



# Anais da Assembléia

AVULSO

CURITIBA, QUINTA-FEIRA, EM 09 DE DEZEMBRO DE 1993

ANO XI X

## MESA DIRETORA

**ORLANDO PESSUTI**  
Presidente - PMDB

**HERMAS EURIDES BRANDÃO**  
1º Vice-Presidente - BPI

**GERALDO CARTÁRIO RIBEIRO**  
2º Vice-Presidente - PP

**ANIBAL KHURY**  
1º Secretário - PTB

**DIRCEU SILVEIRA MANFRINATO**  
2º Secretário - PP

**BASILIO ZANUSSO**  
3º Secretário - PFL

**CEZAR AUGUSTO CAROLLO SILVESTRI**  
4º Secretário - PDT

**ABIB MIGUEL**  
Diretor Geral

## LIDERANÇAS

PMDB - Governo .....	Deputado RENATO GUIMARÃES ADUR
PFL .....	Deputado NELSON GARCIA
PDT .....	Deputado PAULO MAIA DE OLIVEIRA
PTB .....	Deputado ERONDY SILVÉRIO
PSDB .....	Deputado ALCEU ANTONIO SWAROWSKI
PT .....	Deputado OVIDIO JOSÉ CONSTANTINO
PL .....	Deputado JOSÉ COLOMBINO GRASSANO
PP .....	Deputado NILTON ROBERTO BARBOSA

## REPRESENTAÇÃO PARTIDÁRIA

**PMDB** - 13: Arlindo Adelino Troian - Orlando Pessuti - Renato Guimarães Adur - Severino Félix Pessoa - Djalma de Almeida César - Cleiton Kielese Bordini Crisóstomo - Domingos Faustino de Carvalho - Antonio Toti Colaço Vaz - Eurides Moura - Luiz Antonio Penteado Setti - • Oswaldo Trevisan - • Luiz Henrique Bona Turra - • Nereu Alves de Moura; **Suplentes:** - Jonas Xavier Pinto - Rogério Donato Kampa - Hidekazu Takayama; **PP** - 10: João Preis - Nilton Roberto Barbosa - Neivo Antonio Beraldin - Dirceu Silveira Manfrinato - Edson Silva Lino - Geraldo Cartário Ribeiro - José Artur Riiti - Júlio Bifon - Antônio Costenaro Neto - Antônio Martins Annibelli; **PFL** - 05: Élio Lino Rusch - Basílio Zanusso - Duílio Genari - Plauto Miró Guimarães - Nelson Garcia; **Suplentes PFL e PRN:** José da Silva Reis - Voldimir Mirão Maistrovicz - Antonio Ferreira Rüppel Filho; **PDT** - 08: Cezar Augusto Carollo Silvestri - Emilia de Salles Belinati - Paulo Maia de Oliveira - Namir Piacentini - Luiz Carlos Zuk - Luiz Carlos Martins - Valdir Rossoni - Valderi Mendes Vilela; **Suplentes:** Guiomar Mario Pizzato - Adilson Gonçalves Netto; **PTB** - 10: Erondy Silvério - Anibal Khury - José Alves dos Santos - Ademar Luiz Traiano - Mário Bezerra Guimarães - João Falavinha Iensen - Dalton Machuca - Lourenço Fregoneze - Luiz Carlos Alborghetti - Nelson Roberto de Plácido e Silva Justus; **Suplentes:** Nilton César Servo - Geraldo Atsumi Yamada; **PSDB** - 02: Alceu Antônio Swarowski - Heinz Georg Herwig; **Suplentes:** Tadeu Lúcio Machado - José Boiko; **PT** - 03: Ovídio José Constantino - Ernani Pudell - Florisvaldo Fier (Dr. Rosinha); **Suplentes:** Lygia Lumina Pupatto - Perdes de H. Mello; **PL** - 01: José Colombino Grassano; **Suplentes:** Delvino Longhi, Mário Vargas J. da Rocha; **SEM PARTIDO** - 02: Hermas Eurides Brandão - Carlos Xavier Simões. **Deputados Licenciados:** Luiz Carlos Cafo Quintana - Secretário de Estado - Casa Civil; José-Durval Mattos do Amaral - Secretário de Estado do Trabalho e da Ação Social; José Afonso Júnior - Secretário de Estado de Esporte e Turismo; José Tavares da Silva Neto - Secretário da Justiça e Cidadania; Algaci Ormário Túlio - Secretário Municipal Extraordinário de Assuntos Metropolitanos da Capital do Estado.

