

DITADURA MILITAR E CORRUPÇÃO: O CASO DA AQUISIÇÃO DAS FRAGATAS VOSPER PELO BRASIL¹

DICTADURA MILITAR Y CORRUPCIÓN: EL CASO DE LA ADQUISICIÓN DE FRAGATAS VOSPER POR PARTE DE BRASIL

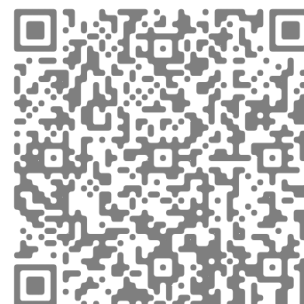
MILITARY DICTATORSHIP AND CORRUPTION: THE CASE OF THE ACQUISITION OF THE VOSPER FRIGATES BY BRAZIL



João Roberto MARTINS FILHO²
e-mail: djrm@ufscar.br

Como referenciar este artigo:

MARTINS FILHO, J. R. Ditadura Militar e corrupção: O caso da aquisição das Fragatas Vosper pelo Brasil. **Teoria & Pesquisa: Revista de Ciência Política**, São Carlos, v. 32, n. esp. 2, e023013, 2023. e-ISSN: 2236-0107. DOI: <https://doi.org/10.14244/tp.v32iesp.2.1071>



| **Submetido em:** 08/05/2023
| **Revisões requeridas em:** 29/08/2023
| **Aprovado em:** 19/10/2023
| **Publicado em:** 05/12/2023

Editora: Profa. Dra. Simone Diniz
Editor Adjunto Executivo: Prof. Dr. José Anderson Santos Cruz

¹ Este artigo contou com apoio da FAPESP (processo 2011/07520-4). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da FAPESP. Agradeço a Ludolf Waldmann a leitura atenta da primeira versão.

² Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), São Carlos – SP – Brasil. Professor Titular aposentado. Doutorado em Ciências Sociais (UNICAMP).

RESUMO: Com base em um dossiê diplomático datado de 1978, encontrado nos National Archives em Kew, sul de Londres, o texto traz à luz o caso de uma investigação da polícia de Hampshire, no Reino Unido, sobre alegações de corrupção na compra das fragatas Vosper pela Marinha brasileira, com seus desdobramentos diplomáticos. A análise baseia-se em farta e detalhada documentação, que aponta para um mistério: por que a Marinha do Brasil se recusou a colaborar com uma investigação que poderia resultar em pagamento de significativas indenizações ao Brasil, por fraudes na compra de equipamentos, configuradas em superfaturamento de fornecimentos de terceiros, com a concordância da Comissão Naval brasileira em Londres? Dessa forma, o que começou como uma pesquisa sobre aspectos tecnológicos da história da Marinha brasileira acabou levando à revelação de mais um caso nebuloso do mau uso do dinheiro público sob a ditadura militar de 1964-1985, para o qual até hoje não existe uma explicação oficial, ou tampouco documentos que revelem como esse assunto foi tratado pelo governo brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha brasileira. Marinha e tecnologia. Ditadura do pós-1964.

RESUMEN: *Basado en un expediente diplomático de 1978, encontrado en los Archivos Nacionales de Kew, al sur de Londres, el texto saca a la luz el caso de una investigación de la policía de Hampshire, en el Reino Unido, sobre las acusaciones de corrupción en la compra de fragatas Vosper por parte de la Marina brasileña, con sus consecuencias diplomáticas. El análisis se basa en una amplia y detallada documentación, que apunta a un misterio: ¿por qué la Marina brasileña se negó a colaborar con una investigación que podría resultar en el pago de una importante indemnización a Brasil por fraude en la compra de equipos, consistente en la sobrefacturación de suministros de terceros, con el acuerdo de la Comisión Naval brasileña en Londres? De este modo, lo que comenzó como una investigación sobre aspectos tecnológicos de la historia de la Marina brasileña acabó revelando otro turbio caso de malversación de fondos públicos bajo la dictadura militar de 1964-1985, para el que hasta hoy no hay explicación oficial, ni documentos que revelen cómo fue tratado este asunto por el gobierno brasileño.*

PALABRAS CLAVE: *Marina de Brasil. Marina y tecnología. Dictadura posterior a 1964.*

ABSTRACT: *Based on a diplomatic dossier dating from 1978, found in the National Archives in Kew, south London, the text brings to light the case of an investigation by Hampshire police in the UK into allegations of corruption in the purchase of Vosper frigates by the Brazilian Navy, with its diplomatic consequences. The analysis is based on extensive and detailed documentation, which points to a mystery: why did the Brazilian Navy refuse to collaborate with an investigation that could have resulted in significant compensation being paid to Brazil, for fraud in the purchase of equipment, configured in overbilling for third-party supplies, with the agreement of the Brazilian Naval Commission in London? In this way, what began as research into technological aspects of the history of the Brazilian Navy ended up revealing yet another murky case of the misuse of public money under the military dictatorship of 1964-1985, for which there is still no official explanation, nor any documents that reveal how this matter was dealt with by the Brazilian government.*

KEYWORDS: *Brazilian Navy. Navy and technology. Post-1964 dictatorship.*

Introdução

No dia 29 de setembro de 1970, com a presença do ministro das Finanças brasileiro, Delfim Neto, e do ministro da Defesa, juntamente com o alto comando da Marinha britânica, Brasil e Reino Unido assinaram o contrato para a compra de seis fragatas, sendo quatro construídas nos estaleiros da firma Vosper, localizados em Woolston, perto de Southampton, e duas no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Destes navios, a *Niterói* (F-40), que deu nome à classe no Brasil, foi lançada ao mar em 8 de fevereiro de 1974 e incorporada em 20 de novembro de 1976, seguida pela *Defensora* (F-41), *Constituição* (F-42) e *Liberal* (F-43). No Brasil, foram construídas a *Independência* (F-44) e a *União* (F-45).

O negócio foi resultado das simpatias de setores da Marinha brasileira pela Marinha britânica, diante das dificuldades enfrentadas pelo Brasil para convencer os Estados Unidos a fornecerem ao país equipamento de última geração e não apenas navios obsoletos transferidos pelo esquema de *lend and lease*, desde a Segunda Guerra Mundial. Resultou também do esforço do governo britânico em apoiar a transação, garantindo a negociação casada com bancos britânicos que asseguram o financiamento.

O governo britânico atribuiu grande importância a essa aquisição, devido à própria importância da indústria bélica naval para a economia do Reino Unido. Como destacou Sami Faltas (1986, p. 18, tradução nossa), em seu livro sobre o mercado de armas da Europa nas décadas de 1960 a 1980, ao contrário dos EUA e da França, onde prepondera a indústria aeroespacial, “na Grã-Bretanha e na Holanda, e em menor grau na Itália e na RFA, a indústria naval pode ser um enfoque mais útil à indústria de armamentos como um todo. Sua importância relativa é maior nesses países e ela é comercial e voltada para fora”.

Até 1960, a Grã-Bretanha era o único país europeu capaz de produzir seus próprios navios. Nas décadas seguintes, ela perdeu essa vantagem, devido ao desenvolvimento da indústria naval em vários países europeus, e sua competitividade comparativamente diminuiu. A isso deve-se acrescentar a aguda internacionalização dos mercados (FALTAS, 1986, p. 30-p. 52).

A venda de navios de guerra constitui uma decisão de Estado. Como lembra Faltas (1986, p. 58):

Considerações de política externa e outros fatores políticos afetam cada decisão específica de importar ou exportar navios. Compradores e vendedores podem utilizar as negociações de vendas de armas para reforçar ou desafiar esferas de influências existentes. Negociações de vendas de armas estão

habitualmente vinculadas a outros tipos de negociações de relações político-militares e econômicas.

