



# *H-industri@*

## *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*

ISSN 1851-703X

Año 7- Nro. 12, primer semestre de 2013

## **Empresas estatais e a consolidação da indústria da construção naval brasileira**

Alcides Goularti Filho

Universidade do Extremo Sul Catarinense, Brasil

[alcides@unesc.net](mailto:alcides@unesc.net)

### **Resumo**

A presença da indústria naval no Brasil nos remete ao século XIX, quando havia nas principais cidades do litoral pequenos estaleiros e arsenais da marinha. Mas foi a partir do Plano de Metas (1956-1960) que no Rio de Janeiro esta indústria se concentrou e desenvolveu um aglomerado inter-relacionado, pautado em grandes estaleiros, com alta capacidade de difundir e incorporar inovações. Entre os anos de 1960 e 1985, a indústria da construção naval pesada brasileira viveu um período de prosperidade ancorado na renovação da frota mercante nacional financiada pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM). O objetivo deste artigo é mostrar que as encomendas realizadas pelas empresas de navegação estatais sustentaram e impulsionaram a indústria naval brasileira. Além da introdução, o texto está dividido em quatro tópicos: inicialmente faremos uma breve trajetória da marinha mercante e da construção naval brasileira do final do século XIX a 1960, destacando as mudanças institucionais e financeiras que criaram as bases para a formação do aglomerado. Em seguida, será apontada a relação entre o processo de industrialização no Brasil e o papel das estatais. Num terceiro momento, detalharemos as encomendas feitas pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE-PETROBAS) e DOCENAVE (Vale do Rio Doce) junto aos estaleiros brasileiros dentro dos vários planos voltados para a construção naval. Por fim, destacaremos o início do desmonte parcial da indústria da construção naval, o rápido sucateamento do Lloyd Brasileiro, a privatização da Vale do Rio Doce e as opções feitas pela FRONAPE em fazer novas aquisições no exterior. As considerações finais trarão breves reflexões sobre a forte simbiose entre Estado e indústria nacional na formação de um sistema nacional de economia e lançam olhares para o atual momento de recuperação e euforia da indústria naval brasileira, novamente ancorada na PETROBAS.

**Palavras chave:** INDÚSTRIA NAVAL - NACIONALISMO - ESTADO – NAVEGAÇÃO - CRISE

### **Abstract**

The objective of this paper is to present that the orders made by the shipping companies state supported the Brazilian naval industry. Besides the introduction, the text is divided into four topics: first is a brief history of the merchant marine and shipbuilding Brazilian late nineteenth century to 1960, emphasizing the financial and institutional changes that have created the basis for the formation of the Brazilian naval industry. Will then be pointed the relationship between the process of industrialization in Brazil and the role of the state. Thirdly, I will detail the orders made by *Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Frota Nacional de Petroleiros* (FRONAPE-PETROBAS) and DOCENAVE (*Vale do Rio Doce*) next to Brazilian shipyards within the various plans focused on shipbuilding. Finally, we will highlight the beginning of the partial dismantling of the shipbuilding industry, the rapid obsolescence of *Lloyd Brasileiro*, privatization of *Vale do Rio Doce* and the choices made by FRONAPE in making acquisitions abroad. The final consideration will bring brief reflections on the strong symbiosis between state and national industry in the formation of a national economy and cast glances at the current moment of euphoria and recovery of the Brazilian naval industry, again anchored by PETROBAS.

**Keywords:** MARINE INDUSTRY - NATIONALISM - STATE - NAVIGATION - CRISIS

**Resumen**

La presencia de la industria de la construcción naval en Brasil nos lleva de vuelta al siglo XIX, cuando se registraron en las principales ciudades costeras de pequeños astilleros y arsenales Marina. Pero fue a partir Plan de Metas (1956-1960), en Río de Janeiro que esta industria se ha enfocado y desarrollado un conjunto interrelacionado, sobre la base de los grandes sitios con alta capacidad de difundir e incorporar innovaciones. Entre 1960 y 1985, la industria de la construcción naval pesado brasileño experimentó un período de prosperidad anclado en la renovación de la flota mercante nacional financiado por la Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM). El objetivo de este trabajo es mostrar que los pedidos hechos por las compañías navieras y aumentó la fiscalía alegó grupo astillero en el país. Además de la introducción, el texto se divide en cuatro temas: el primero es una breve historia de la marina mercante y naval brasileña del siglo XIX hasta 1960, destacando los cambios económicos e institucionales que han creado la base para la formación de la agrupación. A continuación, señaló la relación entre el proceso de industrialización en Brasil y el papel del Estado. En tercer lugar, voy a detallar los pedidos realizados por el Frota Nacional de Petroleiros (Fronape - PETROBRAS), Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro y Docenave (Vale do Rio Doce) junto a astilleros brasileños en los diversos planes se centraron en la construcción naval. Por último, vamos a destacar el inicio del desmantelamiento parcial de la industria de la construcción naval, la rápida obsolescencia de Lloyd Brasileiro, las decisiones tomadas por Fronape en realizar adquisiciones en el extranjero y la privatización de Docenave. La consideración final traerá breves reflexiones sobre la simbiosis entre el Estado y una fuerte industria nacional en la formación de una economía nacional.

**Palabras clave:** INDUSTRIA MARINA - NACIONALISMO - ESTADO - NAVEGACIÓN - CRISIS

Recibido: 15 de octubre de 2012

Aprobado: 21 de noviembre de 2012

**Introdução: Estado e industrialização**

A trajetória da formação do parque industrial brasileiro desde a segunda metade do século XIX até os anos de 1990, com destaque maior para o período 1930–1980, sempre esteve associada à estreita relação entre o Estado e a indústria nacional. Em alguns momentos, essa relação foi mais pontual e, em outros, disseminou-se para diversas áreas estratégicas da economia, que contribuíram para a consolidação do projeto nacional de industrialização. Talvez, no setor de transporte, essa relação foi a que se manteve mais próxima e constante. Como marco inicial da intervenção indireta do Estado brasileiro, podemos eleger as subvenções e a garantia de juros dada às companhias de navegação e ferroviárias em 1851 e 1852, respectivamente. Ambas as ações garantiram a expansão dos transportes modernos a vapor no Brasil, que proporcionaram o escoamento da safra agrícola voltada para as exportações e a integração dos mercados regionais no território nacional. A intervenção direta nos transportes teve início em 1865, quando a Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada em 1858) foi encampada pelo governo imperial. Outra atitude relevante foi a estatização da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, em 1891, com apenas um ano de existência, que operava, com 65 embarcações, em sete linhas no litoral brasileiro. Essas duas tomadas de decisões abriram vários precedentes que justificavam inúmeras intervenções realizadas no transporte ferroviário e marítimo durante toda segunda metade do século XIX e boa parte do século XX. Na área portuária, excluindo os portos de Santos, Salvador, Belém e Manaus, os demais eram todos administrados pelo Estado, seja ele na esfera local ou nacional. As várias tentativas de transferi-lo para companhias privadas foram frustradas em função dos vultosos investimentos requeridos para executar as obras de melhoria.

No setor produtivo, a Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, localizada em Sorocaba (SP), que iniciou suas operações em 1810 e as estendeu até 1895, alternando momentos de bom desempenho e fracasso, foi a primeira tentativa de o Estado administrar uma siderurgia que atendia às encomendas da Marinha e do Exército, além de outros setores produtivos que demandavam ferro fundido.<sup>1</sup> No Rio de Janeiro, funcionavam o Arsenal de Guerra e o Arsenal da Marinha, ambos geridos pelo Estado. No segundo, que teve uma pujante atuação durante todo o século XIX, foram fabricadas embarcações de vários portes, desde pequenas corvetas, cruzadores até grandes encouraçados, como o Tamandaré, de 745 Tonelada de Porte Bruto (TPB) em 1865.<sup>2</sup>

As encomendas e a contratação de serviços executados pelos dois arsenais eram feitas aos comerciantes e pequenos industriais fluminenses. Ao longo da Baía da Guanabara, nos bairros da Saúde e da Prainha, formou-se um aglomerado de estaleiros que também prestavam serviços para as embarcações que atracavam no porto do Rio de Janeiro, além de construírem pequenos navios a vela e

---

<sup>1</sup> Gomes (1983).

<sup>2</sup> Greenhalgh (1965).

a vapor. Em boa medida, o sucesso dos pequenos estaleiros privados dependia das demandas do Arsenal da Marinha e da movimentação do porto do Rio de Janeiro, ambos sob comando estatal.<sup>3</sup>

De forma indireta, a atuação do Estado deu-se basicamente por três políticas: tarifas alfandegárias, subsídios e câmbio. Em relação às tarifas alfandegárias, como primeiro exemplo, temos a conhecida Tarifa Alves Branco, de 1844, que aumentou as alíquotas de algumas mercadorias em até 60%, cujos objetivos iniciais eram melhorar os déficits fiscais e resultou num impulso à nascente indústria nativa, sobretudo a têxtil. Ao longo da segunda metade do século XIX e durante a Primeira República (1889-1930), alternavam-se políticas alfandegárias mais protecionistas e mais liberais. Os subsídios foram amplamente distribuídos para as companhias ferroviárias e de navegação na forma de garantia de juros e subvenções. A garantia de juros perdurou até os anos de 1930, as subvenções foram suspensas somente nos anos de 1950. Ambos os subsídios tinham uma expressiva participação no orçamento do Ministério da Viação e Obras Públicas durante todo o século XIX. No que tange à política cambial, os mecanismos de defesa do café condicionavam o Ministério da Fazenda a promover desvalorizações que encareciam as importações. Portanto, essas três formas de intervenção indireta do Estado na economia foram todas praticadas ainda no Governo Imperial e seguiram na jovem República.<sup>4</sup>

Com o intuito de ordenar o setor dos transportes, o governo republicano criou diversas inspetorias vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que tinha como objetivo regular e promover a expansão da navegação, dos portos e das ferrovias. A primeira foi a Inspeção Federal de Navegação, de 1907, em seguida vieram a Inspeção Federal de Portos, Rio e Canais, em 1910, e a Inspeção Federal de Estradas, em 1911. Isso não significa que, anteriormente à criação dessas inspetorias, o setor de transporte estava desvinculado institucionalmente do Estado. Os portos e a marinha mercante eram regulados pelo Ministério da Marinha; e as ferrovias, pelo Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas.<sup>5</sup>

Contudo, o que diferencia a atuação do Estado na economia pré-1930 e pós-1930 é que, no segundo período, havia uma intenção de desenvolver um projeto nacional de industrialização. O Estado, que tinha ações diretas e indiretas, de forma branda, passou a ser o demiurgo e o timoneiro das ações voltadas para a formação e a consolidação do parque industrial brasileiro.<sup>6</sup>

A partir dessa histórica interação entre o Estado e o setor de transportes no Brasil, o objetivo deste texto é discutir a relação entre a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, a Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE), a Rio Doce Navegação (Docenave) e a indústria da construção naval, com

---

<sup>3</sup> Goularti Filho (2011).

<sup>4</sup> Luz (1975); Versiani (1977).

<sup>5</sup> Netto (1974).

<sup>6</sup> Fonseca (2003).

enfoque nas encomendas de novas embarcações feitas aos estaleiros nacionais instalados no Brasil pós-1959. Essa relação reflete uma parte da simbiose que havia entre o Estado e a indústria dentro do projeto de industrialização pesada posto em marcha pós-1956. Em boa medida, essas encomendas foram executadas dentro do planejamento estatal que envolvia companhias de navegação estatais e privadas, ambas financiadas com recursos públicos.

### **Trajectoria da indústria da construção naval pesada**

A indústria da construção naval está presente no Brasil desde o início do século XIX, foi se consolidando ao longo das décadas e chegou à Primeira República como um forte aglomerado de empresas localizadas na cidade do Rio de Janeiro e Niterói. Enquanto a madeira formava a base material dessa indústria, o Brasil rapidamente incorporou os adventos das novas tecnologias náuticas, porém, quando foi realizada a transição para o ferro, o ritmo foi mais lento. Houve um arrefecimento das atividades navais, com o desaparecimento de vários estaleiros e a concentração nas mãos de poucos capitalistas que diversificavam seus negócios. A introdução do aço na indústria naval, praticamente, inviabilizou a manutenção e a expansão dos estaleiros no Brasil. O aço e a eletromecânica eram as novas bases da revolução industrial que havia emergido na Europa no último quartel do século XIX.<sup>7</sup>

Uma indústria naval pesada, fundada no aço e na eletromecânica, só poderia existir se fossem internalizadas no território nacional a grande siderurgia e a metalurgia. Associado a essas duas pesadas indústrias, necessariamente, o capital financeiro teria que gerar crédito para que as grandes encomendas dos armadores nacionais (companhia de navegação) fossem realizadas. Como resultado, teríamos um ciclo virtuoso em que a modernização da frota nacional dinamizaria a indústria da construção naval e propagaria efeitos multiplicadores no parque industrial.

