



América Latina en la Historia Económica.

Revista de Investigación

ISSN: 1405-2253

alhe@mora.edu.mx

Instituto de Investigaciones Dr. José

María Luis Mora

México

Goularti Filho, Alcides

A simbiose entre a Docenave e a indústria naval brasileira

América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación, vol. 24, núm. 1, 2017,
pp. 171-209

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Distrito Federal, México

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=279149151006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

A simbiose entre a Docenave e a indústria naval brasileira*

The Symbiosis between Docenave and the Brazilian Naval Industry

Alcides Goularti Filho

Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, Brasil, email: alcides@unesb.net

Resumo. O objetivo desse artigo é discutir a relação entre a DOCENAVE, uma companhia de navegação subsidiária da Companhia Vale do Rio Doce, e a trajetória de consolidação e desmonte parcial da indústria da construção naval pesada no Brasil entre 1963 e 1997. O período compreende desde a criação da DOCENAVE à privatização da Companhia Vale do Rio Doce. A Docenave, juntamente com outros armadores estatais, Lloyd Brasileiro e Frota Nacional de Petroleiros, ajustou-se às estratégias da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, que tinha como objetivo fortalecer e consolidar o setor naval brasileiro. Tendo como referência básica os relatórios de atividades da Companhia Vale do Rio Doce, anuários da Marinha Mercante e artigos da revista *Portos e Navios*, além de outras fontes documentais e bibliográficas, o texto analisa a trajetória da Companhia Vale do Rio Doce e da DOCENAVE em quatro décadas: novos mercados e criação da DOCENAVE (1960), expectativas favoráveis e ampliação da frota (1970), diversificação da produção e consolidação da companhia (1980) e incertezas e desnacionalização das encomendas (1990).

Palavras-chave: construção naval; economia; marinha mercante; mineração.

Abstract. The purpose of this article is to discuss the relationship between DOCENAVE, a company subsidiary navigation of Companhia Vale do Rio Doce, and the path of consolidation and partial dismantling of the heavy shipping industry in Brazil between 1963 and 1997. The period begins at creation of DOCENAVE the privatization of Companhia Vale do Rio Doce. DOCENAVE, along with other state owners, Lloyd Brasileiro and Frota Nacional de Petroleiros, set the strategies of the Superintendência Nacional da Marinha Mercante, which aimed to strengthen and consolidate the Brazilian shipbuilding industry. With Companhia Vale do Rio Doce Activity Reports, Yearbooks of the Merchant Marine and magazine articles Port and Ships, and other documentary as basic references, and bibliographic sources, this paper analyzes the trajectory of Companhia Vale do Rio Doce and DOCENAVE in four decades: new markets and creation of DOCENAVE (1960), favorable expectations and expansion of the fleet (1970), diversification of production and the company's consolidation (1980), and uncertainties and denationalization of orders (1990).

* Pesquisa financiada pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação-Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

Key words: shipbuilding; economy; merchant marine; mining.

Artigo recebido: 16 de fevereiro de 2016. Artigo aceito: 17 de junho de 2016.

INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objetivo central analisar a relação entre a Vale do Rio Doce Navegação S. A. (em diante DOCENAVE), e a trajetória de consolidação e desmonte parcial da indústria da construção naval pesada no Brasil entre 1963, ano da sua fundação, até 1997, quando foi privatizada. A questão central do artigo é entender a formação e consolidação da construção naval pesada no Brasil por meio do direcionamento das encomendas dos armadores estatais juntos aos estaleiros brasileiros. Esta combinação é possível devido aos seguintes fatores: *a)* presença de grandes armadores estatais (Frota Nacional de Petroleiros [em diante FRONAPE], Lloyd Brasileiro e DOCENAVE), ou seja, oligopólios nacionais controlados pelo Estado; *b)* a disponibilidade de financiamento proporcionado pelo Fundo da Marinha Mercante que dava créditos aos armadores e estaleiros realizarem suas encomendas e iniciarem as construção das embarcações, ou seja, a presença do *capital financeiro*, e *c)* a determinação política em fortalecer o setor naval brasileiro por meio da *politização* das tomadas de decisões dos armadores e construtores navais centralizada nas ações da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, ou seja, o comando estatal centralizado.

Este estudo também contribui para os estudos de história econômica comparada do sistema de transporte latino americano, pois trás a trajetória de uma grande empresa estatal da marinha mercante brasileira que foi selecionada para fomentar e consolidar a indústria naval pesada. O mesmo exemplo de trajetória de *sucesso* ou de *fracasso* da DOCENAVE, pode ser pensado também para a trajetória da Transportación Marítima Mexicana S. A., a grande estatal mexicana de navegação de cabotagem e longo curso, fundada em 1958; da Empresa Marítima del Estado, o armador chileno fundado em 1953, e da Empresa Líneas Marítimas Argentinas, a estatal de navegação argentina criada em 1960. São trajetórias com algumas semelhanças nas tomadas de decisões com o objetivo de fomentar o setor naval nacional, e com algumas diferenças na estrutura produtiva e financeira. No caso brasileiro, havia um expressivo mecanismo de financiamento vinculado a um sistema parafiscal que alimentava um fundo de empréstimo (taxa de renovação da marinha mercante que fomentava o Fundo da Marinha Mercante, ambos criados em 1959) e a presença de

grandes estaleiros com capacidade para construção de embarcações de grande porte (Verolme, ISHIBRAS e Mauá).

As principais bases teóricas deste artigo estão fundadas nos argumentos de Rudolf Hilferding (1985) (capitalismo organizado: oligopólio e capital financeiro), Georg List (1986) (sistema nacional de economia) e Karl Marx (1991) (as determinações dos transportes).

A combinação do oligopólio nacional, o capital financeiro e o comando centralizado, formam a tríade do “capitalismo organizado”, segundo Hilferding (1985). Hilferding define as formas de organização capitalista como a regulação, o planejamento estatal e coordenação política. Os agentes organizadores são o Estado, os bancos de financiamento de longo prazo e os oligopólios nacionais, que têm a função de proteger o mercado nacional. A combinação entre estas agentes cria as formas avançadas de organização capitalista disciplinado à concorrência. A intervenção bancária facilita o processo de fusão industrial ao mesmo tempo em que reforça a concentração gerando o capital financeiro, organizando o capitalismo.

Além de Hilferding (1985), as bases teóricas deste artigo estão fundadas na concepção de “sistema nacional de economia”, de Georg List (1986). Segundo List, a navegação é um dos elementos do poder industrial de uma nação, ao mesmo tempo em que fomenta outras indústrias. A presença de uma marinha mercante nacional, de ferrovias e de uma rede viária, formam, segundo List (1986), o sistema nacional de economia que aceleram a circulação de mercadorias no mercado interno e fomentam a indústria nacional. O sistema nacional está fundado na produção e circulação.

Marx (1991), reforça este argumento de List, afirmando que o desenvolvimento dos transportes e das comunicações reduz o tempo de circulação das mercadorias e abre novas possibilidades de produção. Os transportes e as comunicações estão subordinados à lógica e o ritmo de produção, porém, a expansão de ambos criam melhores condições para a ampliação da produção. É uma relação dialética que deve ser entendida no todo da produção capitalista. O transporte determina e é determinado, subordina e é subordinado, acelera a produção e a produção o transporte. Com base nestes referenciais teóricos, o método de análise deste artigo está fundado na dialética (dinâmicas contraditórias) e na heterodoxia econômica (a função determinante do Estado).

Como metodologia, além de diversas fontes bibliográficas, utilizou-se três principais fontes documentais: *a)* relatórios da Companhia Vale do Rio Doce, série completa de 1962 a 1998; *b)* anuários da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, série completa de 1968 a 1985, e *c)* revista *Portos e Navios*, reportagens dos anos de 1968 a 1986. Realizou-se pesquisas junto às seguintes bibliotecas em Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Banco Nacional de Desenvolvimento, Escola de Guerra

Naval, Ministério da Marina e Clube Naval, em Brasília: Senado Federal, Câmara dos Deputados e Ministério dos Transportes.

IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL PESADA NO BRASIL

Segundo um levantamento realizado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, em 1956, quando da elaboração do Programa de Metas (1956-1960), havia no Brasil treze 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 nos rios Paraná e 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, inclusive os dois no interior, atendiam apenas às demandas locais referentes à construção de pequenas embarcações e aos reparos das companhias da região e, eventualmente, prestavam serviços às grandes companhias. Essa indústria naval apresentava características de um setor com fraca articulação comercial e produtiva e estava comprometida pela falta de uma política industrial e de encomendas (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1958).

Durante a execução do Programa de Metas, 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 onze (marinha mercante) e da meta 28 (construção naval) no Programa de Metas; a criação do Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval, e a aprovação do Fundo da Marinha Mercante e da taxa de renovação da Marinha Mercante. Por meio da meta onze, direcionou-se parte das novas encomendas para a renovação da frota mercante nacional privada e estatal. A Petróleo Brasileiro S. A. (em diante Petrobras), por intermédio da FRONAPE, e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro se comprometeram em comprar embarcações no país, como condição necessária para a expansão da *nova* indústria da construção naval. A meta 28 avaliava que já havia 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 onze e 28 eram indissociáveis (Conselho do Desenvolvimento, 1958).

Para cumpri-las, 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 taxa preferencial brasileira (em diante 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 Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval foi a formulação da proposta para a criação do Fundo da Marinha Mercante e do da Taxa de Renovação da Marinha Mercante. 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, numa conta especial, à ordem da Comissão da Marinha Mercante 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 (Goularti Filho, 2010).

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 motoras do setor naval. Os nacionais foram o estaleiro Mauá e as Indústrias Reunidas Caneco, ambos de porte mediano, e o estaleiro Só e o estaleiro Emaq-Engenharia e Máquinas S. A., de pequeno porte. Contudo, o maior investimento realizado na construção naval foi a instalação do Ishikawajima do Brasil Estaleiro S. A. (em diante ISHIBRAS), de origem japonesa, e o Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S. A., de capital holandês.

No governo de João Goulart, dentro do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social, que tinha como objetivo reforçar o caráter nacional da economia, foi elaborado o Programa de Construção Naval 1963-1965. Esse programa previa a construção de 40 embarcações, num total de 545 700 TPB, além de duas destinadas ao mercado externo, de 14 000 TPB (Comissão, 1963). Os resultados para o setor naval, após 1963, não foram os esperados, pois a economia brasileira, que vinha de uma fase expansiva desde 1956, iniciou uma trajetória de desaceleração, com isso o plano foi abandonado.

O golpe militar de março de 1964 alterou os rumos da política no Brasil, deslocando da democracia para o autoritarismo, porém continuou em execução o projeto para implantar a indústria pesada no país. 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. Outra mudança significativa foi a transformação da Comissão da Marinha Mercante em Superintendência Nacional da Marinha Mercante (em diante SUNAMAM), por meio do Decreto 64.125, de 19 de fevereiro de 1969, que não alterou apenas o nome, mas significou a centralização e o fortalecimento das políticas voltadas para a marinha mercante e a construção naval, sob o novo comando da SUNAMAM. Com base em três novos decretos (Decreto-Lei 11.143/1970, Decreto 67.992/1970, e 73.838/1974), a SUNAMAM passou a ter o controle quase que absoluto da navegação marítima e fluvial, envolvendo os fretes, as empresas de navegação, a elaboração de planos para a construção naval e a liberação de recursos. Esse poder atribuído à SUNAMAM estava garantido pelos vultosos recursos que ela gerenciava no Fundo da Marinha Mercante. O fortalecimento da SUNAMAM inaugurou uma nova fase para o setor naval e a navegação, pautada em três ações: proteção à navegação nacional; apoio aos armadores nacionais, e estímulo à indústria da construção naval. Concretamente estava consolidada a indissociabilidade entre a marinha mercante e a construção naval, com claros objetivos de expandir e fortalecer a economia nacional (Goularti Filho, 2010).