Os fatores políticos podem ser claramente percebidos no caso das relações navais entre Brasil e Grã-Bretanha na era das fragatas. Em 1978, quando uma investigação policial veio à tona sobre alegações de fraude envolvendo os estaleiros Vosper no negócio das fragatas com o Brasil, as razões de Estado tornaram-se evidentes no esforço dos ministérios britânicos da Indústria, da Defesa e das Relações Exteriores em controlar os danos que poderiam ser causados pela decisão do Procurador Geral do Reino Unido de ouvir autoridades brasileiras sobre detalhes da negociação, como será detalhado mais adiante.

As negociações de armamentos são um caminho de duas mãos:

Os principais estados fornecedores de armas utilizam suas transferências de armamentos para aumentar sua influência sobre outros estados, tanto dentro como fora de sua esfera de influência. Por sua parte, os importadores de armamentos utilizam as negociações sobre fornecimento de armas, seja para conseguir ou ampliar o apoio de uma potência para suas políticas, seja para se tornarem menos dependentes de um único fornecedor. Adquirir equipamento militar de vários fornecedores torna um país menos suscetível à pressão de uma única fonte (FALTAS, 1986, p. 59).

No caso das fragatas, tratou-se de uma negociação que se inseria no contexto mais amplo da busca de autonomia de vários países em desenvolvimento nessa fase, o que os levava a procurar uma alternativa à transferência de material naval obsoleto, seja americano ou soviético³.

Os estaleiros

Nesse esforço, evidentemente, esses países não estavam à procura de submarinos nucleares ou grandes navios de superfície. As vendas a que nos referimos aqui dizem respeito, basicamente, a navios menores: submarinos convencionais, contratorpedeiro, fragatas, corvetas, equipamento de ataque rápido, caças-minas, barcos anfíbios e de patrulha costeira, etc⁴. É bom notar, porém, que as compras de navios de escolta ainda eram divididas meio a

³ Faltas (1986, p. 59) se refere à “Indonésia e vários países latino-americanos” que “se voltaram para fontes da Europa ocidental para suplementar o seu equipamento de origem americana”, antecipando um caminho depois seguido pela Índia, Taiwan e Egito. Op. cit., p.59.

⁴ O mesmo autor (FALTAS, 1986) descreve assim a parcela de mercado desses tipos de navios no período 1960-1980: 10% para submarinos convencionais; 28 % para navios de escolta; e 61% para barcos rápidos. (Op. cit., p.66).

meio, entre material usado e material novo, ainda no final dos anos 1970.⁵ No lado comprador, havia menos países capazes de adquirir navios de escolta do que barcos de ataque menores. No lado fornecedor, no começo dos anos 1970 começa a se consolidar a tendência de concentração da indústria de navios de guerra novos na Europa Ocidental, onde se origina a tecnologia contida nesses equipamentos. Ao mesmo tempo, as exportações são o esteio da indústria naval militar europeia.

Segundo o autor Faltas (1986, p. 69) que vimos citando, “sem a exportação de navios de guerra, a maior parte das indústrias navais não poderia continuar na sua presente capacidade e várias delas não poderiam sobreviver, simplesmente”. Outra tendência importante no lado fornecedor no período que examinamos é a da “transferência” de tecnologia, mais exatamente a da fabricação de alguns navios da mesma classe em estaleiros localizados nos países compradores: “O período analisado presenciou um aumento no número de transferências de tecnologia de construção de navios de guerra de um país para outro, um aumento no número de países exportando tal *know-how*, bem como no número de países importadores”, dizia Faltas (1986, p. 73) referindo-se aos anos 1970.

Nas três primeiras décadas do pós-guerra cresceu significativamente o número de países, principalmente do Terceiro Mundo, construtores de navios dos tipos mencionados acima (de 9 para 37). Por sua vez, a participação dos fornecedores europeus nesse mercado de “transferência” de tecnologia de navios de guerra, subiria de 10 para 70 por cento no decorrer dessa década, com destaque para a Alemanha Ocidental, cuja parcela subiu de nada para 40 por cento, com produção principalmente de submarinos e navios de ataque rápido.⁶ Algumas especificidades marcam a indústria naval alemã: a longa tradição na construção de submarinos e outros navios; a independência em relação ao Estado e, em menor escala, as restrições à exportação de equipamento militar.

De todo modo, um fator fundamental para o sucesso alemão foi a disposição de sua indústria naval em satisfazer o desejo dos países compradores, como Argentina e Turquia, de fabricar localmente seus submarinos (FALTAS, 1986, p. 79). No final da década, a importância

⁵ “No campo dos destroieres, fragatas e corvetas, encontramos pouca evidência de mudança nos modos de aquisição durante nosso período” (1960-1980). E continua: “É interessante notar que as importações de navios usados no final dos anos setenta ainda era responsável por metade da demanda total por navios de escolta para o mercado externo, enquanto a produção doméstica e as novas importações conservavam uma parcela comparativamente pequena do mercado” (FALTAS, 1986, p. 67).

⁶ Do lado comprador, enquanto nos anos 1950 países como o Brasil não receberam praticamente nenhuma “transferência” de tecnologia, no final dos anos 1970, pelo menos metade desses negócios ia para países sem indústria naval avançada. Entre eles, destacavam-se Argentina, Brasil, Colômbia, Índia, Irlanda, Malásia, Peru, Portugal, Singapura, África do Sul, Coréia do Sul e Turquia (FALTAS, 1986, p.75-77 e nota 14, p. 95).

desse tipo de negócio crescera a ponto de marinhas europeias terem mudado seu próprio equipamento, com um olho em sua atratividade para os mercados compradores externos.⁷ Um outro tema a ser analisado seria o da importância cada vez maior dos equipamentos na construção naval. A Europa foi capaz de manter hegemonia nessa área, mas nesse caso a diferença entre os armamentos e outros equipamentos instalados em seus navios e os instalados nos barcos vendidos a marinhas estrangeiras colocou problemas de escala na produção naval europeia, que não poderemos examinar aqui (FALTAS, 1986, p. 160).

Já os britânicos estavam particularmente bem posicionados para atender à demanda de marinhas como a do Brasil por fragatas de tecnologia avançada, pois sua própria Marinha demandou esse tipo de navios nos anos anteriores. Com efeito, no quadro da busca da OTAN por se contrapor à Marinha soviética, para a indústria naval britânica foi especialmente relevante a construção de navios de escolta.⁸ Alguns autores atribuem essa característica à situação econômica do pós-guerra – o que levou esse país a concentrar-se em alternativas mais em conta –, bem como a razões de estratégia naval: a crença prevalecente, então, na supremacia do poder aéreo, o que levava à ênfase nos porta-aviões, que por sua vez necessitavam de navios de escolta.⁹

De todo modo, a maior parte dos navios produzidos pelos estaleiros britânicos nesse período foi de fragatas. Foi esse o contexto em que os britânicos desenvolveram as fragatas *Leander*, feitas entre 1961 e 1971 e consideradas um marco nesse tipo de navios.¹⁰ Daí o interesse precoce do governo britânico em fortalecer seu parque industrial naval com a venda de fragatas a países como o Brasil. O fato de pertencer à OTAN, evidentemente, não significava que a Grã-Bretanha não competisse ativamente com seus aliados na busca de mercados para

⁷ Foi o caso britânico dos submarinos *Type 2400* e das fragatas *Type 23* (Faltas, 1986, p. 83 e nota 29, p. 96).

