

IMPORTAR OU CONSTRUIR? AS TENSÕES QUE MARCARAM OS ANOS INICIAIS DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA (1956-1961)

FERNANDA PEREIRA PESSOA*

RESUMO: Neste artigo trataremos sobre como a Meta 28, que previa a implantação da indústria pesada naval¹, foi de encontro à longa experiência histórica de submissão da Marinha Mercante² ao capital estrangeiro, tensão esta que suscitou dissidências entre comerciantes e industriais, conforme veremos no decorrer deste trabalho. Para a sua escrita nos valem especialmente dos Relatórios Anuais da Comissão de Marinha Mercante (1957-1961), e da Revista Portos e Navios, uma publicação bimestral criada em 1958, com a premissa de ser um espaço comum de troca de ideias e informações entre todos aqueles que se dedicavam à operação e à construção de navios e portos.

Palavras-chave: indústria naval, marinha mercante, plano de metas

ABSTRACT: In this article we will treat about how the Goal 28, which provided for the deployment of naval heavy industry, it opposed the long historical experience of submission of the Merchant Navy to foreign capital, this tension that aroused dissidences among merchants and industrialists, as we shall see in this article. For this writing we used especially in the Committee on Merchant Marine Annual Reports (1957-1961) and the Ports and Ships Magazine, a bimonthly publication created in 1958 with the premise of being a common area of exchange of ideas and information between all those who were devoted to the operation and construction of ships and ports.

Artigo recebido em 30 de Março de 2014 e aprovado para publicação em 31 de Julho de 2014.

*Trabalho apresentado na mesa *Diplomacia, cultura e desenvolvimento entre Vargas e o Governo Militar*.*

* Mestranda do Programa de Pós-graduação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. E-mail: f.pessoa@live.com

¹ Para Alcides Goularti Filho, existe uma diferença conceitual entre *indústria de construção naval*, e *indústria pesada naval*, ou *indústria de transportes marítimos*: a primeira foi instalada no Brasil no século XIX, e a segunda somente em 1959 (GOULARTI FILHO, 2013: 1).

² Dedicada a atividades marítimas, lacustres e fluviais de âmbito civil. Subdivide-se em 3 grandes ramos: comércio, pesca e recreio.

A execução da Meta 28

Em meados da década de 1950, 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 Lóide 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 haviam sido gastos apenas 29 milhões, conforme podemos ver na tabela abaixo (MARINHA MERCANTE, 1957: 8-9, 14).

Armadores	Importação	Exportação
Estrangeiros	US\$ 132, 1 milhões	US\$ 193, 0 milhões
Loide Brasileiro	US\$ 19,0 milhões	US\$ 9,7 milhões

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. Reivindicava-se para o país ao menos o transporte de 1/3 do volume do comércio exterior.

Esse conjunto de fatores gerava um ônus exorbitante para o Estado, e um grande desafio se impôs a Juscelino Kubitschek: como fazer do Brasil um país desenvolvido, tendo em funcionamento esta poderosa máquina de sucção do dinheiro público? Acreditava-se, inclusive, que esta crise dos transportes marítimos poderia vir a ser, em um futuro próximo, a ruína da economia nacional, o que demandava uma intervenção rápida e eficiente por parte do Estado, contra o iminente colapso da economia nacional. A reestruturação da Marinha Mercante requeria uma ação enérgica e imediata sob o risco de comprometimento de todo o Programa de Metas (CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO: 2).

Para JK o problema da indústria naval transcendia a esfera econômica e se estendia a uma dimensão política, na medida em que via na consolidação da grande indústria brasileira uma saída para o subdesenvolvimento e para a preservação da soberania nacional. Esse nexos entre desenvolvimento e soberania esteve presente ao longo de todo o seu governo, e orientou não só a sua campanha eleitoral, como muitos dos discursos proferidos pelo presidente (BRASIL, 2009).

