

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE
HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL (CPDOC)

Proibida a publicação no todo ou em parte; permitida a citação.
A citação deve ser textual, com indicação de fonte conforme
abaixo.

REIFSCHNEIDER, Telmo Becker. *Telmo Becker Reifschneider*
(*depoimento, 1989*). Rio de Janeiro, CPDOC, 1990. 9 p. dat.

TELMO BECKER REIFSCHNEIDER
(depoimento, 1989)

Ficha Técnica

tipo de entrevista: temática

entrevistador(es): José Luciano de Mattos Dias; Maria Ana Quaglino

levantamento de dados: José Luciano de Mattos Dias; Maria Ana Quaglino

pesquisa e elaboração do roteiro: José Luciano de Mattos Dias; Maria Ana Quaglino

sumário: José Luciano de Mattos Dias

copidesque: Maria Izabel Penna Buarque de Almeida

técnico de gravação: Clodomir Oliveira Gomes

local: Rio de Janeiro - RJ - Brasil

data: 28/08/1989

duração: 30min

fitas cassete: 01

páginas: 9

Entrevista realizada no contexto da pesquisa "Trajetória e Desempenho das Elites Políticas Brasileiras", parte integrante do projeto institucional do Programa de História Oral do CPDOC, em vigência desde sua criação, em 1975.

temas: Indústria Naval, Marinha, Petrobrás, Telmo Becker Reifschneider

Sumário

Primeiros estudos; a prisão do pai militar durante a Revolução de 1930; os estudos no Colégio Militar no Rio de Janeiro e em Porto Alegre; a ida para a Escola Naval em 1941; as missões de guerra, a Força Naval do Nordeste; prosseguimento da carreira; a especialização em armamentos; a ida para a Petrobrás em 1979; o segundo choque do petróleo; a recomposição do perfil da frota, a operação dos navios químicos; a relação da Fronape com a indústria naval, suas dificuldades; as perspectivas da indústria naval; a nova ênfase na cabotagem; a posição da Fronape na holding Petrobrás; a relação com o Detran.

Entrevista: 28.08.1989

M.Q.- Vamos começar nossa entrevista querendo saber um pouco da sua infância e dos seus primeiros estudos. Como foi esse período. E a sua escolha profissional?

T.R. - Eu diria que os meus estudos na faixa do então "preliminar" foram bastante atribulados, porque o meu pai era oficial do Exército, servindo sempre em pequenas cidades da fronteira do Rio Grande do Sul. Com isso, ele teve uma rotatividade muito grande de uma unidade para outra, e eu passei por vários colégios em diversas épocas. Não tive, assim, uma formação dentro de um colégio, acompanhando uma mesma turma. Eu sempre entrei e saí de um colégio para outro.

J.D. - O seu pai foi revolucionário em 1930?

T.R. - Ele não foi revolucionário em 1930. Foi antes. Mas em 30 ele não foi...

J.D. - Quando? Em 22?

T.B. - Na casa dos 20. Em 30 ele não foi revolucionário. Eu tinha cinco anos de idade então e já viajei preso. [risos]

J.D. - Seu pai foi preso em 1930.

T.R. - Nós estávamos em Santo Ângelo e o meu pai não se revoltou. Os oficiais não-revoltosos e suas famílias foram postos num trem de presos e levados para Porto Alegre. Eu me lembro da nossa chegada lá: os carros, a gare toda tomada por tropas. É claro que os oficiais foram para navios-presídios - meu pai ficou em [inaudível] - e as famílias foram para casa. Como éramos gaúchos e morávamos em Porto Alegre, recebemos em nossa casa muitas famílias de outros oficiais.

Mas eu não tive um colégio fixo. Eu fiz o admissão no Rio de Janeiro, no Externato São José. Logo depois, entrei para o Colégio Militar. Aí, sim, tive estabilidade para fazer o ginásial. Mas ainda passando o primeiro e o segundo anos no Rio e o terceiro e o quarto em Porto Alegre. No quarto ano, o Dutra, ministro da Guerra, acabou com o Colégio Militar em Porto Alegre. Com isso, em 1939 eu voltei ao Rio, onde acabei o curso. Assim, apesar de freqüentar o Colégio Militar, eu estive dois anos no Rio, dois em Porto Alegre e voltei para fazer...

