

# **A RELAÇÃO ENTRE A PETROBRAS E A INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA**

**Alcides Goularti Filho**

Professor da UNESC

Doutor em Economia pela UNICAMP

Pesquisa financiada pelo MCTI/CNPq

## **Resumo**

O objetivo deste artigo é discutir a relação entre a Petrobras, por meio da Frota Nacional de Petroleiros (Fronape), e a trajetória da indústria da construção naval brasileira entre 1959 e 1999. O texto está dividido em cinco tópicos, incluindo as considerações finais. O primeiro ponto do texto traz um panorama da trajetória da marinha mercante e da construção naval brasileira do século XIX até meados do século XX. No segundo ponto, é analisado o contexto da criação do Conselho Nacional do Petróleo (1938), da Fronape (1950) e da Petrobras (1953). O terceiro item pontua as ações estatais que levaram à instalação da indústria da construção naval pesada no final dos anos de 1950. Por fim, o quarto, que está subdividido em quatro tópicos, discute propriamente a relação entre a Petrobras e a indústria naval brasileira por meio de encomenda e aquisições de embarcações para compor a frota da Fronape.

**Palavras-chaves:** Construção Naval. Petrobras. Marinha Mercante. Indústria Nacional.

## **1. Navegação e os estaleiros nacionais**

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 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 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 (GOULARTI FILHO, 2011).

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.

Em 1890 foi fundada a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, uma empresa que nasceu a partir de duas grandes companhias nacionais de navegação a vapor e outras duas regionais, compondo uma frota de 65 embarcações. Em sua grande maioria, o material flutuante do recém-criado Lloyd Brasileiro estava muito obsoleto, uma vez que era comum os armadores brasileiros adquirirem navios em uso de companhias estrangeiras. Para tentar amenizar o problema da obsolescência da frota, durante a segunda gestão de Manuel Buarque de Macedo, de 1906 a 1911, foram adquiridos 13 novos navios construídos em estaleiros ingleses (GOULARTI FILHO, 2009).

Outro importante armador nacional era Henrique Lage, proprietário da Companhia Nacional de Navegação Costeira, que contava com uma frota de 18 navios em 1910, todos adquiridos no exterior. A falta de uma indústria naval pesada no Brasil obrigava os armadores a fazerem opção pelas aquisições fora do País. Ressalta-se que Lage também era proprietário de um estaleiro localizado na Ilha Vianna, em Niterói, onde eram feitos os reparos do material flutuante da Costeira. Além dos reparos, também foram construídos no estaleiro de Lage três navios para a frota da Costeira: o Itaici, em 1918, com 693 TPB, o Itaquiatiá, em 1919, com 2.163 TPB, e o Itaguaçu, em 1922, com 1.928 TPB (BRANDO, 1958).

A Marinha Brasileira fazia pequenas encomendas nos Arsenais da Marinha do Rio de Janeiro, mas a partir de 1874, os encouraçados e cruzadores foram todos encomendados em

estaleiros europeus. Em 1906, a Marinha iniciou a execução do Plano Naval, que previa a construção de dez novas embarcações para reaparelhar a Marinha de Guerra. As últimas unidades foram incorporadas em 1913 e todas foram adquiridas na Europa (FLEMING, 1927).

No Estaleiro Vianna, foram reparados os navios ex-alemães arrastados durante a Primeira Guerra Mundial para serem incorporados à frota estatal do Lloyd Brasileiro, os cruzadores Bahia, Rio Grande do Sul e Minas Gerais e o encouraçado São Paulo, pertencentes à Marinha do Brasil (BRANDO, 1958). No estaleiro do Lloyd Brasileiro eram feitos os reparos da sua própria frota. O mesmo ocorria no Estaleiro Mauá, vinculado à Companhia Comércio e Navegação (CCN) e que, em 1915, chegou a construir quatro barcas para a Secretaria da Saúde Pública, somando 492 TPB, e 12 escolares para a Marinha (LIGA MARÍTIMA, 1916).

