

O PODER NAVAL E A REALIDADE NACIONAL

CMG ALOYSIO BASTOS VIANNA DA SILVA

Morgenthau, ao apontar os três erros mais freqüentes na avaliação do poder das nações, citava: — a relatividade do poder; a sua constante transformação; e a necessidade de uma apreciação globativa. Sendo a estratégia “a arte do meio” ou, em termos nacionais, a otimização do emprego do poder na consecução dos objetivos nacionais, terá que ser, obviamente, relativa e dinâmica. A Estratégia Naval, portanto, deverá estar perfeitamente contida e integrada na Estratégia Marítima, e esta, na Estratégia Nacional. Vale dizer que a interdependência não se manifestará apenas na interação das diversas expressões do poder nacional, mas sobretudo nas relações de mútua causalidade entre as estratégias militares, econômicas, políticas e sociais.

É nesse contexto que nos propomos a um exame de situação das “Tendências da Economia Brasileira” que se possam refletir na avaliação da “Estratégia Naval”.

Sem dúvida, a ninguém é lícito negar o espetacular crescimento do Brasil nos diversos campos do desenvolvimento. As cifras e as projeções para os anos vindouros, não obstante as crises mundiais, nos encham de euforia e nos conferem aquela sensação beatificante do dever cumprido. Sejamos de fato otimistas. Não

negligenciemos, contudo, a lição contida nas observações de Morgenthau, ao avaliarmos o nosso potencial. Observando atentamente o desenvolvimento dos demais povos, verificamos que, apesar do excepcional crescimento de nossas exportações, continuamos disputando a mesma fatia de 1% do comércio mundial. Constatamos também que, embora nossos estabelecimentos estejam lançando cada dia mais navios, nossa frota mercante ainda está muito aquém das necessidades mínimas do nosso comércio exterior. A conclusão é bastante simples. O dito popular está absolutamente correto — : “Nos dias atuais, aquele que corre permanece parado, o que anda fica para trás...”. Não há portanto outra alternativa para um povo que realmente deseje desenvolver-se que não mais trabalho com o máximo de eficiência.

Assim, o “milagre brasileiro” é um fato real. Se conseguimos manter nossa posição relativa face às grandes potências, é porque o modelo brasileiro se aproxima do rendimento excepcional de suas economias de escala. Nessas condições, uma avaliação estratégica naval deverá se conter, necessariamente, dentro de uma realidade brasileira, conjugando-se harmoniosamente com o processo de desenvolvi-

mento na compatibilização do desejável com o possível.

Morgenthau enfatiza, também, a necessidade de que certas avaliações feitas no passado devam ser cuidadosamente reavaliadas em face das transformações dinâmicas a que está sujeita a maioria dos fatores. Este conceito é cada dia mais verdadeiro. O desenvolvimento exponencial da tecnologia altera tão profundamente as nossas atuais escalas de valor que, possivelmente, estaremos olhando amanhã para os desenvolvimentos de hoje com o mesmo "interesse" com que ouvíamos nossos ex-comandantes dissertar sobre a eficiência das máquinas alternativas na marinha antiga.

O governo Geisel tem dado especial ênfase a este aspecto. Assim, além de substanciais verbas destinadas aos projetos de desenvolvimento tecnológico e científico, vem reorganizando toda uma infraestrutura de apoio a essas atividades. Poderíamos afirmar que o desenvolvimento tecnológico é, nos dias atuais, o "calcanhar de Aquiles" dos povos em desenvolvimento. Foi o *gap* tecnológico que não permitiu ao Brasil, embora produzindo muito, a eficiência necessária a uma real aproximação do lugar que lhe está reservado na sociedade das nações. Há, portanto, uma necessidade imperiosa de conscientização tecnológica em todos os empreendimentos da vida nacional.

Essa consciência é particularmente necessária em projetos militares, mormente quando o País se lança prioritariamente ao desenvolvimento! Como conciliar as necessidades crescentes e *urgentes* da adequação do Poder Naval aos próprios imperativos do desenvolvimento? Parece que nos defrontamos com o problema de alocação de recursos escassos em clima de incerteza.