[INTERRUPÇÃO DE FITA]

J.D. - O senhor vinha falando sobre sua formação no Rio de Janeiro e a entrada na Marinha.

T.B. - Acabei o curso no Colégio Militar em 1939 e entrei na Marinha em 1941. Eu tinha entrado no Colégio Militar com um ano menos do que era permitido. Fui autorizado pelo então diretor do Colégio. Mas eu era muito criança mesmo. Então, fiquei um ano esperando e, em 1941, entrei na Escola Naval.

J.D. - Na Escola Naval? Por que o senhor não entrou no Exército?

T.B. - Não sei. Até hoje não sei por quê. Toda a origem da minha família é do Exército: desde o tetravô, da Guerra do Paraguai, a família vem do Exército. Meu pai, tios, primos: todos são do Exército. Mas eu sempre gostei muito de leituras sobre a Marinha. Acho que meu pai também gostava. Ele tinha uma biblioteca muito boa. Com isso, fui criando algum interesse.

Mas minha família também tem uma origem marítima. Meu bisavô veio da Alemanha para montar uma companhia de navegação no rio Jacuí, no Rio Grande do Sul. Foi a Navegação Becker. Então, talvez haja algum componente atávico na minha ida para a Marinha.

J.D. - O senhor entrou na Escola Naval numa época politicamente muito conturbada. O senhor acompanhava os debates políticos?

T.B. - Não diria politicamente... Sim... No máximo da política, que foi até a Segunda Guerra Mundial. O começo da Segunda Guerra Mundial foi em 1939. Eu entrei na Escola Naval em 1941. A Marinha se engajou muito antes da guerra começar. Muito antes, a Marinha já se deslocava em missões de guerra, a título de patrulhamento para manter a neutralidade. Mas, na realidade, eram missões de guerra.

J.D. - De patrulhamento, não é?

T.B. - Patrulhamento para a neutralidade. Para impor as nossas condições de neutralidade. Mas isso já obrigava as forças armadas a se deslocarem.

Na Escola Naval, nós tivemos um curso alterado, compacto. Normalmente, havia um curso prévio e quatro superiores. Nós fizemos um prévio e três superiores, compactos, para dar um contingente maior de oficiais à Marinha e, portanto, à força naval do Nordeste. O núcleo principal da Marinha era a força naval do Nordeste, para onde fui assim que acabei o curso, embarcando no Bocaina.

Com isto, no pós-guerra, a Marinha também teve dificuldades para formar especialistas, por falta de oficiais para guarnecer. Eu também não fiz o curso de especialização.

J.D. - O senhor não foi para os Estados Unidos, então.

T.B. - Não. Mas a especialização era feita no Brasil. Os diversos cursos de especialização eram de armamentos, de máquinas ou de comunicações, entre outros. Eu não fiz nenhum e acabei auto-especializado em armamentos. Eu me dediquei muito a essa especialidade e fiquei durante toda a minha carreira nas áreas de armamentos e operações.

M.Q. - Durante esse período da guerra o senhor participou de alguma operação, algum comboio...

T.B. - Sim. Da força naval do Nordeste.

M.Q. - Mas o senhor estava embarcado ou estava na...

T.B. - Não, não. Embarcado. Ainda mais como guarda-marinha.

M.Q. - É verdade.

T.B. - Embarcamos logo. Não havia viagem de instrução, não havia nada. Fomos declarados guardas-marinhas e todos embarcamos em navios da Marinha. Eu embarquei na força naval do Nordeste, no Bocaina. Fazia parte de um grupo-tarefa, com dois destróieres de escolta e dois caça-minas que faziam o patrulhamento ou as missões de comboio, o que fosse determinado.

J.D. - Sua carreira na Marinha continua no setor de armamentos.

T.B. - Armamentos e operações. A Marinha brasileira é pequena. Ela não oferece grandes oportunidades de embarque depois de uma fase da carreira, quando necessariamente começamos a ficar em terra.

