

# COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO: UMA TRAJETÓRIA DE DÉFICIT FINANCEIRO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Alcides Goularti Filho ([alcides@unesc.net](mailto:alcides@unesc.net))

Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC

Pesquisa financiada pelo CNPq e FAPESC

## **Resumo**

O objetivo deste artigo é descrever e analisar a trajetória da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro destacando a política de financiamento dos déficits paralelo ao avanço produtivo da companhia. O artigo está dividido em cinco tópicos. Na introdução será apresentada uma breve descrição das condições materiais e políticas que levaram a criação do Lloyd Brasileiro em 1890. Em seguida, abordaremos sobre a fundação e o período da gestão privada sob a tutela do Estado, 1890- 1913. O terceiro item envolve o período em que a companhia foi lentamente seguindo para uma centralização das ações quando é finalmente transformada em patrimônio nacional, 1913-1937. O quarto item discute o Lloyd Brasileiro como patrimônio nacional no momento da industrialização pesada, 1937-1966. E por último, será discutido o período mais recente, quando a companhia foi reestruturada, transformada em sociedade anônima, até o início do processo de privatização, 1966-1989. Nas considerações finais, apresentaremos um resumo dos motivos gerados dos déficits financeiros e da atuação do Lloyd Brasileiro.

**Palavras-chave:** navegação; história econômica; estatal; Lloyd Brasileiro

## **1. Introdução**

No último quartel do século XIX, a economia brasileira estava passando por momentos de significativas mudanças nas bases materiais, como a ampliação do trabalho assalariado, a formação dos complexos regionais agrário mercantil exportador, a expansão das ferrovias e a urbanização das principais cidades. Estas mudanças refletiam na ampliação do fluxo mercantil interno e externo, articulando comercialmente o mercado nacional. A navegação (marítima e fluvial) e as ferrovias substituíram os velhos caminhos desenhados pelos tropeiros e tornaram-se a espinha dorsal do sistema de transporte nacional. Dada a acumulação horizontal e extensiva do capital privado nacional, na navegação de cabotagem, onde as exigências de investimentos eram menores, havia a forte presença de companhias locais e regionais. Já na navegação de longo curso (exportação e importação), que exigia investimentos mais vultosos, havia somente a presença de companhias estrangeiras.

Na frota mercante nacional destacavam-se duas grandes companhias: a Companhia Nacional de Navegação a Vapor, que fazia a Linha Sul (Rio de Janeiro-Rio Grande) e a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, que fazia a Linha Norte (Rio de Janeiro-Manaus). Porém, havia inúmeras companhias regionais que atendiam as demandas geradas pelos complexos exportadores, como a Companhia de Navegação Pernambucana, a Companhia de Navegação Baiana e a Companhia de Navegação do Maranhão (SILVA, 1902).

No *front* externo, a Guerra do Paraguai (1864-1870) revelou a precariedade da marinha de guerra brasileira, que foi obrigada a solicitar suporte à navegação civil para atender suas demandas bélicas. Para os oficiais da marinha, aparelhar a defesa naval era condição *sine qua non* para garantir a integridade do território. Como a marinha mercante era entendida como reserva da marinha de guerra, o aparelhamento da primeira significa a garantia de uma frota moderna em caso de novos conflitos armados (MENDONÇA, 2001). Internamente, a franca expansão do complexo cafeeiro exigia um esforço maior das ferrovias, dos portos e da navegação por meio do transporte da rubiácea em direção aos portos e no transporte de imigrantes em direção às fazendas. Com não havia companhias nacionais no longo curso, este serviço era realizado exclusivamente por navios de bandeira estrangeira, tanto nas exportações como nas importações.

Foi diante deste cenário que o vice-almirante Barão de Jaceguay esboçou um projeto de uma companhia de navegação entre o Brasil e a Europa, publicado na Revista Marítima de 1886, denominada de Lloyd Brasileiro. Reforçando a idéia de montar uma grande companhia de navegação como reserva da marinha de guerra, Jaceguay propôs que o Lloyd Brasileiro fosse constituído a partir da fusão de todas as companhias nacionais de navegação com sede no Rio de Janeiro. Todas as linhas seriam mantidas, criando apenas duas linhas transoceânicas: “uma para os portos do Ocidente e Norte da Europa e outra para alguns portos do Mediterrâneo.” (JACEGUAY, 1888, p. 15,).

Como resultado da proposta elaborada pelo Barão de Jaceguay, foi incluído na Lei 3.397 de 24 de novembro de 1888, que fixava as despesas gerais do Império para o exercício de 1889, a autorização para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas contratá-lo para organizar uma companhia de navegação a vapor que realizasse viagens entre o Brasil e a Europa com uma subvenção de 25:000\$000 por viagem redonda até a soma de 300:000\$000 por 12 viagens. Em seguida, o Decreto 10.106 de 10 de novembro de 1888 concedeu ao Barão, ou à empresa que ele organizasse, os favores para custear duas linhas de paquetes entre o porto de Santos e os de Hamburgo e Genova. Além das linhas regulares, estava garantido que a companhia organizada poderia transportar anualmente até 20.000 imigrantes europeus por um prazo de cinco anos. Portanto, a criação desta nova companhia transoceânica estava associada à

expansão do complexo cafeeiro que demandava mão-de-obra imigrante. Em seguida, Jaceguay organizou a Companhia Transatlântica de Navegação, que na realidade nunca entrou em operação.

## **2. Gestão privada sob a tutela do Estado - 1890-1913**

Inicialmente, a política de estímulo aos transportes da jovem República, proclamada em 1889, foi a mesma do velho Império, ou seja, a prioridade eram as ferrovias, com as garantias de juros e num segundo plano vinha a navegação fluvial e marítima, com as subvenções. No setor da navegação o país havia herdado uma marinha mercante sucateada, inclusive com a presença do capital externo na cabotagem.

Com o objetivo de efetivamente criar uma companhia de navegação transoceânica, 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 o Lloyd Brasileiro. Como resposta, foi aprovado o Decreto 208 de 19 de fevereiro de 1890 que autorizou a organização do Lloyd Brasileiro, cujo preâmbulo reforçava a idéia da marinha mercante como reserva de guerra:

A organização proposta tem o sufrágio e o exemplo de outras nações adiantadas, pelos seus efeitos práticos e pelas vantagens múltiplas que traz ao Estado na defesa marítima e como auxiliar da Armada Nacional, em caso de guerra (Decreto 208/1890)

Após à 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 junto ao Banco do Brasil), Companhia Espírito Santo e Caravelas (que havia contraído dívidas junto a bancos londrinos), Companhia Nacional de Navegação a Vapor e Companhia Brasileira de Navegação a Vapor.