⁸ Como lembrou Eric Osborne (2005, p. 139, tradução minha): “A potência naval com a maior produção foi a Grã-Bretanha. Nesse período (1955-1967), *destroyers* e fragatas de menores dimensões passaram a representar a maioria da frota de superfície britânica”.

⁹ Para outro autor, “certo ou errado, o principal objetivo da doutrina naval da OTAN parecia ser impedir uma reencenação da Batalha do Atlântico, com os submarinos soviéticos tomando o lugar dos *U-boats* alemães”. Ver Sami Faltas (1986, p. 28).

¹⁰ As *Leander* constituíram uma evolução – no desenho e nas instalações de radar e controle aéreo – das fragatas de uso geral britânicas conhecidas como *Type 12*, desenvolvidas nos anos 1950. O projeto das fragatas *Type 12*, “em suas várias encarnações forneceu a espinha dorsal da Royal Navy desde cerca de 1965 a 1985”. Ver Eric Grove, (1993, p. 50-51). Osborne (2005, p. 252) afirma que alguns especialistas consideram as fragatas dessa classe “entre as melhores de seu tipo construídas na era dos mísseis”, op. cit., p. 252. Foram lançadas ao mar vinte e seis navios, mais catorze para exportação (seis foram feitos na Holanda e seis na Índia). Medindo 372 pés, portavam dois canhões de 4.5 polegadas, quatro mísseis SAM Seacat, um MK 20 Limbo, além de um helicóptero Wasp. Deslocam 2350 toneladas. Algumas unidades ainda estavam em uso em marinhas menores no começo do século XXI.

seus navios (FALTAS, 1986, p. 27). Enfim, as compras brasileiras talvez tenham contribuído para o breve pico de exportações militares navais britânicas no começo dos anos 1970.

Em 1965, o chamado Relatório Geddes, produzido para o governo britânico, recomendou que a indústria naval doméstica se concentrasse em um número pequeno de estaleiros especializados, três no caso dos barcos de superfície. Nos anos seguintes, a Marinha britânica consolidou a tendência de fabricar navios “líderes” (*lead*, primeiros de uma classe) nesses estaleiros e navios “subsequentes” (*follow-on*) em um número ligeiramente maior de firmas. Na análise de Faltas (1986, p. 204),

para os fabricantes especialistas de navios de guerra – *Vickers, Vosper Thornycroft, Yarrow e Brooke Marine* – a especialização significava uma dependência virtualmente completa do governo para a provisão de encomendas da Royal Navy e para a ajuda em assegurar contratos de exportação de navios de guerra.¹¹

O mesmo autor defende que nos anos 1970 era nítida a *militarização* de alguns dos maiores e mais modernos estaleiros, garantida por encomendas nacionais e internacionais.¹² Entre as empresas britânicas, no começo dos anos 1970, a Vosper era a única especializada exclusivamente em navios médios e a mais nova. Foi crucial, assim, para essa firma o projeto das fragatas classe *Amazon*, desenvolvido em cooperação com o Ministério da Defesa britânico. Desse projeto saíam os modelos *MK-10* e *MK-11*, dos quais uma das versões acabou gerando a nossa classe *Niterói*. A importância atribuída tanto pela Vosper quanto pelo governo britânico à venda das fragatas ao Brasil tem que ser vista nesse quadro mais amplo.

No entanto, mudanças importantes viriam a ocorrer logo em seguida. Em 1977, os estaleiros foram nacionalizados e surgiu a estatal *British Shipbuilders*. A Vosper não foi exceção, permanecendo privada apenas sua subsidiária em Singapura, a Vosper Singapore (FALTAS, 1986, p. 91). Segundo Faltas (1986, p. 94), “a nacionalização dos estaleiros no Reino Unido não alterou o caráter comercial da indústria num grau suficiente para fazê-la comparável a uma organização burocrática”. Contudo, no final da década, “os problemas financeiros da Royal Navy e a parcela declinante da indústria britânica no mercado internacional de navios de guerra colocavam uma ameaça efetiva à divisão de construção de navios de guerra da *British Shipbuilders*” (FALTAS, 1986, p. 205).

¹¹ Ver tabela 27 em Faltas (1986, p. 204: “Especialização na construção britânica de navios de guerra”).

¹² Entre meados dos anos 1950 e meados dos anos 1970, a porcentagem de construção desse tipo no conjunto da produção dos estaleiros britânicos passou de 16% para 42%. Ver Faltas (1986, p. 205).

O segredo revelado

A estatização da Vosper e sua integração à *British Shipbuilders* (BS), a primeiro de julho de 1977, foi acompanhada pela descoberta de fatos delicados. Em dezembro do mesmo ano, como parte de uma investigação da polícia de Hampshire em torno das acusações levantadas pelo ex-diretor de compras da Vosper, John Driver, que se defendia de um processo que lhe movia a companhia, surgiram alegações de graves ilegalidades praticadas pela Vosper no decorrer da construção das fragatas. No Brasil, essas alegações vieram a público no dia 27 de abril de 1978, em reportagem publicada na seção de economia do *Jornal do Brasil*, assinada por Robert Dervel Evans.

Citando informações do processo, a reportagem mencionava a denúncia da existência de um fundo de 3,25 milhões de dólares reservados pela Vosper para “lubrificar” contratos com países estrangeiros – inclusive a Nigéria, a Líbia e a Venezuela, além do Brasil. Tais práticas ilegais estariam ocorrendo há muito tempo. Percebendo o caráter sensível do assunto, a embaixada britânica em Brasília imediatamente comunicou ao *Foreign Office* o conteúdo da reportagem, inaugurando alentada correspondência governamental hoje disponível para consulta nos *National Archives* em Kew, sul de Londres.¹³

As denúncias publicadas pelo *Jornal do Brasil* foram tratadas em Londres de imediato como assunto de Estado e envolveram intensa comunicação entre vários departamentos do governo, incluindo o Gabinete do Primeiro Ministro, o *Foreign Office* e os ministérios da Defesa, Indústria e Tesouro, além da Procuradoria Jurídica do governo de Sua Majestade. Duas preocupações concentraram no começo as atenções: a reação do Parlamento e os danos potenciais à credibilidade da estatal *British Shipbuilders*, e em decorrência aos interesses da indústria britânica em geral. Logo de início, percebeu-se também que as acusações referiam-se centralmente ao negócio das fragatas. Diante desse quadro, o embaixador britânico em Brasília procurou o encarregado de Europa do Itamaraty para comunicar oficialmente o conteúdo da investigação policial e a disposição britânica a reparar qualquer prejuízo que pudesse ter ocorrido a interesses brasileiros, posição logo alterada por solicitação da *British Shipbuilders* para reparação apenas por eventos ocorridos depois da nacionalização. Esse foco inicial fica claro no *brief* preparado pelo Ministério da Indústria britânico para o encontro marcado com o almirante Aritanha, chefe da Comissão Naval Brasileira na Europa:

¹³ “Alleged fraud and corruption by Vosper Thornycraft (sic) (UK) with government of Brazil”, FCO 69-609.