Na primeira metade dos anos de 1950, a indústria naval brasileira apresentava características de um setor sem articulação comercial e produtiva e estava comprometida pela falta de uma política industrial e de grandes encomendas. As atividades comerciais e industriais relacionadas ao setor naval, aos poucos, foram redirecionando suas estratégias, reduzindo a integração com os estaleiros. Com isso, criou-se um ambiente desfavorável que aprofundava ainda mais as dificuldades de expansão da indústria da construção naval.<sup>8</sup>

Segundo um levantamento realizado pelo Ministério de Viação e Obras Públicas (1958), quando da elaboração do Plano de Metas, havia no Brasil treze estaleiros, quatro instalados na Baía da Guanabara e os demais distribuídos nas seguintes cidades: Santos, Salvador, Rio Grande, Porto Alegre,

---

<sup>7</sup> Goularti Filho (2011)

<sup>8</sup> *Ibid.*

Vitória, Recife e Belém, além de outros dois no Rio Paraná e no Rio Paraguai. Os localizados na Baía da Guanabara eram: Estaleiro Ilha Viana da Navegação Costeira, que fazia basicamente reparos para a frota estatal; Estaleiro Mauá, que atendia às demandas da Companhia Comércio e Navegação (CCN); Estaleiro do Lloyd Brasileiro, que fazia os reparos para a própria empresa; e o Estaleiro Caneco, o maior de todos, que diversificava mais sua carteira de clientes. Os demais estaleiros espalhados pelo litoral, inclusive os dois no interior, atendiam apenas às demandas locais na construção de pequenas embarcações e aos reparos das companhias locais e, eventualmente, prestavam serviços às grandes companhias.

Durante o governo de Juscelino Kubitschek, podemos destacar três medidas institucionais que alteraram a forma e a magnitude do setor naval no Rio de Janeiro e, por extensão, no Brasil: a inclusão da Meta 11 (marinha mercante) e da Meta 28 (construção naval) no Plano de Metas; a criação do Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (Geicon); e a aprovação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM).

O Plano de Metas, por meio da Meta 11, direcionou parte das novas encomendas para a renovação da frota mercante nacional privada e estatal. FRONAPE e Lloyd Brasileiro se comprometeriam em comprar embarcações no País, como condição necessária para a expansão da “nova” indústria da construção naval. A Meta 28 avaliava que já haviam sido implantadas no Brasil as bases necessárias para a constituição de um novo aglomerado de estaleiros, faltando apenas criar os mecanismos de financiamento e orientar as novas encomendas para o mercado interno. Portanto, as Metas 11 e 28 eram indissociáveis.<sup>9</sup>

Segundo Carlos Lessa, como um todo, o Plano de Metas se constituiu num projeto ousado, que visava implantar as bases do processo industrial brasileiro, configurando-se numa sólida decisão “em prol da industrialização na história econômica do país”.<sup>10</sup> Foi elaborado com objetivo claro: implantar a indústria de bens de produção. O Plano de Metas “conferia prioridade absoluta à construção dos estágios superiores da pirâmide industrial verticalmente integrada e do capital social básico de apoio a esta estrutura”.<sup>11</sup> A participação estatal se explicava pelo crescente aumento das demandas sociais, pela inércia empresarial e pela incapacidade do setor privado de fazer certos investimentos que demandavam recursos vultosos.

Para cumprir as metas 11 e 28, foram apresentados quatro grandes projetos: o reaparelhamento da Ilha Viana, ampliando sua capacidade de reparo para grandes embarcações; a construção de dois novos estaleiros de grande porte com capital externo, que seriam responsáveis por dar um impulso modernizante aos estaleiros nacionais; o reaparelhamento dos pequenos estaleiros nacionais

---

<sup>9</sup> Conselho de Desenvolvimento (1958).

<sup>10</sup> Lessa (1982), p. 27.

<sup>11</sup> *Ibid*, p. 27

selecionados; e a construção de três grandes diques, localizados no Rio de Janeiro, em Santos e no Rio Grande. Em 1958, a capacidade de produção era de 5.000 TPB anuais e o objetivo era ampliar para 130.000 TPB em 1962, sendo que 100.000 TPB estariam sob a responsabilidade dos dois novos estaleiros advindos do exterior, 20.000 TPB, dos nacionais reaparelhados e 10.000 TPB, da Ilha Viana. A parte reservada aos nacionais parecia pequena, mas significava dobrar a sua capacidade instalada em quatro anos.

Uma batalha encampada pelo Geicon foi a formulação da proposta para criação do FMM e do TRMM. Após debates no Congresso, ambos foram criados por meio da Lei 3.381, de 24 de abril de 1959, com a finalidade de prover recursos para a renovação e a recuperação da marinha mercante e a formação de um parque industrial naval no País. Os recursos arrecadados seriam recolhidos ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), numa conta especial, à ordem da Comissão da Marinha Mercante (CMM, órgão criado em 1941) e deveriam ser destinados à renovação da frota mercante nacional e ao financiamento de empresas de reparos e de construção naval para melhorar e ampliar suas instalações. Estavam criadas as condições institucionais e financeiras para formar no País a nova indústria da construção naval pesada.

Para cumprir as metas de construção, elevadas para 160.000 TPB, foram selecionados quatro estaleiros nacionais (dois médios e dois pequenos) e atraído do exterior dois estaleiros que passaram a atuar como indústrias motrizes do setor naval. Os nacionais foram o Estaleiro Mauá e as Indústrias Reunidas Caneco, ambos de porte mediano, e o Estaleiro Só e o Estaleiro Emaq – Engenharia e Máquinas SA, de pequeno porte. Contudo, o maior investimento realizado no aglomerado foi a instalação do Ishikawajima do Brasil Estaleiro S.A. (Ishibrás), de origem japonesa, e o Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S.A., de capital holandês.

No governo de João Goulart, dentro do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social, que tinha como objetivo reforçar o caráter nacional da economia, foi elaborado o Programa de Construção Naval 1963-1965. Esse programa previa a construção de 40 embarcações, num total de 545.700 TPB, além de duas destinadas ao mercado externo, de 14.000 TPB (CMM, 1963). Os resultados para o setor naval, após 1963, não foram os esperados, pois a economia brasileira, que vinha de uma fase expansiva desde 1956, em torno de 8,5% ao ano, iniciou uma trajetória de desaceleração. Entre 1963 e 1966, a taxa de crescimento do PIB brasileiro caiu para 2,8%, repercutindo diretamente na recém-instalada indústria da construção naval pesada, que reduziu o ritmo das operações. Destaca-se também, nesse período, a instabilidade política, que culminou com o golpe militar em março de 1964, fazendo cessar a construção democrática que o País vinha ensaiando desde 1946 e instalando uma áspera ditadura militar.

Os militares no poder deram um novo rumo à marinha mercante e à construção naval, fortaleceram os aspectos privado e nacional com a transformação do Lloyd Brasileiro e do Estaleiro da Ilha Viana em economia mista de capital aberto, desonerando o Tesouro Nacional de financiar seus sucessivos déficits.<sup>12</sup> Outra mudança significativa foi a transformação da CMM em Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), que centralizou e fortaleceu as políticas voltadas para o setor naval.

A política econômica dos primeiros anos da ditadura militar cristalizou-se no Paeg (Plano de Ação Econômica do Governo 1966-1968), que tinha como principal objetivo a eliminação dos gargalos econômicos que impediam a retomada do crescimento. De imediato, realizou-se uma reforma bancária, criando-se o Banco Central do Brasil e o Conselho Monetário Nacional. Em seguida, foram adotadas medidas fiscais para ampliar as receitas por meio da concentração de tributos na esfera federal. Para resolver o problema das contas públicas, foram lançados títulos indexados na ORTN (Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional), associados à recém-criada correção monetária. No que tange ao lado externo da economia, foram estabelecidas medidas institucionais que regulamentaram a Lei de Remessa de Lucros ao Exterior e liberaram a importação de vários itens, que facilitaram a captação de recursos no exterior pelas empresas de capital externo.<sup>13</sup> Os principais resultados do Paeg foram: a) o Estado restabeleceu a capacidade de financiamento; b) os canais de financiamentos externos foram abertos; c) formou-se uma demanda diferenciada, composta por segmentos da classe média. No conjunto, criou-se uma expectativa favorável de retomada do crescimento com estabilidade de preços, finanças sadias e controle sindical, fato que se consumou, nos anos seguintes, no “milagre econômico”.

Das encomendas realizadas em 1963, dentro do Programa de Construção Naval, dada a instabilidade econômica, algumas não foram efetivadas e outras, entregues no prazo. Para evitar um desmantelamento no setor, que já estava integrado com as indústrias siderúrgica, elétrica e metalmeccânica, em 1967, a CMM lançou o Plano de Emergência da Construção Naval 1968–1970, financiando a construção de 74 novas embarcações, num total de 365.570 TPB.<sup>14</sup>

Nesse clima de euforia de retomada da construção naval, foi lançado pela SUNAMAM, em 1970, o ousado I Plano da Construção Naval 1971–1975 (I PCN), que previa a construção de 2.235.040 TPB até o final do período. O I PCN estava em consonância com o I Plano Nacional de Desenvolvimento 1971–1974 (I PND), apresentado pelo governo Garrastazu Médici, que previa um aumento de 41,0% do PIB para o período. A disponibilidade de crédito externo, a melhoria nas condições fiscais e financeiras do Estado e o planejamento criaram condições favoráveis para a retomada do crescimento da economia brasileira. A primeira metade dos anos de 1970 foi marcada pelo alto crescimento econômico e pela

---

<sup>12</sup> Goularti Filho (2009).

<sup>13</sup> Belluzzo, Cardoso de Mello, 1984.

<sup>14</sup> Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1969-1970)

acentuada ampliação da infraestrutura de transportes e comunicações. Nesse contexto de expectativas positivas, é que foi executado o I PCN.

Com a economia brasileira crescendo 10,0% ao ano e para atender aos propósitos do II Plano Nacional de Desenvolvimento, do governo Ernesto Geisel, a SUNAMAM lançou o II Plano da Construção Naval 1975–1979 (II PCN), que estava ancorado basicamente nas companhias estatais de navegação: FRONAPE, DOCENAVE e Lloyd Brasileiro. O II PCN, que previa a contratação de 5.300.000 TPB, e concluir 1.300.000 TPB encomendados no plano anterior.

Com a desaceleração da economia brasileira e as dificuldades na liberação de recursos financeiros, as encomendas atrasaram e os estaleiros que haviam se preparado para o II PCN começaram a operar com capacidade ociosa. O estaleiro Caneco entregou suas encomendas de 1974 apenas em 1985, o Mauá, em 1988, e o Emaq, em 1986. O Ishibrás e o Verolme cumpriram parcialmente os contratos, concluindo suas obras entre 1982 e 1983.<sup>15</sup>

Após três décadas de considerável crescimento econômico, financiado com recursos externos e públicos, os anos de 1980 começam dando claros sinais de esgotamento do padrão de crescimento com base no apoio do capital produtivo e financeiro estatal. A SUNAMAM teve que se ajustar à nova realidade para cumprir as metas estabelecidas ainda no II PCN, que se encerrava em 1980, e resolveu estender suas encomendas para os anos seguintes. Para tanto, abandonou a ideia de planos mais longos e ousados e decidiu atender às demandas mais urgentes, projetando-as de forma anual e “permanente”. Foram formulados os Planos Permanentes da Construção Naval (PPCN) de 1981 e 1982. O PPCN de 1981 ainda guardava algumas proporções dos anteriores, prevendo a construção para aquele ano de 966.820 TPB. Em compensação, o PPCN de 1982, o último formulado pela SUNAMAM, ajustou-se à realidade e contratou apenas 131.783 TPB. A saída para o setor seria apostar nas exportações, que também eram um dos objetivos do governo federal.<sup>16</sup>

**Tabela 1: Planos destinados à indústria da construção naval brasileira**

Planos	Período	Previsão de entrega TPB
Plano de Metas - Meta 28	1958-1962	285.000
Programa de Construção Naval	1963-1965	545.700
Plano de Emergência da Construção naval	1968-1970	365.570
I Plano da Construção Naval	1971-1975	2.234.840
II Plano da Construção Naval	1975-1980	4.604.410
I Plano Permanente da Construção Naval	1981	966.820
II Plano Permanente da Construção Naval	1982	131.783

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1958; CMM, 1963; SUNAMAM, 1971-1983.

<sup>15</sup> Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (1999).

<sup>16</sup> Goularti Filho (2010).