CRIAÇÃO DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE

A trajetória da formação do parque industrial brasileiro desde a segunda metade do século XIX até os anos de 1990, com destaque maior para o período 1930-1980, esteve associada à estreita relação entre o Estado e a indústria nacional. Em alguns momentos, esta relação foi mais pontual, em outros, disseminou-se para diversas áreas estratégicas da economia que contribuíram para a consolidação do projeto nacional de industrialização e da formação do sistema nacional de economia. Dessa estreita relação nasceu a Companhia Vale do Rio Doce (em diante CVRD) criada por Getúlio Vargas com base no Decreto-Lei 4.352, de 1 de junho de 1942. Vargas fundou as bases da grande indústria mineral no Brasil e pôs fim à histórica batalha entre a Itabira Iron Ore Company e o governo federal. A CVRD nasceu num momento em que o Estado estava montando os alicerces para o grande arranco do processo de industrialização (Pimenta, 1981). Basta lembrar que,

em 1938, havia sido criado o Conselho Nacional do Petróleo; em 1941, a Companhia Siderúrgica Nacional; em 1942, a Fábrica Nacional de Motores, e, no ano seguinte, a Companhia Nacional de Álcalis (Gomes, 1983).

O início das atividades da CVRD deu-se concomitantemente à extração do minério de ferro no Pico do Cauê e à construção do cais de minério de Atalaia, no Porto de Vitória. Toda produção era transportada pela Estrada de Ferro Vitória-Minas, em operação desde 1907, ligando a região de mineração de ferro em Minas Gerais ao Porto de Vitória, no Espírito Santo. Estava formado o complexo mina-ferovia-porto, que se constituía na estrutura central da CVRD. Inicialmente, o maior mercado consumidor externo era a Inglaterra, que estava envolvida com a segunda guerra mundial e demandava minério de ferro para sua indústria bélica. Com o fim dos conflitos, as exportações foram direcionadas para Estados Unidos e Canadá, seguidos de Holanda e Bélgica (Pimenta, 1981). Era o Brasil se ajustando às demandas das economias centrais, submetendo-se à velha divisão internacional do trabalho como fornecedor de matérias-primas. No mercado interno, parte da produção era destinada a algumas pequenas siderúrgicas instaladas ao longo da Estrada de Ferro Vitória-Minas, além da Companhia de Ferro e Aço de Vitória e Companhia de Ferro de Aço Itabira. Entretanto, o maior consumidor nacional era a Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S. A. (en adelante USIMINAS), que entrou em operação em 1962, com participação de capital estatal (inclusive da CVRD) e japoneses. A USIMINAS tornou-se uma das maiores e mais modernas siderúrgicas brasileiras que processava o minério de ferro da CVRD (CVRD, 1992).

Os rumos da CVRD mudaram significativamente com os acordos assinados com o Japão e a Alemanha Ocidental, que estavam se recuperando do pós-guerra e se tornaram os dois principais mercados consumidores do minério brasileiro. Como a demanda prevista aumentaria de forma exponencial, a CVRD teve que ampliar seus investimentos adaptando-se às novas exigências do mercado externo. A primeira iniciativa foi a construção do Porto de Tubarão, localizado na cidade de Vitória, de propriedade da CVRD, para escoar sua produção mineral; a segunda foi a construção das usinas de pelotização junto ao novo porto, que seria responsável pelo beneficiamento do minério de ferro; e, por fim, a criação da DOCENAVE, empresa responsável pelo transporte marítimo de longo curso (Pinheiro, 1996).

NOVOS MERCADOS E A CRIAÇÃO DA DOCENAVE: ANOS DE 1960

Se nos anos de 1950, o principal mercado consumidor do minério de ferro brasileiro era Estados Unidos, que ostentava uma taxa de crescimento do PIB em torno de 5.5% ao ano e absorvia em média 48% do ferro brasileiro,

na década seguinte, surgiram dois novos mercados: Alemanha Ocidental e Japão, que começaram a apresentar taxas de crescimento anual em torno de 5% e 10% ao ano, respectivamente. Como resultado desse crescimento acelerado, a demanda por ferro também aumentou de forma exponencial, exigindo a importação do minério. Em abril de 1962, a CVRD assinou um contrato com um consórcio formado por dez siderurgias japonesas com o compromisso de entregar até 50 000 000 de toneladas de ferro durante um período de quinze anos, das quais 40% deveriam ser transportadas pelo *cost insurance and freight* (em diante CIF), o que exigiria uma frota naval própria ou afretada. Como condição necessária para escoar uma produção dessa envergadura, deveria ser construído um novo terminal portuário em Vitória, fora da área portuária da cidade, além de uma usina para transformar o minério *in natura* em pelotas de ferro (CVRD, 1962-1964).

No ano seguinte, em 1963, foi assinado um contrato com o governo da Alemanha Ocidental, com a interveniência da Companhia de Mineração de Ferro e Carvão (FERTECO), ligada ao grupo alemão Thyssen; pelo contrato, a esta companhia tinha o compromisso de adquirir o minério de ferro da CVRD e beneficiá-lo em sua usina. Num prazo de quinze anos, a previsão era que fossem exportadas anualmente em torno de 1 500 000 toneladas. Além desses dois novos mercados consumidores, a CVRD, em 1962, firmou contratos com a Bélgica, por meio da S. A. Mineração Trindade, uma usina controlada pela Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira e sediada no Brasil, para entregar anualmente, sem prazo definido, 4 000 000 de toneladas de ferro ao mercado europeu. Portanto, a CVRD começa os anos de 1960 com contratos firmados que garantiram a expansão acelerada da produção, exigindo investimentos vultosos da companhia em três áreas: porto, usina e navegação (CVRD, 1992). Novamente, o país reforçou seu caráter de fornecedor de matérias-primas para as economias centrais.

O novo terminal portuário localizado na Ponta do Tubarão, que começou a ser construído em 1963 com financiamento do Tesouro Nacional, foi inaugurado em abril de 1966, com capacidade para receber navios *ore-oil tanker*. Nesse mesmo ano foi assinado um novo contrato com usinas japonesas com o compromisso de entregar 35 000 000 de toneladas de ferro por doze anos. Esse valor somava-se aos 50 000 000 assumidos em 1962. Com o intuito de beneficiar o minério de ferro transformando-o em pelotas, a CVRD começou a construir em 1966 uma usina de *pellets* junto ao porto de Tubarão envolvendo tecnologia alemã a partir de um projeto deferido a uma empresa estadunidense (CVRD, 1966). A intenção era beneficiar o minério de ferro no território nacional com o intuito de amenizar os efeitos deletérios da “deterioração dos termos de trocas”. Portanto, o horizonte futuro da CVRD era muito promissor.

Todo o serviço de transporte de longo curso realizado pela CVRD era executado por armadores estrangeiros. Não havia no Brasil armadores nacionais ou estatais capazes de atender à pesada e crescente demanda da empresa. A Companhia Siderúrgica Nacional contava com uma frota obsoleta de navios que, basicamente, faziam o transporte de carvão proveniente do Porto de Imbituba, localizado na região carbonífera de Santa Catarina. O Lloyd Brasileiro fazia o transporte de carga em geral, e seus graneleiros eram especializados no transporte de produtos agrícolas. A FRONAPE, a mais apropriada no transporte de granel sólido, atendia exclusivamente à Petrobras. Frente às dificuldades para atender aos novos rumos da CVRD, o governo de Juscelino Kubitschek cogitou criar, a exemplo da FRONAPE, a Frota Nacional de Minérios e Carvão, que nasceria com capital de CVRD, Companhia Siderúrgica Nacional, USIMINAS, Companhia Siderúrgica Paulista e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. Inicialmente, seriam adquiridas seis novas embarcações em estaleiros no exterior de 22 000 TPB, porém, a ampliação e a renovação da frota seriam feitas mediante encomendas realizadas em estaleiros brasileiros (Frota Nacional de Minérios e Carvão, 1960).

Diante das novas perspectivas de ampliação de mercado após os contratos assinados com os novos clientes, a diretoria da CVRD se via diante de um dilema: criar uma companhia própria de navegação ou ficar ainda mais dependente dos armadores estrangeiros. Com a entrada em operação do porto de Tubarão, a previsão em 1966 era receber navios de 100 000 TPB, com capacidade de carregamento de 6 000 toneladas de minério de ferro por hora. A criação de uma companhia de navegação com frota própria permitiria exportar o minério pelo CIF, cuja responsabilidade do frete é do fornecedor, ao invés do *free on board*, quando o comprador assume todos os encargos. No sistema CIF, os lucros do frete são absorvidos pelo armador, que evita a saída de divisas do país gerando impactos positivos no balanço de pagamentos. Esse argumento era determinante para convencer o governo federal em apoiar a CVRD na sua tarefa de criar uma frota de navios.

Antes de tomar a decisão de criar uma companhia de navegação, a CVRD firmou contratos com a Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira e a USIMINAS, que se comprometiam em utilizar o transporte conjugado do minério de ferro e carvão. A conjugação consistia na utilização dos navios da futura companhia para a exportação do ferro da Vale do Rio Doce e na importação do carvão metalúrgico das siderúrgicas. Caso esse contrato fosse bem-sucedido, ele poderia ser ampliado para a Petrobras, que a contrataria para trazer o petróleo do golfo Pérsico quando os navios estavam de volta do Japão (CVRD, 1962-1964). A estratégia da empresa era amarrar compromisso para garantir a sustentabilidade da nova empresa

cujos investimentos iniciais, via encomendas de novas embarcações, eram vultosos e seriam aportados pela CVRD.

Como a proposta de criar a Frota Nacional de Minérios e Carvão não saiu do papel, em 22 de outubro de 1962, a CVRD fundou a sua própria companhia de navegação, a Vale do Rio Doce Navegação S. A. (DOCENAVE), com um capital subscrito de 200 000 cruzeiros com 551 acionistas. A composição acionária da nova empresa era a seguinte: CVRD detinha 62.70% das ações; sua subsidiária, a Companhia Siderúrgica Vatu, 30%; e os trabalhadores da CVRD, 7.3%. O estatuto da nova empresa coligada lhe garantia o direito de explorar com navios próprios ou afretados o comércio de transporte marítimo em geral “podendo exercer atividades correlatas ou acessórias quando necessárias ou convenientes aos interesses sociais” (“DOCENAVE”, 1972, p. 20). A estrutura organizacional era formada de assembleia, conselho fiscal, diretoria e superintendência. Havia um setor de coordenação-geral e a comissão de planejamento, além das divisões técnica, operacional e comercial. A sede da empresa ficava na cidade de Vitória, no Espírito Santo. Para realizar os contratos de afretamento, foram criadas duas subsidiárias com bandeira de conveniência, a Seamar Shipping Corporation, com sede na Libéria, e a Nippon Brazil Bulk Carrier, com sede em Nassau, Bahamas.

