



**Universidade do Estado do Rio de Janeiro**  
Centro de Educação e Humanidades  
Faculdade de Formação de Professores

Fernanda Pereira Pessoa

**A política de revitalização da indústria de construção naval no  
governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961)**

São Gonçalo

2015

Fernanda Pereira Pessoa

**A política de revitalização da indústria de construção naval no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961)**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Orientador: Prof. Dr. Sydenham Lourenço Neto

São Gonçalo

2015

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ/REDE SIRIUS/CEHD

P475 Pessoa, Fernanda Pereira.

A política de revitalização da indústria de construção naval no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) / Fernanda Pereira Pessoa. – 2015.  
127f.

Orientador: Prof. Dr. Sydenham Lourenço Neto.  
Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores.

1. Construção naval – Brasil – Teses. 2. Marinha mercante – Brasil – Teses. I. Lourenço Neto, Sydenham. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Formação de Professores. III. Título.

CDU 629.5(81)

Autorizo apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

---

Assinatura

---

Data

Fernanda Pereira Pessoa

**A política de revitalização da indústria de construção naval no governo de  
Juscelino Kubitschek (1956-1961)**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Aprovada em: 17 de setembro de 2015.

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr. Sydenham Lourenço Neto  
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

---

Prof. Dr. Cezar Honorato  
Universidade Federal Fluminense

---

Prof. Dr. Gelson Rozentino  
Faculdade de Formação de Professores - UERJ

São Gonçalo  
2015

## DEDICATÓRIA

Dedico a Bruno Petri, meu grande amigo.

## AGRADECIMENTOS

É com imensa alegria que concluo mais uma importante etapa da minha trajetória acadêmica. Essa maratona, que se estendeu de 2013 a 2015, exigiu um ritmo acelerado, transposição de obstáculos, e muita superação. O fim desse ciclo é uma vitória que quero compartilhar com todos aqueles que aplainaram o meu caminho, correram ao meu lado ou torceram por mim.

É difícil encontrar palavras que expressem a minha gratidão ao professor Sydenham Lourenço Neto, meu orientador. O professor Sydenham vem acreditando nas minhas propostas de pesquisa desde a graduação e nos últimos anos tem não só me mostrado o caminho como também descortinado os meus horizontes. Sou grata por seu envolvimento e entusiasmo.

Agradeço também aos professores Cezar Honorato e Gelson Rozentino que enriqueceram este trabalho com suas orientações, sugestões e críticas durante o encontro que tivemos no dia 23 de setembro de 2014. Senti-me honrada em tê-los em minha banca de qualificação.

Estendo o meu agradecimento ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Formação de Professores da UERJ que não só me concedeu diretrizes para a condução dessa pesquisa, como também inúmeras reflexões sobre o meu objeto de estudo. Agradeço também aos arquivistas, bibliotecários e historiadores que tão gentilmente me atenderam nas instituições por onde passei (Arquivo Histórico da Marinha, Associação Comercial do Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, Biblioteca do Ministério da Fazenda, Bibliotecas da UERJ, Biblioteca Central do Gragoatá - UFF) ou que contatei (BNDES).

Agradecimento especial faço ao Sr. Marcos Godoy Perez, diretor da Revista Portos e Navios, que mais de uma vez prontamente me abriu as portas de seu escritório e disponibilizou toda a coleção da Revista.

Ao Sr. Cláudio Viveiros, especialista em relações institucionais do Grupo Wilson Sons, agradeço pelas muitas conversas esclarecedoras que possibilitaram maior compreensão da dinâmica da indústria de construção naval e que ampliaram a

minha visão sobre o tema para além dos limites do recorte cronológico estabelecido. Muito obrigada, meu amigo.

A Beth Totini, Victor Tanezi e Cristina Borrego, da Memória & Identidade, agradeço imensamente por tamanha compreensão e pelos votos de confiança que têm me dispensado até aqui.

Aos meus pais, Marilda e Raymundo, agradeço por terem me presenteado desde menina com os maiores presentes que os pais podem dar aos seus filhos: as ferramentas com as quais se perseguem os sonhos.

A meu ver, em vão teria sido essa grande maratona se eu tivesse perdido pessoas que amo pelo caminho, por isso me sinto realmente vitoriosa por alcançar a linha de chegada cercada de excelentes amigos. Quero agradecer especialmente a Bruno Petri, Marina Moraes, Bruna Gomes, Flávio Neves e Rafael Accacio por terem compreendido as minhas ausências e terem feito dos poucos encontros que tivemos ao longo desse período momentos maravilhosos, repletos de risos, cumplicidade e companheirismo. Com vocês a vida fica mais leve. Vocês são os meus pontos de cor na cidade cinzenta.

Por fim, agradeço ao Doador da vida que todos os dias tem me surpreendido com as suas dádivas. Seu amor é tão extravagante que chega a me constranger. Muito obrigada.

É certo, porém, que uma vontade firme pode criar a grande indústria de construção naval no Brasil nos próximos cinco anos. Não deixemos que essa oportunidade se perca.

*Juscelino Kubitschek*



## RESUMO

PESSOA, Fernanda Pereira. *A política de revitalização da indústria de construção naval no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961)*. 2015. 127f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2015.

O objetivo desta dissertação é reconstituir a implantação da indústria de construção naval pesada no Brasil durante a gestão do Presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961). As principais fontes analisadas foram as Resoluções do GEICON, os Relatórios Anuais da Comissão de Marinha Mercante e a Revista Portos e Navios. Também recorremos a fontes secundárias como Leis, Decretos, Relatórios do Conselho de Desenvolvimento e matérias veiculadas em jornais da época. Através do estudo cuidadoso desse material procuramos recompor o contexto em que se deu a criação da Meta 28, descrever a sua execução, assim como os resultados obtidos. Por fim, procuramos demonstrar que o processo de revitalização da indústria naval foi permeado de conflitos entre frações de classe e que o Estado foi o grande árbitro dessas tensões.

Palavras-chave: Indústria naval. Plano de Metas. Meta 28. Marinha Mercante.

## ABSTRACT

PESSOA, Fernanda Pereira. The revitalization policy of the shipbuilding industry in the government of *Juscelino Kubitschek (1956-1961)*. 2015. 127f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2015.

The aim of this work is to reconstruct the deployment of heavy shipbuilding industry in Brazil during the administration of President Juscelino Kubitschek (1956-1961). The main sources were the Resolutions of Geicon, the Annual Reports of the Merchant Navy Commission and the Magazine *Portos e Navios*. We also resorted to secondary sources such as Laws, Decrees, the Development Council reports and articles published in newspapers of the time. Through careful study of that material we seek to restore the context in which happened the creation of Goal 28, describing its implementation, as well as the results obtained. Finally, we seek to demonstrate that the process of revitalization of the shipbuilding industry was permeated by conflicts between class fractions and that the State was the great arbiter of these tensions.

Keywords: Shipbuilding Industry. Plan Goals. Goal 28. Merchant Navy.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Capa da 1ª edição da .....	47
Figura 2 –	Anúncio da Burmeisnter .....	51
Figura 3 –	Anúncio da Verolme .....	52
Figura 4–	Anúncio da Ishikawajima .....	52
Figura 5 –	FROTA DO LLOYD (EM ATIVIDADE E RECONSTRUÇÃO) .....	56
Figura 6 –	Estrutura de um estaleiro de construção naval de grande porte .....	67
Figura 7 –	Reunião do GEICON .....	70
Figura 8 –	Anúncio da Cia. Comércio e Navegação .....	77
Figura 9 –	Ponta d' Areia .....	77
Figura 10 –	Navios entregues pela indústria naval brasileira em 1961 .....	80
Figura 11 –	Rejuvenescimento da frota nacional .....	81
Figura 12 –	Homenagem dos estaleiros da Burmeister & Wain .....	87
Figura 13 –	Discurso de Silvio Motta, presidente da CMM, no momento da assinatura do contrato com a Polônia .....	95
Figura 14 –	Cabo Orange - 1º dos 14 navios encomendados à Polônia ....	96
Figura 15 –	Estaleiro de Gdansk .....	97

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	PAC 1 Revitalização da indústria naval (2007-2010) .....	19
Tabela 2 –	PAC 2: Revitalização da indústria naval (jan. 2011-abr. 2013)	20
Tabela 3 –	Frota das empresas de navegação oficiais (por idade) .....	58
Tabela 4–	Despesas com navegação de longo curso .....	59
Tabela 5 –	ENCOMENDAS REALIZADAS PELA CMM EM 1959/1960) .....	76
Tabela 6 –	Cronograma de entregas dos estaleiros nacionais em 1961 ...	78
Tabela 7 –	Encomendas realizadas pela CMM em 1961 .....	80
Tabela 8 –	Embarcações com tonelage igual ou superior a 100 dwt que entraram em tráfego em 1957 .....	83
Tabela 9 –	Novas encomendas realizadas no exterior com entrega prevista para 1961 .....	84
Tabela 10 –	Embarcações com tonelage igual ou superior a 100 dwt que entraram em tráfego em 1958 .....	84
Tabela 11 –	Embarcações com tonelage igual ou superior a 100 dwt que entraram em tráfego em 1959 .....	84
Tabela 12 –	Embarcações requeridas em 1958, e autorização de importação concedida em 1959 .....	85
Tabela 13 –	Encomenda de 4 navios de 9.500 dwt. no exterior em 1960 ...	85
Tabela 14 –	Rodadas do GATT .....	91
Tabela 15 –	Relação de materiais que o GEICON pretendia importar .....	102
Tabela 16 –	Índices mínimos de nacionalização prescritos pelo GEICON ..	111

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADICCON	Associação das Indústrias Complementares da Construção Naval
AHTS	Anchor Handling Tug Supply Vessel
ANP	Agência Nacional de Petróleo
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CACEX	Carteira de Comércio Exterior
CCR	Convênio de Crédito Recíproco
CDI	Comissão de Desenvolvimento Industrial
CEIMA	Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico
CEIME	Comissão Executiva da Indústria de Material Elétrico
CEPA	Comissão de Estudos e Projetos Administrativos
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CMM	Comissão de Marinha Mercante
CNC	Confederação Nacional do Comércio

CNI	Confederação Nacional da Indústria
CPA	Conselho de Política Aduaneira
COCICON	Conselho Coordenador da Indústria de Construção Naval
DNPRC	Departamento Nacional de Portos Rios e Canais
ESG	Escola Superior de Guerra
FEB	Força Expedicionária Brasileira
FMM	Fundo de Marinha Mercante
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GE	Grupo Executivo
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GEICON	Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval
GEIMAR	Grupo Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias
GEIMAPE	Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada
GEIMF	Grupo Executivo de Armazenagem e de Material Ferroviário
GEIN	Grupo Executivo da Indústria Naval

GEMF	Grupo de Estudos Monetários e Financeiros
GT	Grupo de Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISO	International Standards Organization
LASER	Light Amplification by Stimulated Emission
MVOP	Ministério da Viação e Obras Públicas
ORSV	Oil Rig Supply Vessel
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
PROMEFL	Programa de Modernização e Expansão da Frota
PROMINP	Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural
PROREFAM	Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo
PSV	Platform Supply Vessel
SUMOC	Superintendência da Moeda e do Crédito

TRMM

Taxa de Renovação da Marinha Mercante



## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	17
<b>1</b>	<b>O PLANO DE METAS – DOS ANTECEDENTES À EXECUÇÃO</b> .....	22
1.1	O redimensionamento da posição do Brasil no cenário internacional .....	23
1.2	Os antecedentes do Plano de Metas .....	25
1.3	As novas fontes de financiamento da industrialização brasileira ...	34
1.4	O Plano de Metas .....	38
<b>2</b>	<b>A EXECUÇÃO DA META 28</b> .....	44
2.1	Relatórios da Comissão da Marinha Mercante (1957-1961) .....	44
2.2	Resoluções do GEICON (1958-1961) .....	46
2.3	Revista Portos e Navios .....	47
2.4	A dominação da Marinha Mercante pelo capital estrangeiro: uma herança da Segunda Revolução Industrial .....	53
2.5	Lloyd Brasileiro: um malfadado projeto de reestruturação da Marinha Mercante .....	54
2.6	Antecedentes da Meta 28 .....	58
2.7	A carência de know-how e mão de obra especializada nos anos iniciais da indústria de construção naval .....	65
2.8	A execução da Meta 28 .....	70
<b>3</b>	<b>AS REVERBERAÇÕES DA POLÍTICA DE REVITALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL (1956-1961)</b> .....	82
3.1	Os armadores nacionais e a Petrobrás vão às compras (na concorrência) .....	82
3.2	Por que importar e não construir? .....	89

3.3	<b>Até os estaleiros querem importar .....</b>	99
3.4	<b>Por que importar ao invés de produzir? .....</b>	104
3.5	<b>A política pendular do Estado .....</b>	106
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	113
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	115

## INTRODUÇÃO

O início dos anos 2000 foi marcado pela retomada da indústria naval brasileira, fruto de uma série de iniciativas que remontam aos anos 90. Dentre elas, vale destacar a promulgação da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, cujos artigos 7º e 9º impuseram restrições ao emprego de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem, interior de percurso nacional, apoio portuário e marítimo. Seu afretamento só poderia ser realizado mediante prévia autorização do órgão competente e concedida somente quando verificada a indisponibilidade de embarcação brasileira, o interesse público devidamente justificado ou em caso de substituição provisória de embarcação em construção em estaleiro brasileiro<sup>1</sup>.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), essa proteção favoreceu o desenvolvimento da construção naval na medida em que ao oferecer condições especiais de financiamento do Fundo de Marinha Mercante (FMM) aos armadores que operassem com bandeira nacional e o direito de afretamento de navios estrangeiros àqueles que encomendassem navios no país, ampliou o número de encomendas feitas aos estaleiros<sup>2</sup>.

No ano seguinte, em 1998, foi criada a Agência Nacional de Petróleo (ANP), que incorporou índices de nacionalização no processo licitatório de áreas destinadas à produção de petróleo e gás<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> BRASIL. Lei 9.492, de 8 de janeiro de 1997. Define competência, regulamenta os serviços concernentes ao protesto de títulos e outros documentos de dívida e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9492-10-setembro-1997-349402-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>2</sup> CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_ressurg\\_da\\_ind\\_navai.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_ressurg_da_ind_navai.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>3</sup> MELLO NETO. Mario G.. **Perspectivas da indústria fornecedora do setor de petróleo**. Rio de Janeiro: BNDES, nº 33, maio de 2000. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/etorial/get2is33.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/etorial/get2is33.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_ressurg\\_da\\_ind\\_navai.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_ressurg_da_ind_navai.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

Em 2000, foi anunciado o Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (PROREFAM) da Petrobrás, que previa a construção de embarcações com o conteúdo local mínimo de 60% para PSV (Platform Supply Vessel)/OSRV (Oil Spill Recovery Vessel) e 50% para AHTS (Anchor Handling Tug Supply Vessel) <sup>4</sup>.

Dois anos depois a Resolução nº 52 da ANTAQ, de 19 de novembro de 2002, definiu como requisito mínimo para a concessão de autorização de pessoa jurídica para operar como empresa brasileira de navegação, dentre outros critérios, a apresentação de contrato da construção de embarcação com no mínimo 10% do seu peso leve em estaleiro brasileiro<sup>5</sup>.

Em 2004 o Governo Federal criou o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) com o fim de renovar a frota da Transpetro, subsidiária da Petrobrás, por meio da encomenda de 49 novos navios junto a estaleiros nacionais. A Transpetro lançou ainda o “PROMEF Hidrovia”, programa voltado para a construção de 20 empurradores e 80 barcaças destinadas ao transporte de produtos pela hidrovia Tietê-Paraná<sup>6</sup>. Em julho de 2013 o PROMEF contava com 5 navios entregues, 9 em construção e outros 32 navios contratados<sup>7</sup>.

Em 2006, o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP)<sup>8</sup> deu início à oferta de cursos gratuitos, dentre eles os de

---

<sup>4</sup> PETROBRÁS. **PROREFAM**. Rio de Janeiro, 17 de março de 2014. Disponível em: <<http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Prorefam-apresentacao-17-3-14.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>5</sup> ANTAQ. **Resolução nº 52-ANTAQ**, de 19 de novembro de 2002. Aprova norma para outorga de autorização a pessoa jurídica brasileira para operar como empresa brasileira de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004001.pdf>> Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>6</sup> TRANSPETRO. **PROMEF**. Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://www.transpetro.com.br/pt\\_br/promef.html](http://www.transpetro.com.br/pt_br/promef.html)> Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>7</sup> MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **PAC 2 promove retomada da indústria naval**. Brasília, 2013. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/noticia/798f460c>> Acesso em: 19 jul. 2015.

<sup>8</sup> BRASIL. Decreto nº 4.925, de 19 de dezembro de 2003. Institui o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural - PROMINP, e dá outras providências. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2003/decreto-4925-19-dezembro-2003-497201-publicacaooriginal-1-pe.html> > Acesso em: 19 jul. 2015..

engenharia naval e engenharia naval de cálculos<sup>9</sup>, destinados à formação de mão de obra especializada para o preenchimento dos quadros do setor de óleo e gás e indústrias relacionadas. Segundo o IPEA, até meados de 2013 o PROMINP já havia realizado em 34 cidades de 17 Estados brasileiros cursos para 185 categorias profissionais, através da participação de mais de 77 instituições de ensino profissionalizantes<sup>10</sup>.

Em 2007, dez anos depois da primeira grande iniciativa, três eventos viriam a coroar esse processo: o lançamento do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) que previa a elevação da participação das hidrovias no transporte de cargas de 13% em 2005, para 29% em 2025, o que demandaria a ampliação do número de embarcações destinadas à navegação interior; o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que tinha por finalidade fomentar o investimento privado e ampliar o investimento público em infraestrutura com o fim de eliminar os principais gargalos da economia. Ao longo do PAC 1 (2007-2010) foram entregues 107 embarcações, e durante o PAC 2 (jan. 2011 - abr. 2013) foram entregues 102 unidades e contratadas 379, como podemos ver nas tabelas abaixo:

Tabela 1- PAC 1 Revitalização da indústria naval (2007-2010)

<b>Descrição</b>	<b>Entregues</b>	<b>Contratados / em construção</b>
Apoio a plataformas	33	70
Apoio à navegação	35	50
Carga	35	73
Passageiros	1	1
Pesca	3	0
<b>Total</b>	<b>107</b>	<b>194</b>

Fonte: IPEA, 2014, p. 58 apud PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) 1 Balanço 11.

<sup>9</sup> CESGRANRIO. **Edital nº 03/2006 – PROMINP**. Disponível em: <[http://site.cesgranrio.org.br/eventos/concursos/prominp0306/pdf/prominp\\_%2003\\_sup.pdf](http://site.cesgranrio.org.br/eventos/concursos/prominp0306/pdf/prominp_%2003_sup.pdf)> Acesso em: 19 jul. 2015.

<sup>10</sup> CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014, p. 55. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_ressurg\\_da\\_ind\\_navai.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_ressurg_da_ind_navai.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

Tabela 2 - PAC 2: Revitalização da indústria naval (jan. 2011-abr. 2013)

Descrição	Entregues	Contratados / em construção
Apoio a plataformas	42	107
Apoio à navegação	28	33
Carga	28	223
Passageiros	-	-
Pesca	-	-
Total	102	379

Fonte: IPEA, 2014, p. 58 apud BRASIL, 2013.

Em 8 de novembro de 2007, foi anunciada oficialmente a descoberta do Pré-Sal<sup>11</sup>.

Foi nesse contexto favorável que a construção naval se expandiu pelo país. Em 2005 foi criado o Estaleiro Atlântico Sul S. A., em Pernambuco. Em 2010, se deu o arrendamento do Estaleiro Inhaúma (antigo Ishibras), no Rio de Janeiro, a reabertura do Estaleiro São Roque do Paraguaçu, na Bahia, e a inauguração do Estaleiro Rio Grande, no Rio Grande do Sul. No ano seguinte teve início às obras de ampliação deste estaleiro e em 2012 foram iniciadas as obras de construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu, em Maragogipe, Bahia<sup>12</sup>.

Em 2013 esse cenário de efervescência da construção naval inspirou a elaboração do projeto de pesquisa que deu origem a este trabalho cuja finalidade primeva tem sido a reconstituição da implantação da indústria de construção naval

<sup>11</sup> MORAIS, José Mauro de. **Petróleo em águas profundas**: Uma história tecnológica da Petrobrás na exploração e produção offshore. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_petrobras\\_aguas\\_profundas.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_petrobras_aguas_profundas.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>12</sup> ROCHA, Ariovaldo. **Cenário da construção naval brasileira**: Balanço, perspectivas e defesa do setor. Brasília: SINAVAL, 2015.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Começam obras de construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu**. Bahia: Secretaria de Comunicação Social, 25 de maio de 2012. Disponível em: <<http://www.secom.ba.gov.br/2012/05/109266/Comecam-obras-de-construcao-do-Estaleiro-Enseada-do-Paraguacu.html>> Acesso em: 22 jul. 2015.

AECWEB; E-CONSTRUMARKET. **A indústria desembarca no Sul do país**. Rede de Obras. Disponível em :< [http://www.aecweb.com.br/cont/m/rdo/a-industria-desembarca-no-sul-do-pais\\_6069](http://www.aecweb.com.br/cont/m/rdo/a-industria-desembarca-no-sul-do-pais_6069)> Acesso em: 22 jul. 2015.

pesada<sup>13</sup> nos anos 50 que acaba de viver uma curta experiência de renascimento no início do Novo Milênio, como vimos até aqui.

Essa nova fase de expansão da indústria de construção naval foi recentemente interrompida pelos desdobramentos da Operação Lava Jato que deflagrada em março de 2014 tem investigado um grande esquema de desvio de dinheiro envolvendo políticos, a Petrobrás e grandes empreiteiras<sup>14</sup>.

A crise política que se instaurou impactou seriamente os estaleiros que atualmente vivem um momento de demissões em massa, suspensão das atividades de construção das encomendas contratadas, perda da competitividade internacional e atraso na curva de aprendizado<sup>15</sup>.

Creemos que o resgate da história da indústria naval pesada corrobora não só para compreensão do processo de criação, auge e declínio desta indústria, como também para a compreensão do próprio presente, marcado pelo esforço de sobrevivência dessa indústria, cujas origens remontam ao século XVI. Falar da história da indústria de construção naval brasileira é falar da história do próprio Brasil e por isso esse trabalho vem contribuir para o estudo de história na medida em que traz à luz da academia um tema que ainda permanece fortemente circunscrito a clubes, associações e instituições governamentais especializadas.

---

<sup>13</sup> Para o economista Alcides Goularti Filho, existe uma diferença conceitual entre a “indústria de construção naval”, e a “indústria de construção naval pesada”. Segundo ele a primeira, cuja principal matéria-prima foi a madeira, foi instalada no Brasil no século XIX, enquanto a segunda foi criada somente em 1959, tendo como suas principais matérias-primas o ferro, solda e aço. GOULARTI FILHO, Alcides. Empresas estatais e a consolidação da indústria da construção naval brasileira. **Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina**, v. 12, p. 38-74, 2013, p.1.

<sup>14</sup> FRISCHTAK, Cláudio R. **A crise na indústria de construção**: um chamado à ação coletiva. RJ: SINAVAL, 2015. Disponível em: < [http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Um\\_Chamado-Acao\\_Coletiva\\_31-03-2015.pdf](http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Um_Chamado-Acao_Coletiva_31-03-2015.pdf)> Acesso em: 19 jul. 2015.

<sup>15</sup> Segundo Ariovaldo Rocha, presidente do SINAVAL, em maio de 2015 o número de demissões atingiu a soma de 10 mil trabalhadores e há perspectiva de 30 mil novas demissões.

ROCHA, Ariovaldo. **Cenário da construção naval brasileira**: Balanço, perspectivas e defesa do setor. Brasília: SINAVAL, 2015.

## 1 O PLANO DE METAS – DOS ANTECEDENTES À EXECUÇÃO

Neste capítulo discorreremos sobre a conjuntura em que foi concebido o Plano de Metas. Analisaremos como que em um contexto internacional marcado pela Guerra Fria e pelo distanciamento do Estado brasileiro do centro de decisões do pós-guerra, Juscelino Kubitschek é empossado na presidência da República e adota uma política inteiramente comprometida com a segurança nacional e com a afirmação da soberania do Brasil, tendo como diretriz o desenvolvimento econômico.

Veremos também como a Comissão Mista Brasil-EUA, a CEPAL<sup>16</sup>, e o Grupo Misto CEPAL-BNDE contribuíram para a formulação do Plano de Metas, assim como o legado deixado por Getúlio Vargas nas áreas técnica, administrativa e de infraestrutura.

Por fim, apresentaremos a *administração paralela* de Juscelino Kubitschek, as principais fontes de financiamento do Programa, seus objetivos centrais e os resultados alcançados. Cremos que o estudo desses temas nos ajudará a compreender e situar o surgimento da indústria de construção naval pesada na segunda metade dos anos 50.

A redação deste capítulo foi estruturada sobre as obras de historiadores como Esther Kuperman, Renato Perim Colistete, e Sonia Regina de Mendonça, economistas como Argemiro Jacob Brum, Carlos Lessa, Jacqueline Angélica Hernández Haffner, Jorge Antonio Santos Silva, e Ricardo Bielschowsky, e do cientista político Celso Lafer. Recorreremos ainda aos Relatórios Anuais do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (1955-1960) com o fim de tangibilizar o alinhamento do Estado com algumas ideias que serão apresentadas no decorrer do trabalho.

---

<sup>16</sup> A Comissão Econômica para a América Latina foi criada em 1948 pelo Conselho Econômico e Social das Nações Unidas, com o fim de fomentar a cooperação econômica entre os seus membros. Nos anos 50, ocupou lugar de destaque no debate econômico de diferentes países sul-americanos.



## 1.1 O redimensionamento da posição do Brasil no cenário internacional

No interregno entre as duas grandes guerras mundiais os Estados Unidos, que durante os anos de conflito não só abasteceram mercados europeus como também supriram mercados asiáticos e latino-americanos que outrora estiveram sob o domínio europeu, despontaram como grande potência econômica. Mas a Alemanha logo se voltou para a busca de um lugar de prestígio no plano internacional e, impulsionada por objetivos revanchistas e expansionistas e pelas limitações do mercado nacional, se empenhou na conquista de novos mercados. Dessa conjuntura emergiram dois polos políticos e econômicos que dividiram a opinião pública e o posicionamento dos chefes de Estado dos países sul-americanos.

Foi nesse contexto marcado pela acalorada disputa entre potências emergentes, que o Estado brasileiro se valeu de uma poderosa moeda de barganha nas negociações com a Alemanha e os EUA: o alinhamento político. E foi sob o pano de fundo de dois países desejosos de expandir suas áreas de influência que Getúlio Vargas assumiu, em um primeiro momento, uma política de equidistância pragmática em relação aos novos centros de poder<sup>17</sup>.

Adotada entre 1935 e 1941 a política de neutralidade aumentou significativamente o poder de troca do governo brasileiro uma vez que na iminência da eclosão da Segunda Guerra o apoio de um país de dimensões continentais assumia um caráter decisivo na dominação norte-americana do Atlântico.

Getúlio Vargas fez das necessidades de desenvolver a economia do país, fortalecer suas forças armadas e garantir a sua soberania no continente americano, a bússola da política externa brasileira durante o Estado Novo. Para angariar os recursos necessários o chefe de Estado lançou mão de um complexo jogo político, o qual Gerson Moura chamou de *política de barganhas*. Através dela Vargas teceu

---

<sup>17</sup> MOURA, GERSON. **Autonomia na dependência** – A política Externa Brasileira de 1935 a 1942. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980, p. 63.

simultaneamente acordos com a Alemanha e com os EUA conforme as demandas do processo de desenvolvimento econômico exigiam<sup>18</sup>.

Através da *política de barganhas* Vargas conquistou o apoio norte-americano para a concretização do projeto da Companhia Siderúrgica Nacional, a compra de armamento a baixo custo e o envio da Força Expedicionária Brasileira (FEB) para a Guerra.

O alinhamento definitivo com os Estados Unidos se deu pouco antes do fim da III Conferência de Chanceleres, realizada entre 15 e 28 de janeiro de 1942, no Palácio Tiradentes, no Estado do Rio de Janeiro. Após obter junto a Roosevelt a garantia do reequipamento das forças armadas o Brasil aprovou a resolução que previa o rompimento das relações diplomáticas e comerciais das repúblicas americanas com o Eixo. Em agosto do mesmo ano, cinco navios mercantes foram afundados por submarinos alemães na costa brasileira, e o país respondeu com a declaração de guerra.

Apesar da expectativa do governo brasileiro de ser laureado com um lugar de prestígio no centro de decisões do pós-guerra não era este o galardão que lhe havia sido reservado. Os Estados Unidos emergiram da Segunda Guerra como uma grande potência, cujo crescimento e internacionalização da economia demandava não só abertura de novos mercados como também a preservação das tradicionais fontes de matéria-prima, por isso os países latino-americanos foram relegados à condição de fornecedores de produtos primários e de mercado consumidor de bens manufaturados<sup>19</sup>.

A redução da margem de negociação com os EUA, atrelada aos fracassos das tentativas de incorporação da América do Sul ao Plano Marshall<sup>20</sup> impulsionou o Estado brasileiro e parte da iniciativa privada a procurarem caminhos alternativos

---

<sup>18</sup> MOURA, GERSON. **Sucessos e Ilusões** – Relações Internacionais do Brasil Durante e Após a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991, p. 3 a 24.

<sup>19</sup> SILVA, Alexandra de Mello e. **A política externa de JK: a Operação Pan-Americana**. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992, p.7-8.