• 1 SUPLENTE no exercício do mandato de Deputado.

**RELATÓRIO CONCLUSIVO DA COMISSÃO ESPECIAL,  
RELATIVO A APURAÇÃO DOS FATOS QUE ENVOLVE-  
RAM O REBAIXAMENTO DO CANAL DA GALHETA NO  
PORTO DE PARAMAGUÁ**

Temos a honra de levar ao conhecimento da Mesa desta Assembléia Legislativa e aos Senhores Parlamentares, o relatório conclusivo relativo à apuração dos fatos que envolveram o rebaixamento do Canal da Galheta no Porto de Paranaguá, por parte da Capitania dos Portos do Estado do Paraná, através do Telefax nº 051.

Com esta medida de rebaixamento do Canal da Galheta, de 35 para 32 pés de calado, as notícias através dos jornais, rádios e televisões deram amplitude aos possíveis prejuízos que redundaria aos cofres públicos, uma vez que navios de médio e grande portes seriam desviados da rota - Porto de Paranaguá - para outros com capacidade de recebê-los adequadamente.

Portanto, esta Comissão para verificação foi criada em decorrência das publicidades que se tornaram incontestes e ganharam notoriedade, daí a preocupação desta Casa de Leis em verificar "in loco" todos os fatos que concorreram para o desiderato.

Os serviços de dragagem no Canal da Galheta foram iniciados em decorrência de contrato administrativo firmado entre a Administração do Porto e a Cia. Docas do Rio de Janeiro, as quais trataremos por diante de APPA e CDRJ respectivamente. O Contrato assinado em 21 de agosto de 1991, foi precedido de instrução processual que cabe alguns comentários.

a) O ex-Diretor Técnico Garrone Reck, que à época respondia pela Diretoria fez análise em 17.06.91, sobre o aspecto técnico do contrato anterior (1985) e também sobre o aspecto financeiro, concluindo aquele Diretor que o valor proposto pela CDRJ é 54,6% superior ao praticado no último contrato, e diz mais adiante... "entendemos que há uma margem substancial para negociação entre as partes, condicionada à modalidade de contratação que venha a ser adotada por esta APPA." - Resultado, a APPA negociou 10% abaixo dos 54,6%;

Obs.: Estranhamos que todo o processo de negociação de preços e formalização do contrato foi feito por via Telex.

b) Pedido de dispensa de licitação nos exatos termos do artigo 22, IV, do D.L. 2300/86 por Emergência conforme propõe o Parecer Jurídico da APPA sob nº 153/91, de 18.06.91.

Posteriormente, em 08.07.91, retorna o processo à Procuradoria Jurídica para adequá-lo a outra modalidade de dispensa, desta vez por exclusividade. A demora administrativa para tratar de assunto de tão

Curitiba, quinta, em 09.12.93

relevante interesse culminou com a proposição de mudança no enquadramento do D.L. nº 2.300/86, fatos estes que foram ratificados nos pareceres da Secretaria dos Transportes e da Casa Civil, tendo o Exmo. Governador autorizado em 06.08.91 a contratação.

c) O volume encontrado para deixar o Canal devidamente dragado, com pelo menos 35 pés, foi de 1.500.000 m. e que o tempo para CDRJ executar a retirada do material que assoreava a entrada de navios seria de 90 dias úteis e operáveis. Aí cabe uma indagação: o que seria "dias operáveis"? Seriam somente aqueles que a Draga Macapá estivesse em Paranaguá, ou o prazo somente seria excluído quando houvesse algumas situações previstas no Art. 1058 do Código Civil, sendo que nesta última hipótese o prazo estaria expirado há muito tempo, se considerarmos prazo operável aquele que a Draga estivesse em Paranaguá? Quer nos parecer que não está correto, pois a CDRJ ao contratar os serviços com outro Porto, deslocaria o equipamento (foi o que ocorreu) e o prazo com o porto de Paranaguá estaria automaticamente parado sem culpa da APPA.

d) Reajustes de preços, base mês de julho/91.

Após a assinatura do contrato originário (21.08.91), foram assinados mais dois Termos Aditivos, sendo o primeiro em 06.02.92, e o segundo em 10.08.92, que passamos a comentar:

a - Primeiro Termo Aditivo, assinado em 06.02.92: o Processo iniciou-se em 04.09.91, portanto, levou cinco meses para a tramitação interna e a autorização do Governador;

Este início foi em decorrência do Telex da CDRJ a qual solicitou em 29.07.91, Telex 167 para que fosse alterada a cláusula de reajustamento de preços, que deveria ser retroagido para maio/91 e não como constou em contrato - julho/91.