O Brasil chegou ao final dos anos de 1980 numa crise econômica com profunda instabilidade nas finanças públicas e nos preços, sem capacidade para financiar a retomada do crescimento. O Estado estava politicamente desmoralizado, engessado numa crise fiscal e financeira, que imobilizara os instrumentos de planejamento. O endividamento externo crescia de forma exponencial, esvaziando os canais de financiamento externo e interno, atrofiando as estatais, que, ao invés de auxiliarem na retomada do crescimento, *pari passu* reduziram seus investimentos.<sup>17</sup> É nesse clima que a SUNAMAM foi extinta, e a construção naval, parcialmente desmontada. Para substituir a SUNAMAM, foi criado, dentro do Ministério do Transporte, o Departamento da Marinha Mercante (DMM), órgão responsável pelas estatísticas e registros do setor.

Iniciamos a década de 1990 aprofundando o endividamento externo e a crise fiscal e financeira, acrescidos da abertura comercial e financeira. A tônica da década foi o ajuste fiscal com privatizações, desnacionalizações, fechamento de autarquias e cortes orçamentários nos investimentos. A dinâmica especulativa, com elevada mobilidade de capitais e juros altos, ditava a agenda da economia nacional. As políticas industriais e de desenvolvimento foram suplantadas pelos objetivos da estabilidade macroconjuntural da economia. A recessão, que já havia prejudicado a economia brasileira nos anos de 1980, seguiu sua trajetória, acrescida do aumento exponencial do desemprego.<sup>18</sup>

Na indústria da construção naval, em 1980, o Brasil chegou a ser a segunda maior potência no mundo, em 1999, passou para a 15ª posição. O setor também passou por uma profunda reestruturação com a compra da Ishibras pela Verolme, que se associou à Keppes Fels. O estaleiro Mauá fez uma *joint venture* com o grupo Jurong Shipyard, o estaleiro Caneco foi arrendado pela Rio Nave Reparos Navais, e o estaleiro Emaq, pela estaleiro Ilha. O estaleiro Só, localizado em Porto Alegre, decretou falência. Os elos de integração produtiva e comercial e a capacidade de incorporar e difundir novas tecnologias foram praticamente extintos na indústria naval brasileira.

---

<sup>17</sup> Carneiro (2002).

<sup>18</sup> *Idid.*

Tabela 2: Desempenho da indústria da construção naval brasileira 1960–1999

Ano	Navios entregues TPB	Trabalhadores	Ano	Navios entregues TPB	Trabalhadores
1960		1.430	1980	1.028.340	33.792
1961	3.100	5.850	1981	898.570	34.472
1962	24.800	7.350	1982	463.020	33.469
1963	45.950	7.630	1983	237.200	26.180
1964	55.700	10.900	1984	514.720	21.000
1965	15.700	11.600	1985	549.740	21.463
1966	85.220	12.500	1986	224.900	18.796
1967	95.990	13.500	1987	82.500	20.493
1968	187.540	15.000	1988	40.100	19.277
1969	68.650	16.500	1989	277.670	17.965
1970	121.950	18.000	1990	340.990	13.097
1971	134.590	18.500	1991	108.100	13.330
1972	299.290	19.200	1992	90.420	12.855
1973	264.620	20.000	1993	211.420	14.225
1974	312.500	21.500	1994	176.450	12.700
1975	461.000	23.000	1995	264.000	9.206
1976	410.900	25.000	1996	159.500	5.562
1977	399.960	28.700	1997	75.730	2.641
1978	535.640	31.000	1998	53.910	1.880
1979	1.301.200	39.155	1999	65.950	2.300

Fonte: Relatórios da CMM / SUNAMAM / DMM.

As reformas econômicas desnacionalizaram parte da marinha mercante e desmontaram parcialmente a indústria da construção naval. As grandes companhias de navegação multinacionais, que já dominavam o comércio mundial, passaram a atuar na cabotagem brasileira. A entrada dessas companhias foi permitida em função da reforma da Constituição de 1988, iniciada em 1993, que alterou o Artigo 178, cujo parágrafo único ficou assim definido: “Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.

Com o esgotamento da política industrial voltada para a construção naval, os estaleiros brasileiros sobreviveram, na primeira metade dos anos de 1990, basicamente, das encomendas da PETROBRAS. Estava em processo de extinção o Lloyd Brasileiro, e a DOCENAVE tinha sido privatizada com a Vale do Rio Doce, pondo fim à estreita relação que havia entre os armadores estatais e a construção naval.

## **Armadores estatais e a indústria naval brasileira**

Com a instalação dos dois grandes estaleiros multinacionais em 1959, Ishibras e Verolme, e o apoio dado aos nacionais, todos financiados pela CMM, que operava os recursos do FMM, estavam dadas as condições para serem executadas as metas para a formação, expansão e consolidação da indústria naval pesada brasileira. Neste tópico analisaremos especificamente a relação entre os armadores estatais (FRONAPE, Lloyd Brasileiro e Docenave) e a indústria naval, destacando as encomendas de novas embarcações. Para melhor compreendermos essa trajetória, o texto está dividido por empresa, iniciando em 1960, seguindo até a década de 1990.

### *Frota Nacional de Petroleiros – FRONAPE*

Amparado no Código de Minas de 1934 e na Constituição de 1937, Getúlio Vargas “tendo em vista os elevados interesses da segurança do país e da economia nacional” promulgou o Decreto-Lei 395, de 29 de abril de 1938, que declarava de utilidade pública o comércio importador e exportador, o transporte, o refino e a distribuição do petróleo e seus derivados em todo o território nacional. Na mesma oportunidade, foi criado o Conselho Nacional do Petróleo (CNP), um órgão ligado diretamente ao presidente da República, cujos amplos poderes foram definidos no Decreto-Lei 538, de 7 de julho de 1938. Com esses dois atos, Vargas dava início a uma trajetória de nacionalização e estatização das atividades petrolíferas, que culminou em 1953 com a criação da PETROBRAS.

A PETROBRAS, como é sabido, foi criada dentro de um movimento de nacionalização de várias atividades estratégicas para o fortalecimento da economia brasileira, que estava emersa no processo de industrialização iniciado em 1930. Ouvindo os clamores da campanha “O petróleo é nosso”, Vargas aprovou a Lei 2.004 de 3 de outubro de 1953, que criou a PETROBRAS e transferiu à União o monopólio da pesquisa, lavra, refino e transporte do petróleo. Estavam postos os alicerces para a PETROBRAS iniciar uma trajetória de integração e articulação da indústria nacional, seja por meio da produção e distribuição dos derivados do petróleo, seja pelos investimentos realizados na construção de refinarias, navios, plataformas, oleodutos e outros.

Antes da criação da PETROBRAS, o CNP havia tomado várias decisões que sedimentariam o caminho para aprofundar a nacionalização ampla do petróleo. Como exemplo, há diversas pesquisas geológicas em bacias sedimentares, a construção de refinarias (Refinaria Mataripe, Refinaria de Capuava e Refinaria Presidente Bernardes) e a criação da Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE).

Em 1949, por meio da Lei 650, de 13 de março, o executivo federal autorizou a abertura de crédito especial no valor de 64,116 milhões de dólares para a aquisição de locomotivas, refinarias e navios petroleiros. Do total, 83,37% dos recursos deveriam ser destinados ao CNP para o seu aparelhamento, que incluía a compra de navios petroleiros, totalizando 180.000 TPB. Com os recursos garantidos, no ano seguinte, 1950, por meio do Decreto 28.050, de 25 de abril, o governo Gaspar Dutra criou a FRONAPE, que tinha como uma de suas atribuições elaborar planos de exploração e ampliação da frota de navios.

A primeira embarcação incorporada ao patrimônio da CNP foi o navio-tanque Venus, de 16.200 TPB, adquirido em 1949 da empresa sueca *Johnson Line*. Em janeiro de 1950, o navio chegou ao porto do Rio de Janeiro e foi rebatizado de “Presidente Dutra”, na época era o maior navio-tanque sul-americano<sup>19</sup>. Dentro da execução do Plano Salte (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia), aprovado pelo Congresso Nacional em maio de 1950, previa-se o investimento de Cr\$ 1,495 bilhão (81,338 milhões de dólares) no setor petrolífero, que envolvia a formação de uma frota de navios.<sup>20</sup> Entre 1950 e 1952, cumpridas as metas do Plano, foram incorporadas dez novas embarcações, totalizando 19.257 TPB, sendo nove construídas no estaleiro Uraga, no Japão, e uma no estaleiro Uddvallavert, na Suécia<sup>21</sup>. Em 1956, a FRONAPE já contava com uma frota de 25 embarcações, totalizando 229.950 TPB (Tabela 3), sendo que 16 eram petroleiros de longo curso.<sup>22</sup>

A expansão da frota estava condicionada ao aumento da produção de petróleo e da construção de novas refinarias, ambos resultados da consolidação do projeto de industrialização e da ampliação do mercado interno. Com a entrada em operação da Refinaria Presidente Bernardes, em 1955, com uma capacidade de refino de 50,0% do consumo nacional de combustíveis, necessariamente a FRONAPE teve que ampliar a sua frota.

Durante a execução do Plano de Metas, destacam-se a incorporação e a aquisição dos nove petroleiros destinados ao transporte de produtos escuros com capacidade média de 33.000 TPB, que formaram a “Classe Presidente”. Todos foram construídos em estaleiros no exterior, sendo quatro no Verolme, na Holanda, e um no Ishikawajima, no Japão.<sup>23</sup> A escolha desses dois estaleiros fazia parte das estratégias do governo Juscelino Kubitschek para atraí-los ao Brasil com o objetivo de instalar no território nacional a moderna indústria da construção naval pesada.

A primeira encomenda da FRONAPE foi realizada ao Estaleiro Mauá para a construção de quatro petroleiros para transporte de produtos escuros de 10.700 TPB em média, todos entregues em 1966. Também foram feitas duas encomendas ao Verolme de dois petroleiros (produtos escuros) de 10.600

---

<sup>19</sup> Portos e Navios (1972).

<sup>20</sup> Brasil (1950).

<sup>21</sup> Portos e Navios (1972).

<sup>22</sup> Brasil (1956).

<sup>23</sup> Petrobras (1957-1962); Portos e Navios (1972).

TPB (Anexo 1). Essas encomendas não significaram que a FRONAPE tinha abandonado a opção de contratar estaleiros no exterior. Dentro dos objetivos do executivo federal em fortalecer a indústria nacional, a PETROBRAS buscava cumprir as metas de nacionalização, porém, quando não havia oferta no mercado interno, ela fazia suas encomendas no exterior, pois não podia prejudicar seus novos projetos de prospecção e produção de petróleo. Em 1963, chegaram do Estaleiro Fuginagata, no Japão, três gaseiros com capacidade para transportar 2.759 TPB. Em 1969, chegaram os dois superpetroleiros (Hamilton Lopes e Horta Barbosa) do Estaleiro Odense/Lindo da Dinamarca com capacidade de 116.750 TPB. Essas duas megaencomendas da FRONAPE eram exemplos de que as estratégias da empresas estavam acima dos objetivos da nacionalização da indústria naval, cuja capacidade ainda era incapaz de atender a grandes encomendas. Novas contratações em estaleiros brasileiros ocorreram de forma isolada em 1970 e 1971, de quatro novos petroleiros de 24.400 TPB, três minério-petroleiros de 131.000 TPB e dois navios-tanques de 12.100 TPB. (Anexo 1)

Em 1968, após amplas pesquisas geológicas, a PETROBRAS descobre petróleo na plataforma continental, no Campo de Guaricema, em Sergipe. E na trajetória constante da produção de petróleo, a companhia chegou em 1969 produzindo 10.023 mil m<sup>3</sup>, quase o dobro de cinco anos antes. Toda essa estrutura produtiva da PETROBRAS exigia que a FRONAPE também ampliasse sua frota, o que fez, elevando-a para 40 embarcações em 1967, totalizando 608.545 TPB (Tabela 3), transportando 5,0 milhões de toneladas métricas de petróleo no longo curso e 10 milhões na cabotagem (Tabela 4).<sup>24</sup>

Para iniciar os trabalhos de perfuração, a PETROBRAS encomendou, em 1968, ao estaleiro Mauá, uma plataforma marítima, a PETROBRAS I (a primeira da empresa), de 4.100 toneladas, com capacidade para executar serviços numa lâmina d'água de 20 metros.<sup>25</sup> Essa primeira encomenda foi início de uma relação muito estreita entre a PETROBRAS e a indústria de *offshore*, que estava apenas iniciando no Brasil.

