

5-E-51

90

5-E-51



A INTEGRAÇÃO DO CONE SUL DA AMÉRICA DO SUL
REPERCUSSÕES NO PODER MARÍTIMO E PERSPECTIVAS

CARLOS DA SILVA MOREIRA
Capitão-de Mar-e-Guerra (IM)

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1995

MM - EGN
BIBLIOTECA
07/03/1996
N° 4.221

GN-00011454-0

Solventes do P-III-A (No)

Curso - EPDM

Acervo 72 746

ex 10 1202

Moreira, Carlos da Silva. 1947.

A Integração do Cone Sul da América do Sul. Repercussões no Poder Marítimo e Perspectivas. - Rio de Janeiro: EGN, 1995.

55p.

Bibliografia

Monografia: C-PEM, 1995.

1 - América do Sul - Mercosul. 2. Poder Marítimo. 3. Prospectiva-cenários. I. Brasil. Escola de Guerra Naval. II. Título.

EXTRATO

O trabalho relata os esforços dos países do Cone Sul da América do Sul visando a sua integração.

Mostra como o Mercosul se tornou o fator integrador, bem como sua perspectiva de sucesso nos âmbitos sub-regional e regional.

Verifica quais as repercussões no Poder Marítimo e implicações no Poder Naval, decorrentes do processo evolutivo da integração nos campos político e econômico.

Prevê cenário prospectivo para os próximos quinze anos, sugerindo medidas para o preparo dos Poderes Marítimo e Naval.

TEMA: A INTEGRAÇÃO DO CONE SUL DA AMÉRICA DO SUL.
REPERCUSSÕES NO PODER MARÍTIMO E PERSPECTIVAS

- Tópicos a abordar: - Constituição do MERCOSUL. As nações sul-americanas presentes e ausentes;
- principais implicações do MERCOSUL no Poder Marítimo;
 - repercussões no Poder Naval a curto, médio e longo prazos do processo evolutivo da integração, nos campos político e econômico; e
 - cenário prospectivos e sugestivos para o preparo do Poder Marítimo e do Poder Naval brasileiro para atender aos interesses nacionais em tais cenários.

PROPOSIÇÃO : Analisar o MERCOSUL como fator integrador do Cone Sul e suas perspectivas de sucesso nos âmbitos regional e internacional.

Verificar quais as suas repercussões no Poder Marítimo brasileiro e também as principais implicações no Poder Naval, decorrentes do processo evolutivo de integração nos campos político e econômico.

Prever cenários prospectivos e em seqüência sugerir medidas para o preparo dos Poderes Marítimo e Naval, a fim de atender aos interesses nacionais dentro dos próximos quinze anos.

INDICE

FOLHA

INTRODUÇÃO	V
CAPÍTULO 1 - MERCADO GLOBAL - QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA.....	1
- SEÇÃO I - UMA VISÃO GERAL	1
A tendência mundial para a globalização.....	1
As causas da globalização	2
O papel do empresário	2
O papel do governo	3
- SEÇÃO II - AS AMEAÇAS QUE SE APRESENTAM	4
- SEÇÃO III - EXPECTATIVA DOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO.	7
As incertezas	7
A esperança	8
Reflexos para o Brasil	10
CAPÍTULO 2 - MERCOSUL - O FATOR INTEGRADOR	12
- SEÇÃO I - AS ORIGENS DA INTEGRAÇÃO	12
Organização dos Estados Americanos	12
Associação Latino-Americana de Livre Comércio..	13
Associação Latino-Americana de Integração	15
Acordos bilaterais	16
- SEÇÃO II - O TRATADO DE ASSUNÇÃO	18
Condição fundamental	19
Propósitos e Princípios	19
Instrumentos	19
Estrutura	20
Pontos principais	21
- SEÇÃO III - PERSPECTIVAS	22
A integração sub-regional	22
A integração regional	26
- SEÇÃO IV - AS NAÇÕES AUSENTES	29
CAPÍTULO 3 - REPERCUSSÕES NO PODER MARÍTIMO	31
- SEÇÃO I-A POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES MARÍTIMO	33
A reserva de carga e os acordos bilaterais	33
A Marinha Mercante	35
- SEÇÃO II - INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO E REPAROS NAVAIS ..	37
- SEÇÃO III - PORTOS E TERMINAIS	38
- SEÇÃO IV - HIDROVIAS	41
- SEÇÃO V - PODER NAVAL	42
CAPÍTULO 4 - CENÁRIOS PROSPECTIVOS	44
- SEÇÃO I - ELABORAÇÃO DE CENÁRIOS.....	44
Cenário ideal	46

	Diretrizes estratégicas no campo político	.....47
	Diretrizes estratégicas no campo econômico	....47
	Diretrizes estratégicas no campo militar	.....48
- SEÇÃO	II - SUGESTÕES PARA O PREPARO DOS PODERES MARÍTI- MO E NAVAL	.....49
	Poder Marítimo	.....50
	Poder Naval	.....52
CAPÍTULO 5	- CONCLUSÕES	.....54
ANEXO	A - POSTULADOS PARA A INTEGRAÇÃO ECONÔMICA	.....A- 1
ANEXO	B - A CRIAÇÃO DA ALALC	.....A- 5
ANEXO	C - GRUPO CONSULTADO	.....A- 8
ANEXO	D - MATRIZ DE CENÁRIOS	.....A- 9
ANEXO	E - CENÁRIO EM 1994	.....A-10
ANEXO	F - CENÁRIO TENDENCIAL, ANO 2000	.....A-13
ANEXO	G - CENÁRIO IDEAL, ANO 2000	.....A-15
ANEXO	H - ESBOÇO DE DIRETRIZES ESTRATÉGICAS	.....A-18
ANEXO	I - POSSÍVEIS PROGRAMAS DE INVESTIMENTOS	.....A-21
BIBLIOGRAFIA		.....A-23

INTRODUÇÃO

A orquestra mundial possui agora um único regente que, eximi-se de assumir ostensivamente a batuta mas, nos bastidores, marca o compasso com os pés.

Entre murmúrios e sussurros os naipes, hesitantes no que fazer, concentram-se em grupos e começam afinar seus instrumentos, comentando e combinando que decisão tomar. Seguir o líder incontestemente, formar novos e variados conjuntos ou optar pelo solo.

Cada qual dedilhando seu instrumento, tenta sobressair tocando seus melhores acordes, demonstrando habilidade ou poderio de fôlego, mas, acima de tudo, dissimulando seus medos do futuro.

A parábola citada encerra a conjuntura mundial.

Após a guerra fria o mundo se agita em busca de uma nova ordem. Na busca desse ordenamento os países resolvem compor-se em grupamentos, a fim de melhor explorar suas vantagens comparativas. A globalização toma forma mas, a situação não está definida.

Nesse contexto vamos encontrar o Brasil e seus vizinhos do sul da América do Sul, mais uma vez, tentando alcançar a so-
nhada integração.

Movidos pela necessidade de não ficar a margem do novo surto econômico, criam o MERCOSUL na esperança de, assim, manter-se em pé de igualdade com outros mercados.

1
O presente trabalho mostrará esse esforço, caracterizando as implicações que tal empreendimento refletirá nos Poderes Marítimo e Naval brasileiros.

Com o intuito de, também, sugerir medidas para os seus preparos, foi procedido um estudo prospectivo, destinado a apresentar um cenário para os próximos quinze anos.

CAPÍTULO 1

MERCADO GLOBAL - QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA

SEÇÃO I - UMA VISÃO GERAL

→ A tendência mundial para a globalização - as mudanças do mundo nos campos da política e da economia têm se processado de forma vertiginosa desde o final da Segunda Guerra Mundial.

A economia internacional emergente, competitiva e interdependente, vem se evidenciando com a ascensão de vários países, principalmente aqueles da franja asiática, como potências de primeira grandeza, fabril, financeira e comercial.

2 → A ação concêntrica da economia na área da Europa Ocidental, e já com tendência à extensão ao Leste Europeu, até mesmo para o território da ex-União Soviética, permite antever um magnífico mega-bloco econômico.

→ Soma-se a esses amalgamentos a Associação de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA), composta do Canadá, Estados-Unidos e México e podemos vislumbrar a projeção de um mercado global.

→ Verificando tal fenômeno não vemos somente os aspectos das oportunidades que se revelam, mas, também, dos riscos e ameaças que se delineiam e que poderão nos permitir antecipar, e até evitar, a possibilidade de suas ocorrências.

→ A continuar tal tendência, provavelmente no próximo século existirão três ou quatro grupamentos mundiais de comércio. A grande dúvida é a China que marcha célere para se constituir num centro potencial de grande envergadura econômica.

Aliás, o "Livre Blanc sur la Defense", 1994", publicado pelo governo francês, faz uma profunda análise da conjuntura mundial e de suas perspectivas e reflexos para a sociedade em geral. Nele caracteriza a tendência de formação de três blocos de poder: América do Norte, Europa Ocidental e o espaço asiático englobando o Japão. Seus autores, entretanto, tiveram o cuidado de não colocar o Japão como líder desse grupamento. A tendência é de que os países da orla asiática, até o final do século cresçam aceleradamente. (3)

As causas da globalização - a revolução tecnológica das comunicações, proporcionando simultaneidade nos intercâmbios comerciais, e a tecnologia em geral, oferecendo maiores facilidades às empresas e aos indivíduos, são as atuais alavancadoras do processo da globalização comercial.

Em decorrência das forças tecnológica e econômica que modificam as estruturas tradicionais do comércio, não podemos mais fronteirizar os países apenas geopoliticamente. (4)

O papel do empresário - dentro do próprio empresariado vem ocorrendo mudanças fundamentais. Grande número de empresas, que antes se destinavam ao mercado interno, vão dilatando seu alcance geográfico a medida que sua clientela vai se localizando em terras distantes, com a finalidade de contornar os problemas típicos domésticos. (5)

Modernizar, reduzir o volume, acelerar a produção e promover uma reestruturação organizacional, podem superar as deficiências, restabelecendo o favorecimento da transação e até à competição estrangeira. Já não são mais uma possibilidade acadêmica as alianças estratégicas, visto que as multinacionais

6 representam um sistema comercial ótimo usado para explorar os dispositivos internacionais entre as empresas transnacionais. Empresas asiáticas e européias, buscam a implantação de novas fábricas na América do Sul, e em outras áreas, onde sabem haver um mercado promissor. Várias empresas brasileiras começam a instalar-se na Argentina através de filiais ou de "joint-ventures", onde possam melhor resguardar seus interesses.

7 O papel do governo - ao verificarmos as atuais tendências, é importante ressaltar que não foram os governos que iniciaram o processo. Ele teve origem na expansão internacional das empresas, afinal, são elas que exercem as transações. Aos governos, em função de seus objetivos, cabe o balizamento da atividade econômica através de suas ações políticas.

8 A propósito, a simbiose governo/empresário, torna-se necessária em estados de economia livre. É a tendência universal, uma vez que os governos não têm a agilidade e, porque não dizer, a obsessividade do empresário pela busca do lucro, apesar de muitas vezes se utilizar deles por meio dos tributos.

9 Não deve haver receio dos governos em perderem o controle do Estado ao abrirem suas economias. Estado forte não significa governo forte, e vice-versa. Exemplos: EUA e ex-URSS; a China, atual exceção, encontra-se em fase de transformação de sua política econômica. O que os governos devem ter em mente é a busca dos objetivos atuais e permanentes da nação.

10 O setor público, em todo o mundo, é sabedor da necessidade de flexionar os mercados a fim de torná-los competitivos. Assim, ficam os governos expostos às pressões da mídia e da política econômica para cederem a maiores liberações. A necessida-

de de não perder a atividade econômica para outro país, leva à reformulação das suas agendas políticas internas.

g As discussões legislativas a que se entregam sobre protecionismo de mercado e restrição a investimentos estrangeiros, bem como a pressão das táticas políticas que se desenvolvem entre blocos e mercados transnacionais, são de uma compulsividade neurótica. As tensões políticas internas existente entre empresários e governo representam comportamentos nocivos pois, essas tensões, quando exercidas nos campos tecnológico e econômico, causarão reflexos nos campos social e político. Conseqüentemente, a produção terá seus custos aumentados e originará pressões econômicas sobre os consumidores e contribuintes. De qualquer maneira, é na área governamental que deverá concentrar-se a política de cada estado.

→ Um fator fundamental para atingir-se a competitividade necessária num mercado de escala é a vontade transparente do povo, ou seja, uma cidadania fortalecida.

Embora a economia em transformação, trazendo a possibilidade de uma globalização, traga junto a esperança da paz, ainda estamos muito longe do "Fim da História" de Francis Fukuyama como veremos a seguir.

SEÇÃO II - AS AMEAÇAS QUE SE APRESENTAM

O afastamento do apocalipse nuclear desanuviou o horizonte da humanidade no atacado, entretanto, trouxe outros questionamentos no varejo.

A propensão da economia a nível mundial é a agregação dos

→ países em blocos, integrando-se através de acordos comerciais. Competindo na produção de bens e serviços a menor custo e trazendo em seu bojo a proposta da democracia universal, a economia ocasionou o desaquecimento das tensões político - militares entre as nações, sendo substituídas pelas disputas das capacidades tecnológicas e econômicas.

Paradoxalmente o mundo assiste com expectativa outros tipos de problemas, verdadeiramente desagregadores:

10 - O nacionalismo radical surgido na Alemanha por ocasião de sua reunificação;

11 - Os problemas étnico e político que afligem albaneses e ex-iuguslavos que avançam para o oeste;

12 - A luta pelo reempossamento dos territórios tomados durante a segunda Guerra Mundial da Finlândia, Polônia, Romênia e Tchecoslováquia;

- A recusa da Rússia em devolver ao Japão as Ilhas Kuril-las;

- O repatriamento de cubanos que fogem em massa do regime Castrista para Miami;

- O problema mal resolvido da Turquia que não sabe se é europeia ou média oriental;

- O Pan-Arabismo retraído pela guerra do Golfo, mas subjacente no seio da comunidade de Maomé;

- O anti-semitismo;

- O super-terrorismo, agora tendo seguidores em várias seitas de falsa-religiosidade; e

- A fome, a pobreza profunda, as endemias e a indiscriminada repartição da África, hoje camufladas pela impotência dos

seus povos, permanecem latentes em várias nações desse continente.

13) Outros fatores tais como; o protecionismo, o narcotráfico, o descontrole populacional, o impedimento ao acesso de novas tecnologias, o "dumping" social, e a indisposição de um diálogo Norte-Sul, formam o leque de problemas que completam o espectro de futuras prováveis crises.

→ Segundo o Almirante Vidigal "com o final da guerra fria, o mundo evoluiu de um sistema de alta confrontação e baixa instabilidade para um de baixa confrontação e alta instabilidade" (54:123).

14) Na verdade o mundo perdeu seus escudos protetores, ficando a mercê dos Organismos Internacionais que, diante de inusitados e variados problemas de difícil solução, tanto política quanto militar, vide a Bósnia-Herzegovina, vacila em aplicar a ação corretiva adequada. Enquanto isso, as nações vão sendo impulsionadas para a tendência de organizarem-se em blocos regionais, não somente no aspecto da cooperação econômica mas, também, da auto-defesa. O "affair" envolvendo os barcos pesqueiros espanhóis, apresados pelo Canadá, teve como reação imediata o protesto da UE.

→ O conceito de segurança coletiva descrito pelo Almirante Luis Sérgio, toma corpo nos blocos regionais e sub-regionais; embora com certas reservas dentro desse último, haja vista o recente conflito entre Perú e Equador por questões de fronteiras (24:87).

Infelizmente, ainda persiste no contexto das nações a possibilidade da crise atingir seu último grau. É enganoso acre-

15

ditar que não mais nos envolveremos em conflitos pois, não sabemos quando nem onde poderão surgir. Assim, as Forças Armadas deverão continuar a cumprir sua destinação constitucional, agora com maior ênfase no período da paz, através da dissuasão e da coação como instrumento de força do poder político.

SEÇÃO III - A EXPECTATIVA DOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO

As incertezas - a afirmação da democracia e dos direitos humanos como valores universais, tem hoje o mesmo sabor para a humanidade como teve a Queda da Bastilha para os franceses. Entretanto, a nova estrutura de poder encerra elementos preocupantes. A realidade que se seguiu ao término da Guerra fria, ainda não permitiu que o abismo entre os países mais ricos e os mais pobres fosse superado. Essa diferença toma proporções intoleráveis à medida em que ao desequilíbrio soma-se à idiosincrasias de alguns países.

16

A nova estruturação do poder incrementa o aumento dessa diferença, através de práticas que, cada vez mais, afastam os países em desenvolvimento dos centros que deliberam sobre o destino da humanidade.

A insatisfação das nações subdesenvolvidas com a distribuição injusta das oportunidades para alcançar a riqueza e o bem estar, como as tecnologias de ponta, vêm se somar as incompreendidas questões do meio ambiente.

