

Expresso 30-09-2006	Periodicidade:	Semanal	Temática:	Internacional
	Classe:	Informação Geral	Dimensão:	1106 cm²
	Âmbito:	Nacional	Imagem:	S/PB
	Tiragem:	167000	Página (s):	1/2/3

Porto foi base do 'Expresso de Guantánamo'

O 'Gulfstream V' referido como o avião dos 'serviços sujos' da CIA foi assíduo no aeroporto Sá Carneiro

em duas ocasiões, pelo menos, o aparelho fez trajectórias em ziguezague, vindo do Médio-Oriente para o Porto (onde embarcou e desembarcou passageiros) e regressando ao Médio-Oriente após dois ou três dias. O 'Expresso de Guantánamo' — como é conhecido — é o avião mais conotado com o sequestro e a transferência de suspeitos de terrorismo para prisões secretas fora dos EUA. Aterrou e descolou 30 vezes em Portugal. **PÁGS. 2 e 3**



Expresso 30-09-2006	Periodicidade:	Semanal	Temática:	Internacional
	Classe:	Informação Geral	Dimensão:	1106 cm²
	Âmbito:	Nacional	Imagem:	S/PB
	Tiragem:	167000	Página (s):	1/2/3

Os voos secretos foram justificados pelo Governo como meras passagens por Portugal, mas agentes em missão num Gulfstream V vieram de propósito ao nosso país e ficaram cá nove vezes desde o 11 de Setembro

O Porto seguro da CIA

Avião para raptos e tortura tem rotas inexplicáveis

MICAEL PEREIRA
E VERA LÚCIA ARREIGOSO

‘Expresso de Guantánamo’, alcunha pela qual a imprensa refere o avião mais conotado no mundo com a ‘caça’ a terroristas, esteve 13 noites (ao longo de nove voos) estacionado no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Os seus passageiros ficaram instalados algures no país, fora da aerogare — eventualmente na própria cidade do Porto.

As rotas de voo de cada vez que o avião saiu e regressou a Dulles, Washington (aeroporto que serve a sede da CIA), bem como os intervalos entre desembarques e embarques, demonstram que o Porto foi escolhido como ba-

se de operações. No entanto, até agora Portugal tem aparecido nos relatórios internacionais apenas como local de passagem para alegadas missões de sequestro e tortura de suspeitos de terrorismo planeadas por agentes dos EUA e levadas a cabo em aviões civis.

A análise de registos de todos os movimentos efectuados desde o 11 de Setembro pelo único Gulfstream V que se conhece ao serviço da CIA afastam a hipótese de ele ter vindo ao Porto apenas para reabastecer. O ‘Rolls Royce’ da aviação privada utilizado pela agência americana tem um depósito suplementar e consegue voar de Washington a Cabul em 12 horas sem necessidade de fazer escalas. Uma eventual paragem para tro-

ca de tripulações também estará fora de causa. A escassa informação prestada por Portugal à comissão criada pelo Parlamento Europeu para investigar estes casos garante que os pilotos americanos em serviço só estariam acompanhados por passageiros, ou seja, não existiriam outros pilotos dentro da aeronave.

O mais estranho são as próprias rotas utilizadas pelo avião nas missões que passaram pelo Porto. Em duas ocasiões, o Gulfstream V saiu do Norte de África e do Médio Oriente para regressar àquelas regiões dois ou três dias depois, descrevendo uma trajectória em ziguezague (ver infografia).

Em Setembro de 2002 — como em quase todas as viagens feitas nos últimos quatro anos —, o avião saiu de Wa-

Expresso 30-09-2006	Periodicidade:	Semanal	Temática:	Internacional
	Classe:	Informação Geral	Dimensão:	1106 cm²
	Âmbito:	Nacional	Imagem:	S/PB
	Tiragem:	167000	Página (s):	1/2/3

shington, passou pela base militar inglesa de Diego Garcia, no Oceano Índico, foi ao Cairo e a Rabat e estacionou no Aeroporto Sá Carneiro durante dois dias, antes de partir para Cabul, no Afeganistão. Isto é, subiu à Europa para voltar a descer. Oito meses depois, outros voos vieram reforçar o carácter estranho destas visitas ao Porto.