A DOCENAVE surgiu num momento propício de expectativas favoráveis de ampliação das exportações do minério de ferro, da consolidação da indústria da construção naval pesada e do aumento da participação da bandeira nacional no transporte de longo curso, sobretudo com a renovação da frota da FRONAPE e do Lloyd Brasileiro. No ano seguinte a sua fundação, a DOCENAVE cogitou fazer sua primeira encomenda por meio da contratação de duas novas embarcações a estaleiros nacionais de 53 000 TPB cada (CVRD, 1964). Dentro do Programa da Construção Naval 1963-1965, a DOCENAVE foi incluída com a previsão para encomendar suas duas primeiras embarcações, totalizando 90 000 TPB (Comissão, 1963). Como o programa não foi plenamente executado pós-1964, a DOCENAVE reviu seus planos e continuou afretando, transferindo suas encomendas domésticas para mais adiante.

Entre 1963 e 1970, período em que a DOCENAVE atuou apenas com afretamento *time-charter* (contrato de afretamento por tempo) e *time-voyage* (contrato de afretamento por viagem), a empresa seguiu uma trajetória de crescimento constante, seja no volume transportado ou na receita operacional. No primeiro ano de atuação, foram transportadas em navios afretados 340 000 toneladas, sendo 290 000 de minério de ferro e 50 000 de petróleo, considerando apenas o ferro, representava apenas 4.59% do volume total exportado pela CVRD (ver anexos 2 e 4). Com realização de contratos de cargas conjugadas com as siderúrgicas e petroleiras, nos

anos seguintes, aumentou o volume de petróleo e carvão, além de iniciar a movimentação de trigo. Contudo, o salto maior ocorreu com a entrada em operação do porto de Tubarão em 1966, cujo volume transportado de minério de ferro passou de 1 080 000 toneladas para 4 700 000 em 1970 (ver anexo 2). O mercado japonês representava 32.70% das exportações da companhia, o alemão, 20.2% e o estadunidense reduziu para 6%. Em relação à receita operacional, o movimento dos primeiros anos também foi positivo, com trajetória ascendente de crescimento. No primeiro ano de atuação, a receita gerada pelos transportes foi de 1 600 000 dólares passando para 6 600 000 no ano seguinte, atingindo a cifra de 39 900 000 dólares em 1970, momento em que a DOCENAVE estava se preparando para dar um salto quantitativo (ver anexo 4).

Convém lembrar que o país atravessou uma desaceleração econômica entre 1963 e 1965, quando a taxa média de crescimento do PIB caiu 2.13% ao ano –frente aos 8.20% do triênio anterior– isso combinado com a aceleração inflacionária e a baixa capacidade estatal para financiar a retomada do crescimento. A situação se reverteu pós-1966, quando o país começou a viver um período de alto crescimento, impulsionado pela capacidade de investimento das estatais, o que desencadeou um aumento da produção em diversos segmentos industriais. Nesse cenário positivo com expectativas favoráveis e um horizonte futuro promissor, a DOCENAVE realizou suas primeiras encomendas de navios para iniciar a sua frota. Mesmo com a presença de uma indústria naval pesada instalada no país, ela ainda era incapaz de assumir encomendas de grande porte com navios acima de 100 000 TPB. Como a CVRD necessitava atender à crescente demanda japonesa e reduzir os custos dos afretados, no dia 10 de novembro de 1967, na embaixada brasileira em Tóquio, foi realizada uma cerimônia de assinatura de contrato entre a DOCENAVE e os estaleiros Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd. e o Nippon Kokan Kabushiki Kaisha para a construção de dois *ore-oil tanker* (minério-petroleiro) cada um com 104 000 TPB. A previsão de entrega era o primeiro trimestre de 1970. Essas duas encomendas tinham como objetivo iniciar a frota própria para realizar as viagens combinadas atendendo às demandas da Petrobras (CVRD, 1966-1970).

No ano seguinte, foram realizadas mais duas grandes encomendas ao Ishikawajima e ao Hitachi de dois *ore-oil tanker* com 130 000 TBP cada. Em dezembro de 1968, após quatro encomendas no exterior, a DOCENAVE começou a direcionar sua estratégia de ampliação da frota com base no potencial dos estaleiros brasileiros com a compra de um *bulk carrier* (graneleiro) de 53 000 TPB do Verolme. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, por meio de recursos do Fundo da Marinha Mercante, se encarregou de financiar a primeira encomenda da DOCENAVE no território nacional (“DOCENAVE”, 1968). Com essa iniciativa, a companhia deu

um sinal à SUNAMAM de que ela estaria disposta a participar dos planos nacionais para contribuir na expansão da indústria da construção naval brasileira.

EXPECTATIVAS FAVORÁVEIS E AMPLIAÇÃO DA FROTA: ANOS DE 1970

Enquanto o país estava passando por um dos piores momentos políticos da sua história contemporânea, sob a égide do AI-5 e das baionetas, contraditoriamente a CVRD iniciava a década de 1970 projetando um horizonte de curto e longo prazo muito promissor. Os contratos firmados com o Japão e a Alemanha Ocidental estavam gerando os resultados positivos prometidos no início da década passada. Como fruto da *joint venture* entre companhias siderúrgicas italianas, espanholas e japonesas, nasceram, respectivamente, a Companhia Ítalo-Brasileira de Pelotização (ITABRASCO), a Companhia Hispano-Brasileira de Pelotização (HISPANOBRAS) e a Companhia Nipo-Brasileira de Pelotização (NIBRASCO), além de entrar em operação a usina de propriedade apenas da CVRD localizada na Ponta do Tubarão. Também foram assinados novos contratos para o transporte de carvão e o fornecimento de ferro às siderúrgicas estatais (CVRD, 1970-1975).

Outro fator determinante que alterou os rumos da companhia foi o início das atividades de mineração na Serra dos Carajás e no Vale do Rio Trombeta, onde a CVRD já estava fazendo estudos geológicos desde o final dos anos de 1960. Com a confirmação de que havia em Carajás uma enorme reserva mineral (ferro, manganês, zinco, níquel, cobre, bauxita, estanho, urânio e outros), tratou-se de criar uma nova estrutura administrativa e operacional, deslocando as atenções do sudeste para o norte. Para a extração e o beneficiamento da bauxita no Trombeta, foram criados o consórcio Mineração Rio Norte S. A., a Alumínio Brasileiro S. A. (ALBRÁS, localizada no Pará) e a Alumina do Norte do Brasil (ALUNORTE, localizada no Maranhão). Dentro da estrutura de extração e transporte dos minérios, sobretudo do ferro, da Serra dos Carajás, foi construída a Estrada de Ferro Carajás e o terminal portuário na Ponta da Madeira, próximo a São Luiz, no Maranhão (CVRD, 1975-1978).

No centro-oeste a CVRD começou a atuar na extração de minério de ferro e manganês disponíveis no Maciço do Urucum, no Mato Grosso. Em associação com empresas que já atuavam na área, nasceu a Urucum Mineração S. A. Esses três grandes empreendimentos – Carajás, Trombeta e Urucum – formaram o sistema norte, somaram-se ao consolidado sistema sul, constituído pelas minas de minério de ferro, ferrovia, usinas de pelotização e porto localizados em Minas Gerais e Espírito Santo. A descoberta de novas reservas e área de extração, com promessa de produção acentua-

da, sobretudo de ferro, bauxita e manganês, além da entrada em operação das usinas de pelotização, reforçaram as expectativas favoráveis da CVRD para a década de 1970 e para a seguinte (CVRD, 1992).

A DOCENAVE começou a década decidida a ampliar sua frota própria de navios encomendando-os nos estaleiros brasileiros atendendo às orientações do executivo federal. Na euforia do crescimento acelerado – PIB de 10.26% entre 1968 e 1971 – foi lançado pela SUNAMAM o ousado I Plano da Construção Naval de 1971 a 1975, que previa a construção de 2 235 040 TPB até o final do período. Este primeiro plano estava em consonância com o I Plano Nacional de Desenvolvimento 1971-1974, que previa um aumento de 41% do PIB para o período. Antes de finalizar este plano da construção, a SUNAMAM lançou o II Plano da Construção Naval de 1975 a 1980, que previa um investimento na ordem de 3.3 bilhões de dólares, contratando 5 300 000 TPB, e concluir 1 300 000 TPB já contratados no plano anterior, também para atender aos mercados interno e externo. O objetivo era fazer do Brasil uma potência mundial na construção naval, ao lado do Japão e da Coreia do Sul, ampliando as exportações de manufaturados. Há que se destacar que a capacidade instalada nos estaleiros no Brasil estava aquém das encomendas previstas no segundo plan. Os grandes armadores estatais, Lloyd Brasileiro, FRONAPE e DOCENAVE foram selecionados como os impulsionadores dos planos da construção naval que tinha como objetivo ampliar a nacionalização da frota de navios (Superintendência Nacional da Marinha Mercante, 1971-1978). Era a combinação da marinha mercante com a construção naval, por meio dos armadores estatais e dos estaleiros selecionados no intuito de fomentar e fortalecer o parque industrial brasileiro e o setor naval dentro do sistema nacional de economia.

Para continuar com o mesmo ritmo de crescimento herdado do *milagre econômico* (1968-1973), manter expectativas, superar a crise e completar o parque industrial brasileiro, em meados de 1974, é apresentado à nação o II Plano Nacional de Desenvolvimento 1975-1978. Dentro do este segundo plano, para o setor de transportes havia uma previsão de crescimento para as rodovias de 45.6%, para as ferrovias de 124% e para a navegação 124%. Na segunda metade dos anos de 1970, presenciamos dois movimentos: o Brasil internalizou por completo as bases da segunda revolução industrial, da grande indústria eletro-metal-mecânica, e o início da crise fiscal e financeira, desdobrada a partir do endividamento externo. O II Plano Nacional de Desenvolvimento, apesar das limitações financeiras, cumpriu sua função de ampliar e integrar o parque industrial brasileiro. O final da década de 1970 mostrava sinais claros de reversão da tendência histórica de crescimento acelerado pautada no capital estatal, nacional e externo. A crise fiscal e financeira engessou o Estado reduzindo a sua mobilidade em formular novas políticas de crescimento (Coutinho e Belluzzo, 1984).