Após a conclusão do cruzador Tamandaré e da canhoneira Cananeia em 1890, a construção naval nas dependências do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro foi retomada efetivamente em 1936, quando o presidente Getúlio Vargas bateu a quilha do monitor Parnaíba. Nos anos de 1930 e 1940, o Arsenal, agora localizado na Ilha das Cobras, retomou a posição do maior estaleiro estatal do País. Com o lançamento ao mar do monitor Parnaíba em novembro de 1937, até 1946, foram construídas 22 embarcações, incluindo nove contratorpedos (BRASIL, 1937–1946 – Ministério da Marinha). Nos anos seguintes, o ritmo desacelerou com mais três embarcações em 1950 e quatro entre 1957 e 1958.

Em 1956, foram incorporados ao patrimônio do Lloyd Brasileiro 12 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 (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1957).

Portanto, podemos perceber, nesse longo período que cobre desde meados do século XIX até o final dos anos de 1950, dois movimentos: as aquisições de novas embarcações no exterior e a contratação de estaleiros nacionais para executar reparos e construir navios tanto para companhias de navegação privadas como para estatais. A presença de uma indústria naval de baixa intensidade, de uma marinha mercante considerável e a articulação comercial e integração produtiva entre ambos por meio da encomenda de novas embarcações e de reparos constantes geraram aprendizados no setor naval brasileiro que sedimentaram o caminho para a execução de uma política pública mais ousada no final dos anos de 1950.

## **2. Petróleo e navegação estatal**

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 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 estes 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, as 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 1950.

O Estado atuava como armador desde o final do século XIX, quando foi encampado o Lloyd Brasileiro. Nos anos de 1940 e 1950, passou para o comando estatal a frota da Companhia Nacional de Navegação Costeira, o Serviço de Navegação da Amazônia, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata e a Companhia de Navegação do São Francisco. A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), assim que entrou em operação, em 1946, também contava com uma frota de navios graneleiros. Portanto, quando a Fronape foi criada, já havia um ambiente institucional e operacional que permitia ao Estado iniciar uma nova companhia de navegação. Não era uma ideia fora do seu lugar.

Em 1949, por meio da Lei 650, de 13 de março, o executivo federal autorizou a abertura de crédito especial no valor de Cr\$ 1,178 bilhão (US\$ 64,116 milhões) para a aquisição de locomotivas, refinarias e navios petroleiros. Do total, 83,37% dos recursos deveriam ser destinados ao CNP, para seu aparelhamento, que incluía a compra de navios petroleiros de 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 Frota Nacional de Petroleiros S.A. (Fronape), que tinha como uma de suas atribuições elaborar planos de exploração e ampliação da frota de navios. Em seguida, no

mesmo ano, foi aprovado seu regulamento, por meio do Decreto 29.006, de 20 de dezembro, que sofreu alterações nos anos seguintes.

A primeira embarcação incorporada ao patrimônio da CNP foi o navio-tanque Venus, de 16.200 TPB, adquirido em 1949 da empresa sueca Johson 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 (PORTOS E NAVIOS, 1972). Dentro da execução do Plano Salte (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia), aprovado pelo Congresso Nacional em maio de 1950, estava previsto o investimento de Cr\$ 1,495 bilhão (US\$ 81,338 milhões) no setor petrolífero, que envolvia a formação de uma frota de navios (BRASIL, 1950). Entre 1950 e 1952, cumpridas as metas do plano, foram incorporadas dez novas embarcações, totalizando 19.257 TPB, sendo nove construídas no Estaleiro Uruga, no Japão, e uma, no Estaleiro Uddvallavert, na Suécia (PORTOS E NAVIOS, 1972). Em 1956, a Fronape já contava com uma frota de 25 embarcações, totalizando 229.950 TPB (Tabela 4), 16 eram petroleiros de longo curso (BRASIL, 1956).

A expansão da frota estava condicionada ao aumento da produção de petróleo e da construção de novas refinarias, sendo que ambos eram 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 50,0% do consumo nacional de combustíveis, necessariamente, a Fronape teve que ampliar a sua frota (PETROBRAS, 1957–1960).

Durante a execução do Plano de Metas, no governo Juscelino Kubitschek, 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, quatro no Verolme, na Holanda, e um no Ishikawajima, no Japão (PETROBRAS, 1957-1962; PORTOS E NAVIOS, 1972). A escolha desses dois estaleiros fazia parte das estratégias do governo JK para atraí-los ao Brasil com o objetivo de criar em território nacional a moderna indústria da construção naval pesada.