Tomei o destino normal de servir em terra. Servi na chefia de pessoal; no gabinete do ministro da Marinha Matoso Maia; em Ladário, Mato Grosso; na secretaria-geral da Marinha e no estado-maior da armada. Depois, fui para o gabinete do ministro novamente. Aí fui promovido a almirante, passei a chefe-de-gabinete do ministro, e assim por diante.

J.D. - Isso foi com o ministro...

T.B. - Adalberto Barros Nunes, que foi ministro de 1969 a 1974.

J.D. - Em que época foi o primeiro contato com a Petrobrás?

T.B. - Eu vim para a Petrobrás em 1979.

J.D. - Já para a administração da Fronape?

T.B. - Já. Eu assumi aqui na Fronape em 29 de março de 1979.

M.Q. - Antes disso, o senhor teve alguma experiência fora da Marinha?

T.B. - Quando fui para a reserva, eu tive uma rápida passagem por uma firma que se estava criando para a limpeza de cascos e serviços aquáticos, submarinos. Mas eu permaneci lá por pouco tempo. Eu vi que não era muito ligado ao comércio, ainda mais esse tipo de comércio. E aí felizmente - acho que felizmente, porque gostei muito de ter vindo para essa área da Petrobrás que é a Fronape - fui convidado para vir para a Petrobrás, aceitei...

M.Q. - Como é que foi esse convite?

T.B. - Foi do Telmo Dutra de Resende, que estava vindo para ser diretor e quis compor um...

J.D. - O senhor assumiu a Fronape numa época particularmente difícil, que foi durante o segundo choque do petróleo.

T.B. - É. Mas em relação a quem transporta, o choque do petróleo não tem uma consequência direta muito grande. As consequências são mais para a companhia como

um todo, para o país, a economia do país. Para nós, a consequência maior evidentemente foram os elevados custos do combustível, que ficou extremamente caro. Houve uma grande preocupação para reduzir o custo de combustível, para minimizar as despesas de frete.

Em 79, acho que o mais difícil não foi por aí. O mais difícil foi que a Petrobrás havia posto encomendas de navios para fazer uma expansão de sua capacidade de transporte de óleo cru. Ela estava recebendo quatro VLCC¹ - o Barão de Mauá, o Henrique Dias, o José do Patrocínio e o Felipe Camarão - e seis navios *ore-oil* de 135.000 t, da classe M, feitos na Verolme - o Maфра, o Maruim, o Maraú... Além disso, estava construindo oito navios da classe Diva, de 18.000 t, na Ishikawajima, e comprando no Japão três navios de gás modernos (nós tínhamos navios de gás já bastante antiquados, da classe Guarujá). Então, estavam sendo incorporados 21 navios quase que de uma só vez.

Isto era realmente um problema muito grande, por causa da formação de guarnições: ter comandantes imediatos, pessoal de máquinas, pessoal de convés, bombeadores etc. Além de serem de porte, esses navios eram uma responsabilidade muito grande para a companhia, pois traziam equipamentos mais modernos do que aqueles a que nós estávamos habituados. Também eram um avanço tecnológico para a ocasião.

J.D. - O que era básico: automação ou produção?

T.B. - Em parte, automação: equipamentos mais modernos, regras mais modernas, uma série de requisitos. A Fronape, que já operava navios *ore-oil*², passaria a operar o dobro de navios que ela possuía. Isso são problemas que vão se somando.

M.Q. - A frota que foi incorporada substituiu navios afretados?

T.B. - Substituiu. Praticamente, a frota que foi então incorporada reduziu o afretamento em *time-charter* ao atual único navio remanescente, o NV Explorer, um ULCC³ de 400.000 t que nós ainda afretamos até 90. Todos os demais foram embora. Nós os substituímos por esses navios próprios.

J.D. - A diversificação nessa época caminhava tanto na direção dos navios modernos químicos e de gás, quanto na do...

T.B. - Desde 1976, a Petrobrás já operava dois navios químicos. Em 1981 é que incorporamos mais dois, mandados construir na França. Passamos a operar quatro.