É de se esclarecer que 29 de julho é feriado municipal em Paranaguá, e no dia seguinte a APPA respondeu (telex 310) à CDRJ que concordava com as alterações da retroatividade da data-base para os reajustes.

Com esta alteração de julho para maio, sem sombras de dúvidas que os valores foram corrigidos a maior em dois meses, o que reflete que para os demais meses até findar o contrato, houve uma majoração de preços que o Senhor Superintendente não tem poderes para autorizar que à época vigia o Dec. Estadual 4758/82, o qual delimita poderes para autorizar as despesas.

A Procuradoria Jurídica da APPA, elaborou Parecer nº 281/91, relatando os fatos de pedido do Aditivo, porém no processo não consta quaisquer das providências

indicadas naquela peça, eis que o processado não foi alçado à Seção de Contratos para confeccionar a respectiva minuta. A minuta foi elaborada pela CDRJ a qual foi transmitida por telex sem qualquer alteração por parte da APPA ou da Secretaria dos Transportes ou da Casa Civil.

d - O processo estranhamente não tramitou na Secretaria dos Transportes e nem na Casa Civil (veja-se que decorreram cinco meses), considerando-se que é processo de exclusividade e que não recebeu pareceres jurídicos e técnicos como determina o art. 31, V, do D.L. n° 2.300/86 e art. 40 do Decreto Estadual n° 700/91.

Portanto, estranhamente o Sr. Superintendente receber da Procuradoria Jurídica em 13.09.91 o processo de aditivo, e remetê-lo ao Exmo. Sr. Governador em data de 04.02.92 (Ofício APPA n° 045/92), e no mesmo dia autorizado pelo Governador em exercício - Mário Pereira - sem que no processado houvesse qualquer justificativa para o lapso de tempo. Quer nos parecer que esperou o Governador Requião ausentar-se do País para, em Paranaguá, obter o ato autorizatório do substituto. Estranho, portanto.

Irregular foi este Primeiro Termo Aditivo, tanto do aspecto legal como do aspecto moral, com a alteração dos valores deveria haver os pronunciamentos da Secretaria dos Transportes e Casa Civil, isto tudo indicado no parecer da APPA, que o Sr. Superintendente Mário Marcondes Lobo não reconheceu.

Não pairam dúvidas que o erário público sofreu um violento golpe financeiro ao ser aprovado este Aditivo, elevou-se o prazo de reajustes, retroagiu-se o prazo para aplicação dos cálculos (abril/91) das faturas dos serviços, além do oferecimento da Minuta contratual.

Nota-se portanto, que o Governador em exercício ao autorizar de próprio punho o 1° Aditivo, assim escreveu; "Autorizo, cumpridas as formalidades legais".

Pois bem, as formalidades não foram cumpridas, deixou aquela autoridade de, previamente, submeter aos seus assessores a verificação da processualidade e os documentos que o acompanham.

Esta presidência, diligenciou tanto para a Casa Civil como para a Secretaria dos Transportes, no sentido de obter os pareceres técnicos e jurídicos respectivos, conforme Ofícios n°s ....., os quais foram reiterados em datas de ....., sem contudo receber respostas.

Ultrapassada esta fase, a APPA novamente investiu administrativamente com o objetivo de alterar mais uma vez o contrato de dragagem, agora a formalização de outro Termo Aditivo, ou seja: o segundo,

que consiste em aumento do volume de dragagem em mais 2.000.000 m<sup>3</sup> que somados aos 1.500.000 m<sup>3</sup> iniciais totalizam 3.500.000 m<sup>3</sup>, tudo isto com despesas oriundas do orçamento próprio da APPA.

Este Segundo Aditivo teve origem no documento interno da APPA, datado de 13.04.92, em que a Chefia da Fiscalização da Dragagem propõe tais alterações.

Na tramitação interna, observa-se mais uma vez a Procuradoria Jurídica da APPA manifestar-se sobre o pedido, conforme parecer 137/92, de 21.05.92, que reforça no oferecimento de minuta uma vez que no primeiro termo somente foram feitas pela contratada CDRJ, isto reforça nossa tese anterior que a APPA não havia participado na elaboração daquele instrumento, também aquele Departamento Jurídico conclui o parecer dizendo que deverá o processo tramitar ordenadamente na Secretaria dos Transportes e Governadoria do Estado, objetivando a autorização.

