

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM - 2000

Partido—.....

Solução do TI P-III-7 (Mo).....

Apresentada Por

GABRIEL JOSÉ COLMENERO LOPESCARITÃO-DE-MAR-E-GUERRA

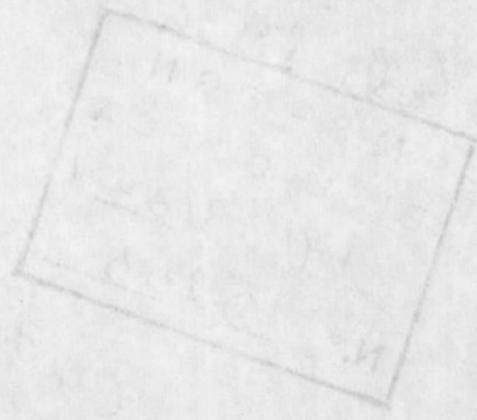
NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

2000

Jo-A-80



MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

MERCOSUL

GABRIEL JOSÉ COLMENERO LOPES
Capitão-de-Mar-e-Guerra

2000



Cod. 18836
MB-EGN
BIBLIOTECA
1410312021
N.º 5255

cadacav 0
66306
exemplar n.º
84941



C - PEM / 2000

MERCOSUL / Gabriel José Colmenero Lopes. _ Rio de Janeiro : EGN, 2000.
iv, 49f.: il., color.

Monografia: C-PEM, 2000

Bibliografia: f. A-1 – A-2

1. América do Sul – MERCOSUL. 2. Poder Marítimo brasileiro. 3. União Européia e MERCOSUL. I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título.

EXTRATO

O trabalho demonstra os esforços dos países latino-americanos em busca da integração político-econômica regional.

Apresenta como resultado das tentativas anteriores e, principalmente, do aprofundamento nas relações entre o Brasil e a Argentina a criação do MERCOSUL, mostrando a sua estrutura institucional e os seus preceitos fundamentais.

Busca, por meio da avaliação da conjuntura político-estratégica e econômica internacional e regional, identificar os interesses estratégicos convergentes e divergentes dos países integrantes bem como a perspectiva de continuidade.

Aborda os aspectos político-militares no contexto da defesa coletiva do bloco econômico.

Verifica quais as repercussões do aprofundamento do Mercado para o Poder Marítimo, em especial na Marinha Mercante e nas indústrias de construção e reparos navais brasileiras.

Analisa a possibilidade da formação de um só bloco composto pela União Européia e o MERCOSUL, procurando identificar os problemas internos de cada um, os requisitos essenciais para a integração, as vantagens mútuas e as pressões contrárias.

SUMÁRIO

	PÁGINA
Introdução.....	IV
CAPÍTULO 1 - MERCOSUL-INSTRUMENTO POLÍTICO-ECONÔ- MICO DE INTEGRAÇÃO	1
- SEÇÃO I - PRINCIPAIS ASPECTOS	2
Origens da Integração	2
O Mercado Comum	5
Estrutura Institucional	6
Preceitos Fundamentais	7
- SEÇÃO II - ATUAL CONJUNTURA POLÍTICO – ESTRA- TÉGICA ECONÔMICA	9
Cenário Internacional	9
Cenário Regional	11
- SEÇÃO III - INTERESSES ESTRATÉGICOS DOS PAÍSES- -MEMBROS	13
- SEÇÃO IV - ASPECTOS POLÍTICO-MILITARES DE DEFE- SA COLETIVA	21
CAPÍTULO 2 - REPERCUSSÕES NO PODER MARÍTIMO	26
- SEÇÃO I - MARINHA MERCANTE BRASILEIRA	27
Meios Marítimos	27
Pessoal	32
-SEÇÃO II - INDÚSTRIAS DE CONSTRUÇÃO E REPAROS NA- VAIS	33
- SEÇÃO III - PORTOS E TERMINAIS	36
- SEÇÃO IV – HIDROVIAS	37
- SEÇÃO V - PODER NAVAL	39
CAPÍTULO 3 - MERCOSUL- UNIÃO EUROPÉIA	40
- SEÇÃO I - CONFORMAÇÃO DOS BLOCOS	40
- SEÇÃO II - RELAÇÕES BILATERAIS	42
- SEÇÃO III - PROBLEMAS INTERNOS	43
União Européia	43
MERCOSUL	44
- SEÇÃO IV - REQUISITOS ESSENCIAIS	44
- SEÇÃO V - VANTAGENS MÚTUAS E PRESSÕES CONTRÁ- RIAS	44
CAPÍTULO 4 – CONCLUSÕES	47
BIBLIOGRAFIA	A-1

Tema: MERCOSUL

Título: MERCOSUL

- Tópicos a abordar:**
- Origens, estrutura e preceitos fundamentais do MERCOSUL;
 - Conjuntura político-estratégica e econômica internacional e regional;
 - Interesses estratégicos dos integrantes e perspectivas de continuidade;
 - Aspectos político-militares no contexto da defesa coletiva do bloco;
 - Repercussões no Poder Marítimo, em especial na Marinha Mercante e indústrias de construção e reparos navais brasileiras; e
 - A possibilidade da União Européia e MERCOSUL formarem um só bloco, mediante problemas internos, requisitos essenciais, vantagens e pressões contrárias.

PROPOSIÇÃO: Analisar o MERCOSUL, como instrumento de integração do cone sul, procurando identificar, dentro de uma moldura de tempo, os interesses políticos, estratégicos e militares dos países participantes. Verificar as possíveis implicações e influências no Poder Marítimo brasileiro, em especial na Marinha Mercante e nas indústrias de construção e reparos navais brasileiros. Comparar o MERCOSUL com a União Européia, analisando a viabilidade de uma futura integração dos dois blocos.

INTRODUÇÃO

Estamos no limiar do século XXI com o ordenamento mundial ainda pouco definido, sendo portanto objeto de diversas interpretações. Cada qual dando o significado que mais lhe convém.

Inconteste, no entanto, a existência de uma potência hegemônica faz com que os demais países, em meio a globalização de mercados, procurem o fortalecimento de suas economias por meio da associação a Blocos Econômicos de modo a obter importância e prestígio político internacional que lhes garantam a inserção no cenário mundial.

Dentro deste contexto, vamos encontrar o movimento dos países latino-americanos em suas constantes tentativas de integração regional, agora no continente sul-americano.

O Brasil e a Argentina foram os precursores do MERCOSUL e buscam por meio dele formar um bloco capaz de competir com os outros mercados.

O presente trabalho procura mostrar as origens, a estrutura, os preceitos deste Mercado, bem como os esforços que vem se desenvolvendo para a sua consolidação à vista da conjuntura político-estratégica econômica internacional e regional. Procura, também, identificar as implicações para o Poder Marítimo, em especial na Marinha Mercante e indústrias de construção e reparos navais brasileiras e, por fim, busca analisar a União Européia e o MERCOSUL de modo a avaliar as possibilidades de virem a formar um só Bloco Econômico.

CAPÍTULO 1

MERCOSUL – INSTRUMENTO POLÍTICO-ECONÔMICO DE INTEGRAÇÃO

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) é uma das mais recentes iniciativas para a integração político-econômica de países da América Latina, em especial no Cone Sul do continente sul-americano. Atualmente, possui como países-membros - Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai - e como associados - Bolívia e Chile.

Hoje, este promissor Bloco Econômico já representa o quarto conjunto mundial e, no contexto do continente onde se insere, podemos verificar no mapa abaixo a expressiva parcela que significa os países integrantes desse Mercado.



O MERCOSUL, após passar por momentos desfavoráveis, volta hoje a ocupar o centro das atenções tanto no campo regional como no nível internacional.

No âmbito governamental, a política externa brasileira tem procurado atribuir a máxima prioridade nas resoluções dos interesses conflitantes entre os países-membros, de modo a prover um Mercado comum regional, em sintonia com o cenário mundial.

SEÇÃO I PRINCIPAIS ASPECTOS

Para obter um perfeito entendimento das tratativas que se desenvolvem na região e que fazem parte do cotidiano de nossa mídia, vamos, a princípio, identificar os primeiros passos para a integração latino-americana, a conformação do MERCOSUL propriamente dito, sua estrutura institucional e seus preceitos fundamentais.

Origens da Integração

Em decorrência, principalmente, dos estudos da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) sobre industrialização, comércio e ampliação dos mercados nacionais pela integração, foi criada a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), com a assinatura do Tratado de Montevideu em 1960, estabelecendo uma zona de livre comércio entre Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru, Uruguai e, posteriormente em 1961, com a adesão, também, da Colômbia e Equador.

Os principais objetivos dessa primeira organização voltada para integração latino-americana eram:

- ampliação dos mercados nacionais, por meio da eliminação gradual das barreiras ao comércio intra-regional;
- melhor aproveitamento dos fatores de produção disponíveis;
- incremento do comércio dos países latino-americanos entre si e com o resto do mundo, através do fortalecimento das economias nacionais; e

- procura constante da adaptação do comércio recíproco.

Apesar de um período inicial de relativo sucesso, a ALALC sofreu, a partir de 1973, os efeitos das crises de petróleo que levaram a grandes dificuldades de balança comercial e à renovação de barreiras tarifárias e não-tarifárias entre os países-membros, inviabilizando a formação de uma zona de livre comércio.

Diante desse insucesso e como o progresso no processo de integração do Mercado Comum Europeu criava novos caminhos para o desenvolvimento intra-regional, surgiu a idéia de reestruturação do foro regional, onde seriam observadas as disparidades existentes entre os membros.

Em 1980, foi criada a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)¹ que, apesar de manter a mesma estrutura orgânica, procurou dar maior ênfase a bilateralidade nas relações dos partícipes, onde acordos parciais não obrigavam que benefícios fossem estendidos aos demais países-membros. A partir desses acordos bilaterais seriam negociados outros regionais mais complexos, que levariam a formação de um mercado comum latino-americano. Paradoxalmente, a maior margem concedida para acordos bilaterais impossibilitou o alcance do mercado comum e a tão almejada integração. Entretanto, esses acordos vieram proporcionar uma maior aproximação econômica entre países, permitindo o aprofundamento nas suas integrações e, em alguns casos, trazendo uma maior aproximação nas relações políticas.

Foi nesse ambiente que Brasil e Argentina resolveram incrementar suas relações visando a uma cooperação mútua e na Declaração de Iguazu, em 1985, foi criada uma Comissão Mista para estudar fórmulas de integração econômica.

Em 1986, fruto daqueles trabalhos, foi assinada a Ata para integração argentino-brasileira que instituiu o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE).

¹ Países associados: Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

O objetivo principal desse programa era a criação de um espaço econômico comum, mediante a abertura seletiva e o estímulo a complementação de setores da economia dos dois países.

Foram assinados vinte e quatro protocolos em diversas áreas, principalmente bens de capital, trigo, biotecnologia, cooperação nuclear, siderurgia, indústria automobilística, dentre outras.

Nessa época, chegou a se cogitar, pela primeira vez, a adoção de uma moeda única, assunto esse que volta a ser pensado nos dias de hoje.

Os resultados iniciais promissores serviram para anular os argumentos argentinos de que o acordo atendia somente aos interesses brasileiros.

Apesar de os protocolos firmados não terem sido suficientes para harmonizar as políticas econômicas, pelo menos propiciaram que a antiga rivalidade fosse substituída por um ambiente de harmonia e cooperação.

Em 1988, Brasil e Argentina manifestaram intenção de retirar todos os obstáculos tarifários e não-tarifários, no prazo máximo de dez anos, através do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento que firmaram. Paralelamente, propuseram-se a facilitar a criação das condições necessárias para o estabelecimento de um mercado comum, e não mais uma simples zona de livre comércio, promovendo, principalmente, a harmonização das políticas internas².

O processo de integração deu continuidade por meio da assinatura da Ata de Buenos Aires, em 1990, onde os dois países resolveram acelerar o processo, antecipando para 31 de dezembro de 1994 a instituição de um mercado comum bilateral.

No final de 1990, veio a ratificação das intenções, por meio do Acordo de Complementação Econômica nº 14, firmado no âmbito da ALADI.

² Aduaneira, comercial, de transportes, de energia, de comunicações, científica e tecnológica etc.

O Mercado Comum

Em 26 de março de 1991, já com Uruguai e Paraguai incorporados às negociações, surge, finalmente, o Tratado de Assunção (TA) no qual os quatro países firmaram o compromisso de constituir o MERCOSUL, no mesmo prazo fixado pelo programa bilateral Brasil-Argentina.

Esse acordo apresentou elementos de mudança e de continuidade, porque trouxe novas perspectivas nas áreas econômicas e comerciais, ao mesmo tempo em que deu continuidade ao processo de integração do Brasil com a Argentina, em andamento desde 1986.