J.D. - Isso era basicamente para a exportação de produtos ou para a importação?

J.D. - Indiferentemente.

T.B. - Não dá para operar o navio químico num sentido só. O petroleiro, sim: é natural que, se você é importador, não vá exportar. Então, o petroleiro vai em lastro e volta

¹ VLCC - "Very Load Cargo Carrier", categoria de petróleos.

² Ore Oil - Navios que transportam alternativamente minérios e petróleos.

³ ULCC - "Ultra Load Cargo Carrier" - categoria de petróleos. T.B. - Não. Era para importação e exportação.

com o petróleo. Mas o navio químico, não. O químico deve, preferencialmente, ir carregado nas viagens de ida e volta. Ainda mais: hoje em dia, por exemplo, nossos navios químicos operam com uma média de 115% da capacidade, o que matematicamente seria absurdo. Mas isso quer dizer que na viagem um mesmo tanque recebeu duas cargas. O navio saiu da América, por exemplo, com uma carga dirigida para Salvador, onde pegou uma carga para mais adiante. E, assim, ele acaba tendo um rendimento superior ao de sua própria capacidade.

J.D. - Essa operação para terceiros já é uma atividade da Fronape ou ela ainda se ocupa basicamente com o transporte de petróleo entre o Brasil e...

T.B. - Já é uma atividade da Fronape. A Fronape tem: toda a operação de navios químicos, que não é monopolista e, portanto, tem que ser competitiva; a importação ou eventual exportação de petróleo; toda a distribuição de derivados; as eventuais importação e exportação de derivados; toda a cabotagem de GLP, que é o gás doméstico. E em 1979 recebemos dois rebocadores para a área de produção, mas que, na realidade, eram de longo percurso. Mais até por razões de segurança, porque eram os únicos que naquela época tinham capacidade para rebocar grandes navios, como os VLCC que estávamos começando a operar, passamos a usar esses dois rebocadores, que depois se revelaram muito úteis. Eles já trouxeram quatro plataformas do Japão, o que significa praticamente dar duas voltas ao mundo, rebocando. Além disso, esses rebocadores trouxeram quatro plataformas da França e quatro do mar do Norte (da Noruega e da Inglaterra). Também já levaram plataformas para os Estados Unidos e transportam constantemente plataformas para Angola. E aqui, também, ao longo da costa...

J.D. - Ou seja, também fazem suprimento das plataformas *off-shore*.

T.B. - Não fazem suprimento. Não são navios de apoio. São navios de reboque mesmo, reboque contínuo.

J.D. - Essas atividades de navegação relativas a suprimento, apoio...

T.B. - Isso não tem a ver com a Fronape. Esta área é com o Deper.

J.D. - Na época em que o senhor assumiu e nas administrações posteriores, também ocorreu a crise da indústria naval, e a Fronape é uma grande compradora no mercado nacional. Como o senhor viu essa crise e a relação da Fronape com os construtores nacionais?

T.B. - Nesta crise a Petrobrás tem uma posição. De um lado, ela, num certo período, foi a única encomendadora. Foi a única que fez encomendas na indústria naval. Eu espero que esta época esteja findando, porque praticamente em todos os estaleiros só estão sendo construídos navios para a Fronape. Por um lado, ela contribuiu com as encomendas dela. A Docenave teve boas encomendas também, mas um pouco anteriores às nossas. Praticamente nesses últimos dois ou três anos, nós fomos o único armador que fez encomendas na indústria naval.

Na *joint-venture* com o grupo - William Williamsen, a Docenave ainda encaixou dois navios de porte na Ishibrás - dois *ore-oil*, o Tijuca e o Docefjorde -, o que foi significativo para esse estaleiro. Mas quase todas as demais encomendas foram da

Petrobrás. É altamente interessante registrar esse aspecto, muito positivo para a indústria naval e muito agradável para a Petrobrás, que teve a possibilidade de fazer essas encomendas, que se situam dentro de um quadro de expansão da frota de cabotagem. Como eu disse, de 1979 a 1982 nós estávamos expandindo ou acabando de expandir a frota de importação, de longo curso. Nós éramos, e ainda somos, extremamente deficientes na frota de cabotagem. Então, essa segunda fase foi de expansão da frota de cabotagem. Hoje, nós temos 18 navios em construção - eram 19, um foi entregue recentemente -, todos eles de produtos. Isso é, talvez, um recorde para um armador único, que não seja a União Soviética, que faz grandes encomendas e é o único armador lá. [risos] Isso é significativo e raro.