O objetivo da solicitação desse encontro é assegurá-lo de que estamos muito preocupados com qualquer sugestão de que algumas irregularidades ocorreram e profundamente abalados por elas poderem envolver os contratos brasileiros. [...] O que podemos afirmar no momento é que se emergir que a posição de seu país foi de alguma forma prejudicada financeiramente, garantimos, na extensão de nossa responsabilidade, que isso será retificado.¹⁴

Contudo, esse roteiro logo foi alterado. A reação dos brasileiros, na reunião realizada a 10 de maio em Londres entre funcionários do governo britânico e representantes da Marinha brasileira, surpreendeu os britânicos. Um telegrama enviado pelo *Foreign Office* à Embaixada britânica em Brasília, que excepcionalmente manteremos em inglês, resumia o conteúdo do encontro: “*Representatives of British Shipbuilders and of MOD have now spoken to the Brazilian Naval Delegation on the lines of the telegram under reference. The meeting, held on Wednesday 10 May, was uneventful: the Brazilians clearly wished to keep the issue on a low key*”¹⁵. Em tradução livre, a reunião com o almirante Aratanha teria deixado claro que o objetivo da Marinha não era recuperar perdas, mas não mexer no assunto.

Na minuta do encontro, a versão britânica sobre o conteúdo das conversas de 10 de maio aparece em mais detalhe¹⁶. Segundo ela, a reunião foi aberta com uma explicação aos brasileiros sobre a origem do problema: um processo movido pela Vosper contra um de seus funcionários, por desvio de dinheiro. Em sua defesa, este teria trazido à luz acusações de supostas práticas contábeis ilegais da Vosper, particularmente em relação ao negócio das fragatas brasileiras. O executivo chefe da BS teria assegurado, em seguida, ao almirante que os eventuais prejuízos causados ao Brasil seriam reparados. Em sua fala, o oficial brasileiro agradeceu a preocupação britânica e referiu-se às matérias de TV e de imprensa divulgadas em Londres que tinham sido copiadas pela imprensa brasileira. O relato concluía: “Ficou claro que o almirante Aratanha e seus colegas estavam satisfeitos em deixar o assunto nas mãos da BS, cientes de que haveria uma nova reunião se e quando houvesse algo de novo para relatar”. O assunto foi então desviado para detalhes sobre a construção das fragatas ainda em curso.

A partir dessa data, o dossiê recupera documentos anteriores à publicação da matéria do *Jornal do Brasil*, a qual por sua vez se seguiu a matérias publicadas na imprensa britânica um mês antes. Fica claro, então, que as informações reveladas ao público já eram do conhecimento

¹⁴ Ver “Brief for meeting with Admiral Aratanha” anexo a “Department of Industry to Law Officer’s Department, Attorney General’s Chambers, Royal Courts of Justice”, London, 10 May 1978. FCO 69-609.

¹⁵ Ver “FCO to Brasilia”, tel. No. 113, 12 May 1978. FCO 69-609.

¹⁶ Aparecem como participantes na reunião, pelo lado britânico, o diretor da British Shipbuilders, M.B. Casey e seu assessor jurídico N.A. Sloan, além de Roger Harding, do departamento de compras do MOD; pelo lado brasileiro, o almirante Albano de Aratanha e os comandantes Lima e Godinho. Ver “Notes of a meeting held at the Office of the Brazilian Naval Mission at Buckingham Palace Road, London, on 10th May, 1978”. FCO 69-609.

de sucessivos círculos de pessoas, numa ordem que se amplia de alguns executivos e advogados da Vosper para a Procuradoria Geral Britânica, o Ministério da Indústria, a *British Shipbuilders*, até chegar ao *Foreign Office* e, finalmente, ao próprio Gabinete do Primeiro Ministro. Este foi informado pelo Ministério da Indústria, a 20 de março de 1978, da “alegada fraude envolvida no fornecimento de seis fragatas e a possibilidade de que tivessem sido pagas comissões indevidas”. A possibilidade de que a polícia convocasse autoridades brasileiras para depor no inquérito tinha provocado troca de correspondência entre o Procurador Geral e o Ministro das Relações Exteriores¹⁷.

Ao lado disso, a minuta explicava que, segundo informações da BS, os “arranjos de abatimentos secretos que eram o tema das alegações foram interrompidos”, mas não os abatimentos ainda vigentes, o que envolveria a parte brasileira. A intenção da BS de comunicar-se com os brasileiros foi adiada diante da constatação de que estavam em jogo interesses de Estado. Nesse quadro, recomendava-se ao governo que deixasse, na medida do possível, a questão para ser resolvida pela BS, com a ressalva de que a estatal comunicasse o governo sobre qualquer movimento subsequente, “tendo em vista as implicações mais amplas para os interesses britânicos no Brasil e em outras partes”.

Em seguida, um ofício da BS explicava que em contato com o diretor da Vosper e seus advogados, ficara claro que o problema se referia a “abatimentos e reduções provenientes de seus fornecedores e se havia impropriedades nesse campo”. A Vosper esclareceu que contratara auditores para examinar a questão e que achara conveniente procurar os brasileiros para deixar claro que estava disposta a indenizá-los por qualquer prejuízo. Embora sem ter conhecimento do conteúdo do inquérito policial, a Vosper explicou à BS que um primeiro esboço de um relatório “indicava má administração na negociação e na contabilidade de certos tipos de abatimentos e reduções”, embora sem evidências “de que qualquer indivíduo tenha auferido ganho particular oriundo de ou em relação com” essas práticas. Ao mesmo tempo, recomendava ser impossível interromper os abatimentos ainda em curso, embora a companhia estivesse decidida a não continuar tais práticas.

Segundo o mesmo relato, a Vosper estava ansiosa para entrar em contato com os brasileiros a fim de assegurá-los, como já visto, de que não haveria prejuízos para eles. A preocupação legal dos consultores da empresa era com a cessação das responsabilidades da BS

¹⁷ “Vosper Thornycroft: approach to the Brazilian authorities”, 20 March 1978, anexo a “Department of Industry Deputy Secretary, to Cabinet Office”, London, 14th April 1978. FCO 69-609.

pelos atos da Vosper, a partir do momento em que tinham sido interrompidas as práticas de abatimentos secretos¹⁸.

Os argumentos apresentados pela Vosper não foram totalmente aceitos pelo procurador jurídico da BS, Norman Sloan, conforme sua resposta enviada ao presidente da estatal em meados de abril. Neste contexto, Sloan aborda a declaração anterior sobre a ausência de ganho pessoal na transação em questão: “Concordo com isso, mas não obstante o relatório Peat indica claramente que a Vosper Thornycroft entrou em arranjos altamente questionáveis com seus fornecedores, cujo objeto era conseguir um lucro que não seria revelado às autoridades brasileiras – ou, com efeito, a qualquer autoridade”.

Nessa altura, o rumo do processo judicial ainda não estava nítido e Sloan lembra que a inexistência de ganho pessoal poderia levar o Promotor-Chefe (*Director of Public Prosecutions*) a não abrir um processo. Mas se não fosse esse o caso, então “considerável publicidade será dada ao assunto e as autoridades brasileiras e outras, se ainda não sabiam da situação, ficariam sabendo dela em circunstâncias desafortunadas, para dizer o mínimo”. A carta concluía com a recomendação de que se avisasse os brasileiros “num futuro razoavelmente curto”, ao mesmo tempo, em que sugeria colocar o Ministério da Indústria a par da situação, sempre considerando que era razoável supor que as autoridades do Brasil pediriam reparação pelos prejuízos sofridos¹⁹.