No dia 19 de Maio de 2003, uma segunda-feira, o Gulfstream V aterrou na Invicta faltavam quatro minutos para a meia-noite e só voltaria a sair três noites depois, às 21h10. Os registos da ANA a que o Expresso teve acesso revelam que vinha do Cairo com seis passageiros, depois de sair de Washington e ter passado por Frankfurt, Djibuti (perto da Somália) e Cabul. Chegou ao Porto como voo de Estado estrangeiro e os passageiros puderam sair com imunidade diplomática, voltando a embarcar a 22 de Maio, em direcção a Argel. No dia seguinte, o avião regressaria ao Porto sem

passageiros. Contudo, 16 horas e meia depois partiu com seis pessoas a bordo. A referência à cobrança da taxa de segurança local prova que embarcaram no aeroporto. Está por explicar porque é que apenas a ligação de 19 de Maio Cairo-Porto tinha a natureza de voo de Estado estrangeiro. Os outros três voos foram registados como táxis aéreos.

Do total de 30 voos efectuados pelo 'Expresso de Guantánamo' no nosso país, a comissão chefiada pelo eurodeputado Carlos Coelho só recebeu fichas de voo relativas a 10 dos casos, em Maio deste ano. Das fichas constam, por exemplo, o destino e a origem, as horas de chegada e de partida, o número de passageiros, a carga, o nome do operador e a natureza de voo. O Ministério dos Negócios Estrangeiros garante que tem a lista das pessoas a bordo em todas essas ocasiões — em que houve embarque e desembarque de passageiros —, mas está há meio ano para a apresentar

ao Parlamento Europeu e ainda não soube explicar o que vieram cá fazer.

Fontes do SIS desvalorizam estas rotas da CIA, argumentando que se pode tratar de uma tática para despistar origens suspeitas. No entanto, o histórico do Gulfstream V inclui ligações directas, por exemplo, entre Islamabade e Rabat ou entre o Cairo e o Uzbequistão.

Stephen Grey, um dos jornalistas que mais têm investigado os voos da CIA (para 'The New York Times' e 'The Guardian'), acredita que o Porto foi escolhido por ser um local onde não se fazem perguntas. E onde, segundo o Expresso apurou junto de funcionários, a segurança tem falhas, sobretudo em períodos de maior confusão. Coincidência ou não, todos os voos do 'Expresso de Guantánamo' aconteceram durante as últimas grandes obras do aeroporto.

Expresso 30-09-2006	Periodicidade:	Semanal	Temática:	Internacional
	Classe:	Informação Geral	Dimensão:	1106 cm²
	Âmbito:	Nacional	Imagem:	S/PB
	Tiragem:	167000	Página (s):	1/2/3

Os voos secretos foram justificados pelo Governo como meras passagens por Portugal, mas agentes em missão num Gulfstream V vieram de propósito ao nosso país e ficaram cá nove vezes desde o 11 de Setembro

O Porto seguro da CIA

Avião para raptos e tortura tem rotas inexplicáveis

MICAEL PEREIRA
E VERA LÚCIA ARREIGOSO

O 'Expresso de Guantánamo', alcunha pela qual a imprensa refere o avião mais conotado no mundo com a 'caça' a terroristas, esteve 13 noites (ao longo de nove voos) estacionado no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Os seus passageiros ficaram instalados algures no país, fora da aerogare — eventualmente na própria cidade do Porto.

As rotas de voo de cada vez que o avião saiu e regressou a Dulles, Washington (aeroporto que serve a sede da CIA), bem como os intervalos entre desembarques e embarques, demonstram que o Porto foi escolhido como base de operações. No entanto, até agora Portugal tem aparecido nos relatórios internacionais apenas como local de passagem para alegadas missões de sequestro e tortura de suspeitos de terrorismo planeadas por agentes dos EUA e levadas a cabo em aviões civis.

A análise de registos de todos os movimentos efectuados desde o 11 de Setembro pelo único Gulfstream V que se co-

nhece ao serviço da CIA afastam a hipótese de ele ter vindo ao Porto apenas para reabastecer. O 'Rolls Royce' da aviação privada utilizado pela agência americana tem um depósito suplementar e consegue voar de Washington a Cabul em 12 horas sem necessidade de fazer escalas. Uma eventual paragem para troca de tripulações também estará fora de causa. A escassa informação prestada por Portugal à comissão criada pelo Parlamento Europeu para investigar estes casos garante que os pilotos americanos em serviço só estariam acompanhados por passageiros, ou seja, não existiriam outros pilotos dentro da aeronave.

