

MEIRA, Lúcio

*militar; interv. RJ 1946; min. Viação 1956-1959; pres. BNDE 1959-1961.

Lúcio Martins Meira nasceu em Petrópolis (RJ) no dia 3 de março de 1907, filho de Bernardo Martins Meira e de Isabel de Sousa Meira.

Fez seus primeiros estudos no Colégio São Vicente de Paula em sua cidade natal. Em 1923 ingressou na Escola Naval no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, saindo guardamarinha em 1927. No mês de setembro desse mesmo ano foi promovido a segundo-tenente e, em outubro de 1929, a primeiro-tenente.

Em março de 1932 ingressou no Clube 3 de Outubro, organização criada no ano anterior congregando as correntes tenentistas partidárias da manutenção e aprofundamento das reformas instituídas pela Revolução de 1930. Promovido a capitão-tenente em setembro, frequentou a Escola de Aviação Naval, cujo curso concluiu em 1934. No ano seguinte formou-se oficial-aviador naval, além de fazer o curso de submarinos.

Pouco depois do levante comunista de 1935, foi encarregado de presidir um inquérito sobre atividades comunistas entre os praças da Marinha. Nesses primeiros anos de oficialato, desempenhou várias funções de relevo, tendo comandado, entre outros, os navios *Heitor Perdigão* e *Itajaí*.

Em 1942 diplomou-se em engenharia civil pela Escola Nacional de Engenharia, no Rio de Janeiro, e ainda nesse ano, em dezembro, foi promovido a capitão-de-corveta. Durante a Segunda Guerra Mundial, assumiu o comando da corveta *Jaceguai*.

Com a queda do Estado Novo em 29 de outubro de 1945, na maior parte dos estados os interventores federais foram substituídos interinamente pelos chefes do Poder Judiciário local. No estado do Rio de Janeiro tomou posse, no dia 6 de novembro, o desembargador Abel Magalhães. Em janeiro de 1946 Lúcio Meira deixou o posto de comandante do *Jaceguai* para assumir o comando do submarino *Humaitá*, posição que ocupou durante um mês somente, pois no dia 11 de fevereiro foi nomeado interventor federal no estado do Rio em substituição a Abel Magalhães. Em junho de 1946 foi promovido a capitão-de-fragata e, em

23 de setembro do mesmo ano, deixou a interventoria fluminense, sendo substituído por Hugo Silva.

A partir de janeiro de 1947, comandou o Quartel dos Marinheiros, de onde saiu em junho do mesmo ano para cursar a Escola de Guerra Naval. De outubro de 1949 a junho de 1950, foi chefe do Estado-Maior do I Distrito Naval, no Rio de Janeiro, e, de então ao início do ano seguinte, na condição de comandante do navio-tanque *Ilha Grande*, fez várias viagens ao exterior.

Na Comissão de Desenvolvimento Industrial

Com a posse de Getúlio Vargas na presidência da República em 31 de janeiro de 1951, foi nomeado subchefe do Gabinete Militar, chefiado pelo general Ciro do Espírito Santo Cardoso. Em agosto foi ainda designado para exercer as funções de representante da Marinha na Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) da Presidência da República, criada no mês anterior. Tendo por objetivo traçar as diretrizes para a planificação do desenvolvimento industrial, o novo órgão iria estudar o estabelecimento de novas indústrias no país e a ampliação das já existentes.

Como membro da CDI, Lúcio Meira assumiu a direção do grupo responsável pela implantação da indústria automobilística, denominado Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis. Ainda em 1951, Vargas consultou a subcomissão sobre as possibilidades de se transformar a Fábrica Nacional de Motores (FNM) no principal núcleo de fabricação de caminhões do país. Essa empresa, criada em 1942 pelo governo federal para fabricar motores de avião, vinha gradativamente produzindo veículos, sobretudo caminhões. Embora Vargas procurasse incrementar as atividades da FNM, mantendo-a como empresa estatal, foi convencido a aprovar os planos da subcomissão no sentido de incentivar as empresas automobilísticas particulares.