No dia seguinte foi realizada na sede do Ministério da Indústria (Monsanto House) uma reunião de alto nível que envolveu representantes desse ministério, do Gabinete e dos ministérios da Defesa, das Relações Exteriores e do Comércio, além de alguns assessores legais, num total de, no mínimo, nove pessoas. A minuta dessa reunião é esclarecedora.²⁰ Já de início, ela deixa claro que o centro da investigação policial iniciada em Hampshire em dezembro de 1977 era “a possível fraude afetando o contrato para a construção de 6 fragatas para o Brasil no valor de 100 milhões de libras” e, secundariamente, a existência de possíveis pagamentos de comissões impróprias ainda que não ilegais. Menciona a seguir as matérias publicadas em março na imprensa britânica e registra que não houve reação das autoridades brasileiras. Quanto à fraude, essa se constituiria em que, depois do contrato assinado com o governo brasileiro em 1971, a companhia “persuadiu cerca de 80 fornecedores a aumentar seus preços, para dar espaço a um desconto secreto para a Vosper Thornycroft”.

¹⁸ “British Shipbuilders to Department of Industry”, 10th April, 1978. FCO 69-609.

¹⁹ “Norman Sloan to M.B. Casey”, London, 17th April, 1978. FCO 69-609.

²⁰ “From R E Dearing Deputy Secretary to”, London, 19th April 1978. FCO 69-609.

A diferença entre o preço real e o preço constante nas notas fiscais ficava com a Vosper, sendo guardada em contas secretas, conhecidas por um círculo restrito de funcionários e diretores. O total constante nas notas era pago pelo governo brasileiro. Depois da nacionalização, não teriam havido mais arranjos desse tipo, mas os pagamentos fraudulentos já contratados continuaram. A *British Shipbuilders* foi alertada para a questão quando a polícia confiscou os documentos da Vosper, e a 23 de dezembro de 1977 seus chefes foram chamados ao Ministério da Indústria, por sugestão do Promotor-Chefe. Pressionada pelo ministério, a Vosper apresentou a defesa inicial de seus advogados. Estes informaram a Procuradoria de que havia boa base para defesa, presumivelmente com base numa alegação prévia de que “havia minutas aprovadas de reuniões entre a Companhia e os brasileiros que lhes permitiram conseguir e reter os abatimentos”.

A Vosper contratou uma firma independente de auditoria para examinar seus livros e verificar se houve “má administração”. Essa auditoria secreta foi interrompida antes de chegar ao fim. Diante disso, a BS pressionou os advogados da Vosper para que assegurassem que qualquer irregularidade tinha cessado no começo de 1978. Mas restava um problema espinhoso: “A polícia, contudo, suspeita fortemente que as práticas passadas envolveram ilegalidades e pretende, como próximo passo, inquirir o Ministério da Defesa e depois entrevistar alguns fornecedores cuidadosamente selecionados. Num estágio posterior de sua investigação, ela provavelmente desejará ver os brasileiros”.

Com efeito, o Ministério da Defesa britânico concordara em agir como certificador das requisições (*invoices*) dos fornecedores da Vosper. Contudo, por sugestão dos assessores jurídicos do Ministério do Tesouro, o MOD foi obrigado a manter segredo sobre o caso Vosper, o que o impedia de alertar seu escritório de auditoria em Southampton, até que surgiram os relatos de imprensa. Assim, durante quatro meses, o governo brasileiro continuou a pagar *invoices* certificados pelo MOD, num valor de 1 milhão de libras, além de *invoices* “*ad referendum*” no total de 3,4 milhões de libras.

As discussões continuaram com a constatação de que ainda haveria meses de incerteza antes que se soubesse se as investigações resultariam em processo, mas era de supor que os brasileiros fizessem questionamentos. Nesse quadro, os ministros sugeriam que a BS suspendesse o uso dos pedidos superfaturados e/ou entrasse em contato com as autoridades brasileiras para colocá-las a par da situação. Consultado, o *Director of Public Prosecutions* recomendara a inconveniência de interromper os contatos já feitos, pois isso alertaria fornecedores sobre o inquérito policial, o que poderia levar à destruição preventiva de provas.

Em sua condição de agente do governo brasileiro, o MOD não poderia escapar ao imperativo de dar alguma satisfação sobre a interrupção na certificação dos *invoices*, mas mais uma vez a polícia solicitara que tais contatos fossem postergados, para não atrapalhar as investigações.

Era de se esperar, contudo, que a Marinha brasileira questionasse o MOD. A revelação do problema poderia levar a “pesadas demandas por compensação e é concebível que os brasileiros fariam declaração pública danosa à indústria britânica”. A saída encontrada pelas autoridades presentes à reunião foi sugerir um “jeitinho” britânico para reduzir os danos à indústria: deixar os contatos nas mãos da *British Shipbuilders*, com cuidado para não incentivar o país comprador a pedir reparações e sempre em consulta com o governo britânico. Se os brasileiros nada dissessem, estaria configurado o melhor cenário para a indústria britânica. Além disso, o *Foreign Office* deveria considerar a conveniência de estabelecer contatos pela via diplomática com o governo do Brasil. Finalmente, o MOD modificaria o formato dos certificados apenas como medida de precaução. Uma página anexa à minuta esclarecia que a BS tinha resolvido entrar em contato conosco.

Um caso de polícia

A partir daí, a documentação retoma a sequência interrompida a 17 de maio, com o ofício do Ministério da Indústria encaminhando ao Gabinete do Primeiro-Ministro a minuta já referida da reunião de 10 de maio com as autoridades brasileiras²¹. O próximo capítulo da novela era previsível. A 26 de junho, o *Director of Public Prosecutions* escreveu ao Departamento de Relações Comerciais e de Exportações do Foreign Office comunicando que tinha concordado com a conveniência da polícia de Hampshire conduzir investigações sobre o caso Vosper no Brasil, prevendo a data de 4 de setembro para o início dessas investigações.²²

Em resposta, o FCO registrou que avisara o embaixador em Brasília e sugeriu que se comunicasse às autoridades policiais encarregadas do inquérito, a fim de alertá-las sobre a necessidade de agir com discrição e delicadeza no Brasil²³. A 10 de julho, o gabinete do Promotor-Chefe enviou ao Foreign Office o ofício que pretendia fosse encaminhado à “autoridade competente” em Brasília.

²¹ Ver “Mr. R E Dearing (Deputy Secretary) to Mr. P Le Cheminant, Cabinet Office”, London, 18 May 1978. FCO 69-609.

²² “Director of Public Prosecution to Mr. Burgess-Watson, Trade Relations and Exports Department, Foreign and Commonwealth Office”, London, 26 June 1978. FCO 69-609.

²³ “R Burges Watson to T Waring Esq, Director of Public Prosecution”, London, s/d.

Datado de 10 de julho, o documento se referia à investigação conduzida pelo Detetive Superintendente John A. Wright e pelo Detetive Inspetor Frederick J. Hodson sobre as supostas fraudes. Citava, a seguir, o contrato assinado pelo governo do Brasil com a Vosper Thornycroft, em 29 de setembro de 1970, para a construção de quatro fragatas no Reino Unido e duas no Brasil, para esclarecer:

A Polícia de Hampshire (Hampshire Constabulary) apreendeu uma quantidade de documentos incluindo cartas e memorandos internos pertencentes à Companhia Inglesa, os quais contêm evidências no sentido de que a Companhia Inglesa fraudou a República Federativa do Brasil na medida em que a Companhia Inglesa negociou esquemas de abatimentos com a maioria de seus fornecedores e deixou de passar o benefício desses abatimentos, seja direta ou indiretamente, para o Governo do Brasil (grifo meu).²⁴

A missiva explicava como funcionava o esquema da Vospers: esta induziu muitos de seus fornecedores a conceder descontos no preço dos equipamentos fornecidos para a construção das fragatas, ao mesmo tempo em que forneciam notas fiscais com preços inflados. “Quando o pagamento era feito, o fornecedor dava então um abatimento à Companhia Inglesa por meio de um cheque ou nota de crédito sem ligação com nenhum contrato”, resumia o Promotor-Chefe. Havia evidências, continuava, de uma série de reuniões entre representantes da Vosper e do governo brasileiro, onde ficou acertado que aquela poderia ficar com os abatimentos conseguidos em peças sobressalentes, mas que o governo brasileiro deveria se beneficiar de descontos obtidos em qualquer outra parte do contrato.