O mais estranho são as próprias rotas utilizadas pelo avião nas missões que passaram pelo Porto. Em duas ocasiões, o Gulfstream V saiu do Norte de África e do Médio Oriente para regressar àquelas regiões dois ou três dias depois, descrevendo uma trajetória em ziguezague (ver infografia).

Em Setembro de 2002 — como em quase todas as viagens feitas nos últimos quatro anos —, o avião saiu de Washington, passou pela base militar inglesa de Diego Garcia, no Oceano Índico, foi ao Cairo e a Rabat e estacionou no Aeroporto Sá Carneiro durante dois dias, antes de partir para Cabul, no Afeganistão. Isto é, subiu à Europa para

voltar a descer. Oito meses depois, outros voos vieram reforçar o carácter estranho destas visitas ao Porto.

No dia 19 de Maio de 2003, uma segunda-feira, o Gulfstream V aterrou na Invicta faltavam quatro minutos para a meia-noite e só voltaria a sair três noites depois, às 21h10. Os registos da ANA a que o Expresso teve acesso revelam que vinha do Cairo com seis passageiros, depois de sair de Washington e ter passado por Frankfurt, Djibuti (perto da Somália) e Cabul. Chegou ao Porto como voo de Estado estrangeiro e os passageiros puderam sair com imunidade diplomática, voltando a embarcar a 22 de Maio, em direcção a Argel. No dia seguinte, o avião regressaria ao Porto sem passageiros. Contudo, 16 horas e meia depois partiu com seis pessoas a bordo. A referência à cobrança da taxa de segurança local prova que embarcaram no aeroporto. Está por explicar porque é que apenas a ligação de 19 de Maio Cairo-Porto tinha a natureza de voo de Estado estrangeiro. Os outros três voos foram registados como táxis aéreos.

Do total de 30 voos efectuados pelo 'Expresso de Guantánamo' no nosso país, a comissão chefiada pelo eurodeputado Carlos Coelho só recebeu fichas de voo relativas a 10 dos casos, em Maio deste ano. Das fichas constam, por

exemplo, o destino e a origem, as horas de chegada e de partida, o número de passageiros, a carga, o nome do operador e a natureza de voo. O Ministério dos Negócios Estrangeiros garante que tem a lista das pessoas a bordo em todas essas ocasiões — em que houve embarque e desembarque de passageiros —, mas está há meio ano para a apresentar ao Parlamento Europeu e ainda não soube explicar o que vieram cá fazer.

Fontes do SIS desvalorizam estas rotas da CIA, argumentando que se pode tratar de uma tática para despistar origens suspeitas. No entanto, o histórico do Gulfstream V inclui ligações directas, por exemplo, entre Islamabad e Rabat ou entre o Cairo e o Uzbequistão.

Stephen Grey, um dos jornalistas que mais têm investigado os voos da CIA (para 'The New York Times' e 'The Guardian'), acredita que o Porto foi escolhido por ser um local onde não se fazem perguntas. E onde, segundo o Expresso apurou junto de funcionários, a segurança tem falhas, sobretudo em períodos de maior confusão. Coincidência ou não, todos os voos do 'Expresso de Guantánamo' aconteceram durante as últimas grandes obras do aeroporto.



LIGAÇÕES A
176
Aterragens e 1 por aviões cor da CIA de raptos suspeitos de t onde a tortura cruzou dados portuguesas e reportam a 16 fez 30 desses *

Os presos do Gulfstream V

Dois sequestros feitos pela CIA estão associados ao **jacto privado**. Aconteceram em 2001 na Suécia e no Paquistão

Expresso	Periodicidade:	Semanal	Temática:	Internacional
	Classe:	Informação Geral	Dimensão:	1106 cm²
	Âmbito:	Nacional	Imagem:	S/PB
	Tiragem:	167000	Página (s):	1/2/3

30-09-2006

Os egípcios Ahmed Agiza e Mohammed al-Zari foram feitos prisioneiros pela CIA em Estocolmo a 18 de Dezembro de 2001. Expulsos do país e entregues pelas autoridades suecas no aeroporto aos agentes norte-americanos, que os embarcaram no ‘Expresso de Guantánamo’ com destino ao Cairo, acabaram por ficar às mãos da polícia egípcia, encarcerados e sujeitos a tortura durante vários meses. Este é um dos casos mais flagrantes da utilização de aviões civis em actividades ilegais promovidas pelo Governo norte-americano na luta contra o terrorismo.

