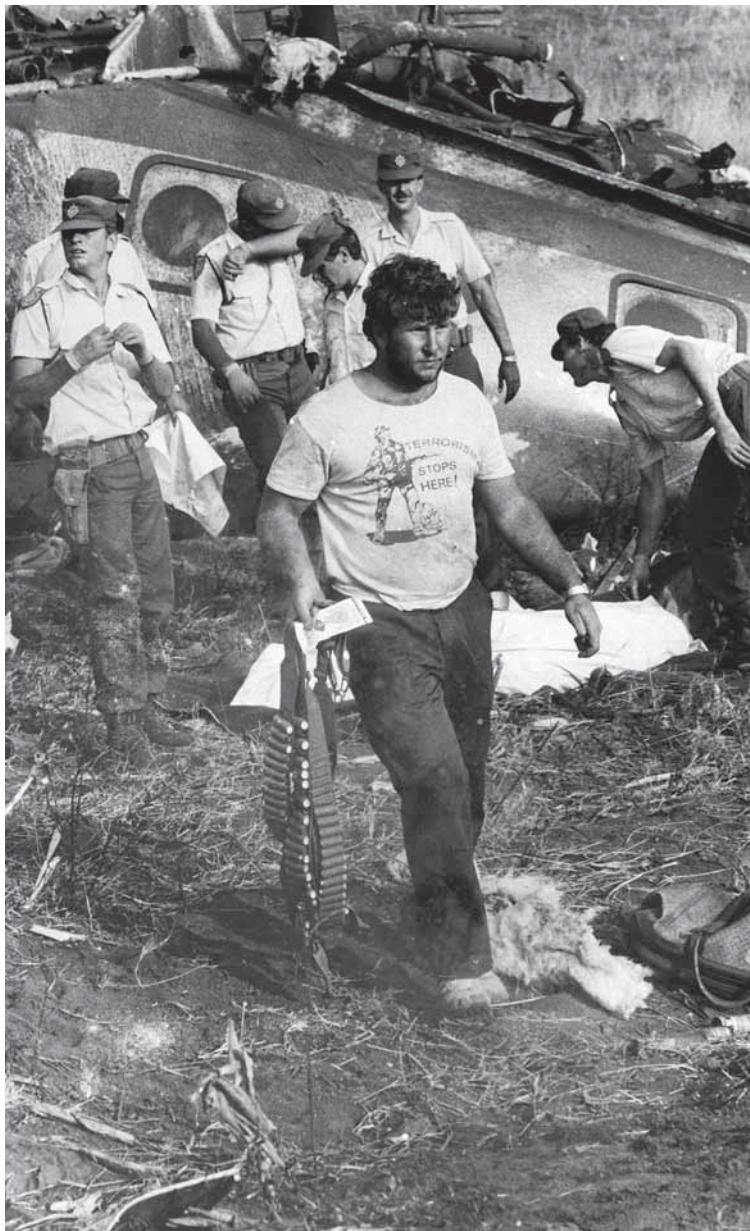


“O signatário não foi quem identificou Max Goulach na fotografia tirada por Kok Nam”*

Por João Cabrita

Em aditamento à minha carta que o «SAVANA» teve a gentileza de publicar na edição de 23 de Dezembro de 2016, creio ser pertinente esclarecer, ao abrigo do direito de resposta consagrado na Lei de Imprensa moçambicana, alguns pontos por, involuntariamente, ter induzido o autor da tréplica, Alves Gomes, em interpretações menos correctas daquilo que havia sido exposto.