O documento enumerava então três formas pelas quais a Vosper teria fraudado o governo brasileiro por meio dos “abatimentos confidenciais”:

1) Como o contrato estabelecia que em caso de aumentos imprevistos de preços de equipamentos e peças a Vosper poderia repassar esses custos ao governo do Brasil, mas no caso inverso de redução de preços, este último deveria ser beneficiado com as reduções obtidas, as evidências apontavam para um prejuízo de nosso governo;

2) Como o contrato previa que a Vosper poderia cobrar do governo brasileiro quando as “despesas de *overhead*” excedessem 83 por cento, havia evidências de que os abatimentos secretos, ao não serem contados no total desse tipo de despesas, permitiam ganhos extras e fraudulentos à Companhia Inglesa, prejudicando o Brasil;

²⁴ “Director of Public Prosecutions to the Competent Legal Authority, Brasilia, Brazil”, London, 10 July 1978. FCO 69-609.

3) Como o contrato previa que a Vosper poderia cobrar uma comissão de 12,5 por cento sobre peças sobressalentes, havia evidências de que ao não contabilizar os abatimentos, essa porcentagem era calculada sobre preços superfaturados, prejudicando mais uma vez o governo comprador.

Para a Polícia de Hampshire, a forma encontrada pela Vosper para ocultar na sua contabilidade os abatimentos “parecia indicar uma intenção por parte de funcionários dessa Companhia de esconder o fato de que num período de quatro anos, uma soma na região de 598.455 libras foi recebida dessa fonte”. Para os investigadores, não ficava claro ainda que parte dessa soma deveria ter sido repassada ao governo brasileiro, mas as evidências indicavam que “somadas adicionais devem ser creditadas ou pagas à Companhia Inglesa com relação a ‘abatimentos confidenciais’”. Embora a investigação não tivesse até aquele ponto identificado todos os funcionários da Vosper que tinham conduzido negociações com o governo brasileiro, acrescentava o Promotor-Chefe, “parece, com base nas minutas assinadas em posse da Companhia Inglesa que o representante dessa companhia – D.P.E. Shepherd, efetivamente discutiu as questões de abatimentos comerciais com o Almirante Coelho de Souza em uma série de reuniões entre 31 de julho e 8 de agosto de 1970”.

Em vista desse quadro, considerava-se necessário estabelecer tanto com o almirante citado como com outros representantes autorizados do governo brasileiro a interpretação adotada por seu governo sobre a questão dos abatimentos por parte de fornecedores. Nesse sentido, “a apresentação das relevantes minutas assinadas pré-contratuais, registrando as várias reuniões prévias à assinatura do contrato serão de importância crucial para investigação da Polícia”. No caso da Procuradoria britânica resolver pela instalação de acusação formal contra os funcionários da Vosper envolvidos na fraude, seria crucial acrescentar *provas de que o governo brasileiro fora vítima de engano* (grifou meu).

Em decorrência desses argumentos, a Polícia de Hampshire julgava conveniente ouvir e gravar os depoimentos dos responsáveis no Brasil pelas seguintes companhias: Anglo-Brasileira de Comércio S.A, *Bank of London and South America* e *Inter-Continental Aviation S.A.* Além disso, seria necessário ouvir quatro pessoas: Charles Reade, Renato Archer, almirante Angelo Nolasco de Almeida e comandante (*captain*) Neves, dado que todos esses nomes constavam de documentos da Vosper relativos a pagamentos feitos pela Anglo-Brasileira. Mais especificamente: “na correspondência, esses pagamentos são descritos como “comissões” e “comissões especiais” na quantia de 2.795.757 libras. O teor dessa

correspondência e memorandos internos é capaz de indicar que uma proporção dessas comissões pode representar o pagamento de várias somas de dinheiro para fins impróprios”. O ofício concluía com a explicação de que antes de conduzidas as investigações no Brasil seria impossível estabelecer com precisão “a natureza específica do conjunto do inquérito”.

Antes mesmo da chegada da solicitação oficial da Promotor-Chefe, o Departamento de Relações Comerciais e Exportações do *Foreign Office* apressou-se a discutir que curso de ação tomar, conversando com o responsável pelo Brasil no Departamento de América do Sul. Além disso, foi consultado o Departamento de Nacionalidades e Tratados, o qual confirmou que a praxe era que a Polícia, por meio da Procuradoria, *requerese* a permissão do governo estrangeiro para conduzir investigações. No caso do Brasil, as sensibilidades estavam aguçadas depois do *affair* Ronald Biggs (que se refugiou no Brasil após participar do famoso assalto ao trem pagador, na Inglaterra).

O funcionário que fez os contatos manifestou sua preocupação com o rumo que tomava o problema, “pois embora os brasileiros possam apresentar-se razoavelmente calmos quando lhes dizemos que podem ter sido enganados aqui e que vamos compensá-los se isso ocorreu, ficarão bem menos calmos quanto às possíveis sugestões *de que alguns dos seus podem estar implicados na fraude*” (grifo meu). Se isso ocorresse, dizia o funcionário, a consequência certa era que os brasileiros ficariam muito pouco propensos a fazer negócios com estaleiros britânicos no futuro²⁵.

Quando tomou contato com o conteúdo do ofício do Procurador Waring, Burges Watson, chefe do departamento de comércio do *Foreign Office*, entrou em contato por telefone com ele, procurando convencê-lo de que parecia lógico que, embora fosse de prever que os brasileiros se disporiam a colaborar com os aspectos da investigação que mostrassem que foram prejudicados, provavelmente não concordariam que policiais ingleses investigassem seus próprios funcionários.

Propunha, assim, que Waring se contentasse com uma *nota verbale* solicitando ao governo brasileiro sua interpretação sobre o contrato. Waring respondeu que desconfiava que qualquer resposta a uma nota verbal não teria valor legal no Reino Unido. Alertou também que o conjunto da investigação contra a Vosper seria prejudicado se os brasileiros não

²⁵ “F R G Thompson, Trade Relations and Exports Department to Mr. Burges Watson”, London, 5 July 1978. FCO 69-609.

concordassem na investigação sobre comissões impróprias. Os dois ficaram de conversar pessoalmente²⁶.

Alguns dias depois, o Foreign Office mandou um telegrama ao embaixador em Brasília, contendo um resumo do ofício do promotor Waring, em que se relatava o conteúdo da conversa acima e pedia respostas a uma série de questões: até onde a polícia britânica poderia se deparar com dificuldades com as autoridades locais? Os brasileiros seriam mais amistosos se as investigações se restringissem ao caso das fraudes? Eles concordariam com uma entrevista com o almirante Coelho de Souza? No caso em que se investigasse as comissões, seria mais fácil ouvir apenas os funcionários das empresas citadas no ofício, deixando de lado oficiais navais?²⁷

Em sua resposta, Statham foi claro: a embaixada deveria ser o canal de diálogo com o Itamaraty nessa questão; nenhum outro meio deveria ser considerado. Quanto às questões acima, seu ponto de vista era que: 1) estava seguro de que a polícia britânica não poderia atuar no Brasil, sem o pleno consentimento das autoridades brasileiras, inclusive com a presença da Polícia Federal em todos os depoimentos; 2) achava que as autoridades brasileiras estariam mais dispostas a colaborar com a investigação sobre as fraudes do que sobre “*pagamentos corruptos, onde prefeririam fazer sua própria investigação*” (grifo meu); 3) não poderia assegurar nada sobre a concordância com o depoimento do almirante, sem perguntar às autoridades brasileiras antes; 4) esperava que seria mais fácil entrevistar funcionários de companhias do que oficiais navais²⁸.