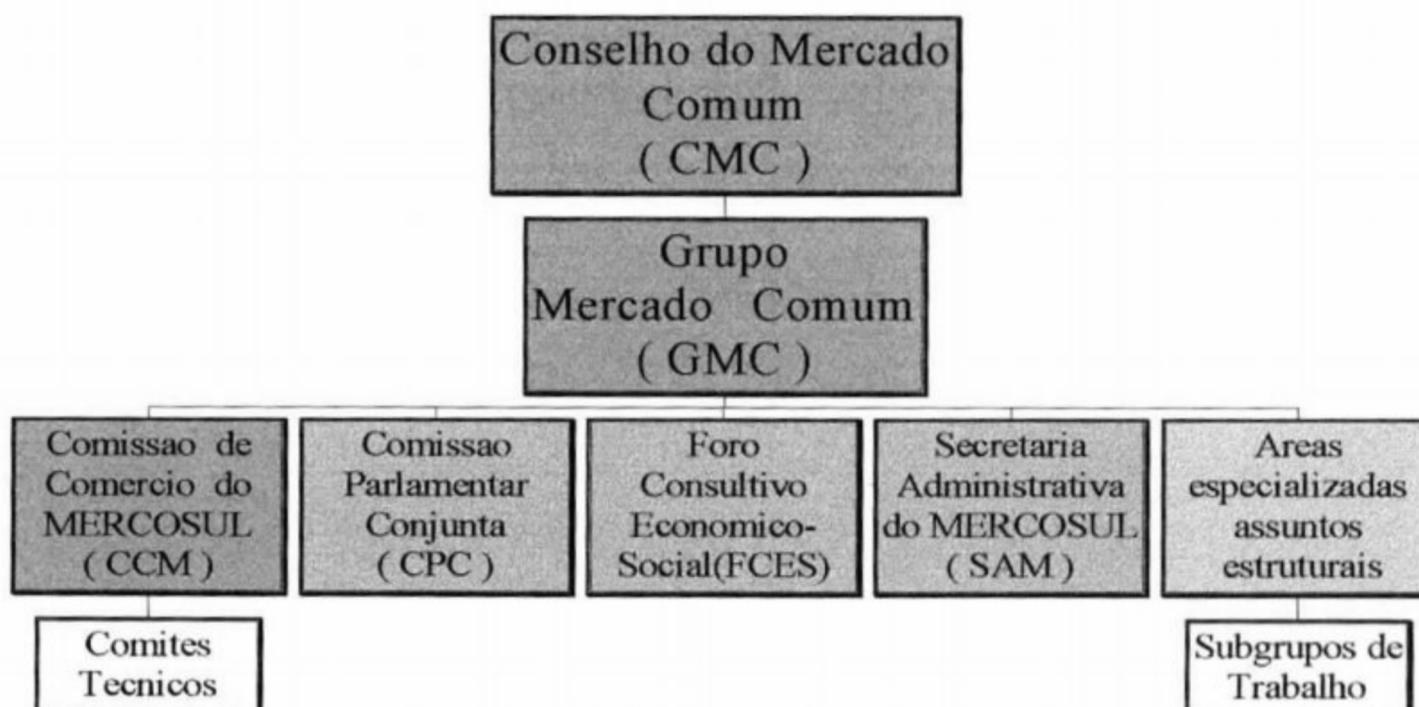
O TA foi aditado por Protocolos Adicionais, dentre os quais se destacam o “Protocolo de Brasília para a Solução de Controvérsias”, em 17 de dezembro de 1991, e o “Protocolo de Ouro Preto sobre Aspectos Institucionais” que, em 17 de dezembro de 1994, dotou o MERCOSUL de personalidade jurídica de Direito Internacional e implantou a estrutura institucional definitiva, optando-se pela intergovernabilidade e flexibilidade, sem instituições de caráter supranacional. Tinha, também, iniciado uma nova fase do processo de integração com a adoção da Tarifa Externa Comum (TEC) e dos primeiros instrumentos comuns de política comercial, passando a conformar uma União Aduaneira (UA), além de zona de livre comércio.

Como verificamos, o MERCOSUL foi resultado de várias tentativas anteriores vivenciadas pelos países-membros, em especial Brasil e Argentina, e encerra a firme decisão política de que o estabelecimento de um mercado comum será um compromisso de duração indefinida. Este Mercado constitui elemento de relevo do novo modelo de desenvolvimento adotado pelos países que o integram, o qual se caracteriza pela abertura comercial, pelo incentivo à modernização da economia e à renovação tecnológica, buscando obter uma inserção mais competitiva na economia internacional.

Estrutura Institucional

A organização do MERCOSUL fundamenta-se em uma concepção pragmática, constituída de entidades intergovernamentais, cujas decisões são tomadas por consenso em reuniões periódicas entre autoridades homólogas dos países-membros.

Esquema simplificado da estrutura do MERCOSUL



Como órgãos de capacidade decisória, possui o CMC, o GMC e a CCM. Conta, também, com órgãos de representação - CPC e FCES - e de apoio - SAM. Além desses, cabe mencionar a existência de foros técnicos e áreas especializadas.

O CMC é o órgão superior ao qual incumbe a condução política do processo de integração e a tomada de decisões para assegurar o cumprimento dos objetivos estabelecidos pelo TA e a constituição final do mercado comum. É integrado pelos Ministros das Relações Exteriores e Ministros da Economia, ou seus equivalentes, dos Estados-Partes. A sua Presidência é exercida por rodízio dos Estados-Partes, em ordem alfabética, pelo período de seis meses. No mês de julho do corrente ano, em reunião semestral obrigatória, com a presença dos Presidentes dos países-membros, o Brasil assumiu a presidência “pro-tempore”.

O GMC é o órgão executivo, composto por quatro membros titulares e quatro suplentes por país, designados pelos respectivos governos, dentre os quais devem constar obrigatoriamente representantes dos Ministérios das Relações Exteriores, Ministérios da Economia ou equivalentes e Bancos Centrais.

À CCM, órgão incumbido de assistir o GMC, compete zelar pela aplicação dos instrumentos de política comercial comum acordados pelos países para o funcionamento da UA, bem como acompanhar e revisar os temas e matérias relacionadas com as políticas comerciais comuns, com o comércio intrabloco e com terceiros países. É integrada por quatro membros titulares e quatro suplentes por Estado-Parte.

A CPC é o órgão representativo dos Paramentos no âmbito do MERCOSUL, composta de até dezesseis parlamentares por Estado-Parte, que acompanha os trabalhos desenvolvidos, sem poder de aprovação de legislação comunitária.

Ainda temos o órgão de representação dos setores econômicos e sociais, FCES, com função consultiva e composto por igual número de representantes de cada Estado.

Por fim, a SAM que é órgão de apoio operacional responsável pela prestação de serviços aos demais órgãos e com sede permanente em Montevideu.

O MERCOSUL compreende, ainda, áreas especializadas, subordinadas ao GMC, que trabalham em assuntos estruturais, onde se destacam os subgrupos de trabalhos de comunicações, agricultura, meio ambiente, ciência e tecnologia e turismo, dentre outros.

Possui, também, foros de natureza técnica - Comitês Técnicos - subordinados à CCM, que se dedicam a diversos temas do processo de integração como defesa da concorrência/consumidor, práticas desleais de comércio, assuntos aduaneiros etc.

Preceitos Fundamentais

Claro está que o MERCOSUL é reflexo da profunda transformação que vem ocorrendo nos países da América do Sul neste final de século.

Na realidade, sua criação é o resultado de três grandes forças que integram os países-membros:

- consolidação da democracia;
- transformação produtiva; e
- inserção competitiva na economia mundial globalizada.

É uma aliança estratégica baseada nesses três preceitos essenciais e numa visão compartilhada dos grandes desafios e oportunidades mundiais que estão por vir no próximo século.

A ampliação das dimensões dos mercados nacionais por meio da integração constitui-se, nos dias atuais, condição fundamental para acelerar os processos de desenvolvimento econômico com justiça social, desde que os governos observem os princípios de flexibilidade, gradualidade, equilíbrio e reciprocidade já previstos desde à época dos acordos Argentina-Brasil.

Os elementos básicos estabelecidos para a formação do Mercado Comum são:

- coordenação das políticas macroeconômicas e setoriais entre os membros, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre eles, ajustar as suas legislações e fortalecer o processo de integração;

- adoção de política comercial comum em relação a terceiros Estados ou blocos, consubstanciada no estabelecimento de uma TEC, o que já requer uma maior homogeneidade das políticas fiscal, monetária e cambial; e

- livre circulação, sem restrições, dos fatores de produção³ entre os Estados-Partes.

Em síntese, o primeiro elemento é o que permite a existência de uma Zona de Livre Comércio, o segundo é o que conforma uma União Aduaneira e o terceiro, que consiste na evolução da União anterior, leva para o tão sonhado Mercado Comum.

³ Capital e trabalho

Após o entendimento do MERCOSUL, desde a sua origem até os seus preceitos básicos, podemos nos ater a atual conjuntura internacional e, também, na região onde se insere este Mercado.

SECAO II ATUAL CONJUNTURA POLÍTICO-ESTRATÉGICA ECONÔMICA

Neste final de século, não é difícil observar que as ações estratégicas no campo político estão em grande parte voltadas para a área econômica. Tal situação se deve ao fato do novo cenário mundial que emergiu, ao final da década dos anos 80, com o fim da “Guerra Fria” e da “Bipolaridade”.

Alguns afirmam que vivenciamos agora uma “Nova Ordem Mundial”, outros consideram-na uma “Desordem”, mas o fato é que a partir daquela época foi gerado um paradoxo. Se no campo político-militar há uma inegável concentração de poder em uma única potência, os Estados Unidos da América (EUA), no campo econômico assistimos a uma multipolaridade, onde equivalentes megapotências econômicas buscam atrair outros países para as suas esferas de influência, dando origem aos chamados Blocos Econômicos.

É fácil, portanto, vislumbrar o quão na atual conjuntura estão entrelaçadas as ações político-estratégicas e as econômicas.

Antes de enfocarmos nossa breve análise no contexto regional, faz-se necessário verificarmos como caminha o mundo na atualidade.

Cenário Internacional

Com a queda da probabilidade de crises, envolvendo diretamente as grandes nações, e as disputas territoriais limitadas a alguns focos de conflitos normalmente associados com problemas de natureza étnicas ou religiosas, as questões internacionais de natureza político-militar estão relevadas a um segundo plano. Assim, o cenário

internacional de hoje se caracteriza pela disputa das grandes potências na conquista de mercados, visando principalmente a se contrapor, por outros meios, a hegemonia da grande potência da atualidade, os EUA.

Então, podemos verificar que a atual conjuntura político-estratégica caracteriza-se por ações que buscam o alcance dos interesses por meio de uma crescente formação de blocos regionais, o que garante uma maior importância e prestígio político internacional aos países-membros, além de propiciar uma certa proteção e alianças estratégicas entre eles.

Por outro lado, a formação desses blocos se constitui em uma evolução natural, impulsionada, principalmente, pelo desenvolvimento da ciência e tecnologia, aliado ao rompimento de barreiras, antes intransponíveis, devido à redução das distâncias por meio do avanço nas comunicações e nos meios de transporte. As transformações dos setores econômicos e o dinamismo do processo evolutivo da economia mundial bem demonstram a consolidação do processo de globalização dos mercados.

As economias entre os diversos países estão dando lugar as negociações multilaterais, substituindo assim a concorrência entre nações por aquela entre blocos.

As principais características da formação de blocos são a melhora do nível de competitividade dos países membros, propiciando a que sejam inseridos no cenário econômico internacional, e a tendência da união de países não-industrializados a um ou mais países com poder de desenvolvimento superior. No caso da União Européia (UE), diversos países se reuniram em torno da Alemanha, tendo a França e o Reino Unido como importantes pólos econômicos, na Associação de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA) em volta dos EUA, e na Ásia, tendo como centro o Japão. Aliás, aqui estão relacionados os três possíveis, segundo alguns especialistas, grandes blocos econômicos do próximo século.

Há quem afirme que as transformações ocorridas nas relações entre os países

membros da UE tiveram influência na formação de outros blocos econômicos, devido ao temor gerado pela Europa unida se tornar uma superpotência, interferindo nas relações comerciais de todo mundo e aumentando o grau de protecionismo para com os países não-membros.

Pode-se perceber, também, que os EUA temem que o EURO, moeda adotada naquele bloco, a partir de 1º. de janeiro de 1999, venha comprometer a hegemonia do dólar, daí a tão desejada criação por parte daquela potência de uma Área de Livre Comércio das Américas (ALCA).

Estariamos, assim, caminhando para três grandes espaços econômicos, como já vimos, e para a existência de somente três moedas: o Dólar, o Euro e o Iene.

Em síntese, podemos constatar que a atual conjuntura político-estratégica e econômica, no âmbito internacional, está voltada, principalmente, para o fortalecimento das economias por meio da associação a Blocos Econômicos.

Destarte, não podemos abandonar as outras expressões do Poder, mesmo porque o poder econômico não é um fim em si mesmo e poderá originar contenciosos, abrangendo os demais. Como exemplo prático, podemos citar a não-observância de um dos preceitos fundamentais de um Mercado Comum, quando aumentam as restrições impostas ao ingresso e livre trânsito de nacionais dos países em desenvolvimento nos territórios dos desenvolvidos.

Agora vivemos a “pax americana”, mas, da mesma forma do que as passadas “pax romana” e “pax britânica”, não será duradoura. Tanto assim o é, que os EUA, potência militarmente hegemônica, recentemente iniciaram testes com sistema de defesa antimísseis. Entretanto, isto é assunto a ser abordado em tópico posterior.

Cenário Regional

É dentro desse cenário internacional que se apresenta, em nível regional, o

MERCOSUL.

A criação desse Mercado também faz parte do processo evolutivo dos países da América do Sul, que vem procurando se desvincular das políticas protecionistas para se adaptar a uma difícil convivência internacional baseada na eficiência e na competitividade.

Todos os esforços integracionistas desenvolvidos criaram vínculos entre economias tradicionalmente dissociadas, além de consolidar um diálogo político privilegiado entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, bem mais homogêneos, dentro do enfoque histórico e jurídico, do que os países dos demais Blocos.

Claro está que, dentro deste Mercado, Brasil e Argentina assumem papel preponderante e, portanto, suas conjunturas em muito afetam a evolução do Bloco.

Muito embora ambos estejam a procura da estabilização de suas economias, existem barreiras que vem dificultando este mercado se tornar uma realidade. Nesse aspecto há que se ter em mente, e o Brasil já despertou para tal, que o sucesso do bloco econômico é fundamental para as vendas externas e para a competitividade internacional numa economia globalizada e polarizada em blocos regionais.

Qualquer relacionamento necessita de abdições das partes para que se atinjam as metas pretendidas. Entretanto, os interesses convergentes e divergentes entre esses principais países serão abordados em seção posterior.

Cabe frisar que a conjuntura internacional torna imperativa a necessidade da união regional no cone sul, haja vista que a globalização e a regionalização regem o cenário mundial atual.

Terminada esta breve análise conjuntural, tanto em nível internacional como regional, de forma ampla, vamos tentar identificar os interesses estratégicos dos países integrantes, verificando a conjuntura interna de cada um e tentando identificar as perspectivas para as próximas décadas.

SEÇÃO III INTERESSES ESTRATÉGICOS DOS PAÍSES-MEMBROS

Podemos afirmar que, quanto mais a integração do MERCOSUL exige uma estreita interdependência dos países-membros, maiores são as divergências em face do crescimento de interesses que deixam de ser atendidos.

As mais destacadas diferenças são devido à interdependência econômica dos parceiros e podem ser sintetizadas como:

- necessidade de promover ajustes de natureza macroeconômica em cada país, com reflexos negativos para os parceiros;
- disputa pelas exportações para fora da região entre os países-membros;
- necessária institucionalização no âmbito do Mercado; e
- divergências quanto ao tratamento específico de alguns assuntos econômicos.

É lógico que os governos devem estar cientes de que as medidas conjuntas só serão benéficas se os ganhos suplantarem as perdas de cada país. Assim, para garantirmos a continuação do processo de integração, há necessidade de proporcionar maiores ganhos mútuos referentes aos interesses coincidentes de modo a suplantar possíveis interesses divergentes não-atendidos.

Em meados da década de oitenta, os principais parceiros do MERCOSUL enfrentaram sérias dificuldades econômicas, optando por estratégias diferentes.

Em 1991, para enfrentar a hiperinflação, a Argentina implantou um novo austero plano de estabilidade econômica, o Plano de Conversibilidade, onde, dentre outras medidas, resolveu adotar a paridade cambial entre o Dólar e o Peso.

