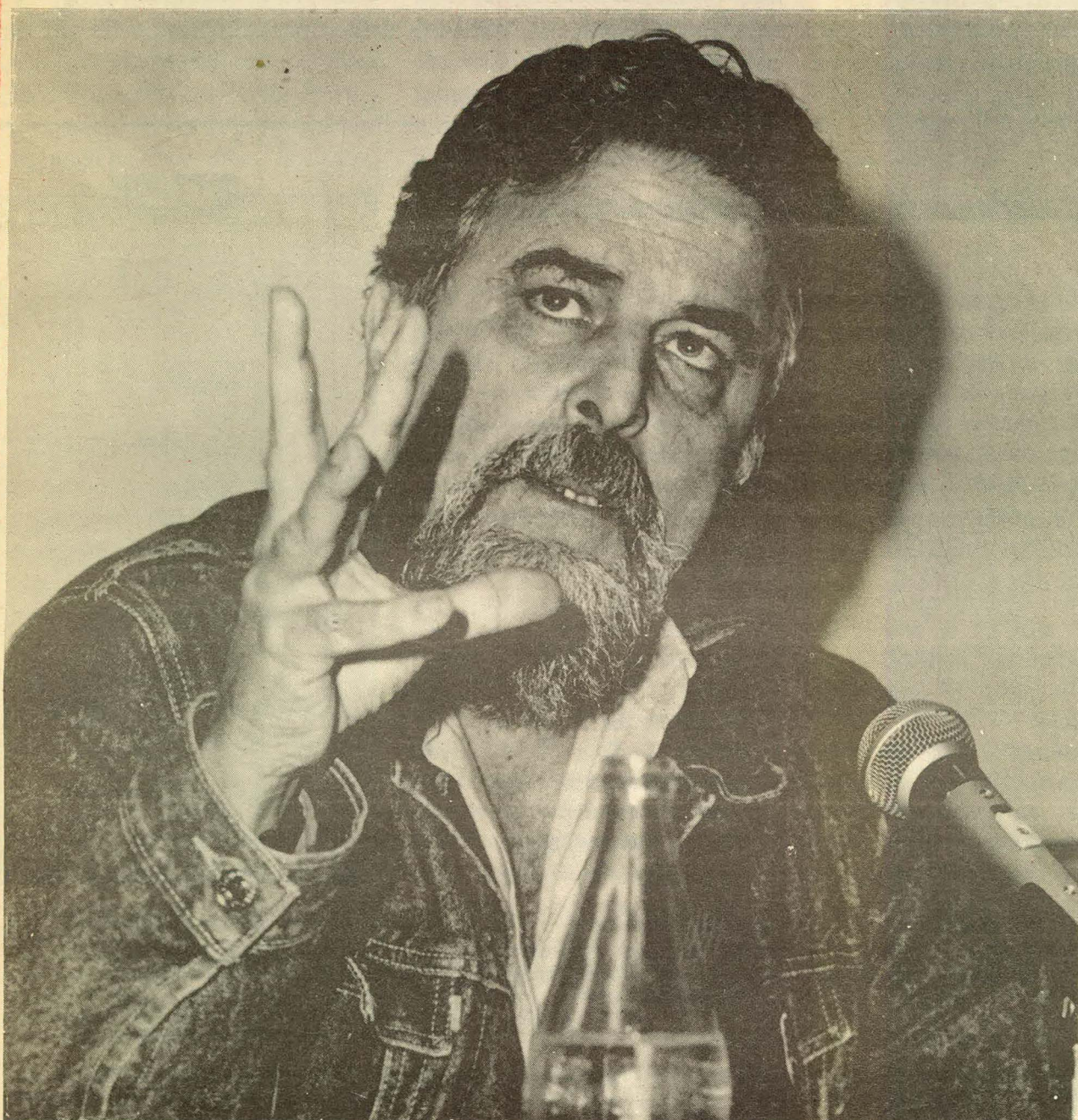


# I N F O R M E CORECON

Órgão Oficial do Conselho Regional de Economia · 1ª Região do Rio de Janeiro · nº 42 · outubro · 1992

## De volta para o futuro

O Brasil só progrediu nos períodos em que metas de longo prazo estavam em implantação. Essa é uma das conclusões do seminário "Repensando o Desenvolvimento", que contou com a participação do novo presidente do BNDES, Antonio Barros de Castro. Durante uma avaliação otimista da história econômica do país, Barros de Castro declarou-se contra os "surto" de crescimento e mostrou-se preocupado com a construção de "rotas permanentes" para a economia.