Diante dessas sugestões, o FCO elaborou um *brief* para o encontro com o Promotor sobre a conduta a ser adotada. O documento continha basicamente as recomendações do embaixador mencionadas acima. Insistia na ideia da *note verbale*. Se isso fosse impossível, o *Foreign Office* não pretendia atrapalhar as investigações, mas insistia que o primeiro contato deveria ser feito pelo embaixador em Brasília. Na parte dedicada ao histórico do problema, explicava o caso do vazamento já mencionado à imprensa, mencionando o *Daily Telegraph* e a *Southern Television* como os veículos que divulgaram as matérias.²⁹ O encontro foi realizado e houve concordância com as sugestões do embaixador. O encarregado do setor comercial do FO elaborou então, em 24 de julho, um *aide-memoire* para instruir o contato do embaixador com o

²⁶ “Minute from Burges Watson”, London, 13 July 1978. FCO 69-609.

²⁷ “To immediate Brasilia telno 161 of 17 July 1978”. FCO 69-609.

²⁸ “To immediate FCO TELNO 169 of 18 July 1978. FCO 69-609.

²⁹ “Brief for a meeting with the Assistant Director of Public Prosecutions. Line to Take” anexo a “FRC Thomson, Trade Relations and Exports Department to MacDonald, SAmD”. London, s/d. FCO 69-609.

Itamaraty³⁰. Dois dias depois, o próprio Secretário de Estado aprovou a minuta e o departamento em questão avisou Brasília³¹.

A reação brasileira

A 9 de agosto o embaixador Statham encontrou-se em Brasília com o embaixador Rio Branco, encarregado da Divisão de Europa do Itamaraty. Em seu relato sobre a reunião dirigido ao Foreign Office, Statham registra que a “reação de Rio Branco foi de extrema insatisfação”. Segundo ele, o brasileiro usou a expressão “assunto muito desagradável” para se referir a não ortodoxia da sugestão de que policiais britânicos pudessem vir a operar no Brasil e ao fato de que pelo menos uma das pessoas mencionadas era “altamente considerada”.

É de supor que ele se referisse ao almirante Coelho, uma vez que o ex-deputado Renato Archer fora punido pelo governo militar. O embaixador expõe a seguir sua convicção de que se o documento entregue a Rio Branco tivesse tido a forma de uma nota diplomática e não de um *aide-memoire* este sequer a teria recebido. O resultado da reunião deixou o diplomata britânico desanimado.³²

Em 25 de agosto, o embaixador britânico foi convocado ao Itamaraty, em Brasília, para receber a resposta oficial do governo brasileiro ao memorando entregue a 8 de agosto. Na comunicação, o embaixador Rio Branco informou que, após consulta ao setor jurídico e ao Secretário-Geral do Ministério das Relações Exteriores, a posição da pasta era favorável ao esclarecimento da questão em análise. No entanto, como a investigação não havia atingido o nível judicial, o governo brasileiro não via objeções à visita informal dos investigadores britânicos ao Brasil. Importante ressaltar que o governo brasileiro não forneceria assistência e nem concederia acesso a documentos oficiais durante essa abordagem informal.

O memorando foi devolvido ao embaixador, com o cuidado brasileiro de deixar claro que isso não significava uma recusa, uma vez que nada de oficial tinha sido tratado. Indagado pelo embaixador, o funcionário brasileiro confirmou que se a demanda britânica tivesse assumido ou viesse a assumir um caráter oficial, certamente seria rejeitada. Para Statham, ficara implícito na conversa que daí em diante a responsabilidade estava na mão dos britânicos: “Entendi a resposta como um alerta amistoso para que não pescássemos em águas brasileiras e de que se o fizéssemos, tornando-as turvas, as coisas não seriam mais tão amistosas daí em

³⁰ Anexo a “R Burges Watson to T Waring”, London, 24 July 1978. FCO 69-609.

³¹ “G Feast to Sir Norman Statham KCMG CVO, British Embassy BRASILIA”, London, 26 July 1978. FCO 69-609.

³² “Norman Statham to G. Feast, Esq. TRED”, Brasilia, 11 August 1978. FCO 69-609.

diante”³³. Para o diplomata, em conclusão, o risco não deveria ser corrido e seria temerário prosseguir com as investigações nos termos oferecidos pelo Brasil.

O destinatário da correspondência de Brasília conversou por telefone e depois enviou ofício ao gabinete do Promotor-Chefe esclarecendo-o sobre a posição brasileira e ouviu daí que seria difícil fazer as investigações nos termos colocados pelo Brasil³⁴. Ao mesmo tempo, o Ministério da Indústria comunicou àquele a disposição da British Shipbuilders de renegociar os contratos com os fornecedores das fragatas, a fim de regularizar o máximo possível a situação com o Brasil.³⁵ Um mês depois, o encarregado do Departamento de América do Sul do FO escreveu ao chefe da seção comercial do ministério detalhando seus contatos com a embaixada em Brasília.

O diplomata em Londres explicou ao embaixador que o Ministério da Indústria estava “contemplando alguma sorte de pagamento ex gratia aos brasileiros, para compensá-los dos inconvenientes resultantes dos “abatimentos confidenciais” deduzidos pela Vosper Thornycroft”³⁶. Soube deste que a negativa brasileira a colaborar com as investigações significava, na prática, que eles estariam “negando a si próprios a perspectiva de pagamentos compensatórios” e que ele “*duvidava muito da existência de qualquer expectativa brasileira de receber compensações pelos prejuízos*” (grifo meu):

E ele concordou comigo que, uma vez que os “abatimentos comerciais” eram em média considerável uma tentativa por parte da Vosper Thornycroft de recuperar os grandes pagamentos de comissões que tinham feito originalmente, não havia realmente razão de equidade para efetuar qualquer pagamento compensatório.

Posteriormente, o diplomata em Londres comunicou ao seu colega em Brasília que havia dialogado com o Ministério da Indústria e obtido informações de que a referida instituição estava disposta a efetuar as compensações necessárias. Acrescentou que o Ministério da Defesa expressava clara predisposição para que essa medida fosse adotada, visto que já havia aceitado o pagamento pela auditoria no fornecimento de peças sobressalentes ao Brasil: “sentiam que falharam com os brasileiros na auditoria”, afirmou. A posição do Ministério da Indústria, ao tomar conhecimento da visão do embaixador, era que quem devia tomar a decisão era a *British Shipbuilders*.

³³ “Norman Statham to G. Feast, Esq. Trade Relations & Exprts Department”, Brasília, 25 August 1978. FCO 69-609.

³⁴ “R Burges Watson to M J Jardine Esq CB”, London, 13 September 1978”.

³⁵ “(ilegível) to The Rt Hon S C Silkin QC MP”, London, 11 September 1978.

³⁶ “(ilegível) Head of South American Department to R Burges Watson, Trade Relations & Export Dept”, London, 11 October 1978.

Em 13 de outubro, o chefe da seção comercial do FCO, Burges Watson, escreveu ao encarregado do Departamento Sul-Americano comunicando ter recebido telefonema do gabinete de um funcionário do Promotor-Chefe. Este lhe disse que aceitava os conselhos do embaixador Statham, mas seu departamento imaginava se não seria possível investigar apenas a questão dos “abatimentos confidenciais”, uma vez que *documentos em suas mãos apontavam para o fato de que os brasileiros sabiam desse esquema*.