Em seguida da fusão, os diretores do Lloyd Brasileiro obtiveram junto ao Banco do Brasil um empréstimo de 12.000:000\$000, utilizado para adquirir a Ilha Mocanguê e uma oficina de máquinas. (LOBO, 1922). O Decreto 857 de 13 de outubro de 1890, que regulou os serviços da nova companhia, obrigou-o a realizar as seguintes viagens: 1º Linhas transatlânticas: entre o porto de Santos e Hamburgo e entre o porto de Santos e Gênova; 2º Linha do norte: entre os portos do Rio de Janeiro e norte da República; 3º Linha do sul: entre Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevidú; 4º Linha intermediária: entre os portos da capital da República de Montevidú; 5º Linha fluvial de Santa Catarina: entre os portos de Tijucas, Porto Belo, Itajaí, São Francisco do Sul e Laguna; 6º Linha fluvial de Mato Grosso: entre Montevidú e Cuiabá; 7º

Linha do Espírito Santo e Canavieiras: entre os portos da capital e os de São Mateus e Canavieiras.

Além da autorização para a criação do Lloyd Brasileiro, a maior mudança advinda com a República no setor da navegação de cabotagem foi a garantia do monopólio às companhias nacionais previsto no parágrafo único do artigo 13 da Constituição de 1891. Esta era a posição de alguns republicanos positivistas que defendiam o fortalecimento do capital nacional e a formação de um sistema nacional de economia.

Mesmo começando com uma frota de 65 navios, somando 48.289 TPB, e uma subvenção anual de 1.487:454\$600, o que representava 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 incorporada pela Empresa de Obras Públicas do Brasil, que dispensou as linhas transatlânticas. Após esta a incorporação, até o ano de 1913, quando foi encampado e 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 desta 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.

Ao lado do Lloyd Brasileiro, também se destacavam a Companhia Pernambucana, Companhia Bahiana e a Companhia do Maranhão, que também eram subvencionadas. Nos anos seguintes, surgiram mais duas grandes companhias que ampliaram a frota mercante nacional: a Companhia Nacional de Navegação Costeira, fundada em 1891, e a Companhia Comércio e Navegação (CCN), fundada em 1905. (BRASIL, 1910).

Nosso objetivo neste artigo não é detalhar as mudanças em cada regime do Lloyd Brasileiro, mas sim analisar as tendências, enfocando as crises e o desenvolvimento. Segue abaixo um quadro que resume todas as mudanças administrativas e patrimoniais ocorridas entre 1890 e 2002.

Quadro 1: Regimes administrativos e patrimoniais do Lloyd Brasileiro 1890 a 2002

Regime	Data
1. Lloyd Brasileiro	19/02/1890 a 02/10/1891
2. Lloyd Brasileiro seção de navegação Empresa de Obras Públicas do Brasil	03/10/1891 a 09/12/1892
3. Sociedade Anônima Lloyd Brasileiro	10/12/1892 a 28/09/1894

4. Sociedade Anônima Lloyd Brasileiro sob intervenção do governo federal	29/09/1894 a 11/03/1895
5. Sociedade Anônima Lloyd Brasileiro sob fiscalização do Banco do Brasil	11/03/1895 a 15/03/1899
6. Sociedade Anônima Lloyd Brasileiro em liquidação	16/03/1899 a 31/07/1901
7. Sociedade Anônima Lloyd Brasileiro sob administração do Banco do Brasil	01/08/1901 a 07/01/1903
8. Companhia Novo Lloyd Brasileiro	07/01/1903 a 30/06/1906
9. Lloyd Brasileiro Sociedade em Comandita por Ações	30/06/1906 a 21/12/1909
10. Lloyd Brasileiro Sociedade Anônima	24/12/1909 a 12/08/1913
11. Lloyd Brasileiro Patrimônio Nacional	13/08/1913 a 28/12/1920
12. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro	28/12/1920 a 11/06/1937
13. Lloyd Brasileiro Patrimônio Nacional	11/06/1937 a 31/12/1966
14. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro	01/01/1967 a 15/01/1989
15. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro em extinção	15/01/1989 a 11/12/2002

Fonte: Relatórios do Lloyd Brasileiro.

Do ponto de vista financeiro, este período de 23 anos, entre 1890 e 1913, também foi um dos mais críticos e instáveis. Na verdade, o Lloyd Brasileiro já teve um início truncado, com a incorporação da Companhia Progresso Marítimo e da Companhia Espírito Santo e Caravelas, ambas insolventes e com equipamentos obsoletos. Esta última, administrava a Estrada de Ferro Itapemirim que estava mergulhada em dívidas com casas bancárias londrinas. Em seguida vieram novas incorporações mal realizadas, como compra de navios da Companhia Bahiana de Navegação, da Companhia Grão Pará e da Buarque Line & Cia. Ltda. (BRASIL, 1899; BURLAMAQUI, 1918).

Para saldar dívidas acumuladas pela compra de navios usados e pela fusão de companhias endividadas, foram realizados empréstimos junto ao Banco do Brasil e bancos londrinos. Dos cinco empréstimos realizados no período de 1890 a 1910, dois foram efetuados com o objetivo de saldar débitos contraídos em função das incorporações. Como é o caso do empréstimo de £ 200.000, feito para saldar os débitos da Estrada de Ferro Itapemirim e o de Rs 14.000:000\$000 que saldaria dívidas acumuladas em apenas dois anos de existência do Lloyd Brasileiro. Os dois últimos empréstimos foram realizados para comprar novos navios encomendados na Europa (LOBO, 1922). Porém, estes empréstimos foram pagos somente após a intervenção estatal em 1913, quando o Tesouro passou a fazer constantes aportes financeiros para evitar novamente a insolvência da companhia. (LLOYD BRASILEIRO, 1929).

Durante o período de gestão privada tutelada até 1913, havia constantes reclamações dos diretores do Lloyd Brasileiro de que seus navios eram obrigados a fazer linhas deficitárias em função das determinações do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Os exemplos mais citados são da linha fluvial até o Mato Grosso, da navegação lacustre no Rio Grande do Sul, da linha entre Recife e Fernando de Noronha e da linha destinada ao porto de Laguna. E para agravar ainda mais a situação, os preços cobrados pelo transporte das mercadorias e das passagens estavam bem abaixo do praticado por outras companhias (BRASIL, 1910). Estava

posto o impasse. Por um lado, o Lloyd Brasileiro privado tinha o objetivo de lucro; por outro, o Ministério visava atender as regiões que não eram servidas por outras companhias de navegação.