Embora desconhecendo em detalhe as diligências efectuadas pelo ex-oficial da polícia sul-africana para identificar o individuo que aparece em primeiro plano na imagem captada por Kok Nam em Mbusuzi há 30 anos, Alves Gomes concluiu que a identificação havia sido feita “num estalar de dedos” e “num piscar de olhos”. Vendo as coisas de um ângulo diferente, quem, na África do Sul, ou num outro país, quisesse hoje identificar as pessoas que aparecem na fotografia tirada no mesmo local e na mesma data, e que serviu para ilustrar a tréplica de Alves Gomes, certamente que de imediato obterá resposta cabal mediante abordagem de entidade competente em Moçambique. Estando Alves Gomes na posse de prova a que atribui importância extrema, é de facto “espantoso” que nada tenha feito ao longo de três décadas para esclarecer as dúvidas que a imagem lhe suscitara. Não obstante, Alves Gomes dispõe agora da identificação da “intrigante personagem”, do nome da unidade a que pertencia e onde estava baseada, e das funções que aí desempenhava. Está, pois, devidamente documentado para poder abordar quem de direito na África do Sul e assim obter resposta às questões que levanta, com a vantagem acrescida de Johan van der Merwe, antigo comandante da Polícia de Segurança desse país, em nota apenas à informação prestada pelo referido ex-oficial da polícia sul-africana, ter dito que “nada tinha a esconder e que pessoalmente estava preparado a ser submetido a um teste sobre esta questão, por meio de detector de mentiras”. Acrescenta a nota datada de 10 de Dezembro de 2016: “Poderá ser no interesse da verdade conseguir que as pessoas que fazem alegações acerca do desastre do Presidente Samora Machel sejam submetidas a testes públicos com recurso a detector de mentiras.” Como que a conferir credibilidade às declarações de Hans Louw, o artigo de Alves Gomes põe em causa a constatação dos investigadores dos três países



de que o trem de aterragem do avião encontrava-se recolhido no momento da colisão. Segundo Alves Gomes, “quando (os investigadores) concluíram sobre a configuração do trem no momento do embate no solo e tantas outras coisas, já o local tinha sido violado”. Essa conclusão baseou-se não apenas na inspecção do trem de aterragem, mas também na leitura do painel de instrumentos do avião. Efectivamente, os investigadores dos três países foram unânimes na leitura do selector do trem de aterragem desse painel: “Neutro (recolhido)”. [1] Tal como outras constatações efectuadas no terreno, essa teve depois de conjugar com o que foi extraído do gravador de dados do voo, o DFDR (Digital Flight Data Recorder), extracção essa feita em Moscovo na presença de membros da equipa tripartida de investigação, dos peritos da ICAO, e dos investigadores nomeados pelos Estados Unidos e Alemanha Federal. O Relatório Factual do Acidente depois produzido é claro: “O avião embateu no solo em configuração de voo, com o trem de aterragem e flaps recolhidos, e o estabilizador em posição de cruzeiro”. A afirmação de Hans Louw de

que “os pilotos julgavam que estavam a aterrar em Maputo”, pressupunha a existência de pista devidamente iluminada e de ajudas à navegação. A transcrição do CVR prova precisamente o contrário: nos últimos 4 minutos do voo os pilotos não conseguiam avistar as luzes da pista, e 3 segundos antes da colisão, o Navegador não sabia para onde ir, pois não dispunha de nenhuma ajuda à navegação, e o Comandante também não. [2] No que se refere à inventariação dos corpos e objectos pessoais, o formato do relatório de uma comissão de inquérito, tal como recomendado no Anexo 13 da ICAO, não inclui secção relativa a bens e objectos identificados nos destroços. Cabe à polícia essa responsabilidade, conforme o parágrafo 9.4.3, alínea c) do Documento 6920 a que Alves Gomes alude. O registo fotográfico dos corpos e objectos é também tarefa da polícia, sendo de presumir que todas essas funções tenham sido atribuídas à 7ª Unidade da Polícia Sul-Africana. De salientar que a versão final do Relatório da Comissão de Inquérito sul-africana refere que dos dados e pareceres técnicos que lhe foram apresentados para proceder à análise das

circunstâncias do acidente, constavam, para além do Relatório Factual do Acidente, “provas, gravadas e por escrito, das testemunhas dos factos; provas médicas; numerosas provas documentais e reais”, entre outras. [3]