Na segunda metade dos anos de 1950, a Petrobras inaugurou a Refinaria de Manaus, a Refinaria Presidente Prudente, a Refinaria Capuava, além do início da construção da Refinaria Duque de Caxias, essa última a maior do País. Em 1957, a Refinaria Presidente Prudente começou a produzir asfalto para atender à crescente expansão das rodovias no Brasil, um dos pilares do Plano de Metas. Destaca-se também que, nesse período, 1956 a 1960, a produção de petróleo passou de 645 mil m<sup>3</sup> para 4.708 mil m<sup>3</sup> (Tabela 1), fruto das novas prospecções realizadas na Bahia, na Amazônia e em outros estados do Nordeste, todos em bacias sedimentares (PETROBRAS, 1957–1960).

Tabela 1: Evolução da produção de petróleo no Brasil 1950–1999

Ano	Produção M <sup>3</sup> (mil)	Barril (mil)	Ano	Produção M <sup>3</sup> (mil)	Barril (mil)
1950	52	359	1975	9.959	62.642
1951	110	759	1976	9.702	61.026
1952	119	821	1977	9.331	58.692
1953	146	1.007	1978	9.305	58.528
1954	158	1.090	1979	9.607	60.428
1955	321	2.215	1980	10.562	66.435
1956	645	4.451	1981	12.384	77.895
1957	1.607	11.088	1982	15.080	94.853
1958	3.009	20.762	1983	19.141	120.397
1959	3.751	25.882	1984	26.839	168.817
1960	4.708	32.485	1985	31.710	199.456
1961	5.534	38.185	1986	33.200	208.828
1962	5.313	36.660	1987	32.829	206.494
1963	5.680	39.192	1988	32.237	202.771
1964	5.296	36.542	1989	34.543	217.275
1965	5.460	37.674	1990	36.590	230.151
1966	6.749	46.568	1991	36.145	227.352
1967	8.509	58.712	1992	36.538	229.824
1968	9.346	64.487	1993	37.329	234.799
1969	10.023	69.159	1994	38.766	243.838
1970	9.534	65.785	1995	40.216	252.959
1971	9.896	68.282	1996	45.603	286.843
1972	9.712	67.013	1997	48.832	307.153
1973	9.876	68.144	1998	56.587	355.932
1974	10.295	71.036	1999	63.921	402.063

Fonte: Petrobras/IBGE/IPEADATA

### 3. Implantação da indústria da construção naval pesada

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 com a indústria naval, aos poucos, foram redirecionando suas estratégias, reduzindo a integração com os estaleiros. Com isso, criava-se um ciclo vicioso que aprofundava ainda mais as dificuldades de expansão da indústria da construção naval (GOULARTI FILHO, 2011).

Segundo um levantamento realizado pelo Ministério de Viação e Obras Públicas (1958), quando da elaboração do Plano de Metas, havia no Brasil 13 estaleiros, quatro instalados na Baía da Guanabara e os demais distribuídos nas seguintes cidades: Santos, Salvador, Rio Grande, Porto Alegre, 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; 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 às demandas locais

referentes à construção de pequenas embarcações e aos reparos das companhias da região e, eventualmente, prestavam serviços às grandes companhias.

Durante o governo de JK, 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 estabelecidas 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 (CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO, 1958).

Segundo Carlos Lessa (1982), como um todo, o Plano de Metas se constituiu num projeto ousado, que visava implantar as bases do processo industrial brasileiro, configurando-se na “mais sólida decisão consciente em prol da industrialização na história econômica do país” (p. 27). 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” (p. 27). 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 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 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 implantados dois estrangeiros que passaram a atuar como indústrias motrizes do aglomerado. 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 S.A., 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.

#### **4. Fronape e a indústria naval brasileira**

Com a instalação dos dois grandes estaleiros multinacionais 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 a Fronape e a indústria naval, destacando as encomendas de novas embarcações e o início das operações de prospecção de petróleo na plataforma continental que levou a Petrobras a adquirir equipamentos de *offshore* de estaleiros no exterior e no Brasil. Para melhor compreendermos essa trajetória, o texto está dividido em décadas, iniciando em 1960, seguindo até a década de 1990.

