República Federativa do Brasil

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLI — Nº 146 CAPITAL FEDERAL SEXTA-FEIRA, 7 DE NOVEMBRO DE 1986

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 25ª REUNIÃO, EM 6 DE NOVEMBRO DE 1986

1.1 — ABERTURA

1.1.1 — Comunicação da Presidência

Inexistência de quorum para abertura da sessão.

1.1.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

1.2 — ENCERRAMENTO

2 — ATA DE COMISSÃO

3 — MESA DIRETORA

4 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

5 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 25ª Reunião em 6 de novembro de 1986

4.ª Sessão Legislativa Ordinária, da 47º Legislatura

Presidência do Sr. Alaor Coutinho

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Afonso Sancho — Luiz Cavalcante — Alaor Coutinho — Arnor Damiani

O SR PRESIDENTE (Alaor Coutinho) — A lista de presença acusa o comparecimento de 4 Srs. Senadores. Não há, portanto, **quorum** regimental para abertura da sessão.

Nessas condições, vou encerrar a presente reunião, designando para a sessão ordinária de amanhã a seguinte*

ORDEM DO DIA

Trabalho das Comissões

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 14 horas e 50 minutos.)

ATA DE COMISSÃO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Destinada a investigar a gestão das sociedades de economia mista nas quais a União detenha maioria acionária.

26ª REUNIÃO, REALIZADA

EM 3 DE DEZEMBRO DE 1985.

Às nove horas e cinqüenta minutos do dia três de dezmbro de mil novecentos e oitenta e cinco, na Sala de Reuniões da Comissão de Economia, presentes os Srs. Senadores César Cals, Presidente, Severo Gomes, Relator, João Calmon, Carlos Lyra, Milton Cabral e Jorge Kalume, reúne-se a Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar a gestão das Sociedades de Economia Mista nas quais a União detenha maioria acionária.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior que, em seguida, é dada como aprovada.

Havendo número regimental o Sr. Presidente declara abertos os trabalhos e convida o Dr. João Carlos Fragoso Linhares, ex-Diretor de Operações da Companhia Vale do Rio Doce a prestar o juramento de praxe.

Com a palavra o depoente faz um relato sobre a história da Companhia Vale do Rio Doce.

Em seguida à exposição, o Sr. Presidente solicita alguns esclarecimentos ao depoente e, logo após, concede a palavra, pela ordem, aos Srs. Senadores Severo Gomes e João Calmon.

Nesse momento a reunião é suspensa pelo período de uma hora.

Às onze horas e quarenta minutos o Sr. Presidente, Senador César Cals, reabre os trabalhos da Comissão e convida o Dr. Luiz Antônio de Godoy Alves, Presidente da Associação dos Funcionários da Companhia Vale do Rio Doce, a prestar o juramento de praxe.

Com a palavra o depoente faz uma abordagem psicossocial da CVRD, considerando o caráter, a cultura e a personalidade da empresa.

Antes de facultar a palavra aos Membros da Comissão, o Sr. Presidente solicita ao depoente alguns esclarecimentos sobre a sua exposição. Em seguida, concede a palavra ao Sr. Senador Severo Gomes na qualidade de Relator.

Finalizando, o Sr. Presidente agradece os depoimentos prestados e determina que as notas taquigráficas tão logo traduzidas e revisadas sejam publicadas, em anexo, à presente Ata.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião e, para constar eu, Sônia de Andrade Peixoto, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e irá à publicação.

ANEXO À ATA DA 26.ª REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DESTINADA A INVESTIGAR A GESTÃO DAS SOCIEDADES DE ECONOMIA MISTA NAS QUAIS A UNIÃO DETENHA MAIORIA ACIONÁRIA, REALIZADA EM 3 DE DEZEMBRO DE 1985, A FIM DE OUVIR OS DEPOIMENTOS DOS SRS. DR. JOÃO CARLOS FRAGOSO LINHARES, EX-DIRETOR DE OPERAÇÕES DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE E DR. LUIZ ANTÔNIO DE GODOY ALVES, PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Presidente: **Senador Cesar Cals**

Relator: **Senador Severo Gomes** (Íntegra do apanhamento taquigráfico.)

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Havendo número regimetal declaro abertos os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a questão das estatais, em que a União é majoritária, ouvindo inicialmente o Dr. João Carlos Fragoso Linhares, nascido em Florianópolis — Estado de Santa Catarina —, engenheiro civil, formado pela Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil, em 1951, depois

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

LOURIVAL ZAGONEL DOS SANTOS
Diretor-Geral do Senado Federal
JOSÉ LUCENA DANTAS
Diretor Executivo
JOÃO DE MORAIS SILVA
Diretor Administrativo
MÁRIO CÉSAR PINHEIRO MAIA
Diretor Industrial
PEDRO ALVES RIBEIRO
Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Anual ..... Cz$ 92,00
Semestral ..... Cz$ 46,00

Exemplar Avulso: Cz$ 0,17

Tiragem: 2.200 exemplares.

de passar pela Companhia Aços Especiais de Itabira — ACESITA — foi para a Companhia Vale do Rio Doce, de março de 1955 a junho de 1962, exercendo várias funções tais como chefe de movimento da Estrada de Ferro Vitória — Minas, chefe da Divisão de Transporte, Superintendente-adjunto do Departamento de Estrada de Ferro Vitória — Minas, depois, na Companhia Vale do Rio Doce, exerceu as funções de Superintendente Geral de Operações, Vice-Presidente no período de 1978 a março de 1980. Em 1980 requereu a aposentadoria, renunciando o cargo de Vice-Presidente da empresa. Foi, também, Presidente do Conselho de Administração da Vallé e Vale Fértil, Vice-Presidente do Conselho da Amazônia Mineração. Ainda na Companhia Vale do Rio Doce participou das discussões com as usinas japonesas que conduziram os quatro grandes contratos de exportação de minério de ferro para o Japão, participou do grupo do Vale do Rio Doce em discussão com a Siderúrgica Belgo Mineira que deu origem a Samitre, participou do grupo da Vale do Rio Doce em discussão com as usinas alemãs que deu origem a FERTECO, representou a Vale do Rio Doce nas disucussões técnico-comerciais com no Japão que deu origem a empresa Mina de Serra Geral e firmou-se com um protocolo que fixa condições de uso do Porto de Manilha, nas Filipinas, é responsável pela Coordenação, no âmbito da Vale do Rio Doce, do Projeto do Cerrado e representou a Vale do Rio Doce em outras atividades como na República Popular da China e outras ora do País.

Convido o Dr. João Carlos Fragoso Linhares, para de pé proferir o juramento.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES:

> "Juro, como dever de consciência, dizer toda a verdade nada omitindo do que seja do meu conhecimento — sobre quaisquer fatos relacionados a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a gestão das sociedades de economia mista nas quais a união detenha maioria acionária."

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Com a palavra, para o seu depoimento, o Dr. João Carlos Linhares que solicito seja limitado a 30 minutos.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Interpreto a minha convocação à esta Comissão, depois de praticamente 6 anos fora da Companhia Vale do Rio Doce tendo saído, aposentado, como precisamente um interesse que a Comissão tenha em conhecer como era a Vale do Rio Doce, como cresceu, como surgiu, como chegou onde chegou, tendo em vista que quase 30 anos de trabalho ou praticamente toda a minha vida, trabalhei na Companhia Vale do Rio Doce em uma época extremamente benéfica para minha postura profissional, tendo em vista que tive a ventura de participar, praticamente, de todas as decisões que fizeram a Vale do Rio Doce crescer, se transformar no que é hoje, numa empresa de respeito não só nacional como internacional.

Em resumo, diria o seguinte, que a Vale do Rio Doce é uma empresa que dá lucro desde 1952, que foi o primeiro ano que a Vale do Rio Doce deu lucro, ou seja, 10 anos depois de fundada, em 1942 pelo Senhor Presidente Getúlio Vargas, tendo como primeiro presidente um homem de alto respeito o Dr. Israel Pinheiro.

Ela ensaiou os primeiros passos na direção do seu crescimento, de fato a partir de 1959 até 1963. De fato, na realidade, os números de exportação da Vale do Rio Doce estão aí — tenho inclusive aqui estatística — e o crescimento da Vale do Rio Doce se deu entre 1964 a 1974. Neste período, a Vale do Rio Doce fez praticamente tudo que é hoje o seu sistema integrado em minério de ferro. Ela fez o Porto de Tubarão que começou a operar em 1966, que foi um marco básico e decisivo na vida da Vale do Rio Doce, porque ela saiu de pequena empresa para grande empresa, e deslumbrou horizontes muito maiores de perspectivas de crescimento. Ela fez a concentração de minério de itabirito, em Itabira, que foi um marco no campo mineral, projeto pioneiro de 22 milhões de toneladas de alimentação, que fez com que se integrasse as reservas da Vale do Rio Doce toda a reserva de itabirito, num projeto também pioneiro. Ela duplicou a Estrada de Ferro Vitória—Minas a partir de 1969 e essa duplicação terminou em 1973. Toda a duplicação da ferrovia e da sinalização que levou a Vale do Rio Doce a capacidade de 40 milhões de toneladas/ano a 100 milhões de toneladas/ano.

A Vale do Rio Doce em 1974 tinha um sistema montando, funcionando, competente e feito totalmente pelos seus próprios empregados, totalmente comandado por brasileiros — não tenho nenhum registro de estrangeiros — com tecnologia própria. Ela, por exemplo, é pioneira em tecnologia de operação de trens longos e pesados em bitola de 1 metro.

Ela vendeu **know-howe** tecnologia para fora. Ela sempre teve, durante toda essa fase de crescimento, uma participação total dos seus empregados nos programas da empresa. Eles compunham uma equipe altamente categorizada, da qual eu me orgulho de ter feito parte, que discutiam os problemas da empresa e que deram prosseguimento ao espírito de corpo, ao espírito de equipe que foi plantado de fato pelo Sr. Coronel Juracy Magalhães, quando Presidente da Vale do Rio Doce. Foi ele o primeiro homem que vislumbrou a perspectiva da Vale do Rio Doce ter identidade própria, de comando próprio sobre suas atividades e crescer.