Já o Brasil, pelas mesmas razões, em 1994, adota um novo plano de estabilização, o Plano Real, onde a grande diferença residia na ancora cambial, com a taxa de câmbio podendo variar dentro de uma pequena faixa.

Até que, com a crise asiática e pressionado por questões internas, o Brasil resolveu

promover, no início de 1999, a desvalorização cambial, golpe em muito sentido pelos argentinos e que provocou o estremecimento nas relações dos dois países.

As principais divergências, que já duravam mais de uma década, foram acentuadas, voltando o velho antagonismo dos idos de 1986.

As dificuldades econômicas enfrentadas internamente pelos argentinos, em grande parte devido a falta de competitividade de seus produtos no mercado mundial, logo foram justificadas pelo acontecido no Brasil que eles jocosamente chamavam de “gigante economia do norte”.

Achavam eles que, baseado nos princípios do TA, o Brasil não poderia adotar política cambial tão dispare, evocando a convergência necessária das políticas macroeconômicas, fato que não levaram em consideração quando da adoção de seu plano de estabilização.

Na realidade os produtos brasileiros ficaram mais baratos que os argentinos o que desencadeou uma onda de protecionismo, sobretaxando as importações brasileiras, tais como calçados, produtos siderúrgicos, papel e celulose e etc., ameaçando o compromisso de criar, até 2006, um efetivo Mercado Comum.

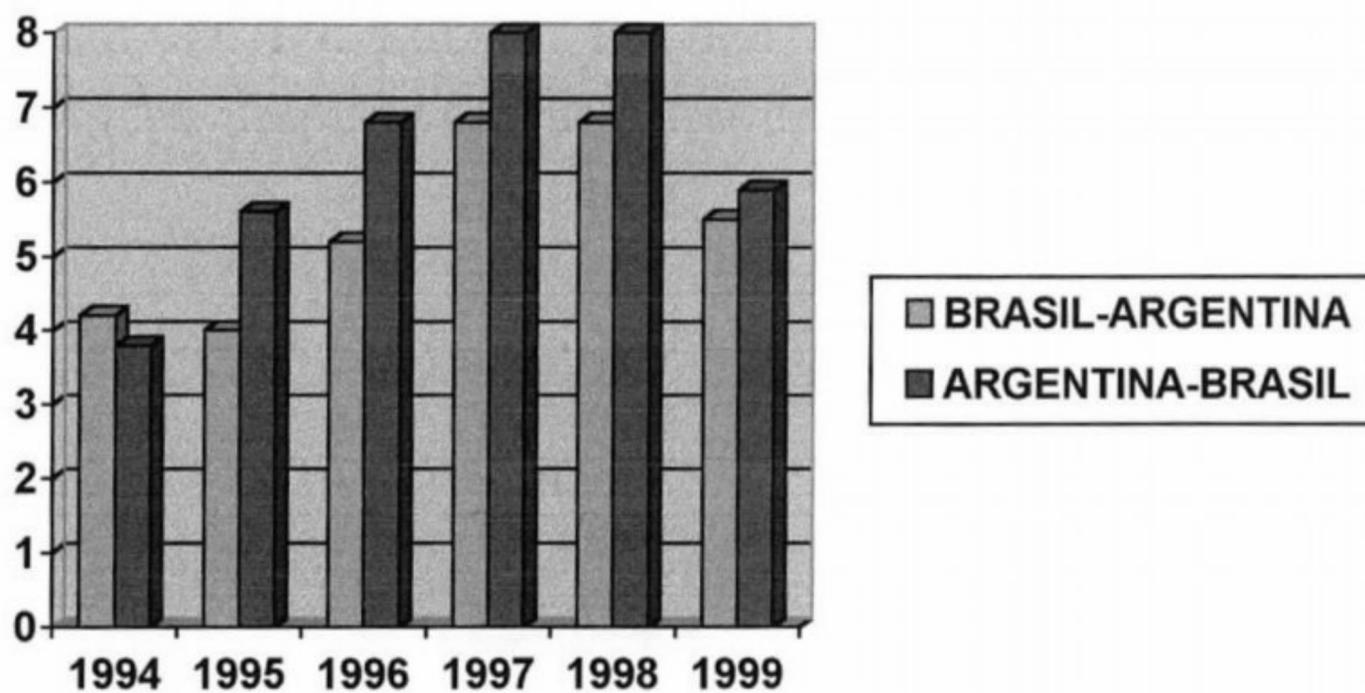
A situação do nosso vizinho não foi tão pior do que a nossa até o final de 1999:

ECONOMIA	ARGENTINA	BRASIL
POPULAÇÃO	37 MILHÕES	164 MILHÕES
PIB PER CAPITA	7.588 DÓLARES	4.768 DÓLARES
INFLAÇÃO	- 1 %	8,94 % (IPCA)
DESEMPREGO	14% (POPULAÇÃO ATIVA)	8,2% (POPULAÇÃO ATIVA)

Vejam os outros índices que demonstram que não havia significativa disparidade:

SETOR	ASPECTO	ARGENTINA	BRASIL
<i>CULTURA</i>	TAXA ANALFABETISMO	3,7 %	13 %
<i>SAÚDE</i>	VIDA MÉDIA	73 ANOS	68 ANOS
<i>TECNOLOGIA</i>	POPULAÇÃO COM ACESSO INTERNET	2,1 %	4 %
<i>LAZER</i>	TV A CABO (POR 1000 HABITANTES)	143	16

Em consequência dos acontecimentos, houve redução no comércio bilateral, o que pode-se observar nas exportações expressas em bilhões de reais:



Mesmo com esse decréscimo, o Brasil ainda é o maior parceiro comercial da Argentina, sua única grande fonte de superávit nas trocas comerciais, responsável pela aquisição de 30% das exportações daquele país.

A tabela abaixo ilustra muito bem o que foi acima dito⁴:

BALANÇA COMERCIAL ARGENTINA NAS NEGOCIAÇÕES	DE 1995 A 1999 (Média)	Em 1999
<i>BRASIL</i>	SUPERÁVIT DE US\$ 1,2 BILHÕES	SUPERÁVIT DE US\$ 450 MILHÕES
<i>ESTADOS UNIDOS</i>	DÉFICIT DE US\$ 3,1 BILHÕES	DÉFICIT DE US\$ 2,3 BILHÕES
<i>UNIÃO EUROPÉIA</i>	DÉFICIT DE US\$ 2,9 BILHÕES	DÉFICIT DE US\$ 2,4 BILHÕES
<i>JAPÃO</i>	DÉFICIT DE US\$ 480 MILHÕES	DÉFICIT DE US\$ 540 MILHÕES

Recentemente, o Presidente argentino Fernando de La Rúa implementou uma reforma fiscal, visando diminuir o déficit público, onde medidas não-populares tiveram que ser adotadas como a redução dos salários do funcionalismo da administração federal.

Consciente da importância desse Mercado, o Brasil resolveu empenhar-se no chamado “relançamento” do MERCOSUL, na Reunião de Cúpula que se realizou, nos dias 29/30 de junho deste ano, em Buenos Aires, ocasião em que, como já mencionado, o Brasil assumiu a presidência “pro-tempore”. Mesmo antes disso, o Brasil já vinha fazendo concessões para não provocar impasses políticos. Na presidência, o País tentará ser mais veemente na resolução imediata de pelo menos quatro questões mais polêmicas e que se constituem entraves à integração econômica da região. A primeira delas, e a mais premente, é a questão do açúcar. Desde de 1992, vigora na Argentina uma taxa de importação fixa de 18%, pois os produtores daquele país acusam o Brasil de conceder

⁴ Fontes: Banco Central, Secex e Indec.

subsídios a produção nacional, o que daria mais competitividade ao açúcar brasileiro. Os argentinos pediram a prorrogação do imposto por mais cinco anos. O Brasil aceita negociar um regime de redução gradual das tarifas, a partir de janeiro de 2001, época que o imposto deveria acabar, sendo portanto o único item que ficará fora do sistema de livre comércio do Mercosul. A segunda questão se refere a bens de capital, onde os países do bloco têm tarifas de importação elevadas, entre 16% e 18%, para máquinas e equipamentos que vêm de fora do Mercosul. Foi uma forma de os países preservarem seus mercados na época da abertura econômica. Agora, o Brasil quer a redução da TEC para ampliar investimentos e modernização. Apenas poucos setores se beneficiam do regime especial de tarifas de importação de produtos sem similares nacionais, o que afeta a competitividade das indústrias locais frente ao resto do mundo. O terceiro ponto se refere ao regime automotivo, onde depois de uma década de discussão com os argentinos por causa das regras do setor automobilístico, o país quer assinar logo o compromisso de que Uruguai e Paraguai vão se adequar as regras acertadas este ano por Brasil e Argentina. O Brasil quer evitar que uruguaios e paraguaios, que tem tarifas externas comuns muito abaixo dos 35% acertados por argentinos e brasileiros, venham a comprar suas frotas fora da região. O Brasil defende a redução gradual da TEC do Paraguai e Uruguai. Por último, uma questão de coordenação, porque os brasileiros entendem que o MERCOSUL não irá sobreviver se estiver voltado apenas para a relação comercial. Por isso, formaram com a Argentina um grupo de estudo de padronização de estatísticas e dados macroeconômicos⁵. O Brasil pretende que essas estatísticas se estendam a Uruguai e Paraguai e aos países associados, Chile e Bolívia, visando a uma futura articulação de políticas que evitem desequilíbrios na região e aumentem o poder de fogo do bloco nas negociações internacionais. Na citada Reunião

⁵ Balança comercial, índices socioeconômicos, inflação etc.

de Cúpula, ficaram acertados alguns pontos, dentro do chamado “relançamento do bloco”. No que tange a abertura comercial, foi acordado que os Estados deverão construir juntos uma estratégia de integração mundial. A princípio, as negociações externas estarão voltadas num acordo em bloco com o México, África do Sul e Comunidade Andina. A médio prazo, o objetivo é avançar nas negociações com a UE e com os EUA para a criação da ALCA. No que se refere a metas sociais, os países terão que cumprir determinados objetivos. Além de prestar contas sobre resultados macroeconômicos, como déficit fiscal, inflação e balança de pagamentos, terão que cumprir metas relacionadas a mortalidade infantil, ao analfabetismo e ao desemprego, dentre outras. A integração levará em conta as diferenças sociais entre os países, que devem ampliar a convergência de políticas públicas que visem melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. Quanto ao acordo automotivo, Uruguai e Paraguai ficaram fora do regime comum do mercado. Com isso, entra em vigor o regime bilateral entre Brasil e Argentina. O tema voltará a mesa de negociações e é bom que se registre que é a primeira vez que Uruguai e Paraguai tomam posições contrárias as decisões de brasileiros e argentinos. Já quanto à questão da integração do Chile, país de maior índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da América do Sul e com uma população homogênea, o Brasil espera que, até o final deste ano, ocorra a incorporação plena daquele país ao Mercosul, com exceção da unificação de tarifas de importação, processo que deverá levar até cinco anos. O Chile tem hoje alíquotas de importação, em média 9% e na prática chegam até 7,5%, com previsão de redução para 6% em 2003, bem menores que as do MERCOSUL, que variam entre 2% e 35%. Há que se reduzir as tarifas praticadas no âmbito do bloco para facilitar a integração, já que são remotas as possibilidades de o Chile elevar as suas. Em visita ao Brasil, no mês de julho p.p., o presidente chileno Ricardo Lagos demonstrou o firme propósito de seu país passar a membro permanente do Mercado, ainda em 2000. Outra decisão importante dessa

Reunião foi a de não aceitar um recuo no elevado estágio de liberalização comercial já alcançada no âmbito da União Aduaneira.

A verdade é que, passado um período de relaxamento nas relações intramercado, devido principalmente as divergências macroeconômicas entre os principais membros, hoje renasce o interesse no sucesso da integração. Os atuais governos buscam conciliar os interesses comuns e negociar aqueles que, de alguma forma, não são coincidentes. O novo presidente do Uruguai, Jorge Batle, que assumiu a pasta em março deste ano, está decidido a agilizar o Mercosul, não escondendo a sua preocupação com os problemas que enfrenta a associação econômica regional. Entendendo que, por razões históricas, deve desempenhar o papel de mediador de conflitos, ressalta os problemas conjunturais surgidos entre Brasil e Argentina em consequência da desvalorização do Real no ano passado. Acredita que o Mercosul é uma necessidade e todos devem convergir para forçar as nações e seus lobbies industriais e comerciais a passar para um sistema aberto. Quanto à crise paraguaia, acredita que deva ser superada pelo único caminho que se resolvem os problemas nas democracias, eleições. Pode-se notar que o Uruguai, extremamente dependente economicamente do Brasil e da Argentina, permanecerá em seu movimento pendular, ora apoiando brasileiros e por vezes argentinos. Não resta dúvida que os interesses portenhos são convergentes aos interesses comuns das duas maiores economias do Mercado - Argentina e Brasil .

A Bolívia e Paraguai, o primeiro como associado e o outro como membro-permanente do Bloco, atravessam período de graves problemas sociais e econômicos, não incomuns em relação ao restante do continente, mas em uma escala bastante elevada.

A Bolívia, membro da Comunidade Andina, é um dos países mais pobres da América do Sul, com alto índice de desemprego, maior taxa de analfabetismo e o menor IDH da região. Em face, principalmente, do seu grande problema - narcotráfico - possui

estreitas relações e sofre grande influência dos EUA, tendo assinado convênio com o governo americano para o combate ao tráfico de drogas. Além dessa ligação com a “economia do norte”, até hoje não esquece as perdas de partes de seu território para Paraguai e Chile, sendo que com este último não mantém relações diplomáticas.

Para resolver seus graves problemas internos a Bolívia necessita se ancorar numa forte economia. Mesmo com as dificuldades de relações com o Chile - aspirante a membro permanente - e Paraguai - membro permanente - é desejável a integração definitiva da Bolívia, que só pode ocorrer junto com os outros membros da Comunidade Andina, não só para resolver os problemas sociais e econômicos internos, como também, principalmente para não deixar que haja uma polarização norte americana no vizinho.

A situação do Paraguai não nos parece muito diferente, porém seus problemas carecem de uma maior reflexão. Lá está se colocando a prova uma das questões fundamentais para os integrantes do MERCOSUL, o regime democrático. A luta de facções no Partido Colorado, há meio século no comando do país, fragiliza a democracia paraguaia. O país se constitui em um grande centro de comércio de produtos contrabandeados e tráfico de drogas, além de armamento para as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) tendo como rota o Brasil. Desde março de 1999, devido à renúncia do presidente Raul Cubas, o então Presidente do Congresso Luís Gonzáles Macchi governa o país. Os norte-americanos estão cada vez mais presentes e exercem influência em todos os campos do Poder Nacional, aproveitando-se da fragilidade das instituições políticas paraguaias. A participação da Agência Antidrogas Americana (DEA) junto à Secretaria Nacional Antidrogas é substancial. Existe forte ingerência da embaixada norte-americana na estrutura política do país e até, por intermédio da Oficina de Cooperação de Defesa, influencia fortemente as Forças Armadas (FFAA). A exemplo da Bolívia, o Paraguai necessita da atenção dos demais

membros do Mercosul.