Seu gabinete gostaria de ouvir os brasileiros sobre o tema e estava pensando em enviar um requerimento ao FCO a esse respeito. Em sua versão, Watson respondeu que sua reação imediata era achar que “os brasileiros não esperavam de nós que levantássemos essa questão com eles, em qualquer forma que fosse”. Qualquer pedido formal nesse sentido seria certamente “devolvido na nossa cara e mesmo uma comunicação oral sairia pela culatra, para o enfraquecimento da posição do embaixador”. Em reforço de seu argumento, dizia que, se as autoridades brasileiras estavam a par dos abatimentos confidenciais, “então, *peessoas importantes poderiam estar implicadas*” (grifo meu). E concluía:

Os brasileiros bem podem não estar dispostos a acertar uma comunicação conosco sobre o tema dos abatimentos confidenciais sem abrir uma lata de vermes. Pode mesmo ocorrer que os beneficiários das comissões iniciais tenham concordado na retenção dos abatimentos confidenciais, a fim de permitir que a Vosper Thornycroft recuperasse suas despesas originais.³⁷

Em 16 de outubro, o Procurador-Geral (*Attorney-General*) dirigiu-se ao Ministério da Indústria, comunicando que, após entendimento com o Promotor-Chefe e com o Conselheiro da Procuradoria, concordavam em dar continuidade às investigações exclusivamente em solo britânico. No entanto, julgavam conveniente realizar uma tentativa de correspondência “a fim de obter uma resposta à questão de se o Governo (brasileiro) sabia da prática de abatimentos ocultos e se no momento se considerava como vítima de fraude”.

A Procuradoria não pretendia dar publicidade a essa informação, que serviria apenas como arma contra a Vosper, se esta alegasse tal conhecimento em seu favor. Ela também informava que pretendia encaminhar previamente aos departamentos governamentais interessados qualquer documento que pretendesse enviar ao Brasil³⁸.

³⁷ “R Burges Watson to Mr Ure (Head of South American Department)”, London, 13 October 1978.

³⁸ “G J Adams to R E Dearing Esq Department of Industry”, London, 16 October 1978.

Com efeito, em 21 de novembro saiu do Ministério da Defesa um ofício ao Promotor-Chefe registrando que o Procurador-Geral lhe enviara gentilmente uma cópia do rascunho de uma carta a ser enviada ao FCO. Para ele:

A visão do MOD nesta matéria é que a última correspondência entre nossa Embaixada em Brasília (sic) e as autoridades brasileiras indicava muito claramente que os brasileiros não desejam ser envolvidos de nenhuma forma em qualquer procedimento legal contra a Vosper Thornycroft. É bastante seguro, em nossa visão, que a reação deles a qualquer abordagem nas linhas sugeridas seria que firmemente se recusariam a responder as duas questões propostas, e não desejariam que procedimentos contra a Vosper Thornycroft fossem efetuados em seu nome.³⁹

E arrematava: “não vemos razão para colocar outra vez em risco nossas relações com o Brasil, reabrindo essas questões, mas se, não obstante, for decidido que isso será feito, eu gostaria de consultar o Secretário de Estado para Defesa, antes que qualquer passo seja dado”. No rascunho a que se referia esta resposta, relata-se que, em reunião no Gabinete do Procurador-Geral, realizada a 13 de outubro, foi examinada a carta do embaixador no Brasil e que se reconheceu que era impossível fazer investigações em nosso país.

No entanto, o conselho e representantes do gabinete do Promotor-Chefe levantaram a hipótese de que fosse aberto processo “por conspiração para fraudar o governo brasileiro”, mesmo sem evidências colhidas no Brasil, na medida em que em algum ponto do julgamento poderiam aparecer questões sobre a atitude do governo brasileiro sobre os preços superfaturados, por parte dos advogados da Vosper.

Para a Promotor-Chefe, não faria sentido um processo “*se a vítima da alegada prática fraudulenta fosse, ou conhecedora dela à época ou, agora que sua atenção fora chamada para ela, não estivesse reclamando*” (grifo meu). O documento esclarecia que até aquela altura não havia evidência de que o governo brasileiro soubesse ou não da prática e se no presente tivesse objeção ao que ocorreu.

Em vista disso, o Promotor-Chefe gostaria que fossem feitas consultas ao embaixador em Brasília sobre se seria aconselhável nova aproximação com o governo brasileiro em linhas diferentes. E especificava o que exatamente faltava saber. O governo brasileiro sabia diretamente ou por meio de seus agentes que a Vosper conseguira os abatimentos de vários de seus fornecedores e não os passara ao Brasil? No caso de desconhecimento, ao saber do

³⁹ “(ilegível) to K Horn Esq Department of the Director of Public and Prosecutions”, London, 21 November 1978.

problema, “o Governo concordaria em pagar o valor total das notas sem protesto ou contestação?”⁴⁰

A partir daí, tudo indica que as razões de Estado preponderaram sobre os últimos esforços da Promotoria: para alívio dos ministérios envolvidos, tais questões ficaram sem resposta. O último documento do dossiê é um ofício da seção comercial do FCO mostrando impaciência com as novas gestões daquela autoridade, ao lado de uma recomendação para que, se a consulta ao embaixador brasileiro não pudesse ser evitada, o FO ficasse claramente ao lado da Embaixada. Aparentemente, isso não foi necessário, pois o dossiê foi fechado e os documentos arquivados, à espera de que um improvável pesquisador os resgatasse um dia.

O *imbroglio* examinado neste artigo, no entanto, levanta várias questões sem resposta. Por que os representantes da Marinha brasileira abdicaram de indenizações que pareciam certas? A MB investigou internamente o caso? Se houve cumplicidade dos brasileiros em Londres, onde foi parar a parte financeira do Brasil recebida ilegalmente? Em contas pessoais ou em contas secretas da própria Marinha? De qualquer modo, o caso das fragatas deixa dúvidas inquietantes sobre um caso que tem tudo para configurar mais um episódio de corrupção durante o governo ditatorial do pós-1964.

REFERÊNCIAS

FALTAS, Sami. **Arms markets and armament policy: the changing structure of naval industries in Western Europe**. Dordrecht/Boston/Lancaster: Martinus Nijhoff, 1986.

GROVE, Eric. “Major surface combatants”. In: GARDINE, Robert (org.). **Navies in the nuclear age: warships since 1945**. London: Conway Maritime Press, 1993.

OSBORNE, Eric. **Destroyers: an illustrated history of their impact**. Santa Barbara/Denver/Oxford: ABC Clío, 2005.

⁴⁰ O Promotor-Chefe afirmava em seguida que seria preferível se as respostas viessem por escrito e que poder-se-ia alegar que não seriam utilizadas no processo. No entanto, seria melhor se pudessem sê-lo, para derrotar *argumentos da Vosper de que havia consentimento por parte do Brasil* (grifo meu). “Letter – Director of Public Prosecutions to R Burges Watson Esq, Foreign and Commonwealth Office”, anexo ao documento anterior, s/d.

CRediT Author Statement

Reconhecimentos: À FAPESP.

Financiamento: FAPESP?

Conflitos de interesse: Não há conflitos de interesse.

Aprovação ética: Não aplicável.

Disponibilidade de dados e material: Os dados e materiais utilizados devem ser solicitados ao autor.

Contribuições dos autores: Autoria única.

Processamento e editoração: Editora Ibero-Americana de Educação.
Revisão, formatação, normalização e tradução.