Cumprido, portanto, otimizar a participação naval na componente tecnológica

do desenvolvimento, procurando tirar partido de projetos considerados complementares. Não confundir, contudo, pesquisa e preparação de recursos humanos com aquisição de novas armas. Estas, face a uma possível obsolescência no amanhã, deverão ser objeto de cuidadosa seleção. A decisão de sua escolha deverá considerar todos os aspectos do problema, verificando não somente o seu valor absoluto, mas, principalmente, o seu desempenho no contexto das demais armas e forças singulares que lhes assegure uma real eficácia em combate.

A seleção de armamentos de alta impregnação tecnológica deverá encontrar respaldo em assessorias de alta consistência militar e técnica.

Em má hora os países produtores de petróleo resolveram reajustar os seus preços. O reflexo brutal dessa medida sobre nossas importações de óleo não permitiu a esperada resposta ao esforço gigantesco de nossas exportações. O ciclo do desenvolvimento é todavia implacável. Para aumentar o investimento, temos que maximizar a poupança. Para garantir um adequado nível de consumo interno, essa poupança adicional terá que ser obtida do exterior. Esta captação de meios produzirá melhores frutos se em forma de bens de capital. Para a obtenção destes há que importar, e, em consequência, exportar. A exportação por sua vez requer uma produção maior, e esta mais investimentos. Nessas condições, viu-se o País obrigado a manter a "rotação da máquina" sob pena de, parando, desbalancear todo o sistema. Assim, não obstante o pesado fardo dos dispêndios de divisas em importação de petróleo, assistimos à Nação em ritmo quase normal no consumo de seus derivados. Esses paradoxos não são menos presentes ao avaliarmos a estratégia naval. Se de um lado, optamos pelo máximo de desenvolvimento com o mínimo de segurança indispensável, de

outro, constatamos a necessidade da manutenção de nossas linhas marítimas, estradas absolutamente essenciais à manutenção do nosso ciclo de desenvolvimento. Portanto, a Estratégia Naval brasileira terá que se adequar às tendências da economia nacional para manter o equilíbrio indispensável, ao mesmo tempo que deverá interagir no esforço nacional para transpor o *gap* tecnológico.

Não obstante a idéia de complementaridade anteriormente enunciada, é forçoso reconhecer aqui a necessidade de implementação de projetos arrojados no campo da segurança. Insuficientes por certo, mas que, se bem concebidos, contribuirão eficazmente como fatores dissuasórios no contexto internacional, conferindo a indispensável credibilidade à componente naval do Poder Nacional.

De outra forma, esses projetos permitirão o permanente acompanhamento de novos desenvolvimentos, núcleo de um sólido embasamento para o grande salto do tempo futuro.

Não poderíamos deixar de enfatizar aspectos políticos e psicossociais da expressão econômica brasileira.

Um observador político comentava em artigo publicado na imprensa:

“A estrutura política armada ao longo dos últimos dez anos pode ser entendida melhor pelo desempenho de suas funções econômicas. Com efeito, ela foi elemento essencial para que tais funções fossem executadas com o êxito apontado mundialmente. De forma que os críticos da estrutura política, quando aplaudem a *performance* econômica, cometem o pecado de cair em contradição”.¹

Decorridos dois anos dessas observações, esperamos que a oposição ao atual Governo, saiba bem interpretar os anseios populares de manter-se o atual ritmo de desenvolvimento e compreender o verdadeiro sentido de uma crítica construtiva, da fiscalização e não da *contestação*. Os atuais problemas internacionais prognosticam dificuldades no próximo ano. O País não conseguirá manter a atual aceleração desenvolvimentista, a menos que seja mantida a estabilidade política, indispensável, sobretudo, à captação de recursos no exterior.

De outro enfoque, será indispensável um cuidado todo especial para com a opinião pública. O II PND lançou o *slogan* de “repartir o bolo enquanto o bolo cresce”. Ocorre que a decisão governamental de manter o *status quo* do *quantum* na pauta de importação do petróleo acarretará, mais dia menos dia, novas elevações do preço da gasolina e derivados, disso resultando os inevitáveis aumentos do custo de vida, com acentuados reflexos no psicossocial da população. Bem verdade que se tem procurado uma redistribuição de renda de forma indireta, ou seja, através de benefícios sociais no campo da saúde, previdência, habitação, etc. . . Contudo é recomendável o estabelecimento daquela rua de duas mãos preconizada por Childs. Os veículos de comunicação social aí estão. Resta empregá-los eficazmente na formação de uma opinião pública consciente e responsável pelo fortalecimento do poder psicossocial, cuja expressão econômica se traduz em produtividade. Além disso, gastos militares são sempre criticados, a menos que justificadamente inseridos na consciência nacional. Cumpre, pois, informar.