##### **4.1 Década de 1960: dando impulso aos estaleiros**

Logo após a aprovação do FMM e da TRMM, a CMM tratou de fazer as primeiras encomendas para os estaleiros selecionados, com o intuito de renovar a frota estatal. No Ishibrás, foram encomendados cinco navios de 5.600 TPB; no Verolme, dois de 10.500 TPB; no Mauá, quatro de 1.550 TPB e dois de 6.175 TPB; no Emaq, dois de 2.200 TPB; no Caneco, um de 2.200 TPB; e no Só, um de 2.200 TPB. As primeiras encomendas já demonstravam a diferença da capacidade instalada nos estaleiros nacionais e nos estrangeiros (COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE, 1961).

A primeira encomenda da Fronape foi realizada ao Estaleiro Mauá, com 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 TPB (Tabela 2). Essas encomendas não significaram que a Fronape abandonara 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 empresa estavam acima dos objetivos da nacionalização da indústria naval, cujos estaleiros ainda eram incapazes de atender a grandes encomendas.

Tabela 2: Navios construídos para a Fronape em estaleiros brasileiros década de 1960

Ano	Nome do navio	Estaleiro	Produtos transportados	TPB
1966	Buracica	CCN/Mauá	Produtos escuros	10.927
1966	Carmópolis	Verolme	Produtos escuros	10.671
1966	Jacuípe	CCN/Mauá	Produtos escuros	10.788
1966	Quererá	Verolme	Produtos escuros	10.671
1967	Cassarongongo	Verolme	Produtos escuros	10.671
1967	Dom João	CCN/Mauá	Produtos escuros	10.788

Fonte: Petrobras/Fronape/Sunamam/Navios e Portos (<http://www.navioseportos.com.br>)

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 (COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE, 1963).

As estatais Fronape, Costeira, Docenave (setor de navegação da Companhia Vale do Rio Doce, criada em 1962) e Lloyd Brasileiro eram as principais âncoras do programa, concentrando 57,0% das encomendas domésticas. Os armadores privados, mesmo encomendendo 11 embarcações, representavam 11,5%. A novidade estava nas duas encomendas externas, destinadas ao México, o que colocava o Brasil no rol dos exportadores de navios.

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, fortalecendo seu caráter 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 (GOULARTI FILHO, 2009). Outra mudança significativa foi a transformação da CMM em Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), que centralizou e fortaleceu as políticas voltadas para a marinha mercante e a construção naval.

No final dos anos de 1960, além da CSN e da Acesita, já estavam em operação na produção de aço e perfilados a Cosipa e a Usiminas, duas grandes siderúrgicas estatais, aptas a atender às demandas da indústria pesada de transportes. A Petrobras inaugurou mais duas refinarias, a Refinaria Gabriel Passos, em Minas Gerais e a Refinaria Alberto Pasqualini, no Rio Grande do Sul, além da Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste, no Ceará, e entrou com força na área química, sobretudo com a produção de insumo para a indústria de fertilizantes (PETROBRAS, 1968).

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 (Tabela 1). Toda esta 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 4), transportando 5,0 milhões de toneladas métricas de petróleo no longo curso e 10,0 milhões na cabotagem (Tabela 7) (PETROBRAS, 1960–1969).

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 (PORTO E NAVIOS, 1972). Esta primeira encomenda foi início de uma relação muito estreita entre a Petrobras e a indústria de *offshore*, que estava iniciando no Brasil.

#### **4.2 Década de 1970: simbiose entre Petrobras e indústria 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 (BELLUZZO & CARDOSO DE MELLO, 1984). 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, o que levou, nos anos seguintes, ao “milagre econômico”.

Das encomendas realizadas em 1963, dentro do Programa de Construção Naval, dada a instabilidade econômica, algumas não foram efetivadas e outras não foram entregues no prazo. Como não havia novas encomendas previstas, para evitar um desmantelamento no setor naval, 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 (SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE, 1969–1970). Contudo, a Petrobras não fez nenhuma encomenda para a Fronape, que contratou o Estaleiro 3 Maj, na Iugoslávia, onde foram construídas três embarcações para produtos claros de 14.800 TPB, e o Estaleiro Mitsui, no Japão, de três superpetroleiros de 116.000 TPB. As novas contratações em estaleiros brasileiros ocorreram de forma isolada em 1970 e 1971, de quatro novos petroleiros de 24.400 TPB, três mineiros-petroleiros de 131.000 TPB e dois navios tanques de 12.100 TPB (Tabela 3).

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

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 (Tabela 3). Com as baixas

e a renovação, a Fronape apresentava, em 1975, uma frota de 43 navios, totalizando 2.301.166 TPB (Tabela 4), os quais transportavam 45,3 milhões de toneladas métricas no longo curso e 12,8 milhões na cabotagem (Tabela 7).