A constatação de que o homem destruiu e ainda destrói parcela significativa do seu mundo: as florestas, a camada de ozônio, o efeito estufa etc, leva-o a deduzir que em breve a

17

vida na terra se tornará crítica. O que resta está no Terceiro Mundo que, em função de seu atraso tecnológico, não soube explorá-lo. E agora fica impedido de fazê-lo em nome da salvação da humanidade. A menos que se submeta aos caprichos do primeiro mundo, como políticas preservacionistas e controles da natalidade e dos emigrantes ilegais, jamais poderão usufruir de suas riquezas naturais.

Como disse o Almirante Gama e Silva " O mundo está dividido em duas classes de Estados: os "Transformadores", países ricos que cuidariam da produção industrial global, detentores de conhecimentos científicos e tecnológicos; e os "Extratores", países subdesenvolvidos encarregados de fornecer os produtos naturais necessários à transformação e à alimentação dos "Transformadores" (34:29).

Os grupos formais, como o Conselho de Segurança e informais, como o Grupo dos Sete, tendem a ameaçar seriamente qualquer legitimidade em vigor. Isto acarreta X que nenhuma ordem possa ser verdadeiramente qualificada como tal (4:134).

18 / Ninguém sabe hoje quais as querelas válidas ou não. Esta qualificação dependerá do grau de interesses daqueles grupos.

Foi isto que Monsieur Mitterand denominou de "Devoir d'Ingérence".

É óbvio ser imprescindível um esforço na democratização das relações internacionais, da mesma maneira que ocorre hoje na democracia representativa.

A esperança - como todo sistema em mudança, o processo de delineamento do novo ordenamento, X apresenta riscos mas, também, várias oportunidades.

A oportunidade que se avizinha dos países em desenvolvimento é a de inserção no dinâmico fluxo de comércio, a fim de obter, através das transações, a transferência de tecnologia que tanto nos é necessária e freqüentemente negada. Assim, é de fundamental importância que o sistema multilateral de comércio seja fortalecido, em moldes abertos e flexíveis, sem discriminações ou imposições.

Esse sistema, que é a esperança do comércio mundial, é o GATT (General Agreement Tarifs and Trade) - Acordo Geral de Tarifas e Comércio. O sistema, na verdade nunca formalizado enquanto instituição, é um convênio integrado por 123 países que, juntos, representam mais de 85% do comércio mundial. Seu princípio é estimular o livre comércio, através da redução das tarifas alfandegárias e de outras medidas de liberalização.

A fim de definir metas de redução de tarifas, são promovidas rodadas de negociações coletivas multilaterais. Uma dessas rodadas, a chamada Rodada Uruguai, dispunha sobre a redução de subsídios para a agricultura nos países europeus, acordos de subsídios, anti "dumping", salvaguardas e propriedade intelectual. A Rodada iniciou em 1986 e terminou em 15 de dezembro de 1993, superando o prazo limite de duração de quatro anos. Do documento final, a Declaração de Marrakesh, abril de 1994, nasceu a Organização Mundial de Comércio (OMC) que substituirá o GATT em julho de 1995.

Possuindo uma estrutura de funcionamento permanente, com status comparável ao do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e do Fundo Monetário Internacional (FMI), a principal função dessa Organização será fiscalizar os

procedimentos comerciais internacionais, facilitando o acórdão para as disputas entre os países-membros. O poder disciplinatório dessa entidade é encarado como um fortalecimento das regras multilaterais que regerão o comércio internacional.

Entretanto, como tantos outros órgãos internacionais, seu futuro desempenho cria expectativas no sentido de que venha permitir aos países em desenvolvimento as justas transações, longe dos subsídios e "dumpings" promovidos pelos países mais desenvolvidos e/ou com maior poder para manobrá-lo. Todavia, é possível que este sistema venha a ser mais prejudicial, para aqueles países que possuem poucos parceiros comerciais, o que contribui para corroborar a tese das aglutinações sub-regionais na América-Latina.

Reflexos para o Brasil - felizmente temos o nosso comércio distribuído homogeneamente por várias regiões econômicas. Nos interessa o fortalecimento do sistema multilateral, contudo deveremos estar preparados para o pior.

Os esforços que vimos fazendo a níveis regional e sub-regional, embora sendo complementares ao nosso comércio tradicional, não devem ser abandonados ou conduzido com menor interesse. Pelo contrário, somos decididamente favoráveis ao sucesso do MERCOSUL no sentido de que, sua dinamização, tende à ampliação do espaço econômico Sul-Americano abrangendo o Pacto Andino e a Iniciativa Amazônica.

O MERCOSUL, como veremos adiante, além de possibilitar o crescimento de nossas indústrias, proporcionará o aumento do poder de barganha em relação a outros países ou blocos econômicos. O comércio regional poderá ser vital na hipótese do co-

lapso do sistema multilateral.

20
Haverá de existir vontade política para levar a cabo tal tarefa. Não podemos nos levar pelas facilidades de mercado oferecida como foi o NAFTA para o Chile e o México, onde para acompanhar as fortes economias americanas e canadense deverão fazer esforço tão grande que, possivelmente, modificarão suas identidades. No caso dos países que compõe o MERCOSUL as assimetrias são menores, portanto com maiores chances de compatibilização macroeconômica.

O Brasil por sua dimensão no cenário internacional, deverá inserir-se em mercados regionais e/ou sub-regionais fortes, a fim de que possibilite sua ascensão, embora lenta, mas de caráter definitivo, ao bloco das grandes potências.

Finalmente podemos concluir que, ao invés de uma ordem internacional perfeitamente delineada, vemos hoje um conjunto de tendências por vezes contraditórias e confusas.

Possivelmente essa nova ordem que esta por vir terá origem múltipla nos Organismos Internacionais, nas Instituições Supranacionais e nos grupos econômicos regionais que poderão estar suportados pelos sub-regionais, como o MERCOSUL.

CAPÍTULO 2

MERCOSUL - O FATOR INTEGRADOR

Para falarmos sobre o Mercosul, sua gênese, integração, intercâmbio, desempenho e perspectivas, é interessante termos conhecimentos a respeito da instituição livre comércio e dos processos utilizados para a integração econômica. Entretanto, tal explicação, se aqui colocada, ocuparia espaço essencial no presente trabalho. Assim, foi deslocada para o anexo A.

SEÇÃO I - AS ORIGENS DA INTEGRAÇÃO

Não é intenção procedermos a uma digressão histórica dos intentos de integração dos países latino-americanos. Entretanto, os esforços mais importantes, alguns ainda com validade atual, deverão ser levados ao conhecimento, uma vez que refletem a evolução dessas tentativas.

Embora as iniciativas conhecidas para integração do continente Americano datem de 1836, quando Bolívar tentou criar uma Confederação entre os diversos países da América, nosso marco inicial será o imediato pós Segunda Guerra Mundial quando deu-se a revolução econômica na Conferência de Bretton Woods.

Organização dos Estados Americanos (OEA) - foi instituída pela Conferência de Bogotá, em 1948, através da Carta de Bogotá, cujos objetivos priorizavam principalmente a promoção do bem-estar social e a paz no Continente.

Dentre seus Organismos Especializados ressaltamos a Junta

Interamericana de Defesa (JID) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Fundamentado no Sistema Interamericano encontramos o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), estabelecendo a segurança coletiva continental. Tal Tratado é visto com ceticismo pelos latino-americanos, uma vez que enfatiza a segurança coletiva e pretere a defesa coletiva, o que pode ser corroborado por ocasião da Guerra das Malvinas.

Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) - O Tratado de Montevideú, foi assinado em 18 de fevereiro de 1960, tendo sido signatários: Argentina; Brasil; Chile; México; Paraguai; Peru; e Uruguai. Posteriormente, em 1961, aderiram a Colômbia e o Equador.

* A ALALC tinha por objetivo básico a ampliação do comércio regional, através da eliminação gradual das barreiras ao comércio intra-regional, i.e. criação de uma zona de livre comércio. A sistemática pautava-se em: listas nacionais de concessões; listas comuns de bens com desgravamento; e listas especiais, para proveito dos países de menor desenvolvimento.

As causas para a criação da ALALC foram derivadas do endividamento de alguns países e pelo medo de que o recém-criado Mercado Comum Europeu, em 1957, substituísse os produtos dos países sul-americanos pelos de outros mercados. A dificuldade para se estabelecer indústrias de capital, piorava a situação de alguns países. Outra causa, segundo José Knaack de Souza, foi a revolução provocada pela Lei nº 3244 de 14 de agosto de 1957, sobre a reforma da Tarifa das Alfândegas do Brasil, afetando todos os países do Continente que tinham acordo bilate-

rais com o Brasil. A descrição do fato consta do anexo B.

→ O grande sucesso da ALALC deu-se em sua fase inicial, onde foram incentivados os acordos bilaterais em contrapartida aos processos até então procedidos.

Nos três primeiros anos, o comércio entre os países da região aumentou 70% em relação ao período anterior ao Tratado.

Fato relevante, foi a criação dentro da ALALC, do grupo Sub-Regional Andino, com iniciativa do Chile e da Colômbia e adesões da Bolívia, Equador, Peru e Venezuela, descontentes com o que argumentavam serem os julgamentos benéficos aos países de maior desenvolvimento.

Em 17 de outubro de 1975, com a finalidade de criar um sistema que permitisse a América-Latina defender em bloco seus interesses em foros internacionais e perante terceiros países ou grupos, foi criada a Instituição "Sistema Econômico Latino-Americano" (SELA) com o objetivo de formar um sistema permanente de consulta e coordenação de apoio mútuo aos Estados membros: Argentina; Barbados; Bolívia; Brasil; Colômbia; Costa Rica; Cuba; Chile; Equador; El Salvador; Granada; Guatemala; Guiana; Haiti; Honduras; Jamaica; México; Nicarágua; Panamá; Paraguai; Peru; República Dominicana; Suriname; Trinidad e Tobago; Uruguai e Venezuela.

→ Apesar de toda a sistemática adotada, a ALALC passou a desinteressar os Estados-membros a partir da década de setenta, por problemas decorrentes de dívida externa, falta de capital, recessão, planos de ajustes e etc.

Com o fim de reverter essa tendência de esvaziamento e buscar atingir novamente seus objetivos iniciais, em 1980 foi

celebrado novo tratado, transformando a ALALC em Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

23 Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) - com a missão de substituir a ineficiente ALALC, em 12 de agosto de 1980, onze governos: Argentina; Bolívia; Brasil; Chile; Colômbia; Equador; México; Paraguai; Peru; Uruguai e Venezuela, decidiram substituir o tratado por outro de mesmo nome.

Na verdade o novo Tratado visava corrigir as distorções do anterior, aproveitando a experiência adquirida. Optou-se por manter a estrutura orgânica, modificando-se ou criando-se alguns mecanismos que incentivassem o comércio intra-regional.

Apesar do empenho em fazer da ALADI um instrumento vitorioso, os resultados não conseguiram traduzir as expectativas. As deficiências estruturais da antiga ALALC permaneceram e constituíram um entrave para a consecução dos propósitos.

40 Ao invés de concentrar esforços para implementação de uma zona de livre comércio, deu-se prioridade ao estabelecimento de uma zona de preferências tarifárias regionais.

A Preferência Alfandegária Regional (PAR), que determinava a redução percentual das tarifas alfandegárias para importação de produtos intra-regionais, em função da disparidade do desenvolvimento dos países membros, foi implementada com uma lista de exceções, onde constavam produtos sensíveis, oriundos dos países menos desenvolvidos. Essas exceções acabaram por limitar em 20% o comércio regional.

Diversos outros problemas influenciaram no processo, particularmente a conjuntura recessiva da década de oitenta e o endividamento externo do Brasil, Argentina e México, os três

países mais importantes da Associação. Entretanto, o fator que mais contribuiu para o insucesso da ALADI foi a maior margem concedida para os acordos bilaterais, o que constituiu um verdadeiro desvio do multilateralismo.

24) Esses acordos intensificaram as relações econômicas entre os Estados e, em razão da reciprocidade, conduziram ao estabelecimento exclusivo das relações bilaterais, impossibilitando, definitivamente, o alcance ao mercado comum.

25) Acordos bilaterais - se a estratégia da ALADI para a integração não pode ser aplicada devido ao incremento dos acordos bilaterais, paradoxalmente esses acordos vieram proporcionar uma maior aproximação econômica entre os países, permitindo o aprofundamento nas suas integrações e em alguns casos trazendo a distensão das relações políticas.

Na realidade esses acordos bilaterais são anteriores a criação da ALADI. São citados aqui aqueles que envolveram Argentina, Brasil e Uruguai pois, foram os que contribuíram para a formação do MERCOSUL, fulcro deste trabalho.

- Pela Ata de Colônia, em 1985, a Argentina e o Uruguai reafirmaram o Convênio Argentino - Uruguaio de Cooperação Econômica (CAUCE) assinado em 1975.

- Em, 1986, Brasil e Uruguai, por influência do CAUCE, assinaram uma Ata de Cooperação econômica, onde ampliavam o Protocolo de Expansão Comercial (PEC) firmado em 1976.

- O acordo de Integração do Cone Sul foi assinado em 1985, entre Argentina e Brasil, e visava a defesa contra o protecionismo regional que surgia com a globalização da economia. A necessidade de buscar a estabilização e a reativação política,

foram a tônica que redundou no acordo. A propósito, aquela época, em função das relações reinantes entre esses dois Estados, marcadas pelo protecionismo e rivalidade que transcendiam o plano político, o intercâmbio era feito através da ALADI.

- A Ata para a Integração Argentino - Brasileira, que deu origem ao Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE), foi assinado em 1986 e objetivava proporcionar um espaço econômico comum, delineando a abertura dos mercados e à complementação em determinados setores. O acordo incluindo não somente o intercâmbio de produtos, mas, também, temas genéricos, foi considerado à época de uma amplitude exagerada, alcançando a energia nuclear e até mesmo a moeda comum.

Baseando-se nos princípios da flexibilidade, gradualidade e equilíbrio, qualificativos reiterados no Tratado de Assunção, o Programa norteava os governos, no sentido de possibilitar a consistência dos setores produtivos, no processo de estabilização em andamento (Planos Austral e Cruzado), visando à nova orientação à competitividade.

Os resultados do acordo contribuíram para reverter a tendência de queda no intercâmbio, passando de 9% entre 1980 e 1985, para uma subida de 15% no quinquênio pós acordo.

Esses resultados levaram a celebração do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, em 1988, onde pretendiam, no prazo de dez anos, constituir um mercado comum visando à eliminação das barreiras alfandegárias de maneira automática e progressiva.

- Em 6 de julho de 1990, através da Ata de Buenos Aires, os Presidentes dos dois países resolveram acelerar o processo

de integração, antecipando para 31 de dezembro de 1994 a instituição de um mercado comum bilateral.

27
No final de 1990, através do Acordo de Complementação Econômica, foi ratificado aquele acordo que, contou à época, com a manifestação do Paraguai e Uruguai à inserção no processo.

SEÇÃO II - O TRATADO DE ASSUNÇÃO

→ Os quatro países convencidos da necessidade de promoverem o desenvolvimento científico e tecnológico dos Estados-Partes e de modernizarem suas economias para ampliar a oferta e a qualidade dos bens e serviços disponíveis, com o fim de melhorar as condições de vida de seus habitantes, acordaram o Tratado de Assunção em 26 de março de 1991 (2:5).

O MERCOSUL, como vemos, foi fruto de várias tentativas anteriores, carregada de inúmeras experiências, algumas mal, outras bem sucedidas, vivenciadas pelos países membros.

Muito se falou sobre a aceleração do processo da integração, previsto para o final de 1998, e antecipado para 31 de dezembro de 1994. O que se alegava principalmente é que o espaço temporal, de pouco mais de quatro anos, seria um grande desafio pois, os membros da atual União Européia previram inicialmente doze anos, já tinham se passado trinta e oito e continuavam existindo obstáculos a serem superados.

Entretanto, a experiência dos acordos anteriores e os mecanismos implantados, permitem concluir que, a continuar às vontades políticas dos governos envolvidos, a empreitada deverá ser bem sucedida, como veremos adiante.

Condição fundamental - o Tratado considera que, a ampliação das atuais dimensões de seus mercados nacionais, através da integração, constitui condição fundamental para acelerar seus processos de desenvolvimento econômico com justiça social. Isto deve ser alcançado com base nos princípios da gradualidade, flexibilidade e equilíbrio. Esses princípios já constavam nos acordos Argentina - Brasil e constituem a linha mestra de comportamento dos governos.

Propósito e Princípios - fundamentados na reciprocidade de direitos e obrigações, os Estados-Partes estabeleceram os seguintes elementos base para a formação do Mercado Comum:

→ - livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os Estados Partes;

→ - estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC) e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou regiões; e

→ - coordenação das políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados-Partes, a fim de: assegurar condições adequadas de concorrência entre eles; ajustar suas legislações; e fortalecer o processo de integração.

Em suas relações com terceiros países, está previsto que os Estados-Partes assegurarão condições eqüitativas de comércio. Para isto deverão coordenar suas políticas, a fim de assegurar normas comuns sobre concorrência comercial, evitando importações de produtos que estejam com preços subsidiados, "dumping" ou outra prática desleal de comércio.