<sup>20</sup> De acordo com Renato Perim Colistete, a negativa deveu-se à segurança dos EUA com relação ao alinhamento incondicional e irrestrito do presidente Eurico Gaspar Dutra. OLISTETE, Renato Perim. **A força das ideias: A CEPAL e os industriais paulistas na primeira metade da década de 1950**. História Econômica e História de Empresas, volume X, 2006, p.8.

para a sustentação da industrialização do Brasil. E foi em uma conjuntura de Guerra Fria e de limitada margem de negociação que o Brasil encontrou na ideologia desenvolvimentista um caminho para o redimensionamento da sua posição no cenário internacional.

## 1.2 Os antecedentes do Plano de Metas

Apesar de reconhecermos o valor das diferentes correntes de pensamento<sup>21</sup> econômico que suscitaram acirrados debates entre economistas brasileiros na década de 1950 o objeto central da nossa análise será a teoria desenvolvimentista, que além de ter sido a ideologia econômica dominante no período aqui estudado é também a corrente que melhor elucida as motivações que orientaram a criação da Meta 28.

A ideologia liberal foi o grande norte da economia brasileira do início do século XIX até os anos 30, todavia, a crise de 1929 e as transformações políticas e sociais dela decorrentes fizeram ruir suas bases de sustentação<sup>22</sup> e foi nesse contexto que ganharam visibilidade diferentes concepções do desenvolvimento econômico brasileiro.

As ideias desenvolvimentistas eram representadas pelas novas forças sociais, emergentes da expansão urbano-industrial: novos empresários ligados à produção

---

<sup>21</sup> Além da corrente desenvolvimentista, Bielschowsky apresenta a corrente neoliberal, e a corrente socialista na sua obra: "Pensamento econômico brasileiro: O ciclo ideológico do desenvolvimentismo".

<sup>22</sup> As ideias liberais eram defendidas pelo empresariado do setor agroexportador, e por comerciantes. Após a crise de 29, a ideologia liberal teve de se reformular, resultando a emergência do neoliberalismo, cujas principais características são: a defesa do princípio de redução da intervenção estatal na economia, a defesa do equilíbrio monetário e financeiro, e a oposição ao projeto de industrialização. Ao contrário dos desenvolvimentistas que concebiam o desenvolvimento pelo viés da industrialização, os liberais entendiam que países subdesenvolvidos como o Brasil poderiam elevar a sua produtividade por meio da agricultura, e que a industrialização deveria ser leve, lenta e progressiva, de maneira que não ferisse o equilíbrio monetário e cambial. Os grandes ícones desse pensamento foram os economistas Eugênio Gudin e Octávio Gouveia de Bulhões. BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: O ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. 5. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004, p. 37-38.

industrial, o proletariado e a classe média, composta por funcionários públicos, militares, intelectuais, entre outros<sup>23</sup>. Segundo José Maria Dias Pereira, as ideias centrais do desenvolvimentismo eram:

- 1) a industrialização é a via da superação da pobreza e do subdesenvolvimentismo;
- 2) um país não consegue industrializar-se só através dos impulsos do mercado, sendo necessária a intervenção do Estado (intervencionismo);
- 3) o planejamento estatal é que deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos necessários;
- 4) a participação do Estado na economia é benéfica, captando recursos e investindo onde o investimento privado for insuficiente<sup>24</sup>.

Os industriais brasileiros encontraram na CEPAL respaldo ideológico para a concretização de parte de seus interesses. Segundo a Comissão, uma estratégia de crescimento pautada exclusivamente na especialização agrícola conduziria a uma reprodução contínua das assimetrias entre países centrais e periféricos e por isso o incentivo à industrialização era apresentado como o caminho mais eficaz para o combate aos baixos índices de produtividade, desemprego e desequilíbrio crônico do balanço de pagamentos<sup>25</sup>.

O pensamento cepalino foi ao encontro da elite industrial brasileira que já vinha se articulando em função da proteção de interesses organizados desde os anos 20<sup>26</sup> e que no final da década de 1940 já possuía o esboço de um programa de

<sup>23</sup> KUPERMAN, Esther. **Da SUMOC ao Banco Central: consolidando as bases para o neoliberalismo no Brasil**. 2008. 252 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

<sup>24</sup> PEREIRA, José Maria Dias. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **Cadernos do desenvolvimento**. Rio de Janeiro, v.6, nº 9, p. 122, jul./dez. 2011.

<sup>25</sup> COLISTETE, Renato Perim. **A força das ideias: A CEPAL e os industriais paulistas na primeira metade da década de 1950**. História Econômica e História de Empresas, volume X, 2006, p. 5-6.

<sup>26</sup> Segundo Sonia Regina de Mendonça os principais núcleos de representação dos interesses dessa elite industrial foram o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP), criado em 1928, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), criada em 1931, o Conselho Federal de Comércio Exterior (CFCE), criado em 1934, e o Conselho Técnico de Economia e Finanças (CTEF), fundado em 1937. MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p. 22.

CPDOC. **Diretrizes do Estado Novo (1937-1945)**: Conselho Técnico de Economia e Finanças. Disponível em:

<<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-5/EstadoEconomia/ConselhoFinancas>>  
Acesso em: 10 nov. 2014.

industrialização calcado na superação da vulnerabilidade da economia frente às oscilações do mercado internacional, na diversificação da produção nacional e na atuação do Estado como investidor e coordenador das atividades de ordem econômica<sup>27</sup>.

A maior expressão de cooperação técnica da CEPAL se deu a partir de 1953, com a criação do Grupo Misto CEPAL-BNDE. Chefiado por Celso Furtado, o Grupo elaborou um estudo que serviria de norte para o programa de desenvolvimento brasileiro, intitulado “Esboço de um programa de desenvolvimento para o Brasil”, que veio coroar um processo de preparação ideológica e política que remonta ao governo Vargas e que culminaria não só na implantação do planejamento recomendado pela CEPAL como também no avanço da industrialização<sup>28</sup>.

A eleição de Juscelino Kubitschek em 1955 representou vitória das ideias da CEPAL, que inspiraram o antagonismo entre campo e cidade e atrelava o setor agrário ao que é retrógrado e a indústria ao que é moderno, dinâmico e avançado. Essa visão evolutiva da atividade econômica também é encontrada no famoso artigo de Walt Whitman Rostow, *The take-off to sustained growth*, publicado no *The Economic Journal*, em março de 1956, segundo o qual o subdesenvolvimento é uma etapa necessária para se chegar ao desenvolvimento<sup>29</sup>.

Em *The stages of economic growth*, 1959, Rostow subdividiu o processo de desenvolvimento em 5 etapas: enquadrou as sociedades tradicionais, cujas economias estão baseadas em atividades de subsistência, na etapa 1. Na etapa 2 reuniu as sociedades que através dos excedentes gerados pela especialização do trabalho fomentam um incipiente empreendedorismo e a expansão do comércio internacional, e apesar da atividade econômica dessas sociedades serem cerceadas

---

<sup>27</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil**: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p. 23, 34.

<sup>28</sup> Segundo a economista Jacqueline Angélica Hernández Haffner, Vargas foi não só um grande entusiasta das ideias da CEPAL, como também uma figura política decisiva no momento da sua criação. HAFFNER, Jacqueline Angélica Hernández. **A CEPAL e a industrialização brasileira (1950-1961)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002, p. 109, 111, 114, 119, 121, 123.

<sup>29</sup> PEREIRA, José Maria Dias. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **Cadernos do desenvolvimento**. Rio de Janeiro, v.6, n. 9, p. 123, jul./dez. 2011.

pelas instituições políticas, métodos e valores da sociedade tradicional, encontram-se em pleno processo de transição e reúnem as pré-condições necessárias para a próxima etapa: o *takeoff* (arranco/decolagem).

O *takeoff* é a fase em que se dá o incremento da industrialização, a migração de trabalhadores do setor agrícola para o setor industrial e a evolução de novas instituições políticas e sociais ligadas à indústria. Para Rostow, o *takeoff* não dependia somente da evolução tecnológica e do acúmulo de capital social, mas também de agentes políticos que encarassem a modernização da economia com seriedade. A etapa seguinte é a *drive to maturity* (marcha para a maturidade) e é caracterizada pela diversificação da economia em uma série de novas áreas produtivas. Por fim a 5ª e última etapa é a *high mass consumption* (era do consumo de massa). Neste estágio florescem as indústrias produtoras de bens de consumo duráveis, o setor de serviços ascende prodigiosamente na estrutura setorial da economia do país e a economia se volta para o consumo de massa<sup>30</sup>.

De acordo com a teoria evolutiva de Rostow o Brasil estava enquadrado entre os países que já tinham atravessado a primeira etapa, mas para que vivenciasse o *takeoff* era necessário transpor algumas barreiras que condicionavam os países periféricos ao subdesenvolvimento. Alinhado a esta visão o Relatório de Atividades do BNDE, exercício de 1955, afirma que:

Encontra-se o Brasil [...], apesar do subdesenvolvimento, em situação muito melhor do que a daqueles países que vivem ainda numa economia de subsistência e onde não ocorrem fatores endógenos capazes de engendrar e manter um processo de crescimento econômico. É necessário, no caso de tais países, antes de mais nada, uma atuação governamental no sentido de fazer surgir as forças dinâmicas capazes de conduzir à expansão [...]<sup>31</sup>.

O mesmo Relatório apresenta alguns entraves ao desenvolvimento econômico, dentre eles a escassez de poupança interna para o financiamento da importação de equipamentos:

---

<sup>30</sup> SILVA, Jorge Antonio Santos. **Turismo, crescimento e desenvolvimento**: uma análise urbano-regional baseada em *cluster*. 2004. 480f. Tese (Doutorado) – Escola de Comunicações e Artes, USP, 2004, p. 134-136 apud ROSTOW, W, W. **Etapas do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Zahar, 1961, p. 19-23.

<sup>31</sup> BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1955, p. 19.

Identificando-se o desenvolvimento econômico com a acumulação de capital, o problema central da expansão de uma economia nacional está na disponibilidade de poupanças indispensáveis à capitalização [...] Os países subdesenvolvidos tem, por definição, baixo nível de renda e onde a renda é baixa obviamente é pequena a parcela que pode ser desviada do consumo para a formação de capital. Tem-se, assim, círculo vicioso: não há poupança porque a renda é baixa e esta é baixa porque a formação de capital é pequena devido à insuficiência de poupança [...] O problema agrava-se [...] e se reafirma a convicção de que o aumento da taxa de poupanças constitui objetivo de fundamental importância para a economia brasileira, indispensável, sem dúvida, na hipótese de desejar-se manter uma taxa razoável de crescimento sem provocar pressões inflacionárias incontroláveis<sup>32</sup>.

Outros obstáculos que dificultam o *takeoff* na ótica de Rostow são: a divisão internacional do trabalho, que relega a produção de alimentos e matérias-primas aos países periféricos; a deterioração dos termos de troca, em decorrência do contraste de preços dos produtos comercializados pelo centro e pela periferia; a tendência estrutural ao desemprego, uma vez que a tecnologia aplicada à produção é importada do centro e leva em conta as demandas dos países desenvolvidos e não da periferia como, por exemplo, a pouca oferta de mão de obra e a grande oferta de capital. Dessa maneira os países latino-americanos gastam o capital, que é escasso, e economizam a mão de obra que é abundante. Outros empecilhos são a necessidade de importar bens de capital e insumos intermediários não disponíveis internamente e, por fim, a tendência das elites copiarem os padrões de consumo dos países do centro, o que conseqüentemente amplia o número das importações. Este último entrave também foi exposto no Relatório de Atividades do BNDE, exercício de 1955:

Não poderão os países subdesenvolvidos, dada a tendência generalizada à imitação dos hábitos de consumo dos países mais avançados economicamente, alcançar nível de poupança suficientemente alto para que a economia se desenvolva espontaneamente a ritmo satisfatório [...] É este o principal obstáculo ao crescimento espontâneo dos países de economia incipiente e o principal argumento em favor da programação do seu desenvolvimento<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1955, p. 13, 16.

<sup>33</sup> *Ibidem*. p. 14.

Para a promoção da “arrancada” da economia brasileira, Juscelino Kubitschek lançou o Programa de Metas, fruto do legado da CEPAL, conforme vimos acima, dos estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, criada em 1951 com o fim de propor soluções para as deficiências de transporte e energia do Brasil. A Comissão foi responsável pela elaboração de 41 projetos voltados para a recuperação da malha ferroviária, dos principais portos e linhas de cabotagem, além da expansão da capacidade geradora de energia elétrica, do reaparelhamento da indústria e do transporte rodoviário<sup>34</sup>.

O trabalho da Comissão resultou ainda em uma análise global da economia brasileira, no treinamento dos técnicos que seriam responsáveis pela elaboração de projetos de desenvolvimento e na criação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico<sup>35</sup>, que ficou responsável pela execução dos projetos da Comissão e de dar continuidade ao estudo dos gargalos da economia, além da elaboração e execução de novos projetos. Sua principal fonte de recursos foi o Fundo de Reaparelhamento Econômico, composto de adicionais sobre o imposto de renda e depósitos obrigatórios das companhias de seguro e capitalização. O banco contou ainda com fundos financeiros vinculados<sup>36</sup>, criados ao longo do processo de industrialização com o fim de prover subsídios ao binômio transporte-energia, e veio a se consolidar como uma instituição de crédito especializada na concessão de financiamentos para setores estratégicos<sup>37</sup>.

Além das contribuições da Comissão Mista Brasil-EUA, da CEPAL e do Grupo Misto CEPAL-BNDE cabe-nos também citar o legado deixado por Getúlio Vargas ao Plano de Metas. Além da construção da Companhia Siderúrgica Nacional (1941),

---

<sup>34</sup> BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1957, p. 14.

<sup>35</sup> Em 20 de junho de 1952, por meio da Lei 1.628.

<sup>36</sup> Esses fundos tiveram origem diversa e se estenderam por prazos variáveis. Entre eles podemos citar: o Fundo Federal de Eletrificação (Lei nº 2.308 de 31 de agosto de 1954), Fundo aeronáutico (Decreto-Lei nº 8.373, de 14 de dezembro de 1945), Fundo Rodoviário Nacional (Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945), Fundo Ferroviário (Lei nº 1.272-A, de 12 de dezembro de 1950), Fundo Portuário Nacional (Lei 3.421, de 10 de julho de 1958) e Fundo de Marinha Mercante (Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958). Da data das suas respectivas instituições até dezembro de 1956 foram arrecadados 2,3 bilhões de cruzeiros em recursos vinculados. BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1957, p. 175-177.

<sup>37</sup> LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, p. 102, 104.



conquistada por meio da sua *política de barganhas*, na gestão Vargas também foram instaladas a Companhia Vale do Rio Doce (1942) e a Petrobrás (1953) - indústrias indispensáveis ao desenvolvimento do setor de bens de produção. Além da montagem da infraestrutura básica (energia, transporte, comércio e serviços), que tornou possível a concretização de metas como a que previa a instalação da indústria de construção naval pesada no Brasil, Getúlio Vargas também deixou algumas ferramentas administrativas<sup>38</sup>.

A criação da Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) - que reuniu técnicos, militares e empresários em função da solução de problemas dos setores de transportes e energia, e coordenou subcomissões, como a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA) e a Comissão Executiva da Indústria de Material Elétrico (CEIME)<sup>39</sup> - serviu de inspiração à criação da *administração paralela* de Juscelino Kubitschek. Embora a CDI tenha sido extinta após a morte de Getúlio, renasceu com novas roupagens na segunda metade dos anos 50 por meio da criação do Conselho de Desenvolvimento, em 31 de janeiro de 1956<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> HAFFNER, Jacqueline Angélica Hernández. **A CEPAL e a industrialização brasileira (1950-1961)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002, p. 114, 119, 121, 123.

<sup>39</sup> Incumbidas da formulação de projetos para a fabricação de material automobilístico e do estudo do problema da produção de material elétrico e de turbinas no Brasil, respectivamente.

<sup>40</sup> O Conselho reuniu Ministros, Chefes da Casa Civil e Militar, presidentes do BNDE e do Banco do Brasil, além de técnicos treinados e com experiência em planejamento, como Roberto Campos e Lucas Lopes. Lopes empregou na Secretaria Geral do Conselho o acúmulo de experiências em planejamento adquiridas na Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio (1942), na Secretaria de Viação e Obras Públicas (1946), na *holding* Centrais Elétricas de Minas Gerais (1951), na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-1954), e no Ministério de Viação e Obras Públicas (1954-1956). Já Roberto Campos não só havia participado da Comissão Mista como também redigido o relatório da Comissão juntamente com Philip Glassner, Reynold Carson, Glycon de Paiva, e Mário Poppe de Figueiredo. Outros remanescentes da Comissão Mista são: Victor da Silva Filho e Ottolmy Strauch, que assumiram a diretoria executiva do Conselho (de março de 1958 a julho de 1959/ até o término do mandato Kubitschek, respectivamente).

Foram recrutados também antigos membros da Comissão Abbink - Ewaldo Correia Lima, Octavio Gouvêa de Bulhões, Antonio José Alves de Souza, Francisco Clementino San Tiago Dantas, Carlos Berenhauser Júnior, Herculano Borges da Fonseca e João de Mesquita Lara - e redirecionados tanto para o Conselho de Desenvolvimento como para os Grupos de Trabalho (GTs). Segundo Celso Lafer, Juscelino Kubitschek extraiu o que havia de melhor das tentativas anteriores de planejamento para a execução do seu Plano de Metas.

LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961)**: processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 54-55.

BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1957, p. 15-16.

Segundo Helio Jaguaribe, logo após a sua posse Juscelino Kubitschek se viu diante de duas estratégias que descortinavam em um mesmo objetivo - a execução de seu Programa de Metas. Para alcançar este objetivo JK poderia se valer da reforma administrativa global ou da criação de um núcleo dinâmico no aparelho burocrático existente que assegurasse a implementação do seu programa. Segundo Celso Lafer, em um primeiro momento essas duas alternativas permaneceram em aberto, uma vez que no seu primeiro ano de governo o então presidente da República tanto criou o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), ícone da estratégia de criação de um núcleo dinâmico, como também a CEPA (Comissão de Estudos e Projetos Administrativos), incumbida do estudo e aprovação, no Congresso, da reforma administrativa federal. Segundo Lafer, após malograda discussão no plenário em outubro de 1957 a reforma administrativa se mostrou politicamente impraticável<sup>41</sup>.

Foi nesse contexto de reorganização administrativa que se deu a criação do Conselho de Desenvolvimento, o qual Celso Lafer conceituou não só como a primeira grande medida voltada para a execução do Programa de Metas, como também a opção mais plausível para contornar um Legislativo intransigente e conservador, composto em grande parte por representantes da burguesia tradicional que se opunha e obstaculizava os projetos da burguesia industrial. Segundo Lafer, “uma reforma administrativa global levaria a um confronto com os interesses e preocupações da ainda florescente política de clientela – amplamente representada no Congresso”<sup>42</sup>.

Segundo Argemiro Brum, a *administração paralela* de Juscelino Kubitschek foi o conjunto de órgãos (existentes e recém-criados) que desempenharam funções objetivas no cumprimento das metas, corroborando para o aumento da racionalidade

---

**Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930.** 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001.

<sup>41</sup> LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961):** Processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 83-87.

<sup>42</sup> Ibidem p. 87.

e da agilidade do sistema administrativo. Ao recorrer a ela o Estado brasileiro ampliava a sua capacidade de coordenação técnica e financeira<sup>43</sup>.

Foi delegada a autarquias e empresas públicas a gestão do sistema de transporte e energias e de certas atividades industriais<sup>44</sup>, enquanto as metas destinadas ao setor privado ficaram sob a responsabilidade de Grupos de Trabalho (GTs) e Grupos Executivos (GEs), dentre os quais destacam-se o GEIA (indústria automobilística), o GEICON (construção naval), o GEIMAR (máquinas agrícolas e rodoviárias), o GEIMAPE ( indústria mecânica pesada), o GEMF (exportação de minérios de ferro), a Comissão Consultiva de Armazéns e Silos (armazenagem), e o GEIMF (indústria de material ferroviário)<sup>45</sup>. Dentre os órgãos que respondiam diretamente ao presidente da República destacam-se a Carteira de Comércio Exterior (CACEX), a Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), ambas pertencentes ao Banco do Brasil e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE).

A *administração paralela* foi uma solução eficaz para o problema da morosidade de uma administração pública ineficiente, clientelista e voltada para a preservação de seu *status quo*, ao recorrer a ela o Estado brasileiro ampliava a sua capacidade de coordenação técnica e financeira<sup>46</sup>.

---

<sup>43</sup> BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimentismo Jucelinista: "Cinquenta Anos em Cinco". In: **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p. 237.

<sup>44</sup> O avanço da industrialização congregou novas atividades ao setor público que exigiam pesquisa, planejamento, e fluxos contínuos de investimentos, demandas estas que escapavam da alçada da velha estrutura administrativa. Dada a impraticabilidade da execução de uma ampla reforma administrativa, recorreu-se à administração paralela. A Petrobrás foi incumbida das Metas 4 e 5, que previam a ampliação da produção e do refino de Petróleo, mas em julho de 1960 foi aprovada pelo Congresso Nacional a Lei que criava o Ministério das Minas e Energia, e tanto a Petrobrás como a Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional ficaram sob a jurisdição do novo ministério.

<sup>45</sup> LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, p. 99-100, 109-110.

<sup>46</sup> BRUM, op. cit., nota 43, p. 236, 238.

### 1.3 As novas fontes de financiamento da industrialização brasileira

Desde a década de 1920 os EUA se converteu no maior banqueiro prestamista do Brasil, posto que outrora havia pertencido à Inglaterra. Porém, após a Segunda Guerra Mundial, os EUA voltaram seus esforços para os países da Europa e da Ásia<sup>47</sup>, e com a progressiva deterioração das relações com a América Latina, adotaram uma política de reaproximação dos países do continente. Em 1956, o vice-presidente norte-americano Richard Nixon compareceu pessoalmente à posse de Juscelino Kubitschek e em 1958 deu início a uma série de viagens a países latino-americanos, cujo roteiro incluía: Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia e Venezuela.

Mas a tentativa de desvincular-se de um passado recente marcado pelo apoio a ditaduras militares não foi exitosa. A passagem de Nixon pelo Peru e na Venezuela foi marcada por uma onda de protestos e manifestações populares e foi nessa conjuntura de insatisfações no plano econômico e desgaste na esfera política que JK propôs ao presidente Eisenhower a criação da Operação Pan-Americana<sup>48</sup>, que se consistiu em uma proposta de revisão da política norte-americana para o continente sob o risco da aproximação da região do bloco comunista atraída por ofertas comerciais vantajosas. Porém, as reivindicações da OPA não foram atendidas e é nesse contexto que o Brasil se aproximará de novos investidores<sup>49</sup>.

A tradicional fonte de financiamento da industrialização brasileira perde o seu caráter excepcional e passa a concorrer com outros investidores como o Japão e os

---

<sup>47</sup> Em um contexto de germinação do socialismo na Europa e no Leste da Ásia, interessava mais aos EUA converter antigos inimigos de guerra em verdadeiros aliados econômicos, do que investir vultosas somas e capital em países com pouca expressão no cenário internacional, como o Brasil. Estes foram deixados em condição de dependência, e a serviço dos interesses hegemônicos, enquanto os EUA se voltaram para o fortalecimento econômico do Japão e de países europeus, imprescindíveis para o equilíbrio econômico, político e militar global.

BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimentismo Jucelinista: "Cinquenta Anos em Cinco". In: **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p. 246.

<sup>48</sup> Oficialmente divulgada durante um discurso realizado por JK no Rio de Janeiro em 20 de junho de 1958.

<sup>49</sup> SILVA, Alexandra de Mello e. **A política externa de JK: a Operação Pan-Americana**. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992, p. 13, 16-19, 28.

países do Mercado Comum Europeu, que após a conclusão dos planos de reconstrução do pós-guerra emergiram como verdadeiros centros capitalistas que identificaram oportunidades lucrativas na exportação de capitais para países periféricos<sup>50</sup>.

A partir de então a indústria brasileira se desenvolveria sob o tripé: capital estrangeiro<sup>51</sup>, capital estatal e capital privado nacional. O primeiro se voltou em larga escala para bens de consumo em geral, o segundo, sob a forma de empréstimos e investimentos diretos, foi aplicado no setor de bens de consumo duráveis, enquanto o terceiro foi alocado no setor de bens de produção. Analisemos mais detidamente cada um desses pilares do processo de industrialização brasileiro<sup>52</sup>.

Ao longo de toda a segunda metade dos anos 50 a importação de equipamentos para a indústria brasileira esteve estruturada sob o primeiro eixo do tripé: o capital estrangeiro - seja na forma de investimentos diretos ou por meio de concessão de financiamentos<sup>53</sup>.

A facilitação da entrada de capital em uma conjuntura marcada pelo decréscimo das exportações simultaneamente ao aumento das importações

---

<sup>50</sup> A indústria de construção naval foi criada por meio de capitais japoneses (Ishikawajima Heavy Industries), holandeses (Verolme United Shipyards), e brasileiros; a indústria siderúrgica contou com capitais japoneses (Usiminas), e com capitais estatais (BNDE); e a indústria automobilística se estruturou sob capitais alemães (Volkswagen), franceses (Simca) e nacionais (Vemag), enquanto a participação inicial do capital norte-americano no Programa de Metas foi irrisória. BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **O Governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 237.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p. 51, 53, 55.

BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimentismo Jucelinista: "Cinquenta Anos em Cinco". In: **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p. 223.

<sup>51</sup> Segundo Maria Victoria Benevides, dos 2.180 milhões de dólares que entraram no país entre 1955 e 1961, mais de 95% foram destinados às áreas prioritárias do governo (indústria automobilística, transportes aéreos, estradas de ferro, eletricidade e aço). BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **O Governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política**. 3. ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.

<sup>52</sup> MENDONÇA, op. cit., nota 50, p. 57-58.

<sup>53</sup> Segundo Argemiro J. Brum, mais de 80% do capital estrangeiro que entrou no país veio sob a forma de empréstimos e financiamentos. BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimentismo Jucelinista: "Cinquenta Anos em Cinco". In: **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p. 245.

viabilizou a obtenção de recursos indispensáveis à execução do Plano de Metas<sup>54</sup>. A internacionalização da economia também corroborou para o aquecimento das pequenas e médias indústrias que se incumbiram do fornecimento daquilo que as grandes fábricas necessitavam<sup>55</sup>.

Visando a atração de capital estrangeiro, a Carteira de Comércio Exterior (CACEX) lançou mão de taxa cambial favorecida para os investimentos realizados nos setores de maior relevância para o desenvolvimento da economia nacional, o que elevava a rentabilidade em moeda estrangeira do investimento. Ou seja, para além da adoção de política geral atraente às inversões estrangeiras o governo ainda resguardava para si o direito de conceder favores adicionais aos investidores que aplicassem seus recursos em setores prioritários da economia brasileira<sup>56</sup>.

O Estado recorreu ainda a outros instrumentos monetários, cambiais e fiscais que ao atraírem capitais retiveram as bases de apoio político ao plano, dentre esses instrumentos podemos citar a Instrução 113 da SUMOC<sup>57</sup>, que, além de criar condições favoráveis para investimentos estrangeiros, foi uma ferramenta de grande valor para o financiamento do Plano de Metas. A Instrução 113 permitiu a importação de equipamentos sem cobertura cambial, o que contribuiu para que dos 565 milhões de investimentos estrangeiros diretos, U\$ 401 milhões viessem por meio dessa Instrução que viabilizou a importação de cerca de 70% dos equipamentos, máquinas e veículos adquiridos no exterior<sup>58</sup>.

---

<sup>54</sup> LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983. p.57.

<sup>55</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil**: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p.58.

<sup>56</sup> LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 58-59.

<sup>57</sup> Criada por meio do Decreto-Lei n. 7.293, de 2 de fevereiro de 1945, com a incumbência de formular a política monetária e creditícia que serviria de base para toda a política econômica do país. KUPERMAN, Esther. **Da SUMOC ao Banco Central**: consolidando as bases para o neoliberalismo no Brasil. Rio de Janeiro: UERJ, 2008, p. 201.

<sup>58</sup> LESSA, op. cit., nota 56, p. 76.

KUPERMAN, Esther. **Da SUMOC ao Banco Central**: consolidando as bases para o neoliberalismo no Brasil. Rio de Janeiro: UERJ, 2008, p. 13, 222.

ALMEIDA, Lúcio Flávio. **Uma ilusão de desenvolvimento**: Nacionalismo e dominação burguesa nos anos JK. Florianópolis: UFSC, 2006, p.107.

O segundo pilar da política econômica do período foi a ampliação da participação do setor público na formação interna de capital, que além de apelar para as tradicionais fontes de recursos fiscais, também lançou mão do financiamento inflacionário para a cobertura de déficits extra-orçamentários. Entre 1957 e 1959 a participação do setor público nos saldos de empréstimos cresceu de 15,3% para 19,5%<sup>59</sup>.

O Estado lançou mão da subordinação da política de estabilidade ao desenvolvimento econômico. A sustentação da atividade econômica foi enquadrada como primazia e a estabilidade relegada ao plano secundário. Tinha início a transição de uma política restritiva para uma política de desenvolvimento industrial que se estenderá pelos anos seguintes. Segundo Carlos Lessa, o Plano de Metas<sup>60</sup>:

[...] adotou atitude indiferente quanto ao problema inflacionário, não revelando qualquer particular preocupação com o problema do desequilíbrio monetário, fiscal ou na balança de pagamentos. Esta significativa indiferença inicial iria ser confirmada pela posição subordinada da correção dos desequilíbrios aos superiores interesses da industrialização<sup>61</sup>.

A terceira haste do tripé foram os investimentos da iniciativa privada nacional que foi altamente estimulada por meio de condições favoráveis à obtenção de financiamentos externos, concessão de crédito com baixa taxa de juros e longos períodos de carência junto ao BNDE, além da reserva do mercado interno para a instalação e expansão de novas indústrias, como aponta o Relatório do BNDE, exercício de 1957:

Na grande maioria dos casos a atividade coordenadora do Conselho do Desenvolvimento e do BNDE, conjugada com o financiamento de parcela das inversões em moeda nacional, garantia de empréstimos estrangeiros, e facilidades cambiais, é suficiente para assegurar a consecução das metas

---

<sup>59</sup> LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 56, 70.