Na primeira metade dos anos de 1970, houve uma reestruturação da frota da FRONAPE, com a alienação de várias embarcações obsoletas que estavam em operação desde os anos de 1950 e a incorporação de novas, advindas do exterior e dos resultados do I PCN. Podemos destacar os quatro petroleiros para produtos escuros de 28.900 TPB construídos no Verolme (Anexo 1). Com as baixas e a renovação, a FRONAPE apresentava, em 1975, uma frota de 43 navios, totalizando 2.301.166 TPB (Tabela 3), os quais transportavam 45,3 milhões de toneladas métricas no longo curso e 12,8 milhões na cabotagem. (Tabela 4)

A entrada em operação, em 1976, do Campo de Garoupa, localizado na Bacia de Campos, no litoral do Rio de Janeiro, a indústria petrolífera entrou numa nova fase. Até aquele momento, apenas 16% do petróleo extraído pela PETROBRAS vinha da plataforma continental (Campo de Guaricema); o

---

<sup>24</sup> Petrobras (1960-1969).

<sup>25</sup> Portos e Navios (1972)

restante, das bacias sedimentares. A partir dos resultados da Bacia de Campos e a descoberta de novos campos, a produção extraída do mar passou para 41,1% em 1980.<sup>26</sup>

Com a “conquista do mar” na Bacia de Campos, que passou a fornecer 85,0% do petróleo consumido no País, a PETROBRAS começou a alugar, comprar e encomendar plataformas marítimas autoelevatórias de perfuração e prospecção para extrair o óleo cru. Após a construção da PETROBRAS I, que estava em operação no Sergipe, foram compradas a PETROBRAS II, no Japão, a PETROBRAS III, nos Estados Unidos, ambas em 1972, e a PETROBRAS IV, na Romênia, em 1975. Atendendo aos objetivos do II PND, a PETROBRAS V foi encomendada ao estaleiro Verolme, que iniciava suas atividades em *offshore*.<sup>27</sup>

Com uma frota de 53 embarcações, totalizando 4.100.000 TPB, transportando 57,6 milhões de toneladas métricas no longo curso e 14,3 milhões na cabotagem, a FRONAPE chega, no final da década de 1970, como a maior frota petroleira do hemisfério sul, além de ser uma das principais âncoras da indústria da construção naval brasileira. Dentro do II PCN, a FRONAPE contratou oito minério-petroleiros totalizando 1.072.000 TPB, sendo dois ao Ishibras e seis ao Verolme.

No começo dos anos de 1980, a FRONAPE recebeu as encomendas realizadas nos Planos anteriores e fez novos contratos para atender à expansão da prospecção em águas profundas. Com destaque para o superpetroleiro de 279.688 TPB construído no Ishibras e quatro minério-petroleiros de 133.752 TPB construídos no Verolme, todos encomendados no II PCN. As demais embarcações foram navios-tanques para produtos claros feitos no Ishibras de 17.900 TPB (Anexo 1). O aumento da capacidade de produção do Ishibras e do Verolme substituiu as encomendas realizadas a estaleiros no exterior. Isso não significou que a FRONAPE tenha cessado as aquisições em estaleiros estrangeiros. Por exemplo, em 1983 chegaram dois navios químicos construídos na França, no estaleiro Chantiers Du Nord de 23.745 TPB.<sup>28</sup>

Do ponto de vista do fortalecimento da relação entre a PETROBRAS e a indústria nacional, o mais amplo projeto desenvolvido foi o Programa de Capacitação Tecnológica em Sistemas de Exploração em Águas Profundas 1000 (Procap), executado entre 1986 e 1992. Seu objetivo era desenvolver tecnologia própria articulando empresas nacionais e centro de pesquisas para continuar com a exploração em águas profundas. Os melhores resultados foram no desenvolvimento de novas tecnologias para a construção de plataforma semissubmersível, que elevou o nível de prospecção da lâmina d'água de 293 metros em 1983 para 781 em 1992. Como resultado das pesquisas, foi contratada

---

<sup>26</sup> Petrobras (1980).

<sup>27</sup> Petrobras (1970-1975).

<sup>28</sup> Petrobras (1980-1985).

a construção da Plataforma P-18, com tecnologia da PETROBRAS, construída parte no Brasil, pela Odebrecht, e parte em Cingapura.<sup>29</sup>

Na segunda metade dos anos de 1980, foram acrescentados mais nove unidades ao patrimônio da FRONAPE, com destaque para três petroleiros para produtos escuros construídos no Ishibras. Essas foram as últimas grandes encomendas realizadas pela PETROBRAS aos estaleiros brasileiros, antes da retomada pós-2002. No final da década, em 1989, a frota era de 67 navios, num total de 5.089.000 TPB, transportando 37,2 milhões de toneladas métricas de petróleo no longo curso e 48,9 milhões na cabotagem. Esses já eram os resultados concretos da produção oriunda da plataforma continental.<sup>30</sup>

Em 1997, por meio da Lei 9.478, de 6 de agosto, a PETROBRAS perdeu o monopólio da prospecção de petróleo, que voltou a ser controlado pela União, cujos leilões dos lotes para novas explorações passaram a ser administrados pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Como resultado, a PETROBRAS começou a concorrer no território nacional com grandes empresas multinacionais do setor petrolífero. Esse novo cenário fez com que a PETROBRAS tomasse decisões menos politizadas como, por exemplo, plataformas e navios passaram a ser adquiridos somente no exterior. Mesmo batendo recordes na produção anual de petróleo, chegando a 36.590 mil m<sup>3</sup> em 1990, para 40.216 em 1995, e 63.921 em 1999, a PETROBRAS desperdiçou esse momento e internacionalizou suas grandes encomendas.

Entre 1993 e 1999, foi executado o Procap 2000, que tinha como objetivo dotar a PETROBRAS de capacidade tecnológica para ampliar as fronteiras na prospecção de petróleo em águas profundas.<sup>31</sup> Em 1999, no Campo de Roncador, começou a operar em lâmina d'água de 1.853 metros, alcançando as metas do Procap 2000. Os resultados foram positivos e colocaram a PETROBRAS como a empresa líder mundial no domínio dessa tecnologia. Contudo, o que diferenciou da primeira edição do Procap foi a perda do caráter nacional na relação entre a petrolífera e as empresas de capital nacional.

---

<sup>29</sup> Freitas, Furtado (2004).

<sup>30</sup> Petrobras (1985-1989).

<sup>31</sup> Petrobras (1994).

Tabela 3: Evolução da frota da FRONAPE 1949–1999

Ano	Navios	TPB	Ano	Navios	TPB
1949	1	16.030	1973	37	1.506.323
1950	4	21.940	1974	39	2.093.000
1951	13	67.990	1975	43	2.301.660
1952	22	224.235	1976	48	2.628.382
1953	22	224.235	1979	53	4.100.000
1954	22	224.235	1980	57	4.597.526
1955	22	224.235	1981	61	4.843.993
1956	25	229.950	1982	63	4.877.599
1957	26	230.973	1983	66	4.977.000
1958	26	230.973	1985	87	5.192.000
1959	31	370.004	1986	69	5.245.000
1960	39	512.842	1987	69	5.103.000
1961	42	542.842	1988	67	5.089.000
1965	41	595.702	1990	72	5.300.000
1966	43	635.498	1991	70	5.300.000
1967	40	608.545	1992	72	5.400.000
1970	32	820.000	1995	73	5.280.000
1971	32	918.000	1999	63	3.718.315

Fonte: Relatórios da PETROBRAS, vários anos.

Em 12 de junho de 1998, a PETROBRAS criou a Transpetro, empresa responsável pelo transporte de combustíveis por meio de oleodutos, gasodutos, terminais terrestres, terminais aquaviários, além da FRONAPE.<sup>32</sup> Portanto, a Transpetro passou a gerenciar e controlar todo o sistema de transporte e distribuição de combustível da PETROBRAS.

As encomendas realizadas aos estaleiros brasileiros seguiram até meados da década, quando foi entregue a última unidade, em 1997, o navio *Livramento*, construído no Estaleiro Eisa para transportar produtos claros de 44.583 TPB (Anexo 1). Pós-1997, já estava em vigor a Lei 9.478 e o ideário neoliberal orientava as tomadas de decisões no Palácio do Planalto. Na PETROBRAS, o neoliberalismo chegou por meio da privatização do complexo petroquímico e a desativação da Petrofértil.

<sup>32</sup> Transpetro (2010).

**Tabela 4: Transporte realizado pela FRONAPE 1961–1995, milhões de toneladas métricas**

Ano	Longo curso	Cabotagem	Ano	Longo curso	Cabotagem
1961	8,0	4,7	1978	56,9	13,1
1962	8,6	7,8	1979	57,6	14,3
1963	8,3	7,4	1980	58,5	15,3
1964	5,5	7,4	1981	57,5	15,5
1965	5,1	6,9	1982	59,2	18,5
1966	4,9	8,5	1983	51,8	24,0
1967	5,0	10,0	1984	51,9	32,5
1970	12,1	10,5	1985	44,2	37,3
1971	17,1	11,1	1986	42,9	36,8
1972	24,3	9,4	1987	37,8	46,9
1973	38,7	10,4	1988	37,2	48,9
1974	45,5	11,9	1992	38,8	46,7
1975	45,3	12,8	1994	42,0	41,0
1977	51,2	12,3	1995	39,4	45,1

Fonte: Relatórios da PETROBRAS, vários anos

FRONAPE, que atuava com 72 navios em 1990, num total de 5.300.000 TPB, chegou a ter, em 1999, 63 navios e 3.718.315 TPB (Tabela 3), o que não significou a redução do volume transportado, mas sim o aumento de navios afretados no exterior.<sup>33</sup> Mesmo a FRONAPE tendo recebido 21 embarcações na década de 1990, totalizando 902.928 TPB, ficou bem abaixo das 19 encomendas recebidas nos anos de 1970, que totalizaram 2.113.768 TPB. Esse foi o resultado concreto do desmonte parcial de um projeto nacional de industrialização em que o Estado perdeu o comando das atividades estratégicas.

#### *Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro*

Com o objetivo de criar uma companhia de navegação transoceânica, em 1890, o Barão de Jaceguay reuniu-se com os capitalistas Antonio Paulo de Mello Barreto, Manuel José da Fonseca e amparado pelos diretores da Companhia Nacional de Navegação, encaminharam ao Ministério da Agricultura um pedido de autorização para organizar a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. Como resposta, foi aprovado o Decreto 208, de 19 de fevereiro de 1890, que autorizou a organização do Lloyd Brasileiro. Após a publicação do decreto, foram iniciadas as tratativas para a formação da nova empresa, que se baseou no processo de fusão entre as seguintes empresas: Companhia Transatlântica de Navegação (que estava apenas no papel), Companhia Progresso Marítimo (cujo patrimônio estava hipotecado no Banco do Brasil), Companhia Espírito Santo e Caravelas (que havia contraído dívidas em bancos

<sup>33</sup> Transpetro (1999).

londrinos), Companhia Nacional de Navegação a Vapor e Companhia Brasileira de Navegação a Vapor.<sup>34</sup>

Mesmo começando com uma frota de 65 navios, somando 48.289 TPB, e absorvendo 55,42% do total das subvenções despendidas pelo Estado, o início do Lloyd Brasileiro não foi dos melhores. No ano seguinte a sua fundação, os problemas financeiros e administrativos começaram a surgir, levando à primeira insolvência da companhia. Com tentativa de evitar a quebra da nascente companhia, no ano seguinte, a mesma foi encampada pela Empresa de Obras Públicas do Brasil. Após essa incorporação, até o ano de 1913, quando foi declarado patrimônio nacional, o Lloyd Brasileiro teve oito regimes administrativos diferentes: passou por intervenções do governo federal e do Branco do Brasil, foi transformado em sociedade anônima, sofreu uma liquidação forçada e seus bens vendidos em leilão, foi novamente reorganizado nos moldes de uma empresa privada até ser definitivamente encampado em 1913. No entanto, no meio dessa turbulência administrativa, o Lloyd Brasileiro nunca parou seus serviços no transporte de pessoas e mercadorias, servindo todo o litoral brasileiro e as principais bacias hidrográficas.<sup>35</sup>

Para tentar amenizar o problema da obsolescência da frota, durante a segunda gestão de Manuel Buarque de Macedo, de 1906 a 1911, mediante empréstimos tomados no N. M. Rothschild & Comp., foram adquiridos treze novos navios construídos em estaleiros ingleses. Também foram criadas a Linha Americana e a Linha do Rio da Prata, em 1908, e a Linha Europeia, em 1910. Ou seja, somente 18 anos após a fundação do Lloyd Brasileiro foi alcançado seu objetivo inicial, que era de dotar o País de uma companhia transoceânica<sup>36</sup>. Com a declaração de guerra à Alemanha em 1917, todos os 43 navios germânicos que estavam atracados nos portos brasileiros foram incorporados à frota nacional. Dentro da reserva naval, o Lloyd Brasileiro assumiu o comando no processo de ordenamento da marinha mercante brasileira, incorporando dezoito navios da Companhia Comércio e Navegação e dezoito navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira.<sup>37</sup>

Em 1956, foram incorporados ao patrimônio do Lloyd Brasileiro doze navios usados adquiridos nos Estados Unidos que haviam sido encomendados em 1946. Foram dez anos de espera, cujos navios contribuíram para renovar temporariamente a frota, pois eram navios obsoletos e rapidamente mostraram suas deficiências em função do excesso de tráfego exigido pelo Lloyd Brasileiro.<sup>38</sup> No início dos anos de 1950, a frota mercante nacional estava passando por sérias dificuldades, chegando ao ponto de não conseguir atender o mercado nacional. A prioridade do governo era promover a expansão do transporte de longo curso, uma vez que as rodovias estavam integrando o mercado nacional acelerando

---

<sup>34</sup> Lobo (1922).