Instrumentos - para o período de transição foram estabelecidos os seguintes instrumentos:

- um Programa de Liberação Comercial que estabelece reduções tarifárias progressivas, lineares e automáticas a fim de que chegassem em 31 de dezembro de 1994 com a tarifa zerada;

- coordenação de políticas macroeconômicas gradual e convergente com o Programa de Desgravação Tarifária;

- tarifa externa comum a fim de incentivar a competitividade externa dos Estados-Partes; e

- adoção de acordos setoriais, destinados otimizar a utilização e mobilidade dos fatores de produção, a fim de alcançar escalas operativas eficientes.

Estrutura - a estrutura orgânica do MERCOSUL foi dividida em dois órgãos: Conselho do Mercado Comum e o Grupo do Mercado Comum.

a) Ao Conselho é atribuída a condução política e a tomada de decisões para assegurar o cumprimento dos objetivos. É integrado pelos Ministros de Relações Exteriores e de Economia dos Estados-Partes. Sua Presidência será rotativa e terá duração de seis meses. O Conselho se reunirá quantas vezes for oportuna, sendo no mínimo uma vez por ano.

b) O Grupo Mercado Comum, com sede em Montevidéu, é o Órgão Executivo. Sendo coordenado pelos Ministérios das Relações Exteriores, suas funções serão no sentido de: zelar pelo cumprimento do Tratado; tomar as providências necessárias ao cumprimento das decisões do Conselho; propor medidas concretas tendentes à aplicação do Programa de Liberação Comercial, à coordenação da política macroeconômica e à negociação de Acordos frente a terceiros; e fixar programas de trabalho que assegurem avanços para o estabelecimento do Mercado Comum. O

Grupo Mercado Comum poderá constituir tantos Subgrupos de Trabalho quantos forem necessários para o cumprimento de seus objetivos. Hoje existem onze subgrupos constituídos.

Pontos principais - do Tratado podemos extrair alguns pontos considerados importantes.

O primeiro diz respeito ao programa de Liberação Comercial. Vale lembrar que o prazo para a Argentina e Brasil eliminarem seus gravames expirou em 31 de dezembro de 1994 e para o Paraguai e Uruguai apresentarem as tarifas zeradas será dezembro de 1995. Entretanto, esse programa admite uma lista de exceções de produtos de determinados setores de cada Estado Parte. Esses produtos deverão ser negociado caso a caso, fora do regime geral de preferências, e suas exclusões deverão considerar as implicações política e econômica de cada país.

O segundo refere-se ao Regime de Origem dos Produtos onde são discutidas basicamente, as condições estabelecidas para produtos que não são originários totalmente do Estado-Parte.

Outro ponto é a Solução de Controvérsias, a ser resolvida mediante negociações diretas entre os Estados-Partes. Na falta de uma solução o problema será levado ao Grupo Mercado Comum e como última instância ao Conselho do Mercado Comum.

Por último, a Cláusula de Salvaguarda que permitirá estabelecer limites de importação de produtos acordados, no caso de causarem dano, ou ameaça de grande dano, ao seu mercado.

SEÇÃO III - PERSPECTIVAS

A integração sub-regional - como todo processo de integração,

o MERCOSUL passou, passa e passará por diferentes etapas evolutivas. O acordo cumpriu uma primeira etapa, que foi a implantação da zona de livre comércio e avança desde primeiro de janeiro desse ano para a segunda fase; a união aduaneira.

A partir dessa data os produtos dos Estados-Partes poderão intra-movimentarem-se livremente, como se fossem nacionais.

A política de abertura, permitindo o ingresso de produtos estrangeiros, por vezes melhores e mais baratos, torna-se um novo paradigma para segmentos produtivos dos países participantes. Evidentemente, essa abertura deverá vir acompanhada de medidas apropriadas, que conduzam à competitividade entre as empresas e proporcione a inserção desses produtos no mercado internacional. O MERCOSUL não se baseia mais simplesmente na troca recíproca de mercadorias. Começam aflorar os problemas inerentes à compatibilização macroeconômica.

O mérito do programa pauta-se na constância de propósitos, porém, as reformas estruturais não acompanham o ritmo.

Destarte deverão ser incrementados os entendimentos diplomáticos para contornar os problemas mais complexos, tais como; trabalhistas e jurídicos. A inflação terá que ser dominada e a taxa cambial tornada realista. Essas medidas terão que superar dificuldades políticas e institucionais hoje existentes.

Se no plano político conseguimos as maiores conquistas, o mesmo não se deu no econômico. A discrepância de desenvolvimento entre os países é grande e traz dificuldades na integração. Suas economias, baseadas na exportação de produtos primários e importação de manufaturados, comprometem o comércio exterior regional tornando-o muito limitado.

Ademais, mesmo os Países Partes mais desenvolvidos, carecem de capital e mão-de-obra qualificada, necessária aos avanços técnicos e científicos. Essas deficiências, existentes nos fatores de produção, tornam baixa a eficácia produtiva.

Assim, na medida em que consigam superar os principais obstáculos internos que entravam seus desenvolvimentos, necessitarão para consolidá-lo, do incremento nas trocas de capacitações científico-tecnológicas. O MERCOSUL é o mecanismo apropriado de cooperação.

Com a tendência mundial para criação de hipermercados, o MERCOSUL se constitui na alavanca que garante aos países membros, um importante impulso na cota de comércio exterior, contribuindo diretamente para: incrementar suas capacidades de negociações comerciais; dissuasão de atos de protecionismos; e troca de tecnologias com outros mercados.

Por esse ângulo o MERCOSUL depende, estruturalmente falando, do Brasil. Detentor de grande potencial econômico e diversidade em suas pautas de intercâmbio, e com intensas relações comerciais com quase todos os países em desenvolvimento, desenvolvidos e blocos econômicos, evidentemente o Brasil, sob o aspecto exclusivamente econômico-comercial, torna-se naturalmente no sustentáculo do bloco.

Verificando-se os dados anteriores ao MERCOSUL com os de hoje, apesar do intercâmbio geral entre os Estados-Partes ter crescido de US\$ 4 bilhões para US\$ 10 bilhões, cerca de 150% no período entre 1990 e 1994, para o Brasil o incremento foi de apenas 5,11% em relação ao nosso comércio global.

Ainda que qualquer incremento no nosso comércio não deva

ser descartado, torna-se claro que os interesses do Brasil não são exclusivamente econômicos, mas sim políticos e geoestratégicos. Assim também como devem ser os dos demais parceiros.

→ O MERCOSUL além de, como dito anteriormente, tentar galgar espaços comerciais e não ser ultrapassado em um mundo que se transforma rapidamente, tem como grande meta levar suas indústrias à qualidade de nível internacional, trazendo como consequência a melhoria das condições de vida das suas populações.

29 A vontade de levar a crescerem consigo os países vizinhos, proporciona maior fortalecimento nas transações, através do poder de bloco e induz a conjecturar que, ao mesmo tempo, procura-se evitar no futuro o efeito das migrações indesejáveis, hoje enfrentadas pelo EUA e UE.

Uma observação relevante é a de que o Brasil com suas potencialidades comerciais se constitui em um polo alternativo aos EUA. Além de permitir satisfazer significativa parcela das necessidades dos Estados-Partes, assegura, pelo mercado comum, uma igualdade comercial que não poderia ser obtida através de uma parceria isolada com os EUA ¹.

→ O sul do continente assiste a perspectiva de se tornar uma das regiões mais integradas do globo. Além disso, contrariamente as críticas negativas, certamente o MERCOSUL não é uma reunião de países pobres. O NAFTA e a UE manifestam interesse nesse mercado que, além de apresentar um segmento de alta potencialidade consumidora, é uma das regiões mais ricas na pro-

¹ O NAFTA limita-se somente ao estabelecimento de uma zona de livre comércio, enquanto o MERCOSUL preconiza a união aduaneira com tarifa externa comum para todos os Países Partes.

Importante!

dução de alimentos e que tende a produzir vantagens comparativas devido a sua escassez mundial. Este é o setor mais importante do MERCOSUL para fazer frente a terceiros mercados, pois detem: 45% da produção mundial de soja; 40% do rebanho pecuário do Ocidente; 6,5% da produção mundial de algodão; e 26,3% de produção mundial de milho. O Brasil é o segundo maior exportador de frango do mundo detendo 7% da produção mundial (30).

No comércio Brasil-Argentina, verifica-se que as exportações para o bloco em 1992 cresceram 72%, sendo parcela significativa de industrializados. O déficit comercial argentino com o Brasil caiu de US\$ 615 milhões nos cinco primeiros meses de 1992, para US\$ 150 milhões no fechamento do ano de 1994. O MERCOSUL absorve, hoje 1/4 do comércio exterior argentino. Isto demonstra que o temor da Argentina em ter suas indústrias e economia desvirtuadas não teve o menor fundamento.

Sem dúvida o apoio da classe empresarial, do setor público e da mídia, vêm colaborando para o sucesso da empreitada. A opinião pública entretanto ainda não se manifestou de maneira contundente, uma vez que somente as classes mais elitizadas têm conhecimento da importância das metas alcançadas, enquanto as demais aguardam resultados práticos.

O que se tem observado é que os governos têm demonstrado preocupação e, até certo ponto, com o apoio e parceria do empresariado, disposição no sentido de evitar um engessamento como houve com a ALADI no passado. Para isso contribuem mecanismos inovadores no acordo tais como: a TEC, que estabelece percentuais que propiciam a competição entre produtos externos

e os produzidos no MERCOSUL, contrariamente ao que acontece, quando é usada como protecionismo; e a extensão da preferência tarifária a todos os países pertencentes a ALADI.

Dessas constatações verifica-se, no âmbito sub-regional, que o MERCOSUL é uma conquista irreversível pois, coroa o esforço dos quatro países envolvidos de tal maneira consentânea e informalizada, que torna-se difícil definir sua origem; se econômica, comercial, política ou suas combinações.

(30) A Integração Regional - logo após a aproximação econômica-comercial com a Argentina, quando o MERCOSUL começava a apresentar sucesso, o Brasil aproveitando-se desse fator de força, no encontro do Grupo do Rio, realizado em dezembro de 1992 em Buenos Aires, lançou a chamada "Iniciativa Amazônica". O objetivo era demonstrar à Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, o interesse brasileiro em ampliar as fronteiras comerciais e explorar o potencial econômico da região, no âmbito do Tratado de Cooperação Amazônica. Além da conotação política para aproximação com esses países, a iniciativa visava à aceleração das correntes de comércio que naquela época encontravam-se abaixo do seu potencial.

A aproximação viria a permitir a integração física, no sentido do aproveitamento das conexões rodoviárias e aquaviárias de maneira racional e econômica, proporcionando a criação de um fluxo de bens permanente, principalmente nas transações para aproveitamento: do petróleo da Venezuela e Equador; carvão da Colômbia; e gás natural da Bolívia e do Peru.

Os acordos se deram no âmbito da ALADI, mas compostos de cláusulas que proporcionam a complementação econômica voltada

para uma posterior inserção desses países no MERCOSUL (7:119).

Em outra reunião do Grupo do Rio, realizada em outubro de 1993 no Chile, o governo brasileiro apresentou a proposta de criação da "Área de Livre Comércio Sul-Americano" (ALCSA).

A proposta objetiva a criação de uma zona de livre comércio no Continente, utilizando o MERCOSUL, e com moldes semelhantes aos da Iniciativa Amazônica, constituindo um "Mecanismo Permanente de Consulta e Coordenação Política".

A esses processos de integração de nova geração, através da via comercial, convencionou-se chamar de "regionalismo aberto". Concebido essencialmente como uma estratégia de liberalização comercial, conseqüentemente atuará no processo da consolidação da democracia sul-americana.

A tese defendida por alguns analistas é de que, os acordos de livre comércio, podem representar etapas graduais, do longo processo de constituição de um sistema liberal mais amplo e multilateral, em uma posterior etapa.

Interessa ao MERCOSUL, e ao Brasil em particular, a ampliação desse processo, via integração regional, para além do espaço sul-americano, numa visão estratégica de longo prazo.

Essa evolução irá depender fundamentalmente da evolução dos demais grupos sub-regionais, inclusive o NAFTA.

A previsão é de que até o ano 2001 estará definitivamente consolidada a união aduaneira do MERCOSUL, seguida do Grupo Andino, unindo a América do Sul através da ALCSA.

Existem fatos que levam à conclusão da expansão nas relações econômicas internacionais. Os líderes de dezoito países que integram o Fórum de Cooperação Econômica do Pacífico (A-

PEC), em 1993 elaboraram um plano para constituição, no prazo de vinte anos, de uma área de livre comércio. A UE analisa propostas relacionadas com áreas de cooperação futura, objetivando acessar mercados para seus produtos, aproveitar mão-de-obra barata, e relativamente qualificada, onde haja significativo potencial de recursos naturais (46:5).

Neste contexto ressalta-se o interesse que provoca o MERCOSUL, manifestado através da assinatura de uma declaração, para a constituição de uma futura área de livre comércio com a UE, ocorrida por ocasião da Cúpula das Américas, em dezembro de 1994 em Miami. Possivelmente influenciado por essa iniciativa, o encontro superou as expectativas, apresentando como resultado o início das negociações para a conformação de uma "Área de Livre Comércio das Américas" - Free Trade Area of The Americas (FTAA). Para implementação desse empreendimento estipulou-se o ano 2000 para que tenham sido alcançado os progressos substanciais nas negociações para a constituição da integração hemisférica e o ano 2005 para a sua conclusão. O esquema tem como base a aproximação e compatibilização da integração através do MERCOSUL, Grupo Andino, NAFTA, o CARICOM e o Mercado Centro-Americano (46:6).

Vai delineando-se dessa maneira a integração hemisférica do Alasca a Patagônia, concebida pelo ex-presidente Bush.

Sem dúvida alguma o NAFTA é um fator perturbador de peso nas negociações onde está presente o MERCOSUL. Em função do fenômeno "trade diverting", desvia o comércio e investimentos do Brasil para o México, que detém similaridades nas exportações, possibilitando melhor penetração dos seus produtos no

mercado norte-americano.

Entretanto, a crise mexicana no início do corrente ano, veio mostrar que a estrutura macroeconômica baseada em investimento estrangeiros de curto prazo, foi um duro golpe para o desenvolvimento do NAFTA. Não foi sem razão que o Governo dos Estados- Unidos se empenhou na composição de um pacote de ajuda financeira ao México, de cerca de US\$ 48 bilhões.

Apesar de tal fenômeno ter atingido também a Argentina, no geral o MERCOSUL logrou manter-se ileso, em função da posição mais realista da economia brasileira. De acordo com Merrill Lynch, um dos maiores bancos de investimento do mundo, existe hoje a tendência de maciços investimentos na América Latina, liderados pelo Brasil, com 41% de preferência (16:4).

Segundo o Diretor de Política Econômica do Banco Central, Francisco Lopes, o Brasil atrai junto com a China a atenção dos investidores em países emergentes (27:23).

Finalizando, não resta dúvida que o MERCOSUL se tornou o fator integrador do Cone Sul da América do Sul, consagrado inclusive a nível regional. Evidentemente, que em um programa de tal magnitude e envolvendo economias com imensas discrepâncias, não poderia ser exigido a inexistência de problemas. Entretanto, a forma como esses problemas têm sido contornados deixa transparecer um cenário otimista.

SEÇÃO IV - AS NAÇÕES AUSENTES

Ao observarmos o mapa da América do Sul e juntarmos Brasil, Bolívia, Paraguai, Uruguai, Chile e Argentina, constata-

mos que a figura geométrica formada é a de um cone invertido. Daí a origem da denominação "Cone Sul".

32 → Por ocasião dos contatos mantidos para a assinatura dos acordos e tratados, a Bolívia e o Chile haviam sido convidados para participarem do MERCOSUL. Entretanto, alguns óbices impediam-lhes de aderir ao processo. O Chile em função de estar macroeconomicamente estruturado, diferentemente dos outros países e ainda possuir TEC média de 11%, não obteria nenhum benefício, pelo contrário, poderia lhe trazer dificuldades quando fosse iniciada a união aduaneira. A Bolívia, embora tivesse interesse, era impedida por pertencer ao Grupo Andino.

33 Fatos lamentáveis, uma vez que as experiências recíprocas trariam ensinamentos de regularidade nas políticas econômicas, além de reforçá-los política e economicamente.

34 Entretanto, nos preparativos para fechamento do presente trabalho, foi divulgada a notícia que os Presidentes do Chile e da Bolívia assinaram documento, em 5 de agosto de 1995, integrando-se ao MERCOSUL. A princípio como zonas de livre comércio sem que tenham TEC como os demais países do MERCOSUL. A integração do Chile ocorrerá até dezembro do corrente ano e a da Bolívia até o final de 1996 (30).

CAPÍTULO 3

REPERCUSSÕES NO PODER MARÍTIMO

Geograficamente, os países sul-americanos da costa do Pacífico têm suas principais cidades juntas a esse Oceano e através dele fazem suas transações comerciais. Entretanto, devido as terras mais planas e potencial hídrico ilimitado, é no flanco leste onde possuem maiores possibilidades de produção de riquezas, mormente na agricultura.