<sup>60</sup> *Ibidem*. p. 23-27.

<sup>61</sup> *Ibidem*. 73.

industriais, ficando a iniciativa dos empreendimentos, a cargo da atividade privada<sup>62</sup>.

A indústria automobilística e de construção naval contaram ainda com a concessão de câmbio subsidiado para a importação de equipamentos indispensáveis à produção. Tais estímulos desencadearam um trabalho sinérgico entre o governo e a iniciativa privada, na medida em que fomentaram a ampla resposta empresarial às proposições do Plano de Metas, e simultaneamente viabilizaram a acumulação de capital por parte dos empresários<sup>63</sup>.

#### 1.4 O Plano de Metas

[...] a condição preliminar de um programa de desenvolvimento econômico é a realização de uma diagnose da economia nacional [...] superada esta fase, os objetivos gerais tem que ser traduzidos em objetivos particulares e quantificáveis, culminando a programação, desse modo, no estabelecimento de metas setoriais<sup>64</sup>.

A partir dos estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e do grupo misto CEPAL-BNDE, em fins de 1956 o governo elaborou o Programa de Metas, o qual o economista Carlos Lessa definiu como “a mais sólida decisão consciente em prol da industrialização na história econômica do país”<sup>65</sup>. O Programa reuniu 31 metas subdivididas em seis grandes grupos os quais apresentaremos a seguir com seus respectivos objetivos gerais:

---

<sup>62</sup> BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1957, p. 31.

<sup>63</sup> LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. . 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 71-72.

<sup>64</sup> BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reparelhamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1957, p. 13.

<sup>65</sup> LESSA, op. cit., nota 63, p. 27.



\*Energia (Metas de 1 a 5): ampliação da produção de energia elétrica, instalação da primeira central atômica do Brasil, aumento da produção de carvão e petróleo e expansão da capacidade de refino petróleo;

\*Transportes (Metas de 6 a 12): Reparcelhamento e construção de ferrovias, pavimentação e construção de rodovias, reparcelhamento de portos e dragagem, ampliação das frotas de cabotagem e longo curso e renovação da frota aérea comercial;

\*Alimentação (Metas de 13 a 18): aumento da produção de trigo, construção de armazéns e silos, construção e aparelhamento de armazéns frigoríficos, construção de matadouros, aquisição de novos tratores para a atividade agrícola e ampliação da produção de adubos químicos;

\*Indústrias de base (Metas de 19 a 29): aumento da capacidade da produção de aço e alumínio, expansão da produção e refino de metais não ferrosos (cobre, chumbo, estanho, níquel, etc.), ampliação da produção de cimento, álcalis, celulose, e borracha, aumento da exportação de minério de ferro, implantação das indústrias de automóveis, construção naval, além da implantação e expansão da indústria mecânica e de material elétrico pesado;

\*Educação (Meta 30): ampliação da formação de pessoal técnico e direcionamento da educação para o desenvolvimento econômico;

\*Brasília (Meta 31): Construção de Brasília, a nova capital do Brasil<sup>66</sup>;

Esses objetivos nortearam a política econômica brasileira e o crescimento do PIB reflete o sucesso do Plano. Entre 1957 e 1961 o PIB saltou de 6,06% (1952-1956) para 8,27% e a renda *per capita* foi de 3,8% contra 2,8% do período anterior. A seguir veremos o resultado dos objetivos traçados a partir da interlocução das pesquisas de Clóvis de Faro, Salomão da Silva, e Celso Lafer:

---

<sup>66</sup> DE FARO, Clóvis; DA SILVA, Salomão L. Quadros. A década de 1950 e o Programa de Metas. In: GOMES, Angela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 82-84.

BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **O Governo Kubitschek**: desenvolvimento econômico e estabilidade política. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 210.

BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimentismo Jucelinista: "Cinquenta Anos em Cinco". In: **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p. 234.

1. Energia elétrica: a capacidade instalada alcançou 4.770 mil quilowatts em 1960 (ou seja, 95,40% da meta proposta) [...] <sup>67</sup>
2. Energia nuclear: foi construído e inaugurado o reator de pesquisas do Instituto de Energia Atômica, na cidade universitária da Universidade de São Paulo <sup>68</sup>.
3. Carvão mineral: alcançou-se a produção de 2.199 mil toneladas/ano, o que representa 73,30% da meta proposta.
4. Petróleo (produção): em 1960 a produção chegou a 75.500 barris por dia (ou seja, 75, 5% da meta).
5. Petróleo (refino): o volume refinado foi igual a 218 mil barris diários em 1960, o que significa dizer que 66,7% da meta proposta foram atingidos <sup>69</sup>.
6. Ferrovias (reaparelhamento): no seu conjunto, estima-se que tenham sido alcançados 76% da meta prevista.
7. Ferrovias (construção): tendo sido construídos 826 km, foram alcançados somente 39,4% da meta estabelecida <sup>70</sup>.
8. Rodovias (pavimentação): a meta foi ultrapassada em 24%, pois foram pavimentados 6.202 km até 1960.
9. Rodovias (construção): a meta foi superada em 24,8%, já que até 1960, foram construídos 14.970km <sup>71</sup>.
10. Portos, dragagem: no seu conjunto, estima-se que tenham sido alcançados 56,1% da meta.
11. Marinha Mercante: foram respectivamente obtidas 255 mil deadweights de cabotagem e longo curso (85% da meta) e 300 mil deadweights de petroleiros (90,9% da meta) <sup>72</sup>.

<sup>67</sup> Em 1961 foi alcançado 100% da meta.

LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961)**: processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 119.

<sup>68</sup> Entre 1957 e 1958 a Meta 2 foi revista, a ideia da construção da usina foi abandonada e em 1958 foi instalado o primeiro reator nuclear na América Latina, na USP. Ao final de 1960, o país contava não só com o reator como também com o estímulo à pesquisa de minerais atômicos por meio da concessão de bolsas de estudo, e a armazenagem de materiais atômicos pela Comissão Nacional de Energia Nuclear.

LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961)**: processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 120.

<sup>69</sup> A meta inicial para a produção diária de petróleo era de: 90 mil barris, e a meta revista foi de: 100 mil barris. Em 1961 a produção atingiu 95 mil barris diários. Já a meta inicial para o refino foi de 175 mil, e a meta revista de 308 mil barris. Em 1961, alcançou-se 100% da meta revista com o refino de 308 mil barris por dia.

Ibidem. p. 123.

<sup>70</sup> Esta porcentagem diverge dos dados apresentados por Celso Lafer. Segundo ele, a meta inicial previa o acréscimo de 1.500 km à rede ferroviária já existente. Após a revisão esse número subiu para 1.626,4 km, ou seja, 826 km corresponderiam a cerca de 50% da meta revista.

Ibidem. p. 123.

<sup>71</sup> Essas informações também se diferem dos dados apresentados por Celso Lafer. Segundo ele, a meta inicial de pavimentação de rodovias era de 3.000km, e após duas revisões foi elevada para 5.800km. No final do governo haviam sido pavimentados 5.615, 8km, e em 1961, 6.215km. Quanto à construção, a meta inicial era de 10.000 km de novas estradas federais, e após duas revisões este número subiu para 13.000 km. Em 1961, esta meta teria sido ultrapassada com a construção de 13.519km de novas rodovias federais.

Ibidem. p. 124.

12. Transporte aeroviário: adição de 13 unidades à frota aérea (31% da meta).
13. Produção agrícola (trigo): tendo sido obtida a produção de somente 370 mil toneladas em 1960, o resultado foi decepcionante, pois se ficou abaixo da produção do início do período<sup>73</sup>.
14. Armazéns e silos: a capacidade estática adicionada chegou a 569.233t (ou seja, 76,7% da meta)<sup>74</sup>.
15. Armazéns frigoríficos: ampliação da capacidade foi de somente 8.014t, que representam apenas 17,8% da meta.
16. Matadouros industriais: a capacidade diária de abate alcançou 2.100 bovinos (59,2% da meta) e 700 suínos (53,8% da meta)<sup>75</sup>.
17. Mecanização da agricultura: o número de tratores em 1960, segundo estimativas, foi de 77.362; logo, a meta foi superada em 7,2%.
18. Fertilizantes: tendo a produção de adubos químicos alcançado 290 mil toneladas, a meta foi ultrapassada em 141,7%.
19. Siderurgia: com a produção atingindo 2.279 mil toneladas de lingotes, a meta não só foi alcançada, como superada em 14%.
20. Alumínio: como em 1960 a produção foi de 16.573t, atingiu-se 92,1% da meta.
21. Metais não-ferrosos: as produções de cobre, chumbo, estanho e níquel foram aumentadas em, respectivamente, 203,8%, 147,7%, 93,7%, e 143,6%.
22. Cimento: a produção em 1960 chegou a 4.369.250t, ou seja, 87,4% da meta<sup>76</sup>.
23. Álcalis: tendo a produção atingido 152 mil toneladas em 1960, este é um caso em que a totalidade da meta foi obtida.
24. Celulose e papel: os resultados alcançados em 1960 foram 200.237t. de celulose (77% da meta) e 65.760t. de papel de jornal (50,6% da meta).
25. Borracha: embora, em 1960, tenha sido alcançada a meta de instalação da capacidade de fabricação de borracha sintética, a produção de borracha foi de somente 22.500t (ou seja, um aumento de apenas 2,3% em relação à produção inicial).

---

<sup>72</sup> Segundo Lafer, a meta inicial previu o acréscimo de 200 mil toneladas à tonelagem da Marinha Mercante. Após revisão estabeleceu-se o aumento de 30 mil toneladas à frota de navios de longo curso, 330 mil toneladas à frota de petroleiros, e 200 mil toneladas em navios de cabotagem. Foram acrescidos 64 mil toneladas à frota de longo curso (mais de 200% da meta prevista), à frota de petroleiros foram acrescentadas 299 mil toneladas (cerca de 90,6% do resultado esperado), e 179 mil toneladas à frota de cabotagem (89,5% da meta).  
Ibidem. p. 127.

<sup>73</sup> A meta revista visava a produção de 1.500.000t, porém, o que houve foi um decréscimo da produção, que caiu de 871.000 t. (1955) para 370.000t. (1960).  
LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961)**: processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 129.

<sup>74</sup> Segundo Celso Lafer alcançou-se apenas 71% da meta prevista.  
Ibidem. p. 130.

<sup>75</sup> Segundo Lafer, esses números corresponderiam a 75% da meta de abate diário revista.  
Ibidem. p. 131.

<sup>76</sup> Segundo Lafer, a meta do governo era alcançar a produção de 5 milhões de toneladas de cimento, com o acréscimo de 1.348.750t à capacidade instalada, porém, em 1960 o aumento foi de 1.218.000t., isto é, 90,3% da meta revista.  
Ibidem. p. 138.

26. Exportação de minério: o volume exportado de minério de ferro em 1960 foi de 5 milhões de toneladas, o que representa 62,5% da meta.

27. Indústria de automóveis: [...] a capacidade total instalada em 1960, que chegou a 199.180 unidades, ultrapassou em 17,2% a meta fixada. Entretanto em termos de índices de nacionalização, a meta não foi totalmente alcançada;

28. Construção naval: dado que os projetos aprovados até 1960 apresentavam uma capacidade de 158 mil deadweight/ano, a meta foi plenamente atingida<sup>77</sup>.

29. Indústria mecânica e de material elétrico pesado: as metas estabelecidas, implantação e expansão, foram também plenamente satisfeitas. Em relação a 1955, o aumento da produção de máquinas e equipamentos em 1960 foi de 100%, tendo sido de 200% no caso de material elétrico<sup>78</sup>.

A Meta 30 previa a intensificação da formação de pessoal técnico cuja mão de obra seria empregada a serviço do desenvolvimento econômico. Celso Lafer avalia o relativo êxito dessa meta a partir do crescimento do número de alunos matriculados nos níveis primário, secundário e superior<sup>79</sup> e do aumento das verbas destinadas à educação<sup>80</sup>, e deixa claro que apesar da administração Kubitschek não ter resolvido o problema da educação no Brasil obteve resultados satisfatórios. Já a Meta síntese (31) foi concluída com êxito em 21 de abril de 1960, com a inauguração de Brasília, a nova capital do país.

Este capítulo nos ajudou a compreender o contexto político em que foi concebida a meta 28 e também que esta meta não foi simples fruto de um governo

---

<sup>77</sup> Válido ressaltar que a meta foi concluída no âmbito de projetos aprovados e de infraestrutura, e que essa abordagem não contempla o número de navios construídos. Em 1960 foi lançada uma única embarcação, o Ponta d' Areia, que possuía apenas 1.550 tdw, ou seja, considera-se que a meta foi plenamente atingida em função da capacidade produtiva dos estaleiros, e das encomendas realizadas nesse mesmo ano pela CMM, com entregas previstas para o ano seguinte. DE FARO, Clóvis. DA SILVA, Salomão L. Quadros. A década de 1950 e o Programa de Metas. In: GOMES, Angela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 88.

<sup>78</sup> Ibidem. p.86-89.

LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961)**: processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 119-146.

<sup>79</sup> Em 1956, o número de alunos matriculados nos níveis primário, secundário e superior eram: 6.674.830 (seis milhões, seiscentos e setenta e quatro mil, oitocentos e trinta), 867.131 (oitocentos e sessenta e sete mil, cento e trinta e um), 78.659 (setenta e oito mil, seiscentos e cinquenta e nove), respectivamente. Em 1960, esses números haviam subido para 7.917.450 (sete milhões, novecentos e dezessete mil, quatrocentos e cinquenta), 1.224.485 (um milhão, duzentos e , 95.691. Ibidem. p. 146.

<sup>80</sup> 4,3% dos recursos previstos do Programa de Metas foram destinados à educação. Ibidem. p.145.

específico, mas o resultado de décadas de estudos técnicos que se processaram ao longo da primeira metade do século XX e elegeram a deficiência dos transportes como um dos pontos de estrangulamento da economia, sendo imperiosa no caso dos transportes marítimos, a implantação da indústria de construção naval pesada, conforme veremos mais detalhadamente a seguir. A apresentação da corrente desenvolvimentista contribuiu ainda para elucidar o pano de fundo ideológico em que se dá a execução dessa meta, muitas vezes associada à conquista da soberania, ao progresso, e à projeção do Brasil no cenário internacional.

No próximo capítulo analisaremos as especificidades desta meta que além da implantação da indústria de construção naval previa também o reaparelhamento de estaleiros já existentes a fim de dotar o país da capacidade de produção anual de 160 mil dwt.

## 2 A EXECUÇÃO DA META 28

Para a escrita desse capítulo nos valem especialmente dos Relatórios Anuais da Comissão de Marinha Mercante (1957-1961), das Resoluções do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (1958-1961), da Revista Portos e Navios (1958-1961) e dos trabalhos do economista Alcides Goularti Filho<sup>81</sup>, que destacamos como uma referência na atualidade no que diz respeito ao trabalho de resgate da história da Marinha Mercante Brasileira.

A seguir faremos uma breve exposição dessas fontes e das suas respectivas contribuições para a pesquisa.

### 2.1 Relatórios da Comissão da Marinha Mercante (1957-1961)

A Comissão de Marinha Mercante (CMM)<sup>82</sup> foi uma autarquia criada por meio do Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941, e presidida durante todo o período estudado por militares<sup>83</sup>.

---

<sup>81</sup> Doutor em Ciência Econômica pela Universidade Estadual de Campinas, e professor da Universidade do Extremo Sul Catarinense.

<sup>82</sup> No governo de Artur da Costa e Silva passou a se chamar Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), por meio do Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969. Após o escândalo da SUNAMAN, suas atividades foram incorporadas pelo Ministério dos Transportes, e seu capital e outras receitas financeiras, redirecionados para o Fundo de Marinha Mercante, conforme disposto no Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980.

<sup>83</sup> Era composta por quatro membros, comissionados pelo próprio Presidente da República. Vejamos abaixo os membros nomeados ao longo do período que compreende a nossa pesquisa:

**Exercício de 1957:**

Presidente: contra-almirante Aniceto Cruz Santos (até 10/07/1957), contra-almirante Silvio Borges de Souza Motta (de 11/07/1957 até o fim do exercício).

Membros: Paulo Ferraz, José Neves Marçal, e Ciriaco José Luiz.

**Exercício de 1958 e 1959:**

Presidente: vice-almirante Silvio Borges de Souza Motta.

Membros: Paulo Ferraz, presidente do Sindicato de Armadores, José Neves Marçal, presidente do Lloyd Brasileiro e antigo agente do Lloyd nos EUA, e Ciriaco José Luiz, vice-presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro e presidente da Cia L. Figueiredo de Navegação.

**Exercício de 1960:**

Presidente: vice-almirante Silvio Borges de Souza Motta (até 18 de julho de 1960). Contra-almirante Angelo Nolasco de Almeida.

Este órgão era responsável pelo fornecimento de informações relativas à Marinha Mercante a diversas instâncias, dentre elas: o Estado Maior das Forças Armadas, alunos da Escola Superior de Guerra (ESG), o Serviço de Transporte das Forças Armadas, o Conselho de Economia Nacional, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Departamento Nacional de Endemias Rurais, legações estrangeiras, jornais e revistas de publicação no país e no exterior, bem como o Centro de Análise da Conjuntura Econômica e outros setores da Fundação Getúlio Vargas<sup>84</sup>.

Nesses relatórios contém variadas informações sobre o serviço de navegação marítima no Brasil, número e idade das frotas de cabotagem e longo curso, registro dos requerimentos de importação de embarcações encaminhados pelos armadores e relação das encomendas realizadas pela Comissão junto a estaleiros nacionais e estrangeiros. Através deles é possível recompor o estado em que se encontrava a Marinha Mercante na primeira metade da década de 1950, as demandas apresentadas pelos armadores e a resposta da Comissão a essas requisições. Esses relatórios tangibilizam a intrínseca relação entre a Meta 11 e a Meta 28, e evidenciam como a indústria de construção naval surge como uma resposta para o problema de obsolescência da frota nacional.

---

Membros: José Neves Marçal, Ciriaco José Luiz, Roberto Moreira Penna, acionista da Simab S/A Comércio e Indústria em 1959, e Amaro Soares de Andrade, presidente do Conselho Federal de Contabilidade em 1959 (substituto interino de José Neves Marçal).

Observação I: A ocupação dos senhores Paulo Ferraz, José Neves Marçal, e Ciriaco José Luiz não foi inserida nos anos de 1957 e 1960, pois após a realização de ampla pesquisa encontramos no periódico *O Semanário* e na Revista *O Empresário*, menções aos cargos exercidos por estes membros exclusivamente nos anos de 1958 e 1959. Em decorrência da carência de fontes, não podemos afirmar que exerceram essas mesmas funções em 1957 e 1960.

Observação II: Não encontramos no acervo da Biblioteca Nacional o relatório referente ao Exercício de 1956.

<sup>84</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório Anual**, Rio de Janeiro, 1957, p. 189.

## 2.2 Resoluções do GEICON (1958-1961)

Criado em 13 junho de 1958 pelo Decreto Federal nº 43.899, o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval foi o principal responsável pelo estudo, coordenação e aprovação de projetos voltados para a instalação de novos estaleiros, ampliação dos já existentes e pelo estabelecimento de normas gerais a serem observadas pelos órgãos governamentais na execução da meta de construção naval.

Seus principais membros eram: o almirante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas e presidente do Grupo, o almirante Silvio Mota, presidente da Comissão de Marinha Mercante, o almirante J. B. Guimarães Roxo, diretor de Portos e Costas do Ministério da Marinha, o senhor Gilberto Magalhães, diretor geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, o senhor João Baptista Pinheiro, diretor superintendente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, Paulo Corrêa, diretor da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, Inácio Tosta Filho, diretor da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil S.A., e Garrido Torres, diretor executivo da Superintendência da Moeda e do Crédito<sup>85</sup>.

As Resoluções do GEICON contribuíram para a reconstituição da execução da Meta 28 na medida em que nos conduziu até o início de tudo – o momento da convocação e aprovação dos primeiros projetos de instalação e/ou reforma de estaleiros.

---

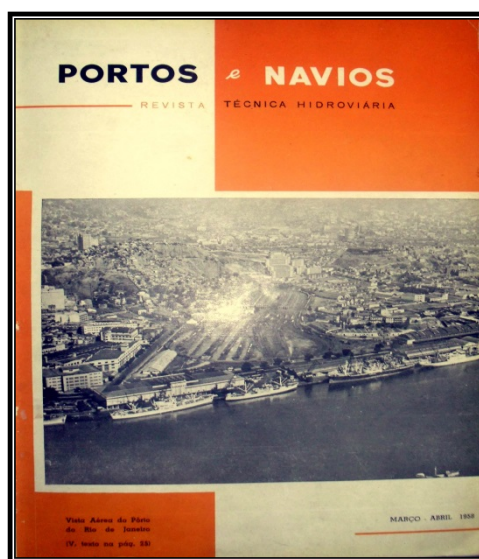
<sup>85</sup> A SORTE dos armadores nacionais nas mãos do GEICON. **O Semanário**. Rio de Janeiro, Ano III, nº 125, p.5, Semana de 4 a 11 de Setembro de 1958.



## 2.3 Revista Portos e Navios

Outra fonte valiosa a qual recorreremos para a elucidação da Meta 28 foi a Revista Portos e Navios<sup>86</sup>. Sediada no Rio de Janeiro, teve sua primeira edição lançada em março de 1958.

Figura 1 - Capa da 1ª edição da Portos e Navios



Legenda: Vista aérea do Porto do Rio de Janeiro.  
Fonte: PORTOS E NAVIOS, Março-Abril de 1958.

Seu conselho de redação era formado pelos engenheiros Brasilo C. Accioly, que era também o diretor chefe da revista, Walter Vilela Guerra e C. Teophilo de Souza e Mello. A equipe contava ainda com Vasco Sant'Anna como diretor de publicidade<sup>87</sup>.

A Portos e Navios, que ainda hoje está em circulação, nasceu com a premissa de ser um espaço comum de troca de informações entre todos aqueles

<sup>86</sup> Inicialmente a revista se chamou: "Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária", na edição de setembro-outubro de 1960 seu nome sofreu uma pequena alteração, a partir de então ela passaria a se chamar: "Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa". Outra novidade ocorreu em março de 1961, quando a revista deixou de ser bimestral e passou a ser publicada mensalmente.

<sup>87</sup> SUMÁRIO. **Portos e Navios. Revista Técnica e Hidroviária.** Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 9, mar./abr. 1958.

que se dedicavam à operação e à construção de navios e portos, como podemos ver em sua edição inaugural:

Portos e navios se complementam intimamente; não podem ser bem planejados, construídos e operados sem um bom conhecimento recíproco dos seus problemas. De nada adiantam navios velozes e de grande capacidade se não há meios adequados para o escoamento de suas cargas. Da mesma forma, portos aparelhados e adequadamente ligados aos centros de produção e de consumo, somente tem razão de ser quando suas capacidades são totalmente utilizadas por navios em quantidade e qualidade suficientes.

[...] Nossa revista se propõe a ser veículo da troca de ideias e informações técnicas e administrativas entre todos aqueles que se dedicam à operação e construção de navios e portos<sup>88</sup>.

Inicialmente a revista circulou pela Comissão de Marinha Mercante, empresas de navegação, administrações portuárias, estaleiros, sede e distritos do Departamento Nacional de Portos Rios e Canais (DNPRC), capitânicas de portos, construtoras de obras marítimas e indústrias relacionadas, mas em sua terceira edição já havia chegado às cidades de Santos, Belém e Porto Alegre e no final de 1958 havia alcançado também Recife e Salvador<sup>89</sup>. Em janeiro de 1959 a *Portos e Navios* cruzou o Atlântico e conquistou a cidade de Londres, onde foi representada pela Atlantic Pacific Publications Ltd. Exemplares da revista também podiam ser encontrados em Embaixadas do Brasil no exterior, Embaixadas estrangeiras e portos estrangeiros<sup>90</sup>.

Inicialmente a assinatura anual da revista custou Cr\$ 150 (cento e cinquenta cruzeiros) para entrega simples, Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) para entrega

---

<sup>88</sup> NOSSO objetivo. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 11, mar./abr. 1958.

<sup>89</sup> Edições de Julho-Agosto e Novembro-Dezembro, respectivamente.

<sup>90</sup> SUMÁRIO. **Portos e Navios. Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 9, mar./abr. 1958.

SUMÁRIO. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 3, p.a 7, jul./ago. 1958.

SUMÁRIO. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 5, p. 9, nov./dez. 1958.

SUMÁRIO. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v.1, n. 6, p. 13, jan./fev. 1959.

registrada e Cr\$ 30,00 (trinta cruzeiros) o exemplar avulso. No exterior a assinatura custou US\$ 3,00 (três dólares) para entrega simples e US\$ 4,00 (quatro dólares) para entrega registrada<sup>91</sup>.

Em 1961, quando as edições deixaram de ser bimestrais e passaram a ser mensais, os valores sofreram um aumento significativo e a assinatura simples passou a custar Cr\$ 600,00 (seiscentos cruzeiros), a registrada Cr\$ 800,00 (oitocentos cruzeiros) e o exemplar avulso dobrou, custava agora Cr\$ 60,00 (sessenta cruzeiros). No exterior a assinatura simples passou a custar US\$ 5,00 (cinco dólares) e a registrada US\$ 6,00 (seis dólares).

A expansão da Revista também refletiu diretamente em seu quadro de funcionários. Como vimos acima, em março de 1958 a *Portos e Navios* contava apenas com três conselheiros de redação e um diretor de publicidade, porém, a partir de setembro de 1959, o número de colaboradores foi pouco a pouco ampliado. A primeira grande contratação foi a do comandante Ruy da Cunha e Menezes<sup>92</sup> que passou a integrar o conselho de administração da revista. A partir de então novas admissões foram realizadas. A edição de novembro-dezembro de 1959 apresentou Luiz Américo Pastorino como novo membro do conselho de redação e três novos assistentes: Ismael Accioly, Vanor Moura Neves e M. A. J. Accioly. A edição de março-abril de 1960 trouxe um quarto assistente, José Granola Barcellos, e na edição de março de 1961 mais nove colaboradores constavam no time *Portos e Navios*, são eles: Jardy Sellos Correa, José Cruz Santos, Edgard Fróes da Fonseca, Thales de Barros Freire, Pedro Calmon Filho, Paulo Leite Ribeiro, Luiz Cezar de Mello, Arno Oscar Marcus e Colin Thompson<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup> Não encontramos na revista o número de tiragens.

<sup>92</sup> Seu nome aparece na relação de conselheiros da edição de setembro-outubro de 1959.

<sup>93</sup> SUMÁRIO. **Portos e Navios. Revista Técnica e Hidroviária.** Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 9, mar./abr. 1958.

SUMÁRIO. **Portos e Navios. Revista Técnica e Hidroviária.** Rio de Janeiro, v. 2, n. 10, p. 11, set./out. 1959.

SUMÁRIO. **Portos e Navios. Revista Técnica e Hidroviária.** Rio de Janeiro, v. 2, n. 11, p. 11, nov./dez. 1959.

SUMÁRIO. **Portos e Navios. Revista Técnica e Hidroviária.** Rio de Janeiro, v. 3, n. 13, p. 11, mar./abr. 1960.

As primeiras edições da Revista trouxeram uma variedade de artigos e notícias sobre os portos brasileiros, além de matérias voltadas para a informação e orientação de empresários do segmento de construção naval. Ao longo do seu primeiro ano de existência, “Notas e Comentários” foi a única seção fixa da revista. Na edição de julho-agosto de 1959 foram lançadas outras duas colunas fixas: a “Brazilian News” - que reunia as principais notícias referentes à aquisição de equipamentos e embarcações pelo Brasil no exterior, ao desenvolvimento da indústria de construção naval nacional, além de resoluções do GEICON que pudessem interessar a empresas estrangeiras - e “Indicador Classificado”, na qual era apresentada uma relação de estaleiros e fornecedores de produtos e equipamentos para portos e indústrias de construção naval, com seus respectivos endereços.

Outras seções fixas foram criadas ao longo de 1960, como: “Construção naval no Brasil”, “Construção naval no exterior”, “Navegação”, “A Lei do Mar”, “Índice de anunciantes”, entre outras<sup>94</sup>, mas para a escrita desse trabalho nos valem especialmente das colunas “Notas e Comentários”, “Construção naval no Brasil” e “Orientando a Indústria”.

A revista apresenta uma quantidade significativa de propagandas. Em algumas das suas edições o número de empresas que anunciaram seus produtos e serviços em suas páginas foi superior a 30. Os anúncios mais recorrentes foram os das empresas: B Accioly, especialista em sondagens batimétricas<sup>95</sup>, sondagens de subsolo e engenharia marítima; Burmeister & Wain, produtora de navios, motores marítimos, e motores diesel; COBRAZIL, fornecedora dos serviços de dragagem, engenharia civil, portuária e marítima; Dragas Ellicot do Brasil, construtora de

---

ÍNDICE. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 19, p. 1, mar. 1961.

<sup>94</sup> SUMÁRIO. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. III, n. 14, p. 15, maio/jun. 1960.

SUMÁRIO. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. III, n. 15, p. 17, jul./ago. 1960.

SUMÁRIO. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 12, p. 13, jan./fev. 1960.