Páginas 8 a 11

---

Os planos de  
César Maia e  
Benedita da Silva

Páginas 6 e 7

---

Transportes  
*versus*  
Desenvolvimento

Páginas 3, 4 e 5

O afastamento de Collor representa o fim de uma efêmera quase unanimidade nacional.

A partir desse ponto, a euforia começou a dar lugar à percepção de problemas que não serão resolvidos imediatamente, e nem pela simples troca de governo.

O inventário que agora começa a ser feito revela um quadro sombrio. O Governo Collor, além de aprofundar a recessão, atingindo violentamente os trabalhadores e as empresas, não derrotou a inflação e, ainda, patrocinou uma profunda desestruturação do Estado sob as palavras de ordem privatização, desregulamentação e modernidade.

A pergunta do presidente Itamar, indagando qual o conteúdo da palavra modernidade, as declarações de altos escalões do governo, de que o programa de privatização deverá ser corrigido, são apenas sinais que o novo governo emite apontando para a reformulação e redirecionamento do projeto neoliberal sistematicamente implementado pelo governo anterior.

Apesar do fracasso desse receituário aqui e em outras terras - a crise das economias americana, inglesa e outros países menos desenvolvidos não nos deixam mentir -, parte significativa de nossa elite teima em defendê-lo, mantendo-se refratária a todos os sinais de mudança emitidos pela sociedade e, agora, pelo novo governo.

Se confundir brigas de gangues com guerra social estimulasse nossas elites a rever seu projeto conservador e a adotar uma política voltada para o interesse das camadas menos privilegiadas, estaríamos no limiar de uma venturosa era para nossa economia e sociedade.

Entretanto, a insistência em que o afastamento do presidente Collor não implica em modificação na política econômica revela uma insensibilidade que só tem paralelo com a inconsciência da questão social.

Não tenhamos dúvidas: recuperada a base ética para o estabelecimento de uma sociedade moderna, chegou a hora da política, da negociação entre os diferentes grupos sociais, para a definição de um projeto nacional que não exclua as parcelas miseráveis de nossa população.

A solução da presente crise não ocorrerá sem a construção da Nação. E, para tal, a Democracia, longe de ser um acessório, é o seu principal instrumento.

## Unificação

*No momento em que a profissão perde espaço no mercado de trabalho na mesma proporção em que se torna estigmatizada e ridicularizada perante a população, a existência de inúmeras entidades representativas dos economistas provoca um certo mal-estar entre a categoria.*

*O Movimento de Renovação dos Economistas, formado nos anos 70 no processo de luta contra o regime autoritário, deve à categoria uma satisfação pelo fato de manter até hoje esta pluralidade de representações. Sempre que há uma eleição, consta de nossa plataforma a unificação das entidades, mas até agora pouca coisa se fez para tal.*

*No instante em que se renova um terço do CORECON, e em que há*

*eleições marcadas no IERJ, é com imensa satisfação que comunicamos aos colegas as medidas que já estão implementadas para avançarmos no sentido de unificar as representações.*

*Antes, convém lembrar que o principal obstáculo à construção de uma única entidade é de natureza legal. Tanto o Conselho como o Sindicato, são regulados por leis federais que definem seus campos de atuação. Desta forma, a unificação não depende, tão somente, de uma decisão tomada no âmbito dos economistas.*

*Entretanto, nada impede que estreitemos os laços de nossas diretorias, incluindo a do IERJ, de forma a construir um único colegiado ampliado para definirmos nossa*

*atuação. Do mesmo modo, é possível conseguirmos, com a racionalização administrativa das três entidades, considerável economia que resulte numa diminuição significativa das contribuições por parte de nossos filiados.*

