



SENADO FEDERAL

Senador
ROBERTO REQUIÃO

REQUIÃO

*DIVULGA TESE DE DOTTI
QUE DEFENDE IMUNIDADE PARA
PREFEITOS E GOVERNADORES
AO DENUNCIAREM CORRUPÇÃO*

BRASÍLIA – DF



SENADO FEDERAL

Senador **ROBERTO REQUIÃO**

REQUIÃO – Dotti defende imunidade para prefeitos e governadores

BRASÍLIA – DF

INTRODUÇÃO

Trago ao conhecimento de todos esta tese do professor Renê Dotti: a extensão de imunidade também a prefeitos e governadores que denunciam atos de corrupção na administração pública. É direito e dever desses gestores denunciar malfeitos de que têm ciência, e a omissão pode ser considerada improbidade administrativa. No entanto, a demora da Justiça em julgar as denúncias faz com que os denunciantes sejam julgados e condenados por crime contra a honra antes que os denunciados por corrupção sejam sentenciados. Sem que a sentença contra os corruptos tenha transitado em julgado, eles não podem ser chamados de corruptos, insistem juízes. Isso inibe as denúncias e desencoraja o combate à corrupção. Daí a proposta do jurista: estender também aos prefeitos e aos governadores imunidade para que eles possam denunciar e combater desvios na administração pública sem os constrangimentos hoje existentes.

Conheça a tese do advogado Renê Dotti.



Senador **ROBERTO REQUIÃO**

**TESE DO PROFESSOR
RENÊ DOTTI**

EXCELENTÍSSIMO SENHOR RELATOR DOS AUTOS DA
AÇÃO PENAL Nº 584

D.D. Ministro Dias Toffoli

*F) Espero que cheguemos a um ponto de amadurecimento político no Paraná e no Brasil em que uma crítica feita a um personagem no PT não seja considerada uma agressão ao partido, ou uma inclinação à direita, mas sim pura e simplesmente uma atitude em defesa da moralidade e do interesse público.*¹

[...]

*“[...] CRIMES CONTRA A HONRA – ELEMENTO SUBJETIVO DO TIPO. – A intenção dolosa constitui elemento subjetivo, que, implícito no tipo penal, revela-se essencial à configuração jurídica dos crimes contra a honra. A jurisprudência dos Tribunais tem ressaltado que a necessidade de narrar ou de criticar atua como fator de descaracterização do tipo subjetivo peculiar aos crimes contra a honra, especialmente quando a manifestação considerada ofensiva decorre do regular exercício pelo agente, de um direito que lhe assiste e de cuja prática não transparece o 'pravus animus' que constitui elemento essencial à configuração dos delitos de calúnia, difamação e/ou injúria. [...]”*²

ROBERTO REQUIÃO DE MELLO E SILVA, já qualificado nos autos epigrafados na condição de *querelado*, vem, respeitosamente, por seus Advogados, com fundamento no art. 5º, XXXIV, *a*, da CF; art. 11, da Lei nº 8.038/90, em atenção ao despacho de fls., apresentar

Alegações Escritas,

com os fatos e argumentos jurídicos a seguir expostos:

¹ Trecho extraído da Nota Oficial publicada por ROBERTO REQUIÃO, em 24/02/2010, na Agência Estadual de Notícias, reproduzida na queixa-crime.

² STF – RHC 81750 – Rel. Min. Celso de Mello, 2ª T – DJe 10/08/2007.

SUMÁRIO

Introdução	11
Mérito	15
a) Digressão fática do caso	15
a.1. <i>Como iniciaram as tratativas entre governo estadual e federal referentes à manutenção e reforma da malha ferroviária do Paraná?</i>	15
a.2. <i>O que realmente aconteceu na visita dominical?</i>	19
a.3. <i>Como a presente controvérsia criminal se iniciou?</i>	23
b) Os inúmeros motivos do Senador para denunciar a proposta ..	25
b.1. <i>A inexplicável modificação das estimativas feitas pela ALL e pelo Ministério do Planejamento</i>	25
b.2. <i>A credibilidade da ALL e as investigações do MPF</i>	31
c) Prova testemunhal	35
c.1. <i>Samuel Gomes dos Santos</i>	35
c.2. <i>Paulo Sidnei Carreiro Ferraz</i>	38
c.3. <i>Rogério Wallbach Tissot</i>	39
c.4. <i>Bernardo Figueiredo</i>	40
d) Os argumentos finais da acusação	51
e) Ausência de dolo/erro de tipo (CP, art. 20)	54
e.1. <i>Ausência de animus calumniandi (crítica motivada no interesse público e no mandato)</i>	55
e.2. <i>Erro de tipo (ausência da elementar “falsamente”)</i>	59
Considerações finais	63
a) O princípio da intervenção mínima	63
b) O princípio do procedimento alternativo	64
c) O fato praticado no exercício da função pública	65
Pedido	67

INTRODUÇÃO

1. O Senador *querelado* ROBERTO REQUIÃO responde a esta constrangedora e injusta querela privada, cuja essência não autoriza a custosa intervenção estatal sobre sua esfera de liberdade, tanto pelo desgaste pessoal enquanto homem público representante do povo quanto sob a perspectiva do Poder Judiciário, pelo dispêndio de recursos materiais e humanos em controvérsia de reduzida ou inexistente importância. De eventual e inesperado provimento penal condenatório resultarão restrições ao conceito funcional do Senador, em manifesta desproporção com os fins do Direito Penal, considerada a magnitude (absolutamente discutível) do suposto fato punível e a insignificante, *data venia*, lesão ao bem jurídico individual tutelado, desde que já houve resolução da controvérsia na seara cível (objeto de apelação³), e que o interesse público, a independência e autonomia entre os Poderes devem funcionar como mecanismos de contenção de demandas criminais sob pretextos políticos.

2. Em outras palavras: é de se pôr em confronto a pretensão penal do então Ministro do Planejamento PAULO BERNARDO, ora *querelante* – sopesando-se os graves reflexos de uma hipotética condenação criminal –, tendo em conta a função de *ultima ratio* do sistema penal, que não permite, de modo algum, confusão entre o que se tem por objeto de disputa política ou divergência partidária e aquilo que se compreende por conflito social intolerável, pertinente à lei penal. Se a conduta do *querelado* teve motivação – como de fato teve – no *interesse público* e no

³ Embora não se negue a distinção entre as esferas de apuração de responsabilidade, convém ressaltar que na seara cível já se pôs termo à controvérsia, não havendo, verdadeiramente, conflito sério o bastante para se atingir as raias da censurabilidade penal. A propósito, a sentença condenatória proferida pelo Juízo da 3ª Vara Cível de Curitiba/PR (contra a qual o *querelado* apelou) foi juntada pelo *querelante* na fase de diligências (fls. 403/418).

regular exercício de sua função representativa enquanto Chefe do Poder Executivo estadual, a discussão dos autos assume, verdadeiramente, um patamar republicano: a necessidade de preservação da independência interna no âmbito do Poder Executivo, para que ao representante de um dos Estados federados seja garantida a liberdade de ação e de discussão sobre matéria de conteúdo eminentemente político, ainda que a desgosto do desafeto político.

3. O notável homem público ora demandado é conhecido por sua forte concepção republicana e percepção de bem comum. Encarnando o defensor intransigente do interesse e moralidade pública – como é conhecido no Paraná – rejeitou veemente a proposta do Ministro da República e ora *querelante* referente à construção de um ramal ferroviário em parceria com a iniciativa privada (ALL: AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA) por praticamente o **dobro do preço** que realmente deveria ser pago. O paradigma de ROBERTO REQUIÃO – dentre outras bases empíricas – para rejeitar e denunciar a inusitada proposta do Governo Federal foi a estrada de ferro construída entre os municípios de Guarapuava/PR a Cascavel/PR pela sociedade de economia mista FERROESTE – ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A. – em parceria com o Exército brasileiro, enquanto o Senador *querelado* ainda era chefe do Poder Executivo do Estado do Paraná (1991/1994).

Essa denúncia, feita pessoalmente à época dos fatos (2007) pelo *querelado* ao ex-presidente *Lula* e para a então Ministra da Casa Civil *Dilma Rousseff*, por meio de ligações telefônicas e conversas pessoais, foi renovada, anos mais tarde, após a incitação pública do assunto pelo Ministro *querelante*, que vaticinou em jornal de ampla circulação, em 2010, que o *querelado* “impedia investimentos no Estado do Paraná”⁴.

4. Ao contrário do que afirma o Ministro de Estado *querelante*, ROBERTO REQUIÃO, antes de se notabilizar por ofender adversários políticos, notabilizou-se, com expressivo apoio popular, por defender com vigor o interesse público. E o resultado dessa defesa austera do bem co-

⁴ Fls. 372.

mum, a partir de uma perspectiva marcadamente pessoal, desafia adeptos de métodos políticos com os quais justificadamente discorda.

O Senador, baseado na fórmula do Exército e do Estado do Paraná, da qual era conhecedor, e, fortemente amparado por opiniões de especialistas e técnicos de engenharia do Paraná⁵, estimava a obra da variante ferroviária Ipiranga/Guarapuava-PR – que, é importante dizer desde já, não era considerada a melhor alternativa pelo Governo Estadual para o problema do “gargalo ferroviário” paranaense – em aproximadamente R\$150/160 milhões. O Ministro da República, em parceria com a iniciativa privada (regime de PPP), propunha, porém, o valor extraordinário de R\$550 milhões para a execução dessa obra que, além de contrária aos interesses do Estado do Paraná, estava dissonante com os custos publicados pelo Ministério do Planejamento e pela ALL, nos anos de 2005 e 2008, respectivamente, no valor de R\$220 milhões⁶. O aumento proposto pelo *querelante* ao *querelado* na fatídica visita dominical feita em 2007 era, de fato, absolutamente intolerável.

⁵ Fls. 375/377 e 501/505.

⁶ Fls. 374; 381/382 e 476/484.

MÉRITO

5. A explanação de mérito será elaborada com apoio principal na prova testemunhal e documental produzida sob o crivo do contraditório, e na degravação da audiência pública com o Ministro dos Transportes PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS, realizada pela COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL⁷. Isso, contudo, não significa que os demais elementos de prova amealhados aos autos sejam subsidiários ou menos importantes. Na verdade, todo o material probatório afasta exaustivamente a presença do *dolo* na conduta do *querelante* (ausência de *especial fim de agir*), pela evidente presença de *interesse público* em matéria de natureza política; ou, então, comprova a configuração de *erro de tipo*, em razão do não preenchimento da elementar típica “falsamente” presente no art. 138 do CP, porquanto, ROBERTO REQUIÃO tinha motivos suficientes para crer – como ainda crê – que aquilo que dizia era verdade.

a) Digressão fática do caso

A.1. COMO INICIARAM AS TRATATIVAS ENTRE GOVERNO ESTADUAL E FEDERAL REFERENTES À MANUTENÇÃO E REFORMA DA MALHA FERROVIÁRIA DO PARANÁ?

6. Em 18/12/2007, o Senador ROBERTO REQUIÃO, então Governador do Estado do Paraná, endereçou Ofício à ex-Ministra Chefe da Casa Civil, atual Presidente da República, propondo a construção e reforma da malha ferroviária paranaense, desde a fronteira com o

⁷ Fls. 442/464.

Mato Grosso do Sul até o porto de Paranaguá/PR⁸. Este trajeto incluiria um trecho novo ligando os municípios de Guarapuava/PR, Irati/PR, Engenheiro Bley/PR e Curitiba/PR (variante Guarapuava/Engenheiro Bley-PR, com extensão de 220km)⁹. Ofícios do mesmo teor foram encaminhados à ex-Ministra da República pelos governadores de Santa Catarina – Sr. LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA – e do Mato Grosso do Sul – Sr. ANDRÉ PUCCINELLI, cujo interesse na execução das obras ferroviárias era o mesmo do Estado do Paraná¹⁰.

Nesses documentos oficiais, equipes de técnicos dos três Estados federados (PR, SC e MS) estimaram um custo de aproximadamente R\$2 milhões por quilômetro de estrada de ferro, em projetos elaborados para a expansão da FERROESTE – ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A.

7. Não obstante a manifestação dos governadores, a intenção mesma do Governo Federal era a de construir **trecho ferroviário geograficamente diverso** do que fora requisitado pelos Governos Estaduais para a solução dos problemas logísticos entre os Municípios de Guarapuava e Ponta Grossa, qual seja: **a variante ferroviária Ipiranga/Guarapuava- PR**, com extensão de 110km, em regime de parceria público-privada pelo preço de R\$220 milhões.

8. Registre-se que o Estado do Paraná, amparado em dados de importantes entidades representativas, já havia contestado, em 2005, a capacidade da variante Ipiranga/Guarapuava-PR idealizada pela União de vir a solucionar em termos definitivos o problema ferroviário do Estado. Confira-se, a esse respeito, o teor do Ofício endereçado pelo Senador **querelado ao próprio querelante PAULO BERNARDO, em 8 de outubro de 2005, in verbis**¹¹.

⁸ Fls. 469 e ss.

⁹ Sobre isso, conferir o interrogatório do *querelado*, às fls. 364/367, e cópias dos Ofícios encaminhados pelos governadores do Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Paraná, às fls. 469 e ss.

¹⁰ *Idem*.

¹¹ Este Ofício foi autuado no Ministério do Planejamento sob o nº 03000.004742/2005-15. Fls. 375/377 e 501/505.

É de conhecimento público que o Governo Federal confia na construção de uma variante entre os Municípios de Guarapuava e Ipiranga para solucionar o entrave e que a obra seria realizada por meio de uma parceria público-privada, solução que é igualmente defendida por setores da economia paranaense. Todavia, importantes entidades representativas do saber técnico ferroviário paranaense contestam a capacidade dessa obra vir a solucionar em termos definitivos o problema.

No bojo da discussão de um novo modelo de gestão para a nossa ferrovia, quando do retorno da sua operação para o Estado, formou-se um amplo movimento social denominado O Paraná em Defesa da Ferroeste, e algumas das mais importantes entidades que o integram argumentam que o problema será melhor resolvido por um corredor ferroviário oeste, resultante da retificação da ferrovia da RFFSA no trecho de 140km entre Guarapuava e o pátio de Engenheiro Gutierrez e da construção de um novo trecho, de 102km, entre Engenheiro Gutierrez e o pátio de Engenheiro Bley, como se vê no documento anexo, que foi apresentado ao Governo do Estado no último dia 3 pelos defensores da proposta e pela Deputada Federal Dra. Clair.

Dentre outras razões, os defensores da nova proposta argumentam que a variante entre Guarapuava e Ipiranga promoverá a sobrecarga da Ferrovia Central do Paraná, reduzindo a velocidade dos trens e a eficiência do sistema, quando a FERROESTE estiver explorando toda a sua potencialidade produtiva e igualmente realizar-se o potencial produtivo daquela ferrovia, que escoia a produção desde o Norte do Estado. Alegam que um corredor oeste resultará na diminuição do percurso entre Cascavel e Paranaguá em 51Km, comparativamente à distância resultante da construção da variante entre Guarapuava e Ipiranga, e em 71Km, se considerava a distância atual. Dizem, ainda, que, em comparação com a variante Guarapuava-Ipiranga, um corredor oeste promoverá maior inclusão social, por beneficiar região composta por municípios com baixo índice de desenvolvimento humano. Por fim, as entidades da sociedade civil engajadas na solução do problema consideram demasiado elevados os custos da variante atualmente divulgados, quando comparados com números publicados anteriormente.

Como se pode ver, a proposta assenta-se em argumentos relevantes, sendo merecedora da mais alta consideração dos Governos Estadual e Federal, tanto pela legitimidade da sua fonte (entidades em que respousa o saber ferroviário do Paraná), como pelos seus próprios méritos argumentativos. Afinal, se comprovada a pertinência das preocupações dos autores da referida proposta, a construção da variante entre Guarapuava e Ipiranga produzirá, em prazo médio, graves problemas logísticos para o Paraná e o Brasil.

9. Ou seja, já em 2005, o Governo do Paraná se mostrava refratário à construção da alternativa Ipiranga/Guarapuava-PR, especialmente porque considerava ela antieconômica e ineficiente. Além de ressalvas logísticas – decorrentes de discussões promovidas pela sociedade civil e por entidades paranaenses de engenharia –, ROBERTO REQUIÃO notou ainda que o custo do quilômetro poderia ser menor que aquele estimado pela União, em regime de PPP.

