

VOOS DA CIA

Exclusivo Itinerário e custo dos polémicos voos que tiveram salvo-conduto do Governo dos EUA

Um milhão de dólares em voos que passaram por Portugal



Ricardo Costa
rcosta@expresso.imprensa.pt

PEDRO E PAULO, A MESMA LUTA?

Esta semana vi Portas em Bengasi. Mas não o tenho visto muito por cá. O que me levanta uma dúvida: faz sentido 'ter no banco' o ministro com mais qualidades políticas do Governo?

Uma das apostas mais inúteis da política portuguesa recente passou por tentar saber quanto tempo levaria Durão Barroso a zangar-se com Paulo Portas quando formaram governo em 2002. As feridas dos tempos de "O Independente" não tinham sarado e a campanha eleitoral tinha sido violenta, com o PSD a apostar na quase extinção do CDS e Portas a refugiar-se, com uma boina de *tweed*, na lavoura, nos combatentes do Ultramar e nos pensionistas rurais. Em poucos meses esta aposta desapareceu da bolsa de valores políticos. Portas foi de uma lealdade exemplar a Barroso (e até a Sampaio), cumpriu tudo o que Manuela Ferreira Leite lhe pediu e foi tratado em moeda igual. Só a dupla Morais Sarmento/José Luís Arnaut tentou transformar a Gomes Teixeira num ringue de patinagem onde Portas só entrava por convite. Mas, mesmo neste campo, as coisas não correram mal. Há várias explicações para isso: a obrigação de governar, a necessidade de Portas mostrar que tinha "crescido", a noção de que se a coligação tremesse o poder caía nas mãos do PS (como aconteceu em 2005, já com Santana e Portas ao comando). Mas existe uma explicação prévia: o ódio de Barroso a Portas era circunstancial e provocado pela célebre notícia da manta da TAP e mais uma ou outra tropelia juvenil. Mas os dois nunca deixaram de dar valor ao outro e, sobretudo, de se respeitar intelectualmente.

Nove anos depois, Portas é ministro da pasta que sempre quis. E tem a seu lado um primeiro-ministro da mesma geração, a quem trata por tu e que conhece dos tempos da JSD, quando dirigia o jornal dos jovens laranja, com o divertido nome de "Pelo socialismo". Mas é fácil perceber que, apesar de fazer parte do núcleo político, este Governo não tem o seu dedo.

Se Paulo Rangel e António Pires de Lima (ou Lobo Xavier) estivessem no Governo esta questão não se levantava. Mas num governo curto e com muitos ministros técnicos é estranho ver Paulo Portas "sentado no banco". Com todo o respeito pelos restantes ministros, não é exagerado dizer que a maior parte deles ainda não saiu da 'Liga Orangina' da política. Só Passos e Portas estão na 'primeira liga'. Nos difíceis tempos que atravessamos, o Governo não pode nem deve descurar esta frente.

Não sei se Passos Coelho confia totalmente em Portas e no CDS. Mas devia começar a fazê-lo. Como se viu nas últimas eleições, o CDS não ameaça a hegemonia do PSD e precisa do PSD para governar. E o PSD não vai a lado nenhum sem o CDS. Eu não me importo de ver Portas a saltitar entre Bengasi e uma pista negra de Aspen. Mas se estivesse em São Bento tinha-o mais por perto.

- 5 a 7 novembro 2003
Gulfstream IV (N85VM)
€104.208
- 15 a 19 julho 2004
Gulfstream III (N982RK)
€155.543
- 25 a 29 julho 2004
Gulfstream IV (N85VM)
€87.321
- 30 julho a 3 agosto 2004
Gulfstream IV (N85VM)
€176.242
- 9 a 11 setembro 2004
Falcon 900B (N70HS)
€203.726



CUSTO TOTAL DAS CINCO VIAGENS
€727.040

Travessias de fruta fresca, sanduiches gourmet e garrafas de vinho de 40 dólares (€29) são alguns dos mimos a que os oficiais da secreta americana tinham direito quando transportavam suspeitos de terrorismo de e para Guantánamo. Mas o serviço de catering dos chamados voos CIA é apenas uma gota no oceano de milhões gastos nas missões.

O Expresso teve acesso a dezenas de faturas de deslocações, todas passadas pela companhia de jatos privados Richmor, contratada pelo Governo americano, via uma empresa intermediária, a Sportsflight. Cinco desses voos passaram por Portugal entre 2002 e 2003 e, só eles, custaram mais de um milhão de dólares (cerca de 727 mil euros).