A Cordilheira dos Andes é um fator fisiográfico, que constitui verdadeira barreira no sentido da melhor ocupação e aproveitamento do espaço produtivo. Se no passado a montanha servia para protegê-los do avanço português, no presente tornou-se um impedimento para agregação ao Continente.

Imp → O "hinterland" sul-americano vai se transformando na maior região produtora de alimentos do mundo. Não há como ignorar que o advento do MERCOSUL, estimula cada vez mais o aumento dessa produção. Uma infraestrutura eficiente de transportes é condição "sine qua non" para o escoamento das safras. No entanto o que se encontra hoje é uma estrutura incipiente que vem prejudicando a integração e diminuindo as possibilidades de sucesso, tornando-se um obstáculo à competitividade dos produtos a nível internacional. Conseqüentemente há necessidade de ampliação e criação de eficazes corredores duais de exportação - importação. Soluções para transposição dos Andes por vias férreas ou rodoviárias, para se atingir o Pacífico, não devem ser consideradas. A relação custo benefício demons-

traria a inviabilidade deste empreendimento (23:57).

A extinta estrada de ferro Madeira-Mamoré, contribuía para escoar pelo Atlântico os produtos bolivianos, utilizando nossos portos e território. Durante muito tempo foi considerada um erro político. No presente, a conjuntura conduz para que as transações do MERCOSUL fluam através dos portos brasileiros.

Esse panorama exige uma ampla reflexão, onde surge a necessidade de serem definidos claramente quais os interesses e objetivos estratégicos nacionais.

Se 96% do nosso comércio exterior é transportado por via marítima, podemos acrescentar a ele o do MERCOSUL e, numa visão prospectiva até 2010, propósito deste trabalho, o dos países da Iniciativa Amazônica. Esse comércio, escoando diretamente pelas calhas Amazônica e Paraguai-Paraná, ou através de intermodais, desaguarão, obrigatoriamente, nos nossos portos² utilizando a frota mercante brasileira.

Os fatores básicos estabelecidos por Mahan, que contribuem para projetar um Estado como potência marítima, são aqui encontrados com potencial invejável: posição geográfica; conformação física; extensão territorial; mentalidade do povo; e vontade do governo (32:12).

A sabedoria consiste em explorá-los equilibradamente, afinal são esses fatores que condicionarão o relacionamento entre o MERCOSUL e os elementos que compõe o Poder Marítimo.

² O Porto de Buenos Aires hoje é inadequado para o movimento de navios modernos e econômicos. A tendência mundial de aumento das tonelagens, condição essencial para otimizar as operações relativamente à taxa de frete, aliado a uma grande distância do mar e constantes assoreamentos, procrastina-o a torna-se um grande porto fluvial (23:58).

Para efeito prático, neste capítulo, serão abordados somente aqueles elementos onde se observam diretamente as repercussões decorrentes do processo evolutivo da integração, nos campos político e econômico.

SEÇÃO I - A POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

Ao analisarmos o Tratado verificamos que aos transportes foi dada atenção prioritária por seus idealizadores. Além da criação do Subgrupo de Trabalho (SGT) nº 5, que trata dos transportes terrestres, foi criado também o SGT nº 6 que trata dos transportes marítimos, mais especificamente da harmonização das políticas de marinha mercante entre os quatro países.

A reserva de carga e os acordos bilaterais - a questão da reserva de carga no tráfego marítimo Brasil-Argentina, dado o elevado volume de comércio entre esses dois países, tem sido um dos temas principais das discussões.

O cerne da questão concentra-se no acordo existente desde 1960, onde todas as cargas movimentadas, com exceção dos grãos, estavam reservadas para os navios desses países. Com o estabelecimento do MERCOSUL deixam de existir os acordos bilaterais dentro da zona de integração. A solução imediata seria a substituição desses acordos por novos acordos multilaterais pois, a política de transporte marítimo deve ser harmonizada da mesma forma como foram os demais segmentos econômicos.

A proposta brasileira foi pela manutenção da reserva, englobando todas as cargas no acordo, e repartindo-as entre os armadores dos quatro países. Levava em conta que as diferen-

ças nos custos operacionais entre os Estados-Partes e terceiro países, conduziã à obrigatoriedade em se adotar medidas que tornassem justas as condições de competição entre as empresas, evoluindo posteriormente para o acordo multilateral.

Na última reunião do SGT-6, realizada em 28 de outubro de 1994, foi acordada uma minuta de acordo multilateral que, manteve liberdade para o transporte de granéis e reserva para todas as demais cargas aos armadores regionais, sem que fosse estabelecido prazo para o fim do protecionismo (17:17).

38 → A nível internacional, essa posição é difícil de ser sustentada, pois a nossa reserva de mercado já perdura há 25 anos sem que se houvesse estabelecido prazo para a sua extinção.

Mesmo reconhecendo que a armação nacional incorre em custos elevados, se comparados internacionalmente, em função de uma politica distorcida, acrescida de problemas tributários, cambiais, financiamentos, e encargos sociais que atingem 140% das folhas de pagamento, não se pode eternizar a proteção absoluta da reserva de carga, pagando-se fretes mais caros e encarecendo o preço final dos produtos.

39 → É curioso como o nosso transporte no comércio exterior apresenta situações paradoxais. O setor de granéis tradicionais possuem corredores de exportação suportados por uma estrutura de transporte multimodal eficiente. Existe um estratégia definida. As empresas estatais de navegação vinculadas às empresas exportadores, movimenta em toneladas 2/3 do comércio exterior, ou seja, quase 150 milhões de toneladas. Enquanto isso o setor de carga geral, com elevados custos portuários, burocracia e sem uma política de transporte específica, amarga

a cada ano a redução das toneladas transportadas (1.068 mil/ton/1986 contra 100mil/ton. atualmente) (50:2).

Não há distinção entre a navegação de longo curso ^{ea} ~~da~~ cabotagem. Assim, a necessidade em competir com a navegação estrangeira, torna a navegação de longo curso mais eficiente, enquanto a de cabotagem, apesar da existência da reserva de carga, fica competindo com o transporte rodoviário.

40 Sem dúvida a causa é a ineficiente matriz viária nacional que, ao invés de complementar os sistemas, incentiva, de maneira incompreensível, a competição entre eles. Somente um sistema de cabotagem eficiente poderá inverter o quadro atual.

A nova Lei Portuária, como veremos mais adiante, ainda não conseguiu ser aplicada em toda sua plenitude, entretanto, gera expectativas, tanto quanto uma política para a Marinha Mercante. Não há como sair do padrão internacional que passa pela desburocratização, modernização das leis trabalhistas, modelos de financiamento e redução fiscal com os objetivos de aumentar a eficiência do sistema de transportes e baixar os custos.

3 A Marinha Mercante - é visível que o incremento das transações comerciais, com o MERCOSUL e com outros blocos e países bilateralmente, exigirá disponibilidade de transporte marítimo. Esse transporte, por sua vez, deverá ser diversificado no sentido de poder atender ^{os} variados tipos de produtos e suas características específicas.

4 Sob esse aspecto torna-se imprescindível a disponibilidade de uma frota genuinamente brasileira, capaz de atender nossas necessidades e também, aproveitar o princípio adotado

pelos Brasil nas Conferências de Fretes ³: 40% para a bandeira nacional; 40% para a bandeira do parceiro comercial; e 20% para os navios de terceira bandeira.

Atualmente essa faculdade não tem sido explorada, em função da deterioração da frota mercante. Com exceção dos petroleiros, o processo de obsolescência tem se acentuado ao ponto de hoje transportarmos em navio próprio, de armadores brasileiros, apenas 10% dos fretes produzidos pelo comércio exterior, quando na década de oitenta transportamos 40% (1:24).

(41) Nossa frota tem em média a idade de quinze anos. Considerando-se uma vida útil de vinte anos e mais cinco para projetar e construir um navio, é hora de iniciar a reconstrução.

Estudos promovidos pelo Departamento de Marinha Mercante (DMM) do Ministério dos Transportes estimam investimentos da ordem de US\$ 10 bilhões nos próximos dez anos. De imediato seria necessária a construção de cem embarcações e para a próxima década mais duzentos navios.

Não é propósito desse trabalho analisar as causas da deterioração da nossa frota mercante e tampouco da não competitividade do nosso frete. Entretanto, alguns fatos devem ser mencionados, a fim de que se tenha conhecimento dos problemas que, obrigatoriamente deverão ser contornados, se quisermos ter participação no mercado mundial de fretes, que hoje movimentam cerca de US\$ 240 bilhões: taxaço de 38% a título de tri-

3 A princípio a reserva de carga pode parecer paradoxal, quando anteriormente foi defendida a instituição do livre comércio; subentendendo-se o transporte marítimo como um ramo do comércio. Mas tal prática é exercida a nível mundial, principalmente pelas grandes potências marítimas, como fruto da Conferência de Desenvolvimento e Comércio de 1961 da UNCTAD. Logo, não há porque não acompanharmos a conjuntura.

42 butos sobre a construção de navio no país e 54% no caso de importação; custos portuários elevados (cerca de 35% do valor do frete); número de tripulantes maior que o necessário, com a agravante da incidência de elevados encargos sociais e trabalhistas; e obrigatoriedade em assegurar o casco no Brasil, com prêmios sabidamente exorbitantes (28:30).

SEÇÃO II - INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO E REPAROS NAVAIS

A reconstrução da frota mercante é imprescindível por razões: econômicas, já citadas; políticas; sociais em função da geração de empregos em estaleiros (cada emprego direto gera cinco indiretos); e estratégica (mobilização).

O parque nacional possui um potencial instalado de dois milhões de toneladas anuais. Possui ainda aço de boa qualidade e mão-de-obra barata e especializada.

Apesar de estar operando com 50% de ociosidade, sua capacidade técnica não foi comprometida em função de ser utilizada na execução de reparos navios.

Os principais problemas enfrentados são: a falta de recursos para financiamento; suas taxas de juros ; e o sistema de correção, tanto para contratos novos como para os antigos.

O sistema atual, regulado pela Medida Provisória nº 743 de 1994, foi prejudicial tanto para os armadores como para a construção naval. Baseados na Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), correm o risco do prejuízo em função da variação cambial, uma vez que suas receitas são obtidas em dólar.

Contudo, recentemente, o Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDS) lançou uma nova modalidade de financiamento chamada "Fat Cambial". Com recursos em torno de R\$ 8,1 bilhões, deve reduzir os juros de 27% ao ano, para algo em torno de 14%, dependendo da variação cambial (8:4).

43 Contrariamente aos demais países desenvolvidos, o Brasil não dá nenhuma espécie de subsídios a armadores ou estaleiros, o que provoca uma concorrência desbalanceada. Entretanto, em recente reunião dos países mais industrializados, foi firmado um acordo eliminando todos os subsídios diretos e indiretos à indústria naval, a partir de 1º de janeiro de 1996.

Essas notícias poderão beneficiar a indústria naval brasileira, em função dos preços competitivos e atual ociosidade. Estimativas internacionais, mostram que até o ano 2001 será necessário repor cerca de cento e cinquenta milhões de toneladas, decorrentes; do envelhecimento da frota mercante; obsolescência dos navios; e crescimento da economia mundial.

SEÇÃO III - PORTOS E TERMINAIS

O esforço do governo em melhorar e criar novos corredores de exportação, destinados a facilitar o transporte intermodal, veio encontrar sua última componente terrestre, o porto, atraído em um obsolescência tecnológica da década de quarenta, aliado a um anacronismo administrativo sem precedentes.

44 Enquanto os portos americanos e europeus se modernizaram e desenvolveram em torno dos anos sessenta, os nacionais estagnaram em função de uma legislação portuária paternalista e uma degradação perversa da malha viária.

A recuperação do sistema portuário e de terminais especializados, torna-se indispensável para atender a modernidade exigida do binômio navio-porto, a fim de possibilitar o atingimento da eficiência e economia do transporte marítimo.

Nesse sentido, a Lei Nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993, que trata da modernização dos portos, veio atender aos anseios de seus utilizadores. Objetivando diminuir os custos dos serviços e reduzir o tempo de permanência dos navios nos portos, através da conjugação de uma série de fatores que visam aumentar a eficiência do sistema portuário, a nova Lei obedece ao padrão internacional vigente, qual seja: quebrar o monopólio dos sindicatos na contratação da mão-de-obra avulsa; abrir os serviços do sistema à iniciativa privada, mediante a construção, arrendamento e exploração de instalações portuárias; permitir que os terminais privativos movimentem cargas de terceiros; descentralizar a estrutura administrativa dos portos organizados; incentivar a competição regional de portos; e entre terminais dentro de um mesmo porto.

Para isso foram constituídos e estão em funcionamento os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) em vinte oito portos brasileiros. Os portos saem da tutela do Governo para o controle dos CAP, onde, além do próprio Governo, terão responsabilidades comuns pela eficiência, os usuários, os trabalhadores e os "operadores portuários"⁴.

⁴ Figura jurídica criada pela nova Lei que, após serem qualificados pelos CAP, constituirão o OGMO. Além das Cia. Docas podem ser operadores portuários os armadores, os usuários, os antigas entidades estivadoras e os trabalhadores avulsos reunidos em cooperativas. Estas entidades disputarão entre si a prestação dos serviços portuários.

Com os avanços obtidos na implementação dos CAP, a qualificação de mais de trezentos portuários e a permissão para que os terminais privativos movimentem cargas de terceiros, estão criadas as condições para a competição no sistema portuário nacional (40:13).

As questões envolvendo as relações trabalhistas são o ponto central da reforma portuária. Desmontar um regime de trabalho cartorialista e corporativo, leva tempo e exige tato no que diz respeito as conseqüências no campo social e repercussões sindicalistas. A principal crítica com relação a implantação da Lei, diz respeito a morosidade na constituição dos Orgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO)⁵ de cada porto, que ainda não estão a pleno funcionamento de suas atividades devido, em parte, ao atraso na qualificação dos operadores portuários.

A fim de acelerar essas providências foi criado, em 27 de abril, o Grupo Executivo de Modernização dos Portos (GEMPO), tendo sido nomeado um Almirante da Reserva Remunerada para exercer as funções de Secretário Executivo, bem como a designação dos Capitães dos Portos como Autoridades Portuárias.

Atualmente os CAP estão concluindo a tarefa de elaborar regras para qualificação dos operadores portuários. As providências governamentais estabelecem as condições necessárias para nivelar os serviços dos portos brasileiros aos padrões internacionais. Porém, a modernidade será alcançada realmente, quando o contratante do serviço puder escolher quantos e quais trabalhadores deverão ser contratados.

5 De acordo com a Lei esses Orgãos acabam com o monopólio da mão-de-obra que os sindicatos da orla marinha praticavam anteriormente.

SEÇÃO IV - HIDROVIAS

Não se fala de MERCOSUL omitindo-se rios e hidrovias. Fator limitador de fronteiras no passado, tornou-se um verdadeiro marco de integração.

Servida pelo sistema de navegação fluvial dos Rios Paraná e Paraguai, a região do MERCOSUL compreende uma área de cem milhões de habitante e uma renda per capita de US\$ 4,600.

Após a entrada em operação das eclusas de Jupia e Três Irmãos, restará apenas a transposição de Itaipu para que as regiões produtoras de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Paraná se unam aos mercados da Argentina e Uruguai através do Rio Paraná.

Estará disponível então, uma rede navegável com mais de sete mil quilômetros, englobando quinhentos milhões de hectares com mais de 60% de solos agricultáveis. Podemos vislumbrar o "celeiro do mundo" com a fomentação do "agrobusiness".

O sistema hidroviário permitirá a navegação de comboios de até cinco mil toneladas de carga entre São Paulo e Buenos Aires, no período de oito a dez dias. Evidentemente que Itaipu é um desafio a ser vencido. A curto prazo por rodovia ou ferrovia e a médio e longo prazo, dependendo dos recursos disponíveis, por canal ou eclusa, tal como a em execução na China no rio Yang Tse, são soluções que deverão ser implementadas.

Ocupando posição privilegiada no contexto da América do Sul, a hidrovia Tietê-Paraná deve atingir uma extensão navegável de aproximadamente 2400 km em 1996. Incrustada pela natu-

reza em uma área de setenta e seis milhões de hectares, integra-se às ferrovias e rodovias formando um sistema de transporte intermodal de grande relevância.

A hidrovia Tietê-Paraná tem previsão de transporte para 1995 de 6,5 milhões de toneladas. Os principais produtos transportados são: soja, cana-de-açúcar, adubo, calcário, aveia, álcool, madeira e milho.

A importância da hidrovia começa a gerar investimentos no segmento de transportes e de construção naval.

46 O cenário prospectivo é de que a bacia fluvial Tietê-Parapanema-Paraná-Paraguai-Uruguai tenha, daqui quinze anos, o mesmo significado que o Reno-Danúbio tiveram para UE (47:11).

SEÇÃO V - PODER NAVAL

Os elementos do Poder Marítimo que acabamos de apreciar, são componentes das várias Expressões do Poder Nacional que, harmonicamente, buscam a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais, no caso, visando o aproveitamento e uso do mar.