Esse Projeto Vale do Rio Doce levou em torno de 20 anos para ser implantado. Ela a partir de 1974 detinha todo o **know how** necessáro a ser uma grande empresa de exportação de minério de ferro, que é o seu objeto social básico, central, em **know how** completo desde o primeiro furo de prospecção em minas até o último mercado. Ela detém a linha operativa de todo esse sistema.

A maturidade dela, no meu entender, surgiu com o Porto de Tubarão. Foi esse porto que jogou a Vale do Rio Doce no mercado internacional como empresa de credibilidade, porque ele foi um marco. A Vale do Rio Doce se não saísse com o Porto de Tubarão, teria parado em 10 milhões de toneladas/ano, porque era o máximo possível que poderia ser exportado nas instalações de Vitória. O Porto de Tubarão, portanto, deu escala, deu tamanho à Vale do Rio Doce, deu perspectiva de crescimento.

O segundo marco de crescimento da Vale do Rio Doce foi a duplicação da Estrada de Ferro Vitória-Minas. O gargalo operativo da Vale do Rio Doce sempre foi a ferrovia, que é um elo mais difícil da cadeia operativa da empresa, porque é uma ferrovia longa, de bitola de 1 metro, pioneira e a decisão de duplicar foi uma decisão que foi tomada em 1969, em cima do seguinte problema: a Vale do Rio Doce tinha perspectiva de ir além de 40 milhões de toneladas/ano, mas a capacidade de uma linha singela da Vitória-Minas não psssava no máximo de 45. A decisão de duplicar a ferrovia foi uma decisão de admitir que a Vale do Rio Doce poderia crescer muito mais do que 40 milhões de toneladas/ano e, de fato, ao ser duplicada a Ferrovia Vitória-Minas e paralelamente ao ser duplicado o Porto de Tubarão, a instalação do segundo pier, a Vale do Rio Doce se capacitou no seu sistema a exportar até 100 milhões de toneladas/ano. Toda essa estrutura foi montada até 1974, daí em diante a Vale do Rio Doce estava equipada e instalada. De 1974 em diante houve um problema de mercado, o problema da crise do petróleo. A Vale do Rio Doce estacionou na exportação, mas o fato é que tinha já a capacidade instalada de 100 milhões de toneladas/ano.

Isso foi feito no meu entender e, participei pessoalmente de tudo isso por uma equipe enorme, gente de todas as profissões, de todas as especializações — acredito muito no trabalho de equipe. Nunca acreditei em trabalho individual de ninguém. Acho que nenhuma idéia a gente tem sozinho; às vezes, ter idéia é uma coisa que surge durante discussões, durante conversas, durante reuniões. A Vale do Rio Doce teve a ventura de ter gente eficiente, competente, séria e honesta. Ela nunca foi fruto de nenhum escândalo. Ela é de fato um sucesso.

Costumo dizer que quem diz que a Vale do Rio Doce não é um sucesso não está bom da cabeça, porque é impossível achar que a empresa não é um sucesso. Ela de fato é um enorme sucesso neste País e isso se deve a centenas de profissionais que participaram dela.

O SR. JOÃO CALMON — Ela é de fato, então, o que chamo de nível de competência.

O SR. JOÃO CARLOS FRAGOSO LINHARES — Existe uma porção de pessoas que falam sobre níveis

de incompetência. Existe, por exemplo, um livro muito conhecido, nos Estados Unidos, que aqui no Brasil foi traduzido com o título de "Todo mundo é incompetente, inclusive você". Esse livro fala muito da incompetência, mas não fala da competência.

Uma empresa pode e procura sempre atingir o seu nível de competência. A Vale atingiu. A Vale é como a **VARING. A VARING** é uma empresa competente. Depois que ela atingiu o seu nível de competência ela funciona feito uma máquina. A Vale do Rio Doce é um relógio, é uma máquina que funciona, eu diria que, até, sob certos aspectos, à revelia de quem a dirige, de quem a comanda, porque hoje em dia ela é uma máquina montada para ser competente e ser eficiente. Ela tem um nome decantado e estabilizado no mercado internacional de minério, ela dita os preços de minério de ferro hoje, ela comanda o processo comercial de minério de ferro. É respeitada no mundo todo e é fruto, inclusive, de uma administração que sempre foi leve. Estou falando até a época que eu estava lá. Ela é fruto de uma administração extremamente competente.

Em 1969, a Vale do Rio Doce virou uma máquina de produzir dinheiro. Ela cospe 5 milhões de dólares por dia de receita, é um dinheiro incrível, uma máquina de produzir dinheiro.

Em 1969, foi a primeira vez na Vale que surgiu o programa de Carajás.

Era Ministro das Minas e Energia o Coronel Costa Cavalcanti e ele convocou a Vale do Rio Doce para participar, juntamente com a V. Sª Steel, da empresa que seria constituída para explorar as reservas de Carajás. Nessa ocasião a Vale já visualizava a exaustão da sua reserva de Itabira. E por conta de Carajás ela asseverou as vendas. Isso é notório no ano a ano de exportação da Vale do Rio Doce.

Nesses 11 anos de crescimento, quando foram feitas todas as grandes obras da Vale, de 64 a 74, ela saiu de 7 milhões de toneladas para 46 milhões de toneladas, sendo que no ano de 72 para 73 ela cresceu 14 milhões, em 1 ano, e de 73 para 74, cresceu 10 milhões; praticamente ela dobrou as suas exportações em dois anos. Isso é simplesmente o reflexo ou o resultado da capacidade instalada da empresa, feita através das obras que já citei.

Esse fato de crescimento da região da Vale do Rio Doce deveu-se também à abertura de vendas de minério de ferro, considerando a perspectiva da entrada do Carajás.

Do mesmo jeito que em 65 ela acelerou as vendas de minério por conta do Porto de Tubarão. Ela tinha o porto, que ia entrar em operação em 66, ela forçou as vendas em 65 para poder vender o máximo possível. Ela sempre fez operações que permitissem o seu crescimento em função das instalações que iam entrar depois em operação.

Na minha opinião, no meu entender, Carajás atrasou. O Carajás devia ter entrado 10 anos atrás, talvez para preservar mais as reservas de Minas Gerais. Talvez não tenha entrado por problemas da sociedade que a Vale fez com a U.S. Steel, era uma sociedade difícil, um problema de 50 a 50 de participação acionária, com uma série enorme de decisões por consenso e o **timing** da Vale era diferente do **timing** U.S. Steel.

Em 76, quando era Ministro o Dr. Shigeaki Ueki, os americanos se retiraram do Carajás.

O Projeto Carajás, que já estava praticamente feito — ele se iniciou em 70 e foi até 76 — sob o comando do engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, um engenheiro de grande competência profissional, a Amazônia iniciou suas obras, aí já sob a presidência do Dr. (incompreensível), que era o Presidente na ocasião para a Amazônia.

Em 76 as primeiras obras de Carajás foram feitas. Carajás está pronto. Eu diria que como conseqüência da existência de Carajás vai haver um natural deslocamento de exportação de minério de ferro da Vale para Carajás. Parece-me que é importante para a Vale e acredito que ela esteja prestando atenção a esse ponto, que ela veja sua posição em Minas Gerais, que ela plante em Minas Gerais algo que permita retribuir a exploração da reserva de Itabira.

Em função dessa posição, que é uma postura de caráter extremamente político, em 1976, pessoalmente, coordenei, na Vale do Rio Doce, um projeto que é muito falado hoje, o Projeto do Cerrado, que é simplesmente um projeto agrícola de massa que se destinava à exportação agrícola, principalmente para o mercado japonês.

Vou fazer um parênteses para dizer que é minha opinião pessoal de que o Japão foi o grande viabilizador da Vale do Rio Doce. Ele deu escala à Vale, uma série de projetos. Foi por conta do primeiro contrato no Japão que se decidiu pela construção do Porto de Tubarão. Foi exigência nipônica a construção de um porto para abrigar navios de mais de 100 mil toneladas, numa ocasião em que se descarregavam navios de 30 mil toneladas.

O Japão viabilizou o segundo crescimento da Vale em função da sua duplicação da ferrovia, do aumento das instalações de mineração e da duplicação do Porto de Tubarão.

O Japão viabiliza a ALBRÁS, o Japão viabiliza a CENIBRA, o Japão sempre foi para a Vale do Rio Doce um dos grandes motivadores do seu próprio crescimento.

Esse Projeto do Cerrado, que durante três ou quatro anos tive sob minha coordenação, eu ainda era Diretor de Operações da Vale do Rio Doce, visava implantar em Minas Gerais um projeto perene, porque é meu ponto de vista, e da maior parte das pessoas que trabalham no campo de mineração, que os projetos minerais são exaustores de reservas, ou seja, o minério não dá duas safras como se fala. Então, há uma conotação muito grande entre um projeto mineral e o problema social da região onde esse projeto mineral existe. Ainda uma empresa do Estado, como é a Vale, ela tem, no meu entender, e sempre teve obrigação de desenvolver projetos alternativos que permitam a sobrevivência da região em termos econômicos.

Há casos, por exemplo, na África, extremamente lamentáveis, no caso da Libéria, em que há uma exaustão incrível das minas de minério de ferro e a única riqueza do País é o minério de ferro, sem a contrapartida da existência da colocação de algo que pudesse preservar a economia gerada pela receita do bem mineral.

Sei que a Vale do Rio Doce sempre esteve preocupada com isso. Mas, ela precisa de fato agilizar ou colocar em funcionamento um projeto alternativo de grande porte que permita dar a Minas Gerais a contrapartida do seu deslocamento para Carajás.

Esse projeto foi concebido em 76 como sendo de caráter agrícola, porque é realmente a contrapartida da mineração; a agricultura é realmente projeto que dá uma porção de safras. E mais uma vez o Japão foi acionado. Era, na ocasião Governador de Minas Gerais, o Ministro Aureliano Chaves e ele deu todo o apoio para esse projeto. Esse projeto foi feito, preparado e no meu entender é um projeto extremamente importante para a região, para Minas Gerais e para a própria Vale, que o coloque em operação. Isso é uma conseqüência direta também da capacidade ociosa do sistema da Vale na região do Vale do Rio Doce. Ela, quando for para Carajás, vai deixar uma capacidade instalada grande que deve normalmente ser aproveitada para um projeto de massa, porque de fato a grande especialização da Vale é o projeto de massa, ela é especializada em projeto de massa. Talvez uma das maiores especialistas do mundo em projeto de massa.

