

A hipertrofia da intermediação financeira

28 SET 1983

com Brasil

GAZETA MERCANTIL

Adriano Murgel Branco(*)



O recente livro de Celso Furtado, "Não à Recessão e ao Desemprego", focaliza com muita propriedade o problema da ineficiência nacional. Em sua lúcida exposição, o renomado economista demonstra-nos que a crise brasileira não advém da intensificação da atividade das empresas do Estado, mas sim do desajuste provocado entre o fluxo de renda e a oferta de bens finais de consumo, resultante de completa desorientação dos investimentos governamentais, que, dirigindo-se cada vez mais à captação de divisas no exterior, pouco ou nada tiveram de preocupação com a oferta final de bens ou serviços necessários à coletividade. Assim, hipertrofiou-se a intermediação financeira a ponto de os custos financeiros representarem hoje, para a maioria das atividades produtivas, mais do que a folha de salários.

Reduzir então a atividade

de do Estado, suprimindo as suas empresas ou desempregando pessoas, pode apenas conduzir a um maior agravamento da situação financeira. Urge, ao contrário, reestruturar a economia no sentido de uma mudança no estilo do desenvolvimento e da retomada do crescimento. Isso significa, segundo ainda Celso Furtado, orientar a economia para a satisfação das necessidades fundamentais da população, tornando-a capaz de resistir a quedas momentâneas das importações; significa intensificar a absorção de tecnologia de vanguarda e orientar investimentos para setores de baixo coeficiente de importação.

Esforços dessa natureza, sobretudo em busca do desenvolvimento e da transferência de tecnologia, foram os que justificaram, no passado, a criação de empresas do Estado, como pude recordar em artigo anterior. Têm sido essas empresas, quando bem orientadas, o estelo do salto tecnológico que o Brasil deu nos últimos quarenta anos, num processo de interação que envolveu as estatais, a indústria nacional, a

engenharia consultiva e, em menor escala, infelizmente, a universidade.

Os desvios de rumo, constatados nos quinze anos mais próximos, respondem, entretanto, pela falência do Estado como um todo, não havendo como focalizar em separado a instituição "empresas públicas". Lembro-me de que, em 1977, ao debater com autoridades federais a necessidade de investir no transporte urbano por trem, ouvi a singela explicação de que, como o Brasil é pobre, deveria ir convivendo com o ineficiente transporte por ônibus atual, até que possa ter recursos para um sistema mais eficiente e independente do combustível importado. Só me coube responder-lhes que não posso imaginar como este país chegará a ser rico, se aplica hoje os parcos recursos de que dispõe em atividades antieconômicas ou improdutivas.

Continuei sem entender tal orientação. Mas, na sequência, o que vi foi o País comprometer mais de US\$ 1,5 bilhão com a importação de tecnologia e de equi-

pamentos para construir apenas três pequenas redes de trens suburbanos, que muito pouco representarão no contexto do transporte urbano brasileiro. Assisti depois à tentativa de importação de trem francês para São Paulo, a preços muito superiores aos congêneres nacionais, sob o pretexto de que o Brasil receberia dólares em valor equivalente, sob a forma de empréstimo. Esqueciam-se ainda os negociadores de que um trem consome, durante toda a sua vida útil, peças de reposição em valor equivalente ao da unidade inicial. Assim, receberíamos dólares emprestados, a alto preço, para importar as peças de reposição...

Não me espanta, portanto, que o País tenha chegado onde chegou. Não me admira que estejamos às portas da escassez do óleo diesel, sem contar com nenhuma alternativa energética viabilizada para o transporte urbano e para os caminhões. Várias tentativas de solução desse e de outros problemas, compreendidas por empresas do Estado, acabaram esbarrando em orientação

superior no sentido de captar divisas, a qualquer preço e para qualquer fim, frequentemente inibindo a pesquisa e o desenvolvimento nacionais.

O caminho que nos resta hoje é a mobilização nacional, voltada para o rápido aumento da eficiência, para o atendimento às necessidades básicas reais da população e para o esforço em prol do desenvolvimento tecnológico que nos permita enfrentar a curto prazo a inevitável redução das importações. As decisões não de estar dirigidas prioritariamente para as soluções que envolvam a maioria da população, que utilizem recursos nacionais e que empreguem mão-de-obra intensiva. Essa mobilização envolverá, necessariamente, a empresa estatal, a iniciativa privada, os centros de tecnologia e a universidade, buscando sempre a maior propagação possível do conhecimento, da tecnologia e da busca incessante da maior eficiência.

(*) Superintendente administrativo do Instituto Mauá de Tecnologia, de São Paulo.