Para esse trecho específico de estrada de ferro, de 110km de extensão, seria possível dedicar recursos na ordem de **R\$160 milhões**, ao invés dos R\$220 milhões orçados pelo Governo Federal. Essa singular previsão do Senador foi realizada com base em dados concretos (cfe. estudos preliminares realizados por técnicos de engenharia do Estado do Paraná, citados no Ofício encaminhado à Casa Civil¹²), extraídos, dentre outras fontes, da fecunda experiência, enquanto Governador do Estado do Paraná (1991/1994), com a ferrovia construída entre os municípios de Cascavel/PR e Guarapuava/PR pela sociedade de economia mista FERROESTE S.A. (**cujo maior acionista é o Governo do Paraná**) em parceria com o Exército brasileiro: uma das melhores do Brasil, construída com o menor custo possível¹³.

10. Em razão do teor dos Ofícios encaminhados, em 2007, pelos governadores do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul objurgando

¹² Esse ofício do *querelado* teve subsídios em pareceres elaborados por profissionais especializados: a) técnicos da FERROESTE S.A. – que haviam construído o trecho entre Cascavel/PR e Guarapuava/PR em parceria com o Exército brasileiro –; b) entidades de engenharia do Estado do Paraná; c) técnicos dos Estados de Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul (Fls. 375/377 e 501/505).

¹³ Nesse sentido, vide interrogatório do *querelado* às fls. 364/367.

a proposta da União com alternativas fundamentadamente melhores, o então Ministro do Planejamento PAULO BERNARDO solicitou uma audiência com o *querelado* tencionando convencê-lo da viabilidade da execução da alternativa Ipiranga/Guarapuava-PR em parceria com a iniciativa privada (ALL), sob o regime de PPP, financiada pelo BNDES.

A.2. O QUE REALMENTE ACONTECEU NA VISITA DOMINICAL?

11. Assim foi que o Senador *querelado* recebeu, na residência oficial do Estado, em um domingo do ano de 2007, na condição de Governador do Estado do Paraná, o Ministro PAULO BERNARDO na companhia de BERNARDO FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA, apresentado, na ocasião, como assessor especial da Casa Civil da Presidência da República.

É preciso ter presente que o Sr. BERNARDO FIGUEIREDO foi quem assinou, no governo de *Fernando Henrique Cardoso*, a privatização das estradas de ferro, ocasião em que detinha participações societárias em quatro das empresas interessadas. Após esse processo de privatização, BERNARDO FIGUEIREDO transferiu suas quotas sociais para “off-shores” com a finalidade de ocupar o cargo de Conselheiro Administrativo da ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA. Presidiu, posteriormente, uma associação de empresários ou concessionários do setor privado para defesa de seus interesses, podendo ser considerado, desta feita, ex-preposto do setor privado. Atualmente, BERNARDO FIGUEIREDO é Diretor-Geral da ANTT – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES.¹⁴ Em complemento a essas informações, eis o teor das declarações em Juízo do próprio Sr. BERNARDO FIGUEIREDO¹⁵:

O SR. BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA – Eu, como Presidente da Interferrea, participei como parte do grupo investidor que participou da privatização. Como investidor, como comprador de concessão.

¹⁴ Todas essas informações foram deduzidas do interrogatório do *querelante* e dos dados por ele referidos na audiência pública com o Ministro dos Transportes, Sr. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS. Fls. 364/367 e 443, respectivamente.

¹⁵ Fls. 191/216.

Nota-se, portanto, a curiosa militância do Sr. BERNARDO FIGUEIREDO: **inicialmente representante do setor privado, e, posteriormente, representante do setor público para fiscalizar o setor privado que havia presidido (ALL).**

12. Foi nesta visita dominical que os Srs. PAULO BERNARDO e BERNARDO FIGUEIREDO – em rejeição ao projeto original mais econômico e eficiente apresentado pelo *querelado* em conjunto com os governadores de Santa Catarina e Mato Grosso do Sul –, insistiram na construção da variante Ipiranga/Guarapuava-PR, com extensão de 110km, **por meio de uma parceria público-privada, financiada pelo BNDES, no valor extraordinário de R\$540.000.000,00 (quinhentos e quarenta milhões de reais).** Um custo, portanto, consideravelmente maior que o preço do quilômetro anteriormente estimado pelo Governo Federal (R\$220 milhões). Em complemento a esse preço excessivo para a execução da obra, ventilou-se que a empresa privada ALL seria a concessionária do trecho, e que cobraria uma espécie de pedágio **pela sua utilização** (a previsão era de que a FERROESTE S.A. pagasse US\$6,00 por tonelada).

13. Não obstante tais dados, causou ainda espécie ao Senador um “incentivo” que a ALL teria na execução da obra, consubstanciado no **perdão do pagamento do preço da concessão** ao Tesouro Nacional, no valor aproximado de **R\$52.000.000,00** (cinquenta e dois milhões de reais) por ano, para amortização do financiamento que seria concedido pelo BNDES¹⁶. É dizer, a concessionária privada usaria recursos públicos (ou seja, os valores devidos pelo arrendamento da malha federal) como se fossem recursos próprios para amortizar o financiamento público da ferrovia que seria viabilizado pelo BNDES. Além disso, o **custo adicional da obra** (despesas não cobertas pelo empréstimo do BNDES) seria levantado **mediante uma espécie de pedágio que o concessionário da PPP (ALL) em conjunto com a empreiteira cobraria pelo uso de trecho da ferrovia.** Em suma: o concessionário **não pagaria o emprés-**

¹⁶ Essas informações foram deduzidas dos dados referidos pelo *querelado* na audiência pública com o Ministro dos Transportes, Sr. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS (fls. 442/464).

timo, em função de um perdão concedido a título de “incentivo”, e, além disso, o custo remanescente não coberto pelo empréstimo seria compensado por um tipo de pedágio¹⁷. É que, após a obra, uma sociedade com fins específicos passaria a administrar o ramal ferroviário, levando a FERROESTE S.A. a pagar o valor aproximado de US\$6.00 por tonelada transportada naquele trecho, o que inviabilizaria a concessionária paranaense¹⁸.

14. Em resumo, a proposta que havia sido feita ao *querelado* na visita dominical significava na prática: *a)* construção de um ramal ferroviário sabidamente indesejado pelo Estado do Paraná; *b)* dar de presente uma ferrovia à concessionária ALL, com aparente “sobrepço” na obra; *c)* renúncia do Tesouro Nacional ao recebimento de R\$52 milhões por ano; *d)* financiamento do BNDES; *e)* direito à cobrança de pedágio por décadas para quem usasse a ferrovia; *f)* sucateamento da FERROESTE S.A.

15. A par de tudo isso, ROBERTO REQUIÃO sabia que a nova estimativa **não** estava de acordo com o custo **inaugural** publicado tanto pelo Ministério do Planejamento, em 2005, por meio da *Carteira de Parcerias Público-Privadas*¹⁹ quanto pela ALL, em 2008, para a CVM – Comissão de Valores Mobiliários²⁰, no valor de R\$220.000.000,00, referente à mesma variante Ipiranga/Guarapuava-PR, com a extensão de 110km. É dizer: o *querelado* ficou assombrado também com a informação de alteração de custo da obra para **mais que o dobro** do inicialmente previsto e divulgado oficialmente. Convém a reprodução *fac-símile* desses documentos:

- *Carteira de Parcerias Público-Privadas*, no ano de 2005²¹:

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ Esta informação foi prestada pela testemunha de defesa SAMUEL GOMES DOS SANTOS, às fls. 233/235.

¹⁹ Fls. 374.

²⁰ Fls. 476/485.

²¹ Fls. 374.

SUL				
Ferrovias				
Construção da Variante Ferrovia Ipiranga Guarapuava	PR	<u>110 KM</u>	<u>220</u>	<u>PPP</u>
TOTAL		7.226		

- CVM, no ano de 2008²²:

Nas páginas 140 e 141 do referido prospecto, e no quadro 14.1 do Formulário IAN, de 31 de agosto de 2008, no item que trata das projeções empresariais, a companhia menciona a relação da Carteira de Projetos de Infraestrutura (Carteira de Projetos e/ou resultados) apresentada pelo Governo Federal com base no plano plurianual relativo ao período de 2004 a 2007 (conforme extratos anexos dos documentos citados), sendo que, dentre os projetos mencionados, encontra-se a “construção da Variante Ipiranga-Guarapuava, de 110km, no valor de R\$220 milhões”, do qual a ALL – América Latina Logística S.A. manifestou ao Governo Federal interesse em participar.

16. Tendo considerado essa proposta absurda e lesiva ao interesse público, o *querelado* encerrou a reunião abruptamente (cfe. admitiu a própria testemunha de acusação BERNARDO FIGUEIREDO²³) e pediu aos visitantes que se retirassem da residência oficial do Governo do Estado. A manifestação do *peticionário* se fundamentou no dever de bem representar a sociedade paranaense que, mediante suas entidades, em audiência com o ex-governador, solicitaram que o Governo Federal fosse alertado sobre os problemas técnicos, econômicos, sociais e éticos (preço da obra) que o projeto da variante Ipiranga/Guarapuava-PR ensejaria.

17. Pouco tempo após a visita, o peticionário levou o ocorrido a conhecimento informal da Casa Civil por meio de telefonemas e conversas pessoais com o então Presidente Lula e a ex-Ministra da

²² Fls. 476/485.

²³ Fls. 191/216.

Casa Civil Dilma Rousseff. Deu por encerrado o assunto, após obter a informação de que a obra não seria executada tal como o Ministro de Estado propunha, em razão da expressa negativa do Governo do Estado do Paraná. É importante insistir neste ponto: o **querelado não quedou inerte após tomar ciência sobre a desvirtuada proposta trazida ao Paraná pelo Ministro das Comunicações**, como afirma equivocadamente a acusação. Conforme revelou em seu interrogatório²⁴, o Senador intercedeu perante o então Presidente da República e a ex-Ministra da Casa Civil noticiando informalmente o grave fato, tão logo ele ocorreu.

A.3. COMO A PRESENTE CONTROVÉRSIA CRIMINAL SE INICIOU?

18. Anos mais tarde, o Ministro das Comunicações PAULO BERNARDO disse em uma entrevista ao jornal *Gazeta do Paraná*, na condição de Ministro do Planejamento, que o *querelado* estaria “***impedindo investimentos no Estado do Paraná***”, referindo-se à questão das ferrovias no Paraná²⁵. Isso motivou o Senador a abordar tais fatos, em 23/02/2010, no programa “ESCOLA DO GOVERNO” (transmitido por meio da rede de TV pública e educativa do Estado do Paraná), ocasião em que **denunciou publicamente os valores** que seriam gastos com a participação da iniciativa privada, em relação aos custos anteriormente orçados tanto pelo Estado do Paraná como pela União. **No programa, o querelado convidou o Ministro das Comunicações a debater de forma republicana as propostas divergentes dos governos federal e estadual, convite este que foi rejeitado pelo suposto ofendido.**

19. A sequência correta dos acontecimentos foi bem explicada pelo Senador, em seu interrogatório, assim²⁶:

manifestação expressa do depoente em sentido contrário, até que, em uma entrevista posterior do Ministro Paulo Bernardo à *Gazeta do Paraná*, foi dito que o Governo do Estado estaria impedindo investimentos no Estado do Paraná. Por esse

²⁴ Fls. 364/367.

²⁵ Fls. 372 (notícia veiculada pela imprensa sobre a controvérsia entre o *querelante* e o *querelado*).

²⁶ Fls. 364/367.

motivo, em uma reunião do secretariado, feita toda terça-feira e televisionada pela TV pública do Estado do Paraná, o depoente convidou o Ministro Paulo Bernardo a comparecer à reunião de terça-feira para debater o preço da estrada e, porque não concordava com ele, o Ministro não compareceu ao debate proposto, mas declarou ao jornal Gazeta do Povo, em 23/02/2010, que o preço do Governo era inaceitável e que, naquele momento, o preço corrigido da ferrovia já estaria em R\$750 milhões, pedindo igual juntada de cópia desse periódico ora apresentado. Que o depoente tinha por intenção levantar uma discussão a respeito dos preços de ferrovias, utilizando-se, para tanto, da impugnação feita pelo MPF na construção da ferrovia Norte/Sul, valendo-se de matéria publicada no jornal O Estado de S. Paulo, em 11/04/2011, onde o MPF, após perícias criminais, estabelece o preço da obra em um milhão, oitocentos e oitenta mil reais por quilômetro enquanto o preço proposto pelo querelante chegava perto de sete milhões de reais por quilômetro, pedindo juntada da citada matéria. Pede, ainda, a juntada de uma demonstração do BNDES, por seu vice-presidente Demian Fiocca, de 04/08/2005, sobre PPPs onde aquele banco apresenta o valor da obra ferroviária no trecho entre Garapuava e Ipiranga em 220 milhões de reais, ou seja, dois milhões por quilômetro, fazendo referências ao custo do ferroanel, em São Paulo, e outras obras no Rio de Janeiro e em Florianópolis. Que em razão dos mesmos fatos, houve ajuizamento pelo querelante de

20. Os pronunciamentos do *querelado* no programa de TV “ESCOLA DO GOVERNO” (entre outros veículos de comunicação), em 2010, motivados pelas declarações do *querelante* no sentido de que o Senador *querelado* “*impedia investimentos no Estado do Paraná*”²⁷, redundaram no aforamento da presente *queixa-crime* pelo Ministro PAULO BERNARDO, que se sentiu ofendido, em sua honra subjetiva (CP, art. 141) e objetiva (CP, art. 138), pelo teor das declarações do *querelado* sobre a proposta de realização de uma obra ferroviária **aparentemente superfaturada, em regime de PPP, financiada pelo BNDES**.

²⁷ Fls. 372.

b) Os inúmeros motivos do Senador para denunciar a proposta

B.1. A INEXPLICÁVEL MODIFICAÇÃO DAS ESTIMATIVAS FEITAS PELA ALL E PELO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO

21. A própria ALL, concessionária beneficiária da PPP, já havia informado à CVM – *Comissão de Valores Imobiliários*, em 2008, que o custo da variante ferroviária em questão seria de aproximadamente R\$220.000.000,00 (duzentos e vinte milhões de reais)²⁸. O Ministério do Planejamento, igualmente, havia divulgado, em 2005, na *Carteira de Parcerias Público-Privadas*, o custo de cerca de R\$220.000.000,00 para a construção da ferrovia entre os Municípios de Ipiranga/PR e Guarapuava/PR²⁹.

22. É importante frisar que os valores divulgados pela ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. à *Comissão de Valores Imobiliários*, em 2008, por seu Diretor-Presidente, Sr. BERNARDO HEES, por meio de um prospecto de projetos (anexado aos autos³⁰), acompanhavam, em regra, **o padrão de no máximo R\$2 milhões de reais por quilômetro de ferrovia construído** (valor bem inferior aos R\$540/550 milhões de reais propostos). Está lá, inclusive, o orçamento da variante Ipiranga/Guarapuava-PR, no valor de **R\$220 milhões de reais**. Confira-se³¹:

O Governo Federal com base no plano plurianual relativo ao período de 2004 a 2007, apresentou a I Carteira de Projetos de Infraestrutura (“Carteira de Projetos”) que poderá ser implementada através da PPP destinada ao incremento dos setores rodoviário, ferroviário, portuário e de irrigação.

Dentre os projetos apresentados, há 11 ferroviários, de carga e de passageiros cuja relação é a seguinte:

(i) construção do trecho Estreito-Balsas (MA), com 480km de extensão, destinado a facilitar a captação de soja pela Ferrovia Norte-Sul com valor da obra estimado em R\$240 milhões;

²⁸ Nesse sentido, confirmam-se as notas explicativas da administração financeira da empresa ALL, às fls. 488/497.

²⁹ Fls. 374.

³⁰ Fls. 497.

³¹ Fls. 497. A imagem foi extraída do CD-ROM anexado aos autos.

(ii) construção do trecho Petrolina-Parnamirim-Salgueiro (PE), com 350km, parte da Ferrovia Transnordestina, com obras iniciadas e interrompidas, no valor de R\$268 milhões;

(iii) construção do trecho Salgueiro (PE)-Missão Velha (CE), outra parte da Ferrovia Transnordestina, com 350km, obra avaliada em R\$96 milhões;

(iv) construção do ramal do Trecho da Ferrovia Transnordestina, entre Parnamirim e Aratipina (PE), com 112km de extensão, avaliada em R\$346 milhões;

(v) construção do Contorno de São Felix (BA), gargalo da FCA, com extensão de 17km mais uma ponte de 610m, tudo no valor de R\$40 milhões;

(vi) construção do Ferroanel Sul, na Região Metropolitana de São Paulo, no valor de R\$369 milhões;

(vii) construção do Ferroanel Norte, também na Região Metropolitana de São Paulo, com extensão de 60km, no valor de R\$200 milhões;

(viii) construção do Contorno de Curitiba, de 50km, no valor de R\$150 milhões;

(ix) construção da Variante Ipiranga-Guarapuava, de 110km, no valor de R\$220 milhões;

(x) construção do trecho Alto Taquari-Rondonópolis (MT), na Ferronorte, de 200km, no valor de R\$400 milhões, que segundo a Carteira de Projetos deverá permitir à ferrovia transportar 564 mil toneladas em 2011;

(xi) implantação do Trem Turístico do Pantanal, em 200km de linha da Noroeste a ser remodelada, no valor de R\$200 milhões, incluindo material rodante.