Mais uma vez estranho o procedimento de remessa. Agora, o Senhor Mário Lobo, mais cauteloso, remeteu o processado diretamente ao Governador Roberto Requião através do Ofício n° 297/92, de 27.05.92.

Estranho ainda, que Sua Excelência, o Governador em seguida - 01.06.92 - remeteu de próprio punho ao vice-Governador e Secretário dos Transportes Mário Pereira, conforme despacho "01.06.92, para Mário Pereira".

Nada foi dito, nada foi feito, nada foi contestado, alterado ou modificado durante a data supra de 01.06.92 até a data de 03.08.92 (mais de dois meses) e o atual Governador Roberto Requião autorizou o processo. As Procuradorias Jurídicas, as assessorias tanto do Secretário como do Governador, não participaram da análise do processo, nota-se tanto neste processo quanto no primeiro aditivo.

Estranhamos que todo o processo de formalização dos Termos Aditivos foram negociados via Telex. O correto seria a presença física do Superintendente junto à CDRJ, já que o volume financeiro negociado era extremamente alto.

Também é estranho, o bilhete de remessa do processo (xerox) enviado pelo Senhor Mauro Rocha ao Senhor Superintendente Mário Lobo, que diz:

"Curitiba, 04.08.92.

Conforme entendimentos mantidos, devidamente publicado no Diário Oficial do Estado, encaminho-lhe o protocolado sob n° 945793-3.

Cordialmente"

Após estes percalços, a APPA, mediante a autorização do Governador, assinou com a CDRJ o contrato em 10.08.92, com todas as alterações propostas administrativamente.

Estabelecida esta fase, passamos à análise do procedimento, com os elementos que foram remetidos, tanto pela APPA como pela Capitania dos Portos do Estado do Paraná.

A oitiva do Senhor Nelson Pessoa Martinelli - Capitão dos Portos - com referência ao encalhe do navio "New Horizont" ocorrido em 17.06.93, não deixa margem de dúvidas quanto ao assoreamento do Canal da Galheta, em depoimento de 19 folhas cujas cópias acompanham o presente, demonstram o desinteresse da APPA e as eventuais manobras da Draga para executar os serviços sempre em espaço curto de tempo, o que prejudica sensivelmente os serviços de limpeza do Canal.

Diligenciamos na APPA para saber de alguns empregados envolvidos no processo tanto na área jurídica como da área técnica, e obtivemos respostas pouco elucidativas para o objetivado, resumindo-se os advogados a dizer que pareceres são peças opinativas que as autorizações são de competência das autoridades apontadas, também não é de forma comum nem usual processos com autorizações superiores sem as respectivas análises jurídicas da Secretaria dos Transportes e da Casa Civil.

Os engenheiros que foram envolvidos no processo e engenheiros fiscais não embarcaram na Draga Macapá para verificar a exatidão dos volumes colhidos pela Draga autotransportadora, serviços estes que eram conferidos por outros funcionários da APPA, todavia não encontramos elementos que os autorizassem a fazer medições em nome dos Fiscais. Também não souberam explicitar o pagamento de uma fatura com data anterior ao contrato originário.

Sobre esta fatura, juntamos cópia a qual é auto-explicativa e foi emitida em 01.07.91, e certificada em 22.07.91 pela Fiscalização (contrato assinado em 21.08.91).

#### DRAGAGEM

A CDRJ dragou em volumes nos anos de 1991: 375.631 m<sup>3</sup>; ano de 1992: 1.072.927 m<sup>3</sup>; e no ano de 1993: 1.407.907 m<sup>3</sup>; o que foi o maior volume dragado neste último ano e coincidentemente foi o período em que ocorreu o encalhe do navio "New Horizont" e houve o rebaixamento do Calado de 35 pés para 32 pés no Canal da Galheta. Estranhamente mais uma vez, é que quanto mais se tirou material do fundo do mar, menos profundamente se conseguiu. Não há qualquer método de explicação para este fenômeno.