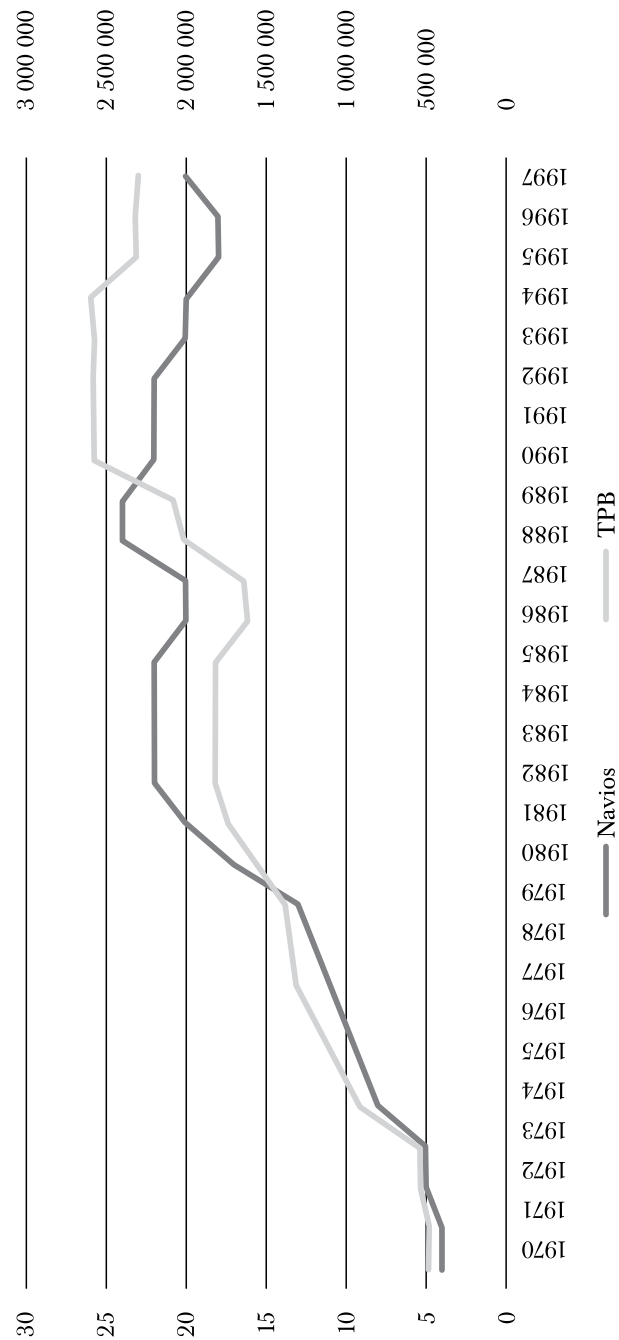
Em 1970, a DOCENAVE recebeu os quatro *ore-oil tanker* encomendados no Japão, batizados de Docebay, Docemar, Doceriver e Docevale, em 1974, o Docecanyon, com 275 588 TPB, a maior embarcação de um armador nacional e, em 1979, o graneleiro Docegulf (Superintendência Nacional da Marinha Mercante, 1970-1979) (ver anexo 1). Essa última embarcação foi encomenda na Coreia do Sul ao estaleiro Hyundai e fazia parte das estratégias da CVRD de se aproximar do mercado coreano. A Coreia do Sul despontava como um novo mercado que estava num rápido processo de constituição e expansão da sua base industrial e, a exemplo do Japão, dependia de insumos minerais do exterior.

Houve uma divisão de encomendas dentro dos planos da construção naval entre os armadores estatais: a FRONAPE optou pelo ISHIBRAS e Verolme; o Lloyd Brasileiro, pelo ISHIBRAS e Mauá; e a Docemave pelo Verolme. Na década foram recebidas sete novas embarcações construídas no Brasil: quatro *bulk carrier* e três *ore-oil tanker*, que somaram 591 770 TPB (ver anexo 1). As aquisições eram todas financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante, que era controlado por SUNAMAM e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

A companhia chegou ao final da década com uma frota própria de treze navios: sete construídos no Brasil e seis no exterior, somando 1 378 870 TPB, crescendo em média 13.93% ao ano (ver gráfico 1). Mesmo com a ampliação da frota, a DOCENAVE, por meio da sua subsidiária, continuava afretando navios seja por um prazo de tempo mais largo ou mesmo por viagem, pois o volume exportado crescia numa velocidade maior do que a capacidade de carga da sua frota. Em média eram afretados 16 navios por *time charter* e 40 por *time voyage*, porém, a cada ano, os contratos variavam de acordo com o volume exportado e a capacidade da DOCENAVE de atender à demanda da CVRD (CVRD, 1975-1979; Superintendência Nacional da Marinha Mercante, 1975-1979).

Com relação ao volume de carga transportada durante os anos de 1970, o resultado também foi muito positivo e cresceu a uma taxa anual de 18.85%, saltando de 10 090 000 toneladas em 1970 para 19 900 000 em 1979 (ver anexo 2). Esse crescimento seguia o ritmo acelerado de expansão dos negócios da CVRD e da ampliação da frota própria da DOCE-NAVE. Entre as mercadorias mais transportadas, como sempre, destacou-se o minério de ferro, que, na década, representou 51.84%, seguido de petróleo (21.25%), carvão (15.23%), trigo (9.58%), fertilizantes (3.89%) e outros (2.10%). O petróleo e o carvão eram movimentados via importação, o ferro, via exportação. Com a concretização dos acordos realizados com siderurgias japonesas e europeias, além da abertura de novos mercados, o volume transportado de ferro passou de 4 700 000 toneladas em 1970 para

GRÁFICO 1. EVOLUÇÃO DA FROTA DA DOCENAVE (1970-1997)



Fontes: CVRD (1962-1998); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985).

11 600 000 em 1979, com um crescimento médio anual de 22.02% (CVRD, 1970-1979).

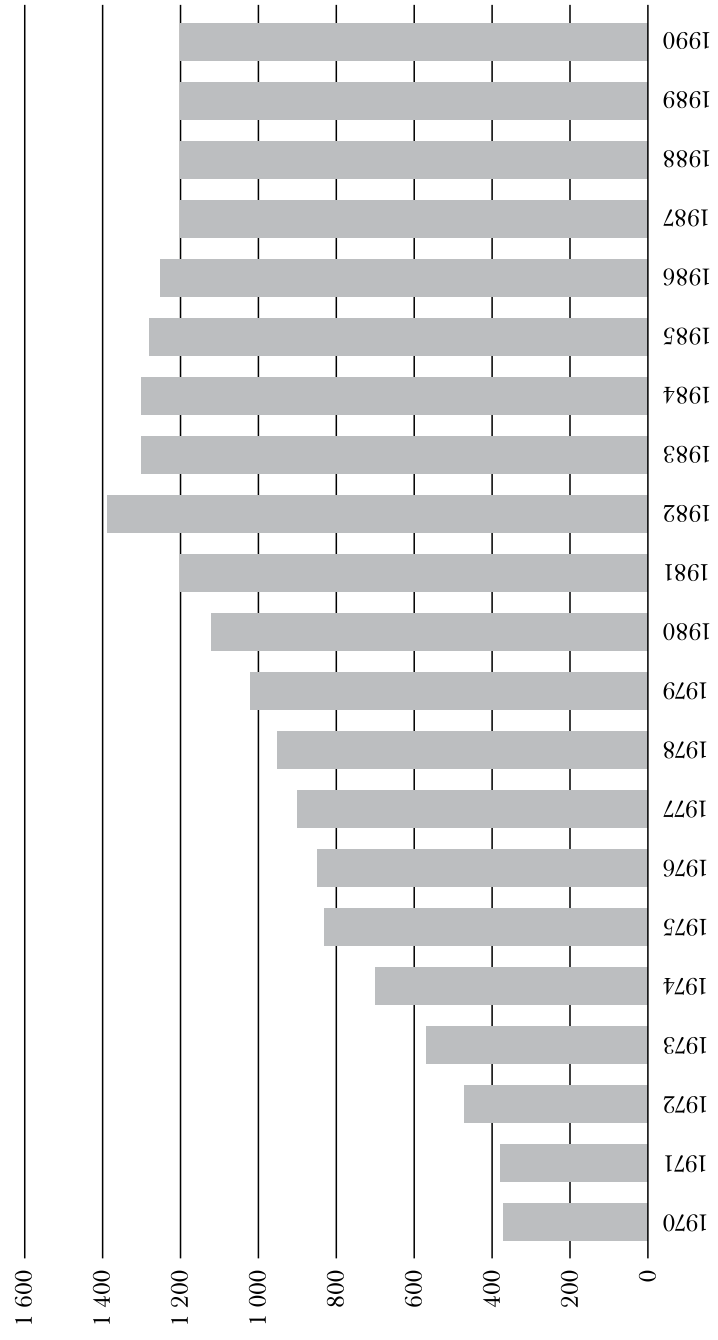
Contudo, o volume transportado do minério de ferro pela DOCENAVE representava, em média, na década, 17.99% do total exportado pela CVRD. Esse resultado demonstra que, mesmo com a política de constituição e expansão da sua frota própria, a DOCENAVE ainda era incapaz de atender às demandas da companhia à qual era subordinada. Ainda havia muito espaço para crescimento da frota. Essa realidade gerava novas expectativas na indústria da construção naval pesada brasileira, cujo horizonte próximo era muito promissor, pois ainda permanecia uma grande lacuna a ser preenchida.

Concomitantemente à expansão da frota própria, também aumentava o número de trabalhadores na companhia, tanto para os “embarcados” com os que atuavam na administração direta. Em 1970, eram 371 trabalhadores, passando para 1 020 em 1979, ou seja, quase triplicou o efetivo (ver gráfico 2). No início da década, eram apenas quatro navios, no final já eram treze. Tanto um petroleiro de 130 000 TPB como um graneleiro de 53 500 TPB exigiam uma tripulação de aproximadamente 40 homens (Superintendência Nacional da Marinha Mercante, 1973-1979).

Destacamos dois eventos relevantes para a DOCENAVE nessa década. O primeiro consistiu na formação, em 1973, de uma nova empresa que ficaria responsável pelo transporte de cabotagem, atendendo aos contratos realizados com as siderurgias nacionais, denominada Navegação Rio Doce Ltda., que operava com navios afretados e da própria empresa controlada. O outro consistiu na aquisição, em 1974, da estatal Empresa Brasileira de Reparos Navais, antigas instalações da Companhia Nacional de Navegação Costeira, fundada em 1882 e encampada em 1942. Esta empresa ficaria responsável por fazer os reparos nos navios da companhia que atracavam nos portos de Vitória e Tubarão (CVRD, 1973-1974).

A década de 1970 encerrou-se com um horizonte de incertezas na economia brasileira. O crescente endividamento externo, que rebatia internamente, gerando uma crise fiscal e financeira, engessou o Estado imobilizando sua capacidade de planejar e executar as políticas de expansão e modernização do parque industrial brasileiro. Essa situação de crise refletia no crescimento da economia, que ensaiava uma desaceleração da renda nacional, queda na capacidade de arrecadação e elevação do nível de preços domésticos (Carneiro, 2002). Os anos seguintes para a economia não eram muitos promissores. No entanto, a CVRD vivia um momento de grande expectativa com a espera do início das atividades do sistema norte. As obras aceleradas da “ferrovia do aço”, do porto da Ponta da Madeira e da instalação da ALBRÁS e ALUNORTE prometiam uma nova fase de ex-

GRÁFICO 2. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE TRABALHADORES DA DOCENAVE (1970-1990)



Fontes: CVRD (1962-1998); "DOCENAVE" (1968-1986); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985).

pansão das exportações de minérios no Vale do Trombeta e na Serra dos Carajás (Pinheiro, 1996).