A Companhia já manifestou ao Ministério dos Transportes sua intenção de realizar investimento em certos projetos ferroviários, entre os quais a Variante Ipiranga-Guarapuava. Até a data deste Prospecto, não houve resposta à manifestação endereçada pela Companhia.

23. A alteração da estimativa inaugural da ALL e do Ministério do Planejamento (R\$220.000.000,00 para R\$550.000.000,00) feita pelo *querelante* na visita dominical, foi questionada pelo Senador *querelado* na audiência pública com o Ministro dos Transportes PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS, promovida pela COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL³² (realizada no curso da instrução do presente caso penal). A pergunta específica de ROBERTO REQUIÃO foi esta: **“Quem é que pode alterar o preço básico numa previsão para o Programa de Aceleração do Crescimento em relação o preço anterior?”**

A resposta do Ministro dos Transportes foi esta, *in verbis*:

Com relação à questão dos gastos, dos projetos que são colocados no PAC, do valor aprovado para execução desse projeto, Ministro não inventa projeto, Ministro não tem o condão de determinar que vai gastar duzentos, trezentos ou quatrocentos milhões num determinado projeto A, projeto B ou projeto C. Isso é resultado de um trabalho conjunto de governo, que envolve desde o órgão executivo, que tem conhecimento de fato, que apresenta o projeto; se tiver o projeto, que faz uma estimativa com base em custos referenciais quando esses custos são importantes para se dar, para se ter uma ideia do quanto poderia custar uma determinada obra. E é dessa forma que nós trabalhamos. É claro que

[...]

DOS TRANSPORTES) – Senador Requião, o corredor do Paraná é um corredor importante, a ele estão associados fluxos relevantes de interesse do País; um corredor ferroviário, um porto importante que é o Porto de Paranaguá.

O Senhor sabe perfeitamente que já de muito tempo se discute os caminhos para modernizar aquele corredor. O Senhor mesmo teve oportunidade de construir um segmento ferroviário importante, fazendo avançar no sentido oeste, a ferrovia entre Guarapuava e Cascavel. E, é claro, nas discussões das prioridades no âmbito do governo, veio à tona a necessidade de fazer investimentos, e aí se discutiu Guarapuava e Engenheiro Bley ou Guarapuava e Ipiranga. Mas o que é fato é que por trás havia uma preocupação

em modernizar aquele segmento, dando uma condição de geometria, de traçado melhor, mais eficiente.

O que sei e o que posso lhe dizer em relação a esse assunto é que foram feitas discussões de modo a identificar qual a alternativa que seria mais cabível, mais conveniente, mas, qualquer que fosse a discussão que se fizesse, ela carecia de segurança em relação a valor, porque não se tem, não se tinha nem se tem projeto de engenharia em relação a essa obra. Eu, pessoalmente, gostaria de lhe dizer que a palavra final, por mais que os temas sejam discutidos, a palavra final em relação a quanto que vai custar uma determinada obra é a palavra do Ministro dos Transportes, sem dúvida nenhuma. E nós, quando, de alguma maneira, como é o caso até das obras do PAC, nós falamos em estimativas globais, essas estimativas são feitas com base nos custos referenciais que nós dispomos. Nós utilizamos esses custos referenciais para fazer uma estimativa. E claro, só podemos fazer de forma categórica, só podemos falar de forma segura com base num projeto, ainda que seja um projeto básico. Eu acho que, quando nós tivermos um projeto básico, será possível, de fato, dizer: “Olha, esta é uma ferrovia, esta é uma variante que nós estimamos que vai custar ‘x’ ou ‘y’”. É claro que no que o Senhor mencionou entre um traçado e outro, eu não conheço detalhes para dizer aqui se custaria pouco mais de duzentos e vinte, se custaria duzentos e cinquenta, se custaria duzentos e oitenta. De fato, eu não tenho condição, mas a responsabilidade em relação a números, números de engenharia, números, valores que se associem a quanto custaria ou quanto custará, sem dúvida nenhuma, isso é responsabilidade do Ministério dos Transportes.

O SENHOR ROBERTO REQUIÃO DE MELLO E SILVA (SENADOR – QUERELADO) – Então é do Ministro dos Transportes a responsabilidade da mudança, do valor no PAC, de duzentos e vinte para quinhentos e quarenta?

O SENHOR PAULO SERGIO OLIVEIRA PASSOS (MINISTRO DOS TRANSPORTES) – Não. Nós sempre trabalhamos com duzentos e vinte milhões e eu desconheço qualquer outro valor.

O SENHOR ROBERTO REQUIÃO DE MELLO E SILVA (SENADOR – QUERELADO) – Desconhece qualquer outro valor.

A minha estranheza é essa, porque eu fui visitado pelo Ministro Paulo Bernardo e pelo Bernardo Figueiredo, que queriam a minha concordância por uma alteração de valor, para fazer uma PPP. E, como eu tinha dados relativamente seguros que construí um trecho da estrada, eu não concordei. Levei isso ao conhecimento do Governo Federal; a discussão parou, e, coisa de um ano e meio depois, o Ministro Paulo Bernardo foi ao Paraná e declarou à imprensa que eu estava impedindo investimentos privados no Estado do Paraná.

Daí eu expliquei que investimento privado eu tinha recusado a concordar. Veja bem, a concordar, até porque o trecho não é do Estado do Paraná. Esse trecho não faz parte do trecho que é concessionado ao Estado do Paraná, que seria o trecho de Cascavel até Mato Grosso do Sul ao Paraguai. Eu estranhei muito esse processo, mas principalmente essa mágica. Como é que salta de duzentos e vinte para quinhentos e quarenta no site do Ministério do Planejamento? Mas se Vossa Excelência, como Diretor Executivo do Ministério dos Transportes, não sabe, não seria eu que poderia explicar também. É inexplicável o aumento.

O SENHOR PAULO SERGIO OLIVEIRA PASSOS (MINISTRO DOS TRANSPORTES) – O Senhor pode estar certo de que o que vai explicar isso aí é o projeto de engenharia. Este é o elemento objetivo que será capaz de, com clareza, com determinação evidente, dizer quanto é que vai custar. Isso tanto melhor, porque acho que o que nos interessa ao senhor, o que nos interessa a nós é estimar, e estimar por valores razoáveis, e pelo preço justo.

O SENHOR ROBERTO REQUIÃO DE MELLO E SILVA (SENADOR – QUERELADO) – A sua resposta foi correta, e me satisfaz amplamente.

24. Pelo teor da resposta do Ministro dos Transportes, a alteração do valor comunicada pelo *querelante* ao *querelado* na fatídica visita à residência do Senador permanece incompreensível. Não bastassem os inúmeros motivos sopesados pelo Senador para rejeitar a proposta, surge a confirmação do próprio colega de Ministério do *querelante* no sentido de que: *não havia segurança para se determinar o valor da obra; a palavra final quanto ao preço cabe ao Ministério dos Transportes; o Min. do Planejamento não poderia propor, sem a aprovação dos demais envolvidos, alteração do custo.*

Mais do que isso, surge a afirmação categórica: *só se pode aferir um preço de forma segura com base em um projeto, ainda que seja um projeto básico.*

25. Aqui, é pertinente indagar: considerando, para efeito de raciocínio, as duas hipóteses (com projeto e sem projeto básico), como poderia o então Ministro do Planejamento – que não possui a palavra final sobre a definição de preço –, propor ao Senador a modificação do custo da obra? Se houvesse projeto básico, não deveria estar o *querelante* atrelado ao valor nele consignado? E, no segundo caso, em não havendo projeto básico, sobre qual base empírica (“custos referenciais”) a estimativa do valor inicial poderia ser aumentada em valores tão altos? Não deveria ao menos observar os parâmetros divulgados na *Carteira de Parcerias Público-Privadas e à Comissão de Valores Imobiliários*? As respostas permanecem desconhecidas.

26. Ressalte-se, destarte, a afirmação enfática e espontânea por parte do Ministro dos Transportes no sentido de que desconhecia valores superiores a R\$220.000.000,00 (duzentos e vinte milhões de reais). O *querelante*, porém, propôs ao Senador demandado o **custo extraordinário de R\$550.000.000,00** (quinhentos e cinquenta milhões de reais), em parceria com o interesse privado, a despeito do amplo estudo do *querelado* sobre a viabilidade da construção de alternativa ferroviária mais econômica e adequada, por meio da FERROESTE S.A.

27. É verdade que após o Senador ter se retirado da sala de audiência, o Ministro dos Transportes – provavelmente informado por seus assessores da controvérsia cível e criminal entre as partes – modificou completamente o que havia dito. Contudo, deve-se dar credibilidade à versão espontânea que o Min. dos Transportes apresentou para a indagação (a primeira, acima reproduzida), e não aquela que formulou após ter sido provavelmente avisado do embate judicial entre os litigantes. Por lealdade, cumpre reproduzir, igualmente, a curiosa retificação – com o devido respeito – efetuada pelo Sr. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS, na mesma audiência pública:

O SENHOR PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS (MINISTRO DOS TRANSPORTES) – Se a Senhora Presidente me permite, eu gostaria de fazer uma retificação em relação a uma afirmação que fiz aqui, a bem da verdade, para que não haja absolutamente nenhuma distorção de fatos nem sobre qualquer afirmativa que eu tenha feito.

E quero até que ao Senador Requião seja comunicado isso: quando ele mencionou aqui em relação às obras no Paraná, da Ferrovia, da Variante de Guarapuava, ele citou o número de

quinhentos e quarenta milhões. Eu não me recordava porque eu guardo muitos números, mas não guardo a totalidade dos números.

Na verdade, na fase inicial do PAC, se pensava na construção de uma ferrovia com cerca de cento e trinta quilômetros de extensão. E, de fato, o que se imaginava é que ela custaria quinhentos e quarenta milhões. Eu quero lembrar que uma ferrovia de cento e trinta quilômetros de extensão, custando quinhentos e quarenta milhões, esse valor é perfeitamente compatível com o custo médio do quilômetro de uma ferrovia. Se nós tomarmos grosseiramente aqui 130km multiplicado por quatro milhões de reais o quilômetro, isso daria 520 milhões de reais. De modo que, quando ele mencionou o fato, eu não me lembrava, mandei que os meus assessores pesquisassem, de fato havia essa observação, mas continua prevalecendo aquilo que eu disse: o que vai apontar quanto é que custaria a construção de uma variante nesta região somente seria possível se ter uma convicção, segurança, a partir de um projeto de engenharia desenvolvido.

B.2. A CREDIBILIDADE DA ALL E AS INVESTIGAÇÕES DO MPF

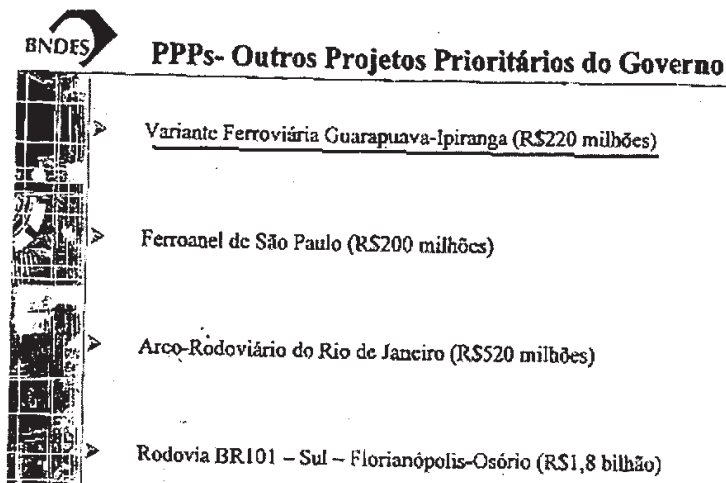
28. Os seguintes fatos revelados pelo *querelado* em seu interrogatório são dignos de reforço³³:

- a) a investigação promovida pelo MPF em relação ao superfaturamento na construção da ferrovia Norte/Sul, no bojo da qual perícias criminais previram o custo de R\$1.880.000,00 por quilômetro, ao invés dos R\$7.000.000,00 propostos pelo atual Ministro das Comunicações, por meio de PPP (neste procedimento, um dos parâmetros utilizados para o MPF contestar a obra do Governo Federal foi a já citada ferrovia Cascavel/Guarapuava, construída pela FERROESTE S.A. em parceria com o Exército brasileiro)³⁴;
- b) o **demonstrativo do BNDES**, por seu vice-presidente, Sr. DEMIAN FIOCCA, de 04/08/05, que registrava o valor da obra ferroviária

³³ Fls. 364/367.

³⁴ Esta informação foi extraída de uma matéria publicada no jornal *O Estado de S. Paulo*, em 11/04/2011, e está juntada às fls. 383.

na variante Guarapuava/Ipiranga estimado em R\$220 milhões de reais³⁵. Veja-se:



29. Realmente, à época dos fatos, a imprensa noticiava com frequência investigações do MPF contra concessionárias suspeitas de realizarem obras ferroviárias superfaturadas, como os seguintes episódios, por exemplo³⁶:

[1] Tal como informado pelo *querelado* em seu interrogatório, representantes da empresa pública VALEC foram acusados da prática dos crimes de *promover licitação direcionada e viciada em obra com sobrepreço; fazer orçamento com valores superiores aos de mercado; publicar edital com exigências ilícitas*. Estas acusações têm relação com o contrato entre a VALEC e a empresa privada CONSTRAN S/A CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO, referente à Ferrovia Norte-Sul, em que para um trecho de 105km (entre o Pátio de Santa Isabel e o Pátio de Uruaçu, em Goiás), o valor do contrato era de R\$245 milhões, quando perícias criminais previam R\$197 milhões de reais, i.e., R\$1,88 milhão de reais por quilômetro (“sobrepreço” na ordem de 29.45%, portanto)³⁷;

³⁵ Fls. 385/393.

³⁶ As informações reproduzidas foram retiradas de notícias amplamente veiculadas na época dos fatos. A veracidade das informações pode ser aferida mediante pesquisas do material jornalístico divulgado na ocasião, como o juntado às fls. 383 dos autos, por exemplo.

³⁷ Fls. 383.

[2] O MM. Juízo Federal da 1ª Vara Cível de Mato Grosso paralisou as obras da Ferronorte no trecho entre o Alto Araguaia e Rondonópolis, que tem cerca de 260km, cuja concessionária é a ALL, porque teria ela dispensado a empresa vencedora CONSPAVI e chamado a segunda colocada da disputa, a empresa privada CONSTRAN S/A CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO. A decisão reconheceu a obrigatoriedade de se cumprir os valores financeiros da melhor proposta que foi a vencedora do certame, mas que acabou sendo desprezada pela empresa sem justificativas ou motivações legais para tanto;

[3] A ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, se tornou um polo de poder econômico, político e territorial, ao construir uma rede de 21 mil quilômetros de trilhos na América do Sul. O império da ALL despontou em 1996 quando a Malha Sul da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) foi privatizada/internacionalizada. Convém reproduzir o que declarou a pesquisadora CECI JURUÁ, em 22/05/2006, em artigo intitulado *Os caçadores de concessões, no Brasil, e o fantasma de Percival Farquhar*: “No caso da ALL, por exemplo, um desembolso inicial modesto de R\$7.900.000,00, no Brasil, foi suficiente para iniciar a construção de uma das duas bases de sustentação de um conglomerado que pode valer, hoje, R\$7 bilhões! A compra recente da Brasil Ferrovias e da Novoeste, pela ALL, no valor de R\$3 bilhões, não gerou saídas de caixa, houve apenas troca de ações e assunção de dívidas! Mas isto não pôde ser feito sem a intervenção do BNDES, transformando debêntures em ações, a fim de equilibrar dívidas e valor acionário das duas ferrovias em disputa no processo conduzido pela Angra Partners”.

30. Estas, entre outras questões, foram discutidas tecnicamente em uma *Representação* formulada pelo Ministério Público Federal contra a ALL e a ANTT, perante o TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, em junho de 2011³⁸.

