

A GEOPOLÍTICA DO ATLÂNTICO SUL. RAZÕES PARA O FORTALECIMENTO DA MARINHA DO BRASIL

EMERSON COSTA ASSANUMA*

SUMÁRIO

Introdução
Novas políticas e estratégias para o Atlântico Sul
Reapreciação da nova ordem econômica internacional
Sugestões para a solução dos problemas estratégicos nacionais
Conclusões

INTRODUÇÃO

Vivemos em uma época:
– de questionamento da autoridade do Estado-Nação por grandes atores internacionais (Estados, corporações multinacionais e instituições supranacionais);
– das crenças e dos valores individuais e coletivos pelo aumento do processo de

interdependência econômica mundial e da aculturação;

– de um cenário de desestruturação dos estados e de sobreposição da justiça diante da necessidade de se estabelecer novamente uma ordem mundial, no campo das Relações Internacionais;

– da capacidade de reestruturação econômica dos Estados, das políticas macro-

* Atualmente o autor elabora projeto de pesquisa sobre Relações Internacionais e Política Externa do Brasil. Este artigo é uma adaptação do trabalho de graduação final do autor apresentado na Universidade de São Paulo (2002), revisto e atualizado por ocasião desta publicação.

econômicas de estabilização, do direito econômico internacional, da migração internacional, dos direitos trabalhistas, do terrorismo, da proteção ambiental, do crescimento demográfico e agora, também, fazendo parte da agenda da Organização Mundial do Comércio (OMC), do estudo da intensificação da formação dos blocos regionais, com ênfase nas conseqüências das guerras e da política de comércio exterior.

Percebemos que o fim da Guerra Fria não ocasionou a extinção de ações militares contra a soberania de Estados mais fracos, mais pobres e tecnologicamente mais atrasados. Ações militares unilaterais sob justificativa de manutenção da paz, defesa da democracia e do estado de direito, especialmente no Afeganistão e no Iraque, ganham destaque.

Por isso, em razão do aumento da periculosidade das ameaças, é que, no âmbito das relações internacionais, a intensificação da diplomacia passa a ser requisito de qualquer política de desenvolvimento.

Mas a diversidade de tensões fronteiriças, étnicas, religiosas e econômicas no mundo unipolar deixa a esfera dos chefes de Estado e entra no campo da estratégia militar. Desta forma é que a natureza dos conflitos nos fornece os elementos para compreendermos as motivações da guerra.

Em seu estudo, sobressaem as idéias de Clausewitz (1780-1831) e Ludendorff (1865-1937), autores de referência para muitos estudiosos pela influência de suas obras no pensamento político e militar moderno (Brito Filho *apud* Bompert, 1980, p.58).

Clausewitz entende a guerra como um instrumento político, uma continuação das relações políticas, uma realização destas por outros meios. Tal entendimento permite ao Almirante Fernando Mendonça Costa Freitas (1991) afirmar que a guerra apresenta-se associada à evolução política e social das nações e ao aperfeiçoamento da qualidade do regime democrático.

Desta maneira, acompanhando a humanidade desde os seus primórdios.

Brito Filho, analisando as idéias de Clausewitz e de Ludendorff, identifica enfoques contrários nas idéias desses estrategistas no que se refere ao comando ou à subordinação dos conflitos. Enquanto Clausewitz subordina a guerra aos interesses políticos, Ludendorff credita-a ao comando da política. Assim, entende-se que um conflito armado decorre de várias causas, desempenha algumas funções e promove inúmeros efeitos.

Um estudo que certamente contribuiu para Bouthoul e Carrère defenderem uma análise das causas estruturais da guerra e não somente a verificação dos fatores conjunturais e acidentais – posicionamento totalizador que melhora o entendimento sobre as motivações e os efeitos dos conflitos.

Logo, a realização de um estudo aprofundado sobre o assunto, englobando “*estruturas demográficas, econômicas, sociais, históricas, geográficas e mentais dos grupos políticos envolvidos [...]*” (Bouthoul e Carrère *apud* Bompert, 1993, p.210).

Quanto ao aspecto militar propriamente dito, Clausewitz nos mostra que a capacidade de um país influenciar as demais nações está interligada à capacidade de seu Poder Nacional e, por conseguinte, do seu Poder Militar. Este poder de influência serviria de base para demonstrar claramente aos governos a importância do emprego político das Marinhas, por suas características (mobilidade, flexibilidade tática e alcance geográfico). Destaca-se entre suas idéias a de que “*a guerra é um ato de violência para compelir nosso oponente a fazer nossa vontade [...] uma continuação das relações políticas, com uma combinação de outros meios*”. (Clausewitz *apud* Brito Filho, 1980, p.58)

Enquanto para Clausewitz a guerra é a continuação da política por outros meios,

para Liddel Hart a guerra é uma situação que conduz a uma situação de paz (*apud* Bompert, op. cit.). Compreendemos, assim, que a guerra, além de fenômeno, deve ser interpretada como ciência-arte, instrumento de ação política e meio para condução e manutenção da paz, substanciada estrategicamente, segundo Sun Tzu, pela ação indireta para a sua condução e a obtenção da vitória (*apud* Cordeiro Junior, 2001). E é exatamente por suas características particulares e sua eficiência que a teoria sobre a guerra levou políticos e estados-maiores, além de executivos de grandes corporações internacionais, a utilizarem-na insistentemente em suas atividades cotidianas. Nesse sentido, cabe permanentemente estar atento a este elemento – o conflito –, como algo intrínseco às relações internacionais.