Em março de 1952 Lúcio Meira foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra.

Em agosto do mesmo ano, a Instrução nº 288 da Carteira de Exportação e Importação (Cexim) do Banco do Brasil, entre outras determinações, impôs limites às licenças para a importação de peças e acessórios para veículos, cuja liberação no ano anterior vinha prejudicando as fábricas de autopeças. Com essa alteração, o governo visava alcançar um nível de nacionalização total da produção de veículos automotores e impulsionar o

desenvolvimento da indústria automobilística no país de forma a cobrir inteiramente o mercado nacional. Coerente com esse objetivo, em outubro seguinte Vargas concordou com que a subcomissão da CDI elaborasse um plano para o fomento à indústria de autopeças e a implantação gradativa da indústria automobilística brasileira.

Em fevereiro de 1954, a CDI aprovou, entre outros projetos, o de criação de um órgão executivo e de consulta, com poderes de interferência em todos os níveis de decisão administrativa, a ser denominado Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA). Aprovada por Vargas, a CEIMA foi criada quatro meses depois, diretamente subordinada ao Ministério da Fazenda, com a função de elaborar planos industriais para as diversas linhas de fabricação de material automobilístico. Entretanto, a morte de Vargas em agosto de 1954 provocou o esvaziamento do novo órgão, em consequência da interrupção do próprio processo de implantação da indústria automobilística no país.

Com a mudança de governo, Lúcio Meira deixou o Gabinete Militar da Presidência e foi designado para servir no Estado-Maior da Armada. Aí permaneceu até o ano seguinte, quando passou a comandar a base naval de Salvador. Durante esse período, mantendo-se fiel a seu projeto de incentivo à indústria automobilística, estreitou os laços de amizade pessoal com Juscelino Kubitschek, candidato à presidência da República no pleito de outubro de 1955. Por outro lado, em janeiro de 1955, a Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc) baixou a Instrução nº 113, permitindo à Carteira de Comércio Exterior (Cacex) conceder facilidades cambiais para a importação de equipamento, medida que viria facilitar a entrada de indústrias automobilísticas estrangeiras no país.

No Ministério da Viação e Obras Públicas

A indicação de Lúcio Meira para o Ministério da Viação e Obras Públicas, após a vitória de Kubitschek nas eleições de outubro de 1955, foi vista como um sinal de que o incentivo à indústria automobilística seria uma das metas da política econômica do novo presidente.

Uma das primeiras iniciativas de Lúcio Meira, empossado no ministério a 31 de janeiro de 1956 juntamente com o novo governo, foi a construção da rodovia BR-3, ligando a cidade do Rio de Janeiro a Belo Horizonte, que seria concluída em fevereiro do ano seguinte.

Além disso, foram tomadas medidas em relação ao reaparelhamento da estrada de ferro Santos-Jundiaí, ao sistema ferroviário do Rio de Janeiro e à realização de convênios entre a Comissão do Vale do São Francisco e o estado de Pernambuco para a construção de 720km de estradas naquele estado.

Em maio de 1956 o Grupo de Estudos da Indústria Automobilística, formado no mês anterior e composto por Lúcio Meira, o engenheiro Eros Orosco e o diretor-superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) Roberto Campos, entre outros, apresentou ao presidente da República um relatório sobre a indústria automobilística onde era proposta a criação de um grupo executivo com o objetivo de centralizar as decisões e estudos referentes à sua implantação. Além disso, o relatório defendia a idéia de que as empresas do setor deveriam ser privadas e preferencialmente estrangeiras, em detrimento de organizações estatais ou de economia mista. Coerente com isso, propunha que a FNM fosse vendida a particulares.