Outro fator que agravou a situação da companhia foram os gastos com a manutenção das embarcações. Como a frota era muito obsoleta, sobretudo a incorporada da Nacional e da Brasileira, constantemente seus navios ficavam atracados nas oficinas para fazer os devidos reparos. Esta situação, segundo as análises dos diretores da companhia, era o real motivo que impedia do Lloyd Brasileiro de dar resultados financeiros positivos. Nos relatórios da companhia, este ponto era sempre destacado pelos diretores que insistiam na comparação com outras companhias mais eficientes, como era o caso da Companhia Nacional de Navegação Costeira e da Companhia Comércio e Navegação (BRASIL, 1892; BRASIL, 1912; LLOYD BRASILEIRO, 1917).

Para tentar amenizar o problema da obsolescência da frota, durante a segunda gestão de Manuel Buarque de Macedo, de 1906 a 1911, mediante os empréstimos realizados junto a *N. M. Rothschild & Comp.*, foram adquiridos 13 novos navios construídos em estaleiros ingleses. Também foram criadas a Linha Americana e a Linha do Rio da Prata, em 1908, e a Linha Européia, 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 (LLOYD BRASILEIRO, 1917).

Há que se destacar que, mesmo com toda turbulência administrativa e profundas dificuldades financeiras entre 1890 e 1913, os serviços do Lloyd Brasileiro nunca foram paralisados, inclusive durante a liquidação forçada entre março de 1899 e julho de 1901. No Anexo 1, podemos acompanhar que nesta primeira fase, do ponto de vista da estrutura material, a trajetória do Lloyd Brasileiro divide-se em dois momentos: de 1890 a 1906 e de 1906 a 1913. O ponto de inflexão está na segunda gestão de Manuel Buarque de Macedo, que renova a frota e cria três linhas internacionais. Com isso, o volume de carga transportada passa de 105.009 toneladas em 1905 para 141.703 e 381.237 toneladas nos dois anos seguintes. O mesmo ocorreu com a TPB, que passou de 30.363, para 62.665 e 69.296, respectivamente, às toneladas transportadas.

Com relação à frota, houve a retiradas de navios obsoletos e a entrada em operação de novas embarcações vindas da Inglaterra, passando de 45 navios em 1906 para 64 em 1912. Durante a gestão de Manuel Buarque de Macedo ocorreu um crescimento nominal da receita do vapores de 1907 a 1912 de 31,68% e as subvenções, que representavam 12,01% em 1907 desta receita, passou para 9,12% em 1912.

Apesar dos avanços produtivos e financeiros, o volume da dívida do Lloyd Brasileiro aumentava paulatinamente. Apenas a dívida com o Banco do Brasil em 1913, de Rs 31.485:484\$060, correspondia a 1,8 vezes a receita dos vapores, excluindo a dívida de £ 4.100.000 com bancos estrangeiros. Diante desta insolvência e recomendado pela assembléia geral dos acionistas, o Decreto 10.387 de 13 de agosto de 1913 autorizou o Ministério da Fazenda a emitir apólices no valor de Rs 32.000:000\$000 para saldar as dívidas da companhia junto ao Banco do Brasil e, ao mesmo tempo, incorporou os ativos da companhia ao patrimônio nacional, que estava avaliado em Rs 43.913:630\$000 (LLOYD BRASILEIRO, 1919).

### **3. Centralização estatal na navegação - 1913-1937**

Logo após a incorporação do Lloyd Brasileiro ao patrimônio nacional sob responsabilidade do Ministério da Fazenda, foram feitas duas tentativas em vão de arrendá-lo ao capital privado. As dificuldades da companhia eram amplamente conhecidas pelos capitalistas brasileiros, portanto não valia a pena investir num empreendimento sem expectativas de rendimentos futuros. Independente das tentativas fracassadas, as obrigações financeiras da companhia continuavam vencendo, e passaram a ser saldadas pelo Banco do Brasil e pelo Tesouro Nacional (BRASIL, 1915).

A Primeira Guerra Mundial (1814-1918), permitiu ao Lloyd Brasileiro dar um salto produtivo e equilibrar suas finanças. A guerra e o recrutamento dos navios da marinha mercante das nações beligerantes abriram um flanco para o Lloyd Brasileiro ampliar suas linhas transoceânicas. Com a declaração de guerra à Alemanha, todos os 43 navios germânicos que estavam atracados nos portos brasileiros foram arrastados e incorporados à frota nacional. Dentro da reserva naval, o Lloyd Brasileiro assumiu o comando no processo de ordenamento da marinha mercante brasileira, incorporando 18 navios da Companhia Comércio e Navegação e 18 navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Nesta ocasião foi evocado, pela primeira vez, um dos objetivos da sua fundação: servir com reserva da marinha de guerra. Esta situação atípica para o Lloyd Brasileiro, possibilitou gerar superávit no seu balanço contábil em 1915, que durou por mais quatro anos. (BRASIL, 1917; BRASIL, 1922; GAMA, 1982).

Com o armistício e a volta da normalidade no comércio mundial, a situação favorável do Lloyd Brasileiro começou a se reverter. A carga transportada pela companhia, que passou de 451.315 toneladas, em 1914, para 949.631 toneladas, em 1918, caiu para 490.230 toneladas, em 1920 (Anexo 1). Além disso, a ampliação da frota com os ex-alemães trouxe consigo um aumento considerável dos custos de manutenção. Somava-se a isso, a obsoleta frota, a manutenção das várias linhas deficitárias e os baixos preços dos fretes e das passagens.

Em 1920, novamente o Lloyd Brasileiro viu-se numa situação de insolvência, acumulando déficits e mais uma solução paliativa foi proposta para a companhia. O Decreto 14.577, de 28 de dezembro de 1920 reorganizou o Lloyd Brasileiro constituindo-o em forma de sociedade anônima. Formado com um capital de 30.000:000\$000, sendo que a União subscreveu com 99,6% das ações, uma reorganização amparada pelo Estado, que mais uma vez assumiu todos os ônus da “nova” companhia.

Nos anos 1920, a economia brasileira passou por uma diversificação produtiva com o surgimento de setores industriais mais complexos e dinâmicos como cimento, ferro, aço, metal-mecânico, papel e celulose, produtos de borracha, químicos e frigoríficos, o que significava mais importações (SUZIGAN, 2000). Ao mesmo tempo, houve novos surtos na produção de café e decadência na produção de borracha. Este movimento rebatia nos portos e na navegação, via exportações ou importações, que exigia uma maior atuação das companhias de navegação para atender as demandas nacionais que estavam num rápido processo de integração comercial.