Passaremos a seguir, por esta razão, a examinar mais detalhadamente o contexto geográfico e histórico no qual o Brasil está inserido, a fim de avaliarmos suas necessidades estratégicas para o momento.

Porém, temos hoje uma situação bastante complexa no que se refere à manutenção de forças armadas, em face das diferenças de opinião entre a classe política e a sociedade civil (Vidigal, 1993). É uma época em que a política dita aos militares a necessidade de se armarem, enquanto a sociedade civil questiona sobre as razões das forças armadas continuarem a existir, sobretudo diante da visão “realística” de um mundo globalizado onde não haveriam grandes motivos para os Estados realizarem dispendiosos investimentos com suas Marinhas (Aquino, 1998).

Diante desse quadro de indiferença com a Segurança Nacional no mundo unipolar, muitas autoridades têm vindo a público propor a desmilitarização do Atlântico Sul, um processo que nasceria de uma situação de relativa “paz” mundial gerada por fatores de ordem política, diplomática e estratégica. Em suma, teríamos hoje a Organização das Nações Unidas como um instrumento de imposição de um novo conjunto de regras internacionais (Fortuna 1994; Flores, 2000; Vidigal, 1997). Ainda a percepção dos diplomatas de que a não-beligerância se apresentava como alternativa mais eficaz para manutenção da paz e a assinatura de diversos acordos para redução dos arsenais convencionais e nucleares entre as superpotências mundiais, diante do medo da guerra nuclear, contribuíram para a criação de um clima intelectual desfavorável às discussões eminentemente estratégicas.

Enquanto se defende o livre comércio para as Américas em 2005, as sanções comerciais contra as exportações de carne bovina, açúcar, suco de laranja, gasolina, óleo de soja, frango e milho não dão sinal de esmaecer

NOVAS POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS PARA O ATLÂNTICO SUL

A despeito da adoção de uma política neo-keynesianista por alguns economistas, sob o argumento de que a paz se estabeleceria pelo comércio, percebemos que as divergências políticas ainda são uma realidade no contexto mundial, inaugurando uma série de conflitos “localizados ou regionais” de “baixa intensidade e de curta duração” (Carvalho, 1998, p.283; Fortuna, op. cit., p.23).

É este cenário de incertezas que remete ao Estado-Maior da Marinha do Brasil o planejamento de missões que poderão vir a ser-lhe

atribuídas – ação que compreende uma política de redimensionamento e de reaparelhamento da Esquadra para o cumprimento efetivo de sua missão constitucional.

Assim, o relacionamento entre a defesa de interesses estratégicos e a necessidade de integração comercial vem obrigando as economias sul-americanas a desenvolverem estratégias paralelas à Associação de Livre Comércio das Américas (ALCA) e ao Mercosul, o que, particularmente, no caso do Brasil implicaria a renovação dos tratados de amizade e o estabelecimento de novos acordos comerciais com os países africanos da costa atlântica. Nessa direção ressalta-se ainda a importância da exploração da nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a salvaguarda dos demais interesses brasileiros no Atlântico Sul, nosso corredor natural de exportação. Daí é que no campo econômico podemos falar em *conflitos de interesse* e *conflitos de concepção*. Os primeiros sendo referentes aos valores dos interesses em jogo e os segundos referentes à aplicação da melhor fórmula para resolução das questões de interesse comum.

A nosso ver, portanto, existe um tempo de indecisão.

Apesar de muitos desacertos políticos, a essência do pensamento mahaniano conseguiu permanecer viva na Marinha do Brasil, através da defesa de seu Programa Estratégico, de uma postura marítima integrada para o desenvolvimento efetivo do Poder Marítimo brasileiro (a existência de uma frota mercante apoiada em estrutura eficiente e aparato militar), conseguindo-se contrabalançar, assim, lembra-nos Brígido Bittencourt *et al.* (1984), os efeitos desfavoráveis do baixo quociente de maritimidade (de apenas 0,5) do Brasil¹.

Porém, a situação de retrocesso do Poder Naval brasileiro verificada nos últimos anos começa a se reverter a partir de 2001, com a substituição do Navio-Aeródromo *Minas Gerais* pelo Navio-Aeródromo *Foch* (unidade moderna comprada da Marinha francesa, de maior porte e dotada de capacidade para operação com aviões de asa fixa a jato), aquisição que demonstra a intenção de adquirirmos uma força naval capaz de assegurar a independência do Brasil.

Contudo, dentro do segmento civil, o panorama é de quase total desestímulo, pois nem a política de restrição de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para as empresas de transporte marítimo de carga (MP 1.109/95), nem o fim da reserva de mercado, em 1990, proporcionaram condições de igualdade entre a nossa indústria naval e a concorrência internacional. Ao contrário, apenas ajudaram a comprometer a defesa de nossos interesses estratégicos ligados ao mar (Mauro Sayão, 1991).

Perceba-se a esse respeito que a rápida abertura de nossa economia, ao invés de estimular o setor da Construção Naval, forçou-o, ao contrário, a executar uma forte redução no preço final das embarcações fabricadas no Brasil e a uma migração acentuada dos estaleiros, como a Verolme e a Ishibrás, para outros tipos de serviços. Tais medidas visavam a aliviar os seus prejuízos financeiros e a fazê-los sobreviver por mais algum tempo diante da competição internacional com árabes e asiáticos, o que, por outro lado, não tardou a sufocar as empresas do setor de reparos navais, apesar da expansão do mercado *off-shore*.

