

**I**naugurando o estilo *soft* na administração da economia brasileira, o novo ministro da Infra-Estrutura, João Santana, mandou um duro recado aos dirigentes das empresas estatais subordinadas à sua pasta: não aceita mais a discussão de índices de preços e tarifas públicas pelos jornais. O exame deve se dar no âmbito interno do governo.

É uma providência sábia e indispensável ao combate à inflação. Além de servirem notoriamente aos *lobbies* junto a cada estatal ou a segmentos empresariais, as discussões abertas sobre aumento de preços terminam por detonar uma febre remarcatória nas áreas onde o reajuste de preços em exame não tem qualquer influência direta nos custos.

O caso dos combustíveis é exemplar. Toda vez que a imprensa antecipa o nível dos índices em estudo no governo, os demais preços da economia se adiantam na mesma direção. Isso é visível nos cardápios de bares e restaurantes, que representam uma parcela considerável das despesas da população trabalhadora. Qual a influência direta do álcool combustível e da gasolina no custo de um sanduíche?

Assim reagia o Brasil nos tempos da indexação. O processo foi revogado por medida provisória transformada em lei dia 1º de março, mas os brasileiros não se desintoxicaram dos vícios da indexação. Continuam dependentes. A ex-ministra Zélia Cardoso de Mello cansou de pregar contra essa verdadeira ciranda inflacionária, como ficou patente nas tensas reuniões entre governo e empresários nas câmaras setoriais.

Mais experiente e realista, o ministro Marcílio Marques Moreira prefere outras formas mais sutis de persuasão contra a compulsão irresistível dos empresários em aumentar os preços. Vai começar, no próprio governo, pela negociação interna dos índices de reajustes dos preços e tarifas públicas, que devem estar embasados em efetivos aumentos de custos. A

partir daí, o setor privado deve negociar nas mesmas bases. Mas não se podem esperar súbitas mudanças de atitude.

Os economistas do setor privado pouco contribuem para tornar as discussões mais objetivas. Ainda agora, apesar da evidência em contrário dos altos saldos da balança comercial, os técnicos da Fundação Centro de Estudos de Comércio Exterior exibem dados retroativos a 1988 para apontar uma defasagem cambial de 20%.

Em outras palavras, estão a pregar uma mididesvalorização de 20% no cruzeiro para tornar as exportações competitivas. A comparação tem por base o Índice de Preços por Atacado (IPA), da Fundação Getúlio Vargas. É sabido que o IPA não pode ser considerado indicador relevante, quando engloba preços agrícolas e industriais.

Os produtos agrícolas dependem dos preços internacionais formados nas bolsas de *commodities*. O IPA de produtos industriais é o que importa. Até porque os produtos manufaturados representam mais de metade das exportações brasileiras. Mas em 1988 e 89 os produtos industriais subiram de preço abusivamente no Brasil (sem qualquer relação com custos reais), porque os empresários temiam congelamentos e se antecipavam nos aumentos. Depois, a cadeia de custos se espalhou pela indústria.

Pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria junto aos maiores empresários do país também aponta defasagem cambial semelhante. Mas a mesma pesquisa indica que os custos portuários e dos fretes são hoje grandes obstáculos à competitividade dos produtos brasileiros no exterior. Cabe, portanto, reduzi-los. Tudo isso deveria ser considerado pelos economistas antes de pleitearem desvalorizações que só inflacionariam a economia. É por essas e outras que a inflação nunca cede no Brasil.