DIVERSIFICAÇÃO DA PRODUÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DA DOCENAVE: ANOS DE 1980

Os anos de 1980 tiveram início com reversão das expectativas para a economia brasileira. O endividamento externo e a crise fiscal e financeira promoveram resultados negativos para a renda nacional, acumulando uma taxa negativa de crescimento de -2.12% do PIB entre 1981 e 1983. A quebra do padrão de financiamento estatal e externo inviabilizou a plena execução do III Plano Nacional de Desenvolvimento 1980-1985, que projetava novos investimentos, sobretudo em fontes renováveis de energia. Se por um lado a desvalorização cambial acelerava o processo inflacionário, que chegou a três dígitos, por outro, estimulava as exportações e protegia a indústria nacional dos importados. A curta retomada do crescimento entre 1984 e 1986, com taxa média de 6.91% ao ano, trouxe momentaneamente um fôlego para os agentes econômicos que renovaram suas apostas e executaram os novos projetos de investimentos. Contudo, foi um período de curta euforia que logo revelou a sua fragilidade com a desaceleração acentuada da economia. O Estado ficou ainda mais imobilizado e as grandes estatais perderam a capacidade de serem agentes impulsionadoras do crescimento. O grau de endividamento das estatais e o fim do financiamento direto do Tesouro Nacional colocaram em xeque muitos de seus planos de expansão (Carneiro, 2002).

Foi nesse cenário turbulento que a CVRD iniciou suas atividades de extração, beneficiamento e transporte dos novos minerais explorados no sistema norte. A entrada em operação de Carajás e do Vale do Trombeta no início de 1985 colocou a CVRD num novo patamar em nível internacional como a maior mineradora de ferro do mundo. Os três principais minérios extraídos, ferro, bauxita e manganês, associados à entrada em operação das novas plantas industriais promoveram uma ampla diversificação produtiva da empresa, mantendo-a entre as estatais mais rentáveis e eficientes do país. No primeiro ano de atividade, Carajás produziu 6 000 000 de toneladas de minério de ferro, no final da década, em 1989, já eram 31 280 000, enquanto que o sistema sul, com 47 anos de atuação, produziu neste ano 66 800 000 toneladas. Esses dados revelam o quanto significou Carajás para a CVRD e para a pauta de exportações brasileiras (CVRD, 1985-1989).

Para *honrar* o pagamento dos juros da dívida externa, impostos pelo Fundo Monetário Internacional e aceitos pelo Ministério da Fazenda, o

saldo positivo da balança comercial tornou-se uma condição necessária para evitar o *default* da economia brasileira. Como o saldo comercial era o maior canal de entrada de dólar na economia brasileira, o governo optava por promover cada vez mais as exportações, seja por meio da desvalorização cambial ou estimulando a produção de bens exportáveis (Belluzzo e De Almeida, 2002). As novas exportações da CVRD atendiam a esse apelo do governo.

Nos anos de 1980, a DOCENAVE recebeu 23 novas embarcações, sendo que apenas uma foi construída no exterior (ver anexo 1). Ao todo foram incorporadas na frota 2 395 705 TPB, que faziam parte do II Plano da Construção Naval e do Plano Permanente da Construção Naval 1981-1982. O Plano Permanente de 1981 ainda guardava algumas proporções dos anteriores, prevendo a construção para aquele ano de 966 820 TPB. Em compensação, o Plano Permanente de 1982, o último formulado pela SUNAMAM, ajustou-se à realidade e contratou apenas 131 783 TPB, incluindo todos os estaleiros. No estaleiro Verolme, foi construída a maioria dos navios da DOCENAVE, totalizando onze unidades. No ISHIBRAS, foram construídas as duas maiores embarcações até então feitas no Brasil, o *Docefjord*, com 310 698 TPB, e o *Tijuca*, com 313 686 TPB. Essas duas encomendas tinham como objetivo potencializar os estaleiros brasileiros para iniciar uma nova etapa da construção naval atendendo à demanda dos *very large crude carrier*. Contudo, as expectativas foram frustradas, pois já estava em curso o “escândalo da SUNAMAM” que pôs fim à política industrial e de crédito fácil à marinha mercante brasileira.

Em 1984, no final da ditadura militar, foram descobertas várias irregularidades nos repasses de recursos da SUNAMAM para os construtores navais. Mesmo assim, mergulhada em dívidas, a autarquia avalizava os estaleiros para descontar duplicatas na rede bancária e continuar a construir os navios encomendados. Em 1984, o governo não reconheceu o aval da SUNAMAM e deu início a uma apuração das irregularidades, que ficaram conhecidas como o “escândalo da SUNAMAM”. Na época, estimava-se que as perdas para os cofres públicos foram de 545 000 000 de dólares (Senado Federal, 1986). A SUNAMAM, uma poderosa autarquia com ampla margem de manobra financeira e administrativa, tornou-se um estorvo para o governo federal e alvo de uma comissão parlamentar de inquérito no Congresso nacional. Era o prenúncio do fim de um ciclo expansivo da indústria da construção naval brasileira.

A última embarcação que a companhia recebeu foi o *bulk carrier* *Docesserra*, construído no Verolme, de 173 329 TPB, encomendado no final da década e entregue em 1990. Dentro dos três planos para a construção naval de 1971 a 1982 (I e II Planos da Construção Naval e Planos Permanentes da Construção Naval), os armadores estatais constituíram-se

na sua principal âncora, para manter em operação os estaleiros brasileiros. A FRONAPE, o Lloyd Brasileiro e a DOCENAVE, nas quatro décadas analisadas, foram responsáveis pela aquisição de 77.89% do total de TPB construída no país, somando 157 embarcações. Nos anos de 1980, esse índice chegou a 90.52%. Levando em consideração apenas as aquisições da DOCENAVE, nos anos de 1970, ela foi responsável por 13.95% do total de TPB construída no Brasil, subindo para 50.10% na década seguinte, quando foram adquiridas 22 embarcações, e caindo para 11.21% nos anos de 1990, com a incorporação de apenas mais um navio na sua frota.

Analizando ao longo do período de 1960 a 1997, ou seja, da entrada em operação da indústria da construção naval pesada no Brasil à privatização da CVRD, do total das encomendas entregues às estatais, o Verolme teve a DOCENAVE como seu maior cliente, sendo responsável por 52.91% de todos os seus navios construídos. Seguido do Caneco, com 38.45% das encomendas, Emaq com 31.08%, ISHIBRAS com 25.97% e Mauá com apenas 8.68%. Os dados das tabelas 1 e 2 revelam que em larga medida os armadores estatais foram os maiores responsáveis pela implantação, expansão e consolidação da indústria naval no país na formação do sistema nacional de economia. O fim das encomendas estatais, impulsionado pelas políticas neoliberais dos anos de 1990, levaram à quase derrocada dessa indústria no país.

Ao mesmo tempo em que foram sendo incorporadas novas embarcações na frota da DOCENAVE, também foram vendidos navios obsoletos que não atendiam aos objetivos da empresa. Isso explica a queda entre 1985 e 1987 de 22 unidades para 20, reduzindo em 193 306 TPB. No final da década, a frota era composta de 24 embarcações num total de 2 080 000 TPB (ver gráfico 1). O serviço de afretamento continuava sob a responsabilidade da Seamar Shipping Corporation, que afretava em média 23 navios por ano. Mesmo com a expansão considerável da frota própria, a DOCENAVE, por meio da Seamar, não podia abandonar os serviços de afretamento, pois os contratos realizados com seus clientes no exterior previam as exportações no regime CIF.

No que tange à carga e ao volume transportado pelo sistema sul, praticamente a produção ficou estagnada, com 64 800 000 toneladas exportadas de minério de ferro em 1980 para 66 800 000 em 1989. Ao longo da década houve momentos de queda considerável, chegando a 57 100 000 em 1987 (ver nexos 3). Esse resultado foi um pouco diferente para a DOCENAVE, que estava operando uma frota maior. No primeiro ano da década, foram transportados 21 620 000 toneladas, passando para 28 800 000 em 1989, crescendo a uma média anual de 4.33%, inferior à década de 1970, que foi de 18.85% (ver anexo 2). A novidade foi o início do transporte de manganês e bauxita, que compensaram a baixa variação no volume trans-

TABELA 1. EVOLUÇÃO DAS ENCOMENDAS ENTREGUES AOS ARMADORES ESTATAIS
PELOS ESTALEIROS BRASILEIROS

<i>Década</i>	<i>FRONAPE</i>		<i>Lloyd Brasileiro</i>		<i>DocENAVE</i>		<i>Total de navios entregues às estatais</i>	<i>Total TPB adquiridas pelas estatais (A)</i>	<i>Total TPB construída (B)</i>	<i>A/B (em percentagem)</i>
	<i>Navios</i>	<i>TPB</i>	<i>Navios</i>	<i>TPB</i>	<i>Navios</i>	<i>TPB</i>				
1960	6	64 516	17	158 900	-	-	23	223 416	582 650	38.34
1970	19	2 113 768	29	412 015	7	591 770	55	3 117 553	4 241 650	73.50
1980	21	1 339 953	14	404 955	22	2 162 689	57	3 907 597	4 316 760	90.52
1990	21	902 928	-	-	1	173 329	22	1 076 257	1 546 470	69.59
Total	67	4 421 165	60	975 870	30	2 927 788	157	8 324e 823	10 687 530	77.89

Fontes: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (em diante GEIPOP) (1999); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985).

TABELA 2. ARMADORES ESTATAIS E ENCOMENDAS ENTREGUES PELOS ESTALEIROS BRASILEIROS 1960-1997

<i>Estaleiros</i>	<i>FRONAPE</i>		<i>Lloyd Brasileiro</i>		<i>DOCENAVE</i>		<i>Total de navios</i>	<i>Total TPB</i>	<i>Participação dos estaleiros brasileiros (em percentagem)</i>
	<i>Navios</i>	<i>TPB</i>	<i>Navios</i>	<i>TPB</i>	<i>Navios</i>	<i>TPB</i>			
ISHIBRAS	22	2 329 691	16	199 357	4	887 196	42	3 416 244	42.33
Verolme Mauá/	21	1 272 527	9	171 013	16	1 621 811	46	3 065 351	37.98
Companhia Comércio e Navegação	6	197 704	21	351 146	1	52 163	28	601 013	7.45
Caneco	8	253 079	4	46 675	5	187 232	17	486 986	6.03
Emaq	6	190 122	10	207 679	4	179 386	20	577 187	7.15
Ilha	4	177 441	-	-	-	-	4	177 441	2.20
Total construído no Brasil	67	4 420 564	60	975 870	30	2 927 788	157	8 324 222	100.00
Total construído no exterior	22	1 488 105	9	175 413	11	1 853 83 7	42	3 517 355	-

Fontes: GEIPOP (1999); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985).

portado de minério de ferro (CVRD, 1980-1989). Na verdade, a empresa também foi atingida pela desaceleração da economia brasileira que estava *agonizando* em sucessivas crises.

Os ajustes recessivos na DOCENAVE vieram por meio da manutenção do quadro de trabalhadores que praticamente ficou inalterado ao longo da década, mesmo com a aquisição de novas embarcações. O recorde foi no ano de 1983, quando havia 1 386 trabalhadores, entre embarcados e na área administrativa, nos meados da década eram 1 200, com uma leve redução até 1990 (ver gráfico 2) (“DOCENAVE”, 1982, 1986).