O fim da Companhia Aliança de Navegação, maior empresa privada de transporte marítimo do Brasil, recentemente adqui-

¹ Quilômetros de fronteira marítima divididos por quilômetros de fronteira terrestre.

rida pelo armador alemão Hamburg-Süd, revela as controvertidas medidas adotadas pelo governo brasileiro para o setor de navegação. A empresa dividiu com o Lloyd Brasileiro a cota de participação da bandeira brasileira para o Norte Europeu e foi dona de uma frota de 31 navios nos anos 70, que ficou reduzida a apenas cinco embarcações nos anos 90 (*Portos e Navios*, 1998a).

Entre 1979 e 1997, a indústria de construção naval praticamente desapareceu e milhares de trabalhadores perderam os seus empregos ao se reduzirem as equipes e esvaziarem as linhas de produção. Foi o que ocorreu com o fechamento da Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S.A e da Ishibrás, o que reduziu ainda mais drasticamente a força de trabalho nos estaleiros nacionais: de 39.155 trabalhadores para 2.641 funcionários, sem se falar na eliminação dos empregos indiretos ligados ao setor, da ordem de 3:1, conforme registro do Sindicato Nacional das Indústrias de Navegação (idem, 1998b).

Mas as brechas em nossa legislação marítima também propiciaram às grandes companhias de navegação internacional ocuparem certos nichos de mercado abertos pelo abandono das linhas marítimas em razão da situação falimentar de nossas companhias de navegação. Situação que, somada à liquidação do Lloyd Brasileiro, diminuiu enormemente a competitividade dos

navios mercantes de bandeira nacional (Alex H. Bastos, 1996), exatamente no momento em que, na Ásia, os “Tigres”² aumentavam a sua. Veja-se a respeito o caso da Coreia do Sul, um país que, ao contrário do Brasil, ao incentivar a sua construção naval, concedendo isenções fiscais de até 50% para exportação de navios, conseguiu fazer as suas exportações atingirem um valor ao redor de 40% de seu PIB, enquanto as exportações brasileiras não passam de 6,5% do PIB, de acordo com a Associação Brasileira de Comércio Exterior (*Portos e Navios*, 1998b).

As razões para a defesa de uma indústria naval brasileira decorrem de motivações não apenas econômicas, mas também estratégicas e de cunho social. Nesse sentido deve-se alargar o significado do conceito de Poder Marítimo, para o que uma análise da conjuntura internacional é fundamental. O crescente interesse pela globalização nos

leva a esse caminho. Especificamente a preocupações em relação à legislação marítima internacional e à manutenção dos direitos sobre o uso de recursos de nossa Zona Econômica Exclusiva.

REAPRECIÇÃO DA NOVA ORDEM ECONÔMICA INTERNACIONAL

Acreditamos que uma solução para a crise do setor naval brasileiro compreende mais que preocupações com o saldo da

A globalização, mecanismo para criação de um mercado mundial unificado, passou a ser entendida como um instrumento de anexação – ação hegemônica comandada pelas potências econômicas mundiais, orientada para dominação e sujeição internacional

2 Coreia do Sul, Hong Kong, Singapura e Taiwan.

balança comercial. A diminuição dos encargos sociais e trabalhistas estabelecidos pela Constituição Federal e pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) – altíssimos para a navegação de cabotagem e de longo curso – é outro foco de atenção, em razão dos acréscimos nas folhas de pagamento dos tripulantes de navios de bandeira de conveniência, ao redor de 62,24%, e de 44,57%. É um fato que, em nossa opinião, sugere a reformulação da política estratégica adotada há algumas décadas para o setor naval, no sentido de reverter o quadro de retrocesso desse setor (idem, 1998a).

Para a defesa de nossos interesses geoeconômicos e geoestratégicos, é fundamental a reversão do estado de desestímulo imposto aos estaleiros nacionais e a disponibilização de recursos orçamentários para a Marinha adquirir navios modernos e eficientes, a fim de garantir-lhe o cumprimento efetivo de suas obrigações estabelecidas no Capítulo II, artigos 142 e 144, da Constituição Federal de 1988.

Ninguém pode negar a importância da defesa estratégica de nossa Zona Econômica Exclusiva. Um Brasil de dimensões continentais, com patrimônio de 8.511.966 quilômetros quadrados de superfície, com fronteira terrestre de 15.719 quilômetros e área costeira de 4.000 milhas de extensão, ou seja, uma fronteira marítima de 7.408 km de comprimento, que, acrescida à faixa de 200 milhas marítimas contíguas ao litoral e à extensão de nossa plataforma continental (com trechos de quase 350 milhas), perfaz um território marinho de quase 4,5 milhões de km² de extensão (Moura Mattos, 1990), justifica a elaboração de uma política marítima não mais apenas de caráter costeiro, mas sim a construção de uma forte Marinha de configuração oceânica, que possa realizar uma efetiva defesa da soberania nacional.