<sup>35</sup> Goularti Filho (2009).

<sup>36</sup> Lloyd Brasileiro (1917).

<sup>37</sup> Brasil (1922).

<sup>38</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas (1957).

o processo de distribuição e circulação das mercadorias.<sup>39</sup> O limite produtivo do Lloyd Brasileiro era amplamente conhecido e o acúmulo de déficit já não assustava mais o executivo. Mesmo assim seria impossível parar uma frota de 64 navios, que em 1956 representava 31,63% da TPB nacional, e transportava 1.900.000 toneladas, sendo que na cabotagem atendia todas as regiões brasileiras e, no longo curso, mantinha as Linhas Americanas (Nova York e Novas Orleans), Europeias (Norte e Mediterrâneo) e do Rio da Prata.<sup>40</sup>

Para cumprir a Meta 28 do Plano de Metas, o Lloyd Brasileiro iniciou um ousado programa de renovação da frota. Foram contratadas dez embarcações totalizando 82.760 TPB distribuídas nos principais estaleiros, incluindo o Verolme e o Ishibras, que foram responsáveis por 46,30% das encomendas. Essas novas embarcações faziam parte da “Classe Vultos Nacionais”, que foi sendo completada até o final da década de 1960. Isso demonstra o papel determinante que teve o Lloyd Brasileiro no arranco inicial para consolidar a nova indústria da construção naval. (Anexo 2)

Dentro do Programa de Construção Naval 1963-1965, elaborado no Governo João Goulart, estava prevista para o Lloyd Brasileiro a construção de doze embarcações, num total de 115.500 TPB, representando 21,16% do total das encomendas. Mesmo com a instabilidade econômica e a ruptura democrática promovida pelo golpe de 1964, o Programa foi praticamente abandonado, porém as encomendas do Lloyd Brasileiro foram entregues até 1966, quando se acrescentaram sete navios à frota. Nos anos de 1960, o Lloyd Brasileiro incorporou dezessete novas embarcações, totalizando 158.900 TPB, a maior renovação realizada até aquele momento por uma companhia brasileira de navegação. (Anexo 2)

Pós-1964 ocorreram significativas mudanças nas orientações das políticas da CMM e na condução dos negócios do Lloyd Brasileiro e da Navegação Costeira. O Lloyd Brasileiro voltou a afretar navios mais equipados para atender às demandas mais qualificadas. Com isso, enfrentava a concorrência externa, que o excluía do mercado internacional.<sup>41</sup> A maior mudança ocorreu com a publicação do Decreto-Lei 67, de 21 de novembro de 1966, que extinguiu o Lloyd Brasileiro Patrimônio Nacional e a Companhia Nacional de Navegação Costeira Autarquia Federal e autorizou a constituí-las como sociedades anônimas.

Dentro do Plano de Emergência da Construção Naval 1968–1970, o Lloyd Brasileiro iniciou a contratação da “Classe Itá”, quando foram contratadas doze embarcações, num total de 149.074 TPB, representando 40,78% do plano. O objetivo deste plano era consolidar por definitivo a indústria da construção naval, pois a mesma já estava operando com alta capacidade ociosa em função dos vultosos

---

<sup>39</sup> Brasil (1952)

<sup>40</sup> Lloyd Brasileiro (1957).

<sup>41</sup> Lloyd Brasileiro (1966).

investimentos realizados no início da década. O setor naval era estratégico para os militares, que associavam sua expansão à doutrina de segurança nacional.<sup>42</sup>

No I PCN, o Lloyd Brasileiro foi responsável pela encomenda de 14 embarcações, sendo dez cargueiros, dois frigoríficos e dois graneleiros. No II PCN foram encomendadas mais treze grandes encomendas, dez cargueiros, dois tipos especiais e um *roll-on-roll-off*, além de quarenta barcaças.<sup>43</sup> Entre 1973 e 1979 foram entregues dezessete novas embarcações da “Classe Lloyd” totalizando 262.941 TPB, todas as encomendas foram realizadas apenas em estaleiros nacionais.

Paralelamente à desaceleração da economia brasileira no início dos anos de 1980, assistimos também ao ressurgimento das dificuldades financeiras e produtivas do Lloyd Brasileiro. Mesmo gerando resultados financeiros positivos, os relatórios anuais da companhia apontavam para problemas com a queda no volume de carga transportada, que passou do pico de 2.691.100 toneladas em 1974, frequentando 250 portos em todos os continentes, para 1.859.800 em 1978, ou seja, uma queda de 30,89% em apenas quatro anos.<sup>44</sup> (Tabela 5) Na verdade, essa situação não se reverteu mais, pelo contrário, foi se agravando a cada ano. Se por um lado houve uma renovação da frota com as novas encomendas estabelecidas nos planos globais da empresa, por outro lado, os vencimentos dos empréstimos ocorreram justamente num período de crise econômica para o Lloyd Brasileiro e para a economia brasileira.

O volume de carga transportada seguiu a trajetória de queda, chegando a 1.470.600 toneladas em 1982, os mesmos patamares dos meados dos anos de 1960 (Tabela 5). A frota estava renovada, havia afretamentos, as exportações brasileiras avançavam, o quadro de funcionários estava enxuto, mas o Lloyd Brasileiro voltava aos seus velhos tempos de insolvência. As metas globais para novas aquisições previstas nos planos da empresa foram todas canceladas, os afretamentos também foram suspensos, sendo substituídos pelos navios que estavam parados.<sup>45</sup> E para piorar a situação, foram eliminadas algumas linhas e outras passaram a ser atendidas por navios que faziam o mesmo percurso.<sup>46</sup>

A crise no Lloyd Brasileiro também era um reflexo da crise que estava instalada na SUNAMAM. No final do governo Figueiredo, foram descobertas várias irregularidades nos repasses de recursos da SUNAMAM para os construtores navais. Mesmo assim, mergulhada em dívidas, a autarquia avalizava os estaleiros para descontar duplicatas na rede bancária e continuar a construir os navios encomendados.<sup>47</sup>

Mesmo apresentando claros sinais de crise, o Lloyd Brasileiro não deixou de ser utilizado como instrumento de política econômica para manter e “salvar” a indústria da construção naval nos anos de

---

<sup>42</sup> Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1969-1970).

<sup>43</sup> Ibid (1972-1976).

<sup>44</sup> Lloyd Brasileiro (1974-1980).

<sup>45</sup> Lloyd Brasileiro (1980-1984).

<sup>46</sup> Lloyd Brasileiro (1985).

<sup>47</sup> Senado Federal (1986).

1980. Dentro do I e II PPCN foram incorporadas as últimas encomendas da “Classe Lloyd” e iniciada a nova classe intitulada “Rios Brasileiros”. Entre 1980 e 1982, que abrange o final do II PCN e a execução dos PPCNs foram entregues oito novas embarcações totalizando 167.411 TPB. Nos anos que seguiram até 1987, apesar de toda turbulência dentro da SUNAMAM e o arrefecimento do setor naval, o Lloyd Brasileiro continuou sendo utilizado para manter os estaleiros operando e foram incorporadas à sua frota seis embarcações. (Anexo 2)

Ao longo das três décadas pós-1959, o Lloyd Brasileiro foi o armado nacional que mais adquiriu novas embarcações dos estaleiros brasileiros. Ao Mauá foram contratados 21 embarcações, totalizando 351.146 TPB, e foi o estaleiro que mais atendeu às demandas do Lloyd Brasileiro. Ao todo, os estaleiros nacionais representaram 62,04% dos contratos realizados pós-1959. Isso demonstra que o Lloyd Brasileiro era orientado para fortalecer a indústria nacional. Contudo, isso não significou que a companhia tenha encerrado suas encomendas no exterior. No mesmo período analisado, foram adquiridas nove embarcações em estaleiros no exterior – oito na Polônia (146.148 TPB) e uma no Japão (26.265 TPB). (Anexo 2)

A segunda metade dos anos de 1980 foi de profunda agonia para a empresa, que estava prestes a completar 100 anos, e que havia transportado mais de 111 milhões de toneladas numa trajetória de fortalecimento do mercado interno. Além disso, o Lloyd Brasileiro era o instrumento da política da marinha mercante brasileira que participava ativamente nas Conferências de Fretes e que garantiu ao Brasil o critério 40-40-20 (40% do transporte de cargas por navios de bandeira brasileira, 40% por navios de bandeira do parceiro comercial do Brasil e 20% por navios da chamada 3ª bandeira).

Mesmo se adaptando às novas tecnologias do setor da navegação, como a compra e afretamento de navios *full contêineres*, o volume da carga caía sucessivamente, registrando em 1990 o total de 212.000 toneladas (Tabela 5), o valor médio dos anos de 1910. Com o aumento da capacidade ociosa, foram desativados 20 navios e devolvidos três navios estrangeiros. Em compensação, as dívidas cresciam de forma exponencial.<sup>48</sup>

No final de 1987, no mesmo ano em que foi recebido o navio Rio Coari, de 51.406 TPB, construído no estaleiro Mauá, o último da “Classe Rios Brasileiros” e da companhia, foi montado um grupo de trabalho coordenado pela SUNAMAM e Ministério dos Transportes com o objetivo de analisar a viabilidade de uma possível privatização, liquidação ou saneamento do Lloyd Brasileiro. A recomendação foi de sanear financeiramente a empresa.<sup>49</sup> Contudo, foram inócuos todos os apelos feitos pelos trabalhadores do Lloyd Brasileiro ao Palácio do Planalto, que estava determinado a iniciar o processo de privatização das estatais deficitárias. A resposta veio com a publicação do Decreto 97.455, de 15 de janeiro de 1989, que extinguiu e dissolveu nove entidades da administração federal, entre elas a

<sup>48</sup> Lloyd Brasileiro (1990); Lloyd Brasileiro (1991).

<sup>49</sup> Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1988).

Empresa de Navegação da Amazônia, a Companhia de Navegação do São Francisco, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. Mesmo com a revogação desse decreto nos meses seguintes, que anulou temporariamente o processo de privatização, as coordenadas para o futuro do Lloyd Brasileiro já estavam definidas. Era apenas uma questão de tempo, ou melhor, de pouco tempo.

Após a publicação do decreto que previa a extinção ou dissolução do Lloyd Brasileiro, rapidamente a diretoria fez uma ampla reestruturação que contou com o apoio de todos os funcionários, sem aporte do Tesouro. Na área comercial foram extintas linhas deficitárias, desativados navios obsoletos, realizado *joint-service*, diminuída a rotação das viagens, além de outras medidas de cunho administrativo. Também foram desmobilizados ativos com a venda de oito embarcações, totalizando 103.238 TPB.<sup>50</sup>

A inadimplência com fornecedores, armadores e locadores de contêineres levou ao arresto de dez embarcações no exterior, em setembro de 1990. Somente por meio da intervenção da União os navios foram liberados. Sem contar as ajudas do Fundo Naval e do Ministério da Marinha, que amenizaram as dívidas dos navios arrestados no exterior. Esse conjunto de turbulências inevitavelmente conduziu o Lloyd Brasileiro ao Plano Nacional de Desestatização, por meio do Decreto 427, de 16 de janeiro de 1992.<sup>51</sup>

**Tabela 5: Evolução do desempenho do Lloyd Brasileiro 1960–1994**

Ano	Navios	TPB	Carga transportada (carga geral t)
1960	72	326.000	1.650.000
1962	53	236.000	1.125.000
1964	55	264.000	1.077.744
1966	77	490.000	1.216.930
1968	50	478.773	1.640.000
1970	31	280.963	1.868.100
1972	39	290.846	1.860.300
1974	43	425.461	2.691.100
1976	48	468.277	2.314.100
1978	50	569.400	1.859.800
1980	43	554.734	1.891.000
1982	45	646.116	1.470.600
1984	38	472.727	1.612.600
1988	31	656.248	1.710.600
1990	22		212.700
1992	16	444.085	291.700
1994	10	349.168	80.600

Fonte: *Relatórios da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro*, vários anos.

<sup>50</sup> Lloyd Brasileiro (1990).

<sup>51</sup> Lloyd Brasileiro (1993).