Dentro do Poder Marítimo cabe ainda o Poder Naval; elemento que pertence também a Expressão Militar do Poder Nacional, onde é representado pela Marinha.

47 No momento em que as atividades executadas por aqueles elementos passam a ter significado importante para o País, haverá implicações diretas no Poder Naval pois, cabe a ele, a tarefa de exercer a proteção efetiva sobre os demais elementos desse Poder Marítimo.

Existe uma relação simbiótica, onde todo o complexo indus-

Imp

trial, que na paz sustenta e forma esse Poder, é transformado, através da Mobilização, para atender os reclamos do Poder Naval numa situação de conflito.

O crescimento coerente da Marinha Mercante, concorrendo para a consolidação do Poder Marítimo, contribui como base para o apoio às Forças Navais em operações de guerra.

Por sua vez as indústrias de construção e reparos navais tornam-se indispensáveis, não somente para manter a operacionalidade da frota nacional mas, principalmente, no esforço de guerra para construção de navios armados.

A recuperação do sistema portuário, além de vir de encontro as modernas necessidades de rapidez e segurança nas movimentações de cargas, proporcionarão melhores condições ao Poder Naval para complementar suas necessidades onde hajam carências de Bases e Estações Navais.

Por último, mas não mesmo menos importante, o Poder Marítimo com todos os seu elementos compostos balanceadamente, é uma ferramenta da Política Externa que pode ser empregada como instrumento de ação econômica e política ou, através de seu elemento militar, como fator de defesa ou coerção.

CAPÍTULO 4

CENÁRIOS PROSPECTIVOS

Vimos nos capítulos 1 e 2 alguns aspectos sobre o panorama mundial e a conjuntura nacional, com ênfases no MERCOSUL e Poder Marítimo.

Esses elementos poderiam ser utilizados para a confecção de uma previsão futurística. Entretanto, nos dias de hoje, onde o panorama mundial atravessa períodos de acomodamento e o contexto nacional carece de mudanças de vulto, torna-se imprescindível, para melhor previsão, estudos mais aprofundados e com maior grau de detalhamento.

SEÇÃO I - ELABORAÇÃO DE CENÁRIOS

Prever cenários prospectivos sem que tenham sido estabelecidos os: Conceito Estratégico Nacional; Diretrizes de Ação Governamental e uma Política de Defesa Nacional (PDN), exigirá técnicas de análise prospectiva modernas, baseadas em análises diacrônicas e sincrônicas.

Tarefa de tal magnitude não compreenderia no espaço limitado desse trabalho, em função de sua extensão e sua complexidade para: avaliar a conjuntura política-estratégica-econômica, a níveis mundial, regional e nacional; traçar o cenário ideal para o período que se propõe; e ainda, elaborar políticas corretivas destinadas a anular tendências que impedissem o atingimento do cenário objeto.

Além do mais, iria requerer a existência de um grupo de pessoas peritas, que formassem uma média de opiniões, destinadas a substituir as tendências pessoais, surgidas naturalmente, de um elaborador de estudo isolado.

A fim de contornar tais problemas, foi buscada a existência de trabalho que atendesse as necessidades requeridas. O estudo escolhido foi o "PROJETO NACIONAL", elaborado em 1994 pelo Centro Brasileiro de Estudo Estratégicos (CEBRES) (21).

O estudo baseia-se no método Delphi; empregado na resolução de problemas complexos que envolvem grande número de variáveis, permitindo a análise, por grupos multidisciplinares, dos problemas inerentes aos vários campos do saber.

O grupo constituído de profissionais detentores de grande experiência em setores que, direta ou indiretamente, exercem influência sobre o objeto do estudo, tem sua relação nominal e profissional constante no anexo C.

Através de matriz foram traçados três cenários destinados a: resumir a conjuntura nacional reinante em 1994; descrever uma situação verossímil no ano 2000, tipo tendencial, oriunda da situação presente; e projetar um futuro desejável, ideal proveniente de um conjunto de eventos destinados a corrigir as tendências indesejáveis. Esse conjunto de eventos são as diretrizes estratégicas do "PROJETO NACIONAL". Os documentos sublinhados encontram-se nos anexos D até H.

Apesar do estudo em lide ter sido orientado a apresentar cenários para o ano 2000, acreditamos que, se as políticas de desenvolvimento traçadas forem eficazes para o referido ano, deveremos ter dado o impulso exato para que, em 2010, tenhamos

atingido o estágio de desenvolvimento, e a partir daí manter o "status quo".

Tendo em vista o propósito do presente trabalho, serão aqui ressaltados dos anexos e comentados, apenas aspectos do cenário ideal, e das diretrizes estratégicas esboçadas, nos campos político e econômico, que incidem mais diretamente nos Poderes Marítimo e Naval.

Cenário ideal

- Cresce a simpatia da opinião pública pelo cenário condicionado pelas demandas internas;

- Determinados setores da sociedade civil organizada, atuando com partidos políticos, conseguem neutralizar as pressões favoráveis ao cenário globalizante;

- A política de privatizações é estabelecida mediante ampla consulta à sociedade;

- A política econômica tende a levar em conta as demandas sociais. O modelo de acumulação é menos concentrador;

- Caem as taxas de juros, que ficam compatíveis com a rentabilidade dos projetos nos setores produtivos da economia.

- Extingue-se a "ciranda financeira";

- Consolida-se o programa de estabilização;

- O estado patrocina um pacto social, a fim de que os sindicatos de trabalhadores tenham representação formal nos conselhos empresariais;

- As taxas de crescimento econômico mantêm-se elevadas. A taxa média, no período 1995-2000 seria, então, da ordem de 6% ao ano, de modo que, no ano 2000, teríamos um PIB de, aproximadamente, US\$ 610 bilhões, e um PIB "per capita" de

US\$ 3,650.00;

- O Congresso, em interação com sindicatos e outras instituições da sociedade civil organizada, elabora leis específicas, para dotar o sistema de mercado de mecanismos capazes de lidar com o desemprego e com externalidades, como os problemas ambientais, provocados pelo uso descontrolado dos recursos naturais e de energia;

- Estimula-se o planejamento estratégico nacional, para que as decisões do Poder Executivo tenham objetivos claros, definidos em função de um projeto nacional abrangente;

- Reorganiza-se e moraliza-se a instituição policial;

- As Forças Armadas reservam-se às suas atribuições constitucionais; e

- Reduz-se a violência urbana e tráfico de drogas.

Diretrizes estratégicas no campo político

- Introdução do voto distrital misto. Uniformização dos critérios de representatividade.

- Modernização e valorização do serviço público.

Diretrizes estratégicas no campo econômico

- Reforma fiscal e tributária, capaz de manter sob controle o déficit público e recuperar a capacidade de investimento do Estado, que já foi de 7% do PIB e, atualmente, é nula;

- Revisão da política cambial.

- Valorização do mercado interno, deixando em segunda prioridade a globalização;

- Valorização dos mercados regionais, com ênfase especial para o Mercosul;

- Estimulo à formação de um modelo de acumulação, baseado

em investimentos produtivos;

- Investimentos em projetos produtivos que tirem partido das vantagens relativas do País;

- Expansão da malha ferroviária e dos sistemas hidroviários. Instalação de terminais intermodais, para cargas; e

- Modernização dos sistemas de arrecadação.

Diretrizes estratégicas no campo militar

- Profissionalização completa das Forças Armadas;

- Criação de reservas mobilizáveis, com reciclagem;

- Modernização do equipamento militar, com amplo emprego de tecnologias avançadas;

- Transparência nos orçamentos militares, que devem ser claramente discutidos no Congresso; e

- Reaparelhamento da Marinha e da Aeronáutica pois, com 8.000 km de costa, o Brasil não pode prescindir de navios modernos, nem de aeronaves, em quantidade e qualidade adequadas, além de modernos sistemas de apoio terrestre.

Ao analisarmos as diretrizes propostas, concluímos que podemos atingir o cenário ideal, utilizando adequadamente nossos potenciais. Possuímos as ferramentas e sabemos como usá-las.

A estratégia mais aceitável destinada a recondução do País ao desenvolvimento, é a do aproveitamento das vantagens relativas (riquezas naturais, energia renováveis, mão-de-obra abundante, extensão territorial, etc), para aplicação em projetos que favoreçam a formação do capital nacional que, por sua vez, propiciará investimentos nos setores geradores do desenvolvimento.

As linhas estratégicas deverão conduzir ao estímulo do

complexo agro-industrial e aproveitamento das vantagens relativas do setor energético.

No anexo I são encontradas sugestões de programas de investimentos públicos e privados.

O Governo tem definido algumas políticas que contribuem para que se alcance aquelas diretrizes. Entretanto, na sua maior parte destinam-se ao setores; fiscal, cambial, orçamentário, etc. As medidas de profundidade que definam a estratégia a ser seguida, ainda são esperadas. É possível que a formulação, ora em andamento, de um Plano Plurianual (PPA), destinado a relacionar suas prioridades financeiras, aponte, ao menos, a um planejamento para o curto prazo. Esperamos que seja o embrião do "Grande Projeto Nacional".

É bom lembrar que, o Poder Nacional não pode crescer deixando atrofiada a Expressão Militar, justamente aquela que irá defendê-lo ou respaldá-lo nos momentos de crise. A medida em que o país for desenvolvendo, deverão ser destinadas maiores parcelas do PIB aos orçamentos militares, hoje representado por ínfimos 3,13%.

(47) Nesse cenário é fundamental a aprovação de uma Política de Defesa Nacional (PDN).

SEÇÃO II - SUGESTÕES PARA O PREPARO DOS PODERES MARÍTIMO E NAVAL.

A análise efetuada do Poder Marítimo no capítulo anterior, foi derivada das repercussões que o MERCOSUL provoca nos campos político e econômico.

Após o levantamento; das conjunturas mundial e nacional onde se insere o MERCOSUL, apresentação do cenário ideal, e diretrizes a serem implementadas, voltamos ao Poder Marítimo. Mas, agora, no sentido de sugerir medidas destinadas a prepará-lo para a travessia até o estágio do desenvolvimento.

Evidentemente esse preparo se dará, em função da vontade política do governo, na implantação dos projetos que concorrerão para o alcance das diretrizes formuladas.

Os mares e os oceanos continuarão, cada vez mais, concorrendo para o nosso crescimento a medida que: o comércio exterior se expanda; seus recursos naturais sejam melhor e mais explorados; e nossas relações com países de além mar se estreitem, através das cooperações técnicas e econômicas, seja na Africa, na América do Sul, na Antártica ou alhures.

Esses intercâmbios certamente serão alvos de cobiças e de invejas de Nações que também, fruto da globalização, estarão querendo projetar seus poderes. Concorrerão conosco e, se deslealmente, teremos que estar suficientemente fortes e preparados para, conferir-lhes um risco elevado na condução do seu propósito de ataque, ou causar-lhes graves danos ao seu patrimônio. É portanto indispensável que nosso Poder demonstre antes de tudo credibilidade, a fim de que apresente respostas imediatas e efetivas destinadas a negar o uso do mar.

Poder Marítimo - a volta do crescimento econômico, com incentivos à exportação, exigirá do Poder Marítimo modernização e flexibilidade, para se adaptar às novas exigências do transporte. É necessária a existência de normas e princípios, destinados a orientar o Estado em todos os setores das atividades

marítimas, que efetivamente apresentem resultados.

A PMN, em justa medida, veio orientar o desenvolvimento dessas atividades no País. Através do estabelecimento de objetivos e de ações a realizar, definindo o Ministério responsável pela coordenação do planejamento, execução e controle, o Governo poderá acionar o setor competente no sentido de incrementar ou aliviar determinado segmento.

Uma vez que o Poder Marítimo, com exceção do elemento militar, é constituído basicamente pelo empresariado que, através da competição, baixa custos, movimenta o comércio, incrementa o intercâmbio e promove o desenvolvimento, a nova Lei Portuária veio acolher a clamada desregulamentação. Entretanto a Lei ficou mais de ano na inércia. Foi preciso a criação do GEMPO para acelerar a implementação.

O empresariado brasileiro tem potencial e obstinação, entretanto, a carência de capital nacional para investimentos, é fator desmotivador. O financiamento acenado pelo BNDES é adequado mas não foi fixada data para sua distribuição.

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEI-POT) iniciou pesquisa no sentido de mapear os gargalos na circulação do fluxo comercial do MERCOSUL, mas não tem idéia quando poderá apresentar resultados práticos (26:10).

A modernização dos principais portos destinados ao comércio exterior; Rio Grande, Imbituba, Paranaguá, Santos e Sepe-tiba, foi anunciada mas não posta em prática, bem como suas privatizações.

A atual discussão sobre o 2º registro é o espelho do nó burocrático que nos amarra.

Resumindo, apesar de terem sido tomadas algumas providências pelo Estado outras medidas ainda se tornam necessárias em maior ou menor grau. As sugestões para essas medidas serão aqui listadas:

- 48
- a) Injurgir ações junto ao Congresso Nacional no sentido da aprovação dos projetos de Lei em tramitação e Governo Federal para regulamentação das Leis Aprovadas;
 - b) Aprimorar as infra-estruturas portuárias, hidroviárias e de construção e reparos navais, privatizando-as sempre que a capacidade do Estado for insuficiente ou não afetar a segurança do País;
 - c) Incentivar a construção de navios, embarcações, equipamentos relacionados com atividades marítimas, se possível com grau de modernidade compatível com o nível internacional, que tenham dualidades com o Poder Naval; e
 - d) Estimular a pesquisa e a tecnologia no sentido de utilizá-los na exploração e exploração dos recursos do mar.

Poder Naval - diante do quadro mostrado, torna-se absolutamente necessário o redimensionamento e modernização do Poder Naval a fim de poder acompanhar o crescimento do País e de seu Poder Marítimo.

A Marinha do Brasil vem tentando modernizar suas Forças, sem solução de continuidade. Entretanto, tem sido limitada pelos poucos recursos financeiros distribuídos.

É compreensível que os recursos disponíveis sejam canalizados para obras de infra-estrutura do Governo Federal, destinadas a eliminar o "gap" social. Mas é inadmissível que a

segurança seja ignorada, num momento em que as tendências de evolução do mundo ainda não esta plenamente definidas.

Assim, é imprescindível a manutenção de um Poder Naval restrito, compatível com os interesses marítimo do País, mas, suficientemente forte para dissuadir quaisquer aventuras. Nesse sentido são sugeridas as seguintes medidas para o preparo:

- a) Empreender ações necessárias destinadas ao desenvolvimento nacional de uma consciência marítima;
- b) Estabelecer uma capacidade de defesa destinada a realizar operações ofensivas limitadas dentro de uma estratégia defensiva clássica;
- c) Manter a capacidade de construção naval militar a fim de reter ativa e atualizada, a tecnologia de projetos de construção;
- d) Dar continuidade às operações conjuntas com os países do Mercosul e da Africa Austral, destinadas a estreitar laços de amizade, mostrar bandeira e projetar imagem favorável do País em apoio à ação diplomática;
- e) Manter uma força destinada a participar de forças de paz internacionais; e
- f) Assegurar o efetivo controle das águas marítimas correspondentes a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

CAPÍTULO 5

CONCLUSÕES

O mundo atual, intimidantemente globalizador, fez com que novamente voltasse o sonho da integração da América do Sul. Agora pela necessidade da sobrevivência, perante mercados extremamente competitivos.

A instituição do Mercosul, já compreenderam os sul-americanos, é o instrumento com que contam para enfrentar as adversidades que se delineiam. Nesse contexto, com seu potencial de várias ordens, sobressai o Brasil como o elemento aglutinador do processo de integração, acenando com a possibilidade de inteirar-se nos principais centros de decisões mundial.

Já não somos um país subdesenvolvido. Temos problemas de distribuição da renda e fisiologismos que sufocam nosso progresso mas, as soluções não transcendem nossas fronteiras, contudo, exige ^m o fortalecimento da cidadania.

Os cenários prospectivos indicam que alcançaremos plenamente o estágio do desenvolvimento nos próximos cinco anos, desde que tomemos as providências necessárias para corrigir, a partir de agora, as tendências indesejáveis.

→ Somos o portal da América do Sul no Oceano Atlântico. Por nossos portos já começa a transitar a riqueza do comércio exterior dos países do cone sul. Assim, a modernização dos elementos do Poder Marítimo, é fator fundamental para o fluxo desse comércio e requer atenção especial das autoridades go-

vernamentais.

50

Para acompanhar a cadência devemos também, reorganizar o Poder Naval, dentro de um novo cenário estratégico, originado pelo fim dos conflitos ideológicos. Evidentemente, uma guerra regional entre os países sul-americanos que envolva o Brasil, afronta o atual paradigma da integração. Porém, não podemos descuidar do nosso preparo. A dissuasão ainda é o instrumento ideal para assegurar a paz.