J.D. - Como é feita a negociação da distribuição dessas encomendas pelos estaleiros? Se a Petrobrás é a única...

T.B. - Eu queria concluir a idéia. Por um lado, ficamos muito satisfeitos com a expansão da frota de cabotagem o que significaria que cumprimos a Constituição e a atendemos a razão básica da criação da Petrobrás, que era a distribuição de derivados. Mas por outro lado, temos também a nossa preocupação, pois esses navios passaram a sofrer atrasos tão grandes que já estão sendo bastante onerosos à Petrobrás. Desses 19 navios, já devíamos ter recebido 14. Recebemos um. E estamos afretando permanentemente 12 a 13 navios no lugar dos que estamos pagando para serem construídos e que não são entregues. Aí vem uma parte que é onerosa à Petrobrás.

M.Q. - Em 1983 a Petrobrás absorveu alguns navios de umas encomendas que foram canceladas, não foi?

T.B. - Não, não. A Petrobrás, não.

M.Q. - Então foi a Docenave?

T.B. - Eu acho que foi o Lloyd. Tenho a impressão de que o Lloyd absorveu algumas encomendas canceladas do estrangeiro. Mas, na época de que estávamos falando não havia nenhum navio em construção para o exterior, e estes navios seriam os únicos que iríamos absorver, se houvesse.

M.Q. - O senhor disse que acha que essa fase deve acabar.

T.B. - Com a entrega desses 19 navios, ainda não vamos ser auto-suficientes na cabotagem, mas vamos ter uma situação muito cômoda para, então, continuarmos, com encomendas de reposição e ampliação, a manter uma frota adequadamente dimensionada para as necessidades do país.

M.Q. - Eu estava pensando que o senhor estivesse dizendo alguma coisa com relação aos estaleiros, a essa questão deles terem sempre necessidade de se manterem apenas com as encomendas do governo: as encomendas da Petrobrás, das grandes estatais.

T.B. - Não. Eu acho que os estaleiros têm de ser, evidentemente, produtivos, para serem competitivos. Se circunstâncias especiais levaram o país a uma situação em que só os armadores estatais estão em condições de encomendar, é mais ou menos natural que eles sejam os grandes encomendadores - o que não é desejável, pois o que se quer é

que a economia do país permita que os armadores privados também façam suas encomendas.

M.Q. - Sim. Mas é curioso que essa situação se repete desde o início da indústria de construção naval no país...

T.B. - Nem tanto. Vou citar o exemplo de um estaleiro que aliás, não quis nem recebeu encomendas da Petrobrás, porque nunca participou de concorrências. É o Mauá. Ele pegou uma época muito feliz - um projeto muito feliz - e desenvolveu a construção e exportação dos navios SD-14 e SD-15. O Mauá passou essa fase toda construindo navios para armadores nacionais e, principalmente, para exportação. Todos os estaleiros construíram para a exportação. Eu me recordo que a Ishikawajima construiu um grande porta-containers para o grupo do Tung. Apesar de ter havido a incorporação do navio, houve encomendas para o estrangeiro. A Verolme, o Caneco e o Emaq construíram navios para exportação. Aí, com o problema dos choques do petróleo, os armadores estrangeiros usaram todos os recursos para não receberem os navios, porque o frete não era compensador. E eles conseguiram não receber alguns dos navios que tinham encomendado aqui no Brasil. Daí terem surgido algumas não-entregas e compras pelo Lloyd.

J.D. - Após esse período em que a Fronape projetou capacitar-se na área de cabotagem, quais são suas tarefas para cumprir as missões que lhe são designadas pela lei?