O Decreto 1.746, de 14 de dezembro de 1995, dissolveu e extinguiu por definitivo a companhia, que entrou em processo de liquidação. A partir desse momento, com base em outros decretos, a comissão encarregada da liquidação foi realizando a venda dos ativos imobilizados e dos navios, além de fazer os acertos das demissões voluntárias e de passivos trabalhistas.<sup>52</sup> Por fim, o Decreto de 11 de dezembro de 2002 encerrou os trabalhos de extinção da ex-centenária Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

#### *Vale do Rio Doce Navegação – DOCENAVE*

A DOCENAVE era uma subsidiária da Companhia Vale do Rio Doce, criada em 22 de abril de 1962 com o objetivo de transportar o minério de ferro escoado para os mercados externo e interno, além de trazer o carvão metalúrgico proveniente dos Estados Unidos.

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) foi criada por Getúlio Vargas com base no Decreto-Lei 4.352, de 1º de junho de 1942, que fundou as bases da grande indústria mineral no Brasil e pôs fim à histórica batalha entre a *Itabira Iron Ore Company* e o governo federal. A CVRD nasceu num momento em que o Estado estava montando os alicerces para o grande arranco do processo de industrialização.<sup>53</sup> Basta lembrar que em 1938 havia sido criado o Conselho Nacional do Petróleo, em 1941, a Companhia Siderúrgica Nacional, no mesmo ano de 1942, a Fábrica Nacional de Motores e, no ano seguinte, a Companhia Nacional de Álcalis.

O início das atividades da CVRD deu-se concomitantemente com a extração do minério de ferro no Pico do Cauê e construção do cais de minério de Atalaia no Porto de Vitória (ES). Toda produção era transportada pela Estrada de Ferro Vitória–Minas (EFVM), que estava em operação desde 1907, ligando a região de mineração de ferro em Minas Gerais ao Porto de Vitória no Espírito Santo. Estava formado o complexo mina–ferovia–porto, que se constituía na estrutura central da CVRD. Inicialmente, o maior mercado consumidor externo foram os ingleses, que estavam envolvidos com a II Guerra Mundial e demandavam minério de ferro para sua indústria bélica. Com o fim dos conflitos, as exportações foram direcionadas para os Estados Unidos e Canadá, seguindo de Holanda e Bélgica. No mercado interno, parte da produção era destinada a algumas pequenas siderúrgicas instaladas ao longo da EFVM, além da Companhia de Ferro e Aço de Vitória e Companhia de Ferro de Aço Itabira. Entretanto, o maior consumidor nacional foi a Usiminas, que entrou em operação em 1962, com participação de capital estatal (inclusive da CVRD) e japonês. A Usiminas tornou-se uma das maiores e

---

<sup>52</sup> Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2002).

<sup>53</sup> Pimenta (1981).

mais modernas siderúrgicas brasileiras que processava o minério de ferro da CVRD e exportava parte da produção para o Japão.<sup>54</sup>

Os rumos da CVRD mudaram significativamente com os acordos assinados com o Japão e a Alemanha Ocidental, que estavam se recuperando do pós-guerra e se tornaram os dois principais mercados consumidores do minério brasileiro. Como a demanda prevista aumentaria de forma exponencial, a CVRD teve que ampliar seus investimentos adaptando-se às novas exigências do mercado externo. A primeira iniciativa foi a construção do Porto de Tubarão, localizado na cidade de Vitória, de propriedade da CVRD para escoar toda sua produção mineral; a segunda foi a construção da Usina de Pelotização junto ao Porto de Tubarão, que seria responsável pelo beneficiamento do minério de ferro; e por fim, a criação da Docenave, empresa responsável pelo transporte marítimo.<sup>55</sup>

Todo o serviço de transporte de longo curso realizado à CVRD era executado por armadores estrangeiros. Não havia no Brasil armadores nacionais ou estatais capazes de atender à pesada e crescente demanda da CVRD. A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) contava com uma obsoleta frota de navios que basicamente faziam o transporte de carvão proveniente do Porto de Imbituba, localizado na região carbonífera de Santa Catarina. O Lloyd Brasileiro fazia o transporte de carga em geral, e seus graneleiros eram especializados no transporte de produtos agrícolas. A FRONAPE, a mais apropriada no transporte de granel sólido, atendia exclusivamente a PETROBRAS. Diante das dificuldades para atender aos novos rumos da CVRD, o governo de Juscelino Kubitschek cogitou criar, a exemplo da FRONAPE, a Fronam (Frota Nacional de Minérios e Carvão), que nasceria com capital da CVRD, CSN, Usiminas, Cosipa e BNDE. Inicialmente, seriam adquiridas seis novas embarcações em estaleiros no exterior de 22.000 TPB, porém, a ampliação e a renovação da frota seriam feitas mediante encomendas realizadas em estaleiros brasileiros.<sup>56</sup>

A proposta de criar a Fronam não saiu do papel, e a solução para a CVRD foi fundar sua própria companhia de navegação. Em 22 de outubro de 1962, foi criada a Docenave, que inicialmente operou apenas com navios afretados. Para realizar os contratos de afretamento foram criadas duas subsidiárias, a *Seamar Shipping Corporation*, com sede na Libéria, e a *Nippon Brazil Bulk Carrier*, em Nassau (Bahamas).<sup>57</sup> Contudo, o objetivo da CVRD, e, sobretudo do governo federal, era que a nova companhia estatal de navegação operasse com navios próprios encomendados nos estaleiros brasileiros com intuito de consolidar a indústria da construção naval pesada.<sup>58</sup>

As exportações de minério da CVRD desde 1942, quando foram carregadas 35.407t com destino à Inglaterra, sempre seguiram uma trajetória de crescimento. Em 1950 já eram 721.765t, tendo como

---

<sup>54</sup> Companhia Vale do Rio Doce (1992).

<sup>55</sup> Pinheiro (1996).

<sup>56</sup> Conjuntura Econômica (1960).

<sup>57</sup> Mayrink (2002).

<sup>58</sup> Portos e Navios (1982).

maior consumidor os Estados Unidos. Uma década após, em 1960, o volume total de exportações de minério de ferro alcançava a cifra de 4.269.613t. Após os acordos assinados com siderúrgicas japonesas, as expectativas de triplicar a produção foram confirmadas, cujas cifras alcançaram 21.800.028t de minério de ferro exportadas em 1970 (Tabela 6), sendo 32,7% para o Japão e 20,2% para a Alemanha Ocidental.<sup>59</sup>

**Tabela 6: Exportações de minério de ferro da CVRD e do Brasil 1942–1990**

Ano	CVRD (t) (A)	Brasil (t) (B)	A/B (%)
1942	35.407	316.033	11,20
1945	101.694	299.994	33,90
1950	721.765	890.125	81,09
1955	2.298.505	2.564.600	89,62
1960	4.269.613	5.160.266	82,74
1965	8.885.921	12.731.228	69,80
1970	21.800.028	28.061.393	77,69
1975	47.300.000	72.521.995	65,22
1980	41.400.000	82.677.162	50,07
1985	46.100.000	98.469.594	46,82
1990	61.500.000	119.953.115	51,27

Fonte: Companhia Vale do Rio Doce, 1992; IBGE, Anuários Estatístico do Brasil, vários anos.

Em 1968, a Comissão Coordenadora de Transporte a Granel intermediou a assinatura de um contrato entre a Usiminas, a PETROBRAS e a CVRD para que fosse conjugado o transporte de minério de ferro e carvão e minério de ferro e petróleo. Com esse contrato, o custo médio de transporte do granel foi reduzido em torno de 45%.<sup>60</sup> Como resultado, os dois armadores estatais de granel passaram a atuar de forma conjunta.

Dentro do Programa da Construção Naval 1963-1965, a recém-criada DOCENAVE foi incluída com a previsão para encomendar as suas duas primeiras embarcações, totalizando 90.000 TPB. Entretanto, pós-1964 o Programa não foi plenamente executado e a DOCENAVE continuou afretando navios. Em 1970, entraram em operação os supergraneleiros Docemar, com 106.963 TPB, construído no estaleiro Ishikawajima, e o Docevale, com 107.253 TPB, construído no estaleiro Nippon Kokan, ambos no Japão. Em função dos contratos assinados com o Japão e como os estaleiros brasileiros ainda não conseguiam atender encomendas dessa proporção, a solução foi fazer encomendas no exterior. A terceira megaencomenda realizada no exterior veio em 1974 com o Docecaynon de 275.636 TPB, também construído no estaleiro Nippon Kokan. (Anexo 3)

Da mesma forma que a FRONAPE e o Lloyd Brasileiro, a DOCENAVE foi mais uma das âncoras dos planos destinados à consolidação e ao fortalecimento da indústria naval brasileira. Entre 1974 e

<sup>59</sup> Companhia Vale do Rio Doce (1992).

<sup>60</sup> Ministério dos Transportes (1974).

1982, durante a execução do I e II PCN e do I PPCN, foram acrescentadas à frota da DOCENAVE 16 novas embarcações, todas destinadas ao transporte de granel sólido. O destaque foi o Docepolo, construído no Verolme com 131.423 TPB, uma das maiores embarcações construídas no Brasil até aquele momento.<sup>61</sup>

Com a descoberta de jazidas minerais na Serra dos Carajás, no estado do Pará, ainda no final dos anos de 1960, os rumos da CVRD foram redirecionados também para o norte do País. O megaprojeto de exploração de inúmeros minerais em Carajás colocou a CVRD como uma das maiores mineradoras do mundo. O complexo Carajás era composto pelas minas de extração de minérios, ferrovia do aço, hidroelétrica de Tucuruí e Porto Ponta da Madeira em São Luiz. Com Carajás, as exportações de minérios, iniciadas em 1986, deram novos saltos, 46.100.000t em 1985, para 61.500.000t em 1990. (Tabela 6) Para atender ao crescente volume de exportações, a DOCENAVE teve que redefinir seus planos e contratou novos supergraneleiros aos estaleiros brasileiros.

Nos anos de 1980, a despeito da crise da economia nacional e dos escândalos na SUNAMAM, a DOCENAVE recebeu do Verolme três graneleiros de 152.000 TPB e um de 173.365 TPB. Contudo, a maior aquisição foram os dois graneleiros recebidos do Ishibras de 310.698 TPB, o Docefjord, e de 313.686 TPB, o Tijuca. Novamente a DOCENAVE bate um recorde e recebe as maiores embarcações construídas até os anos de 1990. Ao todo, durante a década de 1980, foram entregues 21 novas embarcações, totalizando 2.162.689 TPB. (Anexo 3)

Seguindo as orientações da SUNAMAM, a CVRD distribuía suas encomendas nos principais estaleiros cariocas, sendo que o Ishibras e o Verolme eram os responsáveis pelas grandes construções. A última encomenda executada em estaleiros brasileiros foi o Docesera de 173.329 TPB, construído no Verolme. Seguindo o exemplo da FRONAPE, a DOCENAVE iniciou uma série de encomendas no exterior tanto no Japão como na Coreia do Sul. Ao todo, até 1997, ano da sua privatização, foram mais cinco navios, totalizando 781.588 TPB (Anexo 3).

Com a privatização da CVRD, em 6 de maio de 1997, todas as suas atividades de mineração, beneficiamento e transporte de minério, que incluía a Docenave, passou para controle privado liderado pelo Consórcio Brasil, cuja maioria das ações pertencia à CSN, que havia sido privatizada em 1993. Após a privatização, a DOCENAVE reduziu suas operações e não realizou mais contratos de renovação da frota com estaleiros brasileiros.<sup>62</sup> Como estratégia empresarial para reduzir custo e dinamizar sua logística, a CVRD criou a Log-In, uma empresa coligada (31,3% do seu capital) que presta serviço de transporte e armazenamento de contêineres, marítimo e ferroviário. Segundo informações disponíveis no site da nova Vale, nos últimos anos foram adquiridos em estaleiros no exterior 12 VLOCs (*Very Large Ore Carriers*) de aproximadamente 300.000 TPB cada, e cinco navios Valemax.

<sup>61</sup> Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1970-1980).

<sup>62</sup> Pinheiro (1996).

Tabela 7: Evolução da frota da DOCENAVE 1970–1997

Ano	TPB	Navios
1970	480.825	4
1971	480.825	4
1972	537.319	5
1973	537.319	5
1974	915.147	8
1975	1.046.570	9
1976	1.178.382	10
1977	1.309.382	11
1978	1.348.183	12
1979	1.378.870	13
1980	1.546.538	17
1981	1.735.765	20
1982	1.813.960	22
1983	1.813.960	22
1984	1.813.960	22
1985	1.813.960	22
1986	1.620.654	20
1987	1.640.002	20
1988	2.014.000	24
1989	2.080.000	24
1990	2.584.000	22
1991	2.584.000	22
1992	2.584.000	22
1993	2.571.000	20
1994	2.600.000	20
1995	2.316.616	18
1996	2.316.616	18
1997	2.300.000	20

Fonte: Companhia Vale do Rio Doce; Anuários da Marinha Mercante.