A informação consta de um relatório do Parlamento Europeu de 1 de Junho deste ano e refere explicitamente a matrícula N379P do Gulfstream V da CIA — que desde então mudou mais três vezes o número de cauda — pertencente à empresa Premier Executive Transport Services, que uma investigação do jornal ‘The Washington Post’ revelou no final de 2004 ser dirigida por indivíduos ligados a uma rede de identidades falsas. Um método utilizado pela agência norte-americana desde o Vietname, quando criou uma companhia aérea chamada Air America.

Um caso anterior tinha sido denunciado por um jornalista paquistanês, Masood Anwar, que publicou a notícia de que um biólogo do Iémen de nome Jamil Qasim Saeed Mohammed embarcava num avião de matrícula N379P às 2h40 da madrugada de 23 de Outubro de 2001, depois de ser sido entregue por agentes secretos paquistaneses. O biólogo era suspeito de estar envolvido no atentado ao navio militar USS Cole um ano antes.

Além do ‘Expresso de Guantánamo’, outros 25 aviões foram associados às missões secretas da CIA. Dessa lista, 15 aeronaves estiveram também em Portugal, algumas com dimensões difíceis de dissimular — como os dois C-130 que aterraram no Porto e em Ponta Delgada. Ainda assim, a mais famosa delas é um Boeing 737-7ET de 127 lugares do mesmo proprietário do ‘Expresso de Guantánamo’ e que também chegou a estacionar no Porto. Numa das pernoitas vinha de Argel e seguiu para Baku, no Azerbaijão, e outra vez ainda chegou de Providence e foi para Al Udeid, no Qatar.

Funcionários do aeroporto do Porto recordam-se de o ver estacionado em várias ocasiões. “Não sabíamos dessas histórias da CIA, mas achámos estranho ele ter as cortinas todas fechadas”. Pelo menos uma vez foi visto estacionado no outro lado da pista, junto a uma zona isolada, conhecida como Tarrafal e onde só costumam estar aviões de carga.

Movimentos semelhantes aos verificados no Porto estão a ser investigados em outros aeroportos europeus com as mesmas características, fora das capitais: Palermo, Palma de Maiorca, Glasgow e Shannon, na Irlanda.

O último registo de voos da CIA em Portugal remonta a Novembro de 2005, nas Lajes.

Nervos e silêncio

A resposta tem sido a mesma de todos os lados: só o Ministério dos Negócios Estrangeiros pode dar explicações. A NAV (tráfego aéreo), a ANA (aeropor-

tos), o INAC (que fiscaliza a aviação civil), o SEF (controlo de passageiros) e os ministérios das Obras Públicas e da Defesa têm ordens para não dar informações relacionadas com os voos da CIA. Por exemplo: neste momento, não é possível obter os movimentos de aviões privados no Porto.

O ministro dos Negócios Estrangeiros, Luís Amado, anunciou esta semana que criou um grupo para investigar o dossiê CIA, na mesma altura em que respondia de forma evasiva às perguntas factuais colocadas ao seu gabinete pelo Expresso. Confrontado com a lista de todos os voos do ‘Expresso de Guantánamo’, a resposta do MNE foi: “A atitude é a de maior colaboração possível” e “há um novo conjunto de respostas que está a ser preparado”. Enquanto isso, a Comissão Parlamentar dos Negócios Estrangeiros decidiu fazer a sua própria investigação e a 17 de Outubro vai ouvir os directores do SIS, do SEF, do INAC e das alfândegas.

LIGAÇÕES AÉREAS SUSPEITAS

176

Aterragens e descolagens em Portugal por aviões conotados com o programa da CIA de rapto e transferência de suspeitos de terrorismo para países onde a tortura é permitida. O Expresso cruzou dados de fontes oficiais portuguesas e internacionais. Os voos reportam a 16 aviões. O Gulfstream V fez 30 desses voos (17% do total)

Expresso	Periodicidade:	Semanal	Temática:	Internacional
	Classe:	Informação Geral	Dimensão:	1106 cm²
	Âmbito:	Nacional	Imagem:	S/PB
	Tiragem:	167000	Página (s):	1/2/3
30-09-2006				

