



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria de Administração
Diretoria de Gestão de Pessoas
Coordenação – Geral de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca



RIO DE JANEIRO, 28 DE JANEIRO DE 1958.

NA INAUGURAÇÃO DAS NOVAS INSTALAÇÕES DA ESCOLA DE MARINHA MERCANTE.

- 209 Ao declarar inaugurada a Escola de Marinha Mercante do Brasil, desejo ressaltar o propósito que animou o meu Governo para sua criação. Trata-se, antes de tudo, de conferir uma incumbência de alto alcance a quem melhor do que ninguém está apto para cumpri-la. No caso, é atribuir à nossa gloriosa Marinha de Guerra a missão de formar os quadros da Marinha Mercante, a fim de que esta possa desempenhar o papel que lhe está reservado na batalha pelo desenvolvimento nacional.
- 210 Diversas vezes, ao organizar os quadros da administração, tenho buscado nas Fôrças Armadas os valores de que necessito para executar a minha obra de Governo. Disso só tenho tido motivos de satisfação, pois encontro nas nossas Fôrças Armadas, independentemente da arma a que pertençam, colaboradores de valor, capazes de tudo dar com nobreza e aplicação exemplares, ao lado do conhecimento que possuem dos problemas brasileiros.
- 211 Tais são as razões que justificam, em plenitude, que a formação dos quadros da Marinha Mercante brasileira passe a ser função precípua de nossa Marinha de Guerra. Com isso, estamos certos de que o Brasil poderá contar com pilotos, comandantes e homens do mar em geral que poderão atender às grandes necessidades do Brasil no que tange aos transportes marítimos de cabotagem e de longo curso.
- 212 Esta medida, entretanto, se se justifica por tais circunstâncias, é mais imperativa ainda se examinada à luz da política dos transportes que o meu Governo põe em prática.
- 213 Os brasileiros que acompanham a execução da minha obra de Governo não ignoram o quanto se tem

feito no setor dos transportes, procurando dotar o país de vias de comunicação que correspondam às nossas necessidades. De fundamental importância, no plano do Governo para esse setor, é o transporte marítimo.

Quem quer que se detenha no exame do desenvolvimento das nações mais adiantadas do mundo não deixará de verificar que o transporte naval, pela complexidade dos problemas que apresenta, pelo sem número de atividades que lhe são ligadas, pela natureza altamente técnica de suas fases de processamento, pela base industrial que pressupõe, pelos quadros qualificados que exige, representa um alto grau de progresso.

Para que pudéssemos, por conseguinte, cogitar de uma poderosa Marinha Mercante nacional, dependente de eficiente indústria naval, impunha-se, necessariamente, que fôsse feito um exame objetivo de nosso desenvolvimento, a fim de que fixássemos a justa política que deveríamos adotar. À Comissão de Marinha Mercante coube essa análise, a que procedeu com rigor, fornecendo-nos diretrizes que, aplicadas com determinação, irão dar ao Brasil os transportes marítimos que as nossas costas, as diversidades regionais de nossa produção e as distâncias estão a exigir.

O transporte sobre água tem exercido um papel relevante na economia brasileira: com efeito, o Brasil é um país imenso no seu espaço geográfico, com cerca de nove mil quilômetros de orla marítima, com enormes regiões despovoadas, impedindo, assim, a criação de sistemas de transportes eficientes, rodoviários ou ferroviários, os quais, importantíssimos como o são, não podem prescindir de uma rede eficaz de comunicações marítimas e fluviais. Para isso, do ponto de vista hidrográfico, a existência de quatro sistemas fluviais de grande expressão — o do Amazonas, o do Tocantins, o do São Francisco e o do Prata — atua como fator

214

215

216

preponderante de penetração e de integração territorial. Apesar desse aspecto extremamente favorável para o transporte marítimo e fluvial — que correspondeu de modo notável às necessidades de nossa formação nacional ao longo de pelo menos três séculos — o que na prática vemos, hoje, é que outros meios de transporte, como o caminhão, o trem e o avião, vêm surpreendendo, não raro em condições muito mais onerosas para a nossa economia, a ausência de uma Marinha Mercante eficaz, fazendo o intercâmbio indispensável de bens e serviços.

- 217 Tal situação cria graves prejuízos à economia brasileira e se impõe, portanto, a reestruturação de nossos transportes marítimos e fluviais, sob pena de vermos o desenvolvimento nacional comprometido seriamente. E como resultado do exame a que procedeu a Comissão de Marinha Mercante dos vários aspectos do problema, ficou o Governo habilitado a solicitar do Legislativo um conjunto de medidas que, postas em funcionamento, trarão resultados auspiciosos.
- 218 Nas suas linhas essenciais, o problema geral da Marinha Mercante brasileira apresenta os seguintes pontos, que cumpre atacar com segurança e objetividade.
- 219 As duas maiores emprêses de transporte, oficiais, o Lóide Brasileiro e a Navegação Costeira, que se responsabilizam por 50 % das toneladas-milha transportadas, operam frotas heterogêneas, obsoletas e de alto custo operacional, apresentando, em consequência, *deficits* vultosos, que crescem à proporção que se expande o comércio de cabotagem.
- 220 A frota de longo curso do Lóide Brasileiro não permite, por escassez de navios, uma participação satisfatória no transporte de mercadorias do nosso comércio exterior.

E, finalmente, as causas fundamentais da situação de desaparelhamento a que chegou a Marinha Mercante são de natureza financeira, com o que a frota não se renova e expande ou, no caso das particulares, só se serve de navios obsoletos ou reconvertisdos.

Foi, portanto, em bases estritamente objetivas, depois de cuidadoso exame, que o meu Governo propôs ao Congresso Nacional a legislação competente para a criação do Fundo da Marinha Mercante. Paralelamente, com a experiência que adquirimos na implantação da indústria automobilística, cuida o Governo do desenvolvimento da indústria naval entre nós, interessando estaleiros de várias nacionalidades, que virão trazer seus capitais, sua técnica, bem como o compromisso de uma fabricação progressivamente nacionalizada.

Conjugando essas providências, o programa elaborado para a expansão da Marinha Mercante nacional prevê, no período que vai do ano em curso ao ano de 1960, término do meu mandato, a incorporação de 240.000 toneladas em cargueiros de grande cabotagem, bem como 3 navios para 500 passageiros; 72.000 toneladas para unidades de longo curso; reaparelhamento da Ilha do Viana e financiamento de outros estaleiros, com os recursos do Fundo de Marinha Mercante.

Para uma tarefa dessa envergadura, reveste-se de importância decisiva o problema dos quadros técnicos, cuja formação está agora assegurada com a Escola de Marinha Mercante, que ora inauguramos.

Que o ano de 1958 seja assinalado como o ano em que a Marinha Mercante brasileira teve o seu grande surto de expansão e renovação, colaborando para transformar a nossa terra, de país em desenvolvimento, numa nação desenvolvida, capaz de realizar plenamente o seu grande destino, é o que desejo neste instante em que dou por inaugurada a Escola de Marinha Mercante.

221

222

223

224

225