31. Não se pode deixar de lembrar, sob uma ótica puramente objetiva, que a gestão do Partido dos Trabalhadores no Governo Federal

³⁸ Processo nº 016.848/2011-0; Min. JOSÉ MUCIO MONTEIRO FILHO (informação extraída do site do Tribunal de Contas da União: <http://portal2.tcu.gov.br/TCU>).

foi permeada por escândalos financeiros, que vão da compra de votos no Congresso Nacional (“*mensalão*”), financiamento cubano de campanha eleitoral, desvio de recursos para pagamento de marqueteiro (escândalo *Duda Mendonça*) e irregularidades na arrecadação de fundos de campanha (escândalo *Delúbio Soares*). Ao se lembrar, contudo, episódios notórios, tão marcantes quanto lamentáveis da política nacional, resta ainda mais justificada a pronta recusa do *querelado* à malsinada proposta que lhe foi apresentada. Afinal, um aparente *benefício* ao Estado jamais poderia se dar em prejuízo dos interesses da sociedade e do país. Deparando-se com tal situação, a *recusa* do administrador público sai da esfera de sua *discricionariedade* para ingressar em seu *dever legal*.

32. Resumidamente, têm-se os seguintes motivos para se estranhar a inusitada proposta do Ministro da República PAULO BERNARDO e do preposto da iniciativa privada, Sr. BERNARDO FIGUEIREDO:

[1] estimativa de custo exorbitante (R\$550.000.000,00 – o dobro do necessário): *i*) segundo os parâmetros do Senador, que foi o responsável, enquanto ex-governador do Estado do Paraná (1991/1994), pela **construção da ferrovia que liga Guarapuava/PR a Cascavel/PR**, resultante de parceria entre a FERROESTE – ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A. e o Exército brasileiro; *ii*) conforme as estimativas publicadas pela própria ALL e pelo Ministério do Planejamento (*Comissão de Valores Imobiliários/2008 e Carteira de Parceria Público-Privadas/2005*, respectivamente)³⁹;

[2] o exótico incentivo de perdão do pagamento do preço da concessão do setor sul das ferrovias brasileiras, no valor aproximado de R\$52.000.000,00 (cinquenta e dois milhões) por ano⁴⁰, para amortização do financiamento que seria concedido pelo BNDES;

[3] a possibilidade de instituição de um pedágio pelo concessionário para angariar eventual valor remanescente do custo da obra⁴¹;

³⁹ Fls. 374 e 488/497.

⁴⁰ Fls. 442/464.

⁴¹ *Idem*.

[4] as investidas do MPF contra concessionárias suspeitas de realizarem obras ferroviárias superfaturadas, especialmente a ALL, como, por exemplo, o caso da Ferrovia Norte/Sul, em que perícias criminais previram o custo de R\$1.880.000,00 por quilômetro, ao invés dos R\$7.000.000,00 propostos pelo atual Ministro das Comunicações, por meio de PPP.

33. Nota-se, pois, a existência comprovada de motivos numerosos e razoáveis para o Senador *querelado* denunciar publicamente a proposta do *querelante* referente à execução da obra em parceria com o interesse privado, enquanto Governador do Estado do Paraná. Não somente em função da credibilidade da ALL, que vinha sendo questionada na imprensa em razão das investidas do MPF, ou do extraordinário e inusitado valor proposto pelo Ministro da República em regime de PPP (o dobro do custo publicado pelo Ministério do Planejamento e pela ALL nos anos de 2005 e 2008, respectivamente), mas também porque ROBERTO REQUIÃO tinha em mente seu projeto inaugural, em trecho diverso, por um custo proporcionalmente menor, sem a previsão de pedágio e sem perdão do financiamento do BNDES. O interesse público nesta controvérsia de natureza política é manifesto, donde sobressai a *ausência de dolo*.

c) Prova testemunhal

34. Após o estudo detalhado e contextualizado da prova documental, cumpre analisar o conteúdo da prova oral, da qual igualmente se infere a **ausência de dolo** (*sem intenção de ofender a honra pessoal*) ou **erro de tipo** na conduta do *peticionário*, referente à denúncia pública em programa de TV sobre a absurda proposta do Ministro da República e de BERNARDO FIGUEIREDO.

C.1. SAMUEL GOMES DOS SANTOS

35. A testemunha de defesa, SAMUEL GOMES DOS SANTOS, Diretor Presidente da sociedade de economia mista FERROESTE S.A., no ano de 2007, confirmou estes dados fáticos, em Juízo⁴²:

⁴² Fls. 233/235.

- a) A visita do *querelante* ao *querelado* na residência oficial do Governo do Estado do Paraná, em um domingo de 2007, para discutir o problema do “gargalo ferroviário” (linha entre Guarapuava-PR e Ponta Grossa-PR), que já vinha sendo tratado pelo depoente com o então Governador na esfera estadual;
- b) A proposta do *querelante*, ex-ministro do Planejamento, e de seu assessor, referente à construção da variante Ipiranga/Guarapuava-PR em regime de parceria público-privada, em que a concessionária ALL “*deixaria de pagar o valor do arrendamento que deve ao Tesouro Nacional em razão da concessão, fazendo o investimento necessário na obra, juntamente com uma empreiteira*”;
- c) Que os recursos necessários seriam financiados pelo BNDES, com estimativa de custo no valor de R\$540 milhões de reais. Veja-se:

uma malha ferroviária muito antiga; que a solução apresentada pelo querelante e o assessor, segundo o querelado, seria a construção de uma variante entre Guarapuava e Ipiranga, obra que seria realizada em regime de parceria público-privada, pela qual a concessionária ALL deixaria de pagar o valor do arrendamento que deve ao Tesouro Nacional em razão da concessão, fazendo o investimento necessário na obra, juntamente com uma empreiteira; que os recursos necessários seriam financiados pelo BNDES, tendo o valor estimado de R\$540 milhões; que no site do próprio Ministério do

- d) Que no *site* do próprio Ministério do Planejamento a mesma obra estaria orçada em R\$220 milhões de reais, e que “*a própria ALL havia feito proposta ao Governo Federal e anunciado à CVM intenção de realização desse investimento no citado valor de R\$220 milhões*”;
- e) Que desde outubro de 2005 diversas entidades representativas do ramo de engenharia no Paraná haviam procurado o então Governador do Estado para alertá-lo sobre a ineficiência do ramal Ipiranga/Guarapuava-PR e de outros aspectos técnicos, “*o que levou o Governador a enviar correspondência ao Ministro do Planejamento e ao Ministro de Transportes em outubro de 2005, alertando-se sobre esses fatos*”;
- f) Que concluída a obra sob o regime de PPP, seria implementado um pedágio na ferrovia, e isso inviabilizara a FERROESTE S.A.:

manifestando sua discordância com proposta, especialmente porque concluída a obra sob esse regime seria criada uma sociedade com fins específicos que passaria a administrar o citado ramal ferroviário, levando à necessidade de pagamento por parte da Ferroeste, de aproximadamente US\$6.00 por tonelada transportada por aquele trajeto inviabilizado financeiramente a Ferroeste; que o citado trecho tem uma extensão aproximada de 110km. Em seguida, às indagações do querelante respondeu pelo que

- g) Que posteriormente aos fatos narrados na *queixa-crime*, o Governo do Estado do Paraná determinou a realização de um estudo técnico a respeito da implantação da variante Ipiranga/Guarapuava-PR, motivo pelo qual a FERROESTE S.A. contratou o INSTITUTO DE TECNOLOGIA PARA DESENVOLVIMENTO DO PARANÁ, que elaborou um parecer técnico estimando o valor da variante Ipiranga/Guarapuava-PR, em aproximadamente R\$300 milhões de reais, bem abaixo do valor proposto pelo *querelante* de R\$540 milhões de reais. Veja-se:

trecho; que pelo que se recorda, em ocasião posterior ao fato narrado na queixa-crime o Governo do Estado determinou, através da Ferroeste que fosse realizado um estudo técnico a respeito da implantação do citado ramal ferroviário, tendo a Ferroeste contratado o Instituto de Tecnologia para o Desenvolvimento do Paraná que elaborou um parecer técnico considerando dois possíveis trajetos: a) Ligação entre Guarapuava e Ipiranga; e b) Ligação direta com Paranaguá; que o valor de custo adotado no estudo foi o mesmo que foi divulgado pela Valec para a execução do trecho ferroviário da ferrovia Norte/Sul, ao que se recorda, entre Açailândia e Palmas, e de valor de R\$2.700 por km; que por essa estimativa o trecho entre Guarapuava e Ipiranga estaria estimado em aproximadamente R\$300 milhões, bem abaixo do valor estimado de R\$540 milhões.

- h) Que houve uma divulgação dentro do segmento representativo de engenharia no sentido de que o valor de R\$160 milhões de reais seria factível para a execução da obra entre Guarapuava-PR e Ipiranga-PR.

C.2. PAULO SIDNEI CARREIRO FERRAZ

36. A testemunha de defesa, PAULO SIDNEI CARREIRO FERRAZ, Engenheiro Chefe do Escritório Regional do Paraná e Santa Catarina, até 2003, afirmou o seguinte, em Juízo⁴³:

- a) Que no exercício de suas funções, acompanhou um projeto no âmbito do Governo do Estado do Paraná para a execução de um trecho ferroviário entre Guarapuava e Ipiranga pelo valor aproximado de **R\$220 milhões de reais**;
- b) Que a alternativa ferroviária do Governo Federal (variante Ipiranga/Guarapuava-PR) foi objeto de discussão em um congresso realizado pelo CREA em Foz do Iguaçu/PR, provavelmente em 2005, ocasião em que houve a **aprovação de uma moção contrária a ele para a defesa de uma alternativa de melhor custo/benefício para o Estado e para o País**;
- c) Que tomou conhecimento que a empresa ALL estaria interessada em executar a obra juntamente com uma empreiteira denominada ANDRADE GUTIERREZ;
- d) Que o parâmetro normalmente utilizado para a construção de ferrovias é de US\$1 milhão de dólares por quilômetro de obra executada e que recentemente viu a confirmação desse valor em uma ação proposta pelo MPF envolvendo a Ferrovia Norte-Sul. Veja-se:

Querelante respondeu: Os parâmetros costumeiramente adotados para obras ferroviárias é de US\$ 1 milhão por quilômetro de obra executada: que recentemente viu a confirmação desse valor em uma ação proposta pelo MPF envolvendo a Ferrovia Norte Sul; que dito valor seria o parâmetro para implantação de uma obra ferroviária, e representa uma média do custo por quilômetro; que atualmente no PAC o valor por

- e) **Que há 10 anos o trecho Guarapuava/Ipiranga-PR foi orçado pela FERROESTE S.A. em R\$160 milhões de reais:**

⁴³ Fls. 236/237.

orçamento oficial, especificamente para o trecho Guarapuava/Ipiranga: que há dez anos esse trecho foi orçado pela Ferroeste em R\$160 milhões; desconhece os parâmetros que pudessem justificar o valor atualmente praticado para implantação de obras no PAC; o

- f) Que o Governo Estadual e as entidades de engenharia se manifestaram apoiando a execução do projeto de expansão da FERROESTE S.A. (alternativa Guarapuava/Engenheiro Bley-PR), denominado “Corredor Oeste”:

estimado para essa obra; tem conhecimento que o Governo do Estado, assim como as entidades de classe, manifestaram-se perante o Governo Federal apoiando a execução dessa obra alternativa (Guarapuava/Engenheiro Bley), como um dos trechos denominado “Corredor Oeste” (Guarapuava/Paranaguá). Em seguida, às indagações

C.3. ROGÉRIO WALLBACH TISSOT

37. A testemunha de defesa, ROGÉRIO WALLBACH TISSOT, Diretor Geral do DER – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM – entre 2003 e 2006, e Secretário dos Transportes do Estado do Paraná, entre 2006 e 2010, disse o seguinte, em Juízo⁴⁴:

- a) Que recebeu uma ligação do então Governador ROBERTO REQUIÃO indagando-lhe a respeito de valores para uma obra ferroviária **no ramal de Ipiranga-PR**, conhecida por “Gargalo Ferroviário”, e que foi posto em contato telefônico direto com o Ministro PAULO BERNARDO para dialogar a respeito do assunto;
- b) Que o *querelado* aparentava “INDIGNAÇÃO”, **haja vista a discrepância entre os valores da obra sugerida pelo Ministro da República e os valores que o Governador do Paraná tinha conhecimento para realização das obras naquele mesmo trecho:**

⁴⁴ Fls. 309/310.

e também com quem dialogou a respeito da obra; o Governador aparentava indignação, pois verificou uma grande discrepância entre os valores da obra sugerida pelo Ministro Paulo Bernardo e os valores que o próprio Governador tinha conhecimento para

- c) Que a FERROESTE S.A. fez um estudo por meio da LACTEC para viabilidade das obras considerando os trechos Guarapuava/Paranaguá-PR pela variante Engenheiro Bley-PR e pela variante Ipiranga-PR;
- d) Que naquela época houve divulgação de alguns valores estimados pelo INSTITUTO DOS ENGENHEIROS e pelo próprio *site* do Ministério do Planejamento no valor de **R\$220 milhões de reais**.

C.4. BERNARDO FIGUEIREDO

38. As declarações da única testemunha de acusação foram utilizadas pelo *querelante* para distorcer algumas questões fáticas do caso e criar a impressão de que as manifestações do Senador ROBERTO REQUIÃO foram gratuitas e com o simples propósito de ofender (embora o *interesse público* inerente à matéria de conteúdo político seja manifesto). Conquanto o depoimento de BERNARDO FIGUEIREDO seja longo e destoe sobejamente das demais provas do feito (tanto as documentais como as orais), é necessário abordá-lo por etapas e detalhadamente, a fim de rechaçar com segurança a descabida e desproporcional pretensão condenatória⁴⁵:

[1] Em *primeiro lugar*, afirmou a testemunha que a intenção da visita era expor alternativas ao Senador *querelado*, com o suposto objetivo de estudar a melhor proposta para a resolução do problema do “gargalo ferroviário”. Veja-se:

que não utilizaria a malha concedida à ALL. O objetivo da reunião era discutir qual era a melhor, qual o caminho que nós deveríamos seguir. Eu fui, inclusive, quem fez a exposição para o Governador, na época, do que a gente estava, quais seriam essas alternativas. Na verdade a conversa não

⁴⁵ Fls. 191/216.

evoluiu de forma adequada, quer dizer, nós não chegamos até o final da conversa.

Objecção:

As alternativas para a reforma da malha ferroviária já vinham sendo discutidas e estudadas pelos Governos Federal e Estadual, desde 2005⁴⁶, com a participação formal de outros Estados federados, inclusive (SC e MS), pelo que se assemelha inverídica, *data venia*, a afirmação de que a visita objetivava **apenas expor alternativas**. É dizer: o tema não era novidade para os visitantes, como também não era para o *querelado*, razão pela qual é pouco crível a afirmação da testemunha no sentido de que a visita tencionava apenas apresentar ao então Governador do Paraná uma alternativa ferroviária para o Paraná.

A audiência foi solicitada por iniciativa do próprio Ministro PAULO BERNARDO, no ano de 2007, **pouco tempo após o envio dos Ofícios dos governadores do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul**, que, em primeiro lugar, **rejeitavam expressa e formalmente a proposta de construção da variante Ipiranga/Guarapuava-PR**, porque inadequada e antieconômica, e, em segundo lugar, **solicitavam mobilização de recursos federais para a viabilização dos projetos específicos elaborados pela FERROESTE S.A. (Guarapuava/Engenheiro Bley-PR)**, em função do apelo nesse sentido da sociedade civil, órgãos de classe e entidades técnicas do Paraná.

A versão da testemunha de que o intuito da audiência era meramente expositiva fica enfraquecida também pelo fato de que a proposta técnica dos visitantes de execução da variante Ipiranga/Guarapuava-PR por PAC já havia sido divulgada pela ALL, em 2008 (CVM), e pelo Ministério do Planejamento, em 2005 (CPPP). Ou seja, sobre seus termos o Senador *querelado* bem sabia. Nenhuma novidade técnica poderia ser acrescentada, com exceção do valor extraordinário e das vantagens incompreensíveis (pedágio, perdão do valor do arrendamento para amor-

⁴⁶ Ofício do Senador, na condição de Governador, em 8 de outubro de 2005. Fls. 501/505.

tização do financiamento, etc.) reveladas a ele pessoalmente pela testemunha de acusação, com o aval do Min. PAULO BERNARDO.

[2] Em *segundo lugar*, foi dito pelo ex-preposto do setor privado, que não haveria interesse público sobre a verba de R\$540/550 milhões de reais a ser liberada para a viabilização da obra, pois se trataria de capital exclusivamente privado. Confira-se:

O SENHOR DOUTOR JULIANO BREDA (ADVOGADO QUERELANTE) – Perfeito. Em algum momento, o Ministro Paulo Bernardo afirmou que ele ou que a Agência Nacional, ou que o Governo Federal liberaria quinhentos e cinquenta milhões, quinhentos e quarenta milhões ou outro valor para a empresa ALL?