A construção naval brasileira constituiu-se num importante segmento da indústria pesada de transportes, com forte integração produtiva com as grandes siderúrgicas e o complexo eletro-metal-mecânico formando um sistema nacional de economia. Ao seu redor, formam-se as navieças, um aglomerado de indústria que fornece peças, equipamentos, insumos e presta serviços para os diversos segmentos que abrangem toda a indústria da construção naval. Os estaleiros formam o núcleo central deste aglomerado de indústria, onde eram construídas as embarcações e as grandes estruturas para segmentos marítimos. Destaca-se também a sua extensividade na contratação de trabalhadores, tanto direta como indireta (Araújo Júnior, 1985). Dada a dimensão desta indústria, por um lado, ela só pode ser instalada num país que já tenha internalizado um sistema industrial completo e integrado com a presença de grandes oligopólios nacionais. Por outro, depende de políticas governamentais ativas, tanto para proteger o mercado com para financiar as grandes encomendas. A presença destes equipamentos na indústria brasileira formou a chamada navieças, parte integrante do aglomerado da indústria da construção naval pesada. A navieças tem um caráter nacional e surgiu exclusivamente para atender aos estaleiros e/ou a muitos empresários, que diversificaram suas empresas e também passaram a produzir ou fornecer insumos navais (Goularti Filho, 2014).

INCERTEZAS E DESNACIONALIZAÇÃO DAS ENCOMENDAS: A DÉCADA DE 1990

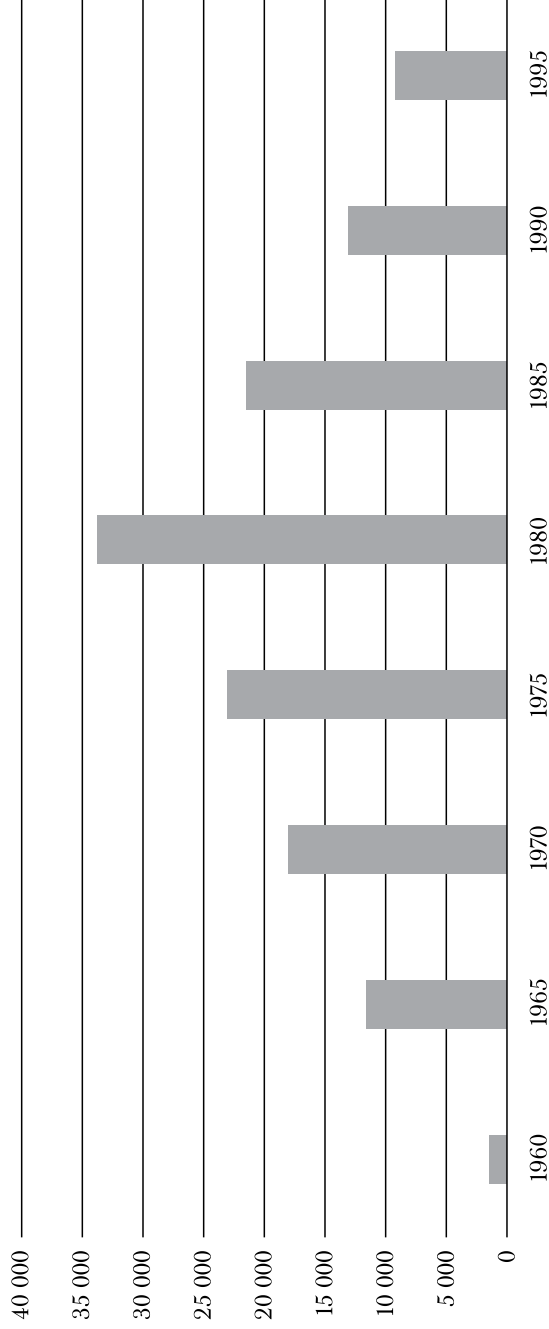
O Brasil iniciou a década de 1990 aprofundando o endividamento externo e a crise fiscal e financeira, acrescidos da abertura comercial e financeira. A tônica da década foi o ajuste fiscal com privatizações, desnacionalizações, fechamento de autarquias e cortes orçamentários nos investimentos. A dinâmica 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 macro conjuntura econômica. A recessão, que já havia prejudicado a economia brasileira nos

anos de 1980, seguiu sua trajetória, acrescida do aumento exponencial do desemprego (Belluzzo e De Almeida, 2002).

Os efeitos das reformas econômicas dos anos de 1990 atingiram diretamente a marinha mercante e a indústria da construção naval brasileira. Se a partir do “escândalo da SUNAMAM”, o setor da navegação vinha seguindo uma trajetória de crise, a continuação da recessão e a falta de planejamento quase levaram à extinção da indústria da construção naval e dos armadores nacionais. Os anos de 1990 inauguraram uma nova fase para a economia brasileira. Durante um longo período, que se iniciou em 1930 e se estendeu até o final dos anos de 1970, o Estado brasileiro teve uma ampla margem de manobra sobre as políticas econômicas em prol da industrialização e na formação do sistema nacional de economia. Na década de 1980, assistimos ao avanço de alguns setores da economia, como o complexo agroindustrial, mineral e petroquímico, porém, no conjunto, o nível de crescimento do PIB industrial foi muito baixo (Suzigan, 1992). As tentativas malfadadas de estabilizar os preços, que estavam financeirizados, agravaram o quadro de instabilidade econômica, que estava sendo orientado pelas finanças especulativas. Sem financiamento e novos investimentos, a infraestrutura logística do país foi profundamente prejudicada. Com a extinção da Empresa de Portos do Brasil S. A., as operações portuárias foram privatizadas e ampliou-se o número de terminais privativos. A Companhia de Navegação Lloyd Brasileira entrou no Plano Nacional de Desestatização, e seu material flutuante foi, aos poucos, sendo leiloado.

Na indústria da construção naval, em 1980, o Brasil chegou a ser a segunda maior potência no mundo, em 1999, passou para a décimo quinta posição. No gráfico 3 podemos ter uma noção geral da trajetória do setor naval brasileiro acompanhando a evolução do número de trabalhadores vinculados aos estaleiros. Desde a sua implantação, no final dos anos de 1950, a indústria naval pesada seguiu uma trajetória ascendente até o início da década de 1980. A partir desse momento, houve uma reversão da tendência, com uma queda acentuada na oferta de emprego, chegando em 1995 a um patamar inferior ao de 1965. O setor também passou por uma reestruturação patrimonial 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, pelo 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 (GEIPOT, 1999). As reformas econômicas desnacionalizaram parte da marinha mercante e desmontaram parcialmente a indústria da construção naval. As grandes companhias

GRÁFICO 3. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE TRABALHADORES NA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL (1960-1995)



Fontes: Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (2015); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985).

de navegação multinacionais, que já dominavam o comércio mundial, passaram a atuar na cabotagem brasileira.

A CVRD começou a década enfrentando as mesmas dificuldades pelas quais passaram as estatais brasileiras, que viram seu desempenho financeiro e operacional atingidos, tanto pela recessão da economia, como pelo ajuste fiscal promovido pelo Estado. Redução do quadro funcional, readequação do plano estratégico, diversificação da carteira de clientes e busca de áreas de exploração foram a tônica da nova política.

A promessa de campanha do candidato Fernando Collor de Mello de que a reforma do Estado passava necessariamente pela privatização das empresas estatais iniciou com o leilão da USIMINAS em maio de 1991. A USIMINAS era uma empresa competitiva, eficiente, solvente e com uma alta capacidade de produção. A avaliação era de que se a USIMINAS fosse privatizada, qualquer estatal, mesmo sendo lucrativa também poderia ser vendida. Depois da USIMINAS vieram as demais empresas do complexo Siderúrgias Brasileiras, além do sistema elétrico, transporte, financeiros (bancos estaduais) e outras (ver tabela 3). Com relação à participação por compradores (excluindo a telefonia) a distribuição foi a seguinte: capital nacional, 43%; capital externo, 16%; setor financeiro, 15%; pessoa física, 14% e fundo de pensões, 12%. A maior privatização foi da telefonia, no total de 20.01 bilhões de dólares com a ampla participação do capital externo. A esperança de que a CVRD seria poupada da “aventura neoliberal” foi frustrada com a sua inclusão no Plano Nacional de Desestatização (Biondi, 1999). Era apenas uma questão de tempo.

Diante desta onde privatista, a redução contínua da produção do minério de ferro do sistema sul entre 1990 e 1993, passando de 72 300 000 toneladas para 64 300 000, acumulando uma queda anual -10.52%, fragilizava ainda mais a CVRD e alimentava os discursos liberais que elegia o Estado como a anátema da sociedade. Até mesmo a produção de Carajás, que vinha numa trajetória ascendente desde que havia entrado em operação, reduziu o seu ritmo de crescimento. Segundo a mensagem do presidente Francisco José Schettino:

Esta queda –de cerca de 11%, em relação ao minério de ferro– reduziu de forma acentuada o faturamento, obrigando a CVRD, através de seus dirigentes e funcionários, a um grande empenho visando buscar a otimização de processos e a redução de custo, tanto operacionais quanto administrativos. As ferramentas para isso foram muito trabalho e criatividade (CVRD, 1993, p. 3).

Nem o trabalho, nem a criatividade evitariam a privatização da CVRD, que, mesmo com as adversidades momentâneas, consagrava-se como a maior mineradora e exportadora de ferro do mundo. Em 1994, a empresa

TABELA 3. RESULTADO DAS PRIVATIZAÇÕES NO BRASIL EM 1998
(EXCLUI TELEFONIA) (EM BILHÕES DE DÓLARES)

<i>Setor</i>	<i>Valor</i>	<i>Participação (em porcentagem)</i>
Siderúrgico	5.56	28.41
Elétrico	3.9	19.93
Mineração	3.3	16.86
Petroquímico	2.69	13.75
Ferrovário	1.69	8.64
Fertilizante	0.41	2.1
Portuário	0.4	2.04
Financeiro	0.24	1.23
Outros	1.38	7.05
Total	19.57	100

Fonte: Biondi (1999).

fechou o ano apresentando resultados positivos em várias frentes, com destaque para a produção de ferro, que alcançou a cifra de 111 600 000 toneladas. Em 1995, foi lançada a pedra fundamental de mais uma usina de pelotização, a Companhia Coreano Brasileira de Pelotização, em associação com a Pohang Iron na Steel Corporatino, sediada na Coreia do Sul (CVRD, 1990-1995). Contudo, a privatização era iminente e nada conseguiria conter o “rolo compressor neoliberal”.

Os efeitos dos ajustes financeiros e operacionais na companhia também rebateram na DOCENAVE, que não realizou mais encomendas aos estaleiros nacionais e voltou-se apenas para o exterior. Se antes o que orientava era o fortalecimento da indústria nacional, agora, sob a égide do neoliberalismo, era apenas o melhor preço, mesmo que essa escolha ocorresse em detrimento da economia nacional. Entre 1991 e 1997, foram incorporadas à frota mais cinco embarcações, duas no Japão, nos estaleiros Kawasaki e Mhi Nakasaki, e três na Coreia do Sul, todos no estaleiro Hyundai, somando 781 558 TPB. No ano da privatização, a frota da DOCENAVE era composta por 20 navios, totalizando 2 300 000 TPB, e com um afretamento de 20 unidades.

A movimentação geral de carga oscilou conforme o desempenho da companhia, com variações negativas no início da década e uma recuperação entre 1994 e 1995. Essa recuperação também deve ser associada à curta recuperação da economia brasileira, cuja média de crescimento do PIB

entre 1993 e 1995 foi de 4.81% frente ao -1.26% do triênio anterior. O tipo de carga transportada praticamente não mudou ao longo dos 34 anos de existência da DOCENAVE enquanto armadora estatal proprietário de embarcações *ore-oil tanker* e *bulk carrier*: minério de ferro, petróleo e carvão.