Mais do que um período de diversificação da base industrial, os anos 1920 representaram para o Brasil um período de transição. Transição de uma economia baseada num padrão de acumulação agrário-mercantil exportador, cujo maior indutor da renda era o complexo cafeeiro, para um novo padrão de acumulação baseado no capital industrial. Os anos 1920 engendraram as condições necessárias para a ruptura promovida pela Revolução de 1930. (AURELIANO, 1981)

A crise mundial dos anos de 1930, o arrefecimento do comércio mundial e a quebra do padrão-ouro obrigaram os países a voltarem-se mais para dentro, protegendo suas economias. Neste contexto, dentro do projeto de nação comando por Vargas, o Lloyd Brasileiro tornou-se um elemento determinante na integração da economia nacional. As vicissitudes financeiras foram facilmente solucionadas com créditos aprovados junto ao Ministério da Fazenda. Mesmo com autonomia financeira, crédito e isenções, os problemas econômicos da companhia eram solucionados temporariamente, porém eram repostos num nível de complexidade maior. No bojo da crescente centralização das funções do Estado, a Lei 420, de 10 de abril de 1937, autorizou o governo federal a anular todas as dívidas e créditos junto ao Tesouro Nacional e ao Banco do Brasil. Mais uma vez, o Lloyd Brasileiro foi salvo pela ação direta do Estado, que em seguida, por meio do Decreto 1.708 de 11 de junho de 1937, reorganizou, incorporando-o novamente ao patrimônio nacional.

#### **4. Lloyd Brasileiro, Patrimônio Nacional - 1937-1966**

Durante o Estado Novo (1937-1945), o projeto nacional de industrialização de Vargas ganhou contornos mais claros, cristalizando-se na construção do complexo siderúrgico brasileiro. No



sistema de transportes quase todas as ferrovias foram encampadas, as rodovias passaram a ter prioridade na agenda do Ministério da Viação e Obras Públicas e na navegação o Lloyd Brasileiro iniciou uma nova etapa, novamente sob a condição de Patrimônio Nacional.

Com suas dívidas saldadas pela União, o Lloyd Brasileiro começa o ano de 1937 com uma subvenção anual de Rs 40.000:000\$000 e a garantia de que a compra de novas embarcações seriam todas avalizadas pelo Banco do Brasil ou pelo Ministério da Fazenda. Ou seja, estavam dadas as condições para a companhia ter um bom desempenho econômico.

Ledo engano, pois a sua frota continuava obsoleta e nenhuma das linhas que eram deficitárias nas décadas anteriores foi desativada. Havia basicamente dois motivos que impediam a companhia de desativar estas linhas deficitárias: o compromisso que ela tinha em atender as demandas regionais integrando-a no mercado nacional e a pressão dos parlamentares que exigiam que o Lloyd Brasileiro cumprisse suas funções de empresa estatal sem o objetivo do lucro, atendendo as comunidades, por mais distante que fossem. Esta política do Lloyd Brasileiro, adotada desde sua fundação, pode ser observada no relatório da companhia de 1943, durante a gestão do Comandante Mario da Silva Celestino:

Nossa finalidade como empresa de navegação oficial não era a da obtenção material do lucro, como qualquer congênere particular, mas o superior encargo de servir à defesa nacional, de abastecer as nossas populações e dar escoamento à produção, onde quer e como o exigem os superiores interesses do país. (LLOYD BRASILEIRO, 1943, p. XXVII, 1943)

Novamente, foi outro evento externo que gerou resultados produtivos e financeiros para o Lloyd Brasileiro: a Segunda Guerra Mundial de 1939 a 1945. Nos três primeiros anos da guerra o Lloyd Brasileiro ampliou suas viagens transoceânicas, elevando o volume transportado de 1.125.000 toneladas em 1939 para 2.300.000 em 1941, normalizando em seguida. Foi neste momento que a companhia passou a ser de responsabilidade da recém-criada Comissão da Marinha Mercante (CMM).

Com o fim da guerra, novamente o fantasma da insolvência financeira voltou a rondar os escritórios do Lloyd Brasileiro. Após seis anos de superávits, o ano de 1949 marca o início de mais uma etapa de constantes déficits, que irá se reverter somente em 1964. Com relação ao volume de carga transportada, podemos observar uma longa e lenta queda, passando de 2.100.000 toneladas em 1945 para 1.216.930 em 1966.

Três fatores explicam esta queda, a presença da Navegação Costeira (encampada em 1942, no transporte de cabotagem), a guerra dos fretes no comércio mundial entre os grandes oligopólios do setor da navegação e o aumento exponencial do transporte rodoviário de longa

distância. Este último era reforçado pelos planos rodoviários e pelos maciços investimentos feitos na construção e expansão da malha rodoviária.

No início dos anos de 1950, a frota mercante nacional estava passando por sérias dificuldades, chegando a 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 o processo de distribuição e circulação das mercadorias. Em 1951, a frota de longo curso era composta por 20 navios e representava apenas 4% do volume das exportações brasileiras, representando uma evasão de divisas no Balanço de Pagamento na conta “fretes e seguros” (BRASIL, 1952).

Como um país com uma linha costeira de quase nove mil quilômetros tinha um comércio de cabotagem tão pequeno e precário? Para o processo de acumulação capitalista, a distribuição e a circulação das mercadorias estavam sendo feitas pelas rodovias, portanto as deficiências na marinha mercante não eram um entrave para o crescimento econômico.

Contando com a navegação interior, havia no país 119 armadores privados, “a maior parte deles empresas de pouca expressão (COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE, 1957, p. 6). No transporte de longo curso atuavam apenas o Lloyd Brasileiro (com 24 navios), a Frota Nacional de Petróleo (FRONAPE - criada em 1949 e incorporada pela Petrobrás em 1952, com 25 navios) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN, com 2 navios), que eram responsáveis por apenas 3,9% das exportações e 10,5% das importações. A cabotagem de longa distância era quase um serviço exclusivo do Estado. Além do Lloyd Brasileiro e da Navegação Costeira, a FRONAPE, e a CSN, também atuavam no transporte de matéria-prima. Em toneladas por milhas transportadas, 50% era de responsabilidade de empresas estatais (COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE, 1957).