A retomada das carreiras de construção poderia iniciar-se, por exemplo, pela: (1) reorientação de nossa política externa, ou seja, a revisão das leis de restrição à concessão de incentivos fiscais (MP 1.109/95); (2) concessão de financiamentos a juros baixos para as indústrias do setor; (3) volta da política de reserva de mercado para o setor naval, em reciprocidade às sanções comerciais adotadas arbitrariamente pelos Estados Unidos e pela União Européia às nossas exportações. As nações desenvolvidas, ao mesmo tempo que defendem a livre concorrência internacional, adotam em contrapartida uma política de subsídios fiscais – o que contraria a idéia de livre comércio defendida por essas economias, pondo por água abaixo os princípios da globalização econômica defendidos por essas mesmas potências econômicas (*Folha de São Paulo*, 11/12/2001). Os europeus apresentam subsídios de até 29% para alguns de seus produtos agrícolas e industriais. Os Estados Unidos, por sua vez, recalcularam o volume de exportação de vários produtos de aço-carbono, colocando tarifas de 8% a 30% por três anos sobre os produtos semi-acabados exportados para os Estados Unidos pelo Brasil e pelo resto do mundo, o que reduz as expectativas da indústria siderúrgica brasileira de aumentar entre 20% a 30% o volume de placas semi-acabadas exportadas para os Estados Unidos (*Folha de São Paulo*, 6/3/2002). A ação protecionista de Washington com vistas à proteção dos interesses dos industriais norte-americanos induz a perdas no faturamento da siderurgia brasileira de até US\$ 736 milhões de dólares ao ano, com a conseqüente redução do lucro na ordem de 10 a 15%, acarretando prejuízos consideráveis à Companhia Siderúrgica Nacional e à Usiminas, empresas exportadoras dos itens em questão. Ao mesmo tempo, o governo de Washington exclui de sanções comerciais o

México e o Canadá, seus parceiros do NAFTA³, e a Jordânia e Israel, seus aliados no Oriente Médio (*Isto É*, 8/3/2002).

A guerra do aço demonstra que o protecionismo e a retaliação comercial se transformaram em práticas usuais, inclusive utilizando-se de aparato militar enquanto “pilar [...] da justiça e dos negócios internacionais [...] o monopólio estatal nacional da violência legítima [...] em relação aos outros Estados soberanos. Isso porque a utilização da força armada, policial e militar, constitui exatamente o núcleo duro, a última *ratio* da soberania política”. (Alfredo Valadão, 1998, p.74).

De todo modo, apenas um item deste leque de restrições norte-americanas e canadenses à entrada de produtos brasileiros.

Estes países implementam tarifas de até 188% e 339%, respectivamente, para diversos produtos brasileiros, tornando muitas vezes o seu preço proibitivo para comercialização. Então, paradoxalmente, enquanto se defende o *livre comércio* para as Américas em 2005, as sanções comerciais contra as exportações de carne bovina, açúcar, suco de laranja, gasolina, óleo de soja, frango e milho não dão sinal de esmaecer. Essas barreiras comerciais estão dentre as maiores causas do crescente saldo negativo de nossa balança comercial com os Estados Unidos e dos apelos na OMC (José Serra, 1998, p.22). O antagonismo entre discurso político e prática econômica é evidente. O acesso à tecnologia de ponta ainda permanece sob controle dos países desenvolvidos e o abrandamento da legislação sobre

patentes é colocado em segundo plano na pauta de discussões entre nossos países.

A defesa das tentativas de desenvolvimento do Brasil é apenas uma das razões que motivaram o ex-ministro da Defesa, Geraldo Quintão, durante a cerimônia de recepção e incorporação do Navio-Aeródromo *São Paulo*, a destacar, a bordo da embarcação, a importância do fortalecimento de nosso Poder Marítimo como garantia de nossa independência. O objetivo é garantir a manutenção de operações aéreas no mar e permitir com isso “a projeção de força” para além do litoral.

Para a Marinha Mercante, por sua vez, é fundamental a retomada do crescimento da construção naval.

Esse discurso reflete a certeza de que somente uma Marinha com capacidade operativa pode garantir os seguintes objetivos: (1) proteção de nossos direitos e interesses ul-

tramarinos; (2) a correta fiscalização e gerenciamento de nossa ZEE; (3) a preservação de nossa integridade nacional; (4) a liberdade comercial; (5) a estabilidade política; (6) a manutenção da paz; e, finalmente (7), a proteção de imensa área oceânica, portos, navios e da indústria pesqueira (Henrique Sabóia, 1996).

Veja, leitor, que a questão é mais complexa que a simples adaptação dos países pobres às novas doutrinas econômicas.

Primeiro porque a atual conjuntura internacional, a nosso ver, remete-nos à redefinição do conceito de globalização, que, de mecanismo para criação de um mercado mundial unificado (democracia liberal, eco-

O que se observa de fato é um mundo muito menos integrado do que se proclama e, na verdade, dirigido por organizações supranacionais e interesses de empresas multinacionais

3 Acordo Norte-Americano de Livre Comércio, entre México, Estados Unidos e Canadá.

nomia de mercado e difusão do sistema capitalista a nível mundial), passou a ser entendida como um instrumento de anexação – ação hegemônica comandada pelas potências econômicas mundiais, orientada para dominação e sujeição internacional.

A prova irrefutável dessa disposição pode ser constatada facilmente na leitura da chamada “doutrina Bush”.

Do mesmo modo, os entraves impostos pelo governo de Washington ao processo de integração sul-americano comandado pelo Mercosul podem ser creditados a este desejo hegemônico da potência líder.

Em segundo lugar, ao mesmo tempo, a globalização, ao motivar a desconfiança entre as nações, promoveu a construção de acordos bilaterais.