Existem também reações extrabloco que vem mostrar a importância dessa integração. Como, por exemplo, o presidente eleito do México, Vicente Fox, propõe a integração de seu país ao Mercosul, de modo a impulsionar o desenvolvimento regional e, quem sabe, a criação do Mercado Comum Latino-Americano. Segundo ele, a união de Argentina, Brasil, Chile e México poderia empurrar o resto da América Latina em direção a um futuro mais próspero no século XXI, já que, diante do avanço da Ásia, da Europa e dos Estados Unidos, ficou relegada nos últimos anos. Esta aspiração do México esta convergindo com os interesses do Bloco.

Em resumo, fica evidente que os mais recentes problemas interpaises abordados estão sendo solucionados e os interesses passam a ficar convergentes e com perspectivas de continuidade.

Prova cabal do estreitamento das relações é a pioneira reunião de presidentes de todos os países da América do Sul que ocorrerá, em setembro do corrente ano, no Brasil. Na pauta, constam a maior integração do continente, valorização da democracia, problemas de fronteiras e o narcotráfico.

Já no campo externo, a prioridade de relações foi estipulada, por consenso, para México, África do Sul e Comunidade Andina.

SEÇÃO IV ASPECTOS POLÍTICO-MILITARES DE DEFESA COLETIVA

A defesa coletiva pressupõe uma cooperação entre Estados de modo a que um ato de agressão contra um dos membros seja encarado como se fosse contra a Organização como um todo.

O Mercosul, como instituição política, transformou-se institucionalmente em um elemento de estabilidade e pelos interesses que vem gerando é um poderoso instrumento de combate a qualquer possível fragmentação na região.

A maior das ameaças que paira hoje sobre, principalmente, o Brasil e Argentina, é a fragmentação do Mercosul, algo que representará a destruição do projeto comum de constituição de um pólo de poder na América do Sul, com projeção mundial. Esta ameaça, se concretizada, é um retrocesso para ambos os países, destruindo a perspectiva que eles tem de participarem, de forma marcante, na área mundial e os levaria a se perderem em mazelas entre si e questões internas no subcontinente.

A esta ameaça juntam-se outras, decorrentes de aspectos transnacionais como o crime organizado, narcotráfico, conservação de silvícolas em seu estado primitivo, exploração dos recursos naturais e tráfico ilegal de armas que, associados ao terrorismo ou a movimentos guerrilheiros, podem vir a criar as condições para sanções inclusive militares, ações alienígenas nos nossos territórios ou em países vizinhos; ameaçando, portanto, a nossa soberania e a paz nesse espaço.

Outra questão é da ocupação das ilhas do Atlântico que já foram também ibéricas.



É o caso das Ilhas Malvinas, Georgias do Sul, Sandwich do Sul, Tristão Cunha, Santa Helena e Ascensão. São focos permanentes de preocupação quanto ao seu destino.

Ainda existe a preocupação quanto à Antártica, cuja proximidade e contato com o

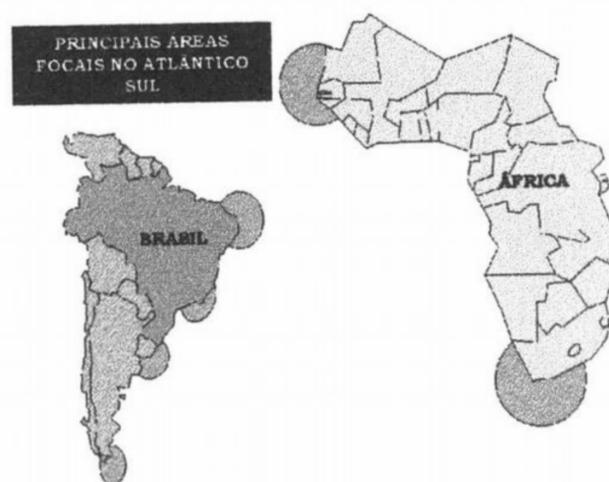
continente sul-americano merece atenção quanto ao seu controle, soberania e segurança.

Portanto, as ameaças encontram-se em contenciosos que transcendem o subcontinente e alçam a questão estratégica para fora de seus limites no plano mundial. A América do Sul retira-se com o Mercosul de seu próprio espaço e projeta-se no mundo. As questões de segurança são novas como novas tem de ser as concepções de defesa.

O melhor instrumento de defesa coletiva no âmbito de um bloco econômico, além da natural dissuasão que o conjunto por si só impõe, são as sanções econômicas que podem ser impostas de modo a desestimular o oponente. Entretanto, não podemos ignorar que a melhor estratégia de dissuasão está no campo militar, desde que haja credibilidade nas FFAA dos países do bloco.

Diante desse quadro, há necessidade de uma polarização no campo militar, no âmbito do Mercosul. Essa polarização se dará naturalmente pela constituição de um pacto de defesa no âmbito do Mercosul e da América do Sul, no futuro.

Os Oceanos Atlântico e Pacífico - espaços de interesse para o Mercosul - merecem atenção e devem ser conceituados como zonas de paz.



É fundamental o controle das passagens interoceânicas ao sul do equador, em especial o canal de Beagle, a passagem de Drake, o estreito de Magalhães, o Cabo da Boa Esperança, o Pacífico Meridional, o Atlântico Sul e o estrangulamento do Atlântico, entre o Nordeste Brasileiro e o saliente da África.

Com o amplo espaço a ser defendido, principalmente Brasil e Argentina,

detentores do maior espaço territorial do bloco, tem de possuir um eficiente sistema integrado de vigilância com radares de todas as fronteiras terrestres, marítimas e dos espaços aéreos da região. Para tal, há a necessidade de apoio eficiente de comunicações e transportes, bem como uma massa de reserva, que contenha uma parcela estratégica de pronto emprego e de alta mobilidade e que esteja localizada em área central do nosso espaço continental, devendo ter a capacidade de atender, rapidamente, a qualquer emergência.

Para o futuro próximo, nossos compromissos com a Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização dos Estados Americanos (OEA) obrigam-nos a manter forças adequadas e preparadas para missões de paz, que tendem a ser mais freqüentes.

Em síntese, podemos antever como principais ameaças futuras as decorrentes de pressões internacionalistas, de fora do continente sul-americano, que se anunciam como cada vez mais intensas, abrigando idéias de desrespeito à soberania nacional. Não se pode desprezar a preocupação que essas pressões venham a contar com apoio militar ostensivo ou velado de uma ou mais potências do chamado primeiro mundo, como já ocorreu mais recentemente no episódio da Iugoslávia. Esta é a nossa maior ameaça exógena. Endogenamente, todavia, existe a ameaça sempre presente de nos dividirem para nos submeterem.

Infelizmente, a despeito de suas importâncias mesmo em tempo de paz, as FFAA dos países-membros do MERCOSUL estão sendo relevadas à um segundo plano, em face dos problemas econômicos vigentes.

O intercâmbio entre as FFAA dos países-membros do MERCOSUL tem sido incrementado, por iniciativas próprias, não só no que diz respeito à troca de conhecimentos e tecnologia, como em operações conjuntas, apoio logístico e outras formas de participação, como cursos, observadores em operações etc.

Muito embora estejamos sob a égide de algumas organizações internacionais,

como a OEA e a ONU, não podemos nos esquecer que tanto maior será nossa influência quanto mais extensa for nossa representatividade e a posição que ocuparmos dentro da própria organização.

Esse cenário no campo militar, talvez, tenha impulsionado a solicitação da Argentina para ingressar na Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), tendo os EUA negado essa pretensão. Tal atitude argentina, sem dúvida, está dentro de sua constante mutante estratégia de alinhamento/distanciamento com aquela potência. Pode ser que não tenham eles pensado em defesa coletiva mas, certamente, vislumbraram a possibilidade de obter sua proteção por intermédio daquela organização

Já o Brasil possui a aspiração de ocupar um assento no Conselho de Segurança das Nações Unidas, pretensão essa que não conta com o apoio cerrado dos demais membros do MERCOSUL.

Na realidade falta , no âmbito regional, a percepção de que, em face da baixa capacidade de defesa coletiva em seu sentido mais amplo, uma posição de destaque de qualquer país-membro nos organismos internacionais, desde que apoiado pelos demais, lhe dará maior respaldo em qualquer assunto relacionado com o bloco, até mesmo nos aspectos de segurança e defesa.

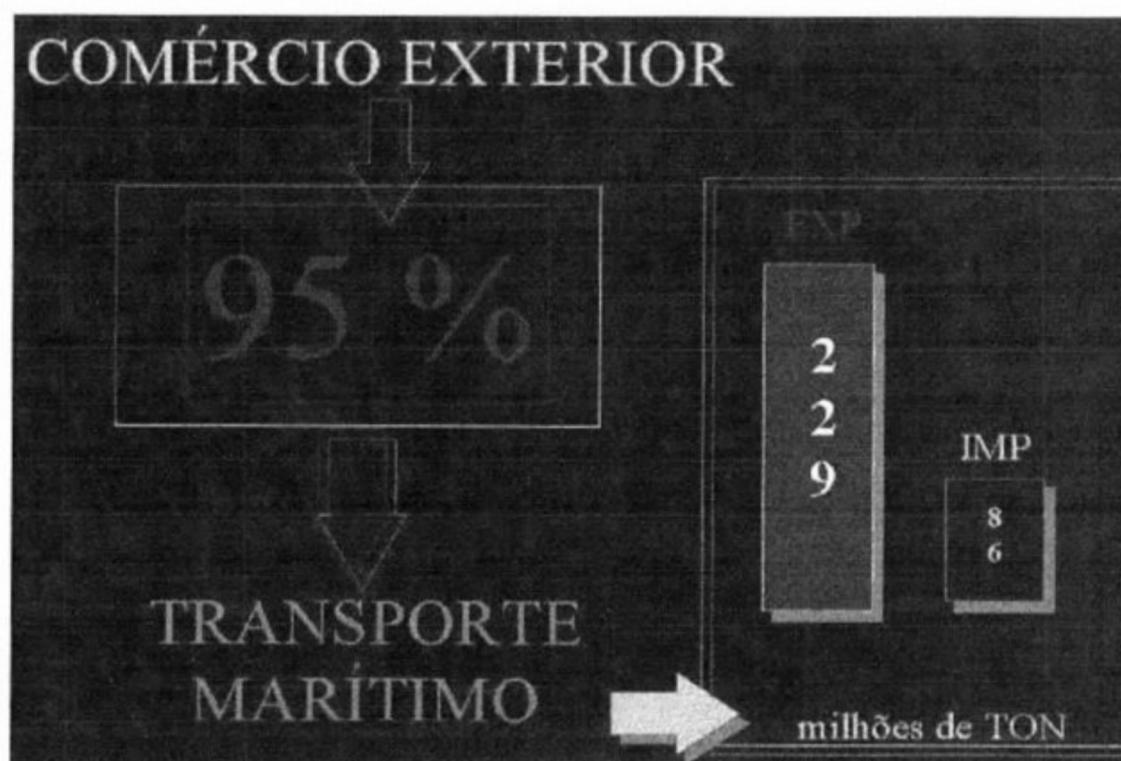
O Uruguai, também nesse aspecto, permanecerá apoiando ora a Argentina ora o Brasil, torcendo para a convergência de posições, já que dos três é o de menor poder militar.

O poder dissuasório também é proporcional a integração dos Poderes Militares, coerentes com seus Poderes nacionais.

CAPÍTULO 2

REPERCUSSÕES NO PODER MARÍTIMO

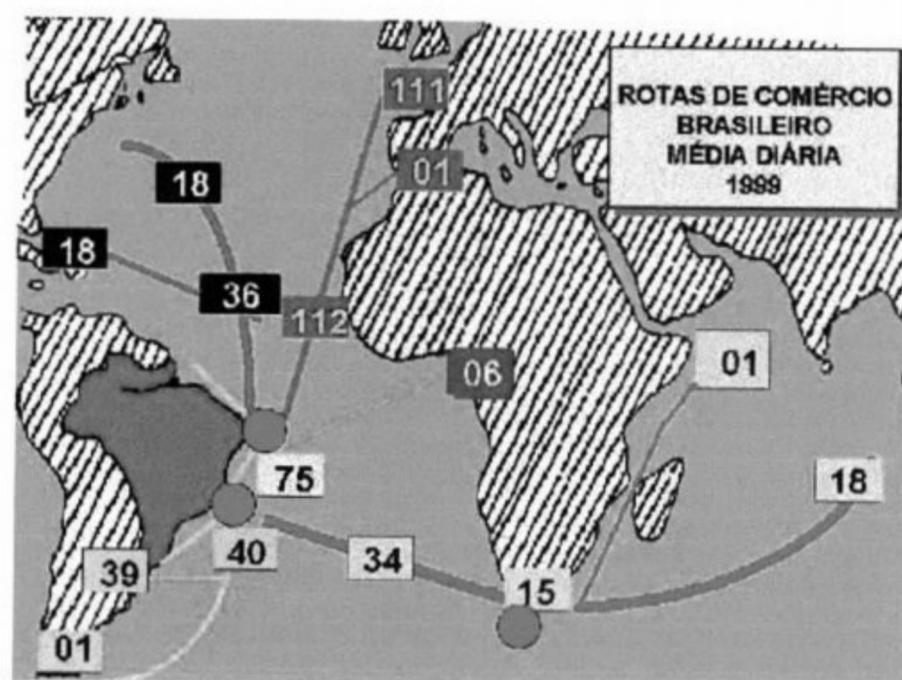
O fortalecimento do MERCOSUL trará certamente conseqüências diretas para o nosso Poder Marítimo. A evolução desse Mercado será mais um fator para o natural incremento das trocas comerciais, tanto a nível regional como internacional, agora não só entre países bilateralmente como, também, interblocos econômicos. Por conseguinte, esse esperado aumento nas transações exigirá uma maior diversidade e capacidade de meios de transporte.



Como o transporte marítimo é hoje responsável pela movimentação de cargas que representam cerca de 95% do nosso comércio exterior, torna-se ainda mais evidente a importância da existência de uma Marinha Mercante consistente, respaldada pela eficiência dos demais componentes do Poder Marítimo que a viabilizam, tais como complexos portuários, indústrias de construção e reparos navais, pessoal envolvido com a atividade marítima e fluvial.