Outro ponto que eu queria mencionar rapidamente é de que a Vale é uma máquina de fazer dinheiro. Ela é competente, extremamente competente, e quando a empresa entra na sua linha de competência ela dificilmente deixa de sê-lo. Ela, praticamente, independe dos homens. Ela é uma máquina que foi preparada para isso, que funciona como um relógio para isso. Então, ela fabrica uma massa enorme de recursos e tende a fabricar mais ainda com Carajás. Tem que haver uma preocupação por parte dos seus dirigentes, por parte do Governo, da aplicação desses recursos excedentes. No meu entender, é muito mais difícil dirigir uma empresa rica do que uma empresa que não tenha recursos; pelo menos temos justificativa para dar quando a empresa não tem recursos. Uma empresa que tem recursos, não. Ela precisa realmente saber como aplicar essa massa enorme de recursos. Ela já fez isso na Vale do Rio Doce. Se fez bem ou mal que julguem os críticos e as gerações depois. Mas, ela fez a VALEP, fez a VALEFÉRTIL, fez a CENIBRA, fez a ALBRÁS, ela se diversificou à custa dos seus próprios recursos. A Vale é uma empresa que não precisa de dinheiro do Governo. Presisa do aval do Governo, ela precisa da compreensão do Governo. Ela tem poder, inclusive, para poder conseguir financiamento fora a nível de implantar um projeto como Carajás. Ela vai continuar sendo uma máquina de fazer dinheiro. Tem muita ligação com alguns comentários que ouço dizer aí, sobre questão de posição de Conselho de Administração. Não tenho opinião formada sobre isso, se o Conselho deve ser fraco, ou deve ser forte, se o Conselho deve ser **full time** ou **part time.**

A Vale é uma empresa diferente. Ela é a galinha dos ovos de ouro do Governo. Ela produz uma massa enorme de recursos. Talvez deva ter um tratamento diferenciado. Talvez deva ter um superconselho, um conselho de notáveis, não sei, algo que permita a orientação e a divisão da responsabilidade dessa aplicação dos recursos que ela mesma gera. Senão, pode estar arriscada em se transformar aí numa empresa que fique igual ao Conde de Rocambole, de Ponson du Terrail. Ademais, estou copiando Gustavo Corção. Ponson du Terrail escrevia demais e errava demais. Há uma cena em que o Conde montou a cavalo e saiu galopando em todas as direções. Não quero que isso aconteça com a Vale. Ela não pode galopar todas as direções. Ela deve ter sua orientação. Ela deve saber orientar suas aplicações e deve dividir a responsabilidade — suponho — com a sociedade. É um problema de postura extremamente política, no meu entender. Ela é muito mais indicada para gerenciar os seus próprios recursos, os recursos que gera, do que uma estrutura qualquer do Governo, porque ela é uma empresa competente, porque ela tem nome, ela tem o nome internacional dela. É talvez ela precisasse ter também um tratamento diferente, por ser o que é.

Em linhas gerais, Sr. Presidente, era o que tinha a dizer no meu depoimento, que é mais um agradecimento à oportunidade que tenho de falar, talvez em nome dos empregados da Vale, que por tanto tempo trabalharam nela e que, juntos, fizeram dela, o que ela é hoje, o que ela representa
para este País.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Antes de passar a palavra ao Relator, o Presidente tem umas indagações referentes ao elo ferrovia, que V. Sª iniciou sua carreira na Vale do Rio Doce por este item ferrovia. A pergunta: a ferrovia, como elo isolado da cadeia mina-ferrovia-porto, ao transportar minério de ferro essa ferrovia é deficitária ou é superavitária?

É a primeira indagação, no caso da Vale do Rio Doce.

O SR. JOÃO LINHARES — Ela foi deficitária até bastante tempo. Hoje não é mais. Não é mais porque a própria Vale do Rio Doce desenvolveu-se enormemente em função da Vale. Não diria em função da aplicação dos recursos da Vale, mas desenvolveu-se enormemente em função das indústrias que se localizaram em torno de uma ferrovia que funciona em padrões internacionais. Cito um exemplo do qual eu participei: a escolha da localização da USIMINAS, onde ela está. Havia o interesse de situá-la no Vale do Paraopeba. Nós, pessoalmente, estivemos com os governantes da ocasião, inclusive o Presidente da República da época, que foi Juscelino Kubistchek, para mostrar que o Vale do Rio Doce era melhor do que o Vale do Paraopeba, por questões de postura, de transporte. Uma usina siderúrgica basicamente depende de transporte. É por isso que sempre disse que a USIMINAS é a siderurgia brasileira mais competente, porque ela aliou a tecnologia japonesa, que é de alta capacidade, com a eficiência da Estrada de Ferro Vitória-Minas, que lhe supre de minério de ferro, a tempo e a hora, de carvão a tempo e a hora, lhe supre todos os insumos. O problema da COSIPA é o contrário. A COSIPA estava numa posição que não serve para ninguém. A COSIPA está longe de tudo.

Não faço críticas à Rede, porque conheço bem a Rede. Sei que a Rede é um caso à parte. A Rede é uma estrutura altamente competente, formada por homens altamente competentes, mas simplesmente nunca tiveram oportunidade de mostrar que são competentes. No meu entender, o Governo Federal, até hoje, não olhou para o problema do transporte brasileiro.

Estou fugindo um pouco do tema, mas me parece importante falar, e digo o seguinte: quando saí da Vale, eu passei a minha vida toda na Vale, entre Vitória, Itabira, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, exterior, fui dirigir uma empresa de carvão lá no Rio Grande do Sul. Fui olhar o Sul do Brasil, com o pouco de experiência que eu tenho de projeto sistêmico.

Sempre dirigi um projeto sistêmico mineração ferrovia, porto, navegação. Cheguei a uma conclusão lamentável, cheguei à conclusão de que o Sul do Brasil não tem transporte nenhum. O Sul do Brasil que representa 80% do Produto Interno Bruto brasileiro — falo do Sul do Brasil, do paralelo 20 para baixo — tem 80% do Produto Interno Bruto brasileiro, tem 85% da produção industrial brasileira, e tem 95% da produção agrícola, o Sul não tem transporte nenhum, não tem nem rodovia. Porque o DNER foi desmontado ao longo do tempo também. O DNER foi como era a Vale: uma estrutura altamente competente. Principalmente quando era seu diretor o Dr. Lafayete do Prado, homem que eu conheço e sei como ele dirigia aquilo. O DNER tinha uma capacidade incrível de fazer rodovias e com alto padrão. O DNER foi desmontado, sumiu, não existe. Então, o Brasil vai se dar ao luxo de não ter nada. Ele não tem rodovia nenhuma, não tem ferrovia e não tem porto. Então, o Sul do Brasil, que tem essa massa de produção, passeia para lá e para cá com produção caríssima. Vou dar um exemplo de quando V. Ex era Ministro, lá do seu Ministério. 50% do consumo de óleo diesel neste País é de transporte de caminhão de São Paulo para o Sul. Por quê? Porque o Governo relegou a segundo plano uma política de transporte ferroviário, que é muito mais barato do que transporte de massa de caminhão. E não tem porto. Ao sul de Sepetiba, no meu entender, é opinião pessoal minha, ao sul de Sepetiba, que é um porto enorme, ocioso, muito pouco usado, só existe o porto do Rio Grande, assim mesmo não tem instalação nenhuma para massa. Tem só para embarcar galinha, para embarcar frango; não tme para massa, mas é um porto bom. O porto de Imbituba é brincadeira. O porto de Santos é a Hong-Kong dos trópicos, para mim. É um desastre. Então, não há. Este País é muito interessante, com toda franqueza. É incrível, porque não somos do tamanho de Luxemburgo, me permita dizê-lo. Luxemburgo é um país tão pequeno que o problema de Luxemburgo é freio do automóvel, porque se entrou na divisa, se não se tiver um bom freio, se sai do outro lado. Agora, isto aqui é muito grande. O Brasil não pode dar-se ao luxo de não ter ferrovia, de não ter transporte de massa. Por que ele perde gigantescos projetos agrícolas? Perde porque não tem transporte, não tem confiabilidade. Por que canalo é isso que é? Por uma razão muito simples. Ela detém o comando operativo do seu sistema. Ela é dona da mina, é dona da ferrovia, é dona do porto, é dona da navegação. Ela é absolutamente competente, porque comanda tudo isto.

Agora, é um modelo que parece ser exclusivo da Vale, ninguém pode ter esse modelo. Também não entendo por que, por que isso não pode ser repetido. Por que o Brasil perde no nascedouro idéias criativas de enormes projetos, por exemplo, de exportação agrícola, em que o Brasil é abundante? O Japão, por exemplo, importa comida. Não temos noção do que é viver num país que importa comida. Não temos noção. A primeira coisa que tem que existir no Brasil é confiabilidade. Por que a Vale cresceu? Porque é confiável, porque quando o fulano lá no Japão compra uma tonelada de minério, ou lá na Alemanha, ele sabe que vai receber. Então, ela é confiável.

A Vitória-Minas foi deficitária até algum tempo atrás. Hoje não é mais, porque desenvolveu a Vale pela capacidade de sua ferrovia. A USIMINAS é um sucesso. As outras não são.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — A indagação seguinte; já que V. Sª considera que a Ferrovia é superavitária, se a concessão da Ferrovia à Vale do Rio Doce, no caso da Vitória-Minas, no caso de Carajás, ela valoriza o patrimônio da Vale? O patrimônio não escrito, não contabilizado.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Não só valoriza como ela é básica para o sistema da Vale. Vou dar um exemplo a V. Exª, de que eu participei pessoalmente.