Analisando no conjunto, entre 1963 e 1996 (ver anexo 4), o desempenho financeiro e patrimonial da DOCENAVE, é possível acompanhar uma trajetória de resultados positivos ao longo de todo o período. A receita operacional entre 1963 e 1991 cresceu concomitantemente ao volume de carga transportada, dando saltos mais significativos a partir do momento em que foram incorporadas novas embarcações. O mesmo ocorreu com a trajetória do patrimônio líquido entre 1975 e 1996, que sempre apresentou resultados positivos, demonstrando a solidez da empresa, com algumas variações pontuais e que em nenhum momento comprometeram a credibilidade da empresa. Com relação ao resultado do exercício, a sua trajetória também foi positiva, apesar das constantes variações, manteve a DOCENAVE numa posição de solvência, evitando que a sua controladora fizesse aportes financeiros para sua manutenção.

Por fim, o esperado aconteceu, no dia 6 de maio de 1997, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) foi privatizada pelo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, pelo valor de 3.3 bilhões de dólares. A sua privatização foi motivada por questões políticas e ideológicas, e não por econômicas e financeiras. A CVRD sempre foi uma empresa competitiva e solvente, além de ser um grande instrumento de política de desenvolvimento nacional. Se o fundamento da privatização era a ineficiência e o prejuízo causado ao Tesouro Nacional, no caso da CVRD esses argumentos não funcionavam. Quando da sua privatização a companhia tinha uma reserva de 41.2 bilhões de toneladas de minério de ferro, 1.1 bilhão de bauxita, 1.2 bilhão de cobre e 129 000 000 de toneladas de manganês.

Com a privatização da CVRD, todas as suas atividades de mineração, beneficiamento e transporte de minério, que incluía a DOCENAVE, passou para controle privado liderado pelo Consórcio Brasil, cuja maioria das ações pertencia à Companhia Siderúrgica Nacional, que havia sido vendida em 1993. Após a privatização, a DOCENAVE reduziu suas operações e não realizou mais contratos de renovação da frota com estaleiros brasileiros. Como estratégia empresarial para reduzir custo e dinamizar sua logística, a CVRD criou a Logística Intermodal, uma empresa coligada (31.3% do seu capital) que presta serviço de armazenamento de contêineres e transporte marítimo e ferroviário (Mayrink, 2002). Segundo informações disponíveis no site da nova Vale, nos últimos anos foram adquiridos em estaleiros no exterior doze *very large ore carrier* de aproximadamente 300 000 TPB cada, e cinco navios Valemax de 364 000 TBP.

Se olharmos para as experiências na América Latina de simbiose entre um grande armador estatal e a indústria da construção naval nacional, encontraremos algumas semelhanças, porém nenhuma tão expressiva quanto a brasileira. No México, a frota petroleira da *Petróleos Mexicanos* e da *Transportación Marítima Mexicana S. A.* (criada em 1958) foram todas adquiridas em estaleiros no exterior. A única exceção foi a encomenda de quatro navios tanques, de 38 600 TPB cada, em 1982, para *Petróleos Mexicanos* construídos no astillero Veracruz. O México, ao contrário do Brasil, não desenvolveu uma indústria da construção naval pesada, que ficou restrita apenas a construção de embarcações de apoio e barcos pesqueiros (Cárdenas, 1988). No Chile, a *Empresa Marítima del Estado* (criada em 1956), também fazia sua encomendas em estaleiros no exterior ou comprava navios usados. Os estaleiros chilenos eram todos de pequeno e médio porte que conseguiam atender a marinha de guerra e a indústria pesqueira (Garrido, Castagneto, Mesina y Rivera, 2006). A Argentina teve uma certa aproximação com a experiência brasileira com relação ao modelo de financiamento. As duas frotas estatais da *Yacimientos Petrolíferos Fiscales* (YPF) e da *Empresa Líneas Marítimas Argentinas* (criada em 1960), realizaram parte das suas encomendas nos anos de 1960 e 1970 junto aos dois maiores estaleiros nacionais, o astilleros Rio Santiago e o talleres Dársena Norte. Em 1963, também foi criado na Argentina o fondo de la marina mercante com base num imposto cobrado sobre o valor dos fretes, que tinha com objetivo financiador os armadores e estaleiros. A maior encomenda realizada num estaleiro nacional foi pela YPF junto ao astilleros Rio Santiago de quatro navios tanques de aproximadamente 60 000 TPB. Todos foram entregues entre 1980 e 1983 (Russo, 2014).

REFLEXÕES FINAIS

Podemos pensar a trajetória da DOCENAVE a partir de dois pontos de vista. O primeiro diz respeito à constituição de uma frota mercante nacional ampliando a participação da bandeira brasileira no comércio de longo curso. A DOCENAVE uniu-se à FRONAPE e ao Lloyd Brasileiro, que juntos formavam a maior frota nacional da América Latina, com navios petroleiros e graneleiros chegando a aproximadamente 250 portos espalhados nos cinco continentes. A presença da bandeira nacional evitava a contratação de armadores estrangeiros, minimizando a saída de divisas na forma de pagamento de fretes.

O segundo diz respeito à consolidação da indústria da construção naval brasileira. Após a instalação da indústria naval pesada, no âmbito do Programa de Metas, em 1959, sua consolidação estava atrelada às enco-

mendas realizadas pelos armadores nacionais. Contudo, somente o Estado, com suas estatais, poderia garantir uma escala constante e crescente de encomendas. Os três armadores estatais foram, em larga medida, os sustentáculos dessa indústria, que era responsável em manter uma ampla cadeia produtiva no parque industrial brasileiro. Ao longo do período analisado, foram encomendadas pelas estatais aos estaleiros brasileiros 157 embarcações, totalizando 8 324 222 TPB, que representavam 77.89% do total de toneladas construídas no país. Dentro do projeto de industrialização executado entre 1930 e 1980, as estatais transformaram-se em instrumentos de desenvolvimento econômico, cuja orientação estava voltada para os objetivos nacionais traçados pelo executivo federal. Nesse sentido, havia uma forte simbiose entre CVRD e a indústria naval brasileira na formação do sistema nacional de economia.

O neoliberalismo e a privatização desfizeram essa simbiose e quebraram os elos nacionais entre a CVRD e a indústria da construção naval. Como resultado, tivemos um desmonte parcial do complexo industrial vinculado à indústria naval, que encerrou a década de 1990 no mesmo patamar do início da década de 1960, ou seja, assistimos a uma regressão econômica e industrial.

ANEXOS

ANEXO I. PANORAMA GERAL DA FROTA DE NAVIOS ADQUIRIDOS PELA DOCENAVE, 1970-1997

<i>Ordem</i>	<i>Ano</i>	<i>Nome do navio</i>	<i>TPB</i>	<i>Estaleiro</i>	<i>País</i>	<i>Tipo</i>
1	1970	Docebay	132 986	Ishikawajima	Japão	Ore-oiltanker
2	1970	Docemar	106 963	Ishikawajima	Japão	Ore-oiltanker
3	1970	Doceriver	133 623	Hitachi	Japão	Ore-oiltanker
4	1970	Docevale	107 253	Nippon Kokan	Japão	Ore-oiltanker
5	1972	Doceangra	56 494	Verolme	Brasil	Bulk carrier
6	1974	Docebarra	51 119	Verolme	Brasil	Bulk carrier
7	1974	Docecanyon	275 588	Nippon Kokan	Japão	Ore-oiltanker
8	1974	Docedelta	51 121	Verolme	Brasil	Bulk carrier
9	1975	Docepolo	131 423	Verolme	Brasil	Ore-oiltanker
10	1976	Docecoral	131 812	ISHIBRAS	Brasil	Ore-oiltanker
11	1977	Doce tuna	131 000	ISHIBRAS	Brasil	Ore-oiltanker
12	1978	Docevega	38 801	Caneco	Brasil	Bulk carrier
13	1979	Docegulf	30 687	Hyundai	Coreia do Sul	Bulk carrier
14	1980	Docealfa	75 594	Verolme	Brasil	Bulk carrier
15	1980	Docecabo	14 960	Caneco	Brasil	Bulk carrier
16	1980	Docemarte	38 186	Emaq	Brasil	Bulk carrier
17	1980	Docevirgo	38 928	Caneco	Brasil	Bulk carrier
18	1981	Docebrisa	75 657	Verolme	Brasil	Bulk carrier
19	1981	Docebruma	75 470	Verolme	Brasil	Bulk carrier
20	1981	Doceterra	38 100	Emaq	Brasil	Bulk carrier
21	1982	Docebeta	75 497	Verolme	Brasil	Bulk carrier
22	1982	Docelirio	75 378	Verolme	Brasil	Bulk carrier

<i>Ordem</i>	<i>Ano</i>	<i>Nome do navio</i>	<i>TPB</i>	<i>Estaleiro</i>	<i>País</i>	<i>Tipo</i>
23	1982	Docelotus	75 470	Verolme	Brasil	Bulk carrier
24	1982	Docevenus	65 000	Emaq	Brasil	Bulk carrier
25	1983	Docelua	38 100	Emaq	Brasil	Bulk carrier
26	1983	Docetaurus	47 314	Caneco	Brasil	Bulk carrier
27	1984	Doceorion	47 229	Caneco	Brasil	Bulk carrier
28	1985	Docepraia	52 163	Mauá/Companhia Comércio e Navegação	Brasil	Bulk carrier
29	1985	Docevale	75 426	Verolme	Brasil	Bulk carrier
30	1986	Docebay	152 308	Verolme	Brasil	Bulk carrier
31	1986	Doceriver	152 308	Verolme	Brasil	Bulk carrier
32	1987	Docecape	151 852	Verolme	Brasil	Bulk carrier
33	1987	Docefjord	310 698	ISHIBRAS	Brasil	Ore-oiltanker
34	1987	Tijuca	313 686	ISHIBRAS	Brasil	Ore carrier
35	1989	Docerio	173 365	Verolme	Brasil	Bulk carrier
36	1989	Ore Vitória	233 016	Nippon Kokan Kabushiki Kaisha Tsu	Japão	Ore carrier
37	1990	Docesera	173 329	Verolme	Brasil	Bulk carrier
38	1991	Ore Itabira	184 349	Kawasaki	Japão	Bulk carrier
39	1994	Ore Fazendão	291 435	Mhi Nakasaki	Japão	Ore carrier
40	1997	Doceisland	72 824	Hyundai	Coreia do Sul	Bulk carrier
41	1997	Docelake	72 861	Hyundai	Coreia do Sul	Bulk carrier
42	1997	Ore Alegria	160 089	Hyundai	Coreia do Sul	Bulk carrier

Fontes: CVRD (1962-1998); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985).