Além disso, necessitamos de um Poder Naval capaz de garantir as Linhas de

Comunicações Marítimas (LCM) de importância estratégica para o País, no Atlântico Sul.



Outro aspecto que cresce de importância, no mercado regional e interno, é o desenvolvimento das navegações de Cabotagem e Interior do tipo fluvial e lacustre condizente com as dimensões continentais da costa e da significativa hidrografia do Brasil.

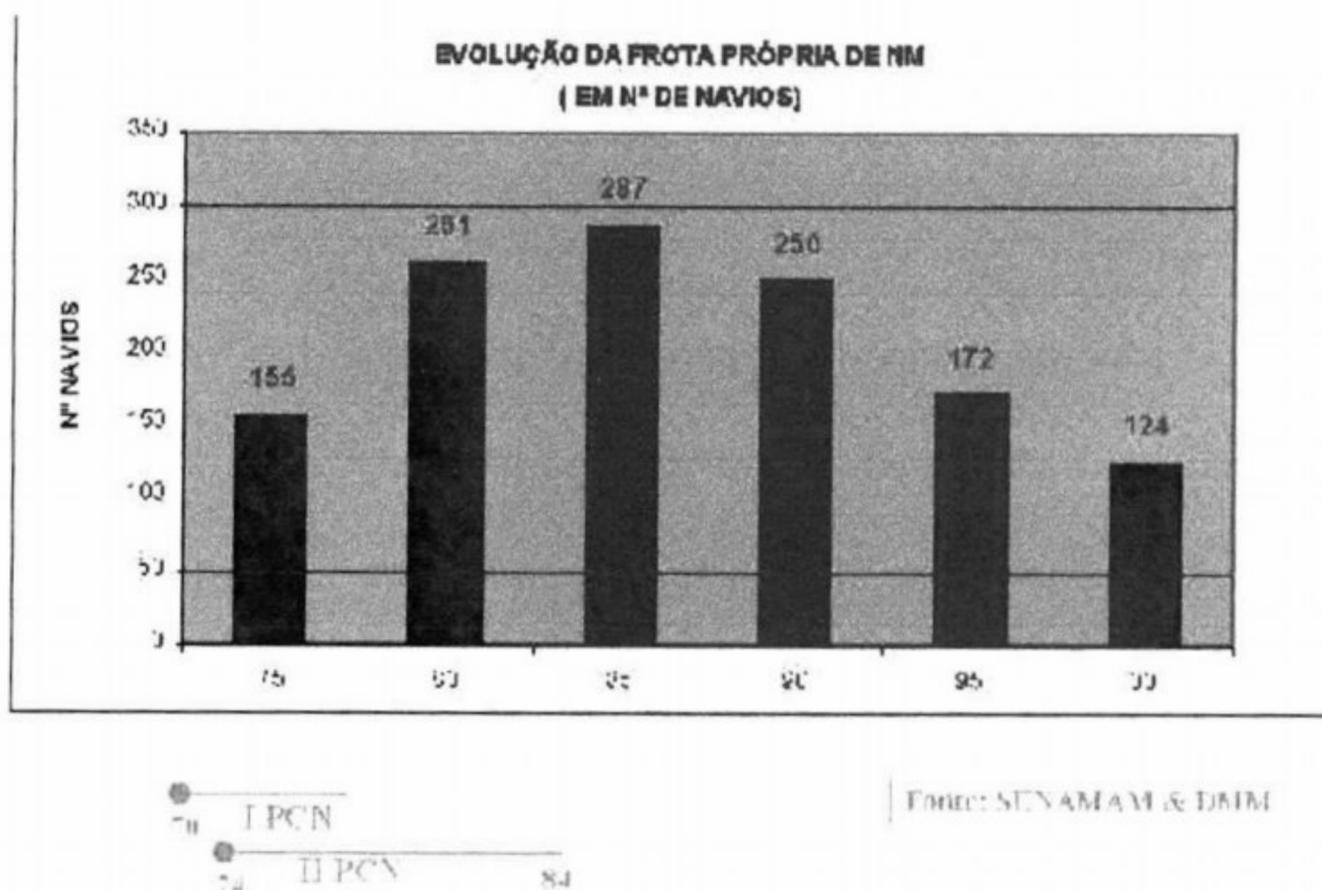
Na realidade, o advento do MERCOSUL veio despertar e acirrar problemas que os segmentos do Poder Marítimo vinham se defrontando a um certo tempo. A julgar pelas últimas ações do governo, parece que o Brasil acordou para necessidade de um melhor aproveitamento dos potenciais de que dispõe para incrementar a sua balança comercial.

Por considerar de maior relevância, os aspectos acima comentados foram os que elegemos para abordar no Capítulo que ora se inicia.

SEÇÃO I MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

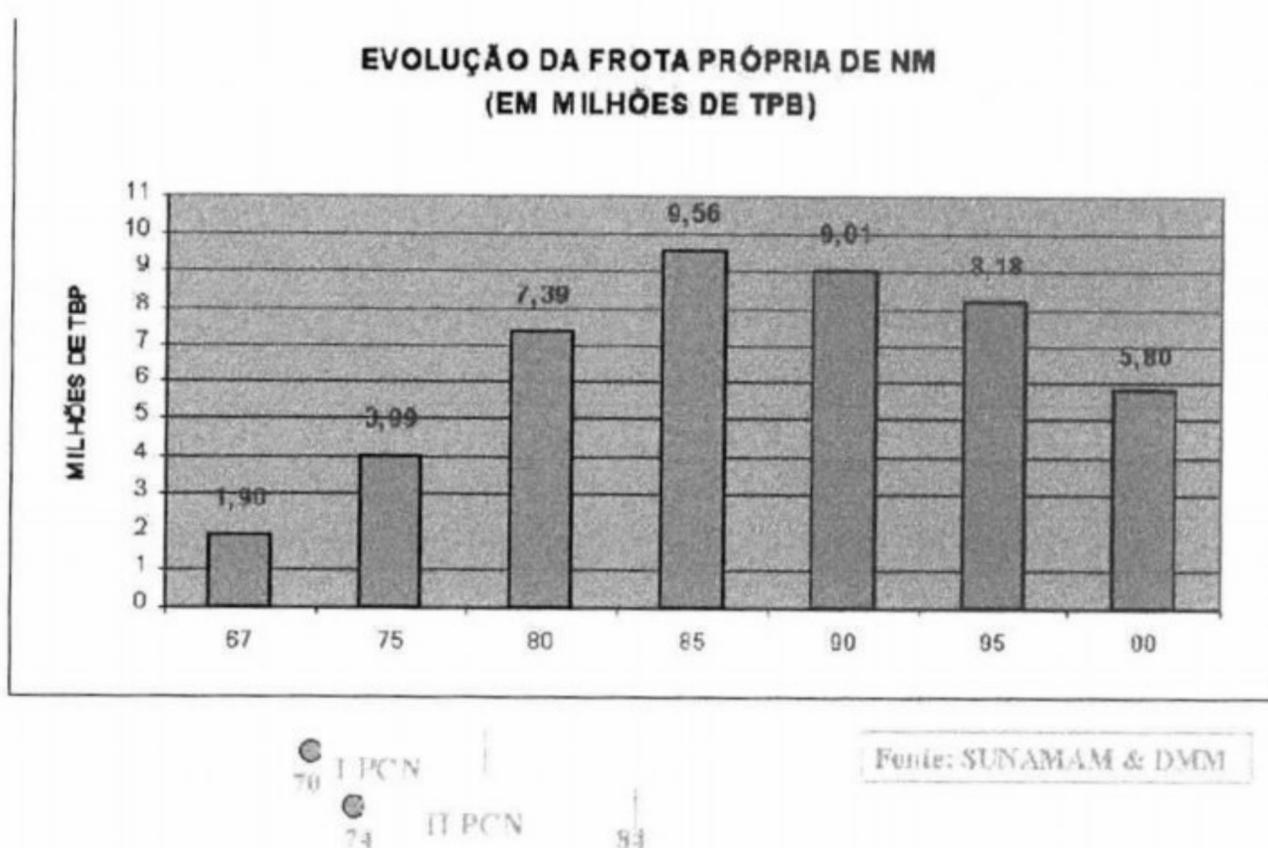
Meios Marítimos

No cenário em que se apresenta um considerável aquecimento nas nossas transações comerciais, nos deparamos com uma frota mercante reduzida e deteriorada.



A nossa Marinha Mercante (MM) que já chegou a transportar cerca de 48% do comércio exterior brasileiro em navios nacionais, quando a frota somava 9,5 milhões de Tonelagem de Porte Bruto (TPB), hoje responde por algo em torno de 3%, com 5,8 milhões de TPB, deste bilionário comércio que gira em torno de US\$ 100 bilhões.

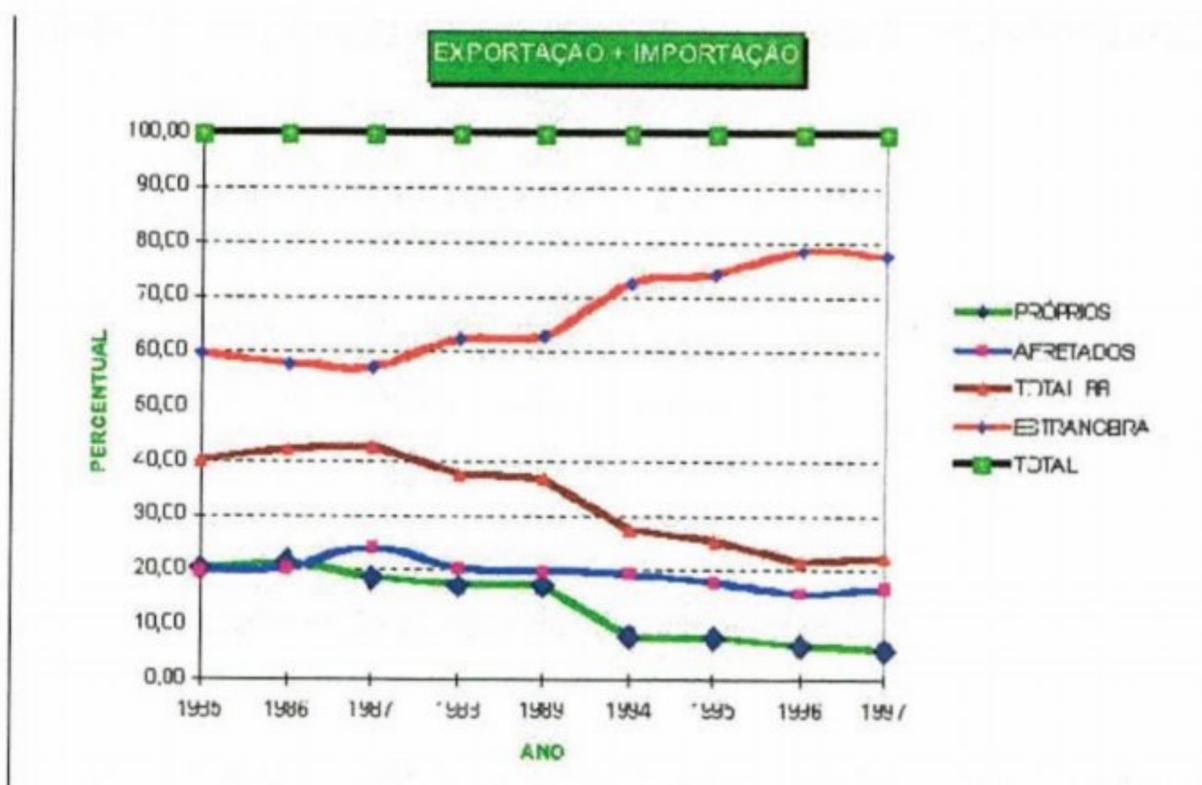
6



⁶ PCN = Plano de Construção Naval.

A avançada idade média de nossos navios, entre 15 e 20 anos, já bem demonstra a necessidade de renovação.

Essa esperada maior demanda, nos obriga decidir se vamos continuar utilizando navios estrangeiros, completando nossas necessidades, como ocorre hoje, com navios brasileiros ou se devemos optar por uma frota própria, complementada por navios afretados, como ocorria até um passado recente. Este é o quadro até 1997 e hoje piorou:



Para melhor decidir essa questão, vejamos alguns aspectos.

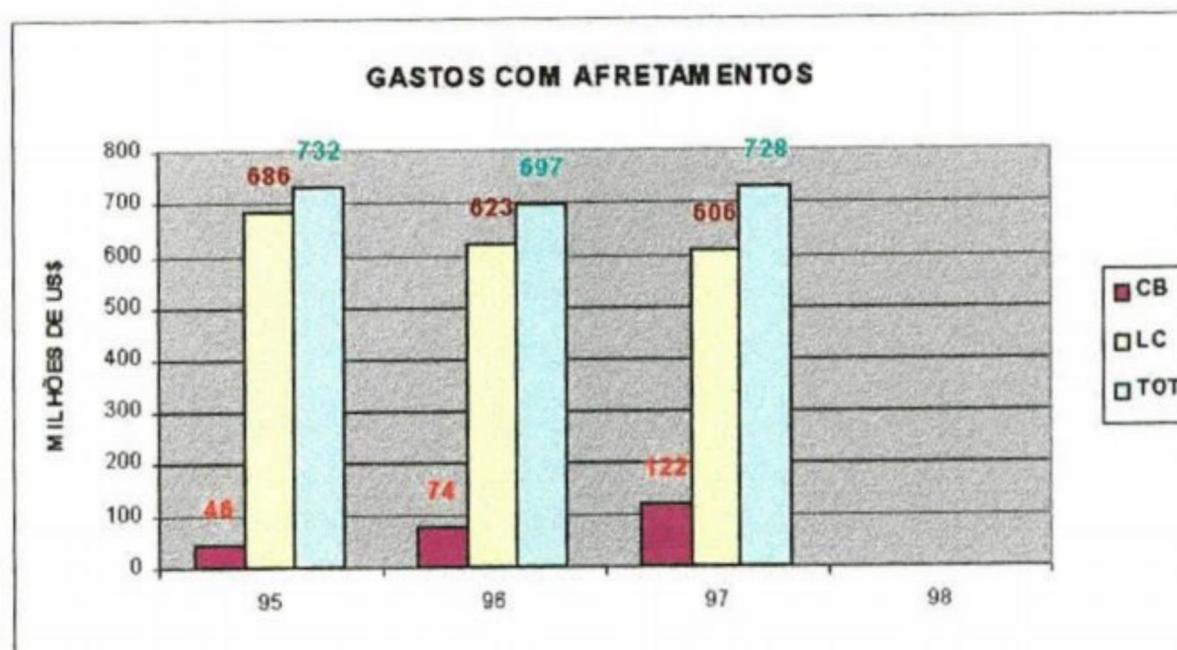
No campo da Segurança Nacional, é imprescindível possuir uma MM brasileira de considerável porte, por conta de que a totalidade de petróleo, quer importado ou produzido em nossa plataforma continental, é transportado por via marítima, tornando o Brasil, no campo energético, dependente de uma frota mercante. Essa importância comercial e vital aumenta quando da ocorrência de um conflito, estejamos envolvidos diretamente nele ou não.