*É com base nessa visão que as atuais diretorias do Sindicato, do IERJ e do CORECON se colocaram de acordo, ao mesclar suas representações para avançar em um programa de trabalho comum. A eleição do Terço do CORECON, ocorrida no dia 29 de outubro, e a próxima eleição do IERJ são duas oportunidades para avançarmos na consecução desses propósitos.*

**Márcio Henrique Monteiro de Castro**

## NOTA

### IERJ

### Eleições

**Inscrição de chapas: até 9/11/92.**

**Eleição: dias 9 e 10/12/92.**

**Local: IERJ - AV. Rio Branco, nº 124/ 18º andar**

**CORECON/ Conselho Regional de Economia do Rio de Janeiro.** Av. Rio Branco, 109/19º andar, Rio de Janeiro, CEP 20054 - 900. Tel.: (021) 224-0578. **Presidente:** Carlos Francisco Theodoro Machado Ribeiro Lessa. **Vice-Presidente:** Maurício Buzanovsky. **Conselheiros Efetivos:** Márcio Henrique Monteiro de Castro, Marcelino José Jorge, Luís Otávio de Figueiredo Façanha, Luís Carlos Pires de Araújo, Hélio Oliveira Portocarrero Castro, Ignácio de Moura Rangel, Sidney Pascoutto da Rocha. **Conselheiros Suplentes:** Airton de Albuquerque Queiroz, Lia Hasenclever, Eduardo Luiz de Mendonça, Renato Augusto da Matta, Eustáquio José Reis Rosa Maria Porcaro, José Carlos Negri Periard, Carlos Augusto Callou, Alexandre Baptista Freire. **Secretaria Executiva:** Duvit Regis Kirschbaum **Secretaria de Fiscalização:** Luiz Sérgio Ribeiro. **Delegacia Regional de Campos:** Denise Cunha Tavares Terra - Av. Dom Bosco, 49. Tel.: (0247) 23-833. **Biblioteca Eginardo Pires:** bibliotecária Ângela Peixoto.

**INFORME CORECON / Órgão Oficial do Conselho Regional de Economia do Rio de Janeiro - Editora e Jornalista Responsável:** Deolinda Saraiva (MT -14109). **Diretor Responsável:** Márcio Henrique M. de Castro. **Conselho Editorial:** Cláudio Considera, Ignácio Rangel, José Clemente de Oliveira, José Márcio Camargo, Marcelino José Jorge, Márcio Henrique M. de Castro, Silvano da Silva Cardoso, Winston Fritsch.

**Coordenação e Edição:** Frilas Serviços Jornalísticos Ltda.: Tel.: (021)220-5444. **Diagramação e Editoração Eletrônica:** Luiz Bello. **Fotografia:** Floriano Vieira. **Ilustração:** Zope. **Fotolito e Impressão:** Monitor Mercantil. **Tiragem:** 20.000 exemplares. **Periodicidade:** Mensal.

As matérias assinadas por colaboradores não refletem, necessariamente, a posição do CORECON/RJ. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta edição, desde que citada a fonte.

# Na boléia da crise

*Se é verdade que o caminho se faz ao caminhar, o Brasil continuará a pagar um alto preço pelas décadas em que se deixou ficar sentado à beira da estrada, sem investir o necessário para a manutenção e ampliação do sistema de transportes. Rodovias deterioradas, ferrovias e estaleiros desativados são apenas os efeitos mais aparentes de uma estagnação que se reflete diretamente sobre a economia.*

*Reunidos no auditório do Clube de Engenharia, representantes de importantes indústrias do setor de transportes debateram com engenheiros e economistas as possíveis saídas deste enorme engarrafamento, onde fretes, preços e inflação se misturam na fumaça da crise econômica.*

O Clube de Engenharia convidou para uma mesa-redonda diversas entidades civis, empenhadas em discutir, informalmente, as prioridades para o desenvolvimento de uma política nacional de transportes. O debate, que aconteceu no dia 21 de setembro, no edifício do Clube de Engenharia, reuniu representantes da Confederação Nacional de Transportes (CNT), Indústria Naval, Rodoferro, Siferal, Sindarma, Federação Brasileira de Associações de Engenheiros (FEBRAE), Clube de Engenharia e o Conselho Regional de Economia (CORECON). Entre as oito entidades que tiveram voz durante a reunião, houve um consenso quanto à urgência com que o tema - política nacional de transportes - precisa ser tratado pelos órgãos governamentais e pela sociedade civil. Para elas, o caos em que se encontram os variados setores de transportes brasileiros é prenúncio de uma infra-estrutura cada vez mais empobrecida. A conclusão é que a desorganização econômica do país tem influência direta na organização social.