“Se é certo que a globalização aproxima mercados e sistemas produtivos, não é menos certo que a paz no mundo depende da difusão de uma Ética de solidariedade [...] Esta solidariedade não dispensa a ação dos Estados. Antes a exige [...] Lutemos por uma nova ordem mundial que reflita um contrato entre as nações realmente livres, e não apenas o predomínio de uns Estados sobre outros, de uns mercados sobre outros.” (Discurso, 30/10/2001).

Desta forma, verifica-se que o comércio internacional não promove automaticamente a paz como querem os formuladores liberais. O crescimento econômico dos “tigres asiáticos”, por exemplo, induziu ao aumento da corrida armamentista no Pacífico e à construção de novas alianças tecnoló-

“O fortalecimento econômico da China vem permitindo a modernização de suas Forças Armadas ao longo da década de 90, [...] com gastos em defesa iguais a 2,3% do PNB. Este aumento está associado a uma reorientação da defesa do país [...] se preparando para o enfrentamento de guerras locais de curta duração com a utilização de equipamentos de alta tecnologia.” (Pestana, 2000, p.39).

É nítido nesse contexto o crescimento da importância estratégica do Atlântico Sul como área de interesse e de projeção de poder de grandes potências mundiais (Estados Unidos, Grã-Bretanha) e de outros

Lembra-nos Sérgio Aquino que, objetivamente, a integração econômica, a liberalização comercial e o fim ou redução substancial das tarifas de importação acabam sendo deixados de lado segundo as conveniências.

O que se observa de fato é um mundo muito menos integrado do que se proclama e, na verdade, dirigido por organizações supranacionais e interesses de empresas multinacionais.

Esse paradoxo demonstra que a liberdade de mercado continua a rigor sendo posta de lado pelas grandes nações, deixando evidente a impossibilidade de concretização de uma globalização mais solidária e democrática. Como assinala o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso na Assembléia Nacional da República da França:

gicas e militares entre os países da região (Vidigal, 1983). Às custas de seu *superavit* comercial, a China vem conseguindo realizar uma grande modernização militar, diante da possibilidade de emprego num futuro próximo do seu Poder Naval no Índico e no Pacífico.

países da costa atlântica. Esta situação torna impossível eliminar a ocorrência de conflitos futuros envolvendo a região, diante da importância econômica de seus recursos (Fortuna, 1994).

SUGESTÕES PARA OS PROBLEMAS ESTRATÉGICOS NACIONAIS

Como os antagonismos permanecem vivos, é inconcebível a defesa de nossa pátria e dos poderes constitucionais por tropas supranacionais, quer da Organização das Nações Unidas (ONU) quer da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), em razão da falta de garantias de que esses apa-

“Embora, em geral, o número de grandes guerras haja declinado, não há garantias ou indícios de que essa tendência persista. As estatísticas recentes sugerem que, no futuro, se possa assistir à eclosão de vários conflitos limitados [...]” (Paloczi-Horvath, op. cit., p.205).

Para defenderem-se dos protecionismos e hegemonias, os países sul-americanos buscam a sua integração econômica e, simultaneamente, lembra o Almirante Mauro Cesar

“Há necessidade de definirem-se, com clareza, os interesses nacionais e a defesa dos objetivos estratégicos da Nação brasileira [...] Definição... feita após a independência [...] e no desenvolvimento da economia, através da participação no comércio internacional. Para a consecução desses objetivos foi criada a Marinha, a fim de assegurar [...] a utilização [...] do mar [...]” (Fortuna, 1994, p.29-30).

Deve-se buscar uma postura que, em face de ausência de inimigo declarado, se concretiza através de uma atitude primordialmente de caráter defensivo, direcionada não ao ataque, mas sim à defesa dos interesses brasileiros. Isso é o que ocorre a partir de uma revisão de nosso planejamento estratégico naval – opção que remete à construção de navios menores, de maior capacidade de manobra e velocidade –, logo, à aplicação de algumas concepções da *Jeune École* francesa à Marinha do Brasil, em face do desaparecimento progressivo da Marinha Mercante Nacional e das dificuldades constantes de reaparelhamento de nossa Esquadra, que, nos lembra oportunamente Vidigal, foram

ratos militares sejam realmente usados em proveito comum. Nesse sentido os países do Mercosul encontram-se relativamente desprotegidos, pois não há um correspondente estratégico para a associação comercial. Assim, dadas as ameaças suscitadas pela Nova Ordem Econômica Mundial, Paloczi-Horvath (1997) conclui que a redução dos orçamentos federais para as Marinhas sul-americanas são injustificáveis.

Rodrigues Pereira (1997), o fortalecimento de suas Marinhas como resposta à união econômica que se constrói para as Américas.

Diz-nos Fortuna:

impostas à Marinha do Brasil desde o período colonial.

Nem a constituição da ONU, da Organização dos Estados Americanos (OEA), ou o fim do conflito leste-oeste, ou mesmo a constituição de uma coalisão entre alguns países árabes e o governo israelense eliminaram o extremismo, o fundamentalismo e o terrorismo internacional. Os atentados terroristas às embaixadas dos Estados Unidos na África, na Argentina e ao World Trade Center, em Nova Iorque, demonstram-no claramente, tornando regiões como o Oriente Médio e o sudeste asiático (locais em que os fundamentalistas utilizam o terrorismo como arma de ação política) áreas que continuam a receber a atenção internacional.