Já no que concerne a Defesa Nacional, temos que levar em conta a necessidade de se mobilizar navios mercantes, em caso de conflito, sem maiores prejuízos ao abastecimento do País.

Estritamente no campo econômico, não podemos depender de navios estrangeiros

para garantir o abastecimento nacional. Ainda temos que levar em consideração a balança de pagamentos, onde o serviço de pagamento de fretes e de afretamento pesa aproximadamente o mesmo que o de importação de petróleo. Até 1997, os valores estão retratados abaixo:

DEMONSTRATIVOS DE FRETES GERADOS (por bandeira)					DMM-97
EXPORTAÇÃO + IMPORTAÇÃO					US\$ X 1000
ANO	BRASILEIRA			ESTRANGEIRA	TOTAL
	PRÓPRIOS	AFRETADOS	TOTAL BB		
1985	776.620,00	752.314,00	1.528.934,00	2.268.247,00	3.797.181,00
1986	772.509,00	737.958,00	1.510.467,00	2.080.994,00	3.591.461,00
1987	700.732,00	910.611,00	1.611.343,00	2.136.201,00	3.747.544,00
1988	734.806,00	867.351,00	1.602.157,00	2.633.372,00	4.235.529,00
1989	774.760,00	879.578,00	1.654.338,00	2.830.917,00	4.485.255,00
1994	349.736,00	849.640,00	1.199.376,00	3.181.615,00	4.380.991,00
1995	375.470,00	893.471,00	1.268.941,00	3.686.775,00	4.955.716,00
1996	330.102,74	836.078,51	1.166.181,25	4.195.854,88	5.362.036,13
1997	286.573,86	902.725,44	1.189.299,30	4.110.921,44	5.300.220,74



Na Balança de Pagamentos do País, em 1999, o item Serviços-Frete representou cerca de 20% do total do déficit brasileiro que montou em US\$ 15 bilhões. Hoje, essa conta é cerca de US\$ 6 bilhões por ano e está estimada para US\$ 10 bilhões nos próximos anos. Dentro de uma visão realística, se aumentássemos a participação de nossa MM em pelo menos 25% do comércio internacional, economizaríamos, no mínimo US\$ 2 bilhões em média nos próximos anos.

Acreditamos ser essa a maior implicação do TA para a MM brasileira.

Está na hora de se tomar uma decisão, em nível político, a respeito dessa questão.

Ainda antes de tomar uma posição, façamos uma breve análise de como escoaria os produtos importados/exportados, quer em nível regional como interblocos.

Dentro de nosso extenso território, não resta dúvida de que para tornar o produto final melhor e mais barato, para a população e exportação, há de se utilizar a navegação de cabotagem e interior entre pontos de coleta nos portos, para posterior distribuição via ferrovias ou rodovias. É importante frisar que o modal rodoviário permanecerá fundamental, pois tanto o ferroviário como o aquaviário são dependentes, nas suas extremidades, do transporte por rodovias. O que não pode permanecer é a utilização rodoviária para longas distâncias, encarecendo ainda mais o valor dos fretes. Acreditamos que ficou bem claro a importância de se incentivar as navegações de cabotagem e interior.

Ainda dentro do contexto regional, pelos mesmos motivos, o comércio entre os países-membros deve priorizar o transporte aquaviário e o ferroviário, deixando o rodoviário para a distribuição final. Aqui aparece a importância da navegação dita de “grande cabotagem” e também a interior, já que existem hidrovias, capazes de interligar os atuais integrantes do MERCOSUL.

Vamos analisar agora o comércio intrablocos, onde vai despontar a importância da navegação de longo curso.

Ao fazer um rápido apanhado da posição geográfica dos países integrantes desse Mercado Comum, podemos constatar que o Brasil é aquele que está mais próximo dos demais principais blocos econômicos e, dentre aqueles que são lindeiros ao Atlântico Sul, é o que possui estrutura portuária adequada para concentrar os produtos com destino aos principais mercados internacionais ou provenientes dos mesmos. Tanto assim que o porto de Rio Grande está sendo conhecido como o porto “hub” do MERCOSUL. O único que poderia ser cogitado, fora de nosso território, é o de Buenos

Aires, grande porto fluvial, que demonstra-se inadequado para o movimento de navios modernos e econômicos, principalmente se levarmos em consideração o natural aumento das tonelagens, a grande distância do mar e os constantes assoreamentos.

Torna-se evidente que uma frota mercante de longo curso capaz de absorver o comércio exterior de produtos de/para os países-membros, passando pelos nossos portos, seria uma fonte de recursos invejável.

Entendemos que, após todos esses considerandos, podemos acreditar que a melhor solução para o Brasil seria a de revitalizar a MM nacional de modo a ter um número considerável de navios nacionais, condizente com a posição que o País desfruta a nível internacional.

É nessa direção que medidas de incentivo estão sendo tomadas pelo governo, como, por exemplo, a criação do Registro Especial Brasileiro (REB) para navios de bandeira brasileira, possibilitando a redução da carga fiscal sobre a atividade. Basta, ainda, um mínimo de regulamentação para promover a união dos modais de transporte, diminuindo o custo do frete e aumentando a lucratividade.

Em face da competitividade reinante no mundo globalizado, torna-se necessário que os novos meios a serem construídos incorporem uma tecnologia avançada e sejam economicamente viáveis.

Pessoal

As possíveis influências do MERCOSUL sobre o preparo do pessoal da MM estão, em grande parte, ligadas a evolução esperada e comentada anteriormente nos meios que a compõe.

Em primeiro lugar, deveria ser incluído o aprendizado do idioma espanhol nos currículos dos centros de instrução - Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA).

Deveriam, também, ser incorporadas disciplinas voltadas para as novas tecnologias a serem empregadas nos futuros meios.

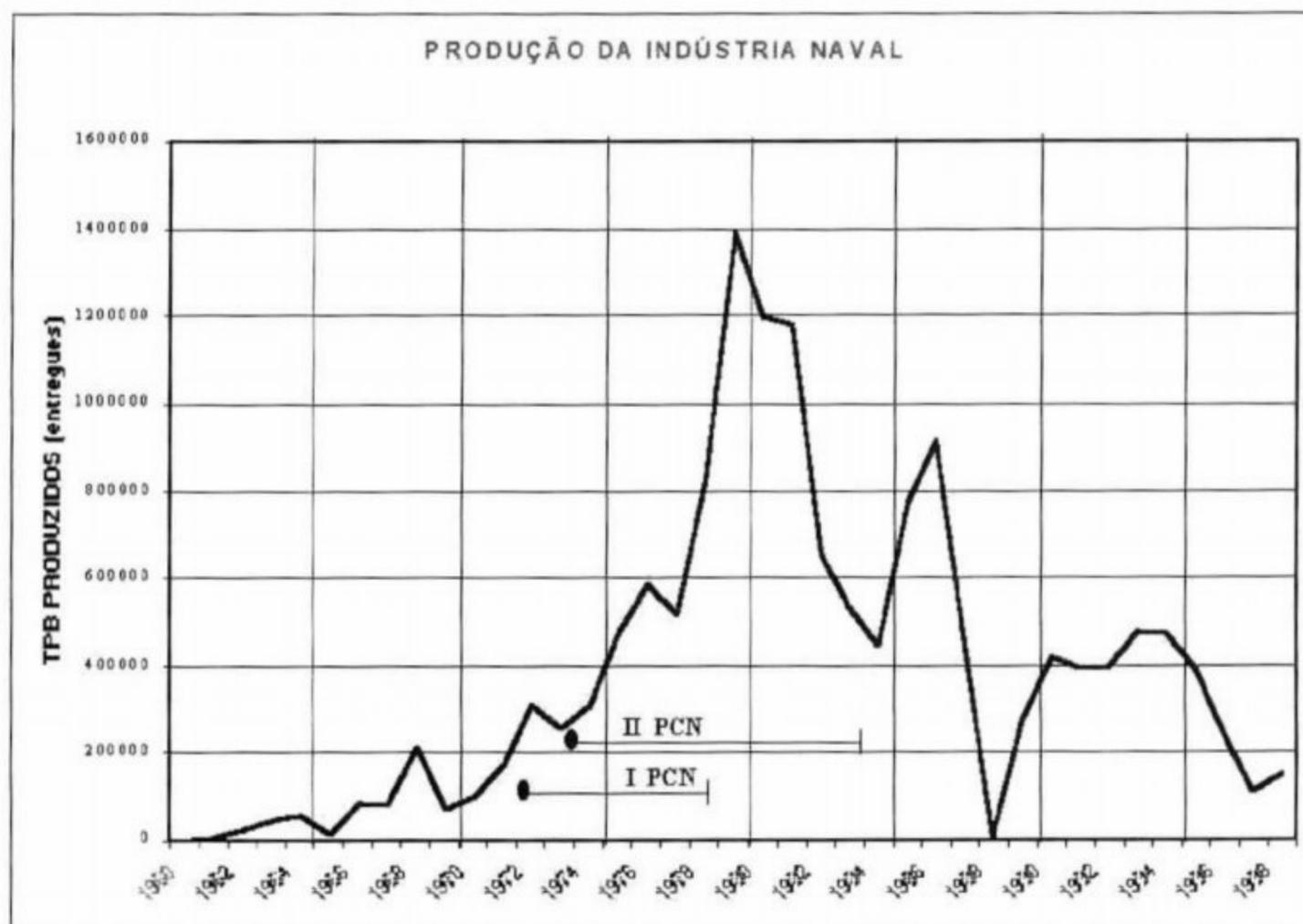
Uma maior ênfase na profissionalização torna-se necessária, em face da natural maior competitividade que irá surgir no âmbito regional e internacional.

SEÇÃO II INDÚSTRIAS DE CONSTRUÇÃO E REPAROS NAVAIS

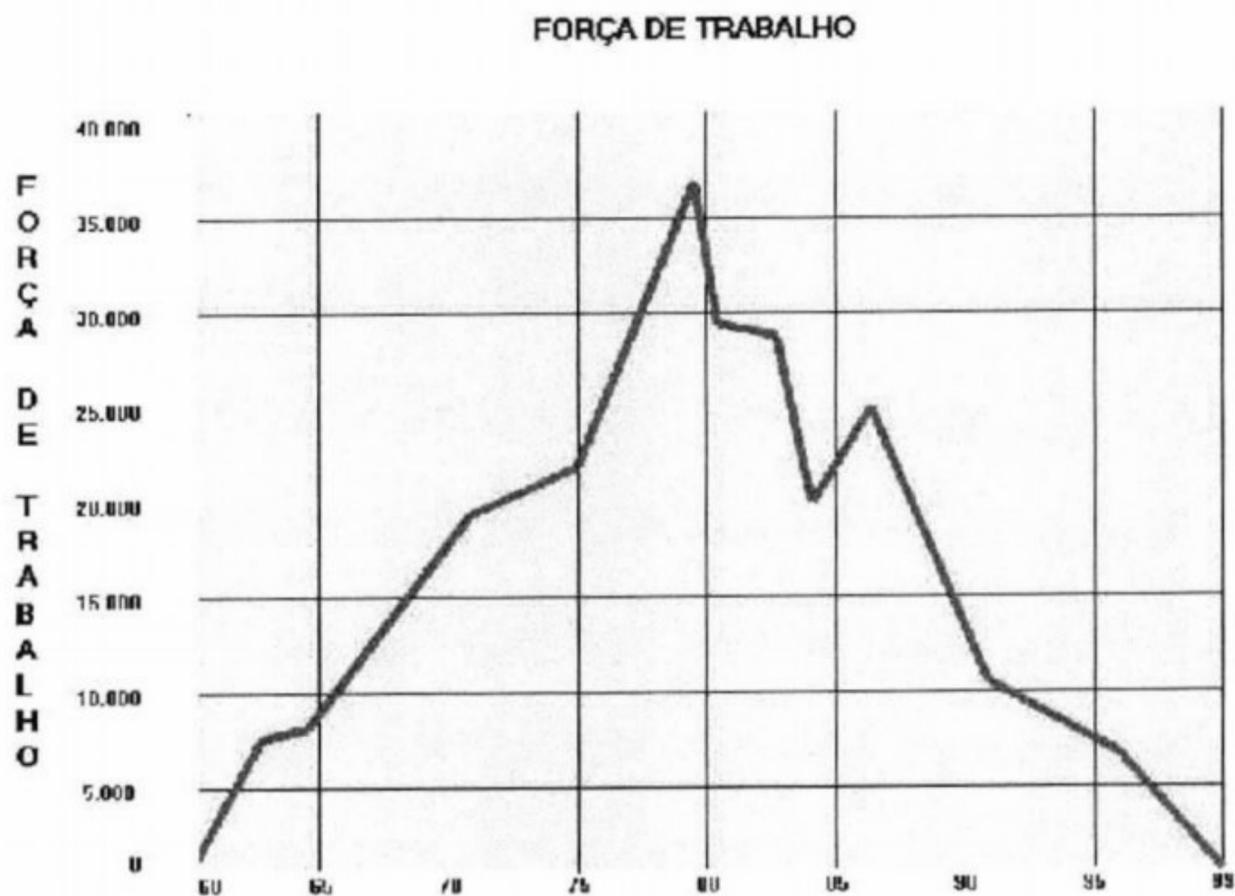
Como vimos anteriormente, é imprescindível a reconstrução de nossa frota mercante por razões políticas, econômicas, estratégicas e até mesmo sociais, em face da geração de empregos em estaleiros.

A criação e, mais especificamente hoje, o fortalecimento do MERCOSUL encontrou, da mesma forma que na MM com quem mantém um estreito correlacionamento, uma indústria de construção naval bastante reduzida e dedicada, quase que exclusivamente a reparos navais.

Em termos produtivos essa é a situação presente:



Vejamos em termos de força de trabalho:



A construção naval brasileira tem como marco a década de cinquenta, com a criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM). O período de 1958/1970, foi caracterizado pela implantação e consolidação dos principais estaleiros, base da nossa indústria naval. Naquela época, chegou a se processar cerca de dois milhões de aço por ano e foram encomendadas embarcações num total aproximado de um milhão de toneladas de porte bruto (TPB).