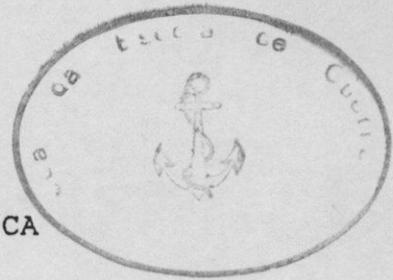
Também não nos interessa vizinhos militarmente fracos. A defesa do bloco deve compreender poderes militares compatíveis ao Poder Nacional das nações.

O que nos interessa é o fortalecimento da integração.

→

"A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações." (Constituição. Art. 4º parágrafo único)

ANEXO A



POSTULADOS PARA A INTEGRAÇÃO ECONÔMICA

51 O livre comércio - a condição básica para o livre comércio é a abdicação, pelos países negociantes, de suas soberanias inerentes ao protecionismo comercial.

Adam Smith, o maior defensor do livre comércio, condensou a lei das vantagens comparativas na seguinte frase "Se um país estrangeiro nos pode fornecer uma mercadoria mais barata do que se fosse feita por nós, é melhor comprá-la a esse país com parte da nossa própria indústria, que assim é utilizada de maneira a obter alguma vantagem" (29:11).

O GATT fundamenta-se nesse princípio e tem como filosofia abstrair-se das conotações políticas dos países, buscando o comércio internacional. Não é uma tarefa fácil pois os grupos financeiros, comerciais e industriais por vezes utilizam-se da política externa de seus países para atingir seus interesses particulares.

Aliás, o GATT foi criado porque havia um consenso mundial de que, sem um acordo universal, os países poderiam caminhar para uma recessão provocada pelo protecionismo que se instalara no comércio internacional.

A propósito, a inconclusividade da Rodada Uruguai, mencionada no capítulo 1, teve como causa as discordâncias sobre a taxação de alimentos.

Essa taxação na realidade é um protecionismo que pode vir camuflado sob várias formas: para proteger o emprego em deter-

minada área; incentivar um determinado segmento da indústria, ou impedir a prática comercial agressiva de outros países.

Seja qual for o argumento utilizado, não cabendo aqui analisar sua validade, a verdade é que o principal prejudicado será o consumidor daquele país, que fica impedido de escolher o bem que melhor lhe convém.

Quando se impõe uma tarifa a um determinado bem importado fica mais atraente a aquisição do produto nacional. Conseqüentemente o produtor nacional, tendo a concorrência afastada, aproveita para elevar seus preços. Essa diferença entre preços, é na verdade um imposto Kafkiano que o consumidor paga aos governos e aos ineficientes produtores nacionais, por não poderem escolher seu bem. Conhecemos sobremaneira esse artifício no Brasil através da indústria automotiva.

Evidentemente que a maneira mais fácil de se eliminar tal prática seria a declaração unilateral do livre comércio. Mas, vivemos em um mundo onde os interesses se modificam a qualquer momento e sob qualquer pretexto. Assim, a forma mais consistente, ainda é a do acordo multilateral, e este sobre pondo-se ao bilateral.

Se vários países adotarem um acordo bilateral com, digamos, um determinado país de maior projeção comercial, esse país terá benefícios junto a todos os outros. Mas, se uma empresa, de um daqueles primeiros países, quiser ter acesso a qualquer um daqueles outros, forçosamente terá que investir naquele mais poderoso.

Já o acordo multilateral assegura aos países participantes a possibilidade de transacionarem em bases iguais. Entretanto

sua implementação, em função da complexidade em se estabelecer um consenso, torna-se mais demorada.

A conclusão que se chega é que o livre comércio é o instrumento mais aceitável para se obter melhores vantagens comparativas comerciais. Contudo, para que possamos tirar melhor proveito desse expediente, faz-se mister uma integração de mercados. O que se aspira com essa unificação é, na realidade, modificar uma divisão internacional de trabalho pré-existente, a fim de proporcionar tratamento preferencial, ou mais vantajoso, às transações entre esses países, comparativamente com os países fora da associação. Essas unificações dão-se através de processos específicos como veremos a seguir.

A integração econômica - as formas de integração, segundo o GATT, podem se dar através do estabelecimento de uma zona de livre comércio ou de uma união aduaneira.

a) Na primeira, as transações são eliminados de todos os direitos alfandegários, ou qualquer outra forma de restrição comercial, na circulação dos produtos originais desses países. Cada país, no entanto, continua com liberdade para estabelecer tarifas aduaneiras diferenciadas para terceiros países.

b) Na segunda, mantem-se a liberação das tarifas entre os estados membros e estabelece-se uma tarifa exterior comum para os países fora da região.

Outras formas de integração, e agora mais completas, são o mercado comum e a união econômica.

c) O mercado comum, além das condições da união aduaneira, estende-se também para os fatores de produção, capital e mão-

de-obra, eliminando toda a discriminação. Entretanto, para que isso se dê harmonicamente, é necessário haver uma coordenação das políticas macroeconômicas entre os países participantes tais como: ^{de} comércio exterior; cambial; fiscal; monetária; industrial; e agrícola dentre outras.

d) Na união econômica as políticas deixam de ser coordenadas para serem comuns incluindo-se, como é o caso da União Européia, outros setores como; ambiental, comunicação, proteção ao consumidor, e até mesmo a intenção de adotar-se uma moeda comum, após a cooperação entre os Bancos Centrais Europeus.

Nesses dois últimos casos, dada as suas complexidades, não bastam as ações coordenadas dos governos. É imprescindível a constituição de organismos autônomos, destinados a coordenar e até legislar os vários campos em que os Estados abriram mão de seus direitos de soberania.

Evidentemente todo esse processo dependerá do grau da vontade política de cada país que, por sua vez, será função das vantagens econômicas que pretendem obter.

ANEXO B

A CRIAÇÃO DA ALALC

As razões determinantes para a constituição da ALALC não foram as preocupações com a contração do intercâmbio que se vinha verificando entre os outros países da área, na segunda metade dos anos cinquenta, e que motivou as reuniões de Santiago do Chile e do Rio de Janeiro em 1958.

Foram muito mais consequência da verdadeira revolução provocada pela promulgação da Lei nº 3244, de 14 de agosto de 1957, que dispôs sobre a reforma da Tarifa das Alfândegas do Brasil.

De fato, a alínea II do art. 62 dessa Lei determinava que o Poder Executivo devia "promover as gestões necessárias à atualização dos acordos internacionais em matéria de tratamento aduaneiro e que importem na aplicação de imposto diferente do estabelecimento da Tarifa;". Ora, sendo a nova tarifa baseada na incidência "ad valorem" e a anterior calcada na taxaço específica, uma determinada quantia por unidade do produto, todos os acordos anteriores sobre a matéria, obviamente, tinham que ser revistos.

Esses acordos existiam tanto no campo multilateral como no bilateral. Os mais importantes eram os que nos vinculavam ao Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio - GATT.

Neste organismo o Brasil havia negociado cerca de 40% de toda a nomenclatura tarifária, o que abrangia 70% do volume efetivo das importações brasileiras. Em fins de 1965, as Par-

tes Contratantes do GATT concederam ao Brasil uma derrogação de seus compromissos assumidos naquela organização, a fim de permitir a integral execução da nova tarifa a partir da promulgação da respectiva Lei. Entre as obrigações que condicionaram a concessão daquela derrogação, é importante salientar, teria o Brasil que encetar, logo após a entrada em vigor da referida Lei, negociações com as demais partes contratantes do GATT, o que se realizou em 1958 e 1959.

Equacionado o problema no âmbito multilateral, ainda continuava o Brasil preso a obrigações assumidas bilateralmente com o Chile, a Argentina e o Uruguai. A Argentina à época não era membro do GATT.

Os tratados de Comércio e Navegação, que convinham o Brasil àqueles países, tinham a eles apenas listas de concessões tarifárias que não poderiam ser mais mantidas em função do determinado pela Lei nº 3244. A solução encontrada foi a da denúncia, de comum acordo, daqueles instrumentos com a declaração de substituí-los dentro do mais breve prazo possível. Com a denúncia, tornou-se iminente a aplicação às importações originárias desses países de um tratamento aduaneiro muito mais rigoroso.

Havia um grande interesses político em manter um tratamento mais favorável, em matéria aduaneira, para o comércio com os países envolvidos naqueles tratados de comércio e navegação. Ter-se-ia que encontrar a alternativa que, à luz dos compromissos que o Brasil, o Chile e o Uruguai tinham no seio do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT -, pudesse atender às preocupações Sul-americanas.

O objetivo ideal, seria o de obter uma espécie de referência tarifária regional, algo impossível à luz dos princípios e dos compromissos do Brasil Chile e Uruguai no Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio. O GATT prevê em seu texto apenas três exceções à cláusula incondicional da nação mais favorecida: tráfico fronteiriço, zona de livre comércio e união aduaneira. Não se tratando obviamente de um problema de comércio de fronteira, restavam para exame a zona de livre comércio e união aduaneira.

Com a assistência competente dos senhores Eric Wyndham White e Jean Royer, respectivamente, Secretário-Executivo e Secretário-Executivo-Adjunto do GATT, foram examinadas exaustivamente as hipóteses de solução que poderiam atender às preocupações latino-americanas. Do resultado desse esforço nasceu a idéia da constituição de uma zona de livre comércio que deveria ser apresentada ao GATT em duas etapas. Primeiramente, o Brasil, o Chile e o Uruguai, membros do Acordo Geral, dariam conhecimento às Partes Contratantes de sua intenção de criar uma zona de livre comércio. Em segundo lugar, depois de prepararem um plano e programa de liberalização do comércio intrazonal, solicitar a aprovação de um acordo provisório para alcançar em prazo predeterminado, a liberação do essencial do intercâmbio zonal.

54
Assim foi feito e desta maneira nasceu, em 18 de fevereiro de 1960, o Tratado de Montevideu, estabelecendo uma zona de livre comércio e instituindo a ALALC (51:5).

ANEXO C

O GRUPO CONSULTADO

Eng. Ágide Gorgatti Netto (Coord. Núcleo Agroindústria - Secret. da Agricultura/S.Paulo)
Eng. Altino Ventura Filho (Secretário Executivo - GCPS/Eletróbrás)
Prof. Álvaro Antônio Zini Jr. (Professor - Faculdade de Economia e Administração/USP)
Emb. Amaury Porto de Oliveira (Pesquisador visitante - Instituto de Estudos Avançados/USP)
Econ. Annibal Villela (Consultor)
Profa. Aspásia Camargo (Pesquisadora/FGV)
Prof. Aziz Ab'Saber (Presidente/SBPC)
Prof. Cylon Gonçalves da Silva (Diretor/Lab. Nacional de Luz Sincrotron)
Eng. David Fischel (Vice-Presidente Executivo/MONTREAL)
Prof. Edgard Flexa Ribeiro (Diretor/Colégio Andrews)
Econ. Fernando Senra (Assistente de Planejamento/Petrobrás)
Prof. Geraldo Cavagnari (Diretor - Núcleo de Estudos Estratégicos/UNICAMP)
Emb. Geraldo Hollanda Cavalcanti (MRE - Quadro Especial)
Eng. Geraldo Lins (Consultor)
Prof. Gilberto Velho (Professor Titular - Depto. de Antropologia/UFRJ)
Eng. Isaias de Carvalho Macedo (Gerente - Centro de Tecnologia/COPERSUCAR)
Eng. Jean Dubois (Presidente - Rede Brasileira Agroflorestal)
Eng. João Camilo Penna (Consultor. Ex-Ministro da Indústria e do Comércio)
Prof. João Paulo de Almeida Magalhães (Professor Titular - Depto de Economia/UFRJ)
Dra. Johanna Dobereiner (Pesquisadora/EMBRAPA)
Prof. José Leite Lopes (Professor Emérito/CBPF e Universidade de Estrasburgo)
Prof. José Murilo de Carvalho (Pesquisador/IUPERJ e Professor/Casa Rui Barbosa)
Prof. Jurandir Freire Costa (Professor Adjunto - Inst. de Medicina Social/UERJ)
Emb. Luiz A. P. Souto Maior (MRE - Quadro Especial)
Jorn. Márcio Moreira Alves (Jornalista - Analista Político)
Eng. Mauro Thibau (Consultor. Ex-Ministro de Minas e Energia)
Alm. Othon L. Pinheiro da Silva (ex-Presidente/COPESP e Chefe - Depto. de Reatores/IPEN)
Econ. Paulo Rabelo de Castro (Consultor de Empresas)
Eng. Reginaldo dos Santos (Chefe de Setor - Depto. Pesquisas e Desenvol./Min. Aeronáutica)
Prof. René Dreifuss (Coordenador - Núcleo de Estudos Estratégicos/UFF)
Prof. Rogério C. Cerqueira Leite (Presidente - Cia. Des. Polo de Alta Tecnologia/Campinas)
Eng. Romeu Chap Chap (Presidente - Conselho Consultivo/SECOVI)
Prof. Waldimir Pirró e Longo (Professor Titular/UFF e Membro Cons. Consult./CEPEL)
Prof. Winston Frischt (Professor - Depto. de Economia/PUC-RJ)

Coordenação e Execução: Joaquim F. de Carvalho (Assessor/CESP e Consultor/CNI)

Observação: As respostas e sugestões oferecidas pelos participantes da pesquisa DELPHI expressam opiniões pessoais, desvinculadas de posições oficiais de qualquer entidade.

ANEXO D

MATRIZ DE CENÁRIOS

CENÁRIO CARACTERÍSTICAS	B₁ - Condicionado pelas demandas externas (ênfase na globalização)	B₂ - Condicionado pelas demandas internas (ênfase no social)
Dinâmica de acumulação de capital. Relações trabalhistas. Sindicatos	B₁₁	B₂₁
Relacionamento entre a esfera pública (Estado) e a esfera privada (Empresas). O Sistema de mercado Comportamento dos empresários	B₁₂	B₂₂
Comportamento político. A opinião pública Aspectos sócio-culturais	B₁₃	B₂₃
Consciência ecológica. Desenvolvimento regional. Padrão de crescimento urbano	B₁₄	B₂₄

Cenário em 1994

As seguintes características compõem o cenário, em 1.994

- Aspectos quantitativos:

- População: aproximadamente 153,9 milhões de habitantes.
- PEA: aproximadamente 70 milhões.
- Desempregados: aproximadamente 2,6 milhões.
- Sub-empregados: aproximadamente 16 milhões.
- PIB: aproximadamente US\$ 430 bilhões.
- PIB *per capita*: cerca de US\$ 2.790 (20% mais pobres: US\$ 570; 20% mais ricos: US\$ 17.000).

- Aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais.

- As tendências apontam para um cenário condicionado pelas demandas e pressões externas, com ênfase na globalização.
- Poderá haver fortalecimento (e aperfeiçoamento) dos partidos políticos, com novas lideranças definidas a partir das eleições. Entretanto, no caso de alguns partidos, o fortalecimento ocorrerá mais em função do jogo "fisiológico", do que pela aceitação, pelas bases, de programas coerentes e bem definidos. Seria, portanto, um fortalecimento apenas aparente.
- Política econômica condicionada pelo jogo do poder, no contexto global, com prevalência de interesses de grandes grupos multinacionais, sobre as legítimas demandas internas. Inflação persistente. Agravamento dos conflitos distributivos.
- Inexistência de política industrial coerente, que tire partido das vantagens relativas oferecidas pela dotação de recursos naturais, como amplitude de terras férteis, clima favorável, energias renováveis, etc.
- Política de privatizações condicionada, prioritariamente, pelos interesses de grandes bancos e grupos, nacionais e multinacionais.
- Deterioração da infra-estrutura de transportes e comunicações.
- Impasse no setor de energia elétrica, acarretando, de um lado, atrasos nas obras programadas e, de outro, queda de confiabilidade do sistema instalado, por deficiência de manutenção e reposição de componentes e equipamentos em fim de vida útil.
- Decadência acelerada do sistema de ensino.

- Redução das atividades de instituições de pesquisa, com perda de cabedal científico-tecnológico já conquistado.
- Política fiscal arcaica e injusta. Arrecadação cara e ineficiente. Receita pública baseada mais em empréstimos, do que na tributação, pressionando o *deficit*.
- Sistema Financeiro Nacional em total descompasso com o setor produtivo da economia, pois é mais atraente para os intermediários financeiros monetários e não monetários (bancos comerciais e de investimento), financiar a dívida pública, a juros elevados e sem nenhum risco, do que apoiar investimentos diretamente produtivos, nos setores agrícola ou industrial, que - como toda atividade empresarial - envolvem riscos e, além disso, só podem viabilizar-se com juros bem menores do que os que o governo paga.
- Desativação de estabelecimentos industriais modernos, particularmente nos segmentos metal-mecânico e de equipamentos, com perda, para o país, de boa parte do *know-how* industrial acumulado de 1965 a 1980.
- No tocante aos aspectos sócio-culturais, em complementação ao que foi apresentado na avaliação da conjuntura, continua ínfima a parcela do eleitorado que tem idéias políticas coerentes, e que forma a chamada opinião pública.
- O Congresso continua fraco, clientelista e promotor de conchavos de bastidores, visando a vantagens para os próprios congressistas.
- Os eleitores votam clientelisticamente, e não em função de programas coerentes. Para isso, contribue a imprensa, que não difunde todos os aspectos dos fenômenos políticos, sociais e econômicos.
- Uma grave falha de nossa imprensa é considerar "não jornalísticas" as análises retrospectivas de episódios da história recente, com a participação de personagens que, ciclicamente, emergem na cena política (e econômico-financeira), em condições nem sempre favoráveis.
- Continuam a escapar ao julgamento da sociedade, além de certos políticos (na verdade, promotores de negócios), os eternos "gênios" que, a cada vez que uma nova equipe governamental vai assumir o poder, acercam-se dos futuros titulares de cargos importantes, para, em *petit comité*, sugerirem projetos mirabolantes, para "salvar a pátria"; geralmente na área da mineração e da construção de obras pesadas, como estradas, ferrovias, portos, hidroelétricas, etc, e, mais recentemente, no campo das fusões, incorporações e privatizações de empresas do governo. Esses projetos são, quase todos, desastrosos para a nação.
- Apesar da aparente modernidade de algumas regiões metropolitanas, e de determinados setores de atividades, o certo é que a cultura política de boa parte dos empresários e administradores públicos brasileiros ainda é imensamente atrasada. E seus ideais democráticos são praticamente inexistentes.
- Aumenta o engajamento de parte da imprensa, em relação aos problemas ambientais.