O SENHOR BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA – Não. Nunca existiu. Inclusive, quando foi lançado o PAC, esses recursos que estavam previstos eram indicados como recurso privado, quer dizer, em nenhum momento foi colocada a hipótese de alocação de recurso público no projeto.

Objecção:

Há prova documental nos autos dando conta de que para a realização da obra em regime de PPP, seriam alocados recursos da **empresa pública federal BNDES** (financiamento), donde se infere a presença de interesse público no empreendimento. Cabe salientar mais uma vez, a propósito disso, que o valor referente ao arrendamento da malha ferroviária seria utilizado pela ALL para a amortização do financiamento do BNDES (perdão do pagamento do preço da concessão), é dizer, na prática, recursos públicos seriam utilizados como se fossem privados. Ademais, veja-se este demonstrativo do BNDES, publicado por seu vice-presidente, Sr. DEMIAN FIOCCA, em 04/08/05, no bojo do qual está estimado o valor da obra ferroviária na variante Guarapuava/Ipiranga no valor de R\$220 milhões de reais⁴⁷:

⁴⁷ Fls. 385/393.



PPPs- Outros Projetos Prioritários do Governo

Variante Ferroviária Guarapuava-Ipiranga (R\$220 milhões)

Ferroanel de São Paulo (R\$200 milhões)

Arço-Rodoviário do Rio de Janeiro (R\$520 milhões)

Rodovia BR101 – Sul – Florianópolis-Osório (R\$1,8 bilhão)

Além da questão referente ao financiamento do BNDES, era de interesse público discutir os inusitados benefícios que seriam concedidos ao concessionário ALL: *i*) o perdão do pagamento do preço da concessão com supressão de recolhimento ao Tesouro Nacional na ordem de R\$52 milhões de reais; *ii*) o pedágio que, caso implementado, inviabilizaria a sociedade de economia mista FERROESTE S.A. É realmente controversa, portanto, a seguinte assertiva da testemunha:

do valor do empreendimento. Em nenhum momento isso foi uma verba pública, em nenhum momento isso constou de orçamento público; em nenhum momento se trabalhou com a hipótese de que fosse alocado recursos públicos orçamentários nesse projeto.

[3] Em *terceiro lugar*, foi dito que o Ministro PAULO BERNARDO não se manifestou a favor de execução da obra em parceria com a ALL. Confira-se:

O SENHOR DOUTOR JULIANO BREDÁ (ADVOGADO QUERELANTE) – Eu pergunto se teve algum ato concreto, algum ato objetivo praticado pelo Ministro que pudesse caracterizar um favorecimento à Empresa ALL durante todo esse procedimento?

O SENHOR BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA – Não. Inclusive essa alternativa foi completamente descartada, tanto que não foi tomada, a partir daí, nenhuma continuidade de nenhuma conversa com a ALL sobre esse projeto. Foi informado que não se adotaria essa proposta, porque essa proposta não atendia aos interesses do Governo do Paraná, e que a solução estava a cargo do Governo do Paraná. Então, a partir desse momento, se abortou qualquer tipo de conversa sobre o projeto com essa modelagem. Quer dizer, de você fazer esse investimento, utilizando o instrumento da concessão como forma de fazer.

Objecção:

O primeiro ponto a ser referido diz respeito à iniciativa do próprio Ministro de Estado em solicitar uma audiência com o Senador *querelado*, na companhia de BERNARDO FIGUEIREDO (**ex-preposto do setor privado, que já havia defendido os interesses da ALL, por ter integrado seu Conselho de Administração**), apesar dos Ofícios dos Governadores dos três Estados federados (PR, SC e MS) endereçados à Casa Civil **REJEITANDO EXPRESSA e FORMALMENTE a já conhecida proposta do Governo Federal, na defesa da alternativa idealizada pela FERROESTE S.A.** Diante disso, conclui-se que além da ciência plena do Ministro *querelante* sobre qual assunto seria tratado na ocasião, houve sim a defesa da solução por meio de PPP com a ALL.

Afinal, que utilidade haveria em se expor aquilo que já era amplamente conhecido pelas partes? A visita na residência oficial do Estado se prestaria mesmo apenas a tratar de algo já discutido formalmente? Ou é mais provável que o Ministro da República *querelante*, na companhia de BERNARDO FIGUEIREDO (ex-conselheiro da ALL), tivessem vindo ao Paraná para convencer o *querelado* da alternativa que eles consideravam melhor? É também controversa, portanto, a seguinte afirmação da testemunha:

SENHOR DOUTOR JULIANO BREDÁ (ADVOGADO DO QUERELANTE) – Mas, o Ministro sabia o assunto que seria tratado?

O SENHOR BERNARDO FIGUEIREDO (TESTEMUNHA) – Não, nós pedimos para que ele marcasse, agendasse a reunião para discutir, porque nós precisávamos definir qual

o caminho que nós tomaríamos nessa ação, porque as ações do PAC precisavam de ter um cronograma, uma metodologia, compromissos assumidos. Então, era necessário definir qual o caminho que nós tomaríamos, para que a gente pudesse programar esse caminho.

O segundo ponto compreende a provocação do Ministro PAULO BERNARDO, em entrevista ao jornal *Gazeta do Povo*, anos mais tarde (2010), ao afirmar que o *querelado* estaria “*impedindo investimentos no Estado do Paraná*”, referindo-se à questão das ferrovias no Paraná⁴⁸. Caso efetivamente o assunto não fosse mais de interesse do Governo Federal e da ALL, não haveria razão para a chamada na imprensa do Ministro *querelante*. É igualmente controversa, portanto, a seguinte assertiva da testemunha:

O SENHOR BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA – Então, assim, não haveria defesa dessa alternativa como modelo.

Convém referir ainda que a testemunha de acusação confirmou que a reunião se **encerrou de forma abrupta**. Deve-se cogitar que isso não aconteceria caso algum dos assuntos não desagradasse em demasia algumas das partes. Vale dizer: a reunião só teve esse desfecho incomum porque alguma coisa foi determinante para isso. Esse fato objetivo e incontroverso descaracteriza a versão da testemunha no sentido de que os visitantes não objetivavam defender a alternativa da iniciativa privada. Esta passagem do depoimento da única testemunha de acusação é ilustrativa:

O SENHOR DOUTOR JÚLIO BROTO (ADVOGADO QUERELADO) – Excelência, a testemunha mencionou há pouco que a conversa não chegou ao final. Qual a razão que a conversa não chegou ao final, o senhor pode esclarecer?

⁴⁸ Fls. 372 (notícia veiculada pela imprensa sobre a controvérsia entre o *querelante* e o *querelado*).

O SENHOR BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA – Porque o Governador suspendeu a conversa, porque... na época, embora a gente afirmasse seguidamente – e aí eu falo da minha participação –, que eu falava com ele que não existia o interesse de fazer com a iniciativa privada, que nós estávamos levando uma alternativa, ele voltava a afirmar que era, que nós estávamos ali para fazer isso. E eu disse que não era, que nós estávamos, que não existia um orçamento, que isso ainda ia passar por um projeto. Nós não estávamos defendendo nem orçamento, nem modelo. Nós estávamos defendendo a necessidade de fazer uma intervenção para favorecer a Ferro Oeste.

É sugestiva esta indagação: como se sustenta referida versão diante dos Ofícios encaminhados pelos Governadores do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul, os quais, além de rejeitar a proposta da parceria com a iniciativa privada, conhecida desde 2005, haviam elaborado um projeto mais eficiente e econômico? Como o propósito dos visitantes poderia ser realmente o de defender “a necessidade de fazer uma intervenção para favorecer a Ferro Oeste” diante dessas evidências documentais?

Ainda sobre esta questão, cabe reproduzir uma notícia que o jornal *Gazeta do Povo* veiculou, em 25/02/2010, acerca da informação de que o então Ministro do Planejamento, de fato, defendera a execução da obra em parceria com a AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA – ALL. Diz expressamente o periódico que de acordo com o Ministro, “a intenção da União seria de que a ALL utilizasse recursos próprios e depois o valor fosse descontado do pagamento pela concessão de uso da ferrovia. Na época o valor das obras seria de R\$500 milhões, segundo os dados apresentados pelo Governo Federal”. Confira-se⁴⁹:

O ministro rebateu as acusações de Requião sobre o suposto superfaturamento, Paulo Bernardo disse que há cinco anos o Governo Federal havia apresentado uma proposta ao governo estadual para que a América Latina Logística (ALL) construísse o ramal ferroviário na região de Ponta Grossa e Guarapuava – com o objetivo de melhorar a ligação entre o Leste e o Oeste do estado.

⁴⁹ Fls. 372.

De acordo com o ministro, a intenção da União seria de que a ALL utilizasse recursos próprios e depois o valor fosse descontado do pagamento pela concessão de uso da ferrovia. Na época o valor das obras seria de R\$500 milhões, segundo os dados apresentados pelo Governo Federal. Requião questionou o valor que na sua visão não deveria passar de R\$150 milhões.

Dessa forma, Paulo Bernardo argumentou que o preço citado por Requião era inviável e que o valor da ferrovia já chegaria a R\$750 milhões – preço da ferrovia nos dias atuais, corrigindo-se o valor de R\$500 milhões apresentado há cinco anos.

Já o governador manteve as críticas sobre o ministro e disse que não troca apoio por investimentos. “O que é brigar por recursos? Negociar posições políticas? Trocar apoio por financiamentos? Não agimos assim, nem acredito que essa seja a posição do (presidente Luiz Inácio) Lula (da Silva)”, comentou Roberto Requião em entrevista à Agência Estadual de Notícias, órgão oficial de comunicação do governo do estado.

Sem razão, portanto, a acusação, que assim sustentou:

3.16 Mesmo se houvesse alguma dúvida a respeito da estimativa do DNIT incluída no PAC, o crime de calúnia estaria devidamente configurado, pois PAULO BERNARDO não tinha qualquer responsabilidade sobre a estimativa, não possuía conhecimento técnico sobre a proposta, não formulou qualquer pedido ao então Governador REQUIÃO e, sobretudo, jamais praticou qualquer ato a fim de beneficiar interesses privados ilegítimos.

[4] Em *quarto lugar*, afirmou a testemunha que o DNIT atribuiu no PAC o valor de R\$550 milhões para contemplar tanto a alternativa da FERROESTE S.A. (Guarapuava/Engenheiro Bley-PR) – cujo trecho é de aproximadamente 200km –, quanto para abranger a alternativa da ALL (Ipiranga/Guarapuava-PR) – cuja extensão é de 110km. Ou seja, um teto que contemplaria as duas opções. Veja-se:

O SENHOR DOUTOR JULIO BROTO (ADVOGADO DO QUERELADO) – A minha pergunta a testemunha, Excelência, exatamente em relação a essa questão do custo e do valor atribuído de R\$540 milhões no PAC.

Da forma como a testemunha respondeu ao ilustre defensor, me pareceu que a resposta pode causar algum tipo de confusão na interpretação, no sentido de que o valor de R\$540 milhões atribuído no PAC se referia a uma estimativa de custo de ambos os tramos. R\$540 milhões para a ALL e R\$540 milhões também para a Ferroeste.

O SENHOR BERNARDO FIGUEIREDO (TESTEMUNHA) – Na época, hoje esse valor mudou, porque a realidade está mostrando coisa diferente. Na época se trabalhava no governo com estimativa do quilômetro de ferrovia em torno de dois, três milhões de cruzeiros o quilômetro. Nós tínhamos duas alternativas de solução da questão da ligação da Ferroeste ao Porto de Paranaguá: uma, era uma alternativa que era uma distância estimada de cem quilômetros. Uma outra, uma alternativa de uma distância estimada de duzentos e cinquenta quilômetros. Se nós pegarmos, então, uma tinha o custo estimativo em torno de duzentos e cinquenta, que todo mundo achava que era mais em função da topografia, e a outra alternativa, em torno de R\$500 milhões.

O SENHOR DOUTOR JULIO BROTO (ADVOGADO QUERELADO) – Qual era a estimativa de duzentos e cinquenta? Era o tramo da ALL?

O SENHOR BERNARDO FIGUEIREDO (TESTEMUNHA) – O tramo da ALL era duzentos e cinquenta, a ligação Guarapuava - Engenheiro B., como era uma distância maior, era o orçamento maior. O que se colocou no PAC foi a pior situação, quer dizer, a situação que exigia maior investimento para que você... É melhor você ter uma surpresa de gastar menos do que de gastar mais.

Objecção:

Após o depoimento, a testemunha acaba confessando que caso a alternativa escolhida fosse realmente a da ALL (variante Ipiranga/Guarapuava-PR), **o custo não seria o de R\$550 milhões, mas sim o de R\$220 milhões de reais.** Veja-se:

O SENHOR DOUTOR JÚLIO BROTO (ADVOGADO QUERELADO) – Mas, evidentemente, que, se escolhida a ALL, o valor não seria de quinhentos e quarenta.

O SENHOR BERNARDO FIGUEIREDO (TESTEMUNHA) – Não. Se fosse escolhida – desculpe-me – a alternativa ALL, ela teria que fazer o projeto, teria que encaminhar esse projeto à ANTT, a ANTT teria que aprovar esse projeto e importar. Então, assim, não existia valor atribuído à ALL. O que o Governo imaginava no caso da solução da ALL, eram os duzentos e cinquenta milhões.

Esta informação da testemunha apenas comprova a inexplicável proposta defendida pelos visitantes na fatídica visita dominical. É oportuno, aqui, elaborar o seguinte raciocínio: o Senador *querelado*, desde 2005, tinha conhecimento efetivo sobre a previsão de construção da variante Ipiranga/Guarapuava-PR pelo custo de R\$220 milhões de reais, em regime de PPP, divulgada pelo Ministério do Planejamento, em 2005, e pela ALL, em 2008, tanto que endereçou um Ofício ao próprio Ministro PAULO BERNARDO rejeitando, respeitosa e fundamentadamente, a proposta. Vale dizer: essa alternativa não era novidade para o *querelado*.

Caso o objetivo dos visitantes fosse simplesmente o de defender mais uma vez a proposta já formalmente rejeitada, naquele valor de R\$220 milhões de reais, certamente, a reunião não se encerraria de forma abrupta.

O motivo pelo qual houve exaltação de ânimos e a audiência se encerrou repentinamente foi revelado pela testemunha ROGÉRIO WALLBACH TISSOT, que confirmou a “INDIGNAÇÃO” do *querelado* em relação ao valor de R\$550 milhões de reais apresentado pelo Ministro PAULO BERNARDO e por BERNARDO FIGUEIREDO para a variante Ipiranga-PR de 110km (não, porém, para a alternativa da FERROESTE S.A. – Guarapuava/Engenheiro Bley-PR, de 200km). Confira-se:

recorda-se que recebeu um telefonema do então governador Roberto Requião indagando-lhe a respeito de valores para uma obra ferroviária no ramal de Ipiranga; conhecido por “Gargalo Ferroviário”; que após conversar com o Governador o depoente

foi posto em contato direto com o Ministro Paulo Bernardo que estava em companhia do Governador e também com quem dialogou a respeito da obra; o Governador aparentava indignação, pois verificou uma grande discrepância entre os valores da obra sugerida pelo Ministro Paulo Bernardo e os valores que o próprio Governador tinha conhecimento para realização das obras naquele trecho; que não foram tratados outros assuntos naquele telefonema. Em seguida às indagações do advogado do querelante, respondeu:

Significa dizer: os visitantes, valendo-se, em tese, da previsão do DNIT no valor R\$540/550 milhões de reais para a construção do trecho projetado pela FERROESTE S.A. (ramal Guarapuava/Engenheiro Bley-PR, de 200km), defenderam, aparentemente, a alocação **dessa mesma verba orçamentária** para a construção daquele trecho ferroviário rejeitado desde 2005 pelo Estado do Paraná com a metade da extensão: a variante Ipiranga/Guarapuava-PR, em regime de PPP.

39. Após a profunda análise da prova oral, em cotejo com a documental, compete à defesa técnica, nesta altura, frisar que o objetivo da explanação fática não é o de comprovar a *materialidade e a autoria do crime de advocacia administrativa*, eventualmente cogitado pelo Ministro das Comunicações (CP, 321). Antes o contrário, abstando-se de polemizar ainda mais a controvérsia dos autos, o *querelado* pretende demonstrar simplesmente que, **em função da quantidade de dados empíricos e motivos factíveis ao seu dispor, denunciou publicamente a desacertada proposta do querelante, fazendo-o arrimado no interesse público e na fiel representação do seu mandato, enquanto representante legítimo dos interesses do povo do Paraná.** A questão tem cunho republicano; não pessoal, já que **o objeto de discussão é eminentemente político.** Desta feita, não se há como cogitar o *dolo específico* na conduta do *querelado* (intenção de ofender), tampouco *censurabilidade penal*, sob pena de se admitir a mordação do ex-governador do Paraná sobre um assunto político de relevância pública.

