidente de Mbuluzi tiveram este início, num quadro muito nebuloso, desorganizado e de grande indefinição.

É preciso também tomar em consideração que cada uma das partes interessadas, ou seja, as comissões de inquérito sul-africana, moçambicana e russa, durante as investiga-

ções tentaram sempre impor os seus pontos de vista, para o que mais lhes era conveniente e "menos doloroso". Uma leitura cuidadosa à documentação por elas produzida mostra que não existiu absoluta isenção e transparência na procura sobre quais foram as causas reais do acidente.

Cada um protegeu-se como se podia, provavelmente porque todos queriam esconder "rabos de palha". A identificação do "homem das cartuchas" poderá servir para descodificar e esclarecer, ou mesmo deitar por terra a tal "tese de conspiração". Mas é necessário investigar e provar que ela é falsa.

## MEDTOOL CARGO

### Importe da China com Qualidade, Segurança e Tranquilidade



**MOÇAMBIQUE**

- ✓ Desembaraço aduaneiro
- ✓ Armazenamento da mercadoria
- ✓ Consultoria
- ✓ Entrega porta à porta em qualquer parte de Moçambique



**CHINA**

- ✓ Despacho aduaneiro de contentor
- ✓ Armazenamento da mercadoria
- ✓ Recolha da mercadoria em qualquer parte da China
- ✓ Contentor parcial

[www.medtoolgroup.com](http://www.medtoolgroup.com)

**Não sabe como transportar da China para Moçambique?!...!**



**QUALIDADE**



**SEGURANÇA**



**TRANQUILIDADE**

**Medtool Cargo**  
transportamos a sua carga da China para qualquer parte de Moçambique com **Qualidade, Segurança, e Tranquilidade.**

**Matola-Rio**  
☎ : +258 840434637  
✉ [medtoolmoz@yahoo.com](mailto:medtoolmoz@yahoo.com)

**Guangzhou**  
☎ : +86 15800005214  
✉ [medtoolchina@yahoo.com](mailto:medtoolchina@yahoo.com)