Os documentos foram descobertos num tribunal no condado de Columbia, norte do Estado de Nova Iorque, onde decorre um processo que expõe o intrincado sistema de relações entre a Administração norte-americana e um grupo de companhias privadas, que está na origem dos chamados voos CIA — transporte de suspeitos de terrorismo para países terceiros onde eram interrogados e em vários casos torturados.

Na base do processo judicial está uma reclamação da Richmor contra a Sportsflight de um calote de 1,6 milhões de dólares. Em tribunal foram apresentados vários documentos que

comprovam a prestação do serviço, entre os quais as ditas faturas detalhadas dos voos, passadas entre 2002 e 2005.

No meio das mais de 1700 páginas do processo podem ver-se também cartas de trânsito passadas pelo Departamento de Estado norte-americano — assinadas por um oficial administrativo chamado Terry Hogan —, uma espécie de salvo-conduto às missões da CIA.

Nelas lê-se: "O Gulfstream IV, matrícula N85VM, operado pela Richmor Aviation, e todo o pessoal a bordo, foram contratados pelo Governo americano. As suas deslocações, em apoio à rede de embaixadas americanas no mundo, são feitas em nome do Governo americano".

Gregory Winton, ex-advogado da Federal Administration Aviation (FAA), explica que as cartas de trânsito "permitem ao avião aterrar onde quiser, voar as horas que forem precisas e afastar de imediato qualquer obstáculo criado pelas autoridades estrangeiras".

O primeiro voo da Richmor a tocar solo português aterrou no aeroporto da ilha de Santa Maria, a 6 de novembro de 2003. O Gulfstream IV, matrícula N85VM, transportava Abdurahman Khadr, um detido de Guantánamo em

trânsito para Tuzla, na Bósnia. "A bordo iam o piloto, o co-piloto e dois oficiais da CIA. Eu estava sentado no meio do avião. Quando chegámos a Santa Maria, o comandante saiu com uns papéis na mão e, no final das escadas, falou com dois ou três indivíduos. Mais ninguém saiu do aparelho. Reabastecemos e partimos. Nunca ninguém entrou no avião nem foi feita qualquer vistoria", descreveu ao Expresso, na quinta-feira.

Abdurahman chegara a Guantánamo em 2001, com 17 anos, depois de ter sido detido pelos militares dos EUA Unidos, nos arredores de Cabul. Em 2006 contou a sua história ao Expresso, e os detalhes da passagem por Portugal.

No processo existe uma carta de trânsito que 'protege' o voo de Khadr. Terá sido esse o documento que o comandante do Gulfstream IV mostrou à saída do avião, naquela madrugada de novembro de 2003? "Insisto que as cartas do Departamento de Estado estipulam exceções ao tráfego aéreo, uma exceção que de certeza requer um pré-acordo entre Washington e qualquer governo terceiro", afirma Winton.

Entrevistados pelo Expresso, dois ex-diretores da CIA Michael Hayden e

Porter Goss revelam-se estupefactos pelo facto de um processo em tribunal expor informação tão sensível. "Fico muito preocupado que dados confidenciais sejam revelados desta forma. Situações como estas podem ser prejudiciais para o futuro das equipas dos serviços secretos", diz Goss.

Os próprios advogados da Richmor e da Sportsflight reconhecem que estiveram até ao último minuto à espera que alguém da Administração Obama os contactasse. Tal não aconteceu, uma passividade nunca vista no passado.

Em 2007, a Jeppeson Dataplan, uma subsidiária da Boeing, foi processada por uma organização de direitos cívicos, a American Civil Liberties Union, por ter cedido aparelhos para voos da CIA. Na altura, procuradores do Departamento de Justiça convenceram o juiz a não levar o caso a julgamento, alegando que havia o risco de serem revelados dados que colocariam em causa a segurança interna. "Não percebo como é que desta vez não se fez o mesmo", afirma Hayden.

A súbita diferença de atitude das duas Administrações surpreende Michael Hayden, que considera que até hoje existiu bastante sintonia em matéria de luta contra o terrorismo. "Não tenhamos dúvidas, a política americana do programa de voos da CIA é a mesma que existia durante a governação Bush". Questionado se essas missões continuam, revela: "O Presidente Obama considera útil essa ferramenta".

RICARDO LOURENÇO
correspondente nos EUA