É nesse contexto que foram elaboradas as metas de número 11 e 28, que 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, uma vez que sendo

a Marinha Mercante, no referido período, o único meio de transporte que interligava diferentes regiões do país, ela não só condicionaria diretamente o 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 (MARINHA MERCANTE, 1954: 10):

[...] 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. (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957: 3)

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 grande 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. Ou seja, 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 (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957: 11).

Os recursos do Fundo da Marinha Mercante proviriam da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (adicional cobrado sobre o valor do frete de 5% para cargas de saída e 15% para cargas de entrada em portos nacionais) de 32% da receita de despacho aduaneiro, e de juros e comissões resultantes de aplicações realizadas pelo próprio Fundo³. Esse esquema financeiro permitiria a aquisição das primeiras embarcações, o reaparelhamento dos estaleiros

³ Criados pela Lei 3.381 de 24 de abril de 1958.

nacionais, o financiamento da construção naval no país, além da importação das matérias-primas e equipamentos que se fizessem necessários (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957: 15-16). 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 Fundo seria aplicado (JUNQUEIRA, 2012: 31):

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 e 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 [...] (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1958: 3-4).

Em 13 de junho de 1958, o Decreto Federal de nº 43.899 criou o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON), incumbido da proposta, estudo, coordenação e aprovação de projetos de instalação de novos estaleiros e da ampliação dos existentes, além do estabelecimento de normas gerais a serem observadas pelos órgãos governamentais na execução das metas de construção naval. Era composto por diversos representantes do Executivo e de bancos federais, complementando as bases de apoio para a estruturação da indústria naval, e consagrando a ascendente presença do Estado nesse setor. São eles: o Ministro da Viação e Obras Públicas, presidente do grupo, o Presidente da Comissão de Marinha Mercante, o Diretor de Portos e Costas do Ministério da Marinha, o Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, o Diretor Superintendente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, o Diretor da Carteira de Câmbio do

Banco do Brasil S.A., o Diretor da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil S.A., e o Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e do Crédito.

Dois anos depois, por meio do Decreto nº 47.812, as atribuições do GEICON foram transferidas para o Conselho Coordenador da Comissão de Marinha Mercante (COCICON), que deu continuidade ao andamento dos trabalhos. Constituíam este Conselho, além das autoridades que fizeram parte do grupo executivo, o Chefe do Departamento Econômico e Consular do Ministério das Relações Exteriores, e o Presidente do Conselho de Tarifas Aduaneiras⁴.

Através do Fundo de Marinha Mercante foram reformados os estaleiros Mauá, Caneco, Só e Emaq, e atraídos dois grupos estrangeiros: a japonesa *Ishikawajima Heavy Industries*, cuja subsidiária Ishikawajima do Brasil Estaleiros S/A foi instalada no Caju, e a holandesa *Verolme United Shipyards*, cuja subsidiária Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S/A foi inaugurada em Angra dos Reis (JUNQUEIRA, 2012: 35). Parte das encomendas da Petrobras, Vale do Rio Doce, CSN e Lloyd Brasileiro foram direcionadas para estes estaleiros, com o fim de consolidar o elo entre a construção naval e a Marinha Mercante.

A reorganização da Comissão de Marinha Mercante, concomitantemente à ampliação da expressividade do Fundo (que passou de Cr\$ 2 bilhões em 1958, para Cr\$ 4 bilhões em 1959), à implantação de novos estaleiros, e à realização das primeiras encomendas junto aos mesmos, fez do ano de 1959 um marco da maturação desse projeto governamental (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1959: 1-2).

No ano seguinte foram feitas as seguintes encomendas junto aos estaleiros acima citados (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1960: 197):

Data da assinatura do contrato	Estaleiro	Nº de navios	Toneladas
25/08/1960	Companhia Comércio e Navegação	4	1.500
31/10/1960		2	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	2.200/3.000

⁴ Em maio de 1961, 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.