O FMM, instituído pela Lei n.º 3381, de 24 de maio de 1958, de natureza contábil, tem como principal fonte de arrecadação o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), como dispõe o Decreto-lei n.º 2404, de 23 de dezembro de 1987. Esse adicional incide sobre o valor do frete da mercadoria, sendo de 25% no longo curso (importação), 10% na cabotagem e 20% na navegação interior no transporte de graneis líquidos.

Os recursos do FMM são aplicados, basicamente, na concessão de empréstimos para a construção, reparo, modernização de navios para o mercado interno, bem como

para financiamento da produção de meios destinados a exportação, com juros e prazos compatíveis com o mercado internacional.

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por meio da Comissão Diretora do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), tendo como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES).

Em meados da década de noventa, foram alterados dispositivos legais de modo a incentivar o ressurgimento do setor, dentre eles a criação do já mencionado REB para os navios de bandeira brasileira, possibilitando a redução das taxas de juros no financiamento para a construção em estaleiro nacional.

A retração dos investimentos na ampliação e renovação da frota mercante, com a conseqüente desativação da indústria naval, deve-se as condições de financiamento com recursos do FMM, o que não tem estimulado aos armadores brasileiros pleitearem a colocação de novas encomendas em estaleiros nacionais, agravando o quadro existente.

As implicações do MERCOSUL nas indústrias navais são exatamente a necessidade de estarem prontas a atender a maior demanda na construção de modernos navios para a MM brasileira, dentro da tecnologia e competitividade dos dias atuais.

Coincidência ou não, as medidas governamentais para a revitalização do setor tiveram início após a assinatura do TA e vem, a cada dia, sendo incrementadas.

No início do mês de julho do corrente ano, o governo anunciou novas regras de financiamento para o setor, estimando em até 40 mil empregos diretos e indiretos na indústria naval. Na realidade foram criadas bandas flexíveis para financiamentos do FMM. As taxas de juros entre 4% e 6% ao ano, o percentual financiado de 85% a 90% e o prazo de pagamento entre 15 e 20 anos vão variar de acordo com o custo internacional de construção naval. A novidade ficou por conta da flexibilização, já que os valores estão próximos dos que estavam em vigor. Fato é que há demanda nos próximos três anos para a construção de oito navios em estaleiros do Rio de Janeiro e, com mais

recursos, só dependerá da capacidade operacional dos estaleiros para aproveitarem estes nascentes mercados. Dentre as empresas interessadas destacam-se: Transpetro, Aliança e a Mercosuline. Os estaleiros que devem ser reativados são: EISA (ILHA), Jurong Mauá (MAUÁ), Fels Setal (VEROLME) e Rio Nave (CANECO). Como vimos, as parcerias e os arrendamentos entre estaleiros nacionais e estrangeiros, principalmente de Singapura, já são uma realidade.

Além do incremento na área de petróleo, certamente as medidas governamentais e os movimentos dos estaleiros são reflexos do avanço do MERCOSUL.

SEÇÃO III PORTOS E TERMINAIS

O aumento do nosso comércio exterior proveniente do advento do MERCOSUL, como já anteriormente apresentado, traz efeitos imediatos para esses outros elementos essenciais do Poder Marítimo – Portos e Terminais.

Da mesma forma que com os demais, estes segmentos chegaram a um obsoletismo tecnológico, aliado a um anacrônico sistema administrativo sem precedentes.

O governo consciente de que era indispensável a recuperação do sistema portuário e de terminais especializados para atender à modernidade exigida do binômio navio - porto, a fim de propiciar a eficiência e economia do crescente transporte marítimo, promulgou a Lei n.º 8630, de 25 de fevereiro de 1993, chamada de “Lei de Modernização dos Portos”.

A nova Lei, que obedece aos padrões internacionais, visa: abrir os serviços do sistema à iniciativa privada, mediante a construção, arrendamento e exploração de instalações portuárias; permitir que terminais privativos movimentem cargas de terceiros; descentralizar a estrutura administrativa dos portos organizados; e incentivar a competição regional de portos e terminais dentro de um mesmo porto.

Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), então criados, passam a controlar os

portos, dividindo as responsabilidades comuns pela eficiência com o próprio governo, usuários, trabalhadores e operadores portuários. Estes últimos, após serem qualificados pelos CAP, constituirão a Organização Gerencial da Mão de Obra (OGMO).

Para vencer as resistências, sobretudo dos sindicatos de trabalhadores, e acelerar o processo, foi criado o Grupo Executivo de Modernização Portuária (GEMPO), tendo sido nomeado um Almirante da Reserva como Secretário Executivo, além de colocar na presidência dos CAP, nos principais portos, os Capitães dos Portos .

As iniciativas governamentais já estão surtindo efeitos e nossos portos caminham para os padrões internacionais.

Como constatado anteriormente, o potencial do Brasil para ser o País concentrador do comércio exterior do MERCOSUL, faz com que nossos portos devam ser modernos e competitivos, tornando-se polo de arrecadação de recursos.

SEÇÃO IV HIDROVIAS

A importância das hidrovias marítimas já foi comentada; no entanto, levando-se em consideração a integração pretendida pelo MERCOSUL e a característica da malha fluvial dos países-membros, não poderíamos deixar de ressaltar o meio de transporte tão significativo que são os rios da região.

O Brasil possui 40.000km de vias fluviais navegáveis, correspondendo a 21% dos 190.000 km economicamente ativos no mundo. Portanto, a extensão de nossos rios navegáveis é maior do que nossa fronteira salgada. Os EUA possuem idêntica extensão, a antiga URSS tem 45.000 km e a Europa dispõe de 26.500 km. Para bem demonstrar o nosso descaso com a navegação interior, tipo fluvial e lacustre, em termos tonelagem de carga transportada por quilômetro, nossa presença é de apenas 0,3 % , enquanto a dos EUA é de 58 % , da ex-URSS de 25% e da Europa 11 % . Resumindo, o nosso aproveitamento é duzentas vezes menor do que nos EUA.

Em contrapartida a alguns senões, como por exemplo rios sinuosos aumentando as distâncias, excessiva variação e/ou falta de profundidade adequada, temos a possibilidade de promover a ocupação de trechos de baixa ou nenhuma densidade demográfica, redução de custos em relação ao caminhão, o incremento da economia de regiões carentes e geração de empregos. Podemos então depreender que as vantagens se sobrepõem as desvantagens e, portanto, a integração dos modais de transporte, inclusive o fluvial, para longas distâncias, com o rodoviário alimentando as pontas, otimizariam os nossos recursos hidrográficos, como um todo, que apesar de extensos são subutilizados.

Extrapolando essa nossa breve análise para a região do MERCOSUL, podemos vislumbrar a utilização das vias fluviais entre os países integrantes.

A bacia Tietê - Paraná - Paraguai é um bom exemplo porque abrange interesses dos quatro membros atuais do TA e se constitui uma estrada natural do MERCOSUL. Em suas margens estão localizadas os principais pólos industriais do Cone Sul, São Paulo - Córdoba - Buenos Aires. Existem alguns problemas para torná-la viável e reduzir os custos em três vezes menor do que o frete rodoviário entre São Paulo e os países do Mercado Comum. Ressalto como o de mais difícil solução a transposição de Itaipu, que não deve ser por eclusa em face do elevado custo mais pode ser operacionalizada por via rodoviária ou ferroviária. O governo brasileiro, por intermédio de Mato Grosso, vem intensificando as relações com empresários argentinos. O presidente argentino anunciou recentemente a intenção de investir US\$ 12 milhões na construção de um porto em Morrinhos, 130 km rio abaixo da cidade de Cárceres. Pelo lado comercial, estima-se uma redução do frete da soja da região, de 43 para 33 dólares, e um movimento adicional de um milhão de toneladas anuais de carga.

É inegável, portanto, o valor da navegação fluvial para o MERCOSUL e medidas estão sendo tomadas por parte, principalmente, dos governos argentino e brasileiro para

aumentar a integração desse modal de transporte.

SEÇÃO V PODER NAVAL

No momento em que aumentam as atividades dos mencionados segmentos do Poder Marítimo, haverá implicações no Poder Naval a quem cabe exercer a proteção dos mesmos.

Na realidade, temos que dispor de um Poder Naval capaz de prover segurança as comunicações marítimas, em especial as LCM de importância estratégica para o País, no Atlântico Sul.

Ao mesmo tempo, o crescimento da MM, o fomento das indústrias de construção e reparos navais e a recuperação do sistema portuário propiciarão maior número de meios para a mobilização, capacidade de construção de navios de guerra e maior apoio onde não haja Bases e Estações Navais.

Podemos constatar que, ao contrário dos demais elementos do Poder Marítimo, o Poder Naval tem-se mantido atualizado, adestrado e em condições de prover a defesa de nossos segmentos marítimos.

CAPÍTULO 3

MERCOSUL-UNIÃO EUROPÉIA

Para analisarmos se a formação de um só Bloco Econômico abrangendo o MERCOSUL e a UE é um paradigma provável, torna-se necessário verificar os princípios que regem a conformação dos mesmos desde as origens, o histórico das relações bilaterais, os problemas internos de cada um, os requisitos essenciais para a unificação, as pressões contrárias de grupos externos e as vantagens mútuas da integração.

SEÇÃO I CONFORMAÇÃO DOS BLOCOS

Os antecedentes, a formação e o estágio atual do MERCOSUL já foram abordados anteriormente, cabendo ressaltar que hoje se trata de uma UA em fase de consolidação.

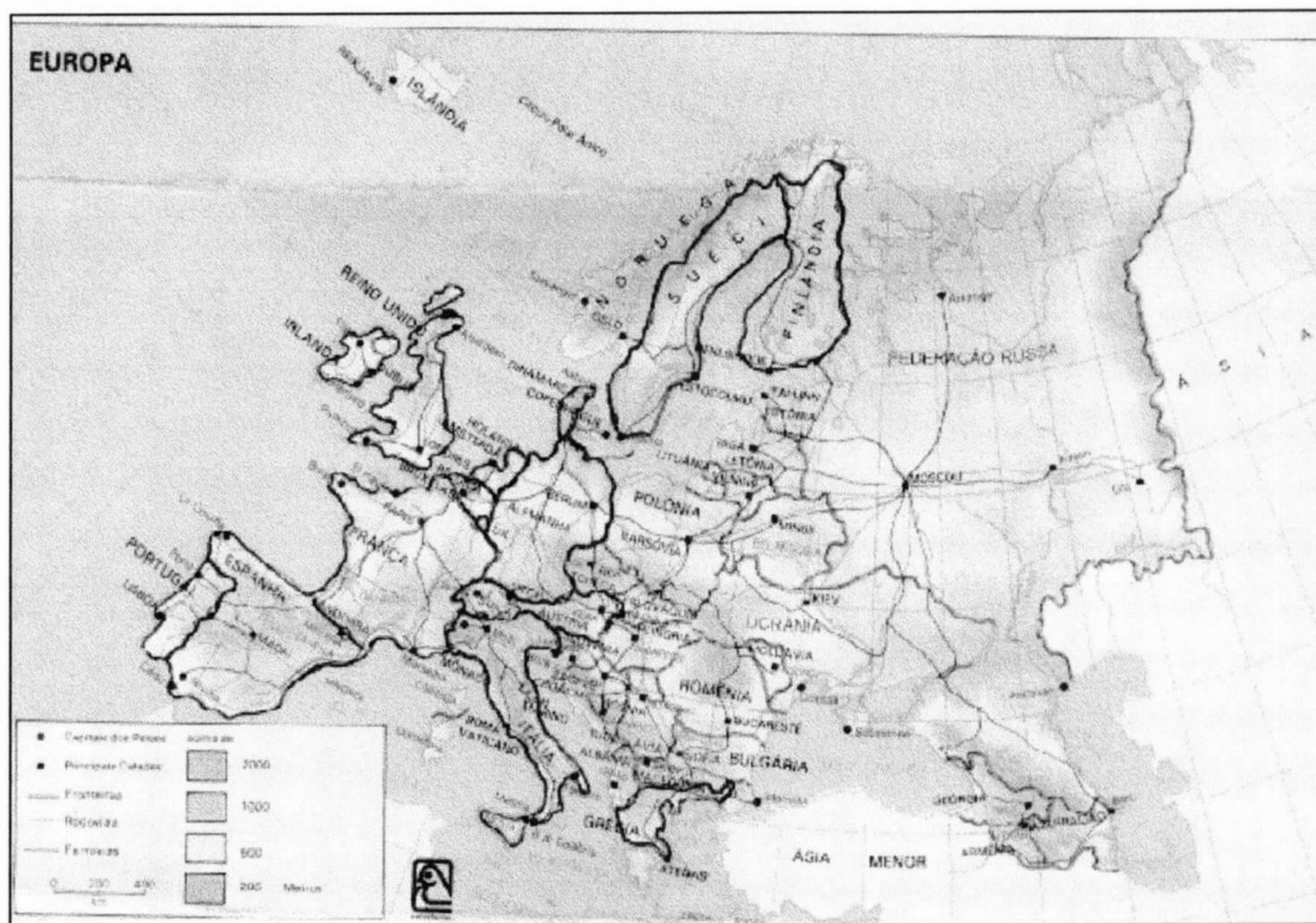
A característica do processo evolutivo na Europa Ocidental, no período de 1945/1988, foi a integração regional de caráter gradual e impulsionada pelo setor econômico.

Dentre os diversos acontecimentos, merecem destaque a criação da Comunidade Econômica Européia (CCE), com a assinatura do Tratado de Roma, em 1957, pela Alemanha, França, Itália, Holanda, Bélgica e Luxemburgo, e a consolidação do Mercado Comum Europeu, com a incorporação do Reino Unido, Dinamarca e Irlanda, em 1973, Grécia, em 1981, e a Espanha e Portugal, em 1986.

Em 1992, dando continuidade ao processo econômico, foi assinado o Tratado de Maastricht que consolidou todos os tratados anteriores e criou a UE. A Áustria, Suécia, Finlândia, em 1985, incorporaram-se a esse organismo que hoje conta com esses quinze países.

A UE constitui o mais profundo, e de maior êxito, projeto de integração do

mundo, onde se restringe a soberania dos países-membros em prol de instituições comunitárias, sendo a principal delas a Comissão Europeia – órgão executivo supranacional.



Em 1º de janeiro de 1999, onze integrantes adotaram uma moeda única, o Euro, que até 1º de julho de 2002 substituirá legalmente as moedas e cédulas locais.

A UE trata-se, portanto, de um Mercado Comum em fase final de consolidação.

Além do estágio diferenciado que se encontram os dois blocos, o MERCOSUL possui uma maior heterogeneidade social, econômica e demográfica dos países integrantes.