<sup>95</sup> Realizadas através de equipamentos que medem a profundidade de oceanos, lagos e rios.

dragas; EMAQ, especialista em construção naval e dragagem; Etensa, fornecedora dos serviços de engenharia naval, estudos e projetos; Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A., empresa de origem japonesa com grande expertise em construção naval; Raoul Michel de Thuin, empresa voltada para a produção de guinchos e cabos de aço, além do fornecimento dos serviços de engenharia civil, portuária e marítima; Sulnorte, prestadora de serviço de navegação e agenciamento marítimo e Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S. A., empresa de origem holandesa, especialista em construção naval. Vejamos a seguir alguns desses anúncios:

Figura 2 - Anúncio da Burmeister & Wain



Figura 3 - Anúncio da Verolme



Figura 4 - Anúncio da Ishikawajima



Legenda (3): “Verolme United Shipyards

1949 – Verolme Engineering Company Lisselmonde Ltd.

1950 – Verolme Shipyards Alblasserdam Ltd.

1952 – Verolme Shipyards Heusden Ltd.

1954 – Verolme Elektra Ltd. – Maassluis

1956 – Verolme Dock & Shipbuilding Co. Ltd. – Rotterdam

1959 – Verolme Cork Dockyard Ltd Cobh – Ireland

Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S.A. (Jacuacanga, Angra dos Reis). Escritório Rio de Janeiro, Av. Rio Branco, 109, Salas 703-704 – Tel: 22.0031”.

Legenda (4): “Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A. Estaleiro Inhaúma – O maior Estaleiro da América Latina. Rio de Janeiro, Guanabara - Brasil - Av. Presidente Antonio Carlos, 607”.

Fonte (2): PORTOS E NAVIOS, Setembro-Outubro de 1958.

Fonte (3): PORTOS E NAVIOS, Janeiro-Fevereiro de 1960, p.11.

Fonte (4): PORTOS E NAVIOS, Setembro-Outubro de 1960, p. 13.

Lançada no mesmo ano em que se deu a criação do Fundo de Marinha Mercante, a *Portos e Navios* deixou como legado um grande trabalho de registro histórico da implantação da indústria de construção naval brasileira de uma perspectiva dotada de muita singularidade. Sua narrativa não foi conduzida por uma voz oficial, mas por diferentes vozes: técnicos, engenheiros, industriais e comerciantes que, impactados direta ou indiretamente pelo advento da Meta 28, se fizeram ouvir através das páginas desse periódico.

A seguir daremos início a um novo capítulo através do qual faremos uma breve imersão na história na Marinha Mercante, tema este que apesar de ser tão pouco estudado e discutido pela historiografia, é de vital importância para a compreensão e contextualização da referida Meta.

## 2.4 A dominação da Marinha Mercante pelo capital estrangeiro: uma herança da Segunda Revolução Industrial

Após a Segunda Revolução Industrial, quando os grandes encouraçados começaram a dominar os oceanos, o Brasil, que até então havia pautado a sua construção naval em uma matéria-prima abundante em seu território, a madeira, se viu destituído de recursos que sustentassem a nova era industrial, baseada no ferro e na mecânica pesada, e se resignou a reparos e a construção de pequenas embarcações, à contratação de empresas estrangeiras para a navegação de longo curso e à importação de embarcações de segunda mão para a cabotagem<sup>96</sup> por cerca de pouco mais de um século<sup>97</sup>.

A dependência de fretes estrangeiros quando não tornava o produto brasileiro menos competitivo em decorrência do alto custo do transporte, levava à completa estagnação do comércio exterior sempre que fosse conveniente aos países colonizadores. A expansão do complexo cafeeiro estava à mercê de armadores estrangeiros<sup>98</sup>, conforme Heitor Cunha, diretor Geral do Lloyd Brasileiro, relembra em artigo que recobra a história do Lloyd, publicado na Revista Portos e Navios em outubro de 1961:

Empregando os navios estrangeiros em suas transações, o comércio brasileiro sentia a pressão do alto custo das importações e não podia contar com a colocação dos produtos nacionais a preços razoáveis, porque os fretes provocavam elevados custos às mercadorias brasileiras ao chegarem a seus destinos. Além disto, os transportadores marítimos da época mantinham limite de frequência aos portos brasileiros, a fim de que sempre houvesse mais cargas oferecidas para transporte do que tonelagem disponível para recebê-las.

Os resultados dessa estranha dominação era os seguintes:

1. Garantia de cargas nas escalas em portos brasileiros de fácil operação, quer relativamente à importação, quer quanto à exportação;

---

<sup>96</sup> Cabotagem: navegação entre portos de um mesmo país. Longo curso: navegação entre portos de diferentes países.

<sup>97</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa. **Revista Economia**, p. 316, maio/ago. 2011.

<sup>98</sup> PESSOA, Heitor da Cunha. Resumo histórico da tradição do Lloyd Brasileiro. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. v. IV, n. 26, p. 24, out. 1961.

2. Manutenção de fretes altamente remunerativos;
3. Garantia de subvenções;
4. Estagnação da exportação brasileira, sempre que fosse conveniente aos países colonizadores, para benefício do comércio das respectivas colônias. Em referência a este item, sucedia que os dominadores do transporte marítimo eram também os maiores colonizadores da época<sup>99</sup>.

A eclosão da Guerra do Paraguai (1864-1870), que exigiu o suporte da navegação civil à Marinha de Guerra, elevou a precariedade da frota naval brasileira à categoria de ameaça à segurança nacional<sup>100</sup>.

Foi somente em 19 de fevereiro de 1890, durante o Governo Provisório de Manoel Deodoro da Fonseca que, atendendo ao pedido do Barão de Jaceguay, do doutor Antonio Paulo de Mello Borreto e do comendador Manoel José da Fonseca, o Decreto nº 208 autorizou a organização da primeira grande companhia de navegação do Brasil através do agrupamento de companhias menores financiadas pelo Estado. O Lloyd Brasileiro teria como missão primeva o auxílio à Armada Nacional em caso de guerra, e preservar a autonomia do comércio exterior brasileiro em tempo de paz<sup>101</sup>.

## 2.5 Lloyd Brasileiro: um malfadado projeto de reestruturação da Marinha Mercante

A criação do Lloyd se deu a partir da fusão de algumas empresas deficitárias e endividadas como a Companhia Transatlântica de Navegação, a Companhia Progresso Marítimo, a Companhia Espírito Santo e Caravelas, a Companhia

---

<sup>99</sup> PESSOA, Heitor da Cunha. Resumo histórico da tradição do Lloyd Brasileiro. Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa. Rio de Janeiro, v. IV, 1961, n. 26, p. 24-30, out. 1961.

<sup>100</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. Companhia de Navegação Lloyd: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **Revista História Econômica & História de Empresas**. v. 12, n. 2, p.6-7, 2009.

<sup>101</sup> BRASIL. Decreto nº 208, de 19 de fevereiro de 1890. Organiza o Lloyd Brasileiro. Disponível: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-208-19-fevereiro-1890-523608-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 25 jul. 2015.



Nacional de Navegação a Vapor e a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor<sup>102</sup>.

Logo após a fusão o Lloyd obteve junto ao Banco do Brasil um empréstimo de 12.000:000\$000 (doze mil contos de réis) que foram investidos na aquisição da Ilha Mocanguê e de uma oficina de máquinas. O Lloyd se lançava no mercado de navegação marítima dotado de instalações da referida ilha, uma capacidade de transporte de 48.289 tdw e a subvenção anual de 1.487:454\$600, porém, o quadro de dependência não para por aí<sup>103</sup>.

Nos anos seguintes o Lloyd investiu na aquisição de embarcações de segunda mão da Companhia Baiana de Navegação, Companhia Grão-Pará e da Buarque Line & Cia. Ltda. Somente entre os anos de 1890 e 1910 foram realizados cinco empréstimos junto ao Banco do Brasil e bancos londrinos para o pagamento de prejuízos<sup>104</sup>. Este quadro foi agravado pela obsolescência da frota que demandava constantes investimentos em reparos. Numa tentativa de amainar este problema foram importados entre 1906 e 1910 treze navios da Inglaterra<sup>105</sup>.

O advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) contribuiu grandemente para a ampliação da frota do Lloyd. Além de receber os 43 navios alemães que estavam atracados nos portos brasileiros, também incorporou 18 navios da Companhia Comércio e Navegação e 18 da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Esses navios supriram carências emergenciais das linhas mais deficitárias e as embarcações consideradas inadequadas para o tráfego de longo curso foram aproveitadas no serviço de cabotagem<sup>106</sup>.

Pela primeira vez, o Lloyd evocava para si um dos principais motivos da sua criação: o suporte à Marinha de Guerra, e apesar de não constituir uma frota

---

<sup>102</sup> A primeira existia apenas no papel, a segunda teve seu patrimônio hipotecado pelo Banco do Brasil, e a terceira havia acumulado saldo devedor em bancos londrinos.

<sup>103</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. Companhia de Navegação Lloyd: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **Revista História Econômica & História de Empresas**. v. 12, n. 2, p.8-9, 2009.

<sup>104</sup> Ibidem. p.10-11.

<sup>105</sup> Ibidem. p.11.

<sup>106</sup> PESSOA, Heitor da Cunha. Resumo histórico da tradição do Lloyd Brasileiro. Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa. v. IV, n. 26, p. 24. out. 1961.

homogênea, foi através dela que o Lloyd finalmente entrou nas órbitas europeia e asiática<sup>107</sup>, conforme ilustra o anúncio veiculado na *Wileman's Brazilian Review*<sup>108</sup>, na primeira metade do século XX:

Figura 5 - Frota do Lloyd (em atividade e reconstrução)

<b>LLOYD NACIONAL</b>		Sociedade Anonyma	
Fully Paid..... Capital..... Rs. 8,000,000\$000			
Cable Address	Post Office Box 1254	Telephones	
NACIONAL – RIO	RUA 1.º DE MARÇO, 29	NORTE 114 & 4141	
Codes:—Scotts Code, 10th Edition; Lieber's, A.B.C., 5th Edition and Bentley's.			
<b>Regular Line of Steamers to MARSEILLES, GENOA and other MEDITERRANEAN PORTS.</b>			
<b>Fitted with MARCONI'S WIRELESS TELEGRAPH</b>			
<b>FLEET:</b>		<b>UNDER RECONSTRUCTION:</b>	
t.s.s. Europa .....	dw 6,000 tons	Natal (marine engines) .....	dw 3,500 tons
t.s.s. Asia .....	dw 6,000 ,,	Antonina (oil engines) .....	dw 2,400 ,,
s.s. Belem .....	dw 4,500 ,,	Pernambuco (sailer) .....	dw 1,800 ,,
t.s.s. Campeiro .....	dw 4,000 ,,		
t.s.s. Campinas .....	dw 2,800 ,,		
s.s. Rio Amazonas .....	dw 2,200 ,,		
s.s. Victoria .....	dw 2,500 ,,		
<b>UNDER CHARTER:</b>			
	s.s. Neuquen .....	dw 2,100 tons	
<b>General Agents at Rio de Janeiro &amp; Santos:—</b>		<b>SOCIEDADE ANONYMA MARTINELLI</b>	
" " in Europe		:— <b>LAMBERT BROTHERS LTD. LONDON</b>	
" " U. S. A.		:— <b>BARBER &amp; COMPANY INC. NEW YORK</b>	

Fonte: WILEMAN'S BRASILIAN REVIEW, Abril de 1918, p. 387.

A guerra trouxe superávits para a receita do Lloyd uma vez que viabilizou a ampliação das suas linhas transoceânicas. Porém, com o final da guerra, a companhia que durante os anos de conflito transportou cerca de 949.631 tdw, passou a transportar 451.315 tdw. O efeito colateral da guerra se esvaía e o Lloyd novamente mergulhava em déficits orçamentários<sup>109</sup>.

<sup>107</sup> Em 1906, o Brasil inaugurou a sua primeira linha de longo curso ligando o país aos Estados Unidos, porém, sua atuação em águas que transcendiam as fronteiras do continente se manteve discreta até a Guerra.

<sup>108</sup> Revista especializada na divulgação de informações estatísticas e econômicas sobre o Brasil, criada por Joseph Phillip Wileman em 1898, a revista circulou no país até 1940. Para maiores informações ver: ABREU, M. de P.; REIS, E. J.; MAMFRIM, F.; CARVALHO, M. G. **C. A Coleção Wileman Brazilian Review (1898-1940)**. Disponível em: <<http://memoria.org.br/wbr3.php>> Acesso em: 18 jun. 2015.

<sup>109</sup> GOULARTI FILHO, Alcides, Companhia de Navegação Lloyd: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **Revista História Econômica & História de Empresas**. v. 12, n. 2, p.13, 2009. apud, BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro de Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio. Rio de Janeiro> Imprensa Nacional, 1922.

No início dos anos de 1930 das 66 embarcações do Lloyd, 62 já havia ultrapassado a idade de 20 anos, limite da vida útil dos navios, e dessas 62 duas unidades, 33 já tinham mais de 30 anos, 6 mais de 40 e 1 mais de 50 anos de serviço.

Como reflexo do quadro aqui descrito o Lloyd Nacional chegou a ter toda a sua frota penhorada por um dos credores em setembro de 1933. A falência total era algo iminente<sup>110</sup>, e foi nesse contexto que a Lei nº 420, de 10 de abril de 1937, anulou suas dívidas junto ao Tesouro Nacional e ao Banco do Brasil. Mais uma vez o Lloyd era salvo pela intervenção estatal.

Com o apoio do Brasil aos EUA na II Segunda Guerra (1939-1945), navios brasileiros entraram na mira de submarinos alemães. Ao todo foram torpedeadas 31 embarcações: 23 pertenciam ao Lloyd, 2 à Costeira e o restante à companhias privadas<sup>111</sup>. Essas perdas foram supridas através de novas embarcações encomendadas junto a estaleiros canadenses e norte-americanos. Ao todo foram construídos uma série de 4 navios para cabotagem e outra série de 20 para as linhas de longo curso. Além disso foram adquiridos 12 navios iguais para a cabotagem. Essas aquisições visavam a homogeneização da frota segundo as necessidades de cada tráfego específico<sup>112</sup>.

Essas medidas não objetivavam ser a panaceia dos problemas estruturais da Marinha Mercante, mas sim evitar ou postergar seu completo cataclismo. Todavia, a recorrência a medidas paliativas só tornava a navegação brasileira cada vez mais dispendiosa. Como vimos, as aquisições feitas pelo Brasil entre meados do século XIX e começo do século XX foram, em sua grande maioria, de embarcações de segunda mão e por isso o quadro da frota nacional era constantemente precário. Em 1958, ano em que se daria a execução da Meta 28, este era o panorama da frota mercante nacional:

---

<sup>110</sup> RIBEIRO, Clóvis. **O problema dos transportes marítimos no Brasil**. Conselho Federal de Comércio Exterior, 1934, p. 14.

<sup>111</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. A trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime jurídico e planejamento. **PESQUISA & DEBATE**, São Paulo, v. 21, n. 2(38), p. 151-253, 2010.

<sup>112</sup> PESSOA, Heitor da Cunha. Resumo histórico da tradição do Lloyd Brasileiro. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. v. IV, n. 26, p. 24, out. 1961.

Tabela 3 - Frota das empresas de navegação oficiais (por idade)

<b>Armadores</b>	<b>1 a 5</b>	<b>6 a 10</b>	<b>11 a 20</b>	<b>21 a 30</b>	<b>31 a 40</b>	<b>41 a 50</b>	<b>51 a 60</b>	<b>+ de 60</b>	<b>NI</b>
Lloyd Brasileiro	-	-	34	5	8	5	11	-	-
Cia. Nacional de Navegação. Costeira	-	-	14	-	10	8	2	2	-
Cia. Siderúrgica Nacional	-	3	4	-	-	-	-	-	-
Navegação Baiana	-	-	3	1	1	3	-	-	-
Ser. Nav. Amazonia Adm. Porto Pará	-	-	-	-	1	-	-	1	2
<b>Total</b>	-	3	55	6	20	16	13	3	2

Fonte: RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1958, p. 37.

Considerando que a vida econômica de um navio é fixada em torno de 20 anos, de acordo com o quadro acima, 63% da frota das empresas oficiais havia ultrapassado o limite da vida útil.

## 2.6 Antecedentes da Meta 28

O serviço de navegação de longo curso estava quase que inteiramente entregue a armadores estrangeiros. Dos mais de 60 navios do Lloyd, apenas 20 eram empregados nessa atividade, conhecidos como Lloyd Nações. No ano de 1956 as despesas com a contratação de navios estrangeiros para o transporte de mercadorias do comércio exterior brasileiro atingiram a cifra de 325 milhões de dólares, enquanto com o Lloyd havia sido gastos apenas 29 milhões, conforme podemos ver na tabela abaixo<sup>113</sup>:

<sup>113</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório Anual**, Rio de Janeiro, 1957, p. 8-9, 14.

Tabela 4 - Despesas com navegação de longo curso

<b>Armadores</b>	<b>Importação</b>	<b>Exportação</b>
Estrangeiros	US\$ 132, 1 milhões	US\$ 193, 0 milhões
Lloyd Brasileiro	US\$ 19,0 milhões	US\$ 9,7 milhões

Fonte: RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957, p.8-9.

Reivindicava-se para o país ao menos o transporte de 1/3 do volume do comércio exterior, pois tanto o emprego de navios estrangeiros no frete de produtos importados onerava a economia nacional, como a utilização dos mesmos na exportação inibia a incorporação de divisas à receita nacional. Esse conjunto de fatores gerava um ônus exorbitante para o Estado.

O problema da Marinha Mercante transcendia a esfera econômica e se estendia a uma dimensão política, na medida em que se constituía uma ameaça à soberania nacional. Um grande desafio então se impôs a Juscelino Kubitschek: como fazer do Brasil um país desenvolvido tendo em funcionamento esta poderosa máquina de sucção do dinheiro público? E a resposta encontrada para esta pergunta foi: através da indústria de construção naval.

Em mensagem encaminhada ao Congresso no início de 1956, JK afirma que:

O programa de reabilitação e desenvolvimento do sistema de transporte por água [...] não terá solidez nem continuidade se [...] não assentar numa indústria nacional de construções navais. Além de atender ao imperativo econômico da substituição de importações, poupando divisas e estimulando indústrias subsidiárias, a indústria de construção naval, como indústria de base que é, constitui um postulado da segurança nacional. Fixou por isso o Governo, como uma das metas do Plano Nacional de Desenvolvimento [...] a indústria de construção naval no Brasil<sup>114</sup>.

A reestruturação do serviço de navegação requeria uma ação enérgica e imediata sob o risco de comprometimento de todo o Programa de Metas<sup>115</sup>, por isso antes mesmo do fim do primeiro semestre de 1956 doze navios de segunda mão

<sup>114</sup> BRANDO, Pedro. **Por que não temos construção naval?** Rio de Janeiro: Pongetti, 1958, p. 777-778.

<sup>115</sup> CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. **Reaparelhamento da Marinha Mercante.** Rio de Janeiro, p. 2.

foram adquiridos nos EUA como medida emergencial de socorro à cabotagem nacional que estava prestes a ser quase toda entregue a navios estrangeiros<sup>116</sup>.

A iniciativa provocou grande repercussão na imprensa e suscitou ferrenhas críticas contra o governo, como Pedro Brando demonstrou em sua obra “Por que não temos construção naval no Brasil?”.

Última Hora (25/05/1956):

Os jornais noticiaram que o Presidente Juscelino Kubitschek pediu abertura de um crédito especial de 76 milhões de cruzeiros para o Lloyd Brasileiro pagar contas inadiáveis e enviou uma comissão aos Estados Unidos para comprar 12 navios novos.

O segundo item não é verdadeiro. Os navios são velhos e alguns estão encostados no Rio Mississipi. São navios com mais de 15 anos de uso. O que existe é o seguinte: Os Estados Unidos não gostam de sucata<sup>117</sup>.

Diário Carioca (31/05/1956):

[...] o Lloyd vai adquirir 12 navios emprestáveis, rejeitados por outras nações e mesmo pelo Brasil, em 1947, numa renovada versão de uma das transações mais desastrosas que já se efetuou. Vamos comprar 12 navios obsoletos e pagá-los em dólares. Pasmem cidadãos desta terra<sup>118</sup>!

O Globo (20/07/1956):

[...] Os 12 navios velhos, da chamada “Frota Naftalina” americana, foram afinal comprados segundo os desejos do Sr. Kubitschek<sup>119</sup>.

É nesse contexto que foram elaboradas as Metas de número 11 e 28, que previam a ampliação da frota nacional e a implantação da indústria de construção naval, respectivamente.

Essas metas viriam a contribuir não só para a eliminação de um dos pontos de estrangulamento da economia (a área de transportes) como também para a unificação do território nacional. Ela não só condicionaria diretamente o

<sup>116</sup> BRANDO, Pedro. **Por que não temos construção naval?** Rio de Janeiro: Pongetti, 1958, p. 809.

<sup>117</sup> Ibidem. p. 784.

<sup>118</sup> Ibidem. p. 786.

<sup>119</sup> Ibidem. p. 789.

desenvolvimento econômico do Brasil como também representaria um dos mais importantes meios de promoção da unidade nacional, como aponta o Relatório da Comissão de Marinha Mercante do ano de 1957<sup>120</sup>:

é o Brasil um país com imenso espaço geográfico [...] e em seu interior as condições de vida são relativamente difíceis [...] há no *hinterland* enormes distâncias despovoadas e sem apoio logístico, impedindo, assim, a criação de sistemas de transportes alternativos eficientes rodoviários ou ferroviários, além disso, sob o ponto de vista hidrográfico a existência de quatro sistemas fluviais importantíssimos – o do Amazonas, o do Tocantins, o do São Francisco e o do Prata – atua como fator preponderante de penetração e de integração territorial.<sup>121</sup>

Como podemos ver, a concretização dessas metas no âmbito do discurso político era legitimada por uma tripla heroica incumbência: alavancar a economia nacional, romper com a extrema dependência do Brasil com relação aos armadores estrangeiros e unificar este país de dimensões continentais, elementos que contribuiriam para a afirmação da sua soberania.

Mas até a década de 1950 as diferentes iniciativas governamentais que tiveram por objetivo o reaparelhamento da Marinha Mercante Brasileira esbarraram no ônus aos cofres públicos. Em 1958 a criação de um fundo que seria destinado exclusivamente ao atendimento dessa demanda ascendeu a esperança em torno da viabilidade deste projeto. Todavia, o provimento de recursos descolado de um projeto mais consistente traria um grave impacto cambial e não solucionaria o problema da dependência estrangeira, pois a solução não estava na importação maciça de navios - panaceia do problema do transporte marítimo e fonte de novos problemas para a economia - mas no desenvolvimento da incipiente indústria naval, que fomentaria a especialização da mão de obra técnica nacional e a criação de indústrias subsidiárias, ampliando o parque industrial brasileiro<sup>122</sup>.

---

<sup>120</sup> MARINHA MERCANTE. Comissão Especial de Reorganização da Marinha Mercante. **Significação da Marinha Mercante para a vida nacional**, 1954, p. 10.

<sup>121</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório Anual**, Rio de Janeiro, 1957, p. 3.

<sup>122</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório**, Rio de Janeiro, 1957, p.11.

Os recursos do Fundo da Marinha Mercante proviriam da Taxa de Renovação da Marinha Mercante, de 32% da receita de despacho aduaneiro e de juros e comissões resultantes de aplicações realizadas pelo próprio Fundo.

A Lei 3.381, de 24 de abril de 1958, a mesma que criou o FMM, estabeleceu que a Taxa de Renovação de Marinha Mercante seria composta pelo adicional de 15% cobrado pelo armador para o transporte da carga saída de porto nacional via cabotagem e de 5% para o transporte de carga entrada ou saída do porto nacional no comércio com o exterior. Estes adicionais seriam redirecionados para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em até 15 dias após a saída/chegada da embarcação, cujo atraso poderia acarretar na cobrança de juros de 1% ao mês, além de multa de 20% do valor devido. Da importância em posse do BNDE apenas o produto arrecadado pelos armadores da União, armadores estrangeiros e armadores nacionais em caso de operação de navios estrangeiros fretados, seriam redirecionados para o Fundo de Marinha Mercante. As importâncias arrecadadas por armadores pertencentes à iniciativa privada seriam armazenadas em uma conta especial intitulada Taxa de Renovação de Marinha Mercante, em que constariam os nomes de proprietários e das suas respectivas embarcações. A retirada dessas divisas só poderia se dar mediante prévia autorização da Comissão de Marinha Mercante e seu emprego deveria estar restrito à compra ou construção de embarcações, reaparelhamento, recuperação e melhoria das mesmas<sup>123</sup>, como elucidada muito bem o artigo publicado no jornal *Tribuna da Imprensa*, em 11 de abril de 1957:

Quando ocorrer a cobrança desses adicionais por empresas oficiais, por empresas estrangeiras ou navios estrangeiros fretados, seu produto constituirá o Fundo. No caso, entretanto, desses adicionais serem cobrados por empresas privadas, seu produto pertencerá ao transportador que cobrar o frete, e sua aplicação controlada pelo governo, obrigatoriamente, destinar-se-á à compra, construção, reaparelhamento e reequipamento das embarcações<sup>124</sup>.

---

<sup>123</sup> BRASIL. Lei 3.381, de 24 de abril de 1958. Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3381-24-abril-1958-354677-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 21 jun. 2015.

<sup>124</sup> BRANDO, Pedro. **Por que não temos construção naval?** Rio de Janeiro: Pongetti, 1958, p. 819 apud *A Tribuna da Imprensa*, 11 de abril de 1957.



Esse esquema financeiro permitiria a aquisição das primeiras embarcações, o reaparelhamento dos estaleiros nacionais, o financiamento da construção naval no país, além da importação das matérias-primas e equipamentos que se fizessem necessários<sup>125</sup>. O desenvolvimento da indústria naval passava não só pelo incentivo às empresas nacionais e estrangeiras a investirem no setor como também pela criação de uma linha de crédito para a renovação da frota nacional.

Os recursos arrecadados seriam depositados no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e administrados pela Comissão da Marinha Mercante, incumbida de arquitetar projetos de estímulo à construção naval. O FMM seria aplicado<sup>126</sup>:

- I) Em Investimentos:
  - a) Na compra ou construção de embarcações para as empresas de navegação de propriedade da União;
  - b) No reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas e econômicas das embarcações pertencentes às empresas referidas na alínea anterior;
  - c) Na construção, no reaparelhamento ou ampliação de estaleiros, diques, carreira e oficinas de reparos pertencentes às empresas navais de propriedade da União [...]
  - e) Na construção de navios e estaleiros para a própria Comissão de Marinha Mercante, quando destinados a posterior arrendamento ou venda.
- II) Em financiamentos a empresas nacionais de navegação ou reparação naval, privadas ou estatais, para:
  - a) Compra ou construção de embarcações;
  - b) Reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas ou econômicas de embarcações;
  - c) Construção, reaparelhamento ou ampliação de estaleiros, diques, carreiras e oficinas de reparos da Marinha Mercante;
  - d) Aquisição de materiais para construção ou recuperação de embarcações da Marinha Mercante [...]<sup>127</sup>

Todavia, de acordo com o parecer que o senhor José Luiz Bulhões Pedreira, consultor jurídico do Ministério de Viação e Obras Públicas, enviou ao Ministro Lúcio Meira, a cobrança da Taxa de Renovação da Marinha Mercante enfrentou algumas resistências. E foi na tentativa de derrubar essas resistências que José Pedreira procurou elucidar a natureza da Taxa e por fim justificar a sua cobrança.

<sup>125</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório**, Rio de Janeiro, 1957, p. 15-16.

<sup>126</sup> JUNQUEIRA, Eduardo. **Estradas do Brasil para o Mundo**. SOBENA 50 anos: A Evolução da Indústria Naval. Rio de Janeiro: Arte Ensaio Editora, 2012, p. 31.

<sup>127</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório**, Rio de Janeiro, 1958, p. 3-4.

Partindo da premissa de que o transporte de cabotagem é um serviço público federal executado mediante concessão Pedreira entende que este adicional ao frete corresponde exclusivamente à porcentagem que usualmente é subtraída do preço do serviço e destinada à cobertura da depreciação do navio. Ou seja, segundo ele, não se trata de um novo tributo, mas apenas do redirecionamento para um Fundo específico de um valor que já estava incutido no preço do serviço. Segundo ele ainda, as taxas distinguem-se juridicamente dos tributos, pois visam apenas à retribuição do serviço e/ou bem que é posto à disposição do particular por parte do Estado.

Respaldo nessas argumentações o consultor José Bulhões desautorizou o Ministro de Viação e Obras Públicas a conceder isenções ao pagamento da Taxa, conforme transcrição do parecer, publicada na Revista Portos e Navios em maio de 1959:

Cuidam os processos em anexo de vários pedidos de isenção das Taxas de Renovação da Marinha Mercante e de Melhoramentos dos Portos, instituídas pelas Leis n<sup>os</sup> 3.381, de 24 de abril de 1958, e 3.421, de 10 de julho de 1958 [...]

Cabe indagar, finalmente, se [...]. poderia V. Exa. conceder dispensa ou abatimento das mesmas [...].

Tratando-se do adicional ao frete pertencente ao armador proprietário da embarcação, não me parece que tenha V. Exa. poderes para dispensar a sua cobrança, determinada pela Lei.

Não vejo, portanto, como poderia V. Exa. legalmente dispensar a cobrança determinada pela Lei, sem autorização expressa para tanto<sup>128</sup>.

Outra discussão em torno do Fundo de Marinha Mercante surgiu em 1961, três anos após a criação do mesmo, quando o governo federal anunciou o corte de subvenções concedidas aos armadores nacionais e o redirecionamento desses subsídios para o Fundo. Segundo matéria publicada na coluna “Notas e Comentários” da edição de maio-junho de 1960 da Revista Portos e Navios, no referido contexto as subvenções governamentais correspondiam a cerca de 70%

<sup>128</sup> PEDIDOS de isenção das Taxas de Renovação da Marinha Mercante e de Melhoramento dos portos. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 31, maio/jun. 1959.