Data da assinatura do contrato	Estaleiro	Nº de navios	Toneladas
16/09/1960	Indústrias Reunidas Caneco S/A	1	2.200
16/09/1960	Estaleiro So S/A	1	2.200
-	Total	13	70.150

Em sete de novembro de 1960 se deu o lançamento do primeiro navio brasileiro, construído pelo Estaleiro Lahmeyer, da Companhia Comércio e Navegação (CORREIO DA MANHÃ, 1960: 13).

De acordo com o Relatório da Comissão de Marinha Mercante, Juscelino Kubitschek despedia-se da presidência em 1961 deixando os seguintes encaminhamentos, referentes às encomendas realizadas em 1960, junto a estaleiros nacionais (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961: 1-2):

Das quatro encomendas que a Companhia Comércio e Navegação recebeu, de 1500 toneladas cada, foram entregues o Ponta d' Areia e o Praia Grande, cujo lançamento do primeiro se deu em 06/06/1961 e do segundo em 13/10/1961, e estavam em fase avançada de montagem de máquinas e equipamentos o Ponta Negra e o Ponta da Armação, lançados em 16/08/1961 e 28/11/1961, respectivamente. As outras duas unidades encomendadas, de 6.175/6.300 tdw, encontravam-se na fase de montagem. Em novembro do mesmo ano o estaleiro foi contemplado com a encomenda de duas novas unidades (5.340/5.600), dentro do programa de continuidade operacional.

A Ishikawajima do Brasil Estaleiros S/A que havia recebido a encomenda de cinco navios de 5.600 tdw entregou, em 22/12/1961, o primeiro da série Volta Redonda. O Cidade de Manaus e Cidade de Belém foram lançados em 13/09/1961 e 11/12/1961, respectivamente, e as outras duas unidades, Marília e Londrina, encontravam-se em montagem dos cascos e estruturas. A Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S.A. que foi incumbida da construção de dois navios de 10.500 tdw, lançou a primeira unidade, o Henrique Lage, em 27/10/1961, estando em fase de montagem de máquinas e equipamentos. A segunda unidade, o Pereira Carneiro, teve a quilha batida em 28/07/1961, e ao término do ano achava-se em fase adiantada de montagem do casco e estruturas. No mesmo ano o estaleiro recebeu a encomenda de novo navio de 12.000 tdw. O EMAQ Engenharia de Máquinas S.A. que havia sido encarregado da construção de dois navios (2.200/3.000 tdw) realizou o batimento de quilha dos mesmos em 14/12/1961. Encomendas idênticas foram

feitas às Indústrias Reunidas Caneco S. A., cujo batimento da quilha foi realizado em 19/12/1961.

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 (GOMES, 2002: 88).

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.

A dupla apropriação do Fundo de Marinha Mercante: As dissensões que marcaram a fase de implementação da Meta 28

Vimos na primeira parte desse trabalho que a partir do advento da Segunda Revolução Industrial, a renovação da frota nacional se deu através da aquisição de embarcações de segunda mão.

Após a publicação da Lei nº 1.112, de 25 de maio de 1950, que concedia a isenção de direitos sobre a compra de navios com menos de cinco anos de construção, houve o aumento considerável da procura por novas unidades no exterior por armadores brasileiros. Somente no ano de 1957, a Comissão recebeu o requerimento de importação de 104 novas unidades dentre navios, rebocadores, barcaças, lanchas, pesqueiros e chatas (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957: 25).

Atendendo a uma pequena parcela dessas requisições, no mesmo ano entraram em tráfego 14 navios importados, conforme mostra a tabela abaixo e foram encomendados sete petroleiros junto à Holanda e ao Japão (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1957: 24):

Navio	Empresa	Ton.	Construído
Rio Maracanã	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Rio Paquequer	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Rio Jaguaribe	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Rio Miranda	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Rio Tubarão	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Rio Moçoró	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
Rio Capibaribe	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA

Navio	Empresa	Ton.	Construído
Rio Iguaçu	Cia de Navegação Costeira	5.400	USA
São Vicente	L. Figueiredo Navegação S/A	2.850	USA
Orleães	Navegação Catarinense Ltda.	2.255	Suécia
Navinsul	Ind. Com. Nav. Soc. Vinícola Riograndense	788	França
Ceres	Navegação Savônia S/A	1.400	Noruega
Maria Ramos	Navegação Antônio Ramos S/A	1.200	Suécia
Lestemar	Navegação Transmar Ltda.	990	Suécia
	Total	52.683	

Em 1958 entraram em tráfego 20 novas embarcações (22.456 tdw), cujos países de aquisição foram: Brasil (6), Dinamarca (4), Holanda (1), Noruega (2), Polônia (1), Suécia (5), e Polônia (1), e foram requeridas 80 novas embarcações. Em resposta a uma pequena parte das novas demandas foi autorizada a aquisição de quatro navios na Finlândia (6.100 tdw) e 14 na Polônia (74.000 tdw), perfazendo um total de 100 mil toneladas, com entrega prevista para o início de 1961 (COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1958: 4, 9, 11-13).

Foi nesse contexto que o recém-criado Fundo de Marinha Mercante sofreu dois tipos de apropriação: uma direcionada para o desenvolvimento da indústria local, e outra voltada para a importação de navios.

Essas duas correntes estão presentes na *Revista Portos e Navios*, que apesar de ser intitulada como de caráter puramente técnico e informativo, através das colunas *Construção Naval no Brasil*, e *Orientando a Indústria*, trouxe à tona os diferentes interesses que perpassavam a consolidação da indústria de construção naval no Brasil.

A priori, as metas 11 e 28 estavam diretamente relacionadas: a primeira voltava-se para o desenvolvimento da Marinha Mercante, e previa o acréscimo de 300 mil toneladas à frota de cabotagem e longo curso, e de 330 mil toneladas à frota de petroleiros. Já a segunda previa a implantação da moderna indústria de construção naval e a ampliação da capacidade de produção anual dos estaleiros de 5.000 toneladas para 160.000 toneladas anuais, até 1962 (GOMES, 2002: 83-87).

Ou seja, aos principais beneficiados pela execução da primeira meta, os armadores, interessava a aquisição de novas embarcações com preços razoáveis, e aos industriais, o atendimento dessas demandas. Todavia, apesar desses interesses serem



aparentemente convergentes, ambos os grupos eram separados por suas respectivas agendas de trabalho: os armadores tinham urgência na aquisição de novas embarcações, enquanto a indústria nacional precisava de tempo para se reestruturar. A partir da compreensão dessa tensão, é possível elucidar o posicionamento aparentemente contraditório da Comissão de Marinha Mercante, que ao mesmo tempo em que fomentava a criação e o reaparelhamento de estaleiros em território nacional, dava continuidade à importação de novas embarcações junto a estaleiros no exterior, não isenta, é claro, de críticas.

As propagandas 1 e 2, que circularam na revista recém-criada, denunciam a parceria da

Petrobras com o estaleiro dinamarquês Burmeister & Wain:

Propaganda 1) “Pelos sete mares tremula o pavilhão nacional levado pela FRONAPE. Homenagem dos Estaleiros Burmeister & Wain Dinamarca”. (Fonte: PORTOS E NAVIOS, Setembro-Outubro de 1959).



Propaganda 2) “Com encomenda feita pela FRONAPE de 6 navios tanques de 10.000 tdw à Burmeister & Wain Maskin-og Skibsbyggeri, Copenhague, 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 Copenhague Dinamarca”. (Fonte: PORTOS E NAVIOS, Novembro-Dezembro de 1958 e 1959).

A partir de 1959, os estaleiros nacionais, minimamente reestruturados, passaram a reivindicar essas encomendas, tidas como cruciais para a sobrevivência da indústria emergente, e é nesse contexto que a *Portos e Navios*, se converteu em veículo de divulgação dessas reivindicações. De acordo

com a sua 23ª edição de julho de 1961, os fundamentos da indústria naval brasileira

[...] são seguros, mas ela não pode prescindir do apoio e da proteção do Estado, seu criador. Seria um desastre de enormes proporções se, por idênticos motivos, o fracasso da iniciativa de Mauá se repetisse.