T.B. - Hoje, o perfil de transporte marítimo é interessante, porque a cabotagem de óleo cru já superou a importação desse produto. Se não me engano, do total de toneladas de óleo cru transportados, 36% são em cabotagem e 30% de petróleo importado. Isso significa que a produção doméstica cresceu bastante, com a consequência de diminuir a importação e aumentar a carga de cabotagem. Esse perfil muda bastante a idéia da frota. É uma das razões pelas quais nossa frota própria hoje em dia é muito bem dimensionada para a necessidade de importação, que vem se mantendo ou tendendo a se manter num número próximo a 500.000 barris/dia. Então, é inconveniente ter uma frota própria acima de 500.000 barris/dia para a importação.

J.D. - É anti-econômico.

T.B. - É inconveniente. Sempre é possível afretar um navio ou fazer carga cross-trade etc. Mas o propósito da Petrobrás não é este. O propósito da Fronape ainda é o de suprir o país. Então, deve manter uma frota mais ou menos adequada a isso. E o perfil da frota, no momento, é muito adequado a isso. Onde ele ainda é bastante deficiente é na cabotagem, pelos motivos que já foram mencionados.

J.D. - Diante dessa perspectiva, é por isso que a Fronape não se transforma numa companhia de navegação?

T.B. - Não. A Fronape é uma unidade operativa da Petrobrás e pertence ao Departamento de Transportes. Ela é realmente singular, peculiar, única, concentrando, com isso praticamente todos os 4.300 marítimos - realmente marítimos - da Petrobrás. Mas a Fronape é uma das atividades do monopólio citadas na lei. E tem sido um princípio aceito e mantido pela Petrobrás que toda a atividade monopolista fica com a *holding* Petrobrás, não sendo passada para subsidiária nenhuma. A exploração, a

perfuração... mas a produção, a industrialização e o transporte, que são citados na lei, ficam na *holding*. As subsidiárias têm petroquímica... São a Petrofértil, a Petromisa etc., que não são monopolistas, pela idéia da criação da Petrobrás. A Fronape fica dentro da Petrobrás, à semelhança das demais atividades, naturalmente. Por ser uma unidade singular, sempre vem essa idéia: mas por que a Fronape não é uma subsidiária, não é uma companhia? E poderia ser!

J.D. - Sem problemas.

M.Q. - Como funciona o relacionamento entre a Fronape e o Departamento de Transportes?

T.B. - Muito bem. [risos] O Departamento de Transportes tem a Fronape e os terminais. Nós usamos os terminais. Isso até ajuda bastante o entendimento ou uma interface entre a atividade puramente marítima e as de recebimento, tancagem e embarque nos portos.

A Fronape tem uma grande autonomia administrativa. Isso é natural, porque seria desperdício se vários se interessassem, linearmente, por uma única atividade. Não haveria muita razão... E o organograma do Detran tem um recurso que se revelou interessante: o superintendente da Fronape é o adjunto de transporte marítimo do Detran. Eu tenho sala e função no Detran. Lá tenho duas divisões: a Dinal, de construção naval, e a Divop, de operações. Esse esquema está funcionando.

Eu tenho dois chapéus: aqui, sou superintendente da Fronape; lá, sou o superintendente-adjunto de transporte marítimo. Isso tem funcionado bem. É claro que toda atividade de operação demanda muito mais. Então, eu permaneço aqui.

[FINAL DA FITA 1-A]

M.Q. - Claro.

T.B. - E a Dinal é subordinada a mim, da mesma forma que a Divop. Isso funciona bem.

J.D. - Queríamos agradecer muito a entrevista e deixamos um espaço espaço para qualquer consideração final que o senhor queira fazer.

T.B. - Eu só queria agradecer a vocês. Se quiserem mais algum dado numérico, eles existem. Eu é que não os guardo muito de cabeça. Mas é só pedir que eu...

J.D. - Muito obrigado.

[FINAL DO DEPOIMENTO]

Nota: A opção pelas iniciais T.B. se deve ao fato de o entrevistado ser mais conhecido como Telmo Becker.