No início dos anos de 1950, era nítido que a estrutura do setor de navegação não atendia a demanda do mercado interno, que estava em franca expansão dado o acelerado processo de industrialização, urbanização e integração do mercado nacional. O Estado brasileiro, que estava assumindo formas superiores de organização capitalista, atendendo as exigências do processo de acumulação, precisa dar uma resposta consistente ao setor de navegação. Num estudo sobre o “Reaparelhamento da Marinha Mercante”, elaborado ao Conselho de Desenvolvimento, ligado à Presidência da República, em 1956, no início do Plano de Metas, após fazer um amplo e sombrio diagnóstico da marinha mercante e da construção naval, foram propostas duas medidas: a estatização ou a liberalização. A primeira não era recomendada, pois as companhias estatais de navegação representavam pesado ônus para o orçamento federal. A segunda proposta era a de liquidar as companhias estatais, o que prejudicaria a cabotagem de longa distância, uma vez que

não havia capital privado nacional capaz de assumir os serviços da Lloyd e da Navegação Costeira. A proposta foi a seguinte:

O sistema atual deve ser mantido, com a progressiva entrega dos serviços aos particulares, desde que sejam criadas condições para que a iniciativa privada possa se desenvolver em bases sólidas, dentro do regime de serviço público (CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO, 1956, p. 7).

As dificuldades para renovar a frota oficial e fazer novas aquisições para os armadores privados deveriam ser resolvidas desenvolvendo a indústria da construção naval, estimulando as empresas nacionais, atraindo multinacionais e criando uma linha de financiamento para renovar a frota. Ambas as propostas deveriam ser feitas mediante a criação de uma taxa de reaparelhamento da marinha mercante que formaria um fundo específico para financiá-la (CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO, 1956).

Dentro do Plano de Metas, a marinha mercante (Meta 11) e a construção naval (Meta 28) eram complementares, uma vez que não era mais possível pensar na renovação da frota oficial sem o desenvolvimento de uma indústria naval nacional forte e integrada. Com a criação da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM), em 1958, o setor foi dotado de um poderoso mecanismo de financiamento que possibilitou a execução das metas propostas no Plano.

A partir desse momento, a CMM deixava de ser apenas um órgão de registro e controle da navegação nacional para se tornar num instrumento de política de incentivos para o setor de navegação e para a grande indústria da construção naval, gerando expectativas positivas no setor. Com já havia a indústria de aço no país, a implantação e a expansão da indústria da construção naval seria altamente beneficiada. Estes eram os resultados dos desdobramentos da industrialização pesada que gestava os ciclos endógenos de acumulação.

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 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), Européias (Norte e Mediterrâneo) e do Rio da Prata (LLOYD BRASILEIRO, 1957).

A nova política para a marinha mercante no bojo do Plano de Metas não era a de extinguir o Lloyd Brasileiro e a Navegação Costeira, mas de estimular a expansão de companhias privadas nacionais. Também ficou decidido que a Navegação Costeira ficaria apenas com a cabotagem marítima e o Lloyd Brasileiro com o longo curso. Esta divisão foi posta em

prática somente a partir dos meados dos anos de 1960, e marcou definitivamente os rumos do Lloyd Brasileiro nas décadas seguintes (LLOYD BRASILEIRO, 1963)

Há que destacar que as sete primeiras entregas feitas para setor de navegação nacional pelas recém-instalada indústria da construção pesada foram destinadas ao governo; sendo seis para o Lloyd Brasileiro (BRASIL, 1964). Isso demonstra o papel determinante que teve o Lloyd Brasileiro no arranco inicial da indústria da construção naval.

Com o golpe militar, em abril de 1964, ocorreu uma profunda mudança nas orientações das políticas da CMM e na condução dos negócios do Lloyd Brasileiro e da Navegação Costeira. Com o intuito de “remover as heranças dos governos anteriores”, Fernando Frota e José Celso de Macedo Soares Guimarães, frente à CMM, ambos com uma forte orientação privatista, mudaram os rumos das duas companhias de navegação (FROTA, 1965; GUIMARÃES, 1997). Para enfrentar as constantes greves, partiu-se para um controle dos sindicatos e demissões, sem novas contratações.

O Lloyd Brasileiro voltou a afretar navios mais equipados para atender as demandas mais qualificadas. Com isso, enfrentava a concorrência externa, que o excluía do mercado internacional. Também foram extintas as subvenções para todas as companhias de navegação (LLOYD BRASILEIRO, 1966). Porém, 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 constituir-las como sociedades anônimas.

## **5. Recuperação temporária e agonia final - 1967-1989**

A alteração do nome da CMM para Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM) não significou apenas uma simples mudança de nomenclatura, mas a centralização e o fortalecimento das políticas voltadas para a marinha mercante e a construção naval. A SUNAMAM passou a ter amplos poderes sobre a navegação marítima e fluvial, envolvendo os fretes, as empresas de navegação, a elaboração de planos para a construção naval e a liberação de recursos. Este poder atribuído à SUNAMAM estava garantido pelos vultosos recursos que ela gerenciava junto ao FMM. O fortalecimento da SUNAMAM inaugurou uma nova fase para o setor pautada na proteção à navegação nacional, no apoio aos armadores nacionais e no estímulo à indústria da construção naval pesada. Concretamente estava consolidada a indissociabilidade entre marinha mercante e construção naval com claros objetivos de expandir e fortalecer a economia nacional.

No tocante ao estímulo às companhias nacionais, a reestruturação do Lloyd Brasileiro, transformando-o em sociedade anônima, e a dissolução da Navegação Costeira em 1966 (que passou a dedicar-se apenas aos reparos navais), abriu espaço para as companhias privadas de navegação. Na época, a intenção da CMM já era formar grandes companhias, ao invés de pulverizar o setor em pequenas e médias empresas. No início dos anos de 1960, já havia seis companhias privadas que atuavam no longo curso, totalizando apenas oito navios com 35.810 toneladas (COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE, 1961).

Fortalecido pela mudança estatutária ocorrida no início de 1967, o Lloyd Brasileiro, após novos aportes do Tesouro para saldar débitos, partiu para profundas mudanças produtivas retirando de circulação navios muitos obsoletos, desativando o transporte de passageiros, transferindo a cabotagem para as companhias nacionais, afretando navios e renovando a frota. Estas mudanças, associadas à retomada do crescimento da economia brasileiro no final dos anos de 1960, inauguraram um novo ciclo expansivo de expectativas favoráveis para o Lloyd Brasileiro com bons resultados financeiros e produtivos.

A partir de 1964, o Lloyd Brasileiro foi alvo de constantes críticas dos liberais que acusavam que a sua estrutura era “inchada”, dado o número excessivo de trabalhadores. Desde a sua fundação, a cada fusão e compra de navio usado de companhias nacionais o Lloyd Brasileiro assumia também o quadro de funcionários. Os anos de 1930 e 1940 foram o período em que mais cresceu o quadro, chegando a 12.780 trabalhadores em 1948 (Anexo 1).