E tudo o que a indústria de construção naval precisa é apenas que lhe sejam asseguradas encomendas, dentre as destinadas à renovação e ampliação de nossa frota mercante (PORTOS E NAVIOS, 1961: 13).

Em resposta a esta reivindicação foi publicada na edição de agosto de 1961 a resolução da reunião celebrada no dia 26 de julho do mesmo ano pelo Grupo Executivo da Indústria Naval, na qual o GEIN⁵ recomendou aos órgãos governamentais que sejam negados incentivos à importação de embarcações de qualquer natureza, tais como colaboração financeira por entidades oficiais de crédito e concessões especiais de câmbio para pagamento de encomendas no exterior (PORTOS E NAVIOS, 1961: 8-9).

Paralelamente às dissensões entre industriais e armadores, se dava também o embate entre industriais do setor de construção naval e de setores sucursais. As indústrias subsidiárias se impostaram contra a importação de peças e equipamentos pelos estaleiros e pela própria Comissão de Marinha Mercante. Em repúdio a esta prática, em abril de 1961,

O Sindicato da Indústria da Construção e Montagem de Veículos do Estado de São Paulo, por seu presidente Sr. Vitório Ferraz, enviou ao chefe da nação, Sr. Jânio Quadros, telegrama vazado nos seguintes termos:

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 estabelecida com encargos de pessoal e representando considerável economia de divisas. Solicitamos de V. Exa. providências junto à Comissão de Marinha Mercante para que sejam sustadas as importações desnecessárias.

Telegrama com igual sentido e na mesma ocasião foi encaminhado ao Comandante Alberto Pimentel, presidente da Comissão de Marinha Mercante (PORTOS E NAVIOS, 1961: 3).

A construção de navios requeria grande quantidade de equipamentos e partes complementares, cuja fabricação não era feita nos estaleiros. O parque industrial brasileiro estimulado pela crescente demanda, se expandiu através da abertura de indústrias subsidiárias nos Estados da Guanabara, São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, onde eram produzidos guinchos com acionamento elétrico, tampas de escotilhas de aço, motores elétricos, bombas especiais, dentre muitos outros produtos (PORTOS E NAVIOS,

⁵ Antigo GEICON.

1961, nº 23: 13). Se os estaleiros não priorizassem a produção nacional, essas indústrias não sobreviveriam.

Em contrapartida, representantes de grandes estaleiros argumentavam que a importação era realizada depois de esgotados os últimos recursos. Segundo eles, as menores fábricas tinham se fechado na produção para a indústria automobilística, e ignorado o leque de possibilidades que se abre com a ascensão da indústria naval, e por isso as indústrias médias e pequenas, quando não desconheciam por completo, resistiam à adoção de normas e procedimentos técnicos impostos pelas sociedades classificadoras, que atuam em nome do governo brasileiro na fiscalização da aplicação de normas relativas à segurança da navegação, da vida humana e da preservação do meio ambiente, ratificadas pelo Brasil no plano nacional e internacional (PORTOS E NAVIOS, 1961: 30). A incompatibilidade com estas normas poderia implicar o embargo da embarcação. Segundo o engenheiro Aloísio P. Guimarães, assistente do departamento de compras da Ishikawajima do Brasil S./A.,

O que se verifica na prática é que por ocasião das concorrências, entram as firmas com o intuito de ganharem a encomenda, sem um exame profundo e detalhado do que irão ou deverão fabricar.

Após a vitória na concorrência é que se iniciam os problemas. Dificuldades de aprovação dos desenhos, dificuldades de adaptação da maquinaria existente, falta de matéria-prima, em tempo, dependência de subfornecedores, dificuldades nos testes, etc., tudo isto contribuindo para o encarecimento do custo da produção e atraso na entrega (PORTOS E NAVIOS, 1961, Nº23: 30).