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 esse momento, 16,0% do petróleo extraído pela Petrobras vinha da plataforma continental (Campo de Guaricema); o 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 (PETROBRAS, 1980). Na área de refino, entraram em operação a Refinaria de Paulínia, em São Paulo, e a Refinaria Presidente Getúlio Vargas, no Paraná, além da Superintendência de Industrialização do Xisto, também localizada no Paraná. A Petrobras chegou ao final da década de 1980 operando dez refinarias distribuídas em todo o território nacional, desde Manaus até Porto Alegre, além do complexo petroquímico com a presença de cinco unidades produtoras ligadas à Petrofértil.

Com a economia brasileira crescendo 10,0% ao ano e para atender os propósitos do II Plano Nacional de Desenvolvimento, 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 previa a contratação de 5.300.000 TPB e concluir 1.300.000 TPB encomendados no plano anterior. A Fronape contratou oito mineiros-petroleiros totalizando 1.072.000 TPB, sendo dois no Ishibras e seis no Verolme (Tabela 3).

Tabela 3: Navios construídos para a Fronape em estaleiros brasileiros década de 1970

Ano	Nome do navio	Estaleiro	Produtos transportados	TPB
1972	Alagoas	Verolme	Produtos escuros	28.936
1973	Amapá	Verolme	Produtos escuros	28.936
1973	Amazonas	Verolme	Produtos escuros	28.936
1973	Atalaia	Verolme	Produtos escuros	28.936
1975	Aracaju	Verolme	Cisterna	28.907
1975	Avaré	Verolme	Cisterna	28.903
1975	Joinville	Ishibras	Produtos escuros	131.232
1976	Anápolis	Verolme	Produtos escuros	28.907
1976	Araxá	Verolme	Produtos escuros	28.907
1976	Bauru	Verolme	Produtos escuros	116.649
1976	Japurá	Ishibras	Minério-petróleo	131.661
1977	Juruá	Ishibras	Minério-petróleo	132.007
1977	Jurupema	Ishibras	Minério-petróleo	131.584
1978	Henrique Dias	Ishibras	Produtos escuros	279.749
1978	Jacuí	Ishibras	Minério-petróleo	131.998
1979	Barão de Mauá	Ishibras	Produtos escuros	280.103
1979	José do Patrocínio	Ishibras	Produtos escuros	279.913
1979	Morretes	Verolme	Minério-petróleo	133.752
1979	Muriaé	Verolme	Minério-petróleo	133.752

Fonte: Petrobras/Fronape/Sunamam/Navios e Portos (<http://www.navioseportos.com.br>)

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 em 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* (PETROBRAS, 1970–1975).

Entretanto, a trajetória de crescimento virtuoso no País, calcada no capital externo, nas finanças públicas e no autoritarismo político, começou a se reverter com o esgotamento dos padrões de financiamento. Iniciamos uma nova trajetória, baseada no aprofundamento do endividamento externo que rebatia internamente, desestabilizando a situação fiscal e financeira no Estado (CARNEIRO, 2002). Essa instabilidade começava a engessar o Estado, que não conseguia mais cumprir suas metas, plasmadas no II PND, que rebatia na marinha mercante e na construção naval.

Com a desaceleração da economia brasileira e as dificuldades na liberação de recursos financeiros, as encomendas atrasaram e os estaleiros que se tinham preparado para o II PCN começaram a operar com capacidade ociosa. O estaleiro Caneco entregou suas encomendas de 1974 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. As encomendas menores feitas ao estaleiro Ebin foram todas entregues no prazo (EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, 1999).

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 ao 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 (Tabelas 4 e 7).

Tabela 4: 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.

### 4.3 Década de 1980: mantendo a indústria naval

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 131.783 TPB. A saída para o setor seria apostar nas exportações, que também eram um dos objetivos do governo federal.

Tabela 1: Planos destinados à indústria da construção naval

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

No começo dos anos de 1980, a Fronape recebeu as encomendas realizadas nos Planos anteriores e fez novos contratos pra atender à expansão da prospecção em águas profundas. Com destaque para o superpetroleiro de 279.688 TPB construído no Ishibras e quatro mineiros-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 (Tabela 6). O aumento da capacidade de produção do Ishibras e do Verolme substituiu as encomendas realizadas em estaleiros no exterior. Isto 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 (PETROBRAS, 1980–1985).