Em 1974, o Sr. Ministro dos Transportes na ocasião, não sei por que, também não indaguei, tomou uma decisão de querer anexar a Vitória-Minas à Rede Ferroviária Federal. Isso é público, todo mundo sabe disso. Porque essa decisão foi tomada, não sei. Eu participei pessoalmente, eu e o Dr. Hélio Bento de Oliveira Melo, que está na Vale até hoje, que foi Presidente da Rede Ferroviária Federal, e que, na ocasião, era Diretor, como eu era. Participei da Comissão, representando o Ministério das Minas e Energia, para discutir com o Ministério dos Transportes a retirada da Estrada de Ferro Vitória-Minas da Vale do Rio Doce para a Rede Ferroviária Federal. Nessa ocasião, preparamos um documento, se V. Exª tiver interesse, eu mandarei esse documento, mostrando que a saída da Vitória-Minas do comando operativo da Vale ia matar a Vale do Rio Doce. Simplesmente ia destruir a confiabilidade da Vale. A Vale passaria a ser uma empresa capenga, uma empresa sem confiabilidade, porque passaria a não ter o comando operativo do elo mais importante da sua cadeia, que era a Ferrovia.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Então, digo a V. Exª o seguinte: a necessidade de a Vale ter sob suas ordens diretas, sob seu comando direto a Estrada de Ferro, é vital.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Muito obrigado.

Concedo a palavra ao nobre Senador Severo Gomes.

O SR. SEVERO GOMES — Dr. Linhares, a sua exposição de certa maneira repete uma série de questões que já foram do domínio público e hoje são muito esquecidas, que é a própria história da Companhia Vale do Rio Doce. Quer dize, um enorme esforço, um esforço que está ligado a essa velha tradição da engenharia nacional e que, infelizmente, foi tão postergada em tantas decisões de Governo ou das grandes empresas.

Mas, eu gostaria de colocar algumas questões a V. Sª, começando do fim para o começo da sua exposição, tal o interesse que sempre desperta a discussão do problema do transporte ferroviário e essa falta de racionalidade dos projetos nacionais. Deve haver alguma outra racionalidade que comanda isso, não é a racionalidade do transporte. Mas, se nós atentarmos para todos os governos que se iniciaram na história desta República, sempre surgiu uma proposição inicial, com muito fundamento, que era da prioridade para o transporte ferroviário, não só pelo seu custo, como, também, pela economia de energia importada, principalmente no passado. No programa do último Governo de Getúlio Vargas, o problema do transporte ferroviário era colocado como item da mais absoluta prioridade. Eu me lembro que ao começo do Governo Geisel, a mesma questão foi colocada. E nunca essas questões andaram para frente. Hávia uma clara compreensão da importância do transporte ferroviário, dada a nossa geografia física e humana. Tudo indicava a prioridade do transporte ferroviário e, no entanto, dia após dia, as coisas andaram no sentido contrário, da prioridade do automóvel, do caminhão: quanto mais automóveis mais estradas, mais cebolões, mais viadutos, e aquele que anda no automóvel não está pagando o custo de toda essa infra-estrutura para que o processo se desenvolva. V. Sª teria uma explicação para essa enorme irracionalidade nacional que atravessa os decênios, sem que haja possibilidade de uma mudança?

O SR. JOÃO LINHARES — Senador, sobre este assunto eu já dediquei algumas horas de insônia. Mas, é difícil dizer. Eu lhe confesso que não sei. Eu fico tão perplexo com esse problema, que eu não sei. Talvez é porque eu conheça bem, então, a gente tenta sempre conversar, ou falar, principalmente naquilo que a gente entende mais. Eu, por exemplo, quando vejo o Governo mudar, fico, primordialmente, preocupado para saber quem vai ser o Ministro dos Transportes; em segundo, o Ministro da Agricultura; e em terceiro, o Presidente da Rede Ferroviária Federal. Eu já tenho tido até hoje muitas surpresas que não são muito agradáveis, porque, de fato, o que acontece é isso. Eu tenho a impressão que a ferrovia é um tabu, é algo complicado. Um ministro dos Transportes, peço para não dizer o nome, por questões de ética, costumava dizer que não entendia nada de estrada de ferro, que estrada de ferro era um negócio muito complicado, que tinha um negócio de trem em cima, de que ele não entendia nada, era mais fácil entender a rodovia. E o Brasil vai indo no campo da rodovia. Isto não quer dizer que a rodovia não é necessária. Não, ela é absolutamente necessária. Mas o Brasil também não tem rodovia. Chegamos a uma situação de não termos nada. Não tem cabotagem, não tem porto, não tem ferrovia e não tem rodovia. E é interessante o seguinte: eu tenho salientado hoje, depois de 5 anos me dedicando a esse problema do carvão, que é outro item que tem muito folclore, é um negócio esquisitíssimo neste País, com o problema do transporte no sul do Brasil. Eu acho o seguinte: aquilo nos dá a impressão, às vezes, que foi planejado, o Sr. me permita dizer isso, ele é tão irracional, eu até hoje não vi uma operação racional no sul do Brasil. Era tudo irracional. A coisa que não é planejada ela é aleatória. Sendo aleatória, volta e meia só tem uma coisa racional. Eu nunca vi nada racional, é tudo irracional. Então, dá impressão de que foi planejado, talvez por algum inimigo do país aí, que quer que o Brasil não ande. Mas na verdade é que eu não tenho explicação. Eu acho que é básico nesse negócio a administração. O Ministério dos Transportes tem órgãos que se superpõem, o GEIPOT, eu não entendo até hoje, qual é a função do GEIPOT. O Sr. sabe que o GEIPOT é um órgão que tem gente muito séria e tem gente que eu conheço de alta competência, mas o GEIPOT é um grupo, o grupo Executivo de Implantação da Política de Transporte, portanto, é um grupo que dá a impressão de que, por ser grupo, ele seja transitório. E tinha uma função e depois seria extinto. O GEIPOT tem plano de aposentadoria para os empregados, como se fosse um órgão em caráter permanente. Ele se superpõe à Rede. E há outros órgãos do Ministério dos Transportes que se superpõem. No meu entender, quem deveria ser o assessor do Governo, ou do Ministro, para assuntos de transportes ferroviários tem que ser a Rede Ferroviária Federal, porque (inaudível) de dentro dela tem que ter a tecnologia e **know-how** para isso. E ela não é ouvida, ela é muito massacrada. A ela não se destinam recursos suficientes. Então, ela está sempre operando mal. Não adianta dar cafiaspirina para canceroso. O que o Governo faz é dar isso para a Rede Ferroviária Federal. Então ela não existe, ela funciona do melhora, melhora sobre o ruim, e continua ruim. Se o Governo não fizer uma revolução para valer nesse campo, um dia ele pára, o País vai parar. Porque não é possível esse investimento gigantesco que o Governo faz em rodovias, em passagens subterrâneas, em entradas de cidade, e outras coisas, que custam o olho da cara, metrô, e misturam muito transporte de massa com transporte de passageiro. Não tem nada uma coisa a ver com a outra. São coisas completamente diferentes.

De modo que, Senador, eu não sei de fato lhe responder isso. Mas o fato é este: o Brasil não tem estrada de ferro; a não ser a estrada de ferro Vitória-Minas que de padrão internacional, respeitada no mundo inteiro. Agora eu lhe pergunto: os homens da Vitória-Minas são melhores que os homens da rede? Não, senhor?? São brasileiros, médios, do mesmo **know-how**, da mesma tecnologia e da mesma origem. Por que lá dá certo e aqui não dá? Tem que dar.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — Nós estamos diante dessa irracionalidade inexplicável. E, de outro lado, o lado das rodovias, elas serem também, vamos dizer, construídas, mas de forma anárquica. Não há um sistema que se enxergue, não há uma organização. Isso é uma questão que preocupa todas as pessoas que se interessam pelo problema.

Eu tenho uma pergunta a fazer ao senhor.

O assunto, vamos dizer, é tão importante, que nós estamos deixando um pouco para adiante as questões que dizem respeito à Vale do Rio Doce. Eu lembro que a última tentativa séria de no sistema ferroviário vem do último governo Getúlio Vargas, mas que não conseguiu, realmente, avançar corretamente. Ao tempo do Presidente Juscelino Kubitschek temos a implantação da indústria automobilística no Brasil. Perguntaria ao Sr: com o advento da indústria automobilística elas passaram a comandar esse processo da construção de estradas. Não só passaram a comandar esse processo de construção de estradas, como uma porção de outras decisões. Eu me lembro da questão recente, quando surgiu o PROÁLCOOL, em 1975, o objetivo era que

o álcool fosse destinado ao transporte coletivo, aos tratores e aos transportes de cargas, para que numa iminência de uma asfixia externa tivéssemos esse elemento para mantermos um certo nível de independência. No entanto, o consumo do álcool foi dirigido para o transporte individual. Quer dizer, na verdade, foi o conjunto de interesses da indústria automobilística que teria inviabilizado a expansão e a ordenação do transporte ferroviário. Mesmo porque havia um mundo de interesses concretos, ao passo que no plano rodoviário estaria o interesse político, o interesse de planejamento a longo prazo, mas que não estava ligado a esse pesado **lobby** que se realiza todos os dias. Eu pergundo a V. Sª se essa explicação teria alguma coisa a ver com a realidade.

O SR. JOÃO CALMON — Eu acho que sim. A questão do **lobby** é uma coisa clara, que existe. O **lobby** rodoviário é muito maior, por causa do peso da indústria. E eu acho que ele é benéfico, porque ele puxa para o seu lado. O que é preciso é puxar para todos os lados. É preciso medir nesse País o que é que cabe à rodovia, e o que é que cabe à ferrovia, o que é que cabe à navegação. Eu vou lhe dar alguns exemplos para o Sr. ver a alucinação que é o transporte brasileiro: uma tonelada de carvão na região Candiota, no sul do Brasil, lá em Bagé, a Montes Claros, em Minas Gerais, custa 40 dólares por tonelada. O transporte de uma tonelada de minério de ferro do Porto de Tubarão a Urita, no Japão, custa 9 dólares. Quer dizer, o Sr. transporta de 2 mil Km por quatro vezes mais do que o Sr. transporta uma tonelada para o outro lado do mundo. Essa irracionalidade inviabiliza qualquer projeto que o Sr. queira fazer.