Segundo Lauro Monteiro de Barros, da Ishikawajima do Brasil Estaleiros S. A., era necessário que as indústrias subsidiárias tomassem conhecimento de que as sociedades classificadoras estabelecem as regras para a construção de navios, de sua maquinaria e de outros equipamentos. Essas sociedades, tais como a *Lloy's Register of Shipping*, a *American Bureau*, e a *Bureau Veritas*, levavam a efeito inspeções dos navios não só durante sua construção, mas também durante toda a sua vida útil, a fim de verificar se eles se achavam em condições de navegabilidade e segurança (PORTOS E NAVIOS, 1961, nº25: 22-23).

A supervisão dessas sociedades está presente desde a produção da matéria-prima (chapas e perfilados de aço, peças de aço fundido ou forjado) que deve ser por elas aprovada, até nos menores detalhes relativos à estrutura do navio. Após o acabamento, cada navio é submetido a provas de funcionamento de toda sua instalação sob a condição de carga máxima, e em alguns casos de sobrecarga de seus equipamentos, no porto, atracado, e no mar. Essas provas são assistidas pelos fiscais das citadas sociedades, que emitem os competentes certificados autorizando o registro, seguro, e operação comercial do navio (PORTOS E NAVIOS, 1961, nº25: 22-23).

Toda essa fiscalização torna-se necessária, pois é inconcebível a aplicação de princípios genéricos que orientam a indústria em geral, à indústria de construção naval, dada a natureza singular de seu produto final. O navio balança de um a outro bordo, arfa, sobe e desce, e todo esse complexo movimento somado a vibrações oriundas do sistema de propulsão e a altas temperaturas afetam o funcionamento e a fixação dos equipamentos a bordo. Diante de mau tempo, esses movimentos tornam-se ainda mais acentuados, implicando choques violentos em toda a sua estrutura, que deve ser capaz de bastar-se durante longos intervalos de tempo, durante travessias por vezes demasiadamente distantes (PORTOS E NAVIOS, 1961, nº25: 22-23).

Ou seja, grande parte do êxito da construção naval repousava sob a responsabilidade das indústrias subsidiárias, porém, segundo os representantes dos grandes estaleiros, se fazia necessário que elas se conscientizassem disso, e se conformassem às citadas exigências e regras. Seus produtos tinham importância tão vital que sua falha pode significar, no mínimo, prejuízos decorrentes de operações de salvatagem, quando não desastre total: a perda do navio, com sua carga, tripulação e passageiros (PORTOS E NAVIOS, 1961, nº25: 22-23).

Em resumo, a produção das indústrias subsidiárias deveria ser orientada pelos seguintes preceitos:

- a) características de mínimo peso e espaço ocupado pelo aparelho;
 - b) temperaturas ambientes;
 - c) esforços dinâmicos consequentes dos balanços do navio;
 - d) funcionamento ininterrupto nas diversas condições de inclinação do navio;
 - e) vibrações;
 - f) atmosfera e meio ambiente propiciatórios da corrosão acentuada;
 - g) segurança e funcionamento contínuo durante longos períodos de tempo (traduzidos em vários dias de funcionamento);
 - h) baixo custo de manutenção [...]
- No que respeita ao equipamento elétrico, em particular, deve-se acrescentar:
- i) características especiais de isolamento;
 - j) maior segurança contra incêndio;
 - k) maior espaçamento entre condutores e entre cada condutor e a massa do navio (PORTOS E NAVIOS, 1961, nº25: 22-23);

Em resposta ao debate em questão o GEIN pediu que os órgãos interessados estudassem a possibilidade de adoção das medidas que permitissem a importação pelos estaleiros nacionais, através de financiamento estrangeiro, de partes complementares da

produção naval brasileira quando não disponíveis no mercado interno, e em contrapartida reforçou as diretrizes básicas para o desenvolvimento da indústria de construção e reparos navais e de indústrias complementares, segundo as quais não seriam concedidos novos favores à compra ou encomenda de embarcações no exterior, salvo em casos estritamente excepcionais (PORTOS E NAVIOS, 1961, nº 24: 8-9).