É diante da impossibilidade da diplomacia conseguir atenuar essas rivalidades internacionais em questões de grande complexidade política e econômica, como é o caso dos entrelaçamentos entre judeus e palestinos no Oriente Médio, ou de se estabelecer a paz definitiva entre as Coreias que o Poder Militar ainda permanece como instrumento vital para melhor negociação política da paz.

Para os estudiosos das Relações Internacionais, sobressaem-se hoje os acontecimentos que estão transformando rapidamente as estruturas dos países da Ásia-Pacífico (Japão, China e os novos países industrializados). A China tornou-se, desde dezembro de 2001, membro oficial da OMC, apresentando-se também como candidata a disputar a liderança da economia mundial com os Estados Unidos e o Japão (Sardemberg, 1997). Um país que atinge a marca de um crescimento econômico expressivo da ordem de 7 a 8% há duas décadas

fornece razões suficientes para o Almirante Hei, oficial da Marinha chinesa, estabelecer em recente artigo os motivos para seu país defender a construção de uma poderosa Esquadra: instrumento de garantia, proteção e projeção dos interesses chineses, diante da importância do Oceano Pacífico para concretização dos interesses geopolíticos da China em escala mundial.

Quanto ao Brasil, apesar de não conseguir identificar nenhuma ameaça iminente a seus interesses nacionais desde a Guerra do Paraguai, o Estado-Maior da Armada vê que

a probabilidade do País se envolver em uma guerra por espaços e mercados não é remota, diante da possibilidade de despertarmos interesses conflitivos com outras nações (NOMAR, 1997). Vejam-se a respeito as pressões dos Estados Unidos sobre o Mercosul, publicadas quase diariamente nos jornais e divulgadas na televisão.

CONCLUSÕES

Ainda não se consegue diferenciar com clareza os limites que separam as ações humanitárias internacionais e os atentados contra a

liberdade e soberania das nações. Assuntos da ordem nacional continuam a se transformar em temas de ordem internacional.

Porém, se para inúmeros especialistas do Direito Internacional o canal de resolução dos conflitos internacionais seria a via da diplomacia, a realidade aponta uma preferência por outros caminhos, ou se já, à *guerra justa* como saída para resolver, senão definitivamente, talvez mais rapi-

damente, as divergências entre as nações.

A derrota do Conselho de Segurança da ONU (CS-ONU) ao tentar resolver as divergências regionais demonstra-nos que a paz torna-se um objetivo distante e difícil de ser alcançado a curto e médio prazo.

Mas o século XXI também foi conturbado pela unipolaridade.

A doutrina de segurança externa dos Estados Unidos inaugurada na Operação Tempestade no Deserto nos anos 90 e intensificada atualmente pelo presidente George W. Bush (2002) teve um papel im-

É diante da impossibilidade da diplomacia conseguir atenuar essas rivalidades internacionais em questões de grande complexidade política e econômica que o Poder Militar ainda permanece como instrumento vital para uma melhor negociação política da paz

portante no aprofundamento da instabilidade mundial, ao decretar aos Estados Unidos o direito à livre intervenção militar para preservar o mundo da ameaça terrorista e garantir a manutenção da paz – ins-tante em que a América se joga numa luta sem fronteiras em prol das democracias e contra o totalitarismo. Assim, as análises sobre a natureza da guerra ganham ímpeto no mundo unipolar, sobretudo dentro da área da economia, da política, do direito internacional, das relações internacionais e das ciências sociais.

Ao mesmo tempo que as nações se aproximam, elas se distanciam pelas divergências acerca dos rumos da política e da economia mundial; por isso a dificuldade de abdicação do uso da força pelos estados; por isso os pactos de não-agressão, os tratados de amizade, os acordos multilaterais de não-proliferação de armas nucleares evaporam quase de imediato.

A globalização, portanto, é paradoxal. Apesar do acesso crescente da população mundial aos meios de comunicação, das novas tecnologias de informação e da transmissão das notícias em *tempo real*, ainda não é possível dissociar a ligação histórica entre guerra, comércio, política e religião, como nos mostra Boxer (2002) em seu estudo sobre a história da expansão ultramarina portuguesa. Este autor lembra-nos dessa coalizão para o início da colonização ultramarina, da obtenção de

superavits comerciais e da eliminação dos possíveis concorrentes comerciais.

O comércio acirra os conflitos ao estabelecer um hiato entre interesses individuais e coletivos. Por isso que na proposição de um bloco hemisférico para as Américas surge uma preocupação acerca dos efeitos negativos da globalização sobre a soberania dos países do Cone Sul.

É o momento em que a adoção de estratégias de dissuasão é imprescindível, tornando-se impraticável o estabelecimento de uma zona desmilitarizada no Atlântico Sul.

Clausewitz demonstra claramente a relação entre poder militar e soberania nacional, ou seja, a importância do planejamento, da autonomia tecnológica e do uso de estratégias mistas.

O Brasil é um país de dimensões continentais, dono de indústria diversificada. É ocupante de uma posição de destaque entre as economias da América do Sul, tendo uma localização geográfica

privilegiada e detentor de um grande potencial marítimo – veja, por exemplo, a prosperidade da indústria petrolífera e a produtividade subaproveitada do setor pesqueiro. As semelhanças culturais e lingüísticas nos aproximam de nossos vizinhos e nossa fronteira com dez dos 12 países da região facilita mais ainda a integração, sugerindo o estabelecimento de laços de cooperação e de amizade regionais, além, é claro, de acordos multilaterais para a defesa continental.