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 a construção da Plataforma P-18, com tecnologia da Petrobras, construída parte no Brasil, pela Odebrecht, e parte em Cingapura (FREITAS; FURTADO, 2004).

Tabela 6: Navios construídos para a Fronape em estaleiros brasileiros década de 1980

Ano	Nome do navio	Estaleiro	Produtos transportados	TPB
1980	Dilya	Ishibras	Produtos claros	18.074
1980	Diva	Ishibras	Produtos claros	18.012
1980	Felipe Camarão	Ishibras	Produtos escuros	279.688
1980	Mafra	Verolme	Minério-petróleo	133.752
1980	Maísa	Ishibras	Produtos claros	18.078
1980	Maruim	Verolme	Minério-petróleo	133.752
1981	Maracá	Verolme	Minério-petróleo	133.752
1981	Maraú	Verolme	Minério-petróleo	133.752
1981	Marta	Ishibras	Produtos claros	17.935
1981	Nilza	Ishibras	Produtos claros	17.999
1982	Nara	Ishibras	Produtos claros	17.859
1982	Norma	Ishibras	Produtos claros	17.878
1983	Neusa	Ishibras	Produtos claros	17.909
1985	Bagé	Ishibras	Produtos escuros	91.647
1985	Bicas	Ishibras	Produtos escuros	91.671
1985	Brotas	Ishibras	Produtos escuros	91.902
1986	Camocim	Caneco	Produtos escuros	18.900
1986	Caravelas (II)	Caneco	Produtos escuros	18.922
1986	Carioca	Caneco	Produtos escuros	18.997
1989	Carangola	Emaq	Produtos escuros	18.823
1989	Rebouças	Caneco	Produtos escuros	30.651

Fonte: Petrobras/Fronape/Sunamam/Navios e Portos (<http://www.navioseportos.com.br>)

Na segunda metade dos anos de 1980, foram acrescentadas mais nove unidades no patrimônio da Fronape, com destaque para três petroleiros para produtos escuros construídos no Ishibras (Tabela 6). 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 (Tabelas 4 e 7). E a produção de petróleo era de 34.543 mil m<sup>3</sup>, um aumento significativo em relação ao início da década que era de 10.562 mil m<sup>3</sup> (Tabela 1). Esses já eram os resultados concretos da produção oriunda da plataforma continental (PETROBRAS, 1985–1989).

Tabela 7: 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

#### 4.4 Década de 1990: o desmonte de um projeto

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, contribuíam ainda mais para os déficits fiscais (CARNEIRO, 2002). 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 macroconjuntura econômica. A recessão, que já havia prejudicado a economia brasileira nos anos de 1980, seguiu sua trajetória, acrescida do aumento exponencial do desemprego (CARNEIRO, 2002).

Na indústria da construção naval, em 1980, o Brasil chegou a ser a segunda maior potência no mundo, em 1999, passou para a 15.<sup>a</sup> 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 extintos na indústria naval brasileira.

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”.

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 exemplo, plataformas e navios passaram a ser adquiridos 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 (Tabela 1), 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 (PETROBRAS, 1994). 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 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.

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 (TRANSPETRO, 2010). 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 (Tabela 8). 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.

Tabela 8: Navios construídos para a Fronape em estaleiros brasileiros década de 1990

Ano	Nome do navio	Estaleiro	Produto transportado	TPB
1990	Candiota	Emaq	Produtos escuros	18.799
1990	Cantagalo	Emaq	Produtos escuros	18.835
1990	Piraiá	Ishibras	Produtos escuros	66.672
1990	Pirajuí	Ishibras	Produtos escuros	66.721
1990	Rodeio	Caneco	Produtos escuros	30.551
1991	Lages	Verolme	Produtos claros	29.995
1991	Potengi	CCN/Mauá	Produtos escuros	55.067
1992	Lavras	Verolme	Produtos claros	29.995
1993	Itabuna	Emaq	Produtos claros	44.555
1993	Itajubá	Emaq	Produtos claros	44.555
1993	Lambari	Verolme	Produtos claros	29.995
1993	Lobato	Caneco	Produtos claros e escuros	44.600
1993	Pedreiras	CCN/Mauá	Produtos claros e escuros	55.067
1994	Itaperuna	Emaq	Produtos claros	44.555
1994	Londrina	Caneco	Produtos claros e escuros	45.229
1995	Itamonte	CCN/Eisa	Produtos claros	44.138
1996	Itaiatuba	CCN/Eisa	Produtos claros	44.138
1996	Lindóia BR	Eisa	Produtos claros	44.582
1996	Lorena BR	Caneco	Produtos escuros	45.229
1996	Poti	CCN/Mauá	Produtos escuros	55.067
1997	Livramento	Eisa	Produtos claros	44.583