### Considerações finais

Na trajetória da indústria da construção naval brasileira, reside elemento da totalidade do desempenho e da dinâmica da economia e da industrialização brasileira nas décadas de 1960 a 1990. Entre 1960 e 1980, o Brasil consolidou sua industrialização pesada comandada pelo Estado, que mantinha uma simbiose com a indústria nacional e condicionava o capital externo aos interesses da política de crescimento econômico.<sup>63</sup> Amparado no financiamento interno (BNDES e fundos oriundos da receita tributária) e externo (dívida externa), o Brasil executou um ousado projeto de industrialização que

<sup>63</sup> Tavares (1998).

buscava integrar os diversos elos da cadeia produtiva. Um dos objetivos desse projeto era ampliar a participação do Estado e do capital nacional no processo produtivo.

Os três grandes armadores estatais, FRONAPE, Lloyd Brasileiro e Docenave, foram as âncoras para garantir a implantação e a consolidação da indústria naval pesada, sobretudo com a vinda dos estaleiros Ishibras e Verolme. Mas também destaca-se o incentivo dado pela SUNAMAM para ampliar a capacidade produtiva dos estaleiros Mauá, Caneco e Emaq. Analisando a Tabela 8, podemos acompanhar o total das encomendas realizadas pelos armadores estatais aos estaleiros durante o período de 1963 a 1997. Os dois estaleiros advindos do exterior, os quais dispunham de maior capacidade produtiva, concentram 80,31% das encomendas em TPB, com destaque para as encomendas realizadas pela PETROBRAS, que contratava o Ishibras e o Verolme para construir superpetroleiros. O Lloyd Brasileiro, que utilizava basicamente navios cargueiros e graneleiros, concentrou suas encomendas no Mauá e no EMAQ.

**Tabela 8: Armadores estatais e encomendas entregues por estaleiros brasileiros 1960–1997**

Estaleiros	Fronape		Lloyd Brasileiro		Docenave		Total navios	Total TPB	Participação dos estaleiros brasileiros (em %)
	Navios	TPB	Navios	TPB	Navios	TPB			
Ishibras	22	2.329.691	16	199.357	4	887.196	42	3.416.244	42,33
Verolme	21	1.272.527	9	171.013	16	1.621.811	46	3.065.351	37,98
Mauá/CCN	6	197.704	21	351.146	1	52.163	28	601.013	7,45
Caneco	8	253.079	4	46.675	5	187.232	17	486.986	6,03
EMAQ	6	190.122	10	207.679	4	179.386	20	577.187	7,15
Ilha	4	177.441	--	--	--	--	4	177.441	2,20
Total construído no Brasil	67	4.420.564	60	975.870	30	2.927.788	157	8.324.222	100,00
Total construído no exterior	22	1.488.105	9	175.413	11	1.853.837	42	3.517.355	--

Fonte: Relatórios da PETROBRAS, CVRD, Lloyd Brasileiro e SUNAMAM, vários anos.

Na Tabela 9, podemos acompanhar a participação dos armadores estatais no volume total de TPB entregues durante as quatro décadas em análise. Na primeira década após a execução das Metas 11 e 28, a participação das estatais foi de 38,34%, chegando a 90,52% nos anos de 1980. Ressalta-se que durante a “década perdida” dos anos de 1980, quando a SUNAMAM passou por uma profunda crise política e financeira, quem sustentou quase toda a indústria naval brasileira foram as encomendas da PETROBRAS e da CVRD. O Lloyd Brasileiro continuou renovando acentuadamente sua frota, quando foram entregues 14 embarcações entre 1980 e 1987, mas logo em seguida começou seu processo de desmonte com o sucateamento da frota e o iniciou o processo de privatização.

**Tabela 9: Evolução das encomendas entregues aos armadores estatais pelos estaleiros brasileiros**

Década	Fronape		Lloyd Brasileiro		Docenave		Total de navios entregues as estatais	Total TPB adquiridos pelas estatais (A)	Total TPB construído (B)	A/B (em %)
	Navios	TPB	Navios	TPB	Navios	TPB				
1960	6	64.516	17	158.900			23	223.416	582.650	38,34
1970	19	2.113.768	29	412.015	7	591.770	55	3.117.553	4.241.650	73,50
1980	21	1.339.953	14	404.955	22	2.162.689	57	3.907.597	4.316.760	90,52
1990	21	902.928			1	173.329	22	1.076.257	1.546.470	69,59
Total	67	4.421.165	60	975.870	30	2.927.788	157	8.324.823	10.687.530	77,89

Fonte: Relatórios da PETROBRAS, CVRD, Lloyd Brasileiro e SUNAMAN, vários anos

Entretanto, os armadores estatais não concentravam suas encomendas somente no Brasil. Dada a incapacidade produtiva dos estaleiros brasileiros, sobretudo para atender às demandas da PETROBRAS, que necessitava de superpetroleiros, algumas das encomendas foram realizadas junto a construtores no Japão, Polônia, Iugoslávia, Coreia do Sul e outros. Se compararmos com base no total de TPB, ao longo das quatro décadas analisadas, os estaleiros no exterior construiram 28,81% do total das encomendas oriundas das estatais. Como mostra a Tabela 10, podemos afirmar que os armadores estatais atuavam em duas frentes: fortalecendo a indústria da construção naval brasileira e, ao mesmo tempo, não se fechavam para a economia externa, onde buscavam renovar sua frota, construindo embarcações que não podiam ser entregues pelos estaleiros locais.

**Tabela 10: Aquisições em estaleiros no Brasil e no exterior pelos armadores estatais**

Década	Exterior (A)		Brasil (B)		C = A + B	
	Navio	TPB	Navio	TPB	B/C (% nacional)	
					Navio	TPB
1960	2	233.400	23	223.416	92,00	48,91
1970	20	1.739.114	55	3.117.553	73,33	64,19
1980	14	445.076	57	3.907.597	80,28	89,77
1990	6	950.705	22	1.076.257	78,57	53,10
Total	42	3.368.295	157	8.324.823	78,89	71,19

Fonte: Relatórios da PETROBRAS, CVRD, Lloyd Brasileiro e SUNAMAN, vários anos.

## Anexo 1: Trajetória das aquisições de embarcações da FRONAPE 1966-1997

Ano	Nome do navio	TPB	Estaleiro	País
1966	Buracica	10.927	Mauá	Brasil
1966	Carmópolis	10.671	Verolme	Brasil
1966	Iacuíne	10.788	Mauá	Brasil
1966	Quererá	10.671	Verolme	Brasil
1967	Cassarongongo	10.671	Verolme	Brasil
1967	Dom João	10.788	Mauá	Brasil
1969	Hamilton Lopes	116.650	Odense/Lindo	Dinamarca
1969	Horta Barbosa	116.750	Odense/Lindo	Dinamarca
1970	Irati	14.805	3 Maj	Iugoslávia
1971	Ipanema	14.785	3 Mai	Iugoslávia
1971	Itororó	14.785	3 Mai	Iugoslávia
1972	Alagoas	28.936	Verolme	Brasil
1973	Iequitibá	117.979	Mitsui	Japão
1973	Jundiá	117.979	Mitsui	Japão
1973	Amapá	28.936	Verolme	Brasil
1973	Amazonas	28.936	Verolme	Brasil
1973	Atalaia	28.936	Verolme	Brasil
1974	Carú	282.750	Ishikawajima (em 1997 convertido no FPSO)	Japão
1974	José Bonifácio	270.358	Ishikawajima (em 1998 convertido no FPSO)	Japão
1974	Vidal de Negreiros	282.823	Ishikawajima (em 1997 convertido no FPSO)	Japão
1975	Quitaúna	23.470	Boelwerf	Bélgica
1975	Aracaju	28.907	Verolme	Brasil
1975	Avaré	28.903	Verolme	Brasil
1975	Joinville	131.232	Ishibras	Brasil
1976	Quixadá	23.470	Boelwerf	Bélgica
1976	Tambaú	1.920	Mitsui	Japão
1976	Tangará	1.920	Mitsui	Japão
1976	Anápolis	28.907	Verolme	Brasil
1976	Araxá	28.907	Verolme	Brasil
1976	Bauru	116.649	Verolme	Brasil
1976	Japurá	131.661	Ishibras	Brasil
1977	Iuruá	132.007	Ishibras	Brasil
1977	Iurunema	131.584	Ishibras	Brasil
1978	Henrique Dias	279.749	Ishibras	Brasil
1978	Iacuí	131.998	Ishibras	Brasil
1979	Barão de Mauá	280.103	Ishibras	Brasil
1979	José do Patrocínio	279.913	Ishibras	Brasil
1979	Morretes	133.752	Verolme	Brasil
1979	Muriacé	133.752	Verolme	Brasil
1980	Dilva	18.074	Ishibras	Brasil
1980	Divã	18.012	Ishibras	Brasil
1980	Felipe Camarão	279.688	Ishibras	Brasil
1980	Maíra	133.752	Verolme	Brasil
1980	Maisa	18.078	Ishibras	Brasil
1980	Maruim	133.752	Verolme	Brasil
1981	Guará	4.494	Mitsui	Japão
1981	Guaruiá	4.514	Mitsui	Japão
1981	Maracá	133.752	Verolme	Brasil
1981	Marau	133.752	Verolme	Brasil
1981	Marta	17.935	Ishibras	Brasil
1981	Nilza	17.999	Ishibras	Brasil
1982	Guaporé	4.490	Mitsui	Japão
1982	Nara	17.859	Ishibras	Brasil
1982	Norma	17.878	Ishibras	Brasil
1983	Neusa	17.909	Ishibras	Brasil
1983	Quinca	23.745	Chantiers du Nord	França
1983	Quintino	23.745	Chantiers du Nord	França
1985	Bagé	91.647	Ishibras	Brasil
1985	Bicas	91.671	Ishibras	Brasil
1985	Brotas	91.902	Ishibras	Brasil
1986	Camocim	18.900	Caneco	Brasil
1986	Caravelas	18.922	Caneco	Brasil
1986	Carioca	18.997	Caneco	Brasil
1987	Graiaú	8.875	Meyer Werft	Alemanha
1987	Gurupá	8.907	Meyer Werft	Alemanha
1987	Gurupi	8.891	Meyer Werft	Alemanha
1989	Carangola	18.823	EMAO	Brasil
1989	Rebouças	30.651	Caneco	Brasil
1990	Candiota	18.799	EMAO	Brasil
1990	Cantagalo	18.835	EMAO	Brasil
1990	Pirai	66.672	Ishibras	Brasil
1990	Pirajui	66.721	Ishibras	Brasil
1990	Rodeio	30.551	Caneco	Brasil
1991	Lages	29.995	Verolme	Brasil
1991	Potengi	55.067	Mauá	Brasil
1992	Lavras	29.995	Verolme	Brasil
1993	Itabuna	44.555	EMAO	Brasil
1993	Itaiubá	44.555	EMAO	Brasil
1993	Lambari	29.995	Verolme	Brasil
1993	Lobato	44.600	Caneco	Brasil
1993	Pedreiras	55.067	Mauá	Brasil
1994	Itaperuna	44.555	EMAO	Brasil
1994	Londrina	45.229	Caneco	Brasil
1995	Itamonte	44.138	CCN/Eisa	Brasil
1996	Itaiatuba	44.138	CCN/Eisa	Brasil
1996	Lindóia BR	44.582	Eisa	Brasil
1996	Lorena BR	45.229	Caneco	Brasil
1996	Poti	55.067	Mauá	Brasil
1997	Livramento	44.583	Eisa	Brasil

Fonte: Relatórios da PETROBRAS e SUNAMAN, vários anos. <http://naviosbrasileiros.com.br/>; <http://www.shipspotting.com/>; <http://www.navioseportos.com.br>; <http://www.histarmar.com.ar/>