A propósito, consta da nota publicada por ROBERTO REQUIÃO, em 24/02/2010, por meio da AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS, sob o título: “*Nota Oficial do Governador Roberto Requião*”, o seguinte:

F) Espero que cheguemos a um ponto de amadurecimento político no Paraná e no Brasil em que uma crítica feita a um personagem do PT não seja considerada uma agressão ao partido ou uma inclinação à direita, mas sim pura e simplesmente uma atitude em defesa da moralidade e do interesse público.

d) Os argumentos finais da acusação

40. Como se viu à exaustão, as manifestações do *querelado* não foram gratuitas. Os motivos de ROBERTO REQUIÃO para expor publicamente o assunto, além de sérios, eram inúmeros. A denúncia da proposta do Ministro de Estado feita pelo *querelado* veio à tona, inclusive, por duas vezes. A *primeira* delas, em 2007, logo após os fatos, quando o Senador demandado entrou em contato informal com o ex-presidente Lula e com a então Ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, por meio de conversas pessoais e telefonemas, noticiando o ocorrido. A *segunda* delas, em 2010, quando o próprio *querelante* incitou o *querelado* chamando à baila o assunto, ao ter declarado a um jornal de ampla circulação no Paraná que ROBERTO REQUIÃO *atrapalhava negócios e investimentos no Paraná*.

41. Com o devido respeito, é absolutamente presunçosa a acusação do *querelante* no sentido de que as manifestações do *querelado* objetivaram atacar a Senadora GLEISI HOFFMANN: além da **orfandade probatória**, a elucubração foi destacada de um tabloide possivelmente antipe-medebista. Logicamente, o autor da matéria não dominava o contexto fático do embate entre as partes, o que leva a crer que se socorreu de idiosincrasias e presunções, tal como o *querelante*, ao consignar:

3.9 Enfim, o caso demonstra que ROBERTO REQUIÃO, com receio que pudesse ser – como efetivamente o tempo mostrou estar correto – derrotado nas urnas para a então candidata ao Senado GLEISI HOFFMANN, esposa do querelante, passou a agredi-lo de modo gratuito, caluniando-o seguidamente pelos órgãos oficiais de comunicação do Governo.

42. Embora seja do conhecimento das partes litigantes a decisão que reconheceu a extinção do direito de punir do *querelante* em relação ao crime de injúria (CP, art. 140) – ante a prescrição –, parece necessário reafirmar que a configuração hipotética desse delito não admite mais discussão, do que resulta a inoportuna insistência do *querelante* em ter como comprovados fatos acobertados pelo manto da coisa julgada. São indevidas, portanto, as considerações acusatórias no sentido de que o Senador demandado ofendeu a *honra subjetiva* do Ministro da República, mesmo porque, a despeito da prescrição, não estavam elas dissociadas do *interesse público* que motivou as declarações do *querelado*.

43. É fundamental ter presente que, ao contrário do que afirmou o *querelante*, o juízo de censura do *querelado* não gravita em torno de sua afirmação no sentido de que a variante Ipiranga/Guarapuava-PR seria exequível com um orçamento de R\$150/160 milhões de reais (não obstante essa estimativa tivesse parâmetro empírico na ferrovia Cascavel/Guarapuava-PR, construída pelo Governo do Paraná – FERROESTE S.A. – em parceria com o Exército brasileiro). É que não foi dessa assertiva do *querelado* que se inferiu a ofensa ao *querelante*; ou seja, não foi da afirmação de que a obra poderia ser efetuada por R\$160 milhões de reais que se deduziu a proposta de construção de ferrovia superfaturada. Em verdade, a denúncia de ROBERTO REQUIÃO quanto ao valor absurdo proposto pelo Ministro de R\$540 milhões de reais teve como referência principal os custos divulgados pelo Ministério do Planejamento, em 2005, na *Carteira de Parcerias Público-Privadas*, e pela ALL, em 2008, à *Comissão de Valores Imobiliários*, por R\$220 milhões de reais⁵⁰.

Noutras palavras: não cabe à acusação, respeitosamente, desvirtuar o objeto da controvérsia penal, alegando que a defesa não comprovou o respaldo técnico que autorizaria o *querelado* a orçar a obra em R\$150 milhões de reais. Caberia à acusação, isso sim, explicar decentemente por que o valor de R\$550 milhões seria razoável para a construção da ferrovia, a despeito do valor publicado pelo Ministério do Planejamento e pela ALL, abordando, inclusive, as misteriosas vantagens que identificariam o negócio (perdão do valor da concessão, pedágio, amortização do financiamento do BNDES, etc.).

⁵⁰ Fls. 374; 381/382 e 476/484.

44. Finalmente, a tese da acusação no sentido de que a audiência objetivou apenas expor uma alternativa para o “gargalo ferroviário” – **embora inverídica** – não tem relevância. Considerando, apenas para efeito de argumento, que o intuito dos visitantes era o de simplesmente apresentar **uma alternativa com base em uma estimativa de preço**, isso já seria grave o bastante para a dedução de “sobrepço” na obra. Não era porque não havia projeto básico da obra ou licitação em andamento, que não se tinha parâmetros a respeito de um preço razoável e minimamente factível. Noutras palavras: **a inexistência de um procedimento formal da obra não obsta um projeto escuso**. Além disso, parece evidente: considerando a divulgação dos custos pelo Ministério do Planejamento, em 2005 (*Carteira de Parcerias Público-Privadas*) e pela ALL, em 2008 (*Comissão de Valores Imobiliários*), no valor de R\$220 milhões de reais, a proposta de execução da obra pelo dobro do preço (R\$540 milhões de reais), com benefícios inexplicáveis (amortização do financiamento no BNDES mediante o perdão do valor referente ao arrendamento, pedágio, etc.). O fato era perfeitamente denunciável.

45. Não se pode deduzir a *tipicidade subjetiva* na conduta de ROBERTO REQUIÃO, que denunciou a proposta do Ministro da República com apoio em dados factíveis de que a mesma obra pública, sob outra gestão e responsabilidade, custaria metade do preço. É oportuno observar, inclusive, com a tese de que diante da comprovação da publicidade do valor atribuído pelo Ministério do Planejamento, em 2005 (*Carteira de Parcerias Público-Privadas*), e pela ALL, em 2008 (*Comissão de Valores Imobiliários*), para a variante ferroviária Ipiranga/Guarapuava-PR, em R\$220 milhões de reais, incide, na espécie, o ***erro de tipo***. Explica-se: a elementar típica “falsamente” não foi mentalmente representada pelo *querelado*, que tinha razões mais que suficientes para motivar a sua reação.

Então, de duas uma: ou se reconhece a ausência de dolo, em razão da falta do *especial fim* de ofender a honra do *querelante*, em função do interesse público subjacente à denúncia pública feita pelo *querelado*, cuja natureza é política e de interesse social; ou se reconhece, *data venia*, ***erro de tipo***, ante a não configuração da elementar “falsamente”, pelas várias razões demonstradas nos tópicos anteriores que fizeram com que o Senador representasse mentalmente que lhe fora proposta a construção de uma obra ferroviária superfaturada em regime de PPP. Assim, deve ser refutada a seguinte consideração da acusação:

2.7 A falsidade de acusação decorre não apenas de sua absoluta inverossimilhança, mas de diversos outros elementos circunstanciais, especialmente o fato do querelado ter feito tais assertivas três anos após a suposta ocorrência, o que por si só demonstra a falta de seriedade das afirmações.

e) Ausência de dolo/erro de tipo (CP, art. 20)

46. Em prejuízo da pretensão condenatória do *querelante*, sobressai a ausência do *dolo específico* no ato praticado, além da configuração do *erro de tipo* (CP, art. 20), do que resulta a atipicidade do comportamento imputado ao *querelado*.

No *primeiro* caso, porque a denúncia pública feita por ROBERTO REQUIÃO em relação à alternativa da União para a construção do ramal ferroviário – assunto de natureza política – teve amparo no *interesse público*. Assim, se ofensa à honra houve, deve ela ser considerada uma lamentável consequência ou um efeito reflexo da publicidade dada pelo representante do povo do Estado do Paraná sobre o tema, cujos deveres inerentes ao mandato a ele outorgado assim recomendavam. Ademais, *o embate foi travado entre o ex-governador e o então Ministro do Planejamento, tendo vinculação direta com os cargos por ele ocupados; não com as pessoas*. A ameaça penal não poderia servir de mordaca ao chefe do Poder Executivo do Paraná, para que ele silenciasse quanto à desacertada proposta que recebeu, sob pena de ofensa ao princípio republicano.

No *segundo* caso, em razão dos inúmeros e sérios motivos para que o *querelado* deduzisse “sobrepreço” na obra proposta por PAULO BERNARDO e por BERNARDO FIGUEIREDO: a elementar típica “*falsamente*” não restou configurada, já que o Senador está certo de que o relato feito aos auxiliares de Governo – e ainda crê – que seus relatos retrataram mesmo a verdade, desde que amparados nos dados empíricos sobejamente debatidos nos autos. Isso conduz ao correto reconhecimento da *atipicidade do crime*, já que não há previsão de modalidade culposa.

47. Convém reforçar que a defesa técnica não pretende polemizar com a suposta existência de indícios do crime de *advocacia administra-*

tiva (CP, art. 321) contra o *querelante*. Na verdade, todos os motivos de ROBERTO REQUIÃO acima demonstrados se prestam apenas a demonstrar a inexistência de crime na espécie, seja pela ausência de *dolo específico* (intenção de ofender, desde que presente o *interesse público* e que a matéria tinha natureza política: *animus defendendi* ou *criticandi*), seja ainda pela configuração de *erro de tipo*, ante a quantidade razoável de dados empíricos para se acreditar que a oferta de obra superfaturada realmente ocorreu. Enfim, trata-se de abordagem técnica para bem representar o *peticionário* em Juízo.

E.1. AUSÊNCIA DE ANIMUS CALUMNIANDI (CRÍTICA MOTIVADA NO INTERESSE PÚBLICO E NO MANDATO)

48. As afirmações do *querelado* não se revestiram de gratuidade, ao revés, apresentaram endosso em exaustiva prova documental e testemunhal, e tiveram como impulso o *interesse público*, por força das exigências éticas do mandato outorgado ao então Chefe do Poder Executivo. Tratando-se, portanto, de *crítica política* na defesa e interesse da sociedade paranaense, não se cogita, pois, a presença de *animus calumniandi*, necessário à configuração do crime de *calúnia* (CP, art. 138).

49. Dizia o *querelado*, durante o programa “ESCOLA DE GOVERNO”, que a provocação da suposta *vítima* no Jornal *Gazeta do Povo* era infundada, pois “[...] aqui no Paraná, por exemplo, não tem prefeito nenhum brigando por recurso, nós temos programa de governo e independentemente de partido político, eles são acessíveis e acessados por todas as prefeituras. Não existe município do Paraná que sofra qualquer tipo de discriminação. O prefeito se inscreve no programa de financiamento ou de investimento do estado e ele é atendido pelas secretarias e pelo governador. Assim que deve funcionar um sistema republicano, sem favores especiais. O que significa brigar por recursos federais? Negociar posição política? Trocar apoio por financiamento? [...]”⁵¹

E mais: “[...] Bom, disse o Ministro, se você não concorda, nós não faremos o negócio e o financiamento. Foi a única conversa que eu tive com o Paulo Bernardo a respeito de orçamento, planejamento e destinações do Governo do Paraná. Mas daí o Ministro dá uma entrevista à *Gazeta do Povo*,

⁵¹ Excerto retirado do bojo da queixa.

tempos depois, dizendo que o Governo do Paraná não brigava por recursos federais. Não brigo, não troco e não trafico. Nós apoiamos o Lula quatro vezes para termos uma relação decente com o Governo Federal, mas essa é a posição do Ministro, não é a posição do Governo Federal, não é a posição do Lula e não traduz a relação republicana que o Estado do Paraná tem com o Governo Federal. Temos setores em que podemos reclamar do Governo Federal e temos setores de parceria extraordinariamente bem-sucedidas.”⁵²

50. Mais uma vez, por apego ao contraditório, compete reafirmar que a denúncia do Senador não foi “postergada”, como insiste renitentemente em afirmar a acusação. Em verdade, o tema somente assumiu dimensão pública após a incitação do querelante em 2010, no jornal *Gazeta do Povo*. Mas, já em 2007, o *querelado* havia levado informalmente os fatos ao conhecimento do ex-presidente *Lula* e da então Ministra da Casa Civil *Dilma Rousseff* (telefonemas e conversas pessoais), dando por encerrado o assunto quando soube que a obra não seria executada nos moldes propostos pelos visitantes.

51. Sobre a ausência do elemento anímico específico, colhe-se da inteligência jurisprudencial deste Pretório Excelso este notável precedente:

“[...] CRIMES CONTRA A HONRA – ELEMENTO SUBJETIVO DO TIPO. – A intenção dolosa constitui elemento subjetivo, que, implícito no tipo penal, revela-se essencial à configuração jurídica dos crimes contra a honra. A jurisprudência dos Tribunais tem ressaltado que a necessidade de narrar ou de criticar atua como fator de descaracterização do tipo subjetivo peculiar aos crimes contra a honra, especialmente quando a manifestação considerada ofensiva decorre do regular exercício, pelo agente, de um direito que lhe assiste e de cuja prática não transparece o ‘pravus animus’, que constitui elemento essencial à configuração dos delitos de calúnia, difamação e/ou injúria. [...]”⁵³

Do bojo do julgado, extraem-se estas precisas considerações:

⁵² *Idem.*

⁵³ STF – RHC 81750 – Rel. Min. CELSO DE MELLO – 2ªT – DJe 10-08-2007.

- Não há crime contra a honra, se o discurso contumelioso do agente, motivado por um estado de justa indignação, traduz-se em expressões, ainda que veementes, pronunciadas em momento de exaltação emocional ou proferidas no calor de uma discussão. Precedentes.”

(RTJ 168/498, Rel. Min. CELSO DE MELLO)

[...]

A jurisprudência dos Tribunais tem ressaltado, a partir do magistério expandido pela doutrina (JULIO FABBRINI MIRABETE, “Manual de Direito Penal”, vol. 2/141 e 148, 7ª ed., 1993, Atlas; DAMÁSIO E. DE JESUS, “Código Penal Anotado”, p. 401 e 411, 4ª ed., 1994, Saraiva; EUCLIDES CUSTÓDIO DA SILVEIRA, “Direito Penal – Crimes contra a Pessoa”, p. 239, 2ª ed., 1973, RT, dentre outros), que as expressões eventualmente contumeliosas, quando proferidas em momento de exaltação ou no calor de uma discussão, bem assim o exercício, pelo agente, do direito de crítica ou de censura profissional, ainda que veemente, atuam como fatores de descaracterização do elemento subjetivo, peculiar aos tipos penais definidores dos crimes contra a honra (RT 481/307 – RT 525/381 – RT 544/381).

52. De fato, a configuração dos crimes contra a honra exige a inequívoca intenção dolosa de ofender moralmente a honra da vítima, conforme já decidiu este STF (RTJ 168/498 – RT 612/395). O *querelado* praticou ato que se insere na esfera de seus deveres na condição de Chefe do Poder Executivo do Paraná, pela defesa do interesse público de seus representados, não se podendo inferir das manifestações por ele propagadas o *animus calumniandi*.

O contexto fático em que as manifestações de ROBERTO REQUIÃO foram proferidas e a essência política do assunto – donde se infere o nexos de causalidade com os cargos ocupados pelas partes; não com as pessoas – revela a presença, na espécie, do *animus defendendi* ou do *animus criticandi*, subjacente à conduta do Senador *querelado*. Trata-se, pois, da presença de excludentes anímicas. À míngua, portanto, do elemento subjetivo pertinente ao crime de *calúnia*, afasta-se a caracterização formal do delito.

53. Sobre esse tema, o Min. CELSO DE MELLO assentou o seguinte no julgamento do HC 98237, *in verbis*⁵⁴:

Nesse contexto, as denominadas excludentes anímicas (dentre as quais, o “animus defendendi”) desempenham papel de grande relevo jurídico-penal, por implicarem descaracterização do elemento subjetivo dos crimes contra a honra. Tal circunstância, configurada no caso, afasta a ocorrência dos delitos contra a honra, nos quais o dolo jamais resulta “da própria expressão objetivamente ofensiva”, eis que, nesse tema, não sendo de cogitar do dolo “in re ipsa”, não há como simplesmente presumi-lo (HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, “op. loc. cit.”).