Com a consolidação e o aperfeiçoamento da indústria de construção naval pesada, as requisições de importação foram decrescendo. Em 1961, não houve encomenda de navios no exterior, no ano seguinte com o aglomerado da indústria naval implantado e um índice de nacionalização em preço de 81%, encerraram-se as importações de navios novos e de segunda mão. Para os próximos anos, todas as encomendas deveriam ser atendidas pela indústria doméstica (GOULARTI FILHO, 2010: 157; COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, 1961:136).

Ao longo deste artigo vimos como que a partir da incorporação do aço e da mecânica pesada pela construção naval os estaleiros brasileiros se detiveram à construção de pequenas embarcações e apenas ao reparo e à manutenção de embarcações maiores, e como que a precariedade desses estaleiros levou a frota nacional a um estado alarmante de sucateamento, materializado no exemplo da trajetória deficitária do Lloyd, grande ícone da história da navegação. Vimos também como tanto a reestruturação da Marinha Mercante como da construção naval foram viabilizadas pela expansão do parque industrial e pela maturação das redes de financiamento, e por fim analisamos como a Meta 28 impactou os pilares de uma tradição centenária de submissão da Marinha Mercante ao capital estrangeiro.

Fontes primárias

Biblioteca Nacional (Seção de Periódicos)

- ***Relatório Anual da Comissão de Marinha Mercante***
 - Período: 1957/01 a 1957/12 / Localização: 6, 269, 01, 04 / Coleção: 1957;
 - Período: 1958/01 a 1958/12 / Localização: 6, 269, 01, 05 / Coleção: 1958;
 - Período: 1959/01 a 1959/12 / Localização: 6, 269, 01, 06 / Coleção: 1959;
 - Período: 1960/01 a 1960/12 / Localização: 6, 269, 01, 07 / Coleção: 1960;

○ Período: 1961/01 a 1963/12 / Localização: 6, 269, 01, 08 / Coleção: 1961-1963.

- **Revista Portos e Navios**

○ Período 1958/03 a 1959/12 / Localização: 4, 101, 01, 01, / Coleção: 1 (1-6); 2 (7-11);

○ Período 1960/01 a 1960/12 / Localização: 4, 101, 01, 02 / Coleção: 2 (12); 3 (13-17);

○ Período 1961/01 a 1961/12 / Localização: 4, 101, 01, 03 / Coleção: 3 (18); 4 (19-28);

- **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1960 1º Caderno, p.13.

Biblioteca do Ministério da Fazenda

- CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. **Reaparelhamento da Marinha Mercante.**

○ Gaveta 12/ Código: 330. 981. C755 2

Arquivo Histórico da Marinha

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

Bibliografia

1.1. Livros e/ou capítulos de livros:

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

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

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

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**. São Paulo: Brasiliense, 4ª edição, 1983.

RIBEIRO, Clóvis. **O problema dos transportes marítimos no Brasil**. Conselho Federal de Comércio Exterior, 1934.

TAVARES, Maria da Conceição *et alii*. 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**, setembro de 2010, vol. 4, nº 4.

1.2. Artigos acadêmicos:

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> Acesso em: 20 de julho de 2014.

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

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> Acesso em: 20 de julho de 2014.

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.

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

GOULARTI FILHO, Alcides. Companhia de Navegação Lloyd: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **História Econômica & História de Empresas**. Vol. 12, nº 2, 2009, p.5-36.

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.

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

GOULARTI FILHO, Alcides. **Presença e ausência do Estado na trajetória da construção naval brasileira**. Disponível em:

<<http://www.iseg.utl.pt/aphes30/docs/progdocs/ALCIDES%20GOULARDI%20FILHO%20I ndustria.pdf>> Acesso em: 20 de julho de 2014.

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

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