Esta situação começou a se reverter lentamente nos anos seguintes, chegando a 8.150 trabalhadores em 1963 (LLOYD BRASILEIRO, 1960-1963). Porém, o corte maior veio, sobretudo, após 1966, quando a empresa foi reestruturada e o “excesso” de pessoal foi redistribuído para outros órgãos governamentais por meio da publicação de inúmeros decretos entre 1967 e 1973. Em 1970 eram apenas 2.800 trabalhadores, quadro que manteve estável nas décadas seguintes. Para os diretores da CMM, este era um grande problema econômico e político para o Lloyd Brasileiro. No entanto, o corte no número de trabalhadores não impediu de a companhia entrar numa nova crise de insolvência em meados dos anos de 1980 (LLOYD BRASILEIRO, 1970-1980).

Dentro das novas estratégias da SUNAMAM, nos anos de 1970 foram elaborados dois planos de construção naval com o objetivo de formar uma grande marinha mercante nacional: I Programa da Construção Naval 1971-1975 (I PCN) e II Programa da Construção Naval 1975-1978 (II PCN). Ambos estavam em consonância com o I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), numa época em que a economia brasileira crescia em média 8,5% ao ano. No I PCN, o Lloyd Brasileiro foi responsável pela encomenda de 14 embarcações, sendo 10

cargueiros, dois frigoríficos e dois graneleiros; no II PCN foram mais 13 grandes encomendas, 10 cargueiros, dois tipo especial e um roll-on-roll-off, além de 40 barcaças.

O ciclo virtuoso do Lloyd Brasileiro após a reestruturação em 1967 permitiu acumular quinze anos de superávit financeiro, inclusive gerando dividendos para a União. Pela primeira vez a companhia entrou numa fase de prosperidade fora de um período atípico, como foi durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundial. Em 1974, o volume de carga transportada pela primeira vez superou o recorde anterior de 1941, chegando a 2.691.100 toneladas.

Na segunda metade dos anos de 1970, o país internalizou por completo os adventos da Segunda Revolução Industrial, da grande indústria eletro-metal-mecânica, pautado nas metas expressas no II PND, que, apesar das limitações financeiras, cumpriu sua função de ampliar e integrar o parque industrial brasileiro (BELLUZZO, COUTINHO, 1984).

O final da década de 1970 mostrava sinais claros de reversão da tendência histórica de expectativas favoráveis com crescimento acelerado ancorado no capital estatal, nacional e externo. A crise fiscal e financeira engessou o Estado reduzindo a sua mobilidade em formular novas políticas de crescimento. A quebra do padrão de financiamento, pautado na facilidade de acesso aos recursos externos e no dinheiro público, esgotou com a crise da economia mundial que rebateu internamente. Os canais de financiamento interno exauriram e o sistema bancário privado doméstico era incapaz de assumir o risco dos empréstimos de longo prazo (BAER, 1993).

Paralelo à desaceleração da economia brasileira, 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 nos 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 (LLOYD BRASILEIRO, 1974-1980). Na verdade, esta situação não se reverteu mais, pelo contrário, foi se agravando a cada ano (Anexo 1). 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.

Em 1982, após 18 anos de sucessivos superávits, a companhia voltou a gerar resultados financeiros negativos. Os motivos apontados pela empresa foram os seguintes:

As graves dificuldades econômicas de 1982, no plano internacional, e na própria economia brasileira, afetaram a atividade de transporte marítimo de longo curso, na carga geral e no granel, refletindo no resultado econômico do Lloyd Brasileiro em 1982. As toneladas transportadas na carga geral caíram 8,8% na exportação e 34,4% na importação, representando uma queda global de

20,3%; no transporte de granéis, a retração foi de 10,1% na exportação e de 13,0% na importação. Tal desempenho, aliado às condições desfavoráveis do mercado de fretes de granéis, fez com que, no total, a receita operacional registrasse comportamento bastante inferior ao esperado. Em função disso o resultado final do exercício de 1982, pela primeira vez em quase duas décadas, registrou um prejuízo de Cr\$ 3.404 milhões. (LLOYD BRASILEIRO, 1983, p. 3)

O volume de carga transportada seguiu a trajetória de queda, chegando a 1.342.800 toneladas em 1983, voltou aos patamares dos meados dos anos de 1960. 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 (LLOYD BRASILEIRO, 1980-1984). E para piorar a situação, foram eliminadas algumas linhas e outras passaram a ser atendidas por navios que faziam o mesmo percurso (LLOYD BRASILEIRO, 1985).

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, mergulhadas em dívidas, a autarquia avalizava os estaleiros para descontar duplicatas na rede bancária e continuar a construir os navios encomendados. Em 1984, o governo não reconheceu o aval da SUNAMAM e deu início a uma apuração das irregularidades, que ficou conhecido como o “Escândalo da SUNAMAM”. Na época, estima-se que as perdas para os cofres públicos foram de 545 milhões de dólares (SENADO FEDERAL, 1986).

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 as novas tecnologias do setor da navegação, como a compra e afretamento de navios *full contêineres*, o volume da carga caía sucessivamente, registrando em 1989 o total de 1.248.800 toneladas, o valor médio dos anos de 1920. Com o aumento da capacidade ociosa foram desativados 20 navios e devolvidos 3 navios estrangeiros. Em compensação as dívidas cresciam de forma exponencial (LLOYD BRASILEIRO, 1990; LLOYD BRASILEIRO, 1991).

Diante de um novo quadro de insolvência, que segundo os relatórios da companhia era devido à crise mundial no setor da navegação, a diretoria encaminhou cinco pedidos de aportes financeiros para o sócio majoritário, ou seja, a União, para saldar dívidas em atraso com o BNDES e Banco do Brasil. Num amplo diagnóstico realizado pela empresa em 1987, as causas imediatas da crise eram as seguintes:

A empresa apresenta atualmente dois tipos distintos de problemas: o primeiro referente à impossibilidade de pagamento dos navios, cujas origens remontam a 1982 e cuja solução independe da ação gerencial. O segundo diz respeito à área operacional, que vinha se agravando desde o final de 1985 e em cujo equacionamento vem se concentrando a atual administração (LLOYD BRASILEIRO, 1987, p. 2)

Havia dois tipos de dívidas que deveriam ser sanadas, a de curto prazo, no valor de US\$ 55,1 milhões, e a de médio prazo, de US\$ 266,7 milhões. A de médio prazo era referente às dívidas com o BNDES/FMM, US\$ 118,7 milhões, e com o Banco do Brasil, US\$ 148,0 milhões.