Cumpre ressaltar, por oportuno e relevante, que o Supremo Tribunal Federal, revelando essa mesma percepção a respeito do tema, já reconheceu que as referidas excludentes anímicas, quando presentes no discurso alegadamente ofensivo, descaracterizam a própria delituosidade do comportamento dos agentes:

“- Nos delitos de calúnia, difamação e injúria, não se pode prescindir, para efeito de seu formal reconhecimento, da vontade deliberada e positiva do agente de vulnerar a honra alheia. Doutrina e jurisprudência.

- Não há crime contra a honra, se o discurso contumelioso do agente, motivado por um estado de justa indignação, traduz-se em expressões, ainda que veementes, pronunciadas em momento de exaltação emocional ou proferidas no calor de uma discussão. Precedentes.”

(RTJ 168/498, Rel. Min. CELSO DE MELLO)

54. Ademais, no âmbito do STJ, já se decidiu:

[...] No teatro de disputas políticas e de espaço de poder institucional, as condutas dos envolvidos nos fatos desencadeadores da denúncia criminal tornam desculpáveis possíveis ofensas, acusações e adjetivações indesejáveis. 3. Na avaliação contextual

⁵⁴ STF – HC 98237 – Rel. Min. CELSO DE MELLO – 2ªT – DJe 06-08-2010.

dos fatos pertinentes, não se identifica a vontade deliberada de difamar ou injuriar. **4. As ásperas palavras dirigidas à vítima, pela denunciada, soam como indignação pelos episódios institucionais vivenciados. [...]**¹⁵⁵

55. Estando as manifestações do *querelado* sobre o tema político revestidas de *animus defendendi* ou *criticandi*, porque impulsionadas pelo *interesse público* e pelos deveres éticos inerentes ao mandato de Governador de Estado, requer-se, respeitosamente, o reconhecimento da *atipicidade da conduta*, à mímica do *elemento anímico* específico do tipo penal, a saber: o propósito puro e simples de ofender.

E.2. ERRO DE TIPO (AUSÊNCIA DA ELEMENTAR “FALSA-MENTE”)

56. Prescreve o art. 20, do CP, que o erro (engano) sobre *elemento constitutivo essencial do tipo legal do crime* exclui o dolo. A conduta proibida no art. 138, do CP é a de imputar *falsamente* a alguém fato definido como crime. Na espécie, o elemento normativo *falsamente* não restou configurado, pelas inúmeras evidências de que a proposta do então Ministro do Planejamento era realmente desacertada. Dito de outro modo: havia suficiente base empírica para que ROBERTO REQUIÃO cresse que as denúncias públicas de “sobrepço” em obra ferroviária que fez em desfavor do *querelante* retratavam a verdade, donde se conclui pelo defeito de compreensão (cognição) em relação a uma das elementares do *tipo objetivo*, pois como apregoa a doutrina: “Se o dolo é conhecimento (e volição) da realização de todos os elementos do tipo objetivo, deverá declarar-se a ausência de dolo, quando o agente desconhece todos ou alguns elementos do tipo objetivo”⁵⁶.

57. Então, em exercício de abstração para melhor abordagem da tese, admitindo-se como inexistente o crime de *advocacia administrativa* (CP, art. 321) pelo Ministro *querelante* – tal como concebe a *queixa-*

⁵⁵ STJ – Apn 516/DF – Rel. Min. ELIANA CALMON – Corte Especial – DJU 06.10.08. Os negritos e sublinhados são nossos.

⁵⁶ GÓMEZ BENITEZ, José Manuel. Teoría Jurídica del Delito. Madrid: ivitas, 1984, p. 220.

-crime –, houve defeito de compreensão do *querelado* em relação ao tipo objetivo de *calúnia* (CP, art. 138), ante os razoáveis e comprovados motivos para que ele cresse que a proposta do Min. PAULO BERNARDO e BERNARDO FIGUEIREDO era lesiva ao interesse e à moralidade pública. Em termos simples: como o *querelado* acreditava estar se referindo à verdade – como ainda acredita – ao denunciar a proposta de construção da variante ferroviária Ipiranga/Guarapuava-PR (110km), pelo valor extraordinário de R\$550 milhões de reais aproximadamente, não se concebe a configuração típica do crime de *calúnia*, que exige a presença da elementar “*falsamente*”.

Segundo a autorizada doutrina de SILVA FRANCO e RUI STOCCO⁵⁷:

“Quando, portanto, se cogita da questão de erro de tipo, tem-se em conta o erro recaído sobre um dos elementos participantes da estrutura típica ou por uma representação errônea do agente ou por uma ausência de representação deste quanto aos elementos compositivos do tipo. Esse erro tudo tem a ver com o dolo, enquanto elemento psicológico-normativo e nada tem a ver com o dolo, enquanto carência da consciência ética do agente.”

O erro de tipo corresponde, portanto, a todo erro do agente que incida sobre os elementos constitutivos e essenciais da figura criminosa, sendo irrelevante que tais elementos sejam puramente fáticos ou possuam carga normativa, ou mesmo conotação subjetiva.”

58. Estando suficientemente comprovadas as bases empíricas mediante as quais o *querelado* representou mentalmente que o *querelante* e o ex-preposto da iniciativa privada, o Sr. BERNARDO FIGUEIREDO, propuseram-lhe a construção de obra ferroviária superfaturada e com benefícios esdrúxulos em favor da ALL (perdão do valor arrendado, amortização do financiamento do BNDES e pedágio), sobressai a *ati-*

⁵⁷ SILVA FRANCO, Alberto. *Código Penal e sua interpretação*. 8 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007. p. 175. Sem destaques no original.

picidade do comportamento imputado, em razão do defeito cognitivo quanto à presença da elementar normativa *falsidade* inerente ao delito do art. 138, do CP (*erro de tipo* – CP, art. 20): o Senador ROBERTO REQUIÃO acreditava – como ainda acredita – estar falando a verdade quanto a oferta de obra superfaturada em benefício do interesse privado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

59. Já há notícia nos autos da ação de indenização proposta pelo *querelante* contra o *querelado* tendo sido julgada procedente em primeiro grau. Pende o julgamento de apelação.

Mas é possível deduzir que o interesse na punição já está em parte satisfeito. Haverá necessidade de uma nova punição, embora independentes as instâncias cível e criminal?

A resposta é negativa, em face dos seguintes aspectos:

a) O princípio da intervenção mínima

Segundo clássica lição da doutrina, apoiada pela jurisprudência, o Estado somente deve recorrer à pena criminal quando não houver, no ordenamento positivo, meios adequados para prevenir e reprimir o ilícito. São muito apropriadas e atuais as palavras do eminente e pranteado Ministro NÉLSON HUNGRIA: "*Somente quando a sanção civil se apresenta ineficaz para a reintegração da ordem jurídica é que surge a necessidade da enérgica sanção penal. O legislador não obedece a outra orientação. As sanções penais são o último recurso para conjurar a antinomia entre a vontade individual e a vontade normativa do Estado. Se um fato ilícito, hostil a um interesse individual ou coletivo, pode ser convenientemente reprimido com as sanções civis, não há motivo para a reação penal*".⁵⁸

No mesmo sentido, o jurista português SOUZA E BRITO salienta que, traduzindo-se a pena em restrições ou sacrifícios importantes dos direitos fundamentais do acusado, cujo respeito é uma das finalidades essenciais do Estado, é indispensável que tal sacrifício seja necessário à paz e conservação sociais, isto é, à própria defesa dos direitos e das liberdades e garantias em geral, que constituem a base do Estado. E arremata: "*E este o princípio da necessidade ou da máxima restrição das penas e das medidas*

⁵⁸ Comentários ao Código Penal, Rio de Janeiro: Editora Forense, 1958, vol. VII, p. 178.

*de segurança (art. 18º, nºs 2 e 3), que está ligado ao princípio da legalidade (art. 29º), e ao princípio da jurisdicionalidade da aplicação do direito penal, como garantia da máxima objectividade e do mínimo abuso".*⁵⁹

O princípio da intervenção penal mínima foi recepcionado pela Constituição de 1988, através da cláusula geral prevista pelo § 2º do art. 5º: "*Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte*". Lembra o pranteado mestre LUIZ LUISI⁶⁰ que o princípio em análise decorre do art. 8º da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (Paris, 1789), ao proclamar que a lei deve estabelecer "*penas estrita e evidentemente necessárias*".

A necessidade em se compatibilizar a letra e o espírito das leis fundamentais internas às declarações internacionais constitui exigência de uma ordem jurídica universal. A Constituição de Portugal dispõe que os preceitos constitucionais e legais relativos aos direitos fundamentais devem ser interpretados e integrados em harmonia com a declaração Universal dos Direitos do Homem (art. 16º, 2). A Carta Política espanhola também prescreve que as normas relativas aos direitos fundamentais e às liberdades reconhecidas constitucionalmente serão interpretadas em conformidade com a Declaração Universal dos Direitos do Homem e os tratados e acordos internacionais sobre as mesmas matérias, ratificadas pela Espanha (art. 10º, 2).

b) O princípio do procedimento alternativo

60. O chamado *princípio do procedimento alternativo* constitui um corolário lógico do anterior e uma das variantes apresentadas pelo sistema positivo a fim de que o confronto entre partes no campo dos ilícitos

⁵⁹ SOUZA E BRITO, José de. "A lei penal na Constituição", artigo publicado na coletânea Estudos sobre a Constituição, Lisboa, Livraria Petrony, Lisboa, 1978, vol. 2º, p. 200.

⁶⁰ *Os princípios constitucionais penais*, Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 1991, p. 10.

tos contra a honra possam ser conhecido e arbitrados por instâncias e mecanismos extrapenais. O exercício do direito de resposta, nela compreendida a retificação, constitui uma das hipóteses dos procedimentos alternativos. Em lugar da ação penal, que deve traduzir a última providência para responder à ofensa, o sistema deve estar provido de institutos e mecanismos que permitam reações diferenciadas da ameaça da pena criminal.

Na causa em exame, o *querelante*, na condição de Ministro de Estado e dispondo de meios e instrumentos oficiais de comunicação e informação acerca de suas atividades funcionais, tinha amplas possibilidades de reverter o quadro da suposta ofensa à honra. Se todas as manifestações públicas, consideradas ofensivas, entre detentores do poder político fossem levadas ao Judiciário não haveria juízes e tribunais suficientes para decidir o conflito.

c) O fato praticado no exercício da função pública

61. É elementar que no estágio atual do Direito positivo a imunidade penal socorre, no campo político, somente os parlamentares. Mas é evidente que os mesmos fundamentos da exclusão de ilicitude relativamente ao Senador, ao Deputado (federal e estadual) e ao vereador se identificam quanto ao exercício do mandato dos agentes do Poder Executivo. Não estando legislada a excludente de ilicitude quanto a estes o Judiciário não está inibido de admitir a analogia *in bonam partem* para declarar a falta de criminalidade do fato ou, pelo menos, reconhecer uma causa especial de isenção de pena.

PEDIDO

62. Considerando todo o contexto fático do caso, as provas referidas, a dimensão republicana da demanda criminal, o interesse público da matéria política discutida, e a vinculação das partes em litígio com os cargos públicos que ocupavam (no sentido de subtrair o conflito da esfera pessoal dos envolvidos), requer-se, respeitosamente a **ABSOLVIÇÃO** do Senador ROBERTO REQUIÃO, nos termos do art. 386, III, do CP (*não constituir o fato infração penal*), pelos seguintes fundamentos:

- a) o reconhecimento da **atipicidade** da conduta, à míngua do elemento *ánimico específico* do tipo penal, a saber: o propósito puro e simples de ofender (*ausência de dolo/tipo subjetivo*). É que as manifestações do *querelado* sobre o tema político foram revestidas de *animus defendendi* ou *criticandi*, já que impulsionadas pelo *interesse público* e pelos deveres éticos inerentes ao mandato de Governador de Estado;
- b) o reconhecimento da *atipicidade* do comportamento imputado, pois restaram suficientemente comprovadas as bases empíricas mediante as quais o *querelado* representou mentalmente que o *querelante* PAULO BERNARDO e o ex-preposto da iniciativa privada, o Sr. BERNARDO FIGUEIREDO, propuseram-lhe a construção de obra ferroviária superfaturada e com benefícios esdrúxulos em favor da ALL (perdão do valor arrendado, amortização do financiamento do BNDES e pedágio). Houve, assim, defeito cognitivo do *querelado* quanto à presença da elementar normativa *falsidade* inerente ao delito do art. 138, do CP (**erro de tipo** – CP, art. 20): o Senador ROBERTO REQUIÃO acreditava – como ainda acredita – estar falando a verdade, do que resulta a ausência de *calúnia*.

Pedem deferimento.

De Curitiba a Brasília, em 8 de março de 2012.

RENÉ DOTTI
OAB-PR 2.612

ALEXANDRE KNOPFHOLZ
OAB-PR 35.220

LUIS OTÁVIO SALES
OAB-PR 45.531

AÇÃO PENAL Nº 584/PR

Ministério Público Federal

Nº 16.188/CS

AÇÃO PENAL Nº 584/PR

AUTOR: PAULO BERNARDO SILVA

RÉU: ROBERTO REQUIÃO DE MELLO E SILVA

RELATOR: Min. **Dias Toffoli**

QUEIXA. CRIME DE CALÚNIA. AUSÊNCIA DE DOLO. PARECER PELA IMPROCEDÊNCIA DA QUEIXA.

1. Trata-se de queixa apresentada por Paulo Bernardo Silva contra Roberto Requião de Mello e Silva, em decorrência da prática dos crimes de calúnia e injúria¹, pois:

"O querelado Roberto Requião de Mello e Silva, ex- Governador do Estado do Paraná e nessa condição, no dia 23 de fevereiro de 2010, em sessão pública denominada 'Escola do Governo', realizada em Curitiba e transmitida ao vivo pela TV Educativa, mediante elaboração mental, reproduziu um hipotético diálogo que teria ocorrido com o autor, na condição de Ministro de Estado, há três anos, com o seguinte teor.

Roberto Requião: 'O outro assunto de hoje é a relação do Governo Estadual com o Governo Federal, há algum tempo atrás o Ministro Paulo Bernardo em uma entrevista a Gazeta do Povo irresponsavelmente declarou que o Governo do Paraná não brigava por recursos junto ao Governo Federal.'

[...]

¹ A decisão proferida às fls. 353/354 julgou extinta a punibilidade de Roberto Requião de Mello e Silva pelo crime de injúria.

RR²: *Em um domingo de manhã o Ministro Paulo Bernardo acompanhado de um senhor Bernardo, diretor-geral da ANTT e me fez a seguinte proposta:*

Ministro Paulo Bernardo: Governador, nós queremos liberar, para a construção de um trecho de Ipiranga, Guarapuava-Ipiranga para a ALL, uma verba de R\$550 milhões de reais.

RR: *E o que é que eu tenho com isso Ministro?*

M³: *O senhor tem que concordar, senão nós não liberamos.*

RR: *Como é que vocês querem liberar essa verba?*

M: *Nós liberamos essa verba, a ALL constrói a estrada, estabelece uma espécie de pedágio ferroviário e paga com o perdão do que deve pelo aluguel do sistema ferroviário que já ganhou na concessão na época do Governo Federal do Fernando Henrique.*

RR: *Esse Bernardo, que hoje é o diretor geral da ANTT foi o cidadão que em nome do grupo privado assinou com o Governo Federal a concessão, hoje ele é representante do governo na ANTT.*

RR: *Então o que você está me propondo é o seguinte Paulo Bernardo, eles recebem R\$550 milhões, e não precisam pagar porque o Governo Federal abre mão das prestações.*

M: *Ah, se você concordar, é isso.*

RR: *Disse então ao Ministro, anote aí, eu não concordo. Se isso for feito, denuncio imediatamente e o motivo mais simples e elementar do meu protesto é o seguinte: esse trecho custa R\$150 milhões de reais e não R\$550, porque por esse preço foi orçado pela Ferroeste e pela nossa Secretaria de Transportes, além do que o presidente da ALL declarou em jornais publicados no Paraná que o preço desse tramo era R\$150 milhões de reais. Como é que vocês querem atribuir agora R\$550 e, além disso, montar uma engenharia financeira pela qual a ALL ganha o trecho e as empreiteiras ganham R\$550 milhões de reais por uma obra de R\$150.*

RR: *Bom, disse o Ministro, se você não concorda, nós não faremos o negócio e o financiamento. Foi a única conversa que eu tive com o Paulo Bernardo a respeito do orçamento, planejamento e destinações do Governo do Paraná. Mas daí o Ministro dá uma entrevista a Gazeta do Povo, tempos depois, dizendo que o Governo do Paraná não brigava por recursos*

² A sigla RR se refere a Roberto Requião.