- Cresce a consciência ecológica da cidadania.
- Insuficiência de investimentos em projetos agro-pecuários e agro-industriais.
- Desemprego no campo. Êxodo rural.
- Agravamento da crise urbana. *Deficit* habitacional.
- Carência de saneamento básico.
- Miséria, violência, tráfico de drogas, etc. Envolvimento da instituição policial com o crime organizado.
- Proliferam os "governos paralelos", exercidos por organizações criminosas, no vácuo de poder institucional, deixado por governantes omissos e corruptos.
- Ao intervirem por prazos longos, para coibir o crime organizado, em substituição às instituições policiais, as Forças Armadas dissipam meios e recursos humanos que podem faltar para as missões que lhes são atribuídas pela Constituição.

Cenário Tendencial, ano 2.000

(CONDICIONADO PELAS DEMANDAS EXTERNAS)

B₁₁

- Consolida-se o cenário condicionado pelas demandas (e pressões) externas, com ênfase na globalização.
- A estratégia de estabilização (Plano Real), e a dinâmica de acumulação de capital agravam os conflitos distributivos e provocam saturação de demanda e queda do poder aquisitivo, no mercado interno.
- Os bancos continuam a jogar na inflação, como principal fonte de lucros extraordinários.
- Os juros altos comprometem o programa de estabilização.
- O patrimônio público é dilapidado, em privatizações de sistemas de infraestrutura (como os do setor elétrico), feitas sem nenhuma lógica, sob pressão de grupos específicos, fortemente representados nos altos escalões do governo.
- Nos primeiros anos do período (até 1997/98), em clima de euforia, o PIB deverá crescer com taxas elevadas. Daí em diante, poderão ressurgir tendências recessivas, provocadas, inclusive, pelo aumento das tarifas de eletricidade, e pela queda de qualidade dos serviços.
- A taxa média de crescimento, ao longo do período, deverá situar-se em torno de 4% ao ano, de modo que, no ano 2.000, o PIB estaria em cerca de US\$ 544 bilhões, e o PIB *per capita* em, aproximadamente, US\$ 3.260.
- Os sindicatos são alvo de intensa campanha desagregadora, e não conseguem aglutinar-se de forma eficaz.
- Sob pressões dos bancos e do FMI, as políticas cambial e aduaneira dissipam as reservas brasileiras; além de promoverem a desindustrialização e agravarem o desemprego.

B₁₂

- O sistema de mercado não tem instrumentos para lidar com o desemprego, nem com externalidades, como as agressões ao meio ambiente, provocadas pelo uso descontrolado dos recursos naturais e pela produção e uso perdulário da energia, visando apenas ao lucro.
- Multiplicam-se os conflitos entre o setor público e o privado, com o Estado ensaiando tímidos passos para disciplinar o mercado, em defesa dos consumidores, e as empresas reagindo.
- Os empresários não têm visão de longo prazo.
- Continuam a prevalescer, para decisões envolvendo temas de relevante interesse público, entendimentos de lobistas de grandes bancos e corporações, com altos funcionários do governo, realizados a portas fechadas.

B₁₃

- A imprensa continua ineficiente e superficial, no tocante aos fenômenos políticos e sociais.
- No tocante à questão ecológica, a imprensa é atuante.
- Os partidos políticos não têm programas bem definidos. A maioria dos eleitores continua sem idéias políticas claras, sobre as necessidades públicas e as obrigações do Estado e das empresas, para atendê-las.
- O nível cultural médio da sociedade é decadente.

B₁₄

- Aprofunda-se a consciência ecológica, como resultado da difusão de notícias sobre calamidades públicas, que se sucedem em outras regiões do planeta, causadas pela escassez de água potável; poluição atmosférica nos grandes centros urbanos; chuva ácida; desflorestamentos, e erosão de solos férteis, provocada pela agricultura de larga escala, com expressivas perdas de produção, etc.
- O desenvolvimento regional continua desordenado e predatório. Fracassam as tentativas de se realizar uma verdadeira reforma agrária.
- Agravam-se os problemas ecológicos na região amazônica, provocados pelas atividades de mineração, exploração madeireira, agricultura e pecuária. Tais problemas ameaçam o regime dos rios, e o equilíbrio climático, até em outras bacias hidrográficas.
- O crescimento urbano continua caótico, em parte como consequência do êxodo rural, em parte como reflexo da política de "desregulamentação", no setor industrial.
- Não se resolve satisfatoriamente o problema do *deficit* habitacional.
- O saneamento básico continua precário.
- Não se controla a violência, que passa a ser encarada como uma contingência da vida urbana.
- Sofistica-se o tráfico de drogas que engaja, cada vez mais, a instituição policial.
- Proliferam os "governos paralelos", comandados pelo crime organizado.
- A intervenção das Forças Armadas, em substituição a instituições policiais corrompidas e inoperantes, transforma-se em rotina.
- O convívio cotidiano com problemas para os quais não foram preparadas, como o tráfico de drogas, expõe as Forças Armadas aos mesmos riscos, que acabaram por comprometer a instituição policial.

Cenário Ideal, ano 2.000

(CONDICIONADO PELAS DEMANDAS INTERNAS)

B₂₁

- Determinados setores da sociedade civil organizada, atuando conjuntamente com partidos políticos engajados na solução dos problemas sociais, conseguem neutralizar as pressões favoráveis ao cenário globalizante.
- Cresce a simpatia da opinião pública pelo cenário condicionado pelas demandas internas.
- Os partidos políticos aperfeiçoam-se e se fortalecem, em torno de programas bem definidos. Sobe o nível do debate político. Repudia-se o “fisiologismo”
- A política econômica tende a levar em conta as demandas sociais. O modelo de acumulação é menos concentrador.
- A política de privatizações é estabelecida mediante ampla consulta à sociedade. Privatizam-se as empresas cujas atividades não requeiram a interferência do Estado. Mantêm-se sob controle estatal os setores infra-estruturais básicos, como a energia elétrica, o abastecimento de água, o saneamento, a infraestrutura central do sistema de telecomunicações, etc.
- Mantendo o controle do sistema elétrico, o governo institue uma política integrada para os setores industrial e energético, tirando partido das vantagens relativas oferecidas pela dotação de recursos naturais e energias renováveis. A meta principal dessa política é atender às demandas do mercado interno, e superar as carências da sociedade, com o mínimo consumo de energia e matérias primas; seguindo os princípios do desenvolvimento auto-sustentável.
- Alonga-se o perfil da dívida interna, por um mecanismo que possibilite a aplicação de parte de seu montante em projetos dinâmicos e diretamente produtivos, a serem financiados pelos bancos credores do governo, em processo sincronizado com a quitação de parcelas da dívida pública em poder do público ($M_2 - M_1$).
- Caem as taxas de juros, que ficam compatíveis com a rentabilidade dos projetos nos setores produtivos da economia. Extingue-se a “ciranda financeira”.
- Consolida-se o programa de estabilização.
- O estado patrocina um pacto social, a fim de que os sindicatos de trabalhadores tenham representação formal nos conselhos empresariais, com direito a voto em assuntos relacionados às políticas de emprego e salário. Em contrapartida, os mesmos sindicatos assumem o compromisso de manter as reivindicações salariais em faixas que não comprometem a política de estabilização.
- Nesse clima, as taxas de crescimento econômico mantêm-se elevadas. A taxa média, no período 1995-2000 seria, então, da ordem de 6% ao ano, de modo que, no ano 2000, teríamos um PIB de, aproximadamente, US\$ 610 bilhões, e um PIB *per capita* de US\$ 3.650,00.

B₂₂

- O Congresso, em interação com sindicatos e outras instituições da sociedade civil organizada, elabora leis específicas, para dotar o sistema de mercado de mecanismos capazes de lidar com o desemprego e com externalidades, como os problemas ambientais, provocados pelo uso descontrolado dos recursos naturais e de energia. Para isso, abandonam-se as tendências neo-liberais, em favor de um modelo inspirado no Japão e nos chamados Tigres Asiáticos, em que embora não detenha o comando absoluto da economia, o Estado elabora projetos nacionais de desenvolvimento, e faz com que a economia obedeça a diretrizes estratégicas, que se sobrepõem ao mercado; a ponto de definir e estimular os projetos importantes, e até de vetar os que sejam considerados desinteressantes para a sociedade como um todo, por serem, por exemplo, excessivamente gravosos quanto ao consumo de energia, ou por seus impactos ambientais.

(Nota: segundo um dos principais analistas do desenvolvimento dos Novos Países Industrializados da Ásia, o Embaixador Amaury Porto de Oliveira, que participou de nossa pesquisa, os projetos nacionais daqueles países são elaborados participativamente e os administradores públicos, com frequência, manifestam um claro sentimento de orgulho pela obra em realização. Para o sucesso desse modelo, muito contribuíram as elites tecnocráticas, que são competentes e avessas à corrupção; seja em virtude da boa formação que recebem nas escolas de administração pública, seja porque a legislação é muito rigorosa quanto aos aspectos éticos da conduta dos tecnocratas, punindo-se os desvios com severidade. A isso deve-se acrescentar que as reformas agrárias, ali realizadas com assistência técnica e financeira dos Estados Unidos, permitiram rápidas expansões dos mercados internos, estimulando a poupança e elevando fortemente as taxas de investimentos em projetos diretamente produtivos, a cargo da iniciativa privada, em setores manufatureiros estrategicamente definidos pelo Estado. Em resumo, a transição dos Tigres Asiáticos, da condição de subdesenvolvidos para a de Novos Países Industrializados, baseou-se em três pré-condições essenciais: o fortalecimento dos mercados internos, graças ao uso racional das terras agrícolas; o desenvolvimento acelerado de setores manufatureiros estrategicamente selecionados para ajustar o perfil dos PIB's às potencialidades nacionais; e a estruturação de arcabouços político-institucionais centrados na componente ética, que valorizaram sobremaneira aspectos sociais do desenvolvimento; como educação, saúde, saneamento, habitação, etc.)

No caso brasileiro, para resolver os conflitos entre os interesses do público e do empresariado, deve-se aperfeiçoar o sistema capitalista, a fim de que a sociedade civil politicamente organizada possa, através dos partidos políticos atuantes no Congresso, estabelecer leis e normas que, por um lado, assegurem a continuidade do processo de acumulação e, por outro, o disciplinem, de modo a superar os desequilíbrios sociais e ambientais criados pelo processo. Trata-se, portanto, de uma proposta bem diferente da neo-liberal, embora não tão rígida quanto a do Japão e dos Tigres Asiáticos.

B₂₃

- Amenizam-se os conflitos entre o Estado e as empresas, que, aos poucos compreendem a necessidade de "politizar" o capitalismo, tornando-o mais distributivo, no contexto do pacto social, mencionado no item B₂₁, acima.

- Fortalece-se o Congresso. Estimula-se a atividade política participativa.
- Estimula-se o planejamento estratégico nacional, para que as decisões do Poder Executivo tenham objetivos claros, definidos em função de um **projeto nacional** abrangente.
- O planejamento participativo, subjacente à elaboração do projeto nacional, faz com que as decisões do Poder Executivo, relativas aos grandes investimentos públicos, sejam esperadas e transparentes. Elimina-se, assim, a improvisação, o que diminui o espaço da corrupção.
- As decisões do Poder Executivo são transparentes.
- Aperfeiçoa-se o sistema educacional, com ênfase no ensino primário, médio e profissionalizante. Faz-se uso sistemático da televisão, como instrumento de apoio à educação.
- Regulamentam-se os artigos 220 e 221 da Constituição.
- Melhora o nível da televisão, que passa a dar mais espaço a programas educativos, voltados para politização da sociedade e formação da cidadania. Isto contribui para elevar os padrões culturais médios da sociedade
- A imprensa, de um modo geral, torna-se mais eficiente, na análise e divulgação do fenômeno político-social.
- Os eleitores interessam-se pelos programas partidários, e votam no sentido de melhorar a qualidade da representação política e da administração pública.

B₂₄

- A consciência ecológica encontra eco no governo e no empresariado. Tendem a melhorar as condições ambientais, nas regiões metropolitanas e no campo.
- Organiza-se o desenvolvimento regional, em função de uma política coerente de zoneamento agro-florestal e uso do solo, em rigorosa observância aos princípios, estabelecidos em lei, de proteção ambiental e manutenção de reservas florestais e biológicas, parques nacionais, áreas de preservação permanente, cobertura florestal adequada, etc.
- Realizam-se experiências bem sucedidas de reforma agrária, nas diversas regiões.
- Os problemas ecológicos da região amazônica são equacionados. Sua solução é objeto de enérgica ação do poder público, nas esferas federal, estadual e municipal, em conjunto com instituições da sociedade civil organizada; e da própria população, devidamente esclarecida por meio de campanhas educacionais específicas.
- Neutraliza-se o êxodo rural. Organiza-se o desenvolvimento urbano. Controla-se a especulação imobiliária. Equaciona-se o problema habitacional.
- Investe-se seriamente em saneamento básico e saúde pública.
- Reorganiza-se e moraliza-se a instituição policial.
- As Forças Armadas reservam-se às suas atribuições constitucionais.
- Reduz-se a violência urbana. Restringe-se o tráfico de drogas.

Esboço de diretrizes estratégicas do projeto nacional

- No campo político-administrativo

- Racionalização da Previdência Social.
- Redistribuição de competências entre a União, Estados e Municípios, com a respectiva especificação e remanejamento de rendas.
- Introdução do voto distrital misto. Uniformização dos critérios de representatividade, a fim de que todas as Unidades Federadas tenham, na Câmara dos Deputados, representações proporcionais às respectivas populações.
- Modernização e valorização do serviço público, mediante a instituição de escolas de administração pública; concursos obrigatórios; planos de carreira; promoção por mérito (e, não, por antiguidade ou por favorecimento político); programas de reciclagem; avaliação de desempenho e produtividade, etc.
- Patrocínio de um pacto entre empresários e sindicatos de trabalhadores, visando a assegurar, a estes, representação formal nos conselhos empresariais, com direito a voto em assuntos de salário e emprego; e garantindo aos empresários e ao governo, que as reivindicações salariais não comprometerão a política de estabilização.

- No campo sócio-cultural

- Fortalecimento da Previdência Social e modernização dos respectivos sistemas de arrecadação.
- Reestruturação e modernização do sistema nacional de saúde.
- Desestímulo ao paternalismo, nos programas de assistência social.
- Reformulação e modernização do sistema de ensino primário, médio e profissionalizante.
- Instituição de uma política salarial adequada, para o professorado.
- Regulamentação dos artigos 220 e 221, da Constituição.
- Uso sistemático das concessionárias de televisão, como instrumento de apoio à educação.
- Valorização e modernização dos sistemas de televisão educativa.
- Aumento gradativo dos investimentos em programas de pesquisa científica e tecnológica. (Atualmente, esses investimentos estão na faixa de 0,6% do PIB. A meta ideal estaria em torno de 2,5 a 3,0% do PIB).

