

# Na Constituinte, interesses contra ascensão do Brasil

**JORGE LUIZ VIEIRA LIMA (\*)**

O Brasil está fazendo um grande esforço para ter direito a ingressar no clube fechado dos países desenvolvidos. Forças poderosas, no entanto, têm interesses contrários, justificados pelo fato de — em permanecendo no subdesenvolvimento — ser mais fácil subtrair-lhe as riquezas de que é possuidor. Ainda que não aceitável, é justificável esse comportamento. Agora, o que não é nem umacoisa nem outra é ver brasileiros tentando evitar que seu próprio país conquiste esse direito que deve ser inalienável. Mas é justamente a isto que estamos assistindo, no momento, quando se tenta dotar o país de um instrumento constitucional progressista.

Desde o início do trabalho de elaboração da nova Constituição, lá no recôndito das subcomissões, vimos o esforço de brasileiros esclarecidos lutando pela prevalência do bom senso e pela adoção de dispositivos que realmente dêem aos brasileiros os instrumentos para poderem sobressair no concerto das nações. Mas, ao mesmo tempo, testemunharam-se pressões de interesses restritos querendo tirar proveito próprio. Essas pressões intensificam-se à medida que o trabalho constitucional se concentra e se aproxima do seu final.

Um dos pontos nevrálgicos da questão tem a ver com o desempenho do Brasil com seus parceiros comerciais, onde, hoje, nós estamos mais sujeitos às regras do jogo estabelecidas pelo lado contrário, ou respaldados por frágeis legislações nacionais. Por questões econômicas e até estratégicas, é imperativo que a nossa Constituição adote mecanismos incentivadores, ou mesmo protetores da nossa navegação de longo curso, sob pena de destoarmos do restante do esforço pelo desenvolvimento. Esses mecanismos, no entanto, dissociam-se dos princípios básicos que regem todo o mecanismo do contexto em que se insere.

Excetuando-se os países socialistas, onde prevalecem os princípios ideológicos, ninguém mais no mundo emprega exclusivamente frota própria no seu comércio exterior. A dinâmica do mercado não permite. Muito menos no Brasil, onde

a indústria naval ainda não prima pela competitividade. A pretendida nacionalização dos equipamentos navais percorre caminhos invios que não levam, necessariamente, à racionalização dos custos. Daí os navios brasileiros serem, sabidamente, os mais caros do mundo.

Se levar em conta os custos elevados dos equipamentos nacionais, tenta-se impor, via Constituição, a obrigatoriedade de os armadores nacionais operarem apenas com "navios de bandeira e registros brasileiros". Isto é o mesmo que, em vez de a nossa Carta Magna garantir habitação condigna para todos os brasileiros, forçar a que os brasileiros tenham casas construídas por uma determinada construtora, ou, ainda, que os brasileiros sejam obrigados a usar em seu transporte urbano uma determinada marca de veículo.

A irracionalidade de determinados argumentos chega ao ponto de tentar cristalizar números fantasiosos, como os US\$ 4 bilhões que o país teria tido de prejuízo com afretamentos de navios estrangeiros, quando a Sunamam é a primeira a informar que esses gastos restringiram-se a US\$ 500 milhões, no ano passado, com cerca de 80% sendo da responsabilidade de empresas estatais que trazem o petróleo que consumidos ou que levam matérias-primas para países que condicionam o seu transporte.

É de se admirar que todo um esforço contrário a interesses genéricos emane de uma única fonte que se diz representativa de uma classe, quando na realidade, não passa de uma "liderança marítima de proveita", e que, camufladamente, está a serviço da indústria naval, a maior interessada em transformar a Constituição num "balcão de venda de navios mais caros do mundo". É de admirar, também, que alguns constituintes estejam embarcando nessa "canaoa furada", trabalhando, cremos que inadvertidamente, contra os compromissos nacionais com o desenvolvimento, só para satisfazer a pressões de um segmento que até agora não demonstrou capacidade de autogerir-se competentemente.

(\*) Consultor de relações públicas em Brasília