Parecer de José Luiz Bulhões Pedreira, consultor jurídico do Ministério da Viação e Obras Públicas a respeito da isenção de pagamento de taxas previstas nas Leis nos. 3.381, de 24/04/58 e 3.421, de 10/7/58.

dos rendimentos da maioria das empresas de navegação e seu corte abrupto poderia levar à falência as empresas de menor porte e elevar o custo do transporte marítimo a preços exorbitantes<sup>129</sup>.

A estratégia adotada pelo Estado para a condução dessas questões colocadas pelos armadores carece de pesquisa. O que os documentos que tomamos como fontes permitem afirmar é que o Fundo de Marinha Mercante se converteu em realidade e foi ganhando progressiva expressividade, passando de Cr\$ 2 bilhões, em 1958, para Cr\$ 4 bilhões, em 1959<sup>130</sup>.

Por meio da Resolução nº 4/58<sup>131</sup>, o GEICON deu início oficial à abertura das inscrições para a submissão de projetos de construção e reaparelhamento de estaleiros. As empresas cujos projetos fossem aprovados teriam:

- a) possibilidade de financiamento parcial do projeto pelo BNDE.
- b) encomendas iniciais pela Comissão de Marinha Mercante, para garantia de trabalho do estaleiro durante a primeira época de seu funcionamento.
- c) isenção de direitos de importação para os equipamentos a serem adquiridos no estrangeiro, dentro dos limites aprovados para cada projeto.
- d) concessão de prêmios à construção naval<sup>132</sup>.

## 2.7 A carência de know-how e mão de obra especializada nos anos iniciais da indústria de construção naval

De acordo com matérias publicadas na Revista Portos e Navios, na iminência da execução da Meta 28 havia certo despreparo dos profissionais da construção naval. Pairava certa insegurança com relação à administração do fluxo de

<sup>129</sup> NOTAS e comentários: a subvenção às empresas marítimas. Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária. Rio de Janeiro, v. III, n. 14, p. 16, maio/jun. 1960.

<sup>130</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, **Relatório**, Rio de Janeiro, 1959, p. 1-2.

<sup>131</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 4-58-GEICON, de 30 de agosto de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 200, Seção I, 3 de setembro de 1958, página 11. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2883679/pg-11-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-03-09-1958/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>132</sup> FERRAZ, Paulo. Construção naval no Brasil. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. III, n. 14, p. 43-45, maio/jun. 1960.

investimentos, conforme podemos ver em artigo publicado na coluna “Personalidade Técnica” da edição de março-abril de 1959:

Estamos em pleno processo de escolha, por parte do governo, dos estaleiros cuja instalação ou ampliação será financiada pelo Estado para a concretização da meta da construção naval. De fato, alguns deles já deram início oficial às suas obras, enchendo de júbilo todos nós que sempre desejamos ver a construção naval crescer em nosso país.

Certamente todos os estaleiros que irão surgir ou renascer já devem ter bem delineados os seus programas de instalação, para que possam dentro do mais breve possível construir econômica e racionalmente os navios de que tanto necessitamos. Os capitais envolvidos nesses empreendimentos são de grande vulto, sendo uma ponderável parte em divisas que possibilitarão a aquisição de equipamentos estrangeiros.

Tudo nos faz crer, portanto, que os grupos responsáveis por esses estaleiros procurarão usar conscientemente os recursos colocados à sua disposição, aplicando-os de maneira objetiva e obedecendo à técnica mais moderna. Estarão assim justificando a confiança neles depositada pela nação que lhes legará tantos meios e facilidades derivados dos cofres públicos<sup>133</sup>.

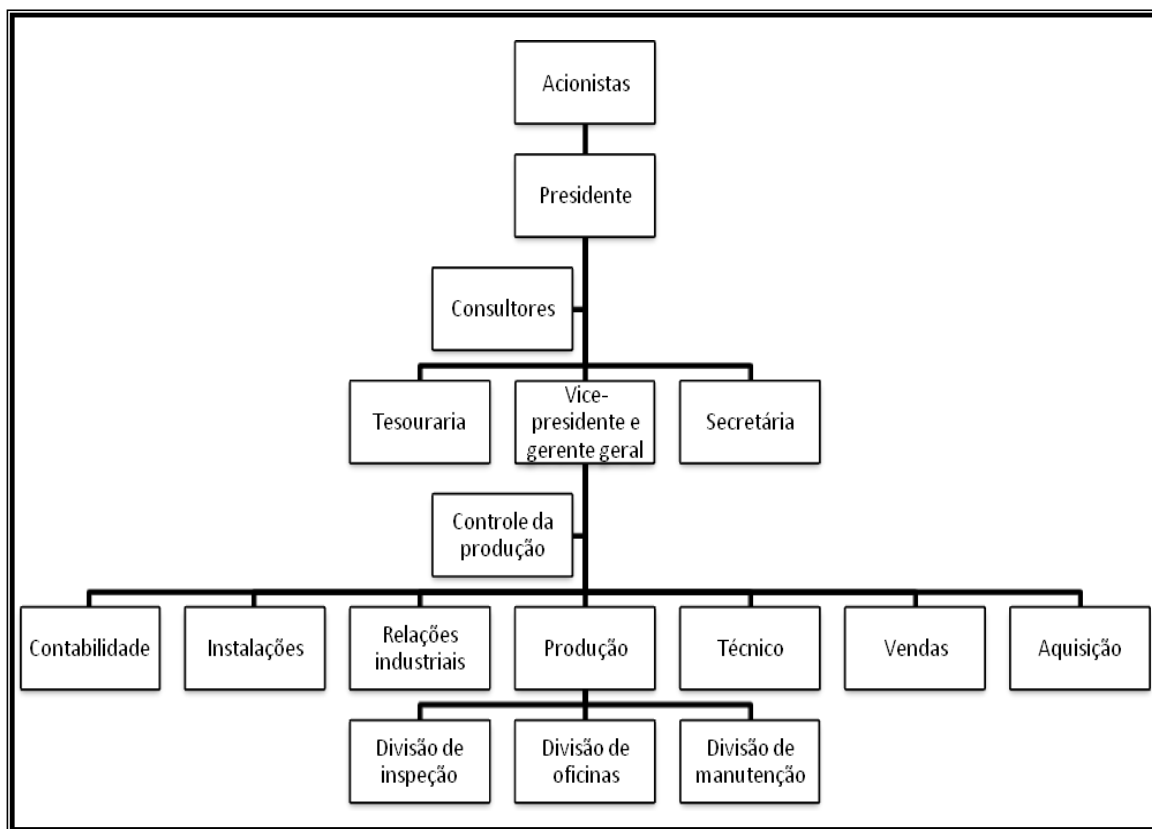
A preocupação com o uso consciente dos recursos é decorrente da falta de familiaridade dos industriais com temas e técnicas indispensáveis para o sucesso do projeto, como por exemplo: programação e controle da produção, e foi visando suprir esta deficiência que a Revista lançou uma série de três artigos voltados para a conscientização dos industriais.

Abrindo a série o engenheiro naval João Bosco W. Serrão trouxe uma questão primordial: a organização do estaleiro. Segundo o engenheiro a produção do estaleiro devia ser muito bem pensada e gerida dentro da organização, do contrário a falta de planejamento poderia culminar em desperdício de tempo, dinheiro e no excesso ou carestia de mão de obra. Foi visando dar diretrizes para a estruturação do setor produtivo dos estaleiros que Serrão propôs o organograma abaixo para que servisse de inspiração para os industriais nacionais:

---

<sup>133</sup> PERSONALIDADE técnica. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 7, p. 16, mar./abr. 1959.

Figura 6 - Estrutura de um estaleiro de construção naval de grande porte



Fonte: PORTOS E NAVIOS, maio/jun. 1959, p. 28.

Segundo João Serrão, os principais departamentos de um estaleiro eram o técnico ou de engenharia, que era responsável pela elaboração do projeto do navio, e o departamento de produção, para onde o projeto era encaminhado e transformado em um produto vendável.

Dependendo do tamanho do estaleiro ele teria ainda os departamentos de contabilidade e finanças, vendas e propaganda, planejamento, manutenção, relações industriais, instalações, assuntos legais, controle da produção, entre outros. Serrão entende o setor de controle de produção como o mais importante, pois é o principal responsável pela coordenação dos serviços do departamento técnico, de produção, aquisição e do grupo de inspeção<sup>134</sup>. Ele define esse setor como:

<sup>134</sup> SERRÃO, João Bosco W. O controle da produção na indústria de construção naval. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 8, p. 26-28, maio/jun. 1959.

o órgão regulamentador de todas as atividades de fabricação, montagem e reparo, de acordo com planos ou projetos, de modo a manter a produção dentro do período de tempo e datas previamente acordados e estabelecidos para o término da obra<sup>135</sup>.

Além da estrutura organizacional do estaleiro os artigos também trataram detalhadamente das atividades que são desenvolvidas por cada setor. A minuciosidade das instruções deixadas nas páginas da *Portos e Navios* se estendeu até mesmo à contratação de seus profissionais. O segundo artigo da série recomenda, por exemplo, que o encarregado do controle da produção tenha - além de curso superior, experiência de no mínimo cinco anos em departamentos de produção e dois anos de exercício de superintendência direta de serviços – requisitos como senso de humor, determinação, disposição para o trabalho, integridade e postura conciliatória<sup>136</sup>.

A carestia de mão de obra qualificada em pleno contexto de execução da meta também foi motivo de apreensão. A primeira grande iniciativa voltada para a formação de profissionais para a indústria de construção naval ocorreu em 1956, com a inauguração do curso de Engenheiros de Construção Naval na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP) mediante convênio realizado entre a faculdade e a Marinha Brasileira. Um segundo convênio foi firmado em 1959 com a Universidade do Brasil, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que deu origem ao curso de Engenharia Naval na referida instituição de ensino<sup>137</sup>. Apesar de terem sido lançadas as bases dos cursos universitários que viriam a se consolidar como grandes referências no âmbito nacional no que diz respeito à formação de engenheiros navais havia uma tensão entre o tempo de maturação desses profissionais e as necessidades da indústria emergente, que carecia de profissionais especializados de maneira imediata.

Durante aula ministrada no curso de Engenheiros de Construção Naval da Universidade do Brasil, o professor Salvatore Rosa deixou muito clara essa tensão:

---

<sup>135</sup> SERRÃO, João Bosco W. O controle da produção na indústria de construção naval. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 9, p. 29, jul./ago. 1959.

<sup>136</sup> SERRÃO, João Bosco W. O controle da produção na indústria de construção naval. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 9, p. 31, jul./ago. 1959.

<sup>137</sup> As primeiras turmas de engenheiros foram formadas em 1959 e 1962, respectivamente.

[...] sabe-se que a formação de engenheiros não pode ser programada em curto prazo. Engenheiros não se fabricam; a sua formação não pode ser improvisada. A importação temporária de engenheiros deveria ser considerada nas programações.

[...] Deduz-se que precisar-se-ia para a realização dos programas indicados, de pelo menos 3.000 técnicos de grau secundário (construtores navais, assistentes técnicos, projetistas e instrutores profissionais) e 5.000 técnicos de grau médio (mestres, desenhistas navais, auxiliares técnicos, contramestres)<sup>138</sup>.

Por isso outras iniciativas se fizeram necessárias, como a do Congresso Nacional que por meio do Art. 21 da Lei 3.381, de 24 de abril de 1958, destinou Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) do FMM para a construção da Escola de Marinha Mercante do Rio Grande do Sul<sup>139</sup> e a do presidente da República, que por meio do Decreto nº 45.429 de 16 de fevereiro de 1959 criou a Comissão de Treinamento de Pessoal Especializado (COTEPE), dentro do Ministério da Viação e Obras Públicas, que tinha a incumbência de fornecer treinamento de pessoal vinculado aos serviços de transporte e comunicação subordinados àquele Ministério<sup>140</sup>. A Comissão, em parceria com o Arsenal de Marinha, deu início em 14 de março de 1960 a uma série de cursos voltados para a formação de chapeadores, soldadores elétricos, soldadores de oxigênio, entre outros<sup>141</sup>.

No início da década de 1960 a Portos e Navios também anunciou o convênio firmado entre o Ministério da Educação e Cultura e Governo do Estado de São Paulo, que deu origem à Escola Técnica do Porto de Santos. Outro convênio foi assinado entre o mesmo Ministério e o Governo do Estado do Rio de Janeiro, visando à organização de cursos para a formação técnicos navais na Escola Técnica Henrique Lage, localizada em Niterói. Segundo a matéria, a escola formaria

<sup>138</sup> ROSA, Salvatore. O Brasil e a sua Marinha Mercante. Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária. Rio de Janeiro, v. II, n. 12, p. 24, jan./fev. 1960.

<sup>139</sup> BRASIL. Lei 3.381, de 24 de abril de 1958. Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3381-24-abril-1958-354677-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 21 jun. 2015.

<sup>140</sup> BRASIL. Decreto nº 45.429, de 16 de fevereiro de 1959. Cria no Ministério da Viação e Obras Públicas a Comissão de Treinamento de Pessoal Especializado (COTEPE). Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-45429-16-fevereiro-1959-384500-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 19 jun. 2015.

<sup>141</sup> MARINHA colabora com estaleiros civis. **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, 13 mar. 1960, p. 9.

supervisores, técnicos, desenhistas construtores e projetistas especializados em Eletrônica, Mecânica e Construção Naval<sup>142</sup>.

## 2.8 A execução da Meta 28

Figura 7 - Reunião do GEICON



Legenda: Da esquerda para a direita: comandante Haroldo Martins (MVOP), engenheiro Celso Juarez de Lacerda (BNDE), doutor Alfeu do Amaral (CACEX), almirante Silvio Motta (CMM), almirante J. B. Guimarães Roxo (DPRC), comandante Gomes de Paiva (secretário executivo do GEICON), sra. Lucy Negri (secretária), dr. J. F. Luna (carteira de câmbio), dr. J. L. de Oliveira (SUMOC).

Fonte: PORTOS E NAVIOS, Maio-Junho de 1959, p. 14.

As Resoluções do GEICON<sup>143</sup> apresentam os principais projetos aprovados ao longo da execução da Meta 28, como veremos a seguir:

<sup>142</sup> NOTAS e comentários: formação de técnicos para a construção naval. Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária. Rio de Janeiro, v. III, n. 14, p. 17, maio/jun. 1960.

CONSTRUÇÃO naval no Brasil: Novo curso para técnicos navais. Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa. Rio de Janeiro, v. IV, n. 28, p. 8, dez. 1961.

<sup>143</sup> Em 25 de fevereiro de 1960, através do Art. 42 do Decreto nº 47.812 as atribuições do GEICON foram transferidas para o Conselho Coordenador da Comissão de Marinha Mercante (COCICON) e já na gestão de Jânio Quadros, o COCICON foi substituído pelo Grupo Executivo da Indústria Naval (GEIN), por meio do Decreto nº 50.856, de 26 de junho de 1961.



- 1) **GEICON/Resolução nº 6-58, de 25 de novembro de 1958:** Aprova a inversão de Cr\$ 800.000.000 (oitocentos milhões de cruzeiros) na importação de equipamentos e na ampliação do dique da Cia. Comércio e Navegação (Estaleiro Lahmeyer), situado em Niterói, Rio de Janeiro<sup>144</sup>.
- 2) **GEICON/Resolução nº 7-58, de 25 de novembro de 1958:** Concede a importação, sem cobertura cambial, de máquinas e equipamentos no equivalente a US\$ 6.782,189.00 (Seis milhões setecentos e oitenta e dois mil cento e oitenta e nove dólares), o investimento estrangeiro de US\$ 1,820.000.00 (um milhão oitocentos e vinte mil dólares), a contribuição de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) por parte do BNDE, além de isenção de taxas incididas sobre a importação de equipamentos, máquinas e materiais, sem similar nacional, até 24 de maio de 1961 ao estaleiro da Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A., situado no Caju, Rio de Janeiro<sup>145</sup>.
- 3) **GEICON/Resolução nº 8-59, de 29 de janeiro de 1959:** Aprova o investimento de Cr\$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de cruzeiros), a concessão de subsídio cambial para a importação de equipamentos novos, sem similar nacional, isenção de taxas sobre importação até 24 de maio de 1961 e recomenda a encomenda de duas embarcações de 2.000 tdw. pela Comissão de Marinha Mercante ao estaleiro da EMAQ S/A, situado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro<sup>146</sup>.
- 4) **GEICON Resolução nº 9-59, de 27 de janeiro de 1959:** Aprova a importação de máquinas e equipamentos no equivalente a US\$ 5,413.000.00 (cinco milhões

---

<sup>144</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 6-58-GEICON, de 25 de novembro de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 282, Seção I, 11 de dezembro de 1958, página 10. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3005438/pg-10-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-11-12-1958/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>145</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 7-58-GEICON, de 25 de novembro de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 282, Seção I, 11 de dezembro de 1958, página 10. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3005438/pg-10-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-11-12-1958/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>146</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 8-59-GEICON, de 29 de janeiro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 36, Seção I, 14 de fevereiro de 1959, página 4. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2654061/pg-4-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-02-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

quatrocentos e treze mil dólares) e o investimento estrangeiro de US\$ 3,000.000.00 (três milhões de dólares)<sup>147</sup>.

Recomenda a participação societária do BNDE com Cr\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de cruzeiros), a isenção de taxas incididas sobre a importação até 24 de maio de 1961 e a encomenda pela CMM de duas embarcações (5.000 dtw/10.000 dwt) ao estaleiro da Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S. A., situado em Jacuecanga, no Rio de Janeiro.

5) **GEICON/Resolução nº 10-59, de 20 de fevereiro de 1959:** Aprova o investimento de Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros) na ampliação das instalações e reequipamento do Estaleiro Só, situado em Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Foi concedida ainda isenção de taxas sobre a importação até 24 de maio de 1961<sup>148</sup>.

6) **GEICON/Resolução nº 12-59, de 18 de março de 1959:** Aprova o investimento de Cr\$ 98.000.000.00 (noventa e oito milhões de cruzeiros) na ampliação do estaleiro das Indústrias Reunidas Caneco S. A., situado no Caju, Rio de Janeiro. Concede isenção de taxas incididas sobre a importação, encaminha o pedido de financiamento de Cr\$ 58.000.000,00 (cinquenta e oito milhões de cruzeiros) ao BNDE e recomenda que a CMM encomende embarcação de 2.000 tdw ao referido estaleiro<sup>149</sup>.

7) **GEICON/Resolução nº 15-59:** Aprova o reaparelhamento da Ilha do Viana, atribui como prioridade absoluta a entrega do segundo dique seco do estaleiro da Companhia Nacional de Navegação Costeira, e autoriza a concessão pela CMM de Cr\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros) para a conclusão

---

<sup>147</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 9-59-GEICON, de 27 de janeiro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 36, Seção I, 14 de fevereiro de 1959, página 4. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2654061/pg-4-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-02-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>148</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 10-59-GEICON, de 20 de fevereiro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 55, Seção I, 9 de março de 1959, página 3. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2691266/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-03-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>149</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 12-59-GEICON, de 18 de março de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 78, Seção I, de 7 de abril de 1959, página 6. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2744289/pg-6-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-07-04-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

imediate das obras do referido dique. Solicita ainda a revisão do cronograma de execução das obras e da estrutura administrativa do estaleiro<sup>150</sup>.

8) **GEICON/Resolução nº 18-59, de 26 de maio de 1959:** Aprova o investimento de Cr\$ 230.000.000,00 (duzentos e trinta milhões de cruzeiros), dos quais US\$ 510,000.00 (quinhentos e dez mil dólares) corresponde ao investimento estrangeiro feito pela Ellicott Machine Corporation na importação de máquinas e equipamentos e recomenda a concessão de isenção de taxas incididas sobre a importação até 24 de maio de 1961 à Dragas Ellicott do Brasil Ltda. Empresa vencedora da licitação para a construção de um novo estaleiro em Niterói, Rio de Janeiro<sup>151</sup>.

9) **GEICON/Resolução nº 19-59, de 30 de junho de 1959:** Aprova o investimento de Cr\$ 178.000.000, 00 (cento e setenta e oito milhões de cruzeiros), dos quais US\$ 260,000.00 (duzentos e sessenta mil dólares) correspondem ao investimento estrangeiro no país da Cantiere Navale Cassaro – Itália. A mesma resolução recomenda a concessão de isenção de taxas incididas sobre a importação até 24 de maio de 1961 aos Estaleiros Aratu S. A., situados na Baía de Aratu, Estado da Bahia<sup>152</sup>.

10) **GEICON/Resolução nº 20-59, de 27 de novembro de 1959:** Aprova o investimento de Cr\$ 634.000.000,00 (seiscentos e trinta e quatro milhões de cruzeiros), dos quais US\$ 1,000,000.00 (um milhão de dólares) correspondem ao investimento estrangeiro da Stichting Nederlandshe Scheepsbow Export Centrale – Holanda, na importação de máquinas e equipamentos para a Empresa Nacional de Saneamento, situada Ilha da Conceição, Rio de Janeiro. A mesma resolução

---

<sup>150</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 15-59-GEICON. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 114, Seção I, 22 de maio de 1959, página 31. Disponível em: <  
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2823066/pg-31-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-05-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>151</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 18-59-GEICON, de 26 de maio de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 162, Seção I, 18 de julho de 1959, página 12. Disponível em: <  
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2900831/pg-12-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-07-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>152</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 19-59-GEICON, de 30 de junho de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 158, Seção I, 14 de julho de 1959, página 3. Disponível em: <  
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2895403/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-07-1959/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

recomenda a concessão de isenção de taxas incididas sobre a importação até 24 de maio de 1961<sup>153</sup>.

11) **COCICON/Resolução nº 4-60, de 3 de junho de 1960**: Aprova o investimento de Cr\$ 45.000.000,00 (quarenta e cinco milhões de cruzeiros) na ampliação do estaleiro Puccini & Cia. Ltda. situado em Corumbá, Mato Grosso. Recomenda o investimento de US\$ 111,000.00 (cento e onze mil dólares) na importação de equipamentos e a isenção de direitos de importação e demais taxas aduaneiras para todos os equipamentos, máquinas e materiais, sem similar nacional, até 24 de maio de 1961<sup>154</sup>.

12) **COCICON/Resolução nº 5-60, de 4 de novembro de 1960**: Aprova o investimento de Cr\$ 86.441.100.00 (oitenta e seis milhões, quatrocentos e quarenta e um mil e cem cruzeiros) na ampliação do estaleiro da Estaleiros Tecnal, situado na Ilha da Conceição, Rio de Janeiro, e recomenda a encomenda da primeira embarcação (2.000 tdw) pela CMM, além da isenção de taxas aduaneiras e de importação até 24 de maio de 1961<sup>155</sup>.

13) **GEIN/Resolução nº 1-61, de 21 de junho de 1960**: Aprova o projeto de ampliação do estaleiro da Empresa Nacional de Saneamento Ltda., situado na Ilha da Conceição, Niterói, Rio de Janeiro<sup>156</sup>.

14) **GEIN/Resolução nº 3-61, de 9 de novembro de 1961**: Aprova o projeto apresentado pela Fábrica de Máquinas e Motores Diesel S. A. que prevê a

---

<sup>153</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 20-59-GEICON, de 27 de novembro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 151, Seção I, 9 de agosto de 1962, página 3. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2912436/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1962/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>154</sup> PEIXOTO. Ernani do Amaral. Resolução nº 4-60- COCICON, de 3 de junho de 1960. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCIX, nº 163, Seção I, 18 de julho de 1960, página 15. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2793229/pg-15-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-07-1960/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>155</sup> PEIXOTO. Ernani do Amaral. Resolução nº 5-60-COCICON, de 4 de novembro de 1960. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCIX, nº 283, Seção I, 15 de dezembro de 1960, página 93. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2971062/pg-93-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-12-1960/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

<sup>156</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 1-61-GEIN, de 21 de junho de 1960. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 160, Seção I, 17 de julho de 1961, página 19. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2760887/pg-19-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-17-07-1961/pdfView>> Acesso em: 26 jul. 2015.

implantação de uma fábrica de motores diesel marítimos e estacionários e outros equipamentos pesados em Osasco, São Paulo, mediante acordo de licença com a M.A.N. – Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg, da Alemanha. Autoriza a inversão global de Cr\$ 3.071.000.000,00 (três bilhões e setenta e um milhões de cruzeiros), a importação de partes complementares com financiamento estrangeiro e a isenção de impostos de importação sobre máquinas e equipamentos<sup>157</sup>.

15) **GEIN/Resolução nº 4-61, de 9 de novembro de 1961:** Aprova o projeto de instalação de uma fábrica de motores diesel marítimos e estacionários, apresentado pela Ishikawajima do Brasil – Estaleiros S. A.

Prevê a inversão global de Cr\$ 181.775.000.00 (cento e oitenta e um milhões e setecentos e setenta e cinco mil cruzeiros) e a importação de máquinas e equipamentos no valor equivalente a US\$ 2.647.065,00. Autoriza a importação de equipamentos, sem cobertura cambial, no valor máximo de US\$ 2.050.505,00 (dois milhões, cinquenta mil e quinhentos e cinco dólares) e importações de partes complementares com financiamento externo. Concede isenção de impostos de importação<sup>158</sup>.

16) **GEIN/Resolução 5-61, de 9 de novembro de 1961:** Aprova o projeto de instalação de uma fábrica de motores diesel marítimos e estacionários em São Bernardo do Campo, São Paulo, proposto pelas Indústrias Villares S. A., mediante acordo de licença com a Burmeister & Wain, de Copenhague, Dinamarca. Concede autorização para a importação de partes complementares por meio de financiamento externo e isenção de impostos sobre a importação de equipamentos<sup>159</sup>.

---

<sup>157</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 3-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página 28. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634737/pg-28-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>158</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 4-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página 28. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634737/pg-28-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>159</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 5-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página. 29. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634738/pg-29-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

Entre 1959 e 1960 a Comissão de Marinha Mercante realizou 17 encomendas aos estaleiros nacionais cujos projetos de revitalização e/ou construção haviam sido aprovados pelo GEICON.

Tabela 5 - Encomendas realizadas pela CMM em 1959/1960

Data da assinatura do contrato	Estaleiro	Nº de navios	Toneladas
29/10/1959	Companhia Comércio e Navegação	4	1.500
25/08/1960		1	6.175
31/10/1960		1	6.175
15/03/1960	Ishikawajima do Brasil Estaleiros S/A	3	5.600
31/10/1960		2	5.600
16/03/1960	Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S/A	2	10.500
08/08/1960	EMAQ Engenharia e Máquinas S/A	2	2.200
16/09/1960	Indústrias Reunidas Caneco S/A	1	2.200
16/09/1960	Estaleiro So S/A	1	2.200

Fontes: RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1959, p.8.  
RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1960, p. 197.

Em 7 de novembro de 1960 se deu o lançamento do primeiro navio construído pela moderna indústria de construção naval recém revitalizada, o Ponta d' Areia de 1.550 tdw. A embarcação destinada ao transporte de cargas foi construída pelo Estaleiro Lahmeyer, da Companhia Comércio e Navegação, conforme podemos ver no anúncio publicado pela Revista Portos e Navios<sup>160</sup>:

<sup>160</sup> O ESTALEIRO Lahmeyer da Cia Comércio e Navegação lança ao mar o primeiro navio brasileiro. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1960 1º Caderno, p. 13.

Figura 8 - Anúncio da Cia. Comércio e Navegação



Fonte: PORTOS E NAVIOS, Setembro-Outubro de 1960, p. 9.

Figura 9 - Ponta d' Areia



Fonte: PORTOS E NAVIOS, Julho de 1961.

A indústria de construção naval, cujos projetos no ano de 1960 já apresentavam uma capacidade de 158 mil *deadweight*/ano, era uma realidade. A Meta de nº 28 havia sido alcançada com êxito.

Em 1961, Juscelino Kubitschek deixava a presidência da República tendo em andamento os seguintes projetos:

Tabela 6 - Cronograma de entregas dos estaleiros nacionais em 1961

<b>Estaleiro</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Lançamento ao mar</b>	<b>Entrega</b>
Companhia Comércio e Navegação	Ponta d' Areia	07/11/60	06/06/61
Companhia Comércio e Navegação	Praia Grande	14/03/61	13/10/61
Companhia Comércio e Navegação	Ponta Negra	16/08/61	A realizar
Companhia Comércio e Navegação	Ponta da Armação	28/11/61	A realizar
Companhia Comércio e Navegação	Nome não definido	A realizar	A realizar
Companhia Comércio e Navegação Total: 4 navios de 1.550 tdw, 2 navios de 6.175.	Nome não definido	A realizar	A realizar
Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A.:	Volta Redonda	30/01/61	18/12/61
Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A	Cidade Manaus	13/09/61	A realizar
Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A	Cidade Belém	11/12/61	A realizar
Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A	Marília	A realizar	A realizar
Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A Total: 5 navios/5.600 tdw.	Londrina	A realizar	A realizar
Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S. A.	Henrique Lage	27/10/61	A realizar
Verolme Estaleiros Reunidos	Pereira Carneiro	A realizar	A realizar



<b>Estaleiro</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Lançamento ao mar</b>	<b>Entrega</b>
do Brasil S. A Total: 2 navios de 10.500 tdw			
EMAQ	Nome não definido	A realizar	A realizar
EMAQ Total: 2 navios de 2.200 tdw	Nome não definido	A realizar	A realizar
Indústrias Reunidas Caneco S. A. Total: 1 navio de 2.200 tdw	Nome não definido	A realizar	A realizar
Estaleiro Só S. A. Total: 1 navio de 2.200 tdw	Nome não definido	A realizar	A realizar
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro:	Nome não definido	A realizar	A realizar
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro	Nome não definido	A realizar	A realizar
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro	Nome não definido	A realizar	A realizar
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro	Nome não definido	A realizar	A realizar
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro Total: 2 lanchas para transporte de passageiros, 3 navios-curral a motor.	Nome não definido	A realizar	A realizar

Fonte: RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1960, p.197.  
RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961, p. 1-3.