Nota-se por esse Brasil a fora uma verdadeira euforia de exportações. A produção se avoluma. Fazem-se projeções sobre as safras recém-plantadas e, não raro, superestimam-se os resultados.

1. Jornal do Brasil—Revista Econômica I-Rio, 15 abr 1974, p.20

O País começa a debruçar-se sobre o mar. Os corredores de exportação se materializam. É chegado o momento de a consciência marítima brasileira sair das brumas de um passado entorpecido, para se afirmar pujante em cada pedaço de nosso litoral. A

Marinha brasileira também deve "crescer enquanto o bolo cresce". Integrar-se dentro do processo, adequar-se à realidade e fazer-se ouvir por sobre o bramido das ondas, mostrando à Nação a sua essencialidade na marcha do desenvolvimento econômico.

BIBLIOGRAFIA

1. ARANDA, José Calvente. *Aspectos da Ação da Marinha no 5.º Distrito Naval*. Palestra proferida para o C-SGN na sede do 5.º DN. Florianópolis, 26 mai 1975.
2. BRASIL. Ministério da Marinha, EGN. *Poder Nacional*. LA-VIII-7401, Rio de Janeiro, s.d.
3. BRASIL. Ministério da Marinha, EGN. *Política Nacional*. LA-VIII-7402, Rio de Janeiro, s.d.
4. CAMARA, Ibsen de Gusmão. *Perspectivas da Marinha em face da Conjuntura Mundial*. Aula inaugural para o C-SGN proferida na EGN em 17 mar 1975.
5. GUAZELLI, Sinval Sebastião Duarte. *Aspectos da Ação do Governo no Estado do Rio Grande do Sul*. Conferência proferida para o C-SGN no Palácio Piratini. Porto Alegre, 28 mai 1975.
6. HATAB, Guilherme. *A Tecnologia Nacional*. Conferência proferida na EGN para o C-SGN em 21 mai 1975.
7. JORDÃO, José de Carvalho. *Conceito Estratégico Naval*. Aula de abertura dos cursos da EGN proferida em 25 mar 1974.
8. JUNIOR, Jayme Canet. *Aspectos da Ação de Governo no Estado do Paraná*. Conferência proferida para o C-SGN no auditório do BADEP, Curitiba, 5 jun 1975.
9. MORAES, José Lauria Sobral. *Aspectos da Ação da Marinha na Capitania dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul*. Palestra proferida para o C-SGN na sede da Capitania. Rio Grande, 30 mai 1975.
10. MOREIRA, Benedicto Fonseca. *Comércio Exterior do Brasil*. Conferência proferida na EGN para o C-SGN em 16 mai 1975.
11. MOREIRA, Hilton Berutti Augusto. *O Panorama Portuário Nacional face a Revolução dos Transportes Marítimos*. Palestra no Auditório da Universidade de Mackenzie, São Paulo, 1972.
12. REIS, Antônio Carlos Konder. *Aspectos da Ação de Governo no Estado de Santa Catarina*. Conferência proferida para o C-SGN no auditório da CELESC. Florianópolis, 27 mai 1975.
13. SANTORO, Ronaldo Francisco. *Aspectos da Ação da Marinha na Capitania dos Portos do Estado do Paraná*. Palestra proferida para o C-SGN na sede da Capitania. Paranaguá, 4 jun 1975.
14. SIMONSEN, Mario Henrique. *A Economia Brasileira*. Conferência proferida na EGN para o C-SGN em 19 set 1974.
15. SIMONSEN, Mario Henrique. *Perspectivas Econômicas*. In: *Cadernos Germano-Brasileiros*. Ano XIII, n.º 4, Bonn, jul. ago. 1974.
16. VEIGA, Luiz da Motta. *O Frete Marítimo Internacional*. Conferência proferida na EGN para o C-SGN em 20 de maio de 1975.