

A irracionalidade do desinvestimento em larga escala

Paul Singer (*)

Investir significa utilizar trabalho presente para criar capacidade de produção futura. Estamos utilizando — e portanto consumindo — o que foi investido no passado. Na atual crise recessional pela qual estamos passando, o primeiro e principal objeto dos cortes tem sido o investimento. A título de compri- mir o déficit público, as verbas da economia estatal têm sido violentamente reduzidas, sob os aplausos dos "defensores da iniciativa privada", que imaginam que, se o setor público gastar menos, sobrará mais para a empresa privada. Ledo engano. A queda da inversão pública representa uma queda correspondente de demanda para as empresas privadas, como o recente episódio da ameaça de paralisação das obras da Ferrovia do Aço mais uma vez mostrou. Os recursos que o setor estatal está sendo obrigado a economizar ninguém ganha: eles simplesmente somem na rubrica de produção não-realizada graças à elevação do desemprego e da capacidade ociosa.

As consequências do desinvestimento para o nosso futuro foram claramente expostas pelo ministro Clóaldo Severo, dos Transportes, em recente conferência aos estagiários da Escola Superior de Guerra. Os cortes de verbas reduzi-

de reforma imediata, significando um investimento em torno de Cr\$ 600 bilhões; entretanto, não temos dinheiro para mexer num quilômetro sequer". Em suma, estamos deixando que a rede de transporte terrestre se deteriore a tal ponto que, "no ritmo que estamos, chegaremos a 1990 com 28 mil quilômetros (quase a metade de toda a malha) de rodovias quase sem condições de uso".

São informações alarmantes que, no frenesi da crise cambial, se perdem. Mesmo na lógica arrevesada de dar prioridade absoluta ao balanço de pagamentos, este tipo de corte de despesas não tem sentido. Quanto gastaremos a mais em derivados de petróleo (óleo diesel, gasoli-

na) no transporte sobre vias permanentes arrebatadas? Quanto perderemos de alimentos que se estragarão pelo caminho, devido à degradação do transporte? Qual será o gasto adicional em reparação de veículos e o seu sucateamento prematuro, devido ao péssimo estado das estradas? E qual será a perda de produtividade acarretada simplesmente pela maior demora no transporte, em função do progressivo desgaste das vias? Se as previsões do ministro se realizarem, a perda de eficiência de toda economia nacional poderá ser espantosa. Teremos de importar mais combustível, mais componentes do material rodante, quem sabe mais alimentos e matérias-primas. E, se não puder-

mos, em virtude do superendividamento, importar, seremos obrigados a consumir menos e produzir menos.

Seria interessante que algum dos responsáveis pelos cortes orçamentários viesse a público explicar qual parcela dos gastos em reparação de estradas de ferro e de rodagem é constituída por compras no exterior. Pois, pelo que se sabe, esta parcela é mímina: Mas, ainda que não fosse, por que não se promoveu já a substituição destas importações, de modo a garantir o essencial, ou seja, a manutenção da rede de transporte em condições de funcionamento?

A resposta a estas perguntas parece ser que o corte de verbas não se limita à redução do dispêndio

externo, em divisas de que não dispomos. Para satisfazer às alegadas exigências do FMI, as autoridades econômicas estão cortando todos os dispêndios — internos e externos —, tendo em vista reduzir o déficit do setor público à metade, em relação ao PIB. Ora, cortes desta amplitude só se justificariam se o País estivesse diante de uma escassez absoluta de recursos, ou seja, em superpleno emprego. Sabemos que nossa situação é totalmente outra. De fato, temos de conviver com severa restrição de recursos externos, porém, ao mesmo tempo, sobram-nos recursos internos.

A lógica do FMI pressupõe que recursos externos e internos são complementares e que, portanto, a redu-

ção drástica de recursos externos tem de causar ociosidade dos internos. Ora, esta complementariedade não é geral nem absoluta. Há setores — e a construção civil é um deles — em que a utilização de produtos importados é insignificante. E cabível e necessário, portanto, enfrentar o estrangulamento externo, estimulando os setores que utilizam recursos nacionais e sobretudo os que podem substituir os importados. Em vez disso, cortam-se gastos e investimentos indiscriminadamente, promovendo-se o desinvestimento em larga escala. Se há erros que são piores do que crimes, este é um deles.

(*) Professor de Economia da PUC de São Paulo; membro do Cebrap

ram os investimentos a um terço do seu nível de 1976, de modo que nem mesmo a manutenção das redes já construídas está sendo executada. Os recursos do Ministério dão para recuperar apenas mil dos 9 mil quilômetros em estado precário da malha rodoviária federal. De acordo com o ministro, "dos 11 mil quilômetros da malha ferroviária, há 6 mil necessitando