O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), subordinado ao Conselho de Desenvolvimento, foi finalmente criado pelo Decreto nº 39.412, de 12 de junho de 1956, que regulou também as diretrizes básicas relativas à indústria automobilística brasileira. O novo órgão, presidido por Lúcio Meira, contava ainda com a participação do diretor-executivo da Sumoc, do diretor-superintendente do BNDE, do diretor da Cacex e do diretor da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil. A formação do GEIA, assim como dos demais grupos executivos criados durante o governo Kubitschek, tornou-se um dado importante para a execução da política econômica do novo governo, expressa pelo Plano de Metas. Esses órgãos de administração paralela, vinculados diretamente à presidência da República, eram autônomos em relação aos ministérios e ao Poder Legislativo, ou seja, em relação ao jogo político-partidário, o que lhes garantia maior agilidade de atuação nos setores considerados estratégicos.

O esforço para a implantação da indústria automobilística no país levou Lúcio Meira a fazer várias viagens à Europa, na tentativa de conseguir investimentos. Ao final do primeiro semestre de 1956, o setor automobilístico já executava os projetos de nacionalização de veículos fabricados inicialmente pela Willys Overland, a DKW Vemag e a Mercedes-Benz e, depois, pela Volkswagen, a General Motors e a Ford. No final de setembro foi inaugurada a fábrica de caminhões Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo (SP).

Visando a construção e a pavimentação de um amplo sistema de rodovias, Kubitschek aprovou também, em fins de 1956, a exposição de motivos do Ministério da Viação sobre a importação de máquinas e equipamentos no valor de 65 milhões de dólares, através de financiamentos do BNDE e do Export-Import Bank (Eximbank). Esse amplo sistema rodoviário, interligando as diferentes regiões e formando um “cruzeiro de estradas” que teria a futura capital do país, Brasília, como centro, necessário para a execução dos planos de desenvolvimento regional. Assim, o governo promoveu a construção das rodovias Belém-Brasília, Brasília-Anápolis e Brasília-Belo Horizonte, criando ainda uma conexão ferroviária através da capital mineira pelo prolongamento das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Além de promover os programas de implantação da indústria automobilística, de construção e pavimentação de rodovias e de reequipamento ferroviário, Lúcio Meira buscou incentivar a indústria de construção naval no país. Assim, já em 1º de outubro de 1956, Kubitschek encaminhou ao Congresso um projeto de lei criando o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa da Marinha Mercante, projeto que, devido à obstrução da oposição, só seria aprovado em meados de 1958. O fundo proposto seria aplicado na manutenção e ampliação da frota das empresas oficiais em geral e na construção e ampliação de estaleiros, enquanto a taxa seria destinada a garantir financiamentos às empresas privadas.

Da mesma forma que a indústria automobilística, a construção naval recebeu vários incentivos governamentais sob a forma de favores cambiais e tributários, com o objetivo de atrair investimentos estrangeiros. Para dinamizar o crescimento do setor foi criado, a 13 de junho de 1958, o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (Geicon) presidido por Lúcio Meira, com o objetivo de estudar a execução das metas da construção naval. Nessa época instalaram-se no país grandes estaleiros pertencentes a firmas estrangeiras, como a Ishikawajima (japonesa) e a Verolme (holandesa).

Ainda em junho de 1958 Lúcio Meira foi promovido ao posto de contra-almirante. No final desse mesmo ano foi inaugurada a ligação rodoviária entre Brasília e São Paulo e, em fevereiro de 1959, a Belém-Brasília estava em fase de conclusão. Em março seguinte Lúcio Meira foi promovido a vice-almirante e, um mês depois, foi concluída a rodovia Fernão Dias, ligando São Paulo a Belo Horizonte.

O rompimento das negociações do governo brasileiro com o Fundo Monetário Internacional (FMI), em junho de 1959, marcou uma alteração na política econômica que vinha sendo posta em prática pelo ministro da Fazenda, Lucas Lopes, e pelo presidente do BNDE, Roberto Campos. O programa de estabilização econômica por eles elaborado no ano anterior procurava implantar uma vigorosa política antiinflacionária, seguindo de perto as recomendações do FMI. Com o rompimento, Lucas Lopes foi substituído no Ministério da Fazenda pelo presidente do Banco do Brasil, Sebastião Pais de Almeida, e em julho Roberto Campos deixou a presidência do BNDE, sendo substituído por Lúcio Meira. No lugar deste último no Ministério da Viação assumiu Ernâni Amaral Peixoto. Na ocasião, Lúcio Meira tomou posse, ainda, de forma cumulativa, no cargo de diretor-superintendente do BNDE e no de secretário-geral do Conselho de Desenvolvimento.