O problema energético é um problema crucial para o País. O uso de alternativas energéticas, como é o caso do carvão mineral, é básico para o País. Ele existe, está aqui, ele é difícil, ele é complexo. O Senador César Cals conhece bem esse problema. Ele precisa ser movimentado, mas o Sr. não pode continuar com esse sistema ferroviário. Eu acho o seguinte, Senador: eu acho que está chegando o momento em que não é mais possível trocar sinais. Pelo seguinte: porque o Brasil não pode fugir do problema energético, o Brasil não é autosuficiente em petróleo e acredito que nunca vai ser. E ele depende de quê? No **cracking** do petróleo, o Sr. tem que o óleo combustível é substituído pelo carvão mineral, a gasolina é substituída pelo álcool. É de fato um sucesso o programa do álcool; o uso eu não sei mas a produção é um sucesso. Agora o óleo diesel, que dita hoje a importação de petróleo do Brasil. Dizer que o óleo diesel vai ser substituído por óleo de mamona, óleo de soja, é uma conversa fiada, no meu entender. A única solução é eliminar o uso violento de óleo Diesel neste País; é voltar ao transporte ferroviário. Porque aí o Sr. vai eliminar o transporte de caminhão, que não tem nada com isto. Então, acho que o tempo das ferrovias está chegando aí. Agora, também o seguinte: acho que o Governo precisa colocar na Rede Ferroviária Federal gente que saiba, que entenda do problema, que tenha competência para mandar, e que quando falar com o Ministro fale com autoridade, que seja ouvida, a rede não é ouvida.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Antes de voltar a palavra ao nobre Senador Severo Gomes, o Presidente quer dar a sua opinião sobre o assunto.

Na realidade, o álcool é muito bom para os motores de ciclo Otto, para os motores de ciclo diesel, eles precisam de um aditivo, o que não foi conseguido em termos econômicos, por causa do baixo preço do óleo diesel. Mas, no meu entender, o óleo vegetal é importante para o motor de ciclo diesel. Mas, outra opinião, depois de estudar bastante o problema da ferrovia, com o que nós estamos totalmente de acordo, que deve ser o transporte prioritário, temos aqui no Brasil um problema diferente dos outros países do mundo. É que a civilização brasileira foi às margens das rodovias. Então as indústrias não estão às margens das ferrovias. E a legislação sobre capatazias, transbordos, ela inviabiliza o atual sistema, que sai da indústria vem, para a estação, tem primeiro o transbordo para o trem, do trem vai para o ponto, tem o segundo transbordo e capatazia para outro caminhão, e assim vai para outro ponto, enquanto a rodovia é ponta a ponta. Precisaria mudar também a legislação sobre este problema de capatazias. Eu acho que isto inviabiliza o sistema econômico, a não ser para transporte de massas, como é o caso do minério de ferro, etc. É a opinião pessoal que gostaria de deixar.

O SR. SEVERO GOMES — De qualquer maneira é também preciso lembrar que os caminhões não estão pagando os investimentos feitos. Portanto, há todo um mundo a ser pensado. Nós criticamos o problema dos nossos portos; é preciso pensar que, nos países desenvolvidos, os sindicatos têm muita força e fazem com que também seja muito caro esse trabalho de transbordo. Acho que a correção é bastante complicada.

Mas o Sr. estava falando sobre a Rede, e acho que não disse realmente o que pensava. É preciso mudar as pessoas da Rede. Acho que a Rede tem pessoas competentes para poder colocar as questões. Até recentemente, estava examinando isso, dizendo que, se nós tirarmos o transporte suburbano — a Rede é, com toda a falta de atenção e de recursos, uma empresa que funciona bastante bem. O grande problema é como ela vai discutir num nível mais alto. O Sr. fez referência aí sobre o Ministro que desejava incorporar a Vale à Rede Ferroviária. Acho que foi o mesmo Ministro que queria construir o "trem-bala" entre São Paulo e Rio de Janeiro. Mas...

O SR. JOÃO CALMON — Permita-me uma observação, nobre Senador? A Rede Ferroviária Federal tem um corpo técnico excelente.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Ministro Dirceu Nogueira. Se a idéia foi dele, eu não sei. Mas que foi no Ministério do Ministro Dirceu Nogueira, foi em setembro de 1974. A Rede, nobre Senador, tem alta competência profissional. Os homens que trabalham nela são de qualidade. Literalmente eles carregam o transporte da Rede nas costas.

O SR. JOÃO CALMON — Talvez falte um elo mais forte, com o Ministro que fala por ela.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Gostaria de dar um aviso. Nós vamos suspender a sessão às 10 horas e 45 minutos e pretendemos reabri-la às 11 horas e 45 minutos, por causa de uma solenidade que temos no Planalto.

O SR. SEVERO GOMES — V. Sª trabalhou durante muitos anos na Companhia Vale do Rio Doce e faz parte desse conjunto de técnicos e funcionários da Rede que construíram a sua realidade, quer dizer, esta empresa competente que merece o respeito e a admiração de todos os brasileiros. A Vale, no curso de todo este tempo, construiu um patrimônio humano realmente importante e, a par disto, é a maior empresa mineradora do mundo. Quer dizer, é um patrimônio nacional de primeira grandeza. Considerando tudo isto, como é que o Sr. avalia essas tentativas recentes de privatização da Companhia Vale do Rio Doce?

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Nobre Senador, para ser claro, tentativa recente, eu não sei o que é isto, porque eu não estou a par, não participei; depois que eu saí da Vale eu não sei mais nada dela. Eu ouço falar. Agora, se o Sr. quer saber a minha opinião, eu acho que, pelo que eu conheço da empresa, dificilmente alguém pensaria em privatizá-la, primeiro. Segundo, não acho que tenha sêtindo privatizá-la, porque pergunto o seguinte: privatizá-la, para que? Ela é ineficiente, é deficitária, ela funciona mal, ela não tem mercado, lhe falta algum elo da cadeia comercial?

O SR. SEVERO GOMES — Justamente por isso, porque ela é eficiente, porque ela dá lucro.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Então, não tem sentido. Se há, não sei. Mas, não tem sentido privatizá-la. De jeito nenhum.

O SR. SEVERO GOMES — O Sr. também fez referência à importância, vamos dizer, dos interesses japoneses na evolução da Vale do Rio Doce. Isto é ítem um lado positivo, quer dizer, o mercado japonês, primeiro, e segundo, os capitais japoneses que também permitiram o avanço da Vale em determinados caminhos. É evidente que, em toda relação negocial, há conflitos de interesses, quer dizer, o interesse, de um lado, leva avante por estas razões, e de outro, também há conflitos de interesse que é da natureza de toda relação humana.

Então, a minha seguinte é: de que modo, vamos dizer, uma falta de atenção, a pressão dos interesses japoneses podem ter levado a Companhia do Rio Doce a fazer negócios extremamente desfavoráveis para o Brasil? Daria um exemplo fundamental, que é o da ALBRÁS, em que nós aceitamos um sócio japonês, com apenas 100 milhões de dólares e que detém 49% das ações da ALBRÁS; com isso tem, vamos dizer, uma participação no produto, de 49% do metal, que ele compra pelos preços internacionais. Ontem o Dr. Ermínio de Morais mostrava como os japoneses são os maiores maquinadores na queda de preço. De que modo a ELETRONORTE hoje vende a sua energia por um preço muito inferior, vamos dizer, ao seu custo, beneficiando o Tesouro japonês e à custa de um pequeno aporte de capital de 100 milhões de dólares numa empresa que está custando, hoje, o investimento de 2 bilhões, e grande parte financiamento, mas financiamento com aval do Tesouro Nacional, de que modo um negócio como este com o Japão, na verdade coloca o Brasil como uma instituição que permanecerá, durante longo tempo, se não forem rompidos, se não forem mudados esses acordos, um instrumento de fornecimento de reesouro japonês.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Nobre Senador, eu lhe confesso, a bem da verdade, que eu não sou a pessoa indicada para falar da ALBRÁS. Eu lhe confesso que não sei praticamente nada da ALBRÁS. O Sr. deve talvez estranhar isto, mas o fato é o seguinte: toda a minha vida, na Vale do Rio Doce, eu fui, **full time**, um homem ligado à operação da Vale em minério de ferro. De modo que o meu relacionamento com a ALBRÁS é quase nulo. Aqui, talvez, o Sr. tivesse gente muito mais categorizada do que eu para lhe dar estas explicações que, certamente, existem, elas existem. Talvez até o próprio Presidente da ALBRÁS, Dr. Romeu Teixeira, que é um homem da melhor qualidade, altamente competente.

Agora, eu quero falar da minha experiência com os japoneses. Eu tive experiência com japoneses. Eu tive todos os contactos com os japoneses, com as usinas siderúrgicas japonesas; em todos os contactos em minério de ferro da Vale com o Japão, as discussões foram altamente vantajosas para a Vale do Rio Doce. Todos foram vantajosos. O Japão é um País com quem a Vale tinha quatro ou cinco contratos, me parece que depois foram consolidados, em menos quantidade. Foi o Japão que viabilizou o Porto de Tubarão, como lhe disse. O japonês tem uma maneira muito peculiar de negociar, muito demorada, muito lenta, mas muito segura. Eu lhe digo com experiência própria, as usinas siderúrgicas japonesas nunca deixaram de cumprir uma cláusula que fez no contrato. Então, são de alta confiabilidade. E o relacionamento da Vale com o Japão, no que diz respeito à siderurgia japonesa, é de primeira qualidade e alto respeito.

O SR. SEVERO GOMES — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Senador João Calmon com a palavra.

O SR. JOÃO CALMON — Ouvimos cerca de dez depoimentos nesta CPI presidida pelo Senador Cesar Cals. Mas eu lhe confesso que a sua exposição me impressionou tanto que eu o encaro como a própria personificação do bom senso. V. Sª foi tão sensato, tão realista, tão objetivo, que creio ter sintetizado, em poucas palavras o quadro que o levou a debater o problema da Companhia Vale do Rio Doce. Anotei uma frase sua, que foi gravada, e gostaria de conferir se o meu registro foi fiel: "Não está bom da cabeça quem afirma que a Companhia Vale do Rio Doce não vai bem"?

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Não disse isso; eu disse: não está bom da cabeça quem afirma que a Vale do Rio Doce é um fracasso.

O SR. JOÃO CALMON — Creio que o registro é exatamente esse, mas é o equivalente. De maneira que, tenho a impressão que o senhor fez uma síntese perfeita do resultado.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — V. Exª concorda comigo?