Figura 10 - Navios entregues pela indústria naval brasileira em 1961



(a)



(b)



(c)

Legenda: (a) Ponta d' Areia; (b) Ponta Negra; (c) Volta Redonda.

Fontes: (a) PORTOS E NAVIOS, Dezembro de 1961; (b) PORTOS E NAVIOS, Março de 1961;

(c) PORTOS E NAVIOS, Julho de 1961.

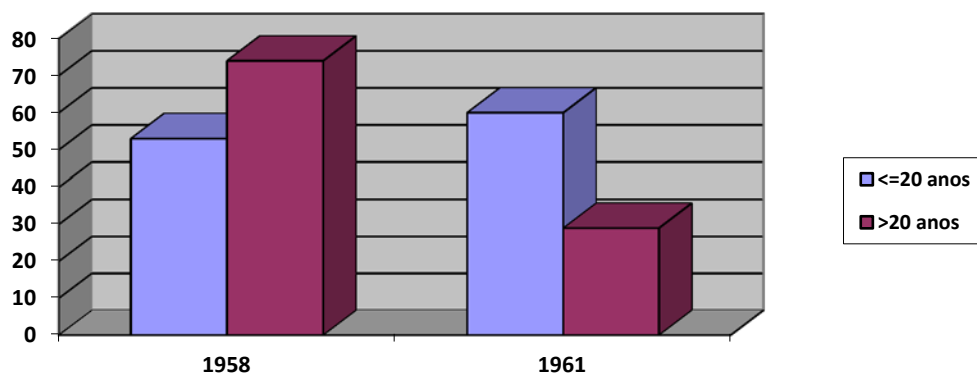
Tabela 7 - Encomendas realizadas pela CMM em 1961

Estaleiro	Data	Tipo	Nº	Dwt.	Preço
Cia. Companhia e Navegação	23/11/61	Cargueiro	1	5.600	815.600.000,00
	30/11/61	Cargueiro	1	5.600	791.980.000,00
Ishikawajima	28/11/61	Cargueiro	1	10.500	1.574.500.000,00
Verolme	21/11/61	Cargueiro	1	10.500	1.585.000.000,00
Caneco	30/08/61	Chatas	8	250	3.800.000,00
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro	28/09/61	Curral	3	-	59.991.614,00
	06/09/61	B. Passag.	2	-	164.567.110,00

Fonte: RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961, p. 134.

A análise comparativa dos Relatórios da CMM de 1958 e 1961 revela um expressivo rejuvenescimento da frota oficial, que pode ser ilustrado através do gráfico abaixo:

Figura 11 - Rejuvenescimento da frota nacional



Fontes: RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1958, p. 37.  
RELATÓRIO ANUAL DA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961, p. 73.

Mas apesar da aparente coesão do processo, os dois anos que separaram a criação do Fundo de Marinha Mercante (1958) da execução da Meta, foram marcados por uma série de tensões, conforme veremos a seguir.

### 3 AS REVERBERAÇÕES DA POLÍTICA DE REVITALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL (1956-1961)

Como vimos no capítulo anterior, em uma primeira leitura do Plano de Metas, as Metas 11 e 28 se apresentam como complementares: a primeira previa o acréscimo de 300 mil toneladas à frota nacional de cabotagem e longo curso e de 330 mil toneladas à frota de petroleiros, enquanto a segunda previa a implantação da moderna indústria de construção naval que elevaria a capacidade de produção anual dos estaleiros de 5.000 dtw para 160.000 dtw/ano, até 1962<sup>161</sup>.

Porém, veremos que essa relação de complementaridade não foi inerente à elaboração desses projetos, mas construída com o passar dos anos e que até mesmo o Fundo de Marinha Mercante e a Taxa de Renovação de Marinha Mercante, que aparentemente promoveriam o estreitamento das relações entre armadores e industriais brasileiros em um primeiro momento, surtiu efeito reverso. O emprego de parte desses recursos na importação de navios suscitou grandes dissensões entre as duas categorias, conforme veremos a seguir.

#### 3.1 Os armadores nacionais e a Petrobrás vão às compras (na concorrência)

Em 1957 14 navios importados entraram em tráfego<sup>162</sup> (Tabela 8). No ano seguinte 18 embarcações foram encomendadas junto a estaleiros poloneses e finlandeses (Tabela 9), e outras 20 entraram em tráfego, das quais 14 foram importadas (Tabela 10). Em 1959 8 navios entraram em tráfego, dos quais 4 provieram do exterior (Tabela 11), e a CMM concedeu ainda autorização para a importação de outros 4 de estaleiros sueco, norte-americano e dinamarquês (Tabela

---

<sup>161</sup> DE FARO, Clóvis; DA SILVA, Salomão L. Quadros. A década de 1950 e o Programa de Metas. In: GOMES, Angela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2ª edição, 2002, p. 83-87.

<sup>162</sup> Os navios de origem norte-americana pertencem à encomenda de doze navios feita pelo Governo Federal em 1956, a qual recebeu ferrenhas críticas da imprensa como vimos no capítulo 2. COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, **Relatório**, Rio de Janeiro, 1957, p. 40-41.

12). Em 1960, mais 4 encomendas foram feitas a estaleiros espanhóis e iugoslavos (Tabela 13).

Tabela 8 - Embarcações com tonelagem igual ou superior a 100 dwt que entraram em tráfego em 1957

<b>Natureza</b>	<b>Navio</b>	<b>Empresa</b>	<b>Dwt.</b>	<b>Origem</b>
Oficiais	Rio Maracanã	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Paquequer	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Jaguaribe	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Miranda	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Tubarão	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Moçoró	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Capibaribe	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Oficiais	Rio Iguaçu	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Particulares	São Vicente	L. Figueiredo Navegação S/A	2.850	USA
Particulares	Orleães	Navecal	2.255	Suécia
Particulares	Navinsul	Ind. Com. Nav. Soc. Vinícola Riograndense	788	França
Particulares	Ceres	Navegação Savônia S/A	1.400	Noruega
Particulares	Maria Ramos	Navegação Antônio Ramos S/A	1.200	Suécia
Particulares	Lestemar	Navegação Transmar Ltda.	990	Suécia
Particulares		Total	52.683	

Fonte: COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957, p. 41.

Tabela 9 - Novas encomendas realizadas no exterior com entrega prevista para 1961

<b>Origem</b>	<b>Estaleiros</b>	<b>Unidades</b>	<b>Dtw.</b>	<b>Valor</b>
Polônia	Centrala Morska Importowo	10	5.000	US\$ 24.100.000,00
	Eksportowa - Centromor	4	6.000	
Finlândia	Valmet Oy	4	6.100	US\$ 9.200.000,00
Total	-	18	98.400	US\$ 33.300.000,00

Fonte: COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1958, p.4, 9; COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961, p. 138.

Tabela 10 - Embarcações com tonelage igual ou superior a 100 dwt que entraram em tráfego em 1958

<b>Origem</b>	<b>Unidades</b>
Dinamarca	4
Holanda	1
Noruega	2
Polônia	2
Suécia	5
Brasil	6
Total	20

Fonte: COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1958, p. 11.

Tabela 11 - Embarcações com tonelage igual ou superior a 100 dwt que entraram em tráfego em 1959

<b>Navio</b>	<b>Dtw.</b>	<b>País de importação ou aquisição</b>
Rio das Contas	290	USA
Manaus	138	Brasil
Presidente	260	Brasil
Xavante	310	Brasil
Tata	907	Dinamarca
Vale do Colonia	800	Dinamarca
Curitiba	2.200	Inglaterra
Neves I	210	Brasil

Navio	Dtw.	País de importação ou aquisição
Total		8

Fonte: COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1959, p. 17.

Tabela 12 - Embarcações requeridas em 1958, e autorização de importação concedida em 1959

Navio	Dtw.	País de aquisição ou construção
Lind	1.704	Suécia
Nevada	-	USA
Oregon	10.665	USA
Hans P. Carl	3.519	Dinamarca

Fonte: COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1959, p. 16.

Tabela 13 - Encomenda de 4 navios de 9.500 dwt. no exterior em 1960

Navio	Preço	Estaleiro	Origem
Princesa Isabel	US\$ 5.510.0	Sociedade Española de Construcción Naval S/A	Espanha
Princesa Leopoldina	US\$ 5.510.0	Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques	Espanha
Ana Nery	US\$ 5.510.0	Brodogradiliste Uljanik	Iugoslávia
Rosa da Fonseca	US\$ 5.510.0	Brodogradiliste Split	Iugoslávia

Fonte: COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1960, p. 200; COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961, p. 138.

Resguardada pela Resolução nº 3-58 do GEICON, a Petrobrás também realizou encomendas no exterior em pleno contexto de implantação da indústria de construção naval no Brasil. A referida Resolução, resolveu, em 12 de agosto de 1958:

1. Recomendar que não sejam concedidos benefícios cambiais para a importação de embarcações de qualquer natureza, exceto:
  - a) os navios destinados a transporte de passageiros previstos na Meta da Marinha Mercante;
  - b) Navios destinados a transporte marítimo de petróleo e derivados [...]

Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1958. — Lucio Meira, Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON) <sup>163</sup>.

No ano seguinte a estatal contratou a construção de 6 petroleiros de 10.000 dwt aos estaleiros Burmeister & Wain, de Copenhague, da Dinamarca. O pagamento dos navios seria feito com os depósitos provenientes da arrecadação da Taxa de Renovação de Marinha Mercante, dentro do convênio existente entre o Banco do Brasil e o Danish National Bank. Segundo entrevista dada pelo comandante Roberto Antunes, assistente-chefe de transportes marítimos da Petrobrás, à Revista Portos e Navios, essas embarcações supririam as demandas de transporte de produtos da Refinaria de Manaus e do transporte de cabotagem de derivados das Refinarias Presidente Bernardes, Landulpho Alves e da Refinaria Duque de Caxias, cuja entrada em operação era iminente <sup>164</sup>.

O número expressivo de encomendas rendeu homenagens dos estaleiros Burmeister & Wain à estatal, que circularam na Portos e Navios entre 1959 e 1960:

---

<sup>163</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 3-58-GEICON, de 12 de agosto de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1958, Ano XCVIII, nº 190, Seção I, página 45. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2867692/pg-45-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-08-1958/pdfView>> Acesso em: 25 jul. 2015.

<sup>164</sup> A Refinaria Duque de Caxias deu início à produção de combustíveis em 9 de setembro de 1961. NUNES, Roberto. Como a Petrobrás encomenda navios. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 10, p. 16-18, set./out. 1959.



Figura 12 - Homenagem dos estaleiros da Burmeister & Wain à Petrobrás



(a)

(b)

Legenda: (a) “Pelos sete mares tremula o pavilhão nacional levado pela FRONAPE. Homenagem dos Estaleiros Burmeister & Wain Dinamarca”. (b) “Com encomenda feita pela FRONAPE de 6 navios tanques de 10.000 tdw à Burmeister & Wain Maskin-og Skibsbyggeri, Copenhagen, esta frota será dotada do que há de mais moderno em petroleiros. Burmeister & Wain sente-se orgulhosa de contribuir, por meio de sua avançada técnica, para a emancipação econômica do Brasil. Burmeister & Wain Copnhague Dinamarca”.

Fontes: (a) PORTOS E NAVIOS, Setembro-Outubro de 1959. (b) PORTOS E NAVIOS, Novembro-Dezembro 1959.

Após analisar algumas propostas emitidas por estaleiros estrangeiros, em 4 de janeiro de 1961, o Sr. Lima Rocha, diretor da Petrobrás, requereu da CMM prévia autorização para a realização de novas encomendas, dessa vez ao estaleiro japonês FUJLNAGATA SHIPBUILDING CO. LTD.

Foi em um contexto marcado pela entrega dos primeiros cargueiros encomendados aos estaleiros nacionais e pela necessidade de manter as carreiras de construção em atividade que a CMM negou a autorização por meio de ofício, emitido em 23 de fevereiro, e decidiu:

somente conceder permissão para contratos de construção de navios em estabelecimentos estrangeiros depois de consultados os estaleiros nacionais, quando estes não puderem: por questões de preço de custo, prazos de construção, ou por outros motivos ponderáveis, aceitar a encomenda dos armadores nacionais<sup>165</sup>.

A Petrobrás alegou que a construção de 3 navios para o transporte de GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) requeria certa expertise que era privilégio dos estaleiros com alguns anos de experiência nesse tipo de construção. Em correspondência confidencial emitida à CMM em 07 de abril do mesmo ano, a Petrobrás argumentou que

[...] não julgou prudente cogitar da encomenda dessas unidades altamente especializadas e complexas aos estaleiros nacionais por não se encontrarem os mesmos em condições técnicas de atendê-la [...] para solução do transporte desse gás não seria possível o afretamento de navios dada a absoluta carência de propaneiros no mercado internacional, e se fosse possível, aumentaria [...] o dispêndio anual [...] num total de [...] US\$ 2.084.800.00, o que representa, aproximadamente, uma vez e meia o custo de cada um dos navios a serem adquiridos<sup>166</sup>.

Após os devidos esclarecimentos, em 17 de maio de 1961 a CMM e o COCICON autorizaram a aquisição dos propaneiros<sup>167</sup> no exterior. Contudo, em relatório endereçado ao presidente da República, Lúcio Meira aponta que apesar de comprovada urgência na aquisição dos navios, a Petrobrás<sup>168</sup>

<sup>165</sup> MEIRA, Lúcio; PIMENTEL, Josaphat Marinho Alberto. Relatório: PR 24.051.61, de 02 de agosto de 1961. Sobre aquisição de navios pela Petrobrás a estaleiros estrangeiros. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 180, Seção I, 9 de agosto de 1961, páginas 22-23. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2780803/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1961/pdfView>> Acesso em: 07 jul. 2015.

<sup>166</sup> MEIRA, Lúcio; PIMENTEL, Josaphat Marinho Alberto. Relatório: PR 24.051.61, de 02 de agosto de 1961. Sobre aquisição de navios pela Petrobrás a estaleiros estrangeiros. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 180, Seção I, 9 de agosto de 1961, páginas 22-23. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2780803/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1961/pdfView>> Acesso em: 07 jul. 2015.

<sup>167</sup> Navios destinados ao transporte de derivados de petróleo sob a forma de gás.

<sup>168</sup> MEIRA, Lúcio; PIMENTEL, Josaphat Marinho Alberto. Relatório: PR 24.051.61, de 02 de agosto de 1961. Sobre aquisição de navios pela Petrobrás a estaleiros estrangeiros. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 180, Seção I, 9 de agosto de 1961, páginas 22-23. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2780803/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1961/pdfView>> Acesso em: 07 jul. 2015.

previamente, e sem justo motivo comprovado [...] excluiu da tomada de preços os estaleiros nacionais e os de alguns países europeus de tradição nas construções navais como a Holanda, a Inglaterra, a Iugoslávia, a Espanha e a Polônia<sup>169</sup>

e que

o amparo dos interesses dos construtores brasileiros fica assegurado com o compromisso, já declarado em ofício do presidente Geonísio Barroso, de que a Petrobrás abrirá [...] tomada de preços entre os estaleiros nacionais para a construção de dois navios petroleiros de 10.000 dtw., de uma série de seis navios [...]

À Petrobrás, nas negociações em curso, caberá preservar devidamente os seus e os interesses do país<sup>170</sup>.

Na edição de dezembro de 1961, a Revista Portos e Navios anunciava a abertura do edital para a tomada de preços dos estaleiros nacionais<sup>171</sup>.

### 3.2 Por que importar e não construir?

As aquisições de embarcações no mercado externo não foi uma singularidade do recorte (1956-1961) aqui estudado. A promulgação da Lei 1.112, de 25 de maio de 1950<sup>172</sup>, foi um fator preponderante para o aumento dessa procura. Essa Lei

<sup>169</sup> MEIRA, Lúcio; PIMENTEL, Josaphat Marinho Alberto. Relatório: PR 24.051.61, de 02 de agosto de 1961. Sobre aquisição de navios pela Petrobrás a estaleiros estrangeiros. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 180, Seção I, 9 de agosto de 1961, páginas 22-23. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2780803/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1961/pdfView>> Acesso em: 07 jul. 2015.

<sup>170</sup> MEIRA, Lúcio; PIMENTEL, Josaphat Marinho Alberto. Relatório: PR 24.051.61, de 02 de agosto de 1961. Sobre aquisição de navios pela Petrobrás a estaleiros estrangeiros. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 180, Seção I, 9 de agosto de 1961, páginas 22-23. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2780803/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1961/pdfView>> Acesso em: 07 jul. 2015.

<sup>171</sup> CONSTRUÇÃO naval no Brasil: Petrobrás encomenda navios a estaleiros nacionais. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 28, p. 8, dez. 1961.

<sup>172</sup> BRASIL. Lei 1.112, de 25 de maio de 1950. Dispõe sobre a concessão de isenção de direitos de importação para aquisição de navios, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1112-25-maio-1950-363366-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 29 jun. 2015.

isentou de direitos de importação e de taxas aduaneiras as aquisições de navios com idade igual ou inferior a cinco anos, e os navios cuja construção fosse encomendada por empresas de navegação, legalmente organizadas e em funcionamento no Brasil. Desde então o interesse na importação de navios, rebocadores, barcas, lanchas, pesqueiros, chatas, entre outros, sofreu um aumento acentuado<sup>173</sup>.

Outro fator de destacada importância nos remete ao plano internacional. Após o advento da I Guerra Mundial (1914-1918) seguido do *crash* de 1929, os EUA adotaram uma política econômica fortemente protecionista, expressa na elevação das suas tarifas aduaneiras. Como resposta seus parceiros comerciais também aderiram à estratégia norte-americana e a iniciativa que tinha por finalidade proteção culminou em um resultado completamente oposto: o decréscimo do comércio exterior, que corroborou para o agravamento do cenário de crise<sup>174</sup>.

O mundo atravessou a chamada crise de hegemonia marcada pela debilidade da economia europeia, inflação generalizada e elevada dívida proveniente de despesas militares. O padrão ouro foi abandonado e nesse cenário de redução dos fluxos internacionais de capitais, a sobrevivência limitada do comércio exterior se deu por meio de acordos bilaterais<sup>175</sup>.

Se antecipando contra a ameaça de nova recessão econômica, em julho de 1944, antes mesmo do final da II Guerra Mundial (1939-1945), quarenta e quatro países se reuniram na Conferência Monetária e Financeira das Nações Unidas, realizada no hotel Mount Washington, em Bretton Woods, EUA, aonde assinaram os acordos que receberam o nome do lugar: os Acordos de Bretton Woods. Esses acordos lançaram os pilares para a instauração de uma nova ordem internacional, pois como apontou muito bem a economista Ana Lúcia Trevisan, “não bastava

---

<sup>173</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Relatório Anual**, Rio de Janeiro, 1957, p. 25.

<sup>174</sup> RÊGO, Elba Cristina Lima. **DO Gatt à OMC: O que mudou, como funciona e para onde caminha o sistema multilateral de comércio**. Rio de Janeiro: BNDE, 1996. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimen/revista/gatt.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimen/revista/gatt.pdf)> Acesso em: 04 jul. 2015.

<sup>175</sup> TREVISAN, Ana Lúcia. **A política cambial brasileira durante a vigência do Acordo de Bretton Woods: 1945-1973**. 2004. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 47-48.

ganhar a guerra, era preciso ganhar a paz, isto é, construir uma ordem econômica e política duradoura para o pós-guerra”<sup>176</sup>.

Após Bretton Woods, as relações comerciais dos países capitalistas deixaram de ser orientadas pelo padrão-ouro. Entrava em vigor um novo sistema de taxas de câmbio, o padrão dólar-ouro, que estabeleceu o dólar – única moeda que manteve sua conversibilidade em relação ao ouro - como a base do sistema monetário mundial<sup>177</sup>.

A Conferência de Bretton Woods impulsionou a criação de instituições destinadas à regulamentação do comércio internacional, como o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (1944) e o Fundo Monetário Internacional (1945), assim como a assinatura do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (1947), que culminou na criação da Organização Mundial do Comércio, em 1995<sup>178</sup>.

Segundo Trevisan o GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*) foi um tratado multilateral que tinha por finalidade remover os entraves do comércio internacional. Suas negociações se estenderam ao longo de oito rodadas, como podemos ver na tabela 14<sup>179</sup>.

Tabela 14 - Rodadas do GATT

Ano	Nome	Tema	Países
1947	Rodada Genebra	Tarifas	23
1949	Rodada Annecy	Tarifas	13
1950	Rodada Torquay	Tarifas	38
1956	Rodada Genebra II	Tarifas	26
1960-1961	Rodada Dillon	Tarifas	26
1964-1967	Rodada Kennedy	Tarifas e medidas	62

<sup>176</sup> TREVISAN, Ana Lúcia. **A política cambial brasileira durante a vigência do Acordo de Bretton Woods: 1945-1973**. 2004. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 48.

<sup>177</sup> Ibidem. p. 50-51.

<sup>178</sup> Ibidem. p. 55-56.

<sup>179</sup> The 128 countries that had signed GATT by 1994. Disponível em:  
< [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/gattmem\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/gattmem_e.htm) > Acesso em: 09 jul. 2015.

Ano	Nome	Tema	Países
		<i>antidumping</i>	
1973-1979	Rodada Tóquio	Tarifas, medidas não tarifárias e acordos jurídicos.	102
1986-1994	Rodada Uruguai	Tarifas, medidas não tarifárias, normas, serviços, propriedade intelectual, têxteis, agricultura, solução de controvérsias, criação da OMC etc.	123

Fonte: OLIVEIRA, 2007, p. 231; RÉGO, 1996, p. 5.

Além de se inserir em acordos multilaterais<sup>180</sup>, o Brasil também assinou acordos bilaterais que regulamentaram trocas comerciais baseadas no pagamento em “moedas-convênio”.

Em um contexto marcado pela carestia de divisas, o comércio de mercadorias entre os países adeptos do acordo se deu por meio da abertura do Convênio de Crédito Recíproco (CCR), que na prática se consistiu no estabelecimento de um Sistema de Compensação de Pagamentos entre os bancos centrais dos países signatários, que abriam uma “conta convênio” com um valor de crédito previamente estipulado em dólares, que podia ser destinado não só ao pagamento de importações e exportações de mercadorias como também ao pagamento das despesas comerciais e bancárias relativas às mesmas. A transferência de dólares só se daria, em último caso, quando o limite de crédito excedesse o saldo da conta.

Em decorrência desses acordos, em pleno contexto de implantação da indústria de construção naval pesada no Brasil, a importação de navios mostrava-se bem mais vantajosa, ao menos a curto prazo, do que a construção no âmbito nacional.

<sup>180</sup> O Brasil se tornou signatário do GATT em 30 de julho de 1948.

Esses acordos orientaram a seleção e contratação de estaleiros estrangeiros, como podemos ver no convite publicado no Diário Oficial, em 30 de setembro de 1959 pela CMM:

[...] A Comissão de Marinha Mercante convida os estaleiros interessados na construção de navios [ilegível] para o tráfego costeiro [ilegível] a apresentarem suas propostas até às 15 horas do dia 1º de novembro de 1959 [...]

Só serão consideradas propostas de estaleiros dos seguintes países para pagamento da encomenda em moeda convênio: Alemanha Oriental, Dinamarca, Espanha, Finlândia, Iugoslávia, Noruega, Polônia<sup>181</sup>.

O Convênio de Crédito Recíproco transpôs barreiras impostas pela Guerra Fria e tornou possível o comércio simultâneo do Brasil com países socialistas e capitalistas. Dado o número expressivo de encomendas e a repercussão na imprensa, analisaremos mais detidamente o acordo firmado com a Polônia, expresso na carta endereçada pelo Ministério das Relações Exteriores ao senhor Wacław Frankowski, Ministro Plenipotenciário da República Popular da Polónia, em 1º de abril de 1954:

Como resultado das negociações realizadas no Rio de Janeiro entre representantes dos Governos brasileiro e polonês, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que desejando facilitar as trocas de mercadorias e de serviços entre os nossos dois países mediante a regulamentação dos pagamentos, o Governo da República dos Estados Unidos do Brasil convém o seguinte:

Artigo I – Todos os pagamentos especificados no Anexo I, correspondentes a transações correntes e diretas entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Popular da Polónia, serão efetuados em dólares americanos [...]

Artigo II – Os pagamentos a que se refere o Artigo I serão efetuados diretamente pelo Banco do Brasil S. A. e pelo Narodowy Bank Polski, podendo, entretanto, os interessados brasileiros e poloneses, recorrer aos serviços de bancos ou instituições bancárias autorizadas a operar em câmbio [...]

Artigo III – O Banco do Brasil S. A. abrirá ao Narodowy Bank Polski uma conta em dólares americanos, denominada “Conta Ajuste Polonês-Brasileiro” [...]

Artigo IV – Todos os pagamentos a que se refere o Artigo I serão efetuados por meio de lançamentos a crédito ou a débito na Conta, conforme for o caso, devendo registrar-se por sai importância em dólares [...]

<sup>181</sup> COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Diário Oficial**, Ano XCVIII, nº 223, Seção I, 30 de setembro de 1959, página. 64. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3003281/pg-64-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-30-09-1959/pdfView>> Acesso em: 06 jul. 2015.

Artigo V – Quando excepcionalmente existirem compromissos contratuais em outras moedas, as liquidações respectivas se efetuarão em dólares [...]

Artigo VI – As Partes Contratantes convencionam conceder-se na Conta um “working balance” até US\$ 2.000.000,00 (dois milhões de dólares americanos) [...]

§ único – Ao ocorrer qualquer excesso sobre o “working balance” estabelecido, a parte devedora se compromete a pagar imediatamente o referido excesso [...] se na ocasião solicitar a parte credora<sup>182</sup>.

O Convênio abriu caminho para a assinatura de um acordo entre a Comissão de Marinha Mercante e a Polônia que previa a troca de café por navios entre os dois países. Este acordo, que ganhou páginas de jornais e revistas da época, ficou conhecido como “Operação café por navios”, vejamos :

#### Última Hora (03/05/1958)

Foi finalmente, ontem, assinado o acordo de troca de café brasileiro por navios poloneses, operação cujos entendimentos começaram em novembro do ano passado [...], ao mesmo tempo que o Brasil incorpora à sua frota mercante diversas unidades cargueiras, pelo mais baixo preço do mercado internacional, pagando, na contrapartida, com o nosso café. A transação em apreço envolve um montante de 15 milhões de dólares, o que representa a saída de aproximadamente 350 mil sacas do nosso produto-base<sup>183</sup>.

#### Revista do Empresário (15/05/1958)

O Presidente da Comissão de Marinha Mercante, Almirante Silvio Motta, assinou, há dias, contrato com o Governo da Polônia para a construção, naquele país, de 14 cargueiros para nosso serviço de cabotagem, mediante troca por café e outros excedentes da nossa produção [...] Essa transação, batizada pelos jornais de “Operação café por navio”, vinha sendo negociada há meses pelos técnicos da Comissão de Marinha Mercante diretamente com as autoridades polonesas, daí ter sido possível concluí-la apenas uma semana após a sanção da Lei que criou o Fundo de Renovação da Marinha Mercante.

A cerimônia da assinatura do contrato [...] contou com a presença do titular da Pasta, Comandante Lúcio Meira, do Ministro da Polônia no Brasil, Sr. Wojciech Chabasinski e dos Srs. Stanislaw Karczewski, que assinou o contrato em nome da CENTROMOTOR (Centrala Morska Importowa Eksportowa, de Varsóvia), que é órgão oficial do Governo polonês que trata da venda de navios. Assistiram ainda o ato os Srs José Neves Marçal, Mário Lopes e Oswaldo Rockert, diretores do Lloyd Brasileiro, dr. Armando Redig de Campos, Superintendente da Cia. Nacional de Navegação Costeira, Sr. Paulo Ferraz, presidente do Sindicato dos Armadores, Sr.

<sup>182</sup> MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Ajuste de pagamentos. Rio de Janeiro, 01 de abril de 1954. Disponível em: < [http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1954/b\\_6/](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1954/b_6/)> Acesso em: 09 jul. 2015.

<sup>183</sup> ASSINADO Acordo Café por Navios. **Última Hora**. Ano VIII, n. 2.401, p. 1 e 73, 03 maio 1958.



Ciriaco José Luiz, diretor da Associação Comercial, presidente da Cia L. Figueiredo de Navegação, além de diversos outros armadores e autoridades do Ministério da Viação, inclusive o Sr. Dr. Ottolmy Strauch, subchefe do gabinete do Ministro Lúcio Meira e oficiais do gabinete<sup>184</sup>

Figura 13 - Discurso de Silvio Motta, presidente da CMM, no momento da assinatura do contrato com a Polônia



Fonte: REVISTA DO EMPRESÁRIO, 1958, p. 29.

#### Última Hora (25/04/1959)

O presidente do IBC Sr. Renato da Costa Lima autorizou ontem o embarque de 9.166 sacas de café, no valor de US\$ 429.469,20 para a Polônia, consignadas a firma Rollimpex. Trata-se de mais um embarque dentro do contrato de venda de café, no valor de 15 milhões de dólares para possibilitar a importação de navios para a nossa Marinha Mercante<sup>185</sup>.

#### Portos e Navios (Julho-Agosto de 1959)

<sup>184</sup> OPERAÇÃO café por navios. **Revista do Empresário**, Rio de Janeiro, Ano XXI, nº 868, p. 29, 15 maio 1958.

<sup>185</sup> IBC autoriza embarque de café para a Polônia e Tcheco-Eslováquia. **Última Hora**, Rio de Janeiro, p. 2, 25 abr. 1959.

Em cumprimento aos termos do contrato firmado entre o governo brasileiro e o estaleiro Stecoznia Gdanska da Polônia, recebemos no mês passado o Cabo Orange, primeiro de uma série de 14 cargueiros que deverão estar construídos até o fim do próximo ano.