Entre as iniciativas do Ministério da Viação durante a gestão de Lúcio Meira, incluíram-se ainda a criação da Rede Ferroviária S.A., a reestruturação da Comissão de Marinha Mercante, o anteprojeto do Código do Mar, a ampliação dos recursos do Fundo Rodoviário e a criação do Fundo Portuário Nacional e da Empresa Nacional de Dragagem. Ele presidiu também a Comissão de Povoamento dos Eixos Rodoviários, a Comissão do Plano Geral de Viação Nacional e o Conselho de Minas e Metalurgia, além de haver integrado o Conselho Coordenador do Abastecimento.

No BNDE

Na condição de presidente do BNDE, Lúcio Meira presidiu o Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada (Geimape), criado em fins de agosto de 1959 com o objetivo de elaborar os planos e programas para as diversas linhas de fabricação ligadas à indústria mecânica pesada. Integrou ainda o Grupo Executivo de Assistência à Média e Pequena Empresas (GEAMPE), formado em agosto do ano seguinte para “coordenar medidas de adequado estímulo à média e pequena empresa industrial”. Segundo seu próprio depoimento, entretanto, o GEAMPE “ficou só no papel”.

Em setembro de 1960 Lúcio Meira deixou o cargo de diretor-superintendente do BNDE e, em fevereiro do ano seguinte, no início do governo Jânio Quadros, foi substituído na presidência desse banco por José Vicente de Faria Lima. Durante sua gestão no BNDE, deu ênfase especial ao desenvolvimento da siderurgia e à produção de energia elétrica, assim como à indústria de bens de capital.

Pós-1961

Ainda em 1961 Lúcio Meira assumiu a presidência da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), bem como dos grupos executivos da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias (GEIMAR), da Indústria Naval (GEIN) e da Indústria Metalúrgica (Geimet), criados em maio desse ano.

Eleito presidente do Instituto Brasileiro de Siderurgia em maio de 1963, no ano seguinte deixou a presidência da CSN, sendo transferido para a reserva no posto de almirante-de-esquadra. Mais tarde, já portanto na reserva, receberia sua quinta estrela, sendo elevado ao posto de almirante.

Afastado da vida pública, ocupou os cargos de diretor da Monteiro Aranha Engenharia, Comércio e Indústria, da Companhia Técnica Monteiro Aranha, da Companhia Predial São Paulo e Rio, da Mineração Monteiro Aranha, da Brasilmar Meridional de Navegação, da Lips do Brasil e da Papel e Celulose Catarinense S.A., cujo conselho executivo também integrou. Participou, ainda, do conselho consultivo da Volkswagen do Brasil e, na década de 1970, integrou o conselho técnico da Confederação Nacional do Comércio.

Faleceu no Rio de Janeiro no dia 24 de dezembro de 1991. Era casado com Helena Celso Meira, com quem teve uma filha.

Mônica Kornis

FONTES: ARQ. CLUBE 3 DE OUTUBRO; BENEVIDES, M. *Governo Kubitschek*; CAFÉ FILHO, J. *Sindicato*; CORRESP. BANCO NAC. DESENV. ECON.; CORRESP.CONF. NAC. COMÉRCIO; CORTÉS, C. *Homens*; COUTINHO, A. *Brasil*; *Encic. Mirador*; *Folha de S. Paulo* (28/8/77); *Grande encic. Delta*; *Jornal do Brasil* (10/7/77); KUBITSCHEK, J. *Meu*; LACOMBE, L. *Chefes*; MIN. MAR. *Almanaque* (1964); MIN. VIAÇÃO. *Dados*; QUADROS, J. *História*; *Siderurgia* (9/71); SOARES, E. *Instituições*; SODRÉ, N. *História militar*; *Veja* (1/1/92); WANDERLEY, N. *História*; *Who's who in Brazil*