Como os antagonismos permanecem vivos, é inconcebível a defesa de nossa pátria e dos poderes constitucionais por tropas supranacionais, quer da Organização das Nações Unidas (ONU) quer da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), em razão da falta de garantias de que esses aparatos militares sejam realmente usados em proveito comum

O Brasil não deve abdicar de suas potencialidades nem ater-se exclusivamente ao Mercosul. Sim, solidificar as alianças regionais é importante e fundamental, particularmente com a Argentina, um de nossos maiores parceiros comerciais (Fernando Henrique Cardoso, 1993). Contudo, mais importante ainda é a estratégia política de lançar o Brasil rumo à economia global. O Mercosul, portanto, surge como plataforma para alçarmos vôo até a Europa Ocidental, a América do Norte e o Japão.

Em nossa concepção, discutir a legislação marítima internacional torna-se fundamental no mundo unipolar, veja a importância do Poder Marítimo na história da riqueza das nações. Nesse sentido, uma parceria de muito êxito já foi estabelecida entre Brasil e Alemanha, no setor comercial e de tecnologia. Porém, a redução drástica do **custo Brasil**, investimentos em infra-estrutura, transportes e telecomunicações e a elaboração de uma reforma tributária são fundamentais. Estabelecer um **Estado mínimo** como pré-requisito de uma tentativa de desenvolvimento paulatina e de inserção do Brasil na economia do mundo não é uma solução para uma boa estratégia de desenvolvimento porque prejudica a obtenção de vantagem comparativa em razão da falta de investimentos em setores específicos (Ricupero, 1998). O **livre comércio** compreende o estabelecimento de regras específicas de desoneração das

exportações e de estabelecimento de políticas protecionistas – e somente o Estado pode fazer isso.

Com alguns diferenciais, essa é a estratégia que adotam os países desenvolvidos para coordenar o seu crescimento econômico. Eles não descuidam da proteção de seus interesses individuais e coletivos, ou seja, estabelecem alianças de cooperação econômica e acordos complementares de defesa pensando na projeção de suas economias.

Tem-se que a maior dificuldade para o

É diante da impossibilidade da diplomacia conseguir atenuar essas rivalidades internacionais em questões de grande complexidade política e econômica que o Poder Militar ainda permanece como instrumento vital para uma melhor negociação política da paz

aumento da competitividade econômica brasileira é o aumento do *deficit* público, apesar das reformas dos anos 90 (Kennedy, 1998).

Portanto, a participação efetiva do Brasil no comércio estrangeiro depende de medidas econômicas mais abrangentes e, particularmente, que não prejudiquem os setores mais produtivos de nossa economia, tais como a construção naval e o transporte marítimo. Pleitear melhores atitudes

políticas rumo ao fortalecimento de nossa economia é fundamental, mas sem induzir à volta do estado nacional desenvolvimentista nem à cópia do mundo socialista ou à adoção do liberalismo como táticas para enfrentar os novos desafios do Brasil.

A unipolaridade exige um projeto mais eficiente e abrangente de desenvolvimento. Cabe ao Brasil a tarefa de ultrapassar os limites fronteiriços do comércio interbloco, fazendo dele uma plataforma de desenvolvimento e projeção internacional do Brasil.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> / Geopolítica /; Atlântico Sul; Marinha do Brasil;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- “AGORA a China é membro oficial da OMC”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 dez. 2001. Caderno Dinheiro, p. 8. Disponível em:
 — <http://www2.correioweb.com.br/cw/2001-12-12/mat_24393.htm> Acesso em: 8 mar. 2003.
- AITH, Mario. “EUA decretam a guerra comercial do aço”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 6 mar. 2002. Caderno Dinheiro, p. 5. Disponível em:
 — <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0603200218.htm>> Acesso em: 8 mar. 2003.
- AQUINO, Sergio Tasso Vásquez de. (1998), “As Forças Armadas e a atual conjuntura nacional”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 118, nº 1/3, p. 69-75.
- “ATENTADO contra o aço”. *Revista Isto É*. São Paulo, 8 mar. 2002. p. 64-65. Disponível em:
 — <http://www.terra.com.br/istoe/1693/economia/1693_atentado_contra_o_aco.htm> Acesso em: 8 mar. 2003.
- “BARREIRAS são anacronismo”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 mar. 2002. Caderno Dinheiro, p.4.
- BASTOS, Alex Henning. (1996), “Conceituação de Marinha Mercante”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 116, nº 4/6, p. 151-165.
- BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido *et al.* (1984), “Ensaio de avaliação da mentalidade marítima brasileira”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 104, nº 7/9, p. 13-35.
- “BRASIL e Argentina congelam o Mercosul”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 out. 2002. Caderno Dinheiro, p. 2.
- BOMPET, Marco Antonio Gonçalves. (1993), “Os fundamentos históricos e sociológicos da guerra”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 113, nº 7/9, p. 211-217.
- BOXER, Charles R. (2002), *O Império marítimo português: 1415-1825*. Tradução Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo, Companhia das Letras, 442 p.
- BRITO FILHO, Alcides de. (1980), “Clausewitz e Ludendorff: uma comparação”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 100, nº 1/3, p. 57-62.
- CARDOSO, Fernando Henrique. (1993), “Política externa: fatos e perspectivas”. *Política Externa*, São Paulo, vol. 2, nº 1, p. 3-10, jun.
- CARVALHO, Luiz Paulo Macedo. (1998), “O papel das Forças Armadas no séc. XXI”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 118, nº 7/9, p. 278-288.
- CLAUSEWITZ, Karl Von. (1982), *Da Guerra*. Rio de Janeiro, Bibliex, s.d.
- CORDEIRO JUNIOR, Haroldo Basto. (2001), “De Ars Bellum. O estado da arte bélica no início do século XX”, *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, SDGM, vol. 121, nº 1/3, p. 119-143.
- DISCURSO do Senhor Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, em sessão solene na Assembléia Nacional da República da França, 30 de outubro de 2001. *Ministério das Relações Exteriores*, Brasília. Disponível em:
 — <<http://www.mre.gov.br/sei/pr-franca.htm>> Acesso em: 8 mar. 2003.
- “ESPERANÇA em meio ao caos”. *Revista Portos Navios*, Rio de Janeiro, Suplemento: Indústria Naval, p. 32, fev. 1998b.
- “EUA concedem nova isenção ao aço importado”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 ago. 2002. Caderno Dinheiro, p. 4.
- FLORES, Mario César. (2000), “Evolução do pensamento estratégico”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 120, nº 4/6, p. 45-61.
- “FMI crítica barreira contra aço nos EUA”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 mar. 2002. Caderno Dinheiro, p. 5.
- FORTUNA, Hernani Goulart. (1994), “O papel da Marinha no limiar de um novo século”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 114, nº 1/3, p. 23-35.
- FREITAS, Fernando Mendonça da Costa. (1991), “A Marinha e a Vontade Nacional”, in: *Simpósio: As Forças Armadas Nacionais em tempo de paz*. Rio de Janeiro. Centro de Estudos Político-