A encomenda desses 14 navios constitui o coroamento de uma proveitosa negociação, pela qual foram colocados no mercado polonês, excedentes dos nossos estoques de café, no valor global de US\$ 15.600.000,00<sup>186</sup>.

Figura 14 - Cabo Orange - 1º dos 14 navios encomendados à Polônia



Fonte: PORTOS E NAVIOS, Janeiro-Fevereiro de 1960, p.1.

---

<sup>186</sup> INCORPORADO à frota de longo curso o Cabo Orange. **Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária**. Rio de Janeiro, v. II, n. 9, p. 15, Jul./ago. 1959.

Figura 15 - Estaleiro de Gdansk



Fonte: PORTOS E NAVIOS, Janeiro-Fevereiro de 1961, 26.

Além do Sistema de Compensação de Pagamentos outros facilitadores para a celebração de contratos com a Polônia foram a eficiência e agilidade de seus estaleiros. Segundo Waclaw Czarnowski, bacharel em ciências com especialização em arquitetura naval, e Jan Z. Zudowo, bacharel em ciências e graduado em engenharia naval, ambos pelo Centro de Estudos de Gdansk e com cargos de diretoria nos Estaleiros Unidos Poloneses, e nos Estaleiros de Gdansk, respectivamente, com o fim da Segunda Guerra Mundial cientistas e intelectuais dispersos foram reunidos em torno da produção industrial que se desenvolveu a partir da associação de concepções técnicas e científicas<sup>187</sup>.

As cidades de Gdansk, Gdynia e Szczecin se tornaram grandes centros educacionais incumbidos da formação de obra especializada para a indústria de construção naval, porém, a Universidade Técnica Polonesa em Gdansk, criada em julho de 1947, foi um pouco além. Esta instituição de ensino também se voltou para

---

<sup>187</sup> CZARNOWSKI, Waclaw; ZYDOWO, Jan Z. A indústria de construção naval na Polônia. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. III, n. 18, p. 23-30, jan./fev. 1961.

a busca de soluções técnicas para a superação de eventuais problemas que surgiam nos estaleiros.

Além do aparato técnico-científico, Czarnowski e Zydowo afirmam que a indústria de construção naval polonesa também contou com uma rede de indústrias subsidiárias cuja expansão se deu paralelamente ao crescimento dos estaleiros, e foram responsáveis pela produção de maquinaria, chapas de aço, cabos, motores auxiliares, equipamentos elétricos e marítimos, entre outros<sup>188</sup>. Por todos esses motivos a indústria de construção naval polonesa emergia como uma solução emergencial para o problema de obsolescência da frota nacional, como aponta matéria publicada na coluna “Notas e Comentários” da Revista Portos e Navios, edição de janeiro-fevereiro de 1961:

Os conhecedores da indústria de construção naval sabem que estaleiros em pleno funcionamento e com boa produção não se conseguem em curto espaço de tempo, principalmente quando a experiência e os meios são precários. Para nós serão necessários vários anos, um quinquênio talvez, para possuímos estaleiros nacionais instalados e com todo pessoal já qualificado, produzindo navios do porte dos que acabam de ser comprados. Enquanto esperamos que a nossa indústria de construção naval se torne uma realidade qual será a situação de nossas frotas nesse período? Devemos nos lembrar que 90% dos atuais navios de nossas empresas privadas já ultrapassaram 20 anos de idade, não sendo raros aqueles com mais de meio século de existência. Esperar até que nossos estaleiros comecem a produzir seria agravar grandemente a já agonizante frota mercante particular, com prejuízos diretos sobre a economia interna e externa do país. Certamente não justificamos outras compras de navios no exterior além das que ora se efetuam, pois quando novas necessidades surgirem já teremos tido tempo de implantar a indústria de construção naval no país.

Segundo nos foi dado observar, o fator - prazo de entrega – representa uma parte essencial na transação.

Sabemos que os principais estaleiros estrangeiros estão sobrecarregados com encomendas que os ocuparão por vários anos. Os poloneses foram os que apresentaram o menor prazo de entrega – início imediato, com entrega do último navio em fins de 1960 – daí a sua escolha<sup>189</sup>.

Porém, a política de importações, ainda que provisória, não era vista com bons olhos por grupos de industriais, militares e por membros da sociedade civil. Reivindicava-se a proteção do Estado à indústria nascente sob o risco de, por

<sup>188</sup> CZARNOWSKI, Waclaw; ZYDOWO, Jan Z. A indústria de construção naval na Polônia. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. III, n. 18, p. 23-30, jan./fev. 1961.

<sup>189</sup> NOTAS e comentários. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v.1, n. 2, p. 8-9, maio./jun. 1958.

idênticos motivos, o fracasso da iniciativa do Barão de Mauá se repetir<sup>190</sup>. O vice-almirante Aristides Pereira Campos Filho, em artigo publicado na edição de setembro de 1961 na Revista Portos e Navios, convidou o Estado brasileiro a se inspirar no exemplo das duas grandes potências que emergiram do pós-guerra:

[...] trata agora a União Soviética de desenvolver a indústria de construção naval nos países satélites do Mediterrâneo. É grande o esforço que nesse sentido é feito na Iugoslávia, Romênia, e até mesmo Bulgária. Nestas condições o esforço que estamos assistindo dos países da Cortina de Ferro para firmar solidamente a indústria de construção naval decorre mais de imperativos estratégicos do que de razões meramente econômicas. Esse esforço para amparar e prover a indústria de construção naval [...] não constitui conduta exclusiva das nações socialistas [...] o panorama é semelhante em nosso mundo ocidental [...] Nos Estados Unidos, além das fortes subvenções diretas aos armadores que adquiram navios em estaleiros nacionais, a Lei vai tão longe na proteção a ponto de exigir que a navegação de cabotagem somente possa ser explorada por navios construídos na América.  
 [...] O Brasil, dentro desse quadro, não pode fugir à regra geral, se desejar, como é imperativo e urgente, consolidar sua indústria de construção naval.  
 [...] <sup>191</sup>.

Apesar de reivindicarem restrições à importação de navios, industriais da construção naval não fizeram diferente de armadores nacionais e também adotaram uma política de importações, como veremos a seguir.

### 3.3 Até os estaleiros querem importar

Como vimos no Capítulo 2, a construção de um navio se inicia na elaboração do projeto e termina na carreira de construção e, como pudemos aprender através do exemplo da indústria de construção naval polonesa, no referido contexto, o conceito de consolidação de uma indústria de construção naval verdadeiramente nacional não se limitava ao domínio de uma etapa intermediária, significava englobar

<sup>190</sup> MOMENTO decisivo para a nossa indústria naval. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 19, p. 13, mar. 1961.

<sup>191</sup> CAMPOS FILHO, Aristides Pereira. Quanto custa um navio? **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 25, p. 14, set. 1961.

diferentes processos em território nacional, que se estendiam desde a elaboração do projeto, passando pela produção de matérias-primas, e por fim, chegando à carreira de construção.

Porém, em decorrência da oferta de projetos, matérias-primas e equipamentos a baixos preços e curtos prazos de entrega no exterior, os construtores navais foram buscar em empresas estrangeiras esses produtos, gerando grande insatisfação em pequenos e médios industriais nacionais, expressa nas páginas da Revista Portos e Navios, como podemos ver em matéria publicada na edição de março-abril de 1959:

É com pesar [...] que viemos a saber que nossos futuros estaleiros estão comprando no estrangeiro projetos já usados [...] Os argumentos daqueles que assim procedem são: a redução do custo, a rapidez da obtenção dos planos e a falta de confiança na capacidade e experiência dos nossos projetistas. Constata-se, portanto, que novamente se manifesta o espírito imediatista próprio da época em que vivemos, agora incidindo sobre a incipiente indústria naval. A redução do custo do projeto será pequena, pois constituirá uma parcela do custo total do projeto completo cujo valor equivale a somente cerca de 5% do valor total do navio [...] este ganho de caráter imediato [...] sustará o desenvolvimento de nossa capacidade para projetar navios e será futuramente lamentada quando verificarmos que a evolução da nossa indústria naval estará dependendo da evolução técnica estrangeira. Queremos também questionar a urgência argumentada pelos estaleiros na obtenção dos projetos, pois sabemos quão vagarosas tem sido as providências de implantação dos estaleiros já aprovados [...] Quanto à capacidade e experiência de nossos projetistas, como poderão os estaleiros e armadores deixar de ter dúvidas se nem querem submetê-las à prova?<sup>192</sup>

Em julho de 1961 o Sr. Vitório Ferraz, presidente do Sindicato da Indústria da Construção e Montagem de Veículos do Estado de São Paulo, enviou ao então presidente da República e ao presidente da Comissão de Marinha Mercante o seguinte telegrama:

Tomamos conhecimento de que estaleiros navais estão procurando importar material e equipamentos para navios iguais aos fabricados no Brasil. A indústria brasileira tem procurado atender às necessidades do programa de construção de navios com grandes sacrifícios. Não achamos justo a concorrência estrangeira a câmbio especial e com favores alfandegários, desestimulando e desencorajando a indústria nacional [...]. Solicitamos de V. Exa. providências junto à Comissão de

---

<sup>192</sup> PERSONALIDADE técnica. Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária. Rio de Janeiro, v. II n. 7, p. 16-17, mar./abr. 1959.

Marinha Mercante para que sejam sustadas as importações desnecessárias<sup>193</sup>.

Porém, de acordo com Lauro Monteiro Barros, colaborador da Ishikawajima do Brasil, esses fabricantes não seguiam à risca alguns critérios indispensáveis à produção de equipamentos destinados à construção naval, dentre eles: o estudo cuidadoso das especificações das encomendas, pontualidade na entrega dos desenhos finais para validação do estaleiro, fornecimento de prazos precisos de entrega do produto final, adoção de rigoroso controle de qualidade e padronização dos equipamentos produzidos. Segundo Barros, era necessário que esses fabricantes levassem em conta que esses produtos seriam expostos a condições severas e que a menor avaria poderia comprometer não só a carga como também as vidas a bordo<sup>194</sup>.

Apesar da troca de acusações entre pequenos, médios e grandes industriais, o que se constata é que o projeto de implantação da indústria de construção naval pesada não levou em conta o parque industrial já existente. Em pleno contexto de execução desse projeto havia ainda um grande desconhecimento acerca da dimensão do setor de navipeças. Na edição de janeiro-fevereiro de 1961, a Revista Portos e Navios publicou uma extensa lista de materiais que, caso não houvessem fabricantes nacionais, seriam importados pelo GEICON.

---

<sup>193</sup> Desnecessário importar equipamentos para navios. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 20, p. 3, abr. 1961

<sup>194</sup> BARROS, Lauro Monteiro. Orientando a indústria: Fabricação no Brasil de equipamentos complementares para a indústria de construção naval. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 25, p. 22-23, set. 1961.

Tabela 15 - Relação de materiais que o GEICON pretendia importar

Valores	Materiais	
Itens acima de US\$ 30 mil	Chapas de aço, motor principal, guinchos de cargas, diesel auxiliar, perfilados, máquinas frigoríficas para carga e gerador principal.	
Itens entre US\$ 10 e 30 mil	Aço forjado e fundido, molinete, máquina do leme, cabrestante, instrumentos de extinção de incêndio, quadro elétrico principal, e transmissora principal.	
Itens abaixo de US\$ 10 mil	Parte do casco	Chapas de aço, aço forjado e fundido, eletrodos para “ <i>union melt</i> ” e uso especial, rebites, <i>lignumvitae</i> , chapas de zinco, aço inoxidável e chapas de alumínio, molinete tipo Ward Leonard, guinchos de carga, máquina de leme eletro-hidráulica, cabrestante de amarração, guinchos de embarcação tipo manual, máquina frigorífica para carga frigorífica e para provisões, vidro temperado, termotanque, guincho de amantilho, vigia, janela quadrada, terminal Punkah, âncoras, amarra, cabo manilha, moitões de aço, moitões de madeira, patesca de aço, sinal de socorro, canhão lança retinida, agulha magnética, agulha giroscópica com 5 repetidores, telemotor tipo Araga Nakamura, odômetro elétrico tipo patente, odômetro de pressão, eco-sondador, máquina de sondar tipo manual, cronômetro tipo Nardin, sextante, barômetro tipo aneroide, relógio marítimo tipo Selsyn, vigia <i>clear view</i> tipo motor central, binóculo, instalação extintor de incêndio CO <sub>2</sub> , instalação de detentor de incêndio tipo Kidde e termômetro de resistência para carga refrigerada.
Itens abaixo de US\$ 10 mil	Parte de máquinas	Motor principal tipo diesel, eixo intermediário, eixo propulsor, compressor de ar principal, compressor de ar auxiliar, bomba de alimentação, bomba de



Valores	Materiais	
		escorva, buzina de ar, buzina operada a vapor, medidor e indicador, válvula de controle, zinco para galvanizar.
Itens abaixo de US\$ 10 mil	Parte elétrica	Gerador principal, motor diesel para gerador principal, quadro elétrico de emergência, transformador, faróis de navegação com painel indicador, luz do sinal Morse, holofote, luz a prova de explosão, indicador de rotação elétrica, indicador de ângulo do leme elétrico, chave elétrica de pressão, chave elétrica de boia, telefone auto excitado, transmissor principal, receptor H. F., rádio para barcos salva-vidas, alarma automático, radiogoniômetro, fonoclama, radar e aparelhos.

Fonte: PORTOS E NAVIOS, Janeiro-Fevereiro de 1960.

Na edição seguinte, a Portos e Navios publicou parecer da Associação das Indústrias Complementares da Construção Naval, segundo o qual os membros da referida Associação estariam preparados para fornecer parte dos equipamentos procurados pelo GEICON, com garantia de qualidade e prazos competitivos. A relação fornecida pela ADICCON compreendia: guinchos de carga, molinetes, máquinas de leme hidrelétricas e telemotores, cabrestantes, turcos e guinchos para botes salva-vidas, bombas verticais e horizontais, motores elétricos, chaves de partida, quadros elétricos, instalações frigoríficas, instalações de extintores de incêndio (CO<sub>2</sub>), instalações de detector de incêndio, eixos intermediários e propulsores, transformadores, escotilhas mecânicas MacGregor, mastros equipados, vigias e janelas quadradas, luz e chaves à prova de explosão e estanques, amianto sob todas as formas e vários outros equipamentos<sup>195</sup>.

<sup>195</sup> NOTAS e comentários: Equipamentos nacionais para construção de navios. Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária. Rio de Janeiro, v. III, n. 13, p. 12, mar./abr. 1960.

### 3.4 Por que importar ao invés de produzir?

Assim como os armadores, os industriais ligados à construção naval também receberam incentivos à importação. A facilitação à entrada de maquinário e equipamentos foi um poderoso instrumento para a atração de capital estrangeiro, uma das hastes do tripé da política econômica juscelinista. A Instrução nº 113 da SUMOC permitiu que a CACEX emitisse licenças de importação, sem cobertura cambial, às empresas estrangeiras instaladas no Brasil<sup>196</sup>. Como bem aponta a economista Ana Cláudia Caputo, ao permitir a importação de equipamentos sem cobertura cambial o governo impulsionava a modernização da indústria nacional sem, contudo, comprometer o balanço de pagamentos<sup>197</sup>.

Concomitantemente às concessões da SUMOC, o Congresso Nacional decretou e o presidente da República sancionou a reorganização do sistema cambial brasileiro por meio da promoção da reforma cambial que entrou em vigor com a Lei 3.244, de 14 de agosto de 1957<sup>198</sup>.

Segundo Trevisan, essa Lei, também conhecida como “Lei de Tarifas”, simplificou as categorias de câmbio criando as categorias geral (que englobava produtos cuja produção nacional era insuficiente), especial (que enquadrava produtos oferecidos de maneira satisfatória no mercado nacional) e preferencial (que reunia bens de capital de caráter prioritário). Segundo a autora, mediante esta Lei o Estado criava barreiras à importação de produtos incluídos na categoria especial, tornando a importação deles mais cara, com o fim de incitar a produção dos mesmos no âmbito nacional e removia os empecilhos à importação de bens de capital, bens

---

<sup>196</sup> TREVISAN, Ana Lúcia. **A política cambial brasileira durante a vigência do Acordo de Bretton Woods: 1945-1973**. 2004. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 93.

<sup>197</sup> CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. A industrialização brasileira nos anos de 1950: uma análise da Instrução 113 da SUMOC. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 39, n. 3, jul./set. 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612009000300003](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612009000300003)> Acesso em: 05 jul. 2015.

<sup>198</sup> SILVA, Gerson Augusto da. A reforma aduaneira no Brasil. **Tributação em Revista**. Rio de Janeiro, n. 54, 2 abr. 2008. Disponível em: <<http://www.comexdata.com.br/principal.php?home=principal&frame=set&page=index.php?PID=1000000008>> Acesso em: 05 jul. 2015.

intermediários, matérias-primas, entre outros produtos indispensáveis à fabricação de equipamentos, por meio da concessão de taxas menores ou sem cobertura cambial<sup>199</sup>.

A mesma Lei criou o Conselho de Política Aduaneira (CPA), que - formado por um membro-presidente indicado pelo Ministério da Fazenda e nomeado pelo presidente da República, nove membros escolhidos entre os servidores dos setores governamentais ligados à execução da política econômica e financeira, outros três indicados pela Confederação Nacional do Comércio, três membros indicados pela Confederação Nacional da Indústria, outros três indicados pela Confederação Rural Brasileira, e por fim, dois membros indicados pelas Confederações Nacionais dos Trabalhadores no Comércio, na Indústria, nos Transportes Marítimos e nos Terrestres - ficou incumbido da execução da política de importações, promovendo o incentivo a aquisição de produtos essenciais e dificultando a entrada de produtos com similares nacionais, como podemos ver no Art. 4º da referida Lei<sup>200</sup>:

Art. 4º Quando a produção nacional de matéria-prima ou qualquer outro produto de base for ainda insuficiente para atender ao consumo interno poderá ser concedida isenção ou redução do imposto para a importação complementar.

§ 1º A isenção ou redução do imposto será concedida mediante prova de aquisição de determinada quota do produto nacional, na fonte de produção, ou prova de recusa, ou incapacidade de fornecimento, dentro do prazo e a preço CIF não superior ao do similar estrangeiro acrescido do imposto de importação<sup>201</sup>.

---

<sup>199</sup> TREVISAN, Ana Lúcia. **A política cambial brasileira durante a vigência do Acordo de Bretton Woods: 1945-1973**. 2004. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 105.

<sup>200</sup> Ibidem. p. 104-105.

<sup>201</sup> BRASIL. Lei 3.244, de 14 de agosto de 1957. Dispõe sobre a Reforma da Tarifa das Alfândegas, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3244-14-agosto-1957-322154-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 05 jul. 2015.

### 3.5 A política pendular do Estado

A partir do que foi exposto, concluímos que ao longo do quinquênio aqui estudado o capital estrangeiro possuiu uma dupla função na construção naval: o fomento da grande indústria e retardamento do desenvolvimento da média e pequena indústria, acarretando dissensões entre essas frações de classe. Essas divergências de interesses econômicos materializam o *conflito intraclasse*<sup>202</sup>, o qual Marx alertou:

se todos os membros da burguesia moderna têm o mesmo interesse enquanto formam uma classe frente a outra classe, eles têm interesses opostos, antagônicos, enquanto se defrontam entre si. Esta oposição de interesses decorre das condições econômicas da sua vida burguesa<sup>203</sup>.

Nesse contexto, o Estado assumiu uma política pendular que ora fazia concessões ao grande, ora ao pequeno capital. No tópico anterior vimos que concomitantemente ao incentivo às importações de materiais e equipamentos por meio da Instrução 113 da SUMOC, entrou em vigor a “Lei de Tarifas” que impunha certas restrições às importações.

Esta política pendular esteve presente em leis, decretos, e resoluções que tinham por finalidade estimular tanto a indústria de construção naval:

Lei 3.381, de 14 de abril de 1958, art. 17º

Art. 17º. As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão de isenção de direitos de importação [...] em relação a maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, expiração, conservação, manutenção de suas instalações,

---

<sup>202</sup> SILVA, Matheus Passos. **Relações entre estado e democracia na teoria política contemporânea**. Brasília: Vestnik, 2015, 368 p. Disponível em: <[https://books.google.com.br/books?id=g7\\_0BgAAQBAJ&pg=PT202&lpg=PT202&dq=conflito+intraclasse+social&source=bl&ots=nVqi7Xd-Eg&sig=RHdKQK33s0FuqmIXzKRM9m6Kabo&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CC4Q6AEwA2oVChMI3PLIzZvYxgIVA4WQCh2rywlv#v=onepage&q=conflito%20intraclasse%20social&f=false](https://books.google.com.br/books?id=g7_0BgAAQBAJ&pg=PT202&lpg=PT202&dq=conflito+intraclasse+social&source=bl&ots=nVqi7Xd-Eg&sig=RHdKQK33s0FuqmIXzKRM9m6Kabo&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CC4Q6AEwA2oVChMI3PLIzZvYxgIVA4WQCh2rywlv#v=onepage&q=conflito%20intraclasse%20social&f=false)> Acesso em: 13 de jul. 2015.

<sup>203</sup> BIANCHI, Álvaro. Crise, política e economia no pensamento gramsciano. **Novos Rumos**, Ano 17, n. 36, 2002, p. 29 apud KARL, Marx. *Œuvres*. Economie I, Paris: Gallimard, 1977, p. 90.

diques, oficinas e carreiras, que chegarem ao país dentro dos 3 (três) anos seguintes ao início da vigência desta lei<sup>204</sup>.

Decreto 44.031, de 9 de julho de 1958, art. 8º e 9º:

Art. 8º A Comissão de Marinha Mercante proporá ao Conselho de Política Aduaneira que, inicialmente, os materiais e equipamentos necessários à operação da indústria de construção e reparos navais e complementares, cuja importação seja imprescindível por incapacidade da produção nacional para fornecê-los em tempo útil e com as características técnicas adequadas, sejam classificadas na categoria geral de importação e gozem de tratamento tarifário favorecido.

Art. 9º Aos estaleiros complementares que tenham seus programas de produção aprovados, será autorizada a importação de partes componentes, sem similar nacional [...] <sup>205</sup>.

Decreto 47.812, de 25 de fevereiro de 1960, art. 12º:

Art. 12. São isentos de direito de importação e demais taxas aduaneiras, os maquinismos e seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais que não tenham similar nacional, de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, importados, para uso próprio, por empresas de construção ou reparos navais, e chegados ao País até o dia 24 de maio de 1961 [...] <sup>206</sup>

GEIN, Resolução nº 2-61, de 26 de julho de 1961:

Em benefício da marinha mercante brasileira e da indústria nacional de construção e reparos navais, o GEIN solicita a todos os órgãos interessados no assunto que estudem a possibilidade de adoção das medidas que permitam:

A importação, pelos estaleiros nacionais ou outras empresas indicadas pela Comissão de Marinha Mercante, com financiamento estrangeiro de partes complementares da produção naval brasileira – máquinas propulsoras,

---

<sup>204</sup> BRASIL. Lei 3.381, de 24 de abril de 1958. Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3381-24-abril-1958-354677-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 21 jun. 2015.

<sup>205</sup> BRASIL. Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958. Estabelece as diretrizes básicas para implantação e desenvolvimento das indústrias de construção e reparos navais e complementares. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44031-9-julho-1958-383128-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>206</sup> BRASIL. Decreto 47.812, de 25 de fevereiro de 1960. Dá nova redação ao Decreto nº 45.270, de 22 de janeiro de 1959. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-47812-25-fevereiro-1960-387118-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 13 jul. 2015.

equipamentos diversos, chapas de aço e perfis estruturais de dimensões adequadas à construção naval., enquanto não disponíveis no mercado interno [...]”<sup>207</sup>.

Como as indústrias subsidiárias. Estas últimas foram beneficiadas pela ampliação dos índices de nacionalização da construção naval, concomitantemente ao incentivo à abertura de novas fábricas e ao desestímulo à importação de certas máquinas e materiais, conforme veremos a seguir:

Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958, art. 4º:

Art. 4º Os empreendimentos de expansão ou implantação de estaleiros [...] deverão ser submetidos ao Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON), para análise e solução sob a forma de projetos que demonstrem [...] a utilização, desde o início, da produção de elevada proporção de materiais e serviços nacionais [...]”<sup>208</sup>

GEICON, Resolução nº 5-58, de 20 de outubro de 1958: “O Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval [...] resolve [...] recomendar que não sejam concedidos subsídios cambiais às importações dos motores, turbinas e engrenagens [...]”<sup>209</sup>.

COCICON, Resolução 3-60, de 3 de junho de 1960:

O Conselho Coordenador da Indústria de Construção Naval (COCICON) [...] resolve, por unanimidade, em reunião de 3 de junho de 1960:  
a) aprovar as anexas “Normas para organização de projetos de motores diesel marítimos” [...].

<sup>207</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 2-61-GEIN, **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 244, Seção I, 6 de novembro de 1961, página 18. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2855082/pg-18-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-06-11-1961/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>208</sup> BRASIL. Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958. Estabelece as diretrizes básicas para implantação e desenvolvimento das indústrias de construção e reparos navais e complementares. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44031-9-julho-1958-383128-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>209</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 5-58-GEICON, de 20 de outubro de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 243, Seção I, 24 de outubro de 1958, página 5. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2938641/pg-5-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-24-10-1958/pdfView>> Acesso em: 14 jul. 2015.

Objetiva-se dotar o país da capacidade de produzir a totalidade de motores diesel marítimos necessários aos navios mercantes que sua indústria de construção naval vier a produzir [...] <sup>210</sup>.

GEIN, Resolução 5-61, 9 de novembro de 1961:

O Grupo Executivo da Indústria Naval (GEIN) [...] resolve por unanimidade, em reunião de 9 de novembro de 1961, aprovar, nos termos do parecer do Relator, o projeto apresentado por Indústrias Villares S. A. de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, para implantação de uma fábrica de motores diesel marítimos mediante acordo de licença com a Burmeister & Wain, de Copenhague, Dinamarca.

O projeto [...] compreende a inversão global de CR\$ 698.000.000,00, dos quais a parcela que corresponde a US\$ 821.485,00 é representada pela importação de máquinas e equipamentos novos para a instalação da fábrica, mediante registro de financiamento estrangeiro na forma da legislação em vigor.

A presente aprovação, dada nos limites das atribuições deste Grupo Executivo, conceitua o projeto de relevante interesse para a economia nacional, de acordo com o disposto no art. 10 do Decreto nº 44.031 de 9 de julho de 1958.

Em consequência, o GEIN recomenda aos órgãos governamentais competentes [...] isenção dos impostos de importação e de consumo para as máquinas e equipamentos destinados à fábrica projetada, bem como para as partes complementares da produção nacional de motores diesel marítimos [...] <sup>211</sup>.

A Resolução 7-61 do GEIN, de 6 de dezembro de 1961, recomendou que:

[...] seja dada preferência nas futuras encomendas de motores diesel e equipamentos de uso marítimo, ao fabricante nacional que oferecer melhores condições técnicas e menores preços e prazos de entrega, ou que possibilitar maior padronização da frota dos armadores [...] <sup>212</sup>.

<sup>210</sup> PEIXOTO, Ernani do Amaral. Resolução nº 3-60-COCICON, **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCIX, nº 163, Seção I, 8 de julho de 1960, página 14. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2793228/pg-14-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-07-1960/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>211</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 5-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página. 29. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634738/pg-29-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>212</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 7-61-GEIN, de 6 de dezembro de 1961, **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 7, Seção I, 10 de janeiro de 1962, página 18. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2630494/pg-18-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-10-01-1962/pdfView>> Acesso em: 14 jul. 2015.

Desde a sua primeira Resolução, publicada no Diário Oficial em 22 de julho de 1958, o GEICON já havia prescrito a adoção de índices de nacionalização para a indústria de construção naval e estabelecido que os estaleiros deveriam desenvolver projetos em suas próprias instalações ou fomentar a abertura de escritórios voltados para a elaboração de projetos pelo país, de maneira que até 1962 a importação de projetos - de embarcações de tipos convencionais para serviços portuários, navegação interior e pesca, além de embarcações de até 12.000 dtw destinadas ao transporte de cargas secas, líquidas ou a granel - fosse dispensável<sup>213</sup>. Parecer semelhante foi apresentado na Resolução nº 6-61, de 23 de novembro de 1961<sup>214</sup>.

Esses projetos deveriam permitir o mais amplo emprego de fatores nacionais, sendo a importação de materiais e equipamentos um último recurso só adotado em caso de impossibilidade da produção nacional de similar em tempo hábil e em condições adequadas. Essa orientação havia sido previamente estabelecida pelo próprio presidente da República por meio do Decreto 44.031, de 9 de julho de 1958, que, como vimos acima, estabeleceu como diretriz básica para a implantação e desenvolvimento de indústrias de construção naval no país a utilização de elevada proporção de materiais e serviços nacionais<sup>215</sup>.

De acordo com a Resolução 1-58, até 1963 a indústria de construção naval brasileira atingiria o índice mínimo de nacionalização de 90% na construção de navios de 2.000 dwt., 93% na construção de navios de 5.000 dtw. e 94% na construção de navios de 10.000 dwt.

---

<sup>213</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 1-58-GEICON, de 11 de julho de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, 22 de julho de 1958, Ano XCVIII, nº 464, Seção I, página 15. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2816781/pg-15-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-07-1958/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.  
CONSTRUÇÃO naval no Brasil: GEIN – Nacionalização dos projetos de navios. **Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa**. Rio de Janeiro, v. IV, n. 27, p. 6, nov. 1961.

<sup>214</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 6-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página. 29. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634738/pg-29-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015..

<sup>215</sup> BRASIL. Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958. Estabelece as diretrizes básicas para implantação e desenvolvimento das indústrias de construção e reparos navais e complementares. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44031-9-julho-1958-383128-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 13 jul. 2015.