O SR. JOÃO CALMON — Concordo em gênero, número e grau. Mas além dessa afirmação que é objetiva, lúcida, patriótica, o senhor fez mais duas afirmações que me lembraram aquela figura do eminente brasileiro que é Assis Chateaubriand e que passou a vida inteira escrevendo artigos declarando a prioridade que deve ser dada a ferrovia, aos portos e nunca foi ouvido...

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Ouvi um discurso dele em Colatina em que ele tocou nesse assunto.

O SR. JOÃO CALMON — ... ele dedicou a sua vida à essa pregação inutilmente. E V. Sª ainda cita um outro detalhe absolutamente certo, que além de não termos portos, além de não termos ferrovias, as nossas rodovidas também são precárias. Só faltou, para que sua análise fosse inteiramente satisfatória e obviamente, foi porque o senhor não podia abrir muito o leque, é que também não temos educação. É isso, podemos ter portos, podemos ter ferrovia, mas não tendo educação, obviamente, o País não vai atingir a sua meta de desenvolvimento. Pela manhã pego a **Revista Veja**, que ganhou as páginas amarelas, desta revista o Sr. Schreiber que fez uma descoberta agora: que o Brasil precisa se educar e que tem 80% de crianças que não terminam a escola de 2ºGrau. Apenas ele foi mal informado, não são 80, mas 87% de crianças que não terminam a escola de 2º Grau, portanto são funcionalmente analfabetos. Mas, eu não poderia deixar de lhe dar os meus parabéns pela síntese tão feliz que V. Sª nos apresentou em relação à Companhia Vale do Rio Doce.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Concedo a palavra ao nobre Senador Severo Gomes.

O SR. SEVERO GOMES — Uma última observação, Dr. Linhares, que me escapou, no início de nossa conversa, é que conseguimos chegar a um acordo com relação às razões, pelas quais as ferrovias não têm o desenvolvimento planejado como se desejava. E no caso das rodovias elas são construídas de maneira anárquica, então o que impede que haja um planejamento adequado? Eu teria uma explicação e pergunto se V. Sª concorda comigo: na verdade as decisões para as construções das rodovias não são do Governo, são das empreiteiras, de tal maneira que elas é que decidem que será construída uma determinada rodovia, porque junta-se algumas circunstâncias, ou porque há um Governo que tem interesse, ou um Governador do Estado, então é feito uma parte, porquê? Porque elas é que comandam esse processo da construção das rodovias.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — A mim me parece que é exata a observação de V. Exª Veja V. Exª o caso da ferrovia do aço que foi o maior elefante branco.

O SR. SEVERO GOMES — Comandado por ela.

O SR. JOÃO CARLOS LINHARES — Não sei?? Talvez?? Mas que é um incrível elefante branco isso é??

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Está suspensa a sessão e retornaremos às 11 horas e 45 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Estão reabertos os trabalhos desta CPI.

Convido o Dr. Luiz Antônio de Godoy Alves, para sentar-se à mesa.

O Dr. Luiz Antônio de Godoy Alves é diplomado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, em Direito, foi Advogado da Companhia Progresso do Estado da Guanabara, é Assessor da Diretoria do Banco de Desenvolvimento e Investimento, COPEG, Advogado da Companhia Vale do Rio Doce, Chefe do Setor Jurídico da mesma Companhia, Assessor Jurídico, Chefe para os Assuntos Jurídicos operacionais da CVRD, ainda na empresa, Chefe do Serviço Central Jurídico para Relações Comerciais, Assistente Geral Jurídico da empresa, chefe do Departamento de Apoio Jurídico, Chefe do Departamento de Obrigações, Diretor da Associação dos Exportadores Brasileiros, Diretor Jurídico da Associação Esportiva da Vale do Rio Doce, e atualmente é Diretor-Presidente da Associação dos Empregados da Companhia Vale do Rio Doce.

Peço ao Dr. Godoy que profira o juramento de pé.

O DR. LUIZ ANTÔNIO DE GODOY ALVES: "Juro, como dever de consciência dizer toda a verdade, nada omitindo do que seja do meu conhecimento, sobre quaisquer fatos relacionados a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a gestão das Sociedades de Economia Mista nas quais a União detém a maioria acionária."

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Concedo a palavra ao Dr. Luiz Antônio de Godoy Alves.

O SR. LUIZ ANTÔNIO DE GODOY ALVES — Sr. Presidente, Senador Cesar Cals, Sr. Relator, Senador Severo Gomes, meus Senhores:

1. Vamos dar início ao nosso depoimento tentando fazer uma espécie de abordagem psicosocial da Companhia Vale do Rio Doce, tecendo algumas considerações sobre a cultura, o caráter e a personalidade da empresa.

Por suas origens e também por deformação do longo hiato democrático por que atravessou o País, a Vale possui uma consciência conservadora, ao mesmo tempo que incorpora forte dinâmica em sua atuação. É eficaz, competente, produtiva, lucrativa. Por isso mesmo, profundamente cobiçada.

É também paternalista e autoritária. É séria, muito séria mesmo. Mas tímida quando se defronta com o poder político, tendo uma certa dificuldade em questionar e principalmente contestar determinadas decisões das autoridades superiores, que possam lhe afetar.

Possui uma forte carga de latente nacionalismo e impressionante a disposição de luta que transmite ao seus empregados, principalmente quando ameaçada.

Por outro lado é despreparada politicamente, seja pela ausência de uma ideologia mais consistente, seja pela reação cultural ao exercício político, em função de sua estrutura eminentemente técnica.

Assim, como reflexo dessa cultura, existe na Vale uma natural distorção de conceitos, confundindo-se lealdade com obediência (em alguns casos até com subserviências), disciplina e hierarquia com autoritarismo, independência com indisciplina.

2. Sob o prisma legal, a CVRD é uma pessoa jurídica de direito privado e que, constitucionalmente, se equipara às empresas privadas para todos os efeitos, inclusive do direito das obrigações e do trabalho, conforme dispõe o § 2º do art. 170 da Constituição Federal.

Claro está, portanto, que a CVRD, embora sob o controle do Estado, e não obstante a sua acentuada responsabilidade social, age de forma verdadeiramente empresarial e, dessa forma, já é conceitual e pragmaticamente uma instituição privada, inclusive pela substancial participação do público em seu capital social. Sobre esta destinação social da Vale, eu gostaria de mais tarde fazer uma consideração.

Assim, falar-se em privatização da CVRD, não nos parece pelo menos apropriado.

O que tem de ser colocado de forma politicamente transparente é que a inteção "privatizante", na verdade reflete uma nítida disposição em se desnacionalizar a CVRD tirando-lhe a sua característica de instrumento social e de desenvolvimento regional que a figura do Estado lhe impôe, aliás, destino genético maior consagrado na lei de sua criação, mais precisamente, no § 7º do art. 6º do Decreto-lei nº 4.352/42.

Esse dispositivo legal, diz o seguinte:

> "Art. 6º Para aproveitamento das jazidas de ferro de Itabira e exploração da estrada de ferro Vitória—Minas, fica a superintendente autorizada a promover todos os atos necessários à constituição numa sociedade anônima nas condições adiantes fixadas.
>
> Art. 7º O dividendo máximo a ser distribuído não ultrapassará de 15% e o que restar dos lucros líqüidos constituirá um fundo de melhoramentos e desenvolvimento da Vale do Rio Doce, executados, conforme projetos elaborados por acordo entre os Governos dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, aprovados pelo Presidente da República."

Não se pode esquecer, também, o seu caráter de instrumento do Governo, na execução da política de minério de ferro, que lhe foi atribuído por força do disposto no § 1º do art. 4º do Decreto nº 55.282/64.

Esse diploma legal diz no seu art. 4º:

> "O aumento das exportações de minério de ferro deverá ser promovido, primordialmente, através do desenvolvimento simultâneo das atividades de exportação das jazidas do Vale do Rio Doce e Paraopeba.
>
> § 1º A exportação de minério do Vale do Rio Doce continuará sob a responsabilidade da Cia. Vale do Rio Doce diretamente, ou mediante contrato com os mineradores privados da região."

É evidente e cristalino que a conquista de Carajás pela Vale está íntima e indissociavelmente ligada à campanha de "privatização" encetada a partir de 1979. E nos parece que esse entendimento é bastante razoável, pois antes de Carajás, de suas riquezas e dos inevitáveis interesses que despertou, pelo menos nós Senadores, jamais ouvimos falar em privatização da Vale.

Na realidade, o que se pretende é Carajás, e não a Vale. Ficasse a empresa apenas em Itabira, não se cogitaria de sua privatização. Esse entendimento pode ser até polêmico, admitimos. — Mas para nós da Associação dos Empregados da Vale é muito significativo, pois os fatos a tanto nos conduzem.

Se não, vejamos. A partir de 1979, os interessados em privatizar a Vale deram início a esse processo, adotando uma tática sutil e eficiente, ainda bem que ineficaz, que consistia em se denegrir a imagem das estatais, distorcendo-lhes as conquistas sociais, sob as mais variadas insinuações, visando indispor as empresas e seus empregados com a opinião pública.

Através dessa prática, somada à repulsar à política econômica do Governo da época, gerou-se o clima propício ao arrocho salarial, especificamente dirigido contra as estatais.

Assim, tratando todas igualmente e igualando as desiguais, o Governo gravou pesadamente os quadros pensantes das empresas atingidas pela estratégia maquiavélica dos mentores dessa campanha absurda, que provocou, inclusive, uma evasão de técnicos altamente especializados. E somente não conseguiu totalmente o intento final de extinguir as empresas, graças, principalmente, como no caso da Vale, ao alto espírito de dedicação dos empregados.

É evidente, porém, que esse processo trouxe seqüelas graves, tais como o descrédito das estatais junto aos mais variados segmentos da sociedade brasileira, bem como a legítima e justa revolta interna nas empresas.

O quadro estava pronto. Partiu-se, então, para a venda de substancial volume de ações da Vale na Bolsa de Valores, sob o pretexto de se fazer caixa para os cofres do Governo.

Em seguida, surgiu a necessidade de se compor o esquema financeiro para a execução do Projeto Ferro Carajás, no qual uma das parcelas seria representada pelo lançamento de debêntures conversíveis em ações, o que trouxe, como conseqüência do processo a quase perda do controle acionário da União na Vale, face à incompreensível postura do Governo de não participar dessa operação.