O não pagamento dessa dívida e os sucessivos impactos das correções cambiais correspondentes fizeram com que os prejuízos acumulados atingissem, em 1985, um valor equivalente a 109% do capital social da empresa, tornando negativo o seu patrimônio líquido (LLOYD BRASILEIRO, 1987, p. 10)

Esta situação de inadimplência provocou o arresto de navios da companhia em portos estrangeiros. A única solução seria novos aportes financeiros, que não eram realizados desde 1966. É bom lembrar que nesse momento ainda estava em evidência o “escândalo da SUNAMAM”. E para completar, estávamos entrando na era neoliberal, que abominava as estatais, portanto, não havia mais espaço para novas intervenções saneadoras do Estado, como ocorreu em 1894, 1913, 1920, 1937 e 1966.

No final de 1987 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 (SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE, 1988).

Porém, todos os apelos foram inócuos junto ao Palácio do Planalto, que estava determinado em 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 Empresa de Navegação da Amazônia, a Companhia de Navegação do São Francisco, o Serviço de Navegação da Baía do Prata e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. Mesmo com a revogação deste 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.

## **6. Considerações finais**

A trajetória da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro é a trajetória da dinâmica da economia brasileira durante o século XX. No Lloyd Brasileiro residem elementos da complexidade e da totalidade das ações do Estado na formação de um sistema nacional de economia. A longa trajetória de déficit financeiro, combinada com curtos períodos de resultados positivos, pode ser explicada pelas seguintes ações e estratégias da empresa:

- a) manutenção de linhas deficitárias com objetivos de atender regiões mais isoladas ou que não eram atendidas por outras empresas;
- b) aquisição de empresas insolventes e de embarcações obsoletas;
- c) alto custo de manutenção das embarcações obsoletas;
- d) baixo valor das passagens e dos fretes para carga;
- e) excesso de funcionários.

Os períodos de maior estabilidade financeira foram em três momentos de exceção da história mundial e nacional: Primeira Guerra Mundial, Segunda Guerra Mundial e ditadura militar. Os momentos de inflexão no regime administrativo e patrimonial foram justamente para saldar os excessos de débitos, que conduziam a empresa para insolvência, como foi em 1894, 1913, 1920, 1937, 1966 e após 1992. Porém, o que diferencia a última assistência financeira em relação às demais é que nas primeiras o objetivo era recuperar a empresa para fortalecê-la, já no último era para privatizá-la. Nos anos de 1990, o movimento já era outro, ou seja, do desmonte do Estado, ao contrário do período anterior, que tinha o Estado como um agente fundamente para o desenvolvimento econômico.

Mesmo com toda turbulência financeira e administrativa, o Lloyd Brasileiro seguiu durante toda a sua existência como sinônimo da navegação brasileira:

- a) integrava comercialmente todo o território nacional;
- b) frequentava em torno de 250 portos em todos os continentes;
- c) evitava o desmantelamento de empresas de navegação via aquisições;
- d) representava o Brasil nas Conferências de Fretes, onde eram definidas as cotas de cada país na navegação de longo curso;
- e) junto com a FRONAPE e a DOCENAVE, era o principal instrumento da política nacional da marinha mercante na elaboração e execução dos PCNs;

f) era um instrumento na captação de recursos externos.

A trajetória do Lloyd Brasileiro foi de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. O déficit era apropriado pela economia nacional que estava se fortalecendo, integrando o mercado e formando um sistema nacional de economia. Na verdade, está também foi a trajetória do sistema ferroviário brasileiro. A opção pelas rodovias também deve ser entendida como uma estratégia de transferir para o setor privado os ônus da função de transportar mercadorias e pessoas por todo território nacional.

## 7. Fontes

### 7.1 Decretos, decretos-leis e leis

- BRASIL. **Decreto 10.106 de 10 de novembro de 1888**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 208 de 19 de fevereiro de 1890**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 857 de 13 de outubro de 1890**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 611 de 22 de outubro de 1891**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 10.387 de 13 de agosto de 1913**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 14.577 de 28 de dezembro de 1920**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 20.547 de 21 de outubro de 1931**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 24.147 de 20 de abril de 1934**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 1.708 de 11 de junho de 1937**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 97.455 de 15 de janeiro de 1989**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 97.611 de 04 de abril de 1989**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto-Lei 4.648 de 2 de setembro de 1942**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Decreto-Lei 67 de 21 de novembro de 1966**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Lei 3.397 de 24 de novembro de 1888**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Lei 420 de 10 de abril de 1937**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon>> Acesso entre maio e agosto de 2008.