Tabela 16 - Índices mínimos de nacionalização prescritos pelo GEICON  
(1958 a 1963)

<b>Navios tipo 2.000 ton. dwt (diesel)</b>	<b>1958 a 1960</b>	<b>1961 a 1962</b>	<b>1963</b>
Chapas e perfilados	55	55	55
Demais itens	25	30	35
Total	80	85	90
<b>Navios tipo 5.000 ton. dwt (diesel)</b>	<b>1958 a 1960</b>	<b>1961 a 1962</b>	<b>1963</b>
Chapas e perfilados	25	25	55
Demais itens	20	25	33
Total	45	50	93
<b>Navios tipo 10.000 ton. dwt (diesel)</b>	<b>1958 a 1960</b>	<b>1961 a 1962</b>	<b>1963</b>
Chapas e perfilados	20	20	62
Demais itens	25	30	32
Total	45	50	94

Fonte: GEICON, 1958, p. 15.

A mesma política pendular esteve presente na gestão dos interesses dos construtores navais, como demonstram as resoluções abaixo:

GEICON, Resolução nº 3-58, de 12 de agosto de 1958:

O Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON), considerando:

- a) que, para atender ao desenvolvimento econômico do país, é indispensável a expansão de sua indústria de construção naval;
- b) que a realização da Meta de Construção Naval será dificultada, ou frustrada, se forem concedidos subsídios cambiais que estimulem a importação de embarcações;
- c) que o § 1º do art. 6º do Decreto n.º 44.031, de 9 de julho de 1958, impede a concessão de favores cambiais para aquisição de embarcações no exterior, salvo em casos, excepcionais [...] resolve:
  1. Recomendar, não sejam concedidos benefícios cambiais para importação de embarcações de qualquer natureza, exceto:
    - a) os navios destinados a transporte de passageiros previstos na Meta da Marinha Mercante;

b) Navios destinados a transporte marítimo de petróleo e derivados [...] <sup>216</sup>

Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958, art. 6º:

§ 1º Não serão concedidos favores cambiais nem financiamentos e garantias por estabelecimentos oficiais de crédito para aquisição de embarcações no exterior a menos que, a juízo da Comissão de Marinha Mercante, existam razões que aconselhem a providência em casos concretos <sup>217</sup>.

GEIN, Resolução nº 2-61, de 26 de julho de 1961:

O Grupo Executivo da Indústria Naval [...] considerando: que a consolidação da indústria naval brasileira é de importância fundamental para o desenvolvimento econômico do país e para a segurança nacional [...] Resolve em reunião de 26 de julho de 1961 [...] recomendar aos órgãos governamentais competentes, respeitadas suas atribuições legais específicas, que sejam negados incentivos à importação de embarcações de qualquer natureza, tais como registro de financiamentos externos, permissão para investimentos estrangeiros no país, colaboração financeira por entidades oficiais de crédito, dotações especiais de câmbio ou regime excepcional para pagamento de encomendas no exterior <sup>218</sup>.

E armadores, que tiveram parte de suas reivindicações atendidas por meio do elevado número de importações realizadas em pleno contexto de implantação da indústria de construção naval no país, como vimos na abertura desse capítulo.

<sup>216</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 3-58-GEICON, de 12 de agosto de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1958, Ano XCVIII, nº 190, Seção I, página 45. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2867692/pg-45-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-08-1958/pdfView>> Acesso em: 25 jul. 2015..

<sup>217</sup> BRASIL. Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958. Estabelece as diretrizes básicas para implantação e desenvolvimento das indústrias de construção e reparos navais e complementares. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44031-9-julho-1958-383128-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 13 jul. 2015.

<sup>218</sup> MEIRA, Lúcio. Resolução nº 2-61-GEIN, **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 244, Seção I, 6 de novembro de 1961, página 18. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2855082/pg-18-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-06-11-1961/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de pesquisa demonstrou que o desenvolvimento tardio da indústria de construção naval no Brasil foi decorrente da desarticulação entre a indústria nacional e a indústria europeia em fins do século XIX. A Segunda Revolução Industrial proporcionou o acesso a novas técnicas, ferramentas e matérias-primas aos construtores navais europeus, em contrapartida, levou à perda de competitividade os estaleiros brasileiros que a partir de então dispunham de vasta quantidade de madeira, matéria-prima que já não possuía grande relevância para a construção naval, e careciam de outros elementos que não eram produzidos de maneira abundante ou que eram completamente inexistentes no território nacional, como o aço e alguns componentes elétricos.

Um importante passo em direção ao desenvolvimento da construção naval se deu com a entrada em operação da Companhia Siderúrgica Nacional em 1946, uma das conquistas do governo de Getúlio Vargas que viria solucionar o problema da falta de aço. Porém, a maior parte do maquinário, aparelhos e equipamentos ainda eram importados o que elevava significativamente o custo do produto final.

A análise dos Relatórios do GEICON revelou que a reversão do quadro de sucateamento e a retomada da competitividade da construção naval se tornou possível nos anos 50 por meio do investimento conjunto de capital estrangeiro, privado e estatal. O tripé que sustentava a expansão da industrialização da economia brasileira era o mesmo sobre qual se reerguia a indústria de construção naval após um século de ostracismo.

Outros dois fatores tiveram papéis cruciais para o sucesso desse projeto são eles: 1) a elaboração de um programa que estimulava simultaneamente a renovação contínua da frota de Marinha Mercante e a construção de embarcações no país. A análise da trajetória do Lloyd no Capítulo 2 evidenciou que entre a segunda metade do século XIX e a segunda metade do século XX a aquisição de navios se deu de maneira emergencial e pouco planejada, dando-se preferência à importação de navios no lugar da encomenda aos estaleiros nacionais e que a relação de

complementaridade entre as demandas dos armadores e dos construtores navais foi pouco a pouco construída graças às pressões sociais e às iniciativas estatais.

2) O segundo fator foi racionalização do sistema administrativo e financeiro. O reaparelhamento da construção naval foi gerido por um grupo de técnicos especializados e financiado, ao menos em parte, por um fundo específico, driblando-se a morosidade da administração tradicional pública e a falta de recursos para a concretização de um projeto dessa magnitude.

Além de arquiteto e administrador da implantação da moderna indústria de construção naval, a pesquisa também revela que o Estado foi o grande mediador do conflito intraclasse social apresentado no Capítulo 3. Sua política pendular pode a princípio soar demasiadamente ambígua, mas uma análise cuidadosa tangibiliza a definição de “Estado” de Nicos Poulantzas, que o caracteriza como “uma condensação material da relação de forças entre classes e frações de classe”.

Segundo Poulantzas, o Estado desempenha o papel de representante e organizador da classe dominante garantindo a concretização de seus interesses a longo prazo em detrimento dos interesses a curto prazo das diversas frações da classe<sup>219</sup>. Em se tratando do nosso objeto de estudo, as muitas reivindicações de armadores em prol de importação de novas embarcações poderiam comprometer a sobrevivência da indústria de construção naval recém instalada, assim como a importação de peças por parte dos donos de estaleiros poderia culminar no atrofamento do parque industrial que se que se expandia pouco a pouco fomentado pela indústria automobilística, daí a necessidade da intervenção de um árbitro.

Essas tensões intraclasse social desvelam uma grande contradição: enquanto no plano externo se adotou uma política inteiramente comprometida com a preservação da soberania nacional, no plano interno frações da classe dominante colocaram os seus interesses acima do estado de dependência do Brasil com relação à indústria estrangeira, em pleno contexto de Guerra Fria.

---

<sup>219</sup> POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 128-130.

## REFERÊNCIAS

AECWEB; E-CONSTRUMARKET. **A indústria desembarca no Sul do país. Rede de Obras**. Disponível em <[http://www.aecweb.com.br/cont/m/rdo/a-industria-desembarca-no-sul-do-pais\\_6069](http://www.aecweb.com.br/cont/m/rdo/a-industria-desembarca-no-sul-do-pais_6069)> Acesso em 22 de julho de 2015

ALMEIDA, Lúcio Flávio. **Uma ilusão de desenvolvimento**: Nacionalismo e dominação burguesa nos anos JK. Florianópolis: UFSC, 2006.

BNDES. **O BNDES e o Plano de Metas**. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro/plametas.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro/plametas.pdf)> Acesso em: 20 jul. 2014.

BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **O Governo Kubitschek**: desenvolvimento econômico e estabilidade política. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

BIANCHI, Álvaro. Crise, política e economia no pensamento gramsciano. **Novos Rumos**, Ano 17, n. 36, p. 29, 2002. apud KARL, Marx. Œuvres. Economie I, Paris: Gallimard, 1977, p. 90.

BIELCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento Econômico Brasileiro**: O ciclo ideológico do desenvolvimentismo. 5. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004.

BRANDO, Pedro. **Por que não temos construção naval?** Rio de Janeiro: Pongetti, 1958.

BRASIL. **Presidente (1956-1961). Discursos do Presidente Juscelino Kubitschek**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimentismo Jucelinista: “Cinquenta Anos em Cinco”. In: **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014. Disponível em:

<[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_ressurg\\_da\\_ind\\_naval.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_ressurg_da_ind_naval.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. **A industrialização brasileira nos anos de 1950**: Uma análise da Instrução 113 da SUMOC. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612009000300003](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612009000300003)> Acesso em: 20 jul. 2014.

CAPUTO, Ana Cláudia. **Desenvolvimento econômico brasileiro e o investimento direto estrangeiro**: Uma análise da Instrução 113 da SUMOC – 1955/1963. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CENTRO INTERNACIONAL CELSO FURTADO DE POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO. O Plano de Metas e o papel do BNDE. In: **Memórias do Desenvolvimento**. Ano 1, nº1, Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2007, p.45-89.

CESGRANRIO. **Edital nº 03/2006 – PROMINP**. Disponível em: <[http://site.cesgranrio.org.br/eventos/concursos/prominp0306/pdf/prominp\\_%2003\\_sup.pdf](http://site.cesgranrio.org.br/eventos/concursos/prominp0306/pdf/prominp_%2003_sup.pdf)> Acesso em: 19 jul. 2015.

COLISTETE, Renato Perim. **A força das ideias**: A CEPAL e os industriais paulistas na primeira metade da década de 1950. História Econômica e História de Empresas, volume X, 2006.

CPDOC. **Diretrizes do Estado Novo (1937-1945)**: Conselho Técnico de Economia e Finanças. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos3745/EstadoEconomia/ConselhoFinancas>> Acesso em: 10 nov. 2014.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **E ele voltou... O Brasil no segundo governo Vargas: política cambial e indústria**. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/artigos/EleVoltou/PoliticaCambial>> Acesso em: 20 jul. 2014.

DICIONÁRIO Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001.

FRISCHTAK, Cláudio R. **A crise na indústria de construção**: um chamado à ação coletiva. Rio de Janeiro: SINAVAL, 2015. Disponível em: < [http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Um\\_Chamado-Acao\\_Coletiva\\_31-03-2015.pdf](http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Um_Chamado-Acao_Coletiva_31-03-2015.pdf)> Acesso em: 19 jul. 2015.

GOMES, Angela de Castro (org). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

GOULARTI FILHO, Alcides. A trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime jurídico e planejamento. **PESQUISA & DEBATE**, São Paulo, v. 21, n. 2 (38), pp. 247-278, 2010.

\_\_\_\_\_. Companhia de Navegação Lloyd: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **História Econômica & História de Empresas**. v. 12, n.º 2, p.5-36, 2009.

\_\_\_\_\_. Empresas estatais e a consolidação da indústria da construção naval brasileira. **Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina**, v. 12, p. 38-74, 2013.

GOULARTI FILHO, Alcides. História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa. **Revista Economia**, maio/ago. 2011.

\_\_\_\_\_. **Presença e ausência do Estado na trajetória da construção naval**

**brasileira**. Disponível em:

<<http://www.iseg.utl.pt/aphes30/docs/progdocs/ALCIDES%20GOULARDI%20FILHO%20Industria.pdf>> Acesso em: 20 jul. 2014.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Começam obras de construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu**. Bahia: Secretaria de Comunicação Social, 25 de maio de 2012. Disponível em: <<http://www.secom.ba.gov.br/2012/05/109266/Comecam-obras-de-construcao-do-Estaleiro-Enseada-do-Paraguacu.html>> Acesso em: 22 jul. 2015.

HAFFNER, Jacqueline Angélica Hernández. **A CEPAL e a industrialização brasileira (1950-1961)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

JUNQUEIRA, Eduardo. **Estradas do Brasil para o Mundo**. Sobena 50 anos: A Evolução da Indústria Naval. Rio de Janeiro: Arte Ensaio Editora, 2012.

KORNIS, Mônica. **Grupos Executivos**. Disponível em:

<<http://www.fgv.br/cpdoc/busca/Busca/BuscaConsultar.aspx>> Acesso em: 20 jul. 2014.

KUPERMAN, Esther. **Da SUMOC ao Banco Central**: consolidando as bases para o neoliberalismo no Brasil. 2008. Tese (Doutorado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956-1961)**: processo de planejamento e sistema político no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.

MELLO NETO, Mario G.. **Perspectivas da indústria fornecedora do setor de petróleo**. Rio de Janeiro: BNDES, nº 33, maio de 2000. Disponível em:

<[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/setorial/get2is33.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/setorial/get2is33.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil**: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **PAC 2 promove retomada da indústria naval**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/noticia/798f460c>> Acesso em: 19 jul. 2015.

MORAIS, José Mauro de. **Petróleo em águas profundas**: Uma história tecnológica da Petrobrás na exploração e produção offshore. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em:

<[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_petrobras\\_aguas\\_profundas.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_petrobras_aguas_profundas.pdf)> Acesso em: 18 jul. 2015.

MOURA, Gerson. **Autonomia na dependência** – A política Externa Brasileira de 1935 a 1942. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

\_\_\_\_\_. **Sucessos e Ilusões – Relações Internacionais do Brasil Durante e Após a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991.

PEREIRA, José Maria Dias. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **Cadernos do desenvolvimento**. Rio de Janeiro, v.6, n. 9, jul./dez. 2011.

PESSOA, Fernanda Pereira. **A política externa brasileira**: De Getúlio Vargas à Eurico Gaspar Dutra (1942-1946). 2012. 61f. Monografia (Licenciatura em História). Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

PETROBRÁS. **PROREFAM**. Rio de Janeiro, 17 de março de 2014. Disponível em: <<http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Prorefam-apresentacao-17-3-14.pdf>> Acesso em: 18 jul. 2015.

POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

ROCHA, Ariovaldo. **Cenário da construção naval brasileira**: Balanço, perspectivas e defesa do setor. Brasília: SINAVAL, 2015.

SARMENTO, Carlos Eduardo. **O Brasil de JK**: O custo do desenvolvimentismo. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/Desenvolvimentismo>> Acesso em: 20 jul. 2014.

SILVA, Alexandra de Mello e. **A política externa de JK**: a Operação Pan-Americana. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992.

SILVA, Gerson Augusto da. A reforma aduaneira no Brasil. **Tributação em Revista**. Rio de Janeiro: Unafisco Sindical, n. 54, abril. 2008. Disponível em: <<http://www.comexdata.com.br/principal.php?home=principal&frame=set&page=index.php?PID=1000000008>> Acesso em: 05 jul. 2015.

SILVA, Jorge Antonio Santos. **Turismo, crescimento e desenvolvimento**: uma análise urbano-regional baseada em *cluster*. 2004. 480f. Tese (Doutorado) – Escola de Comunicações e Artes, USP, 2004.



SILVA, Matheus Passos. **Relações entre estado e democracia na teoria política contemporânea**. Brasília: Vestnik, 2015, p. 368.

TAVARES, Maria da Conceição et al. O Plano de Metas e o papel do BNDE. In: O papel do BNDE na Industrialização do Brasil: Os anos dourados do desenvolvimentismo, 1952-1980. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o desenvolvimento, **Cadernos Memórias do Desenvolvimento**, v. 4, n. 4, set. 2010.

TRANSPETRO. **PROMEF**. Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://www.transpetro.com.br/pt\\_br/promef.html](http://www.transpetro.com.br/pt_br/promef.html)> Acesso em: 18 jul. 2015.

TREVISAN, Ana Lúcia. **A política cambial brasileira durante a vigência do Acordo de Bretton Woods: 1945-1973**. 2004. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, p. 48.

## FONTES

### ARQUIVO HISTÓRICO DA MARINHA

MARINHA MERCANTE. Comissão Especial de Reorganização da Marinha Mercante. **Significação da Marinha Mercante para a vida nacional**, 1954. Relatório Técnico.

### ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO

OPERAÇÃO café por navios. **Revista do Empresário**, Rio de Janeiro, Ano XXI, nº 868, 15 de maio de 1958, página 29.

### AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ. **Resolução nº 52-ANTAQ**, de 19 de novembro de 2002. Aprova norma para outorga de autorização a pessoa jurídica brasileira para operar como empresa brasileira de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo.

Disponível: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004001.pdf>> Acesso em 18 de julho de 2015.

### BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reparcelamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1955. Relatório técnico.

BNDE. **Exposição sobre o Programa de Reparcelamento Econômico**. Rio de Janeiro: BNDE, Exercício de 1957. Relatório técnico.

Localização: Serviço de Informação ao Cidadão – SIC/BNDES ([sic@bndes.gov.br](mailto:sic@bndes.gov.br))

## BIBLIOTECA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. **Reaparelhamento da Marinha Mercante**. Gaveta 12/ Código: 330. 981.C755 2. Relatório técnico.

## BIBLIOTECA NACIONAL - Seção de Periódicos

Relatório Anual da Comissão de Marinha Mercante, Rio de Janeiro, 1957.  
Localização: 6, 269, 01, 04 / Coleção: 1957.

Relatório Anual da Comissão de Marinha Mercante, Rio de Janeiro, 1958. Relatório técnico.  
Localização: 6, 269, 01, 05 / Coleção: 1958.

Relatório Anual da Comissão de Marinha Mercante, Rio de Janeiro, 1959. Relatório técnico.  
Localização: 6, 269, 01, 06 / Coleção: 1959.

Relatório Anual da Comissão de Marinha Mercante, Rio de Janeiro, 1960. Relatório técnico.  
Localização: 6, 269, 01, 07 / Coleção: 1960.

Relatório Anual da Comissão de Marinha Mercante, 1961. Relatório técnico.  
Localização: 6, 269, 01, 08 / Coleção: 1961-1963.

## BIBLIOTECA NACIONAL - Hemeroteca Digital

ASSINADO Acordo Café por Navios. **Última Hora**. Rio de Janeiro, Ano VIII, nº 2.401, p. 1 e 7, 3 de maio de 1958.

IBC autoriza embarque de café para a Polônia e Tcheco-Eslováquia. **Última Hora**, Rio de Janeiro, p. 2, 25 de abril de 1959.

A SORTE dos armadores nacionais nas mãos do GEICON. **O Semanário**. Rio de Janeiro, Ano III, nº 125, p.5, Semana de 4 a 11 de Setembro de 1958.

ESTALEIRO Lahmeyer da Cia Comércio e Navegação lança ao mar o primeiro navio brasileiro. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 13, 8 de novembro de 1960.

## DIÁRIO OFICIAL

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 1-58-GEICON, de 11 de julho de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, 22 de julho de 1958, Ano XCVIII, nº 464, Seção I, página 15.

Disponível em:

<<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2816781/pg-15-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-07-1958/pdfView>> Acesso em 13 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 3-58-GEICON, de 12 de agosto de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1958, Ano XCVIII, nº 190, Seção I, página 45. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2867692/pg-45-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-08-1958/pdfView>> Acesso em 25 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 4-58-GEICON, de 30 de agosto de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 200, Seção I, 3 de setembro de 1958, página 11. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2883679/pg-11-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-03-09-1958/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 5-58-GEICON, de 20 de outubro de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 243, Seção I, 24 de outubro de 1958, página 5. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2938641/pg-5-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-24-10-1958/pdfView>> Acesso em 14 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 6-58-GEICON, de 25 de novembro de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 282, Seção I, 11 de dezembro de 1958, página 10. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3005438/pg-10-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-11-12-1958/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 7-58-GEICON, de 25 de novembro de 1958. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVII, nº 282, Seção I, 11 de dezembro de 1958, página 10. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3005438/pg-10-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-11-12-1958/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 8-59-GEICON, de 29 de janeiro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 36, Seção I, 14 de fevereiro de 1959, página 4. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2654061/pg-4-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-02-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 9-59-GEICON, de 27 de janeiro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 36, Seção I, 14 de fevereiro de 1959, página 4. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2654061/pg-4-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-02-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 10-59-GEICON, de 20 de fevereiro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 55, Seção I, 9 de março de 1959, página 3. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2691266/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-03-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 12-59-GEICON, de 18 de março de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 78, Seção I, de 7 de abril de 1959, página 6. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2744289/pg-6-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-07-04-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 15-59-GEICON. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 114, Seção I, 22 de maio de 1959, página 31. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2823066/pg-31-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-05-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 18-59-GEICON, de 26 de maio de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 162, Seção I, 18 de julho de 1959, página 12. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2900831/pg-12-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-07-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 19-59-GEICON, de 30 de junho de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCVIII, nº 158, Seção I, 14 de julho de 1959, página 3. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2895403/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-07-1959/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 20-59-GEICON, de 27 de novembro de 1959. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 151, Seção I, 9 de agosto de 1962, página 3. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2912436/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1962/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

PEIXOTO. Ernani do Amaral. Resolução nº 3-60-COCICON, **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCIX, nº 163, Seção I, 8 de julho de 1960, página 14. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2793228/pg-14-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-07-1960/pdfView>> Acesso em 13 de julho de 2015.

PEIXOTO. Ernani do Amaral. Resolução nº 4-60- COCICON, de 3 de junho de 1960. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCIX, nº 163, Seção I, 18 de julho de 1960, página 15. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2793229/pg-15-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-07-1960/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

PEIXOTO. Ernani do Amaral. Resolução nº 5-60-COCICON, de 4 de novembro de 1960. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano XCIX, nº 283, Seção I, 15 de dezembro de 1960, página 93. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2971062/pg-93-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-12-1960/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 1-61-GEIN, de 21 de junho de 1960. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 160, Seção I, 17 de julho de 1961, página 19. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2760887/pg-19-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-17-07-1961/pdfView>> Acesso em 26 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 2-61-GEIN, **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 244, Seção I, 6 de novembro de 1961, página 18. Disponível em: < <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2855082/pg-18-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-06-11-1961/pdfView>> Acesso em 13 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 3-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página 28. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634737/pg-28-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em 13 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 4-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página 28. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634737/pg-28-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em 13 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 5-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página. 29. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634738/pg-29-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 de julho de 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 6-61-GEIN, de 9 de novembro de 1961. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 9, Seção I, 12 de janeiro de 1962, página. 29. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2634738/pg-29-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-01-1962/pdfView>> Acesso em: 13 jul. 2015.

MEIRA, Lúcio. Resolução nº 7-61-GEIN, de 6 de dezembro de 1961, Diário Oficial, Rio de Janeiro, Ano CI, nº 7, Seção I, 10 de janeiro de 1962, página 18. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2630494/pg-18-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-10-01-1962/pdfView>> Acesso em: 14 jul. 2015.

MEIRA, Lúcio; PIMENTEL, Josaphat Marinho Alberto. Relatório: PR 24.051.61, de 02 de agosto de 1961. Sobre aquisição de navios pela Petrobrás a estaleiros estrangeiros. **Diário Oficial**, Rio de Janeiro, Ano C, nº 180, Seção I, 9 de agosto de 1961, páginas 22-23. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2780803/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-09-08-1961/pdfView>> Acesso em: 07 jul. 2015.

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE. **Diário Oficial**, Ano XCVIII, nº 223, Seção I, 30 de setembro de 1959, página. 64. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3003281/pg-64-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-30-09-1959/pdfView>> Acesso em: 06 jul. 2015.

## MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Ajuste de pagamentos**. Rio de Janeiro, 01 de abril de 1954. Disponível em: < [http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1954/b\\_6/](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1954/b_6/)> Acesso em: 09 jul. 2015.

## PORTAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

BRASIL. Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941. Cria a Comissão de Marinha Mercante e da outras providencias. Disponível em: <

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3100-7-marco-1941-413042-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 27 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto Federal nº 43.899, de 13 de junho de 1958. Cria no Conselho do Desenvolvimento o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-43899-13-junho-1958-383035-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto nº 208, de 19 de fevereiro de 1890. Organiza o Lloyd Brasileiro. Disponível: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-208-19-fevereiro-1890-523608-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto nº 45.429, de 16 de fevereiro de 1959. Cria no Ministério da Viação e Obras Públicas a Comissão de Treinamento de Pessoal Especializado (COTEPE). Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-45429-16-fevereiro-1959-384500-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 19 de junho de 2015.

BRASIL. Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958. Estabelece as diretrizes básicas para implantação e desenvolvimento das indústrias de construção e reparos navais e complementares.

Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44031-9-julho-1958-383128-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 13 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto 47.812, de 25 de fevereiro de 1960. Dá nova redação ao Decreto nº 45.270, de 22 de janeiro de 1959. Disponível em: <

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-47812-25-fevereiro-1960-387118-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 13 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto 50.856, de 26 de junho de 1961. Dá nova redação ao art. 10 Decreto nº 50.520, de 3 de maio de 1961. Disponível em: <

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-50856-26-junho-1961-390494-publicacaooriginal-1-pe.html>>

BRASIL. Decreto nº 4.925, de 19 de dezembro de 2003. Institui o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural - PROMINP, e dá outras providências.

Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2003/decreto-4925-19-dezembro-2003-497201-publicacaooriginal-1-pe.html> > Acesso em 19 de julho de 2015.

BRASIL. Lei 2.308, de 31 de agosto de 1954. Institui o Fundo Federal de Eletrificação, cria o imposto único sobre energia elétrica, altera a legislação do imposto de consumo, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-2308-31-agosto-1954-355125-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em 29 de julho de 2015

BRASIL. Decreto-Lei nº 8.373, de 14 de dezembro de 1945. Cria o Fundo Aeronáutico. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8373-14-dezembro-1945-458267-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 27 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945. Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8463-27-dezembro-1945-416445-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Lei nº 1.272-A, de 12 de dezembro de 1950. Dispõe sobre o financiamento para o Plano Geral de Reaparelhamento Ferroviário. Disponível: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1272-a-12-dezembro-1950-361763-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em 29 de julho de 2015.

BRASIL. Lei 3.421, de 10 de julho de 1958. Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3421-10-julho-1958-354798-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em 29 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto-Lei n. 7.293, de 2 de fevereiro de 1945. Cria a Superintendência da Moeda e do Crédito, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7293-2-fevereiro-1945-416335-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969. Altera o nome da Comissão de Marinha Mercante criada pelo Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64125-19-fevereiro-1969-405451-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980. Consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1980-1987/decreto-lei-1801-18-agosto-1980-367456-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Lei 9.492, de 8 de janeiro de 1997. Define competência, regulamenta os serviços concernentes ao protesto de títulos e outros documentos de dívida e dá outras providências.

Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9492-10-setembro-1997-349402-publicacaooriginal-1-pl.html> > Acesso em 18 de julho de 2015.

BRASIL. Lei nº 420, de 10 de abril de 1937. Autoriza o Poder Executivo a assumir a responsabilidade do ativo e passivo da sociedade anônima Companhia de Navegação "Lloyd Brasileiro", incorporando todo seu acervo ao patrimônio da União. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-420-10-abril-1937-502410-retificacao-74618-pl.html>> Acesso em 25 de julho de 2015.

BRASIL. Lei 3.381, de 24 de abril de 1958. Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3381-24-abril-1958-354677-publicacaooriginal-1-pl.html> > Acesso em: 21 de junho de 2015.

BRASIL. Lei 1.112, de 25 de maio de 1950. Dispõe sobre a concessão de isenção de direitos de importação para aquisição de navios, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1112-25-maio-1950-363366-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em 29 de junho de 2015.

BRASIL. Lei 3.244, de 14 de agosto de 1957. Dispõe sobre a Reforma da Tarifa das Alfândegas, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3244-14-agosto-1957-322154-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em 05 de julho de 2015.

## PORTOS E NAVIOS

### Anos 1958/1959

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume I, nº 1, março-abril de 1958.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume I, nº 2, maio-junho de 1958.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume I, nº 3, julho-agosto de 1958.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume I, nº 4, setembro-outubro de 1958.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume I, nº 5, novembro-dezembro de 1958.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume I, nº 6, janeiro/fevereiro de 1959.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume II, nº 7, março-abril de 1959.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume II, nº 8, maio-junho de 1959.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume II, nº 9, julho-agosto de 1959.



Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume II, nº 10, setembro-outubro de 1959.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume II, nº 11, novembro-dezembro de 1959.

Localização: Período 1958/03 a 1959/12 / Localização: 4, 101, 01, 01, / Coleção: 1 (1-6); 2 (7-11);

#### Ano 1960

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume II, nº 12, janeiro-fevereiro de 1960.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume III, nº 13, março-abril de 1960.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume III, nº 14, maio-junho de 1960.

Portos e Navios: Revista Técnica e Hidroviária, Rio de Janeiro, volume III, nº 15, julho-agosto de 1960.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume III, nº 16, setembro-outubro de 1960.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume III, nº 17, novembro-dezembro de 1960.

Localização: Período 1960/01 a 1960/12 / Localização: 4, 101, 01, 02 / Coleção: 2 (12); 3 (13-17);

#### Ano 1961

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume III, nº 18, janeiro-fevereiro de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 19, março de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 20, abril de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 21, maio de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 22, junho de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 23, julho de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 24, agosto de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 25, setembro de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 26, outubro de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 27, novembro de 1961.

Portos e Navios: Revista Técnica e Informativa, Rio de Janeiro, volume IV, nº 28, dezembro de 1961.

Localização: Período 1961/01 a 1961/12 / Localização: 4, 101, 01, 03 / Coleção: 3 (18); 4 (19-28);