Assim, se do ponto de vista empresarial justificou-se o lançamento das debêntures conversíveis, politicamente o Governo não poderia ter deixado de participar da operação, a não ser que a perda do seu controle acionário sobre a Vale fosse desejado.

Dando seqüência ao programa de privatização, em abril de 82, as autoridades econômicas, mais precisamente o Conselho Interministerial do Programa Grande Carajás baixou a Resolução nº 7, determinando que a Vale vendesse, cedesse ou arrendasse à iniciativa privada os seus direitos sobre as jazidas de mangânes, cobre e níquel de Carajás. Quer dizer que a Vale poderia concorrer, e mesmo assim em caráter excepecional, à exploração de uma jazida, cujos direitos minerais já lhe pertenciam.

O fato causou profunda perplexidade na Vale. Era tamanho o absurdo do ato, que a reação da Administração, dos empregados, da imprensa e de forças nacionalistas impediu que se consumasse mais essa tentativa contra o patrimônio da Nação.

É claro que esse revés não desanimou os articuladores do processo desnacionalizante, poderoso, e encoberto sob o manto da privatização.

Estamos, agora, em 1983. Nessa época é lançado o gravoso "pacote", famoso "pacotão" contra as estatais, através do qual o Governo ignorou conquistas, violou direitos adquiridos, tudo com o objetivo de disseminar a insatisfação e a revolta com os seus atos ilegítimos e arbitrários. Essa medida foi, a nosso ver, o cumprimento de mais uma etapa do programa de privatização, adotando-se uma política de terrível arrocho salarial, objetivando minar as estatais.

Porém, como sabemos, a coisa não parou aí. Com a conversão das debêntures, o crescimento do quadro acionário privado, na empresa, fez recrudescer a campanha de privatização, já então envolvendo abertamente o nome da Vale, o que motivou a apreensiva e expressa manifestação da Aval ao Presidente da empresa. Esta carta foi inclusive publicada nos jornais da Aval, da qual tenho um exemplo, aqui.

Disso resultaram enfáticas declarações da Presidência da Vale. E, em resposta formal a Aval, o Presidente da empresa negou, peremptoriamente, qualquer intenção ou mesmo possibilidade em se privatizar a Vale. Isso, em janeiro de 85. Essa resposta também foi publicada no jornal da aval.

Recentemente, já em plena nova República, é retomado o programa, através das declarações de alguns Ministros de Estado, generalizando sobre a privatização das estatais, e que suscitaram nova manifestação da Aval, dirigida, agora, ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, com cópia para todos os Conselheiros, Diretores, empregados e sindicatos representativos da Vale do Rio Doce.

Também foi solicitado pela Aval, contra mais essa tentativa, o apoio das mais expressivas entidades, mediante cartas dirigidas aos Presidentes do Senado Federal, Câmara dos Deputados, Ordem dos Advogados do Brasil, Associação Brasileira de Imprensa, Instituto dos Advogados do Brasil, Clube de Engenharia. Temos cópia das cartas enviadas ao Presidente da República, bem como das outras. Todas foram publicadas.

Agora, a questão da privatização, ao que tudo indica, vai para onde a consciência da Nação exige: o Congresso Nacional. Estamos mais tranqüilos porque, confiantes em que os parlamentares considerarão com patrimônios inalienáveis e intocáveis do povo brasileiro empresas como a Vale, Petrobrás, Eletrobrás, e outras de igual significado para o País, assim as colocando a salvo dessa terrível ameaça privatizante.

A realidade, Srs. Senadores, é que empresas de magnitude da Vale devem, obrigatoriamente, sob pena de reações imprevisíveis da Nação, serem vistas com nitidez, de forma a ressaltar a real importância da empresa estatal produtiva, eficaz e séria como a Vale, que gera divisas, gera lucros, gera empregos, gera trabalho, gera desenvolvimento, gera tecnologia, gera, enfim, o bem-estar comum, e participa, conseqüentemente, de forma decisiva, na luta do Governo, para implantar a tão esperada justiça social.

O que não podemos é atrelar uma empresa como a Vale do Rio Doce, a um constrangimento de se ver obrigada a adotar uma política salarial e social estranguladora, quando participa tão eficazmente para o desenvolvimento global do País.

Se existem equívocos, vamos sanã-los. Se existem distorções, vamos corrigi-las. Se existem dúvidas, vamos discuti-las e esclarecê-las. Vamos, portanto, debater amplamente tudo o que possa afetar ao desempenho da CVRD e, principalmente, o que nos parece fundamental que é discutir e adotar uma política mineral para o País, que preserve e resguarde o patrimônio nacional; que propicie o incremento da iniciativa nacional produtiva e que fiscalize com firmeza o comportamento do capital estrangeiro.

Por oportuno e como tudo que aqui foi dito relaciona-se direta e intimamente com Carajás, entendemos que a obrigação de todos nós, cidadãos, parlamentares, associações, entidades de classe, enfim dever inafastável da sociedade, é debater Carajás, e adotar democraticamente uma política mineral para o País, lembrando-nos sempre da frase atribuída ao Ministro Gabriel Passos: "Minério não dá duas safras".

Finalizando, cumpre-nos enfatizar que neste nosso País de tantosdesacertos e frustrações, algumas coisas, todavia, têm dado certo, a Vale é uma delas.

Assim, não podemos permitir que, em nome de uma doutrina sócio-econômica, cada vez mais questionável do ponto de vista de sua real contribuição, para o bem-estar dos brasileiros venham a ser alteradas e subvertidas fundamentalmente a estrutura e a destinação de uma empresa estatal como a Vale, que trabalha para o crescimento da riqueza nacional, de forma efetiva, notória e comprovada, muito ao contrário, todos nós devemos e temos a inafastável obrigação de juntar esforços, no sentido de preservar e aprofundar as conquistas já realizadas no campo social e da economia, a fim de que, num tempo válido, possamos construir uma sociedade mais cordial, pacífica, independente e verdadeiramente democrática.

Srs. Senadores, este depoimento é fruto de uma convicção refletida e amadurecida e que tem o respaldo fundamental da nossa consciência e do nosso compromisso com ela, o que é mais importante. Em nome da Associação dos Empregados da Vale do Rio Doce, AVAL e em meu próprio, quero agradecer o convite honroso desta Comissão Parlamentar de Inquérito, instrumento democrático a serviço do Senado Federal. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (César Cals) — Não havendo Senadores inscritos, antes de passar a palavra para o Senador Severo Gomes, desejava um esclarecimento do depoente.

V. Sª, salvo engano, creio que as palavras que usou é que a direção da Vale do Rio Doce, era uma empresa paternalista e autoritária. Acredito que os exemplos de autoritarismo foram dados, decisões tomadas, que foram contestadas, creio que se refere a isso. Agora, sobre o assunto de paternalismo, V. Sª poderia dizer qual foi a intenção de ter usado esta frase — paternalista e autoritária.

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Pois não. Acho que se não deixei claro é um equívoco meu, porque isso tudo é fruto, exatamente, da cultura da Vale. A Vale tem uma cultura eminentemente técnica. Ela foi criada num período difícil da vida brasileira que foi num período de guerra; ela atravessou todo o desbravamento de uma região, absolutamente inóspita, onde ela não tinha, ao que me parece, inclusive, as condições humanas necessárias, os conquistadores da Vale foram desbravadores e tiveram que lutar com muitas durezas, com muitas dificuldades nesse caminho. E ela se habituou, na sua formação, me parece, aí eu digo, parternalismo, a sempre conceder as coisas porque havia, como há, ainda hoje, esse espírito de corpo que, inclusive, foi falado aqui pelo Dr. João Carlos Linhares e, esse espírito de corpo ele amortece muito o sentido da reivindicação das pessoas, quando em dúvida em um determinado pedido, e o período autoritário que vivemos reforço essa tendência autoritária e, essa tendência é uma característica, me parece, do técnico da área operacional, é a dificuldade de lidar com o peão, é a dificuldade em informar, é a dificuldade em transmitir. Esta é que foi a minha idéia.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Concedo a palavra ao nobre Senador Severo Gomes.

O SR. SEVERO GOMES — Dr. Godoy, V. Sª se refere a esse período de autoritarismo; isso quereria dizer que houve época em que na administração da Vale não havia, vamos dizer, um autoritarismo tão profundo; qual é o período em que se marca mais o autoritarismo dentro da Companhia Vale do Rio Doce?

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Senador, estou na Vale desde 1970, ou seja, vou fazer 16 anos de Vale, conheci a Vale sempre como uma empresa autoritária.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — Na origem desta Comissão Parlamentar de Inquérito, estão as denúncias ligadas à tentativa de privatização da Vale. Seria, vamos dizer, o ponto de partida das preocupações do Congresso com relação à empresa. E todas as vezes que essas afirmações surgiram, inclusive, em contatos pessoais com o Presidente daquela empresa, ele sempre negou que tivesse havido qualquer intuito de privatização. O entendimento que tinhamos era diferente, mas como a direção e, principalmente, o seu Presidente, desmentiram e informaram que nunca houve nenhum intuito e nem houve risco de privatização e V. Sª aqui afirma com tanta ênfase que houve isso, poderia V. Sª dar mais informações a respeito dessa realidade do intuito de privatização e, por conseqüência, como V. Sª mesmo afirmou, o seu processo de desnacionalização.

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Senador, gostaria de deixar claro, o meu depoimento é bastante enfático nessa linha. Entendo que não só houve como ainda existem resíduos de uma tentativa de desnacionalização de Carajás. Acho que o problema não é a Vale do Rio Doce. Realmente, o Presidente da Vale sempre negou peremptoriamente a possibilidade ou a disposição da empresa em participar de qualquer processo de privatização, e eu seria leviano se colocasse qualquer dúvida em relação à manifestação dele, uma vez que desconheço qualquer ato da direção da empresa nesse sentido.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — V. Sª desconhece qualquer ato da direção da empresa coerente com essa idéia de privatização, com esse rumo de privatização. Então, a convicção que V. Sª tem desse movimento de privatização assenta-se em que fatos?