³ A sigla M se refere a Ministro, à época, Paulo Bernardo, Ministro do Planejamento.

federais. Não brigo, não troco e não trafico. Nós apoiamos o Lula quatro vezes para termos uma relação decente com o Governo Federal, mas essa é a posição do Ministro, não é a posição do Governo Federal, não a posição do Lula e não traduz a relação republicana que o Estado do Paraná tem com o Governo Federal. Temos setores em que podemos reclamar do Governo Federal e temos setores de parcerias extraordinariamente bem-sucedidas. (...)"

2. Acrescentou que as ofensas se repetiram nos dias 24-2-2010 e 27-2-2010, sendo que Roberto Requião, ao realizar as afirmações antes mencionadas, imputou-lhe falsamente o crime de advocacia administrativa, configurado por meio do patrocínio direto de interesse da empresa ALL perante a Administração Pública federal, consistente na proposta de realização de parceria público-privada com valores superfaturados.

3. Ressaltou que *"a falsidade da acusação decorre não apenas de sua absoluta inverossimilhança, mas de diversos outros elementos circunstanciais, especialmente o fato do querelado ter feito tais assertivas três anos após a suposta ocorrência, o que por si só demonstra a falta de seriedade das afirmações"* (fls. 17).

4. Esclareceu que a reunião com o *querelado* efetivamente ocorreu, porém, seu conteúdo foi outro, sendo falsas as afirmações do querelado, pois inexistiu qualquer proposta ou orçamento do Estado do Paraná no alegado valor de R\$150 milhões, e disse ainda que:

"Para uma alternativa ao terminal planejado pelo Governo Federal, Requião propunha outro trecho, a ser executado pela Ferroeste (empresa pública estadual). Se levarmos em consideração o trecho Guarapuava-Ipiranga, o valor do custo estimado pelo querelado era de R\$300 milhões.

Na sua proposta de fazer os 286 km de Guarapuava a Engenheiro Bley por R\$573 milhões, Requião estaria embutindo um superfaturamento de R\$143 milhões, uma vez que alega que poderia construir esse trecho de estrada de ferro por R\$1 milhão e meio por quilômetro" (fls. 19).

5. A queixa-crime foi recebida em 16-4-2010.

6. Os fatos que originaram o presente feito decorreram de reunião ocorrida em 2007 – cuja existência não foi contestada pelas partes – na residência oficial do então Governador do Paraná, Roberto Requião, sustentando o querelante que seu conteúdo foi falseado, diante da *"inexistência de qualquer proposta ou orçamento do Governo do Estado do Paraná no alegado valor de R\$150 milhões"*, afirmando ainda:

"(...) é óbvio que não havia superfaturamento na proposta do querelante. Tanto isso é verdade que o querelado manteve-se silente durante os três anos em que o Partido dos Trabalhadores, ao qual é filiado o querelante, integrou a base do Governo. A acusação mostra-se falsa e, sobretudo, tardia, movida única e exclusivamente pelos mesquinhos propósitos eleitorais do querelado." (fls. 19)

7. O querelante não nega que tenha ocorrido a proposta de realização da obra pelo valor de R\$550 milhões, cingindo-se a impugnar a inexistência de orçamento no valor de R\$150 milhões elaborado pelo Estado do Paraná, conforme se infere de fls. 523.

8. A reunião entre Roberto Requião e Paulo Bernardo contou também com a presença de Bernardo Figueiredo – na época, assessor da Casa Civil da Presidência da República incumbido de acompanhar os projetos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC – e foi marcada para *"tratar de um projeto que fazia parte do PAC, que era a solução da ligação da Ferroeste com o Porto de Paranaguá"*, sendo que *"o objetivo da conversa com o Governador era definir qual era a melhor forma de encaminhar esse projeto"* (fls. 197, declarações de Bernardo Figueiredo). Acerca da proposta feita a Roberto Requião, que era defendida pelo Governo Federal, esclareceu⁴:

"(..) a alternativa que existia era: a concessionária faz o investimento e o Governo avaliaria qual é o reequilíbrio econômico-financeiro que precisava de ser dado à ALL caso ela fosse onerada de um encargo que não previsto originalmente em seu contrato, que era fazer esse investimento. Isso não era previsto no contrato da ALL, a obrigação de fazer esse investimento. Então, se a gente atribuísse à ALL, e ela concordasse de realizar esse investimento, nós teríamos de fazer uma análise de reequilíbrio da concessão."

⁴ Bernardo Figueiredo acrescentou que "o sistema que era utilizado, na época, pela Ferroeste, era um sistema concedido e arrendado à ALL e a alternativa que o Governo já vinha trabalhando e que era uma alternativa que era colocada, sempre foi a alternativa discutida, era a alternativa de se fazer uma melhoria nesse trecho, que é concedido e arrendado à ALL. Existia, na época, um pouco antes do lançamento do PAC, foi levantado pelo Governo do Paraná uma alternativa a isso que seria a construção de uma nova ferrovia que não utilizaria a malha concedida à ALL. O objetivo era discutir qual era a melhor, qual o caminho que nós deveríamos seguir (...)" (fls. 197).

9. Indagado quanto ao valor mencionado pelo querelado para a realização da referida obra, de R\$550 milhões, Bernardo Figueiredo esclareceu que constou do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, a indicação de R\$540 milhões para a realização do projeto, mas que foram indicados recursos privados, e não públicos. Quanto ao valor apresentado relatou o seguinte:

"(...) O projeto que existia tramitando no governo (...) era o projeto de remodelação do trecho Guarapuava-Ipiranga, e esse projeto era um trecho de 100 km que tinha um orçamento que inclusive estava sendo trabalhado no programa de PPP do governo, com o orçamento em torno de duzentos mil reais, duzentos e poucos mil reais. Mas existia na época uma proposta da Ferroeste, que é a concessionária da ferrovia que se beneficiaria desse investimento e que tinha estudado uma outra alternativa, que era a construção de uma ferrovia nova de Guarapuava até Engenheiro Bley. Essa alternativa era uma alternativa de 200 km e não estava ainda orçada na época. Depois, teve um ofício do governador com os outros governadores envolvidos nessa questão e que afirma que esse orçamento girava em torno de quinhentos e setenta e três. Mas o valor que foi indicado para essa intervenção, que contemplaria toda e qualquer que fosse a alternativa, foi de que esses quarenta milhões⁵ fornecidos pelo DNIT como estimativa preliminar, é um indicativo do valor do empreendimento. Em nenhum momento isso foi uma verba pública (...)" (fls.200/201).

10. Roberto Requião deu a seguinte versão sobre os fatos:

"(...) Que ditas pessoas propuseram ao depoente a construção de um trecho ferroviário diverso daquele que havia sido proposto pelos Estados interestados⁶ através de uma PPP, com o valor de R\$550.000.000,00 (quinhentos e cinquenta milhões de reais), para um trecho de 110 km, portanto, extraordinariamente maior por quilômetro do que o valor do trecho proposto pelo Estado do Paraná. Além disso, ventilou-se que a ALL, empresa privada concessionária do trecho federal já privatizado no Estado do Paraná, investiria o valor de cinquenta e dois milhões de reais que era pago à União e posteriormente haveria a cobrança de pedágio pela utilização daquele trecho que estaria dentro do trajeto concessionado pelo Estado do Paraná, conhecido como variante Ipiranga/Guarapuava (...)" (fls. 365).

⁵ Na verdade, trata-se do valor de R\$540 milhões, e não de R\$40 milhões, conforme se depreende da próxima pergunta que foi formulada pelo advogado do querelante; "Portanto, mais objetivamente, esse valor de quinhentos e quarenta milhões, então, tomou como parâmetro, como referência, a possibilidade de se adotar alternativa que estava sendo cogitada pela Ferroeste?" (fls. 201). (grifo do MPF)

11. Conjugando-se os depoimentos de Bernardo Figueiredo e Roberto Requião, verifica-se que efetivamente foi mencionada, na reunião, a possibilidade de que a ALL viesse a executar a obra. Contudo, Bernardo Figueiredo, indagado de forma expressa se Paulo Bernardo praticou ato que pudesse caracterizar favorecimento de empresa ALL, respondeu que não (fls. 203).

12. Por sua vez, Roberto Requião, ao afirmar que Paulo Bernardo propôs para o trecho Ipiranga-Guarapuava o valor de R\$550 milhões de reais e sua execução pela empresa ALL, não agiu com dolo de caluniar o querelante, atribuindo-lhe o patrocínio de interesses da empresa ALL perante o Governo do Paraná. A alegada imputação falsa do fato antes mencionado não passou de uma exposição de fatos a partir da ótica pessoal do querelado, sem ânimo de caluniá-lo.

13. Com efeito, para que se caracterize o crime de calúnia é necessário que se impute a alguém, falsamente, fato definido como crime. É dizer, o fato deve ser falso, devendo o agente ter conhecimento dessa falsidade. Imprescindível, ainda, a ocorrência de dolo, o qual

"(...) significa consciência e vontade de praticar a conduta descrita no tipo penal. Significa, no caso em estudo, ter vontade, efetivamente, de ofender a vítima, maculando a sua honra em meio à sociedade em que vive. Se não há essa intenção, restará, certamente, afastado o necessário elemento subjetivo do crime⁷."

⁶ Foi apresentada uma proposta pelos Estados de Mato Grosso do Sul (fls. 469/470), Paraná (fls. 471/472) e Santa Catarina (fls. 473/474) à Ministra-Chefe da Casa Civil, em dezembro de 2007, referente à construção da ferrovia versada nos autos. Quanto à proposta feita, Roberto Requião esclareceu: *"(...) o depoente propôs ao governo federal a construção e reforma da malha ferroviária desde a fronteira com o Mato Grosso do Sul até o porto de Paranaguá; neste trajeto seria executado um trecho novo ligando Guarapuava, Irati, Engenheiro Bley e Curitiba. Que em 18-12-2007 o depoente apresentou à então Ministra-Chefe da Casa Civil, atual Presidenta da República, um ofício propondo o financiamento federal para execução das obras nos citados trechos. (...) Todavia, o governo federal pretendia construir trecho diverso das reivindicações dos Estados, ou seja, um trecho entre Guarapuava e Ipiranga, com 110km de extensão, diferentemente do que havia sido proposto pelos já citados Estados fazendo-o através de uma PPP (parceria público-privado)"* (fls. 364).

14. O diálogo mantido na reunião entre o querelante, o querelado e Bernardo Figueiredo, bem como documentos sobre o tema tratado – que já existiam antes daquela – como o ofício de fls. 375/377⁸ e o documento de fls. 478/484 – permitiram ao querelado fazer as afirmações acerca do querelante.

15. Nesse contexto, merece ser esclarecido que os valores de R\$150 milhões, R\$220 milhões e R\$540 milhões, referentes à execução do trecho Ipiranga-Guarapuava, efetivamente foram suscitados em algum momento das tratativas com o Governo Federal, encontrando-se nos autos documentos comprobatórios:

- Previsão de custo de R\$150 milhões²

*"(...) nós tínhamos uma previsão de custo para um trecho da estrada, de Guarapuava a Ipiranga, de cerca de cento e cinquenta milhões de reais. É evidente que esta previsão que nós tínhamos, sem o projeto básico, se suportava nos custos da estrada que nós tínhamos construído e na fórmula Exército e Estado do Paraná*¹⁰ (fls. 443).

- Previsão de custo de R\$220 milhões¹¹

"(ix) construção da Variante Ipiranga-Guarapuava, de 110km, no valor de R\$220 milhões;

⁷ GRECO, ROGÉRIO in *Curso de Direito Penal*, 8ª edição, editora Impetus, página 409.

⁸ Ofício encaminhado por Roberto Requião, enquanto Governador do Paraná, a Paulo Bernardo, que era Ministro do Planejamento.

⁹ No mesmo sentido foi o depoimento de Samuel Gomes dos Santos, à época dos fatos diretor da Ferroeste, o qual afirmou: *"(...) que realmente houve uma divulgação dentro do segmento representativo da engenharia, apresentado o valor de R\$150 milhões como factível para execução da obra ente Guarapuava e Ipiranga, acreditando o depoente que essa importância possa ter tido alguma relação com o câmbio da época (...)"* (fls. 235).

¹⁰ Fala de Roberto Requião em audiência pública com o Ministro dos Transportes Paulo Sergio Oliveira Passos, em 36-08-2011.

¹¹ Informação retirada de documento apresentado pela ALL – América Latina Logística, referente ao custo estimado da variante ferroviária Ipiranga-Guarapuava. Consta do ofício de fls. 476/477, encaminhado pela Advocacia-Geral da União, que *"(...) desde o ano de 2006, somente foi identificada menção ao eventual custo da variante ferroviária Ipiranga-Guarapuava no Prospecto da 6ª Emissão de Debêntures da companhia, o qual foi arquivado no dia 3 de agosto de 2006, e no formulário de Informações Anuais (Formulário IAN) de 31 de agosto de 2008, cuja última representação foi arquivada no sistema em 12 de janeiro de 2010."*

(...) A Companhia já manifestou ao Ministério dos Transportes sua intenção de realizar investimento em certos projetos ferroviários, entre os quais a Variante Ipiranga-Guarapuava (...)” (fls. 481).

- Previsão de custo de R\$540 milhões

“(...) Mas o valor que foi indicado para essa intervenção, que contemplaria toda e qualquer que fosse a alternativa¹², foi de que esses quarenta milhões¹³ fornecidos pelo DNIT como estimativa preliminar, é um indicativo do valor do empreendimento (...)” (fls. 200/201).

16. Destaque-se que a sentença que condenou o querelado em primeiro grau, no âmbito cível, não examinou a veracidade das afirmações feitas pelo ora querelado¹⁴.

17. Analisados os fatos sob aspectos diferentes, constata-se que a condenação por danos morais não acarreta a procedência do pleito formulado nestes autos, sobretudo porque distintos os elementos caracterizadores do dano moral e do delito de calúnia.

18. No que diz respeito ao lapso temporal que transcorreu desde a reunião com Paulo Bernardo e Bernardo Guimarães e a data da divulgação de seu teor, o querelado afirmou que *“após conversa mantida na residência oficial do Estado do Paraná deu por encerrado o assunto, apenas voltando a citá-lo anos depois, quando foi publicamente criticado pelo Ministro do Planejamento e acusado de estar impedindo a realização de investimentos privados no Estado do Paraná¹⁵ (...)”* (fls. 367).

¹² Conforme informado por Bernardo Figueiredo as alternativas seriam, em síntese, a construção da ferrovia no trecho Ipiranga-Engenheiro Bley ou Ipiranga-Guarapuava.

¹³ Na verdade, trata-se do valor de R\$540 milhões, e não de R\$40 milhões, conforme se depreende da próxima pergunta que foi formulada pelo advogado do querelante: *“Portanto, mais objetivamente, esse valor de quinhentos e quarenta milhões, então, tomou como parâmetro, como referência, a possibilidade de se adotar alternativa que estava sendo cogitada pela Ferroeste?”* (fls. 201). (grifo do MPF)

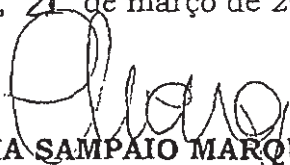
¹⁴ Ao contrário, consignou que “para os limites desta lide irrelevante é se a proposta de superfaturamento feita pelo autor era, naquele momento, verídica ou não (...)” (fls.410).

¹⁵ No interrogatório, o querelado informou que finda a reunião que teve com Paulo Bernardo e Bernardo Guimarães *“(...) o depoente levou o ocorrido a conhecimento informal à Casa Civil, por meio de telefonemas e inclusive conversas mantidas pessoalmente entre o depoente, o então Presidente Lula e a então Ministra Dilma Rousseff (...)”* (fls. 365).

19. Assim, ausente o ânimo de caluniar por parte do querelado, afasta-se a prática do delito de calúnia.

20. Ante o exposto, o Ministério Público Federal manifesta-se pela improcedência da queixa apresentada por Paulo Bernardo contra Roberto Requião, com a consequente absolvição do querelado da prática do crime previsto no art. 138 do Código Penal.

Brasília, 21 de março de 2012



CLÁUDIA SAMPAIO MARQUES
SUBPROCURADORA-GERAL DA REPÚBLICA

APROVO:



ROBERTO MONTEIRO GURGEL SANTOS
PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA



Senador
ROBERTO REQUIÃO