Fonte: Petrobras/Fronape/Departamento da Marinha Mercante /Navios e Portos (<http://www.navioseportos.com.br>)

A Fronape, que atuava com 72 navios em 1990, num total de 5.300.000 TPB, chegou em 1999, com 63 navios e 3.718.315 TPB (Tabelas 4), o que não significou a redução do volume transportado, mas sim o aumento de navios afretados no exterior (TRANSPETRO, 1999).

Com o esgotamento da política industrial voltada para a construção naval, os estaleiros brasileiros sobreviveram na primeira metade dos anos de 1990 basicamente em função 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.

Tabela 9: Encomendas entregues pelos estaleiros brasileiros a todos os armadores e à Fronape

Década	TPB total (A)	TPB Fronape (B)	B/A (em %)
1960	582.650	64.516	11,1
1970	4.241.650	2.113.768	49,8
1980	4.316.760	1.339.953	31,0

Mesmo a Fronape tendo recebido 21 embarcações na década de 1990, totalizando 902.928 TPB (Tabela 8), ficou bem abaixo das 19 encomendas recebidas nos anos de 1970, que totalizaram 2.113.768 TPB (Tabela 3). Este foi o resultado concreto do desmonte parcial de um projeto nacional de industrialização em que o Estado perdeu o comando das atividades estratégicas.

Tabela 10: Desempenho da indústria da construção naval brasileira entre 1961 e 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

## 5. Considerações finais

Na Tabela 10, podemos acompanhar a trajetória da indústria da construção naval brasileira desde 1966 até 1999, que mostra as encomendas entregues em TPB e pelo número de trabalhadores que atuavam nos estaleiros. É perceptível nesta trajetória que os momentos em que houve uma política industrial mais agressiva, ancorada em grandes encomendas de armadores estatais foram justamente os melhores períodos para o setor. Como exemplo, podemos citar o período durante a execução do I e II PCN e PPCN, entre 1971 e 1982. Nos anos de 1980, mesmo com a desaceleração da economia brasileira, a indústria naval vinha ainda no “rescaldo” dos planos anteriores e realiza a entrega das encomendas atrasadas. O Lloyd Brasileiro recebeu as últimas encomendas e não renovou mais a sua frota, o mesmo ocorreu com a Docenave. Ambas estavam se preparando para o processo de privatização que ocorreria nos anos de 1990. Somente a Fronape continuou com novas encomendas.

Mesmo realizando novas encomendas, há uma diferença substancial do volume de contratos assinados pela Fronape. Nos anos de 1970, foram acrescidos à frota 2.113.768 TPB, nos anos de 1980 foram 1.339.953 e, nos de 1990, um total de 902.928, representando 58,4% do total das entregas realizadas pelos estaleiros (Tabela 9). Quando a Petrobras encerrou suas aquisições no País, a indústria naval brasileira sofreu um grande revés e chegou a patamares pré-1959. A Fronape foi a grande âncora da indústria da construção naval brasileira, seja para garantir a instalação dos grandes estaleiros em 1959, seja para sua consolidação nos anos de 1970 e 1980, e até mesmo para sua frágil manutenção nos anos de 1990.

As mudanças nas estratégias da Petrobras atingiram diretamente o setor naval. O mesmo vem ocorrendo atualmente com a Petrobras fazendo grandes encomendas de navios e *offshore* nos estaleiros brasileiros, garantindo a retomada da construção naval que vive um novo momento de euforia.

## Referências

### Leis e Decretos

BRASIL. **Decreto-Lei 395 de 29 de abril de 1938**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei 538 de 07 de julho de 1938**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei 650 de 13 de março de 1949**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto 28.050 de 25 de abril de 1950**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto 29.006 de 20 de dezembro de 1950**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei 2.004 de 03 de outubro de 1953**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei 3.381 de 24 de abril de 1959**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei 9.478 de 06 de agosto de 1997**. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/sicon/>> Acesso em março de 2012.