- No campo econômico

- Reforma fiscal e tributária, capaz de manter sob controle o *deficit* público e recuperar a capacidade de investimento do Estado, que já foi de 7% do PIB e, atualmente, é nula.
- Revisão da política cambial, que está promovendo um desastroso processo de **desindustrialização**.
- Valorização do mercado interno, deixando em segunda prioridade a globalização.
- Valorização dos mercados regionais, com ênfase especial para o Mercosul.
- Desestímulo às atividades especulativas, particularmente no mercado financeiro.
- Estabelecimento, mediante ampla consulta à sociedade, de uma política de privatizações que atenda aos interesses da coletividade, e não de bancos e grupos específicos. Para o estabelecimento dessa política, devem ser corretamente separadas as atividades diretamente rentáveis (a serem privatizadas), das atividades infra-estruturais básicas.
- As atividades infra-estruturais básicas de conteúdo estratégico, e as que impliquem pesados investimentos de longo prazo em preservação ambiental, devem permanecer na esfera estatal; porém sob rigoroso controle da sociedade, exercido através de mecanismos especialmente criados, que sejam transparentes e imunes às ingerências políticas; nos quais tenham papel relevante as comissões de consumidores.
- Estímulo à formação de um modelo de acumulação, baseado em investimentos produtivos.
- Investimentos em projetos produtivos que tirem partido das vantagens relativas do país (V. págs. 86 a 90, adiante).
- Investimentos em indústrias com maior conteúdo de *informação* (ou tecnologia), que requeiram menos *inputs* físicos, particularmente energia.
- Expansão e modernização dos sistemas de transporte coletivo urbano.
- Expansão da malha ferroviária e dos sistemas hidroviários. Instalação de terminais inter-modais, para cargas.
- Modernização dos sistemas de arrecadação, para coibir a sonegação que, segundo a própria Secretaria da receita, está atualmente na faixa de dezenas de bilhões de reais, por ano (é curioso observar que apenas isso bastaria para recompor a capacidade de investimentos do Estado.)

- No campo ambiental

- Elaboração de minuciosos zoneamentos agro-econômico-ecológico-florestais.
- Revisão e atualização do Código de Águas. Institucionalização de uma política de uso racional das águas.
- Planejamento regional (e de uso do solo), compatível com os zoneamentos, em cada região.
- Adoção de práticas agrícolas voltadas para a exploração auto-sustentada.
- Política industrial compatível com os princípios do desenvolvimento auto-sustentado.
- Aplicação de severas penalidades aos transgressores da política ambiental
- No caso específico da Amazônia, o grupo é favorável à desativação de projetos agro-pastoris extensivos, e ao estabelecimento de uma moratória às atividades de mineração; até que se completem minuciosos estudos geológicos, hidrológicos e agronômicos, pelos quais se possa prever, com rigor científico, as conseqüências, a longo prazo, dos impactos das referidas atividades, sobre os ecossistemas da região e de regiões adjacentes.

- No campo militar

- Profissionalização completa das Forças Armadas.
- Criação de reservas mobilizáveis, recicladas periodicamente.
- Modernização do equipamento militar, com amplo emprego de tecnologias avançadas.
- Transparência nos orçamentos militares, que devem ser claramente discutidos no Congresso.
- Especial atenção ao reaparelhamento da Marinha e da Aeronáutica pois, com 8.000 km de costa, o Brasil não pode prescindir de navios modernos, nem de aeronaves, em quantidade e qualidade adequadas. Sem esquecer modernos sistemas de apoio terrestre.

Possíveis programas de investimentos Públicos e Privados

1 - Na faixa de **alta prioridade**, o grupo colocou os seguintes programas:

Educação e formação cultural das massas: unanimidade, ou seja, 33 respostas favoráveis, de um total de 33 consultados.

Saneamento básico e saúde pública (32 de 33, e 1 em branco).

Transporte coletivo de passageiros de passageiros (30 de 33). Dos restantes respondentes, 2 classificaram o programa na faixa de média prioridade, e 1, na de baixa.

Agricultura de ciclo curto: produção de alimentos. (25 de 33). Os 8 restantes atribuíram média prioridade ao programa.

Construção de casas populares (24 de 33). Os restantes 9 respondentes atribuíram-lhe média prioridade.

Ferrovias e hidrovias, para o transporte de cargas (23 de 33). Dos restantes respondentes, 9 indicaram média prioridade e 1, baixa.

Programa hidroelétrico (23 de 33). Pela média prioridade optaram 9 respondentes, e pela baixa, 1.

2 - Para um melhor aproveitamento das informações contidas nas respostas, subdividimos a faixa de média prioridade em **média alta** e **média baixa**.

Na faixa de **média alta**, tivemos:

Programa de combustíveis renováveis (PROALCOOL). 17 respondentes atribuíram-lhe média prioridade, 14 deram-lhe alta prioridade, e 2 optaram pela baixa. Dos 14 respondentes que indicaram alta prioridade, 2 acrescentaram que igualmente prioritário seria o programa associado ao PROALCOOL, de geração termoelétrica a bagaço de cana, em ciclos combinados. Um respondente referiu-se, também, à utilização do álcool em veículos de carga que atualmente operam com motores diesel.

Exportação de produtos agrícolas. 16 indicaram média, 10 máxima, 6 baixa e 1 não respondeu.

Utilização de radioisótopos na indústria, na agricultura e em atividades biomédicas: 16 indicaram média, 8 máxima, 6 baixa e 3 não responderam.

Na faixa de **média baixa**, tivemos:

Protótipo de reator nuclear para propulsão naval. 15 respondentes classificaram-no como de média prioridade, 12 indicaram baixa, 4 ficaram com a máxima e 2 não responderam.

Finalmente, receberam **baixa** prioridade os seguintes programas:

Exportação de minérios. 16 incluíram-no na baixa, 14 na média, 2 na máxima e 1 não respondeu.

Indústria automobilística. 25 consideraram-no de baixa prioridade, e 8, de média.

Programa eletronuclear. 27 respondentes atribuíram-lhe baixa prioridade e 4 indicaram média prioridade, sendo que um destes é de opinião que se deve, apenas, terminar Angra II e III. Os restantes 2 não responderam.

Em outra questão, foram apresentadas cinco possíveis estratégias para se reduzir o *deficit* público, que é um dos principais responsáveis pela queda da capacidade de investimentos da economia: e solicitou-se que os consultados as classificassem por grau de eficiência, numa escala de 1 (para muito eficiente), a 3 (baixa eficiência). Por ordem de eficiência, segundo o consenso do grupo, as estratégias apresentadas ficam dispostas da seguinte maneira:

Muito eficientes:

- Redução da evasão fiscal.
- Redução dos custos financeiros do Estado, pela transformação da dívida interna em títulos de longo prazo.
- Reforma administrativa, com redução seletiva do funcionalismo. Neste particular, onze respondentes assinalaram que mais importante do que reduzir linearmente o funcionalismo, é realocá-lo eficazmente. Observou-se, também, que há setores eficientes e mal pagos, e setores ineficientes, porém muito bem pagos, como a Justiça e o Poder Legislativo. É necessário eliminar essas distorções, através de concursos transparentes, cursos de reciclagem, e política salarial equilibrada, para os três poderes, nas esferas federal, estadual e municipal.

Medianamente eficiente:

- Eliminação de subsídios. Três respondentes ressaltaram, porém, que determinados subsídios, no setor agrícola, devem ser mantidos, pois esta é a prática normal no mundo inteiro, particularmente nos países industrializados.

De baixa eficiência:

- Fundos setoriais de poupança compulsória.

BIBLIOGRAFIA

1. ALMEIDA JUNIOR, Alvaro José. A Marinha Mercante Brasileira pede socorro. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, 105 (295): 24-25, jan/mar. 1995
- ⇒ 2. ALMEIDA, Paulo Roberto, coord. Mercosul: Legislação e textos básicos. Brasília, Senado Federal, 1992.
3. AMORIM, Celso. Uma América do Sul a caminho da integração. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (9): 17-18, jan. 1994.
4. _____. Perspectivas do Brasil. Política Externa, Rio de Janeiro, 2 (3): 133-142, dez. 1993.
5. AREA de Livre Comércio Sul-Americana: influências sobre a pauta do Mercosul. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (9): 1-5, jun. 1994.
6. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS INSTITUIÇÕES DE MERCADO ABERTO - ANDIMA, Rio de Janeiro. Relatório econômico Mercosul. Rio de Janeiro, 1994.
7. BARBOSA, Rubens Antônio. A integração sub-regional, regional e hemisférica: elementos para uma estratégia brasileira. Fundação Getúlio Vargas. In: _____. A Economia mundial em transformação. Rio de Janeiro, 1994.
8. BNDES pode aplicar R\$ 8.1 milhões. Política Naval, Rio de Janeiro, 2 (15): 4, jun. 1995.
- ⇒ 9. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para elaboração de teses e manografias. Rio de Janeiro, 1981.
- ⇒ 10. _____. FI-219. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.

11. _____. FI. Manual básico de redação. Guia para elaboração de ensaios. Rio de Janeiro, 1981.
12. _____. FI-321A. Prospectiva. Rio de Janeiro, 1991.
13. BRASIL Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
14. BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto nº 1.265 de 11 de outubro de 1994. Diário oficial, Brasília, dia mes. 1994. P. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN).
15. BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. O Brasil e o Nafta. Impacto sobre comércio e investimentos. Brasília, 1993.
16. BRASIL-Reino Unido: uma parceria renovada. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 18 jul. 1995. p.4.
17. BUENO VIDIGAL FILHO, Luis Eulálio. Transporte Marítimo no Mercosul. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 4 (1): 16-17, out. 1994
18. BÜHLER, Rudolf. Mercosul - O Regime de Adequação Final à União Aduaneira e o Setor Siderúrgico. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (11): 19-21, ago. 1994.
19. CÂMARA aprova fim da reserva na cabotagem. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro. 1 jun. 1995. p. 3.
20. CASTRO, Therezinha. Mercosul: Enfoque Geopolítico. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, IX (26); 109-116, nov. 1993.
21. CEBRES - Centro brasileiro de estudos estratégicos, Rio de Janeiro. Projeto Nacional. Rio de Janeiro, 1994.
22. CHAVES, Omar Emir. A expectativa de um mercado global.

Carta Mensal, Rio de Janeiro, 39 (462): 3-15, set. 1993

23. CORRÊA Junior, Manoel Pio. O Brasil no cenário internacional do século XXI. Carta Mensal, Rio de Janeiro, 38 (448): 54-59, jul. 1992.

24. COSTA, Luiz Sérgio Silveira. A complexa nova ordem mundial. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 114 (1/3): 85-98, jan./mar. 1994.

25. CRUSIUS, Yeda Rorato. O Brasil e a ordem internacional: A necessária integração. Escola de Guerra Naval. In: _____ simpósio "O labirinto político-estratégico mundial: os rumos brasileiros". Rio de Janeiro, 1992.

26. UM DIAGNÓSTICO dos transportes no Mercosul. Guia Marítimo, Rio de Janeiro, 3 (35): 10-11, jul. 1995

27. UMA ESTRELA em ascensão. O GLOBO, Rio de Janeiro, 6 ago. 1995.p.23.

28. EXTINÇÃO do monopólio na cabotagem ameaça a Fronape. O GLOBO, Rio de Janeiro, 26 jun. 1995.P.30.

29. FARIA, José Ângelo Estrella. O Mercosul: Princípios, Finalidade e Alcance do Tratado de Assunção. Brasília, Ministério das Relações Exteriores, 1993.

30. FONTES, Eliane de Souza. Cenário comercial do Mercosul. Rio de Janeiro, s ed, 1995. Palestra proferida na ADEBIM, em 27 abr. 1995.

31. FORTUNA, Henrique Goulart. O papel da Marinha no liminar de um novo século. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 114 (1/3): 23-35, jan./mar. 1994

32. _____. O Poder Marítimo como projeção do Poder Nacional. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro,

VIII (23): 9-27, out.1992

33. FUKUYAMA, Francis. A crise global do autoritarismo e a nova ordem internacional. Fundação Getúlio Vargas. In: _____ O Brasil e a nova ordem internacional. Rio de Janeiro, 1991.
34. _____. O fim da história e o último homem. Rio de Janeiro, Rocco, 1992
35. GAMA E SILVA, Roberto. As possíveis ameaças aos países da América do Sul dentro da nova ordem internacional. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, 103 (285): 28-32, abr./jun. 1992.
36. JAGUARIBE, Hélio. O Estado na América Latina. Fundação Getúlio Vargas. In: _____ A Economia mundial em transformação. Rio de Janeiro, 1994.
37. LOPES, José Augusto Fajardo. Mercosul, um desafio a vencer. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 115 (1/3): 196-211, jan./mar. 1995.
38. MATTOS, Carlos de Meira. A reavaliação do cenário estratégico. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, x (29): 33-35, dez. 1993.
39. MEIRA PENNA, José Osvaldo. A nova ordem internacional. Carta Mensal, Rio de Janeiro, 38 (448): 9-33, jul. 1992.
40. MELLO LOPES, Marco Polo. A Renovação portuária. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (7): 13-14, abr. 1994.
41. MODERNIZAÇÃO portuária: o gradualismo nas reformas. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (7): 1-4, abr. 1994.

42. MONTEIRO , Álvaro Augusto Dias. A estratégia naval brasileira. Rio de Janeiro, EGN, 1992. Monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítimas.
43. A NOVA etapa do Mercosul. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (11): 1-9, ago. 1994
44. PEREIRA, Lia Valls. Percepção empresarial do Mercosul. Conjuntura Econômica, Rio de Janeiro, 48 (1): 28-29, jan. 1994.
45. PORTO DA LUZ, Sérgio. O Poder Marítimo e o Poder da Nação. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, 105 (295): 49, jan./mar. 1995
46. REGIONALISMO aberto: novo caminho para uma maior integração mundial. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro 4 (3): 5-7, dez. 1994.
47. RIVA, Joaquim Carlos Teixeira. Facilitando a integração do Mercosul. Revista Tecnologia Automotiva, São Paulo, 1 (1): 10-12, abr. 1995
48. RODADA Uruguai: saldo positivo para o Brasil. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 3 (3): 1-4, dez. 1993.
49. ROSA, Ralph Rabelo de Vasconcellos. A estratégia naval brasileira. Rio de Janeiro, EGN, 1991. Monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítima.
50. O SISTEMA brasileiro de transporte de cargas: preocupação da indústria nacional. Comércio Exterior em Perspectiva, Rio de Janeiro, 4 (1): 1-5, out. 1994
51. SOUZA, José Octávio Knaack. Mercado Comum do Sul-Mercosul. Carta Mensal, Rio de Janeiro, 39 (463): 3-11, out. 1993.

52. VAZ, Alcides Costa. A evolução da política internacional de 1945 aos nossos dias. Rio de Janeiro, s, ed./ 1995. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval, em 13 mar.1995.
53. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Atlântico Sul: Uma análise pós-guerra fria. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, IX (26): 89-107, nov. 1993.
54. _____. Integração e Segurança. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, VIII (23): 121-128, out. 1992.
55. VITALE, Luiz Carlos. A integração Latino-Americana: O caso Brasil-Argentina-Uruguai. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, VIII (22): 7-21, ago. 1992

Este livro deve ser devolvido na
última data carimbada

01 MAI 1996	11 ABR 1999		
10 MAI 1996	15 ABR 1999		
09 JUN 1996	17 DEZ 1999		
07 DEZ 1996	18 DEZ 1999		
05 JAN 1997	18 MAR 2000		
03 MAR 1997	04 JUN 2000		
20 MAR 1997	02 MAR 2000		
27 ABR 1997	05 ABR 2000		
30 AGO 1997			
23 SET 1997			
05 NOV 1997			
01 MAR 1998			
08 MAI 1998			
27 JUN 1998			



00113310004221

A Integração do Cone Sul da Amer
5-E-5I

55
18
83

Marinha do Brasil

EGN 16/02/2006 16:28:06

Recibo de Emprestimo

Usuario

75016010 ANTONIO CARLOS SOARES GUERREIRO - CMG(C
A)

Descricao do(s) Exemplos

101.202 A integracao do cone sul da americ
a do sul
repercussoes no poder maritimo e perspectivas

Num. Cham.: 5-E-515-E-51 Ac.72746

Tipo de Emprestimo normal

Data Dev. Prevista 03/03/2006

Atendente : servico

Moreira, Carlos da Silva

AUTOR

A integração do Cone Sul da Am
erica do Sul repercussões no p
oder marítimo e perspectivas
5-E-51

DEVOLVER NOME IEIT. (422 1/96)

01 MAI 1996	CC Pardo
10 MAI 1996	RENOVADO @ LAPRES
19 JUN 1996	Chilre de MOREIRA TORRES FERREIRA
07 DEZ 1996	João Ferreira (10m)
06 JAN 1997	CG MAIARONI
09 JAN 1997	Paulo D. (CGM) ZUCCHERO
13 MAR 1997	Comitê PMB-Lambert
20 MAR 1997	Renovado
27 ABR 1997	Induindo
30 AGO 1997	CF TARCISIO Azevedo

Devolver em	Nome do Leitor
23 SET 1997	CF (RM) DONATO
* 5 NOV 1997	CMB J. MENDONÇA
11 MAR 1998	CC (RM) Odair
08 MAI 1998	CC SEIXAS
27 JUN 1998	CF (T) MATOS
15 ABR 1000	CC CRUZ
* 4 AGO 999	CF KROEBER
12 DEZ 1999	CC GOMES
18 MAR 2000	CMB COLMENARES
* 2 OUT 2000	Dan Loucc ^{Dan Loucc}
* 2 MAI 2002	CC (RM) CAPOSANTOS
	CMB LIMA FILHO ^{Kam} CPRM 029

MINISTERIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Moreira, Carlos da Silva

A integraçãe de Cone Sul da Am
erica do Sul repercussões no p
oder marítimo e perspectivas
5-E-51

(422 1/96)