### 7.2 Relatórios, anuários e projetos

- BRASIL. **Balanco das receitas e despesas da República**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890-1814. (série completa). Disponível em <<http://memoria.nemesis.org.br>> Acesso entre maio de julho de 2008.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas Antão Gomes de Farias em maio de 1892**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas Severino dos Santos Vieira no ano de 1899**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Francisco de Sá**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Fazenda João Pandiá Calogeras**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no ano de 1917.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.
- \_\_\_\_\_. **Mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo Presidente da República Getúlio Vargas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1952.
- \_\_\_\_\_. **Mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo Presidente da República João Goulart.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1964.
- \_\_\_\_\_. **II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico 1975-1979.** Brasília: Presidência da República, 1974.
- COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE. **Relatórios das atividades da Comissão da Marinha Mercante.** Rio de Janeiro, 1956-1966. (série incompleta)
- CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. **Reaparelhamento da marinha mercante.** Rio de Janeiro: Presidência da República, doc. n. 2, 1956.
- LLOYD BRASILEIRO. **Relatório apresentado ao Ministro da Fazenda João Pandiá Calegeras relativo ao ano de 1916.** Rio de Janeiro: Tipografia Martins Araújo, 1917.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas José Pires do Rio.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.
- \_\_\_\_\_. **Relatório do exercício de 1923.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Ministro da Fazenda Annibal Freire da Fonseca pela Comissão de Liquidante referente ao período de 8 de novembro de 1921 a 31 de outubro de 1926.** Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1929.
- \_\_\_\_\_. **Relatórios apresentados ao Ministro da Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro 1942-1966. (série completa)
- \_\_\_\_\_. **Anuários do Lloyd Brasileiro.** Rio de Janeiro, 1970-1985. (série completa).
- \_\_\_\_\_. **Plano global da empresa.** Rio de Janeiro, 1971-1985. (série completa)
- \_\_\_\_\_. **Lloyd Brasileiro: desempenho no período 1982/1984 e perspectivas.** Rio de Janeiro, 1985.
- \_\_\_\_\_. **Antecedentes da crise econômico-financeira e soluções propostas.** Rio de Janeiro, 1987.
- \_\_\_\_\_. **O Lloyd Brasileiro: apresentação, lista de transparência, anexos.** Rio de Janeiro, 1990.
- \_\_\_\_\_. **A crise econômico-financeira do Lloyd Brasileiro: antecedentes e resumo histórico.** Rio de Janeiro, 1991.
- MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Controladoria Central da República: balanço geral da União.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923-1963. (série completa)
- SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE. **Anuário da marinha mercante.** Rio de Janeiro, 1968-1985. (série completa)
- \_\_\_\_\_. **Relatório do Grupo de Trabalho que estudou as propostas de privatização da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.** Rio de Janeiro, 1988.
- SENADO FEDERAL. **CPI SUNAMAM: relatório final da comissão.** Brasília: Imprensa Oficial, 1986.
- ### 7.3 Livros
- AURELIANO, Liana Maria. **No limiar da industrialização.** São Paulo: Brasiliense, 1981.
- BAER, Mônica. **O rumo perdido: a crise fiscal e financeira do Estado brasileiro.** São Paulo: Paz e Terra, 1993.
- BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello, COUTINHO, Luciano. **Política econômica, inflexão e crise 1974-1981.** In: BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello, COUTINHO, Renata. **Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise.** Brasiliense: São Paulo, 1984.
- BURLAMAQUI, Armando. **A marinha mercante brasileira 1822-1914.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.
- FROTA, Fernando. **De porque não se conserta a marinha mercante brasileira.** Rio de Janeiro: Editora do Autor, 1965.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. **A marinha mercante do Brasil na I Guerra Mundial.** Rio de Janeiro: Capemi, 1982.
- GUIMARÃES, José Celso de Macedo Soares. **Navegar é preciso: crônicas de muitas lutas – as lutas.** Rio de Janeiro: Rio Fundo, v. 1, 1996.
- JACEGUAY, Barão de. **Companhia nacional de navegação a vapor entre o Brasil e a Europa.** Rio de Janeiro: Tipografia de G. Leuzinger & Filhos, 1888.
- LOBO, Ubaldo. **Notícia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro.** Rio de Janeiro: Empresa Brasil Editora, 1922.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. **A marinha imperial 1870 a 1889.** In: **História naval brasileira.** Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, vol. IV, 2001.
- SILVA, Francisco Romano Stepple. **Resumo histórico das companhias de navegação a vapor subvencionadas e privilegiadas nos Estados Unidos do Brasil de 1808 a 1900.** Rio de Janeiro: Tipografia da Estatística, 1902.
- SUZIGAN, Wilson. **Indústria brasileira: origem e desenvolvimento.** Campinas; São Paulo: Editora da UNICAMP; HUCITEC, 2000.

## Anexo 1: Evolução do desempenho produtivo e financeiro da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro 1890-1988

Ano	Navios	TPB próprio	Carga transportada (carga geral t)	Participação na frota nacional TPB (em %)	Resultado financeiro	Trabalhadores	Subvenção
1890	27	27.947					
1892	64	47.230	128.688				1.487:454\$600
1894	65	46.676	40.733				
1896	58	44.148	72.990				1.340:636\$960
1898	49	39.537	60.587				1.312:430\$072
1900	47	38.158	69.413				1.386:572\$365
1902	47	38.158	57.919				1.221:516\$640
1904	30	31.853	98.598		1.836:158\$310		1.194:596\$790
1906	45	62.665	141.703				1.051909\$350
1908	51	75.827	391.720	59,24			1.668:697\$778
1910	67	102.259	455.819	55,58			1.668:697\$778
1912	64	98.539	522.870	48,78			1.668:697\$778
1914	64	98.539	451.315	44,19	(9.293:819\$667)		1.663:699\$992
1916	57	90.440	619.730	46,14	15.759:301\$662		3.663:699\$992
1918	100	313.458	949.631		20.366:733\$532		3.663:699\$992
1920	98	309.759	490.230		(23.326:854\$565)	5.671	3.663:699\$992
1922	94	272.000	851.292	80,71	(12.037:931\$683)		6.000:000\$000
1924	88	268.000	1.135.067	85,62	26.162:113\$917		6.000:000\$000
1926	87	290.000	1.256.293	74,94	13.311:081\$929		6.000:000\$000
1928	86	286.000	1.250.000	69,76			18.000:000\$000
1930	82	283.000	1.230.000	70,75	(17.514:000\$000)		18.000:000\$000
1932	81	277.000	1.200.000	81,23	7.290:000\$000		18.000:000\$000
1934	78	260.000	1.187.000	72,83			20.000:000\$000
1936	62	230.000	1.010.000	65,71			20.000:000\$000
1938	68	248.000	1.090.000		(4.500.000)		40.000:000\$000
1940	81	218.000	1.380.000		14.500.000		40.000:000\$000
1942	93	358.000	1.790.000	60,78	(14.673.973)		40.000.000,00
1944	68	290.000	2.100.000	56,20	44.078.628		40.000.000,00
1946	66	270.000	1.620.000	50,75	20.805.247		40.000.000,00
1948	90	395.000	2.130.000	52,39	4.296.781	12.600	40.000.000,00
1950	86	373.000	2.127.398	65,55	(101.468.549)	12.780	40.000.000,00
1952	83	350.000	1.904.088		(66.835.729)	11.000	40.000.000,00
1954	81	313.000	1.924.640	35,81	(142.580.834)	9.528	40.000.000,00
1956	64	278.000	1.900.000	31,63	470.000.000	9.100	
1958	64	278.000	1.663.000	27,10	312.251.083	8.235	
1960	72	326.000	1.650.000	25,08	(99.959.199)	8.000	
1962	53	236.000	1.125.000	17,42	1.414.181.324	8.097	
1964	55	264.000	1.077.744	18,54	3.706.529.785	8.042	
1966	77	490.000	1.216.930	34,46	8.511.091.820	6.447	
1968	50	478.773	1.640.000	27,98	5.146.037	6.022	
1970	31	280.963	1.868.100	12,01	12.933.596	2.800	
1972	39	290.846	1.860.300	11,36	36.697.775	2.605	
1974	43	425.461	2.691.100	10,35	186.859.255	2.815	
1976	48	468.277	2.314.100	9,19	189.630.000	2.971	
1978	50	569.400	1.859.800	9,22	168.111.005	3.238	
1980	43	554.734	1.891.000	6,87	1.701.625.095		
1982	45	646.116	1.470.600	6,89	(3.404.470.459)		
1984	38	472.727	1.612.600	4,73	35.301.904.826		
1986					(270.685)		
1988	31	656.248	1.710.600		(99.836.964)		

Fonte: Relatórios do Lloyd Brasileiro; Relatórios do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas; Relatórios do Ministério da Fazenda - Balanço das receitas e despesas da República; Relatório da Comissão da Marinha Mercante; Anários da Marinha Mercante.