### Planos, relatórios e documentos oficiais

BRASIL. **Relatórios dos Negócios do Ministério da Marinha apresentado ao Presidente da República**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1937-1946. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>> Acesso em março de 2012 (Série completa).

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

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

\_\_\_\_\_. **Mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo Presidente da República João Goulart**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1962. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil/presidente>> Acesso em março de 2012

COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE. **Relatórios das atividades da Comissão da Marinha Mercante**. Rio de Janeiro, 1956-1966 (Série incompleta)

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. **Reaparelhamento da marinha mercante**. Rio de Janeiro: Presidência da República, doc. n. 2, 1956.

\_\_\_\_\_. **Plano de Metas**. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1958.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. **Política governamental e competitividade da indústria brasileira de construção naval: evolução, estrutura e diagnóstico**. Brasília: Ministério dos Transportes, v. 2, 1999.

LIGA MARÍTIMA. Uma visita da Liga Marítima Brasileira aos estaleiros e oficinas do Sr. Vicente dos Santos Caneco. Rio de Janeiro: **Liga Marítima Brasileira**, n. 109, julho de 1916.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval – GEICON**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958.

\_\_\_\_\_. **Relatório do ano de 1956: um plano em marcha**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1957.

REVISTA PORTOS E NAVIOS. **Construção naval no Brasil: dez anos de atividades**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 119, julho/1969.

\_\_\_\_\_. **Fronape: suas atividades e perspectivas**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 120, agosto/1969.

\_\_\_\_\_. **O que é a Fronape**. Rio de Janeiro, v. 15, n. 156, agosto/1972.

FRONAPE. **Revista da Fronape**. Rio de Janeiro, 1968-1973. (Série incompleta)

PETROBRAS. **Relatórios anuais**. Rio de Janeiro, 1956-1995 (Série completa)

SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE. **Anuário da marinha mercante**. Rio de Janeiro, 1968-1985. (Série completa)

TRANSPETRO. **Relatório anual de atividades**. Rio de Janeiro, 1999 e 2010.

### **Livros, teses e artigos**

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello & MELLO, João Manuel Cardoso de. Reflexões sobre a crise atual. In: BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello & COUTINHO, Renata. **Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

BIOLCHINI, Luiz C. A. **Fatores críticos relativos à abertura do setor de transporte de petróleo e derivados**. Rio de Janeiro: FGV, 2001. (Dissertação de mestrado)

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

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

FREITAS, Adriana Gomes; FURTADO, André Tosi. Nacionalismo e aprendizagem no programa de águas profundas da Petrobras. **Revista Brasileira de Inovação**. Brasília, v. 3, n. 1, janeiro-junho/2004.

GOULARTI FILHO, Alcides. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **História Econômica & História de Empresas**. São Paulo, v.13, 2009.

\_\_\_\_\_. A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento. **Pesquisa & Debate**. São Paulo, v. 21, n. 2 (38), 2010

\_\_\_\_\_. História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. **Economia**. Brasília, n. 12, n. 2, maio-agosto 2011.

GOMES, Francisco Magalhães. **História da siderurgia no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1983.

GREENHALGH, Juvenal. **O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história 1822-1889**. Rio de Janeiro: IBGE, 1965.

LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

LUZ, Nícia Vilela. **A luta pela industrialização do Brasil**. São Paulo: Alfa-ômega, 1975.

NETTO, Francisco Ferreira. **150 anos de transportes no Brasil 1822-1972**. Brasília: Centro de Documentação e Publicação/MT, 1974.

PINHEIRO, André Ricardo Mendonça. **Ciclos da construção naval do Brasil: análise crítico comparativa das políticas públicas aplicadas ao setor**. Rio de Janeiro: UFF, 2008. (Dissertação de mestrado).

SANTOS JÚNIOR, Jorge Souza dos. **A trajetória de crescimento da Petrobras: 1954-2001**. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2002. (Dissertação de mestrado).

VERSIANI, Flávio Rabelo, VERSIANI, Maria Teresa R. O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. In: BARROS, José Roberto Mendonça de, VERSIANI, Flávio Rabelo. **Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização**. São Paulo: Saraiva, 1977.