

A nova "Coisa Nossa"

Bastará a aprovação das emendas constitucionais para que a economia brasileira se integre na economia global? Sem dúvida, a alteração da Constituição de 1988 é fundamental para que esse processo ocorra, ainda que haja dúvidas de que será imediato. É preciso ter presente, no entanto, que a aprovação das emendas fornecerá apenas o quadro constitucional em que se poderá "mexer" a economia. Para que ela funcione, é necessário preencher outros requisitos, sem os quais, por mais aberta (legalmente) que ela seja, não se chegará aonde se quer chegar. Imagine-se a economia totalmente aberta, todas as empresas tendo recebido o certificado ISO—9.000 e todas podendo supostamente entregar em dia certo as encomendas que lhes foram feitas. Isso funcionaria no Brasil de hoje, a economia aberta e as emendas constitucionais aprovadas? Dificilmente, pela simples e boa razão de que os serviços burocráticos indispensáveis numa economia aberta estão, por assim dizer, fechados. A rapidez com que os bens econômicos entram e saem do País (aberta a economia) deve corresponder à velocidade com que se fecham negócios, permitindo também que os compromissos empresariais se cumpram. Ora, quando a burocracia pública é lenta e, além disso, se acostumou a impor-se como "sócia" da empresa privada (quando não da estatal), instalando-se um regime de corrupção institucionalizada que dificilmente se desmon-

ta, a abertura da economia, a aprovação de emendas constitucionais pondo fim a monopólios servirá para pouca coisa.

A pesquisa que a Fiesp fez sobre essa "associação" imposta aos empresários por aqueles que controlam a entrada de mercadorias em portos e aeroportos é talvez um dos retratos mais perfeitos das dificuldades que esperam o Brasil. A pesquisa revela pouca coisa de novo. Afinal, quantos dependem de importação (mais que de exportação) sabem que o sistema não se estabeleceu com a política de abertura ao Exterior realizada sem normas muito precisas no governo Collor e continuada até hoje. É um sistema que vem de longa data, mas apresentava característica muito singular até pouco tempo; não prejudicava a economia brasileira na proporção que prejudica hoje. Trocado em miúdos: os atrasos registrados nos portos não ocasionavam grandes transtornos porque a velocidade da economia era pequena. Hoje, pelo contrário, persistem os mesmos métodos burocráticos, mas a economia entrou em nova fase — e é esse descompasso, digamos as coisas claramente, que leva a indústria a denunciar aquilo que era de conhecimento de muitos havia muito tempo.

A rigor, deveríamos voltar a tudo aquilo que



dissemos sobre a *Coisa Nossa* quando do escândalo das "polonetas". Um sistema dessa envergadura não se monta simplesmente porque alguém decidiu montar e houve tolos bastantes para aceitar a intimidação. Apóia-se na complexidade (muitas vezes inútil, muitas vezes útil para proteger setores industriais e comerciais) da legislação — e são leis, decretos, portarias, instruções, resoluções, cada uma remetendo a muitas outras, de tal maneira que apenas o burocrata

pode desatar o nó e permitir que a mercadoria saia do porto. Esse é um aspecto; outro é que sempre se fez o cálculo do custo-benefício entre entrar no jogo ou sofrer as consequências dele. Essas consequências não são apenas não receber em tempo e hora a mercadoria que é necessária; são, também, ser colocado na lista negra de tal maneira que as mercadorias do "resistente" serão sempre as últimas a ser liberadas, quando encontradas. É por isso que, na pesquisa da Fiesp que publicamos ontem, nenhum dos entrevistados quis dar nomes de membros dessa outra *Coisa Nossa*, socialmente menos prestigiada, mas possivelmente mais danosa para a economia brasileira como um todo. É por temer esse tipo de represália que se verificam casos curiosíssimos como o que se desco-

briu no Porto de Vitória, onde mercadorias não seriam retiradas do porto e encaminhadas a armazéns alfandegados, em que a liberação não seria rápida, se não houvesse uma "diária".

A isso tudo deve acrescentar-se a obsolescência do equipamento dos portos, a estrutura dos sindicatos da orla marítima, a não previsão (nos aeroportos) do que seria o afluxo de mercadorias por via aérea.

Quando a situação nos portos e aeroportos é tal qual descrita pela pesquisa da Fiesp, é o caso de perguntar se razão não têm os empresários que preferem correr o risco de ter sua carga roubada nas estradas (?) brasileiras a vê-las perecer

nos portos, ou ser liberadas quando não há mais condições de atender aos pedidos firmados com base na data de chegada dos navios, sempre surpreendidos por greves. Preocupado com grandes problemas, o Poder Executivo parece esquecido do problema dos portos e parece pouco interessado em ver até onde vai a nova *Coisa Nossa* — antiga, mas que hoje afeta a economia e envolve cidadãos em sua rede de interesses extraleais.

A "associação" imposta entre burocratas e empresários prejudica a economia