- Estratégicos. Anais... Rio de Janeiro: Revista Marítima Brasileira, SDGM, jul./dez. p. 37-55 (Suplemento Especial).
- “INVASÃO germânica”. *Revista Portos e Navios*. Rio de Janeiro, Suplemento: Marinha Mercante, jul. 1998a, p. 8-9.
- KENNEDY, Paul. (1998), “Preparando-se para o século XXI: vencedores e perdedores”. *Política Externa*. São Paulo, vol. 2, nº 1, p. 11-46, jun.
- MATTOS, Carlos de Meira. (1990), *Geopolítica e Teoria de fronteiras. Fronteiras do Brasil*. Rio de Janeiro, Bibliex.
- “MERCADO de trabalho encolhe e piora no país”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 jan. 2002. Caderno Dinheiro, p. 1. Disponível em:
— <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1301200202.htm>> Acesso em: 8 mar. 2003.
- NOMAR – NOTÍCIAS DA MARINHA. 1997. “Editorial”. Rio de Janeiro, *SRPM*, nº 688, dez.
- PALOCZI-HORVATH, George. (1997), “Brasil: Opções para uma Marinha com orçamento exíguo”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 117, nº 4/6, p. 204-209.
- “PARA presidente do Banco Central, mundo mais fechado comercialmente beneficiaria forças de captura do Estado”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 dez. 2001. Caderno Dinheiro, p. 7.
- PEREIRA, Mauro Cesar Rodrigues. (1997), “O rumo certo”, in: *Marinha do Brasil. Poder Naval. Serviço de Relações Públicas da Marinha*, Rio de Janeiro, Action, p. 14-19.
- PESTANA, Heitor De Montmorency B. (2000), “O crescente poder da China e os seus reflexos no terceiro milênio”. Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, p. 39 (Monografia do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia).
- “PROTECIONISMO: ALCA só fortalece os EUA”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 dez. 2001. Caderno Dinheiro, p. 3. Disponível em:
— <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2203200218.htm>> Acesso em: 8 mar. 2003.
- RICUPERO, Rubens. (1998), “Comércio Exterior Brasileiro: Competitividade e Perspectivas”, in: FONSECA JÚNIOR, Gelson e LEÃO, Valdemar Carneiro (Org.). *Temas de Política Externa Brasileira*. Brasília, IPRI/Atica Editora, p. 39-52 (Coleção Relações Internacionais).
- SARDEMBERG, Ronaldo. (1997), “Globalização: Visão do Atlântico Sul”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 117, nº 10/12, p. 282-290.
- SAYÃO, Carlos Eduardo Manso. (1991), “Evolução histórica da aviação naval”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 111, nº 7/9, p. 23-54.
- SCHWEI, Hei. (2001), “A Marinha da China (Dragões e centopéias)”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 121, nº 1/3, p. 246-251.
- SERRA, José. (1998), “ALCA, Mercosul e abertura externa brasileira”. *Política Externa*, São Paulo, NUPRI/USP, vol. 7, nº 1, p. 15-30, jun.-jul.-ago.
- VALADÃO, Alfredo. (1998), “A Europa: motor de uma nação internacional pós-soberana”. *Política Externa*, São Paulo, NUPRI/USP, vol. 7, nº 1, p. 73-94, jun.-jul.-ago.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. (1993), “O desafio brasileiro nos anos 90”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 103, nº 4/6, p. 63-86.
- _____. (1997), “Uma estratégia naval para o século XXI”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 117, nº 7/9, p. 87-117.
- _____. (1998), “Apontamentos de estratégia naval”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, SDGM, vol. 118, nº 7/9, p. 103-131.