O trecho da carta de Caj Frostell citado por Alves Gomes não se referia ao então ministro dos negócios estrangeiros sul-africano, Roelof “Pik” Botha, mas sim a discussões entre as delegações da equipa tripartida de investigação, visando encontrar uma forma consensual de se extraírem os dados contidos nas caixas negras da aeronave. Tratou-se de assunto controverso desde a primeira reunião da equipa tripartida realizada em Komatipoort a 24 de Outubro de 1986. Tanto assim é, que só foi possível quebrar o impasse quase um mês depois do acidente, graças à intervenção de Caj Frostell. Foi este quem sugeriu ao representante de Moçambique acreditado junto do Estado de Ocorrência do acidente, Dr. Paulo Muxanga, que a melhor forma de satisfazer as expectativas dos sul-africanos seria extrair os dados do CVR em país neutro. [4] É um facto que houve fricções entre Botha, por um lado, e a equipa de investigação e o Ministério dos Transportes da África do Sul, por outro, em virtude das declarações públicas do ex-ministro dos negócios estrangeiros sul-africano. Delas dá conta um dos investigadores da parte sul-africana em estudo minucioso, cuja cópia em tempos o signatário fez questão de partilhar com Alves Gomes. Uma leitura atenta do estudo demonstra que a postura do então ministro sul-africano não comprometeu o rigor técnico da investigação. Inclusivamente, Botha foi posto à margem dos trabalhos da equipa tripartida de investigação do acidente a seguir à alegação por ele feita a 31 de Outubro, de que os tripulantes haviam ingerido álcool. De salientar que o Relatório Factual do Acidente foi assinado de forma unânime pelos três países, e tal como os pareceres das comissões de inquérito dos Estados de Registo e de Fabrico do avião não há menção de qualquer falha grave resultante da postura de Roelof Botha. O signatário não foi quem identificou Max Goulach na fotografia tirada por Kok Nam em Mbusuzi, nem investigou, de forma independente ou outra, o acidente aí ocorrido. A investigação de acidentes aéreos é uma área especializada da aeronáutica, na qual o signatário não possui formação – nem nessa, nem na do Direito,

não podendo, portanto, ser referido como advogado. Com o auxílio de pilotos, controladores de tráfego aéreo e investigadores de acidentes de aviação, estudou os factos apurados por quem estava habilitado a investigar o acidente, assim como a análise que deles fizeram as comissões de inquérito dos três países, e as conclusões a que ambas chegaram, para assim tentar trazer a público, de forma isenta e clara, o sucedido em Mbusuzi.

Alves Gomes é do sector da aviação. Da leitura do que tem publicado na imprensa, deduz-se ser versado em investigação de desastres aéreos. Está, pois, em posição privilegiada para poder explicar aos leitores em que é que a Comissão de Inquérito do Estado de Ocorrência do acidente de Mbusuzi errou, mormente no que se refere às conclusões sobre as causas do desastre. Uma explicação que tem, necessariamente, de ser prestada acima de quaisquer teorias de conspiração.

Ao contrário do que sugere Alves Gomes, as investigações não visam provar a falsidade de teorias de conspiração, mas estabelecer as causas de uma determinada ocorrência. As investigações fundamentam-se em factos – as teorias de conspiração antecipam-se a eles. Parte-se para uma investigação no intuito de se proceder à recolha de todos os dados possíveis, para depois serem analisados e assim tiraram-se conclusões – as teorias de conspiração partem da percepção da realidade, excluindo factos, e que depois é alicerçada pela especulação, pela mentira, como a de Hans Louw – ou até mesmo pela interpretação surrealista de fotografias, vendo nelas o que lá não está.

Com os melhores cumprimentos, creia-me
Atenciosamente,

Mbabane, Suazilândia, 3 de Janeiro de 2017

*Título da responsabilidade do SAVANA

NOTAS

1. Aircraft Accident Factual Report, 1987-01-16, p. 27.
2. Report of the Board of Inquiry into the Accident to Tupolev 134A-3 Aircraft C9-CAA on 19th October 1986, Appendix II, CVR and ATC Transcript, pp. 126-130.
3. Idem, 2. ANALYSIS, (d), (i), (j), pp. 77-78.
4. Caj Frostell, comunicação com o autor, 19.12.2014.

Ainda o dilema da cartucheira

Por Alves Gomes

João Cabrita reclama o direito de resposta por, involuntariamente, poder ter-me induzido a fazer “interpretações menos correctas daquilo” que ele expôs. Sinceramente não vejo como, pois apenas fiz constatações relativas à essência do meu artigo, baseado numa foto obtida por Kok Nam, em Mbusini, sobre “provas ignoradas há trinta anos” e que tinha duas vertentes: expôr a personagem que se movimentava entre os escombros de cartucheiras na mão, por forma a que ela pudesse ser identificada e, mostrar a desordem em que se iniciou a investigação no local onde ocorreu o acidente da aeronave presidencial moçambicana.