## Anexo 2: Trajetória das aquisições de embarcações do Lloyd Brasileiro 1962-1987

Ano	Nome do navio	TDR	Estaleiro	País
1962	Cidade de Belém	15.794	Caneco	Brasil
1962	Cidade de Manaus	15.795	Caneco	Brasil
1962	Henrique Lage	9.186	Verolme	Brasil
1962	Volta Redonda	5.940	Ishibras	Brasil
1963	Almirante Sylvio Motta	860	EMAQ	Brasil
1963	Barão de Jaceguay	5.993	Mauá	Brasil
1963	Barão do Rio Branco	5.993	Mauá	Brasil
1963	Londrina	5.940	Ishibras	Brasil
1963	Marília	5.940	Ishibras	Brasil
1963	Pereira Carneiro	11.319	Verolme	Brasil
1964	Barão de Mauá	6.500	Mauá	Brasil
1964	Barão do Amazonas	6.500	Mauá	Brasil
1964	Buarque	13.160	Ishibras	Brasil
1964	Julio Régis	10.500	Verolme	Brasil
1965	Presidente Kennedy	13.160	Ishibras	Brasil
1966	Almirante Graça Aranha	13.160	Ishibras	Brasil
1966	Romeo Braga	13.160	Ishibras	Brasil
1970	Itanagé	12.490	Ishibras	Brasil
1970	Itaquicé	12.490	Ishibras	Brasil
1971	Itaimbé	12.490	Ishibras	Brasil
1971	Itaité	12.490	Ishibras	Brasil
1971	Itapagé	12.490	Ishibras	Brasil
1971	Itapé	12.490	Ishibras	Brasil
1971	Itapuca	12.222	Verolme	Brasil
1971	Itapuú	12.488	Verolme	Brasil
1972	Itaberá	12.396	Gdanska	Polónia
1972	Itagiba	12.490	Ishibras	Brasil
1972	Itapura	12.222	Verolme	Brasil
1972	Itaquatiá	12.490	Ishibras	Brasil
1972	Itassucé	12.222	Verolme	Brasil
1972	Itatinga	12.241	Gdanska	Polónia
1973	Lloyd Bagé	7.533	Caneco	Brasil
1973	Lloydbras	14.662	Mauá	Brasil
1974	Lloyd Hamburgo	14.662	Mauá	Brasil
1974	Lloyd Liverpool	14.806	Mauá	Brasil
1974	Lloyd Rotterdam	14.806	Mauá	Brasil
1974	Lloyd Santos	7.553	Caneco	Brasil
1975	Lloyd Antuérpia	14.662	Mauá	Brasil
1975	Lloyd Cuiabá	12.193	EMAQ	Brasil
1975	Lloyd Santarém	12.193	EMAQ	Brasil
1976	Lloyd Altamira	12.193	EMAQ	Brasil
1976	Lloyd Humaitá	8.440	EMAQ	Brasil
1976	Lloyd Marselha	14.662	Mauá	Brasil
1977	Lloyd Gênova	14.806	Mauá	Brasil
1977	Lloyd Marabá	8.440	EMAQ	Brasil
1977	Rio Verde	38.340	EMAQ	Brasil
1978	Rio Negro	38.340	EMAQ	Brasil
1979	Calandrini	13.688	Gdanska	Polónia
1979	Cantuária	13.689	Gdanska	Polónia
1979	Lloyd Mandu	14.650	Mauá	Brasil
1980	Lloyd Tupiara	14.199	Mauá	Brasil
1981	Autoestrada	6.680	Gdanska	Polónia
1981	Autovia	9.944	Gdanska	Polónia
1981	Lloyd Alegrete	14.166	Mauá	Brasil
1981	Lloyd Argentina	14.800	Mauá	Brasil
1981	Lloyd Houston	18.600	Mauá	Brasil
1981	Lloyd México	14.800	Mauá	Brasil
1981	Rio Branco	38.340	EMAQ	Brasil
1981	Rio Grande	38.340	EMAQ	Brasil
1982	Lloyd Bahia	11.372	Mauá	Brasil
1983	Lloyd Venezuela	9.111	Mauá	Brasil
1984	Lloyd Pacífico	22.783	Ishikawajima	Japão
1985	Rio Apa	25.200	Verolme	Brasil
1986	Lloyd Atlântico	22.600	Ishibras	Brasil
1986	Rio Acre	27.000	Stocznia	Polónia
1986	Rio Assu	25.200	Verolme	Brasil
1986	Rio Purus	27.000	Stocznia	Polónia
1986	Rio Tefé	25.200	Mauá	Brasil
1987	Rio Coari	29.743	Mauá	Brasil

Fonte: Relatórios do Lloyd Brasileiro e Sunaman, vários anos. <http://naviosbrasileros.com.br/>;  
<http://www.shipspotting.com/>; <http://www.navioseportos.com.br/>; <http://www.histarmar.com.ar/>

**Anexo 3: Trajetória das aquisições de embarcações da DOCENAVE 1970-1997**

Ano	Nome do navio	TPB	Estaleiro	País
1970	Docebay	132.986	Ishikawajima	Japão
1970	Docemar	106.963	Ishikawajima	Japão
1970	Doceriver	133.623	Hitachi	Japão
1970	Docevale	107.253	Nippon Kokan	Japão
1972	Doceangra	56.494	Verolme	Brasil
1974	Docebarra	51.119	Verolme	Brasil
1974	Docecanyon	275.588	Nippon Kokan	Japão
1974	Docedelta	51.121	Verolme	Brasil
1975	Docepolo	131.423	Verolme	Brasil
1976	Docecoral	131.812	Ishibras	Brasil
1977	Doceduna	131.000	Ishibras	Brasil
1978	Docevega	38.801	Caneco	Brasil
1979	Docegulf	30.687	Hyundai	Coréia do Sul
1980	Docealfa	75.594	Verolme	Brasil
1980	Docecabo	14.960	Caneco	Brasil
1980	Docemarte	38.186	Emaq	Brasil
1980	Docevirgo	38.928	Caneco	Brasil
1981	Docebrisa	75.657	Verolme	Brasil
1981	Docebruma	75.470	Verolme	Brasil
1981	Doceterra	38.100	Emaq	Brasil
1982	Docebeta	75.497	Verolme	Brasil
1982	Docelirio	75.378	Verolme	Brasil
1982	Docelotus	75.470	Verolme	Brasil
1982	Docevenus	65.000	Emaq	Brasil
1983	Docelua	38.100	Emaq	Brasil
1983	Docetaurus	47.314	Caneco	Brasil
1984	Doceorion	47.229	Caneco	Brasil
1985	Docepraia	52.163	Mauá/CCN	Brasil
1985	Docevale	75.426	Verolme	Brasil
1986	Docebay	152.308	Verolme	Brasil
1986	Doceriver	152.308	Verolme	Brasil
1987	Docecape	151.852	Verolme	Brasil
1987	Docefjord	310.698	Ishibras	Brasil
1987	Tijuca	313.686	Ishibras	Brasil
1989	Docerio	173.365	Verolme	Brasil
1989	Ore Vitória	233.016	NKK Tsu	Japão
1990	Docesera	173.329	Verolme	Brasil
1991	Ore Itabira	184.349	Kawasaki	Japão
1994	Ore Fazendão	291.435	Mhi Nakasaki	Japão
1997	Doceisland	72.824	Hyundai	Coréia do Sul
1997	Docelake	72.861	Hyundai	Coréia do Sul
1997	Ore Alegria	160.089	Hyundai	Coréia do Sul

Fonte: Relatórios da SUNAMAM, vários anos. <http://naviosbrasileros.com.br/>; <http://www.shipspotting.com/>;  
<http://www.navioseportos.com.br/>; <http://www.histarmar.com.ar/>

## Bibliografia

### *Relatórios e revistas*

Brasil (1922); *Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional. Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>, acesso em março de 2012.

Brasil (1950); *Mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo Presidente da República Érico Gaspar Dutra*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional. Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/presidente>, acesso em março de 2012

Brasil (1956); *Mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo Presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional. Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/presidente>, acesso em março de 2012

Comissão da Marinha Mercante (1956-1966 Série incompleta); *Relatórios das atividades da Comissão da Marinha Mercante*. Rio de Janeiro.

Conselho de Desenvolvimento (1956); *Reaparelhamento da marinha mercante*. Rio de Janeiro, Presidência da República, doc. n. 2.

Conselho de Desenvolvimento (1958); *Plano de Metas*. Rio de Janeiro, Presidência da República.

Empresa Brasileira de Planejamento De Transportes (1999), *Política governamental e competitividade da indústria brasileira de construção naval: evolução, estrutura e diagnóstico*. Brasília, Ministério dos Transportes, v. 2.

Lloyd Brasileiro (1917); *Relatório apresentado ao Ministro da Fazenda João Pandiá Calegeras relativo ao ano de 1916*. Rio de Janeiro, Tipografia Martins Araújo.

Lloyd Brasileiro (1942-1966 – série completa); *Relatórios apresentados ao Ministro da Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro.

Lloyd Brasileiro (1970-1985 - série completa); *Anuários do Lloyd Brasileiro*. Rio de Janeiro.

Lloyd Brasileiro (1971-1985 - série completa); *Plano global da empresa*. Rio de Janeiro.

Lloyd Brasileiro (1990); *O Lloyd Brasileiro: apresentação, lista de transparência, anexos*. Rio de Janeiro.

Lloyd Brasileiro (1991); *A crise econômico-financeira do Lloyd Brasileiro: antecedentes e resumo histórico*. Rio de Janeiro.

Lloyd Brasileiro (1993); *Parecer dos auditores independentes*. Rio de Janeiro.

Ministério da Viação E Obras Públicas (1958); *Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval – GEICON*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação.

Lloyd Brasileiro (1957); *Relatório do ano de 1956: um plano em marcha*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação.

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2002); *Acervo da extinta Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro – Lloydbras*. Brasília, Secretaria Executiva.

Petrobras (1956-1995 - série completa); *Relatórios anuais*. Rio de Janeiro.

Conjuntura Econômica (1960). *Frota nacional de minérios e carvão*. Rio de Janeiro, abril, v. XIV, n. 4.

Portos e Navios (1972); *O que é a Fronape*. Rio de Janeiro, v. 15, n. 156, agosto.

Portos e Navios (1982); *Docenave: 20 anos abrindo caminhos*. Rio de Janeiro, v. 25, n. 278, outubro.

Senado Federal (1986); *CPI Sunamam: relatório final da comissão*. Brasília, Imprensa Oficial.

Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985 - série completa); *Anuário da marinha mercante*. Rio de Janeiro.

Transpetro (1999-2010); *Relatório anual de atividades*. Rio de Janeiro.

### Bibliografia

📖 Belluzzo, Luiz Gonzaga de Mello; Mello, João Manuel Cardoso de (1984); “Reflexões sobre a crise atual”, in Belluzzo, Luiz Gonzaga de Mello; Coutinho, Renata. *Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise*. São Paulo, Brasiliense.

📖 Carneiro, Ricardo (2002); *Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. São Paulo, Unesp; IE/Unicamp.

📖 Companhia Vale do Rio Doce (1992); *Companhia Vale do Rio Doce: 50 anos de história*. Rio de Janeiro, CVRD.

📖 Freitas, Adriana Gomes; Furtado, André Tosi (2004); “Nacionalismo e aprendizagem no programa de águas profundas da PETROBRAS”, in *Revista Brasileira de Inovação*. Brasília, v. 3, n. 1, janeiro-junho.

📖 Fonseca, Pedro Cezar Dutra (2003); “Sobre a intencionalidade da política industrializante do Brasil na década de 1930”, in *Revista de Economia Política*. São Paulo, v. 23, n. 1(89), janeiro-março.

📖 Gomes, Francisco Magalhães (1983); *História da siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia, São Paulo, Editora da USP.

📖 Goularti Filho, Alcides (2009); “Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico”, in *História Econômica & História de Empresas*. São Paulo, v.13.

📖 Goularti Filho, Alcides (2010); “A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento”, in *Pesquisa & Debate*. São Paulo, v. 21, n. 2 (38).

📖 Goularti Filho, Alcides (2011); “História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa”, in *Economia (ANPEC)*. Brasília, n. 12, n. 2, maio-agosto.

- 📖 Greenhalgh, Juvenal (1965); *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história 1822-1889*. Rio de Janeiro, IBGE.
- 📖 Lessa, Carlos (1982); *Quinze anos de política econômica*. São Paulo, Brasiliense.
- 📖 Lobo, Ubaldo (1922); *Notícia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro*. Rio de Janeiro, Empresa Brasil Editora.
- 📖 Luz, Nícia Vilela (1975); *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo, Alfa-ômega.
- 📖 Mayrink, Geraldo (2002); *Histórias da Vale*. São Paulo, Museu da Pessoa.
- 📖 Ministério dos Transportes (1974); *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Brasília, Centro de Documentação e Publicação.
- 📖 Netto, Francisco Ferreira (1974); *150 anos de transportes no Brasil 1822-1972*. Brasília, Centro de Documentação e Publicação/MT.
- 📖 Pimenta, Dermeval José (1981); *A Vale do Rio Doce e sua história*. Belo Horizonte, Vega.
- 📖 Pinheiro, João César de Freitas (1996); *Companhia Vale do Rio Doce: o engasgo dos neoliberais*. Belo Horizonte, Centro de Documentação e Informação.
- 📖 Tavares, Maria da Conceição (1998); *Acumulação de capital e industrialização no Brasil*. Campinas, IE/UNICAMP.