A tendência ao expansionismo no âmbito dos continentes são similares, enquanto um visa o leste europeu - Estônia, Eslovênia, República Tcheca, Hungria, Polônia, e Chipre, por volta de 2002, além da Bulgária, Eslováquia, Letônia, Lituânia e Romênia, sem previsão – o outro caminha para oeste e norte do continente sul americano – Chile,

ainda este ano, Bolívia e demais países, sem previsão – ambos mais voltados para o integracionismo do que para o mero livre câmbio.

O TA, ao contrário do de Roma, não prevê nenhum procedimento de caráter comunitário, nem contempla aspectos normativos de grande alcance. A legislação não é auto-aplicável, necessitando de dispositivos internos para o cumprimento por parte dos signatários.

Por fim, o distanciamento histórico entre as duas criações permitiu que o MERCOSUL tenha surgido em um ambiente onde predomina a ótica neoliberal no trato das questões econômicas, conduzindo a uma crescente abertura comercial das economias envolvidas e a alterações significativas nas regras multilaterais de comércio.

Como vimos, os dois mercados guardam semelhanças e diferenças em suas conformações, principalmente em relação à época em que foram concebidos.

SEÇÃO II RELAÇÕES BILATERAIS

Apesar de os principais acordos datarem de 1992, o primeiro passo concreto, em termos de relação interblocos, foi dado em dezembro de 1995, na cidade de Madri, onde os dois blocos assinaram o Acordo-Quadro de Cooperação Econômica e Comercial, tendo como objetivo a criação de uma Associação inter-regional de caráter político e econômico, onde o pilar básico será a implementação de um programa de liberalização progressiva dos fluxos comerciais recíprocos.

Esse acordo se reveste de maior relevância não só por ter sido o primeiro a ser assinado por duas Uniões Aduaneiras, como por se constituir na primeira manifestação concreta do MERCOSUL enquanto entidade dotada de personalidade jurídica internacional.

Na reunião de Cúpula realizada em janeiro de 1999, a margem de assuntos

envolvendo outras regiões, o MERCOSUL e a UE chegaram a um entendimento sobre o lançamento de negociações que deverão conduzir a um acordo de livre comércio.

O ritmo das negociações, que levam em consideração os interesses, prioridades e também limitações de ambas as partes, tem sido satisfatório e já em 2001 terão início as conversações sobre tarifas.

No segundo semestre do corrente ano, Brasil e França ocupam as presidências de turno de seus respectivos agrupamentos com maiores perspectivas para as negociações comerciais interblocos.

SEÇÃO III PROBLEMAS INTERNOS

União Européia

A mera macro-racionalidade econômica é insuficiente para aprofundar as etapas finais de uma integração político-econômica, já que não satisfaz integralmente as necessidades econômicas-sociais de cada membro.

A adoção do Euro estreitou o grau de integração entre os países que assim o fizeram, mas arrefeceu os vínculos entre eles e os membros que não o adotaram.

No campo sócio - cultural alguns problemas se apresentam:

- separação da visão insular do continente por parte da Inglaterra e, em menor grau, mas não-irrelevante, a visão continental da insularidade britânica;
- existência de quatro grandes grupos étnicos-culturais - latino, germânico, anglo-saxão e nórdico- que poderão se transformar em cinco quando nela ingressarem os eslavos; e
- individualidades nacionais.

Dentre esses problemas apresentados, as maiores dificuldades encontram-se no relacionamento entre a cosmo visão insular e continental e, agregadamente, entre a latino-germânica e a anglo-saxônica.

Mercosul

Os problemas internos deste bloco estão estreitamente ligados aos dos dois maiores parceiros –Argentina e Brasil.

Muito embora já tenham sido comentados os principais óbices internos, cabe ressaltar a constante rivalidade entre argentinos e brasileiros, variando apenas em intensidade, e a não-convergência das políticas macroeconômicas.

SEÇÃO IV REQUISITOS ESSENCIAIS

As condições mínimas necessárias para a formação de um Bloco Econômico residem na inexistência de barreiras tarifárias e não-tarifárias.

No momento, as principais barreiras estão sendo impostas pela UE e são:

- alto nível tarifário para grande parte dos produtos do MERCOSUL;
- além dos subsídios à produção, a Política Agrária Comum (PAC) estabelece quotas e licenças de exportação para determinados produtos agrícolas;
- exigência de medidas sanitárias e fitossanitárias;
- exigência de selo verde, instrumento de diferenciação de produtos;
- aplicação de inúmeros direitos “antidumping” e anti-subsídios;
- conjunto de normas técnicas exigidas; e
- Sistema Geral de Preferências (SGP).

SEÇÃO V VANTAGENS MÚTUAS E PRESSÕES CONTRÁRIAS

Vamos traçar o perfil do mercado entre os dois blocos, tendo como base o ano passado.

As exportações do MERCOSUL para a UE alcançaram cerca de US\$ 22 bilhões e as importações ficaram em torno de US\$ 26 bilhões, perfazendo um comércio total de

aproximadamente US\$ 50 bilhões, o que corresponde a 30% do comércio total do MERCOSUL.

Em termos de produtos os dois se completam, o MERCOSUL exportando primários e semimanufaturados⁷ e importando manufaturados⁸.

Evidenciada a importância do comércio bilateral e as conseqüentes vantagens econômicas mútuas em caso de união dos dois mercados, temos que observar a unipolaridade mundial vivenciada nos dias de hoje sob os auspícios a dos EUA.

No momento, o caminho mais fácil para se contrapor a esta nefasta situação é a consolidação integral da UE, hoje economicamente tão importante quanto os EUA.

Para que se logre sucesso nessa tentativa de mudança na ordenação mundial, por essa via, há necessidade de que os membros da UE adotem, por consenso, uma política externa comum independente dos EUA.

Uma aproximação do MERCOSUL com a UE trará os seguintes benefícios:

- uma adequada política externa do MERCOSUL pode alterar a indefinição da Europa, gerando atrativos adicionais para que seja estabelecida uma política externa europeia independente;

- a curto e médio prazos, o estreitamento da cooperação econômica entre os dois sistemas, ambos se completando;

- a longo prazo, com a consolidação de uma ordenação multipolar do mundo, a contribuição do MERCOSUL para tal resultado terá gerado condições que assegurarão a relevância de sua participação num eventual futuro diretório mundial;

- se, ao contrário, vier a prevalecer uma ordenação mundial sob a hegemonia dos EUA, a proximidade do MERCOSUL com a UE lhe assegurará que a adesão ao império

⁷Soja, minério de ferro, café, suco de laranja, veículos automotores, autopeças e produtos siderúrgicos.

⁸Máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, elétricos e eletrônicos, instrumentos e aparelhos de ótica, foto e cinematografia, instrumentos médicos-cirúrgicos, produtos siderúrgicos e farmacêuticos.

americano seja negociada de forma mais vantajosa do que ocorreria se ele já fosse, antecipadamente, um sistema satélite dos EUA, como se daria no caso da inserção dos países do sul na ALCA.

Sintetizando, em termos gerais a união dos dois mercados poderia facilitar a instalação do sistema multipolar que traria uma ordem equitativa, racional e estável no mundo.

Particularmente, o aprofundamento das relações MERCOSUL - UE criaria contrapesos fundamentais às pressões da ALCA.

As pressões externas são praticamente a antítese do que foi apresentado até então.

Não convém aos EUA que se forme um só bloco onde parte do continente sul-americano esteja inserido. Isto não só compromete sua almejada hegemonia mundial, como interfere em área que deseja exercer total e exclusiva influência.

CAPÍTULO 4

CONCLUSÕES

Vivenciamos, dentro dessa atual “nova ordem mundial”, uma globalização de mercados onde a extrema competição faz com que se busque uma integração regional.

No mundo atual, assistimos à aglutinação de até mesmo países desenvolvidos em torno, especialmente dos EUA, Alemanha e Japão, caminhando para formação de grandes Blocos Econômicos.

Este cenário fez renascer a vontade integracionista da América Latina, sonho de mais de quarenta anos, agora por questões conjunturais bem mais relevantes.

No continente sul-americano, o despertar para essa necessidade permitiu com que fosse instituído o MERCOSUL como instrumento de inserção no contexto mundial. Fruto de outras experiências não tão bem-sucedidas, dotado de uma estrutura institucional adequada e pautado em preceitos fundamentais sólidos, esse Mercado tem um futuro promissor. Para que se torne uma realidade basta que se corrija as assimetrias entre os Estados-membros, de modo a permitir a elaboração de políticas comuns através de mecanismos intergovernamentais.

No contexto do MERCOSUL, sobressai a importância do Brasil - maior economia regional - embora seja o parceiro de menores “ganhos comerciais”, assume posição de destaque junto aos principais organismos internacionais, em face de sua hegemonia no Bloco.

O aprofundamento deste Mercado e o conseqüente incremento das transações comerciais, quer intra como interblocos, exige uma continuidade das medidas governamentais de modo a dotar e modernizar os elementos do Poder Marítimo, principalmente se levarmos em conta que o Brasil é o caminho natural para o escoamento do comércio exterior regional.

O fortalecimento do Poder Marítimo exigirá um conseqüente aumento no preparo do Poder Naval, principalmente se levarmos em conta que é o elemento de maior capacidade dissuasória para a manutenção da paz tão necessária à integração regional.

No que diz respeito a defesa coletiva, há necessidade de que os países-membros possuam poderes navais compatíveis com suas expressões nacionais.

Uma maior aproximação com a UE certamente fortalecerá o MERCOSUL e poderá despertar o interesse dos demais países sul-americanos, atraindo-os para o Bloco e quem sabe até, em face dos antecedentes históricos e da conjuntura vigente, permitir a integração total do continente sul-americano, no âmbito da ALADI, criando uma possível Área de Livre Comércio Sul-americana (ALCSA). O fortalecimento do MERCOSUL é por demais benéfico, já que aumenta o poder de negociação do Bloco junto a ALCA.

A preservação, consolidação e ampliação do MERCOSUL devem ser metas prioritárias, em face de se constituir num valioso instrumento de integração e de projeção internacional, tão necessárias nos dias atuais.

ANEXO A

BIBLIOGRAFIA

1. ARAÚJO, Nádia de, MARQUES, Frederico V. Magalhães, REIS, Márcio Monteiro. CÓDIGO DO MERCOSUL : TRATADO E LEGISLAÇÃO. Rio de Janeiro, Renovar, 1998, 513p.
2. Balança Comercial Brasileira. Secretaria de Comércio Exterior. São Paulo : Aduaneiras, 1999, 174p.
3. BASTOS, Alex Henning. Conceituação de Marinha Mercante. Revista Marítima Brasileira . v.116, n.º 4/6, p. 151-165, abr./jun. 1996.
4. BORALDI, Roberto, ALMEIDA, Hamilton. Mercosul, um atlas cultural, social e econômico . Rio de Janeiro : Instituto Herbert Levy, 1997, 320p.
5. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215. Guia para elaboração de teses e monografias . Rio de Janeiro, 1975.
6. _____. FI-219 A. Guia para a elaboração de referencias bibliográficas . Rio de Janeiro, 1992.
7. CASTRO, Therezinha , FIGUEIREDO, Sérgio Domingues de .MERCOSUL . Rio de Janeiro : Escola Superior de Guerra, 1995, 23p.
8. CORRÊA, Luiz Felipe de Seixas. A agenda europeia do Brasil e a sua importância. VALOR , Brasília, 27 jun. 2000. Política.
9. COSTA, Darc Antônio da Luz, MERCOSUL : CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA . Rio de Janeiro : Escola Superior de Guerra, 1996, 62p.
9. COSTA, Luiz Sérgio Silveira. A Complexa Nova Ordem Mundial. Revista Marítima Brasileira , v 114, n.º 1/3, Pp. 85-99, jan./mar. 1994.
10. Encontro de Culturas, O Mercosul e a Integração Sul- Americana : mais do que a economia .Brasília : Fundação Alexandre de Gusmão, 1997, 264p.
11. FARIAS, José Ângelo Estrella. O MERCOSUL : Princípios, Finalidade e Aliança do Tratado de Assunção . Brasília : MRE/SGIE/NAT, 1993, 193p.
12. FORTUNA, Hernani Goulart. O uso dos Oceanos no contexto da sustentabilidade. Revista Marítima Brasileira . Rio de Janeiro, v 117, n.º 10/12, Pp 93-114, out./dez. 1997.
13. Fox quer Mercado Comum Latino-Americano. O GLOBO .Rio de Janeiro, 4 de julho de 2000. O MUNDO, p.30.

14. GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. ALCA E MERCOSUL : riscos e oportunidades para o Brasil . Brasília : Fundação Alexandre de Gusmão, 1999, 308p.
15. LORES, Raul Juste. E ELES CULPAM O BRASIL. VEJA. Rio de Janeiro, 29 mar. 2000. Economia e Negócios, Pp 186-195.
16. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Esboço de um Projeto Aquaviário. Revista Marítima Brasileira , Rio de Janeiro, v.116, n.º. 7/9, p. 149-172, jul. / set. 1996.
17. Metas sociais para o Mercosul. O GLOBO . Rio de Janeiro, 1º. de julho de 2000. Economia, p. 21.
18. “Nossas diferenças podem ser superadas” . O GLOBO . Rio de Janeiro, 2 de julho de 2000. Economia, p. 39.
19. O Brasil e a Europa”. MRE .Palestra proferida ao C-PEM. Brasília, 4 de abril de 2000.
20. Ofensiva brasileira no Mercosul. O GLOBO .Rio de Janeiro, 23 de junho de 2000. Economia, p. 15.
21. “O Mercosul é uma necessidade”. JORNAL DO BRASIL . Rio de Janeiro, 5 de marco de 2000. Internacional, p. 22.
22. Parlamentares defendem a democracia no Mercosul. PODER . Brasília, jan./fev. 2000. Congresso, Pp 22-27.
23. “Temos que preservar o Mercosul”. JORNAL DO COMÉRCIO .Rio de Janeiro, 12 de junho de 2000. Economia, p. 11.
24. VELLOSO, João Paulo dos Reis. MERCOSUL & NAFTA : o Brasil e a integração hemisférica . Rio de Janeiro : José Olympio, 1995, 290p.
25. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira, Uma Estratégia Marítima para o Brasil. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.116, n.º. 1/3, Pp 55-90, jan./mar. 1996.



00188360005255

MERCOSUL

10-A-80

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

28	MAI	2003	
09	JUN	2005	

10-A-80
AUTOR Lopes, Gabriel José Colme-

TÍTULO nero. Mercosul.

Devolver em	Nome do Leitor
01 MAI 2002	CELAV JENOVIM
28 MAI 2003	CELAV JENOVIM
21 MAI 2005	CC ROCHA
09 JUN 2005	CC DUEK

R - 5255

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