Destroços do avião que transportava Samora Machel e sua comitiva

Na sua resposta, repito, num estalar de dedos e num piscar de olhos, dois dias depois do artigo publicado no SAVANA, João Cabrita obteve de uma fonte policial do antigo regime do apartheid a identificação da personagem das cartucheiras e, mais importante, confirmou que ele pertencia à famigerada força anti-terrorista desse regime, enqua-

drada na 7ª Unidade da Polícia Sul Africana. Por aí deveria ter ficado essa sua contribuição. Mas, achou que deveria ir mais além, aproveitando para divulgar as suas teses interpretativas sobre os diferentes documentos, oficiais e não oficiais, que na altura se produziram a respeito das prováveis causas do acidente. Incorrecta foi a sua interpretação

ao inferir que o meu primeiro artigo se poderia enquadrar numa teoria que ele caracteriza e define de “tese de conspiração”, ou que a minha intenção fosse a de questionar e refutar todos os factos que nas suas publicações e entrevistas tem dado como verdadeiros. Desta vez, de forma injusta e demagógica afirma que na minha “tréplica” tive intenção de “con-

ferir credibilidade” a alguém a quem nem sequer me referi, “presumir” funções ... e, mais grave, de fazer “interpretação surrealista de fotografias, vendo nelas o que lá não está”.

Interpretação surrealista sobre um personagem que até tem nome, pertencia a uma Unidade Policial de anti-terrorismo do apartheid e que, em vez de levar

uma câmara de vídeo na mão, carregava uma “cartucheira” de todo o tamanho?

Pior ainda, é querer impôr, inferir e presumir sobre o que penso e interpreto a propósito de coisas a que não me referi (por enquanto). Quem ler o meu artigo vê de forma clara e inequívoca que não era minha intenção fazer qualquer referência sobre se o avião tinha o trem recolhido, se tinha caído de pernas para o ar, ou de procurar alguém que estivesse disposto a submeter as suas afirmações a um dispositivo de detecção de mentiras. Não é pois justo que se venha misturar alhos com bugalhos, na tentativa de “vender” teorias sobre as quais ainda não dei opinião pública. Cada coisa, cada assunto, a seu tempo.

Por último e para pôr ponto final a esta questão, lembrar que há já um bom par de anos João Cabrita me procurou para trocar opiniões e pontos de vista sobre o acidente de Mbusini. A mesma pessoa que agora diz ser “espantoso” que eu nunca tenha prestado atenção ao assunto “ao longo de três décadas”. Mera provocação?



Concurso Público

Serviços de Catering para fornecimento de refeições quentes em Pemba e Palma

O Ministério Federal Alemão para o Desenvolvimento e Cooperação Económica (BMZ), O Governo Norueguês e o Departamento Britânico para o Desenvolvimento Internacional (DfID) estão apoiando o programa SOGA – Emprego e Competências em Africa Oriental; iniciativa a qual pretende responder às lacunas de competências no sector de extração de recursos naturais como gás e no apoio da preparação de uma força de trabalho para as oportunidades vindouras no sector privado. A iniciativa é implementada pela Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ). GIZ SOGA tem um foco especial nas mulheres e jovens, e tem a sua sede em Pemba.

O serviço de catering que GIZ SOGA pretende contratar é para o período de Fevereiro à Outubro de 2017 em duas localizações. Os beneficiários do catering são estudantes jovens, participando em formações profissionais.

Pemba (Processo no. 83248456):

Fornecimento de um total de cerca de 62.000 refeições quentes no Centro de Formação de Capital Africa na Cidade de Pemba.

Palma (Processo no. 83248662):

Fornecimento de um total de cerca de 41.000 refeições quentes no Centro de Formação de Capital Africa no Distrito de Palma.

As empresas qualificadas que estão interessadas em participar no concurso poderão obter a documentação/orientação necessária para a submissão das propostas através do email: ema.parker@giz.de ou da GIZ Agencia Avenida Francisco O. Magumbwe n° 976, Maputo,

Telefone 21 491245. Indica a localidade e no. de Processo que é do seu interesse.

O prazo limite de submissão das propostas é dia **19 de Janeiro 2017**.