O SR. LUIZ GODOY ALVES — Nos fatos que já expus, numa campanha deflagradapelo Governo em 1979, começando por denegrir as empresas estatais. Logo, em seguida, veio a venda de ações da Vale, feita pelo Governo Federal naBolsa de Valores. A seguir foi feita aquela tentativa sobre o manganês, que era da Vale e a área econômica queria ele, e a Vale poderia concorrer a uma coisa que era dela. Quer dizer, um absurdo total.

Novamente, em 1983, veio o novo "pacote" contra as estatais onde o arrocho salarial ficou mais forte, mais violento, inclusive com a violação de direitos adquiridos pelos empregados. Em seguida, vieram manifestações envolvendo a Vale abertamente num processo de "privatização", como sempre, e mais, recentemente, palavras de Ministro de Estado, generalizando sobre o processo de privatização, como sabemos, não é privatização.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — De acordo com seu entendimento, dentro da Vale do Rio Doce nunca houve nenhum movimento no sentido da sua privatização. Quer dizer, isso estaria ocorrendo por parte do Tesouro, por parte de declarações de Ministros.

Perguntaria a V. Sª, como pode entender a inexistência, dentro da Vale, de qualquer proposta privatizante, quando a empresa aprova um lançamento de debêntures no valor não inferior a 250 milhões de dólares, que era o compromisso com o Banco Mundial, e o Presidente da Vale se dirige ao Ministro do Planejamento, a respeito desse lançamento, afirmando que não se tratava de buscar mais recursos do Tesouro, mas que o mercado de capitais, o mercado interno, é que absorveria essas debêntures, quando ficou bem claro que num momento em que a Vale já tinha alcançado um lançamento em torno do equivalente a 180 milhões de dólares, que já está periclitando esse controle acionário, se ele chegasse a 250 milhões estaria definitivamente perdido.

Como V. Sª compatibiliza essa sua afirmação de não haver, por parte da Vale, nenhum intuito privatizante, quando o seu próprio Presidente aprova um lançamento de debêntures que, se convertidas, significaria a perda de controle, e a afirmação dele, direta e clara ao Ministro do Planejamento, dizendo que não se tratava de obter recursos do Tesouro, mas junto ao mercado de capitais.

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Parece-me, pelo que fui informado, que o lançamento das debêntures deveu-se a uma estratégia de política financeira da empresa onde, por necessidade de financiamentos com os bancos internacionais havia necessidade de uma parte de aportes de capital próprio e essas debêntures seriam consideradas como capital próprio.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — De qualquer maneira, esse lançamento de debêntures está no compromisso com o Banco Mundial. Agora, se a empresa

assume um compromisso com o Banco Mundial de que vai lançar debêntures, conversíveis no valor de 250 milhões de dólares, seria um absurdo imaginar que a direção da empresa não tivesse consciência de que o lançamento dessas debêntures significasse a perda do controle acionário.

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Senador, fiz um breve exame sobre esses problemas das debêntures e tinha certas colocações a fazer.

Quando houve o problema do lançamento das debêntures, o primeiro estudo foi exatamente em não se fazer debêntures conversíveis em ações preferenciais, mas, imediatamente, surgiu uma decisão do Tribunal, se não me engano, do Rio Grande do Sul, colocando o problema do direito de recesso. Ou seja, o acionista preferencial teria direito de recesso se houvesse a quebra da proporcionalidade do capital. Assim, o lançamento de debêntures conversíveis só poderia ser parte em ações ordinárias e parte em ações preferenciais. Mas diria V. Exª: por que não em ações preferenciais de um tipo diferente? Uma coisa dessas.

Comecei a analisar o problema e refleti sobre o caso. Se também fosse feito um lançamento de debêntures conversíveis, uma outra classe de ações preferenciais distintas daquelas já existentes, o acionista detentor de ações ordinárias, que seria a própria União, teria o direito de recesso. Por que o direito de recesso? Porque o direito de recesso implica num prejuízo potencial para a própria empresa. Então, fico pensando como um administrador da empresa poderia propor a conversão de debêntures em ações de uma outra classe, tipo B, subordinada às preferenciais, que pudesse, eventualmente, trazer um prejuízo à União Federal, inclusive sujeito até a uma ação popular?

Cabe ainda lembrar — e verifiquei isso fazendo uma análise superficial — que em 1981, depois da venda, se não me engano, daquela quantidade substancial de ações da Vale na Bolsa de Valores, as ações preferenciais em poder do público passaram, se não me engano, para 62%. Quer dizer, o controle das ações preferenciais não mais existiam naquele momento. Esse é o meu entendimento.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — De qualquer maneira, a questão que coloquei era, independentemente, se o lançamento de um tipo de debêntures pode dar direito de recesso até para a União — imagine a União pedir o recesso — há o fato de que esse lançamento implicaria na perda de controle acionário da empresa. Esta que é a questão, V. Sª entende ou não de que este lançamento de debêntures punha em risco o controle da União e, portanto, a empresa não podia desconhecer que estava tomando uma providência que levaria, fatalmente, a esse risco?

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Parece-me que tanto punha, que a própria empresa fez uma correspondência, se não me falha a memória, não sei a que Ministro, talvez, ao Ministro da Fazenda da época, não sei, não me recordo bem, colocando a situação clara do perigo da União perder o controle acionário se não modificasse a sua postura de não participar dos processos de subscrição de capital da Vale.

O SR. PRESIDENTE (César Cals) — Recordo aos presentes que houve um dos depoentes que declarou que ao aprovar a emissão de debêntures, havia uma prioridade para a União, e o risco só foi em conseqüência da União não ter exercido a prioridade. Quer dizer, há o pressuposto de que a diretoria aguardava que a União exercesse a prioridade.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — Sr. Presidente, essa pressuposição poderia existir se antes dela não houvesse a correspondência da Presidência da Vale dizendo ao Ministro de que não se tratava da subscrição de debêntures pelo Tesouro, mas de se entregar ao mercado de capitais. Essa que é a questão.

Então, colocar a responsabilidade no risco de privatização da Vale, apenas na União, é evidente que todos nós sabemos que havia uma disposição do Governo.

Tirando de lodo os diferentes argumentos de V. Sª com relação ao fato de que determinados modos de lançamentos poderiam gerar direitos de recesso, a questão é essa: a Vale tinha consciência de que o equivalente a 250 milhões de dólares em debêntures significaria a perda de controle. Que ela tenha vindo depois argüir ou se dirigir ao Governo pedindo que tomasse providências para recompor a situação, é uma questão posterior, inclusive decorrente de denúncias que surgiram na imprensa brasileira. No momento em que a direção da Vale toma a iniciativa de lançar um grupo de debêntures equivalentes ao valor de 250 milhões de dólares, ela deveria ter consciência de que com esse ato estava se consumado inteiramente a perda do controle acionário. Essa é a questão que coloco a V. Sª

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Senador, isso aí, como V. Exª falou, colocou como argumentos, diria que não são somente argumentos...

O SR. RELATOR (Severo Gomes) —

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — V. Exª falou que, embora os meus argumentos levantados sobre o problema do direito de recesso etc. V. Exª teria essa colocação. Pois bem, acho que não são somente argumentos, isso é fruto de uma reflexão que fiz, em resultado da minha consciência. Entendo, empresarialmente, que foi uma decisão política tomada. Se a Vale correu risco, correu-se o risco dessa decisão.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — V. Sª diz que empresarialmente foi uma decisão, vamos dizer, ligada a uma circunstância que estava vivendo. Se ela correu o risco, foi decorrente dessa decisão. Então, colocaria duas questões: primeiro, o montante das debêntures, cuja justificativa estava na necessidade de recursos para o desenvolvimento do Projeto Ferro Carajás, significava apenas 5% desse volume de investimentos. Segundo, por causa desses 5% de investimentos, lançava-se debêntures que transferia para o público o equivalente a 18% de ações da Vale, 18% desse patrimônio que V. Sª fez referência como a parte cobiçada internacionalmente e, não posso entender que haja esse tipo de risco que possa ser tomado por uma empresa, por causa de 5% de recursos venha a produzir atos que levam a tomada pelo público do equivalente a 18% de ações, portanto, equivalente a 18% do seu patrimônio.

Portanto, quero é colocar a responsabilidade da gestão da Vale nesse problema, no lançamento das debêntures, na sua consciência da perda de controle e, sinceramente, não consigo casar isso como corpo da sua exposição, tão rigorosa na defesa, contrariando a privatização, a desnacionalização e na justificação da ação da Vale no lançamento das debêntures, como uma decisão empresarial, que ela corre um determinado risco ou que a culpa é do Tesouro, quando, na verdade, ela é uma empresa que lança esse volume de debêntures, deve ter consciência, a não ser que saiba, desconheça a enética elementar de que vai oferecer um risco de desnacionalização.

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Senador, parece-me que a administração da Vale tomou uma posição de política empresarial. Essa decisão de política empresarial, como V. Exª está colocando, não conheço essa numerologia, não entro nesse mérito, porque não é minha área. Se a Vale correu esse risco, correu sabendo o que estava fazendo. Parece-me, efetivamente, que essa pergunta só pode ser respondida por quem participou dessa decisão. Desconheço talvez, eu mesmo, se tivesse, por uma decisão política, que tomar uma decisão empresarial desse nível, se eu estivesse em determinado momento, onde fosse necessária aquela captação, talvez, tomasse aquela decisão. Realmente, não estou na pele do admirador da Vale quando ele decidiu tomar essa decisão de política de empresa.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — Isso quer dizer que V. Sª admite que uma decisão empresarial, com as características que aqui foram colocadas, é uma questão empresarial e que, eventualmente, se V. Sª estivesse nessa posição, poderia ter tomado idêntica decisão. Foram estas as suas palavras textuais?

O SR. LUIZ ANTÔNIO GODOY ALVES — Sim, exatamente isso.

O SR. RELATOR (Severo Gomes) — Muito obrigado. Não tenho mais nenhuma pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Cesar Cals) — Agradeço ao Dr. João Carlos Linhares e ao Dr. Luiz Antônio Godoy Alves, a maneira franca como responderam às questões em sua exposição

Informo que amanhã teremos, às 9 horas e 30 minutos, o depoimento do Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Dr. Eliezer Batista.

Muito agradecido a todos.

Declaro encerrada a reunião.