ANEXO 2. EVOLUÇÃO DA CARGA TRANSPORTADA (LONGA DISTÂNCIA E CABOTAGEM)
PELA DOCENAVE, 1963-1996 (TONELADAS)

<i>Ano</i>	<i>Ferro</i>	<i>Óleo cru</i>	<i>Carvão</i>	<i>Trigo</i>	<i>Fertilizante</i>	<i>Outros</i>	<i>Total</i>	<i>Taxa de crescimento (porcentagem)</i>
1983	-	-	-	-	-	-	21 500 000	-2,27
1984	16 074 000	1 974 000	8 460 000	-	-	1 692 000	28 200 000	31,16
1985	17 670 000	1 860 000	8 370 000	-	-	3 100 000	31 000 000	9,93
1986	16 500 000	-	8 400 000	-	-	5 100 000	30 000 000	-3,23
1987	17 820 000	-	9 900 000	-	-	5 280 000	33.000.000	10,00
1988	19 012 500	-	9 815 000	-	-	3 672 500	32 500 000	-1,52
1989	18 144 000	-	7 488 000	-	-	3 168 000	28 800 000	-11,38
1990	13 554 000	-	8 283 000	-	-	3 263 000	25 100 000	-12,85
1991	15 386 000	-	10 362 000	-	-	5 652 000	31 400 000	25,10
1992	13 804 000	1 703 000	9 788 000	-	-	3 626 000	28 921 000	-7,89
1993	14 580 000	1 302 000	9 491 000	-	-	3 512 000	28 885 000	-0,12
1994	16 082 000	1 952 000	10 322 000	-	-	3 971 000	32 327 000	11,92
1995	15 036 000	1 077 000	10 297 000	-	-	6 028 000	32 438 000	0,34
1996	14 300 000	2 100 000	7 400 000	-	-	5 400 000	29.200.000	-9,98

Fontes: CVRD (1962-1998); Superintendência Nacional da Marinha Mercante (1968-1985); “DOCENAVE” (1968-1986).

ANEXO 3. EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DA CVRD, 1963-1996 (TON)

<i>Ano</i>	<i>Sistema sul ferro</i>	<i>Sistema norte ferro</i>	<i>Total sul e norte</i>	<i>Pelotas de ferro da CVRD</i>	<i>Manganês</i>	<i>Ferro transportado pela DOCENAVE</i>	<i>Transporte de ferro da DOCENAVE/ produção de ferro da CVRD (porcentagem)</i>
1963	6 314 346		6 314 346			290 000	4.59
1964	6 983 710		6 983 710			1 230 000	17.61
1965	8 885 921		8 885 921			930 000	10.47
1966	9 044 616		9 044 616			1 080 000	11.94
1967	10 815 893		10 815 893			1 180 000	10.91
1968	12 757 474		12 757 474			1 480 000	11.60
1969	17 730 968		17 730 968			2 250 000	12.69
1970	24 052 000		24 052 000			4 700 000	19.54
1971	28 203 000		28 203 000			4 420 000	15.67
1972	28 819 962		28 819 962			4 382 000	15.20
1973	42 884 066		42 884 066			6 429 000	14.99
1974	52 879 676		52 879 676			8 934 000	16.89
1975	54 100 000		54 100 000			10 811 000	19.98
1976	47 300 000		47 300 000			11 452 000	24.21
1977	46 500 000		46 500 000			8 228 000	17.69
1978	51 700 000		51 700 000			9 308 000	18.00
1979	63 300 000		63 300 000	5 500 000		11 220 000	17.73
1980	64 800 000		64 800 000	3 100 000		12 825 000	19.79
1981	66 200 000		66 200 000	2 700 000		14 430 000	21.80
1982	59 300 000		59 300 000	1 700 000		-	-

<i>Ano</i>	<i>Sistema sul ferro</i>	<i>Sistema norte ferro</i>	<i>Total sul e norte</i>	<i>Pelotas de ferro da CVRD</i>	<i>Manganês</i>	<i>Ferro transportado pela DOCENAVE</i>	<i>Transporte de ferro da DOCENAVE/ produção de ferro da CVRD (porcentagem)</i>
1983	58 300 000		58 300 000	3 000 000		-	-
1984	73 500 000		73 500 000	5 200 000		16 074 000	21.87
1985	75 400 000	6 000 000	81 400 000	5 800 000	100 000	17 670 000	21.71
1986	63 300 000	11 500 000	74 800 000	7 100 000	300 000	16 500 000	22.06
1987	57 100 000	23 400 000	80 500 000	8 100 000	300 000	17 820 000	22.14
1988	60 600 000	29 760 000	90 360 000	6 200 000	500 000	19 012 500	21.04
1989	66 800 000	31 280 000	98 080 000	5 100 000	540 000	18 144 000	18.50
1990	72 300 000	31 500 000	103 800 000	5 300 000	450 000	13 554 000	13.06
1991	68 200 000	32 400 000	100 600 000	6 600 000	400 000	15 386 000	15.29
1992	60 000 000	31 900 000	91 900 000	6 700 000	400 000	13 804 000	15.02
1993	64 300 000	34 400 000	98 700 000	7 100 000	400 000	14 580 000	14.77
1994	74 900 000	36 700 000	111 600 000	8 100 000	700 000	16 082 000	14.41
1995	64 300 000	43 100 000	107 400 000	9 600 000	1 100 000	15 036 000	14.00
1996	59 900 000	39 800 000	99 700 000	12 300 000	900 000	14 300 000	14.34

Fonte: CVRD (1962-1998).

ANEXO 4. EVOLUÇÃO DO DESEMPENHO
FINANCEIRO DA DOCENAVE 1963-1996
(EM DÓLARES ESTADUNIDENSES)

<i>Ano</i>	<i>Receita operacional</i>	<i>Patrimônio líquido</i>	<i>Resultado do exercício</i>
1963	1 615 799	—	—
1964	6 611 570	—	—
1965	5 869 797	—	—
1966	6 818 182	—	—
1967	11 320 755	—	—
1968	12 166 172	—	—
1969	21 782 178	—	—
1970	39 912 281	—	—
1971	44 571 429	—	—
1972	42 848 186	—	—
1973	97 384 072	—	—
1974	162 955 556	—	—
1975	150 379 950	90 174 876	—
1976	133 307 823	104 688 124	—
1977	137 953 234	140 324 591	—
1978	179 477 976	164 873 582	—
1979	—	196 176 762	3 713 381
1980	175 099 791	58 348 356	4 347 634
1981	316 000 000	230 844 407	64 757 950
1982	246 000 000	269 772 664	35 578 988
1983	220 676 874	255 324 749	36 261 927
1984	316 834 383	334 647 165	85 352.750
1985	330 426 698	324 171 835	164 917 950
1986	213 907 285	286 278 366	34 298 160
1987	465 293 669	545 446 428	93 216 883
1988	363 053 926	933 055 538	383 886 414
1989	168 900 000	1 555 710 676	239 688 612
1990	291 400 000	837 308 231	308 562 790
1991	311 190 000	1 399 865 414	195 529 291
1993	—	440 000 000	46 000 000
1994	—	972 804 973	216 006 216
1995	—	679 039 301	44 759 825
1996	—	673 038 630	94 583 831

Fonte: CVRD (1962-1998).

LISTA DE REFERÊNCIAS

- ARAÚJO JÚNIOR, J. T. D. (1985). *A indústria de construção naval no Brasil: desempenho recente e perspectiva*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- BELLUZZO, L. G. e DE ALMEIDA, J. G. (2002). *Depois da queda: a economia brasileira da crise da dívida aos impasses do Real*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- BIONDI, A. (1999). *O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo.
- BIONDI, A. (2000). *O Brasil privatizado II: o assalto das privatizações continua*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo.
- CÁRDENAS, E. (1988). *Historia de las comunicaciones y los transportes en México: marina mercante*. Ciudad de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- CARNEIRO, R. (2002). *Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. São Paulo: Universidade Estadual Paulista.
- COMISSÃO D. M. M. (1963). *Relatórios das atividades da Comissão da Marinha Mercante*. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas.
- COMPANHIA VALE DO RIO DOCE [CVRD] (1992). *Companhia Vale do Rio Doce: 50 anos de história*. Rio de Janeiro: CVRD.
- COMPANHIA VALE DO RIO DOCE [CVRD] (1962-1998). *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro: CVRD.
- CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO (1958). *Programa de Metas*. Rio de Janeiro: Presidência da República.
- COUTINHO, L. e BELLUZZO, L. G. D. M. (1984). Política econômica, inflexões e crise: 1974-1981. Em R. COUTINHO e L. G. D. M. BELLUZZO, *Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise*, vol. 1. São Paulo: Brasiliense.
- DOCENAVE: sua origem, seu destino (setembro, 1967). *Portos e Navios*, 10(97).
- DOCENAVE contrata a construção de dois navios misto minério/óleo (março, 1968). *Portos e Navios*, 11(103).
- DOCENAVE expande a frota (dezembro, 1969). *Portos e Navios*, 11(112).
- DOCENAVE expande a frota de graneleiro (setembro, 1969). *Portos e Navios*, 12(121).
- DOCENAVE: dez anos de atividade (setembro, 1972). *Portos e Navios*, 15(157).
- DOCENAVE, uma empresa em expansão (dezembro, 1974). *Portos e Navios*, 17(184).
- DOCENAVE e o transporte de grãos (junho, 1977). *Portos e Navios*, 20(214).
- DOCENAVE: 20 anos abrindo caminhos (outubro, 1982). *Portos e Navios*, 25(278).
- DOCENAVE revê estratégia comercial (junho, 1986). *Portos e Navios*, 29(322).
- EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES [GEIPOP] (1999). *Política governamental e competitividade da indústria brasileira de construção naval: evolução, estrutura e diagnóstico* (vol. 2). Brasília: GEIPOP.
- FROTA NACIONAL DE MINÉRIOS E CARVÃO (1960). *Conjuntura Econômica*, 14(4).
- GARRIDO, E., CASTAGNETO, P., MESINA, V., & RIVERA, E. (2006). *Historia de la marina mercante chilena 1541-2006*. Valparaíso: Asociación Nacional de Armadores.

- GOMES, F. M. (1983). *História da siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Editora da Universidade de São Paulo.
- GOULARTI FILHO, A. (2010). A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento. *Pesquisa & Debate, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política*, 27(2), 247-278.
- GOULARTI FILHO, A. (2014). Presença e ausência do Estado na trajetória da indústria da construção naval brasileira-1959-1989. *Nova Economia*, 24(2), 445-470.
- HILFERDING, R. (1985). *O capital financeiro*. São Paulo: Nova Cultural.
- LIST, G. F. (1986). *Sistema nacional de economia política. Os economistas*. São Paulo: Nova Cultural.
- MAYRINK, G. (2002). *Histórias da Vale*. São Paulo: Museu da Pessoa.
- MARX, K. (1991). *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Bertrand.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS (1958). *Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval-GEICON*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação.
- PIMENTA, D. J. (1981). *A Vale do Rio Doce e sua história*. Belo Horizonte: Vega.
- PINHEIRO, J. C. D. F. (1996). *Companhia Vale do Rio Doce: o engasgo dos neoliberais*. Belo Horizonte: Centro de Documentação e Informação.
- RUSSO, C. (2014). Estado e industria: la construcción y reparación de barcos en Argentina. Em *Anais de IV Congreso Latinoamericano de Historia Económica*. Bogotá, Colombia.
- SENADO FEDERAL (1986). *CPI SUNAMAM: relatório final da comissão*. Brasília: Imprensa Oficial.
- SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE (2015). Disponível em <http://sinaval.org.br/>
- SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE [SUNAMAM] (1968-1985, série completa). *Anuário da Marinha Mercante*. Rio de Janeiro.
- SUZIGAN, W. (1992). A indústria brasileira após uma década de estagnação: questões para política industrial. *Economia e Sociedade*, 1, 89-109.