Também foi diligenciado junto à Associação dos Práticos no Estado do Paraná, para saber daquela Associação os reais motivos do encalhe do navio já citado, e pelas informações tanto do prático que fez a

Curitiba, quinta, em 09.12.93

manobra no navio "New Horizont" quanto do Senhor Presidente, Doutor Dermot R. Freitas Barbosa, foram enfáticos ao afirmar que o Canal está assoreado, isto é, mantém material do fundo, não permitindo a navegabilidade de navios de médio e grande portes que anteriormente faziam o percurso sem qualquer alteração. O mais grave, segundo Dr. Dermot, é que, quando do encalhe do navio "New Horizont", a Draga Macapá foi deslocada imediatamente para o local do acidente, promovendo a retirada do banco de areia ali existente, apagando definitivamente "a prova do crime". Requisitadas as cartas batimétricas, imediatamente anteriores e posteriores do local do encalhe, a assessoria técnica do Porto de Paranaguá limitou-se a fornecer de outros locais do Canal, alegando não possuí-las.

Esta Comissão requereu documentos de despesas de viagens relativas às diárias pagas ao Senhor Superintendente Mário Lobo, durante o período contratual, somente aquelas feitas ao Rio de Janeiro para tratar de assuntos junto a CDRJ. Com relação aos fatos que fartamente apontamos acima, mais uma vez causa estranheza o comportamento das viagens do Superintendente com visitas à CDRJ.

Observa-se claramente que há um liame entre as datas de pagamento das faturas para a credora CDRJ e a presença do Superintendente no Rio de Janeiro-RJ, e exatamente para tratar de assuntos junto aquela empresa.

As cartas batimétricas que acompanham o processo que analisadas pelas autoridades portuárias, inclusive pela Capitania dos Portos, não deixam sombras de dúvida da situação caótica da navegabilidade do Canal da Galheta.

Há sérias suspeitas de que a Draga Macapá prestou serviços a terceiros, enquanto contratada pela APPA.

Várias e sérias denúncias de irregularidades na Administração da APPA, chegaram até os membros da Comissão Especial, tais como: Sub-emprego de serviços, acertos trabalhistas ilegais, favorecimento a empresas - ver requerimento do Deputado Florisvaldo Fier - e inúmeras outras que não foram investigadas por não serem pertinentes ao objetivo da Comissão.

#### DA CONCLUSÃO

Pelos elementos colhidos por esta Comissão, tais como: Cartas Batimétricas, Cartas da Praticagem, depoimentos, documentos; resolve esta Comissão opinar pela culpabilidade da APPA e a co-responsabilidade da Secretaria de Transportes, Casa Civil e Governadoria do Estado, quanto ao assoreamento do Canal de acesso ao Porto de Paranaguá, denominado Canal da Galheta.

Em consequência, quer nos parecer que

melhor seria a aplicação imediata da instauração de uma CPI para o Porto de Paranaguá, pois os elementos ensejadores estão todos presentes, quer quanto ao contrato e seus termos aditivos, eis que evitados de vícios e ilegalidade, uma vez que a tramitação no processo de emergência levou cada um mais de cinco meses, sendo um deles somente para autorizá-lo; quer quanto aos pagamentos das faturas e as coincidências das diárias do Superintendente ao Rio de Janeiro, onde é a sede da contratada CDRJ; que quanto ao superfaturamento, cujo demonstrativo elaborado pela Diretoria Técnica demonstra que o valor em dólar é superior a 44%; que quanto aos cálculos simples de verificar o volume dragado ano/ano e chegarmos à conclusão que no ano que mais se retirou material foi aquele que ocorreu encalhe do navio; quer ainda, ocorrendo a hipótese levantada pelo Capitão dos Portos de haver novo encalhe e o navio permanecer no Canal, fica o Porto de Paranaguá isolado para a entrada e saída de novos navios, prejuízos serão incalculáveis à receita pública.

Isto posto, resolve esta Comissão por unanimidade:

- a) Declarar a APPA culpada e co-responsável a Secretaria dos Transportes, Casa Civil e Governadoria do Estado, pelo assoreamento do Canal da Galheta;
- b) Ilegalidade dos termos aditivos, face ao lapso de tempo e ausência de pressupostos legais (art. 31, V, do D.L. n° 2.300/86 e art. 40, VI, do D.E. n° 700/91);
- c) Remessa, através da Mesa da Assembléia, de cópia deste processado ao Ministério, eis que presentes os elementos para oferecimento de denúncia com base no Art. 319, do Código Penal;
- d) Instauração de uma CPI, objetivando levantar na Administração do Porto de Paranaguá, todos os atos que, contra a Administração Pública, sejam considerados crime.

(aa) Dep. MÁRIO BEZERRA

Presidente da Comissão

Dep. FLORISVALDO FIER

Dep. LUIZ CARLOS ALBORGHETTI

Dep. PAULO MAIA

(Substituto do Dep. Algaci Túlio)