

JORNAL DO BRASIL

Fundado em 1891

M. A. DO NASCIMENTO BRITO — *Diretor Presidente*
BERNARD DA COSTA CAMPOS — *Diretor*J. A. DO NASCIMENTO BRITO — *Diretor Executivo*
MAURO GUIMARÃES — *Diretor*
FERNANDO PEDREIRA — *Redator Chefe*
MÁRCOS SÁ CORRÉA — *Editor*
FLÁVIO PINHEIRO — *Editor Assistente*

Freios do Progresso

Sela economia brasileira pudesse inspirar-se no *Enterro do Comendador*, de João Cabral de Mello Neto ("Lá vai ele em seu coche todo negro, não tem rodas, é todo freios..."), dela se poderia dizer, com o mesmo espírito satírico, que cada vez tem mais freios e menos rodas.

Freia-se a economia com reservas de mercado, freia-se com planos e regulamentações que não funcionam e dão lugar a outros, antes mesmo que os efeitos dos primeiros apareçam; freia-se com o excesso de intervenção do Estado, seja a pretexto de estimular os negócios, ou, logo, para desaquecerlos.

O poema foi escrito numa época na qual o Brasil apenas despertava para o coronelismo que dominou as regiões mais pobres do interior do país, freando o desenvolvimento e a modernização, particularmente da agricultura extensiva. O simbolismo dos freios ainda está à espera de uma nova fornada de intelectuais capazes de entender como e por que o mundo e o Brasil mudaram, como e por que o estado transformou-se em máquina reacionária, como e por que os mecanismos que antes pareciam nacionalistas transformaram-se em ferramentas antinacionais, fomentadoras do atraso e de um crítico descompasso entre o Brasil e os centros mais desenvolvidos do mundo.

Certamente, com mais freios que rodas, acha-se hoje a indústria automobilística. A ela se aplicou a filosofia da reserva de mercado, graças à qual muitas fábricas floresceram, vendendo produtos retirados de linha no exterior a brasileiros, que passaram a consumi-los como novidades, ainda quando *substandards* para quaisquer padrões de origem dos fabricantes.

Pronto para pegar carona numa área cativa, o governo embarcou na indústria automobilística com todos os impostos: do Imposto de Produtos Industrializados ao ICM, e, finalmente, ao empréstimo compulsório, os automóveis se transformaram em verdadeiros cartórios. Em lugar de abrir uma coletoria de rendas, como nos velhos tempos, o governo forçou apanhar dinheiro no ato de compra e venda de um veículo, compulsoriamente.

Hoje, é cada vez mais difícil visualizar o que sobra nas mãos da indústria e dos revendedores. O governo caminha para abocanhar perto de dois

terços do valor de venda. Não se trata de uma estratégia que pune apenas os proprietários de automóveis, porque ao parar na bomba de gasolina o cidadão também é convidado a deixar suas contribuições sob formas compulsórias, cujo repasse pela Petrobrás ao próprio governo tornou-se problemático muito recentemente. Não foi a própria Petrobrás que deixou de repassar o dinheiro do FND, porque estava sendo caloteada por outras empresas públicas que consomem seus combustíveis?

Na realidade brasileira contemporânea, as engrenagens não funcionam porque têm mais freios que rodas, e disso é um excelente exemplo o caso dos automóveis. Os mercados não funcionam na indústria automobilística assim como não funcionam em qualquer outro segmento, quando o emaranhado de leis e encargos torna-se mais visível e pesado que a própria atividade econômica.

Olhando rapidamente para o ano passado, vê-se como o mercado foi perturbado pelas intervenções oficiais: houve momentos em que o carro usado ficou mais caro que o novo. Hoje, as taxas de juros escorchantes, comandadas pelo Banco Central — que não tem outra saída além de puxar os juros diante do fiasco da política fiscal e dos déficits brutais nos Estados —, ameaçam quebrar os revendedores, desarticulando as redes de distribuição, além dos que investiram em veículos para atender à demanda de carga pesada e de uma safra recorde carente de escoamento rápido. O impacto dos juros nos financiamentos inferniza a vida dos que investiram na atividade nobre do transporte de cargas, sem prever que a economia iria descambiar para o cenário atual de inflação e custos financeiros exacerbados.

O governo deve rever imediatamente essa política, que combinou, num coquetel intragável de empréstimos compulsórios, alta tributação e juros escorchantes. Transporte não é um luxo num país de dimensões continentais como o Brasil, com precário sistema portuário e uma cabotagem desprezível, para não falar na atrofia ferroviária, na falta de metrôs, de trens suburbanos e até mesmo de ônibus confortáveis nas grandes cidades. Não há como sobreviver num ambiente onde, como no poema, os freios tomam o lugar das rodas.