A mesa-redonda começou com a palestra de Roberto Cavalcante, representante da CNT, que lembrou aos presentes a realização da primeira Conferência Nacional da Integração do Desen-

volvimento do Transporte, em Brasília, em maio deste ano. Essa conferência teve como base técnica um conjunto de documentos que examinam com profundidade o transporte nacional, tentando, a partir desse ponto, definir linhas de ação junto ao setor. A primeira idéia básica dos conferencistas é de que o transporte é um serviço intimamente vinculado ao comportamento da economia e ao desempenho da sociedade.

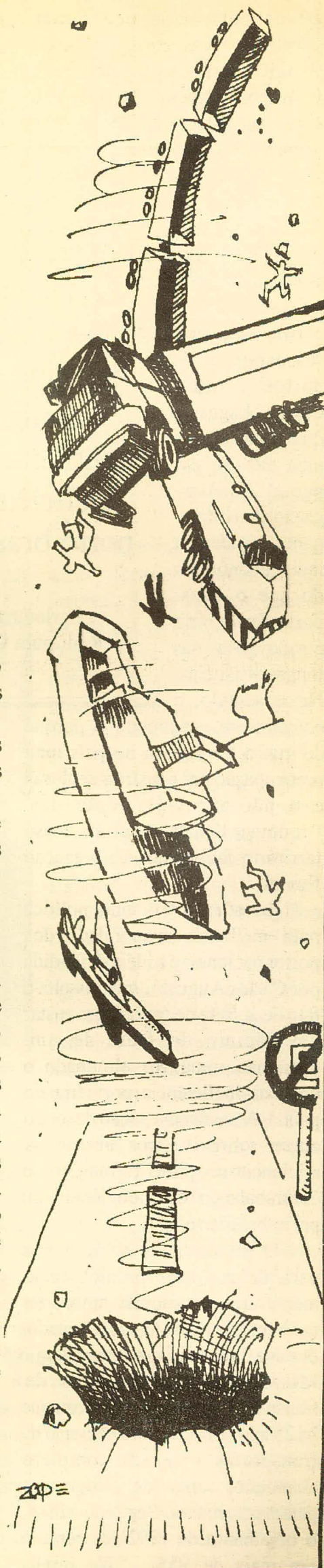
Pressupondo uma retomada razoável do crescimento econômico da nação, os conferencistas da CNT chegaram à conclusão de que o setor pode vir a sofrer um estrangulamento. "Daí, passamos a fazer um exercício de análise do futuro, com visão de curto, médio e longo prazos", disse Roberto Cavalcante, durante a palestra. "A curto prazo nós entendemos o período de 1992 a 94, que definimos como aparelho de estabilização, não apenas econômico-financeiro, mas político-institucional. A médio prazo, consideramos o período até o ano 2000, tempo para a retomada do crescimento do país". A longo prazo, segundo Cavalcante, pegar-se-ia a próxima década, até o ano 2010, em que o país consolidaria seu processo de modernização. Até lá, segundo os conferencistas, o Brasil terá conseguido elevar seu

PIB apenas à média mundial.

Definido esse cenário, o que se verifica é que a demanda por serviços de transportes seria muito grande no país. A oferta de serviços de transportes teria que se multiplicar por três. Os transportes de cargas deveriam ser aumentados na mesma proporção. Já o movimento portuário teria que ter uma elevação de cinco a seis vezes nesses 20 anos, o que, para Cavalcante, significa um salto quantitativo e mudanças qualitativas.

O representante da Indústria Naval, Mobuo Oguri, também bate na tecla do crescimento do PIB brasileiro, defendendo que este só será aumentado a partir de recursos vindos da produção de serviços ou produção industrial. Para Oguri, a Indústria Naval não pode mais continuar a reboque ou mesmo na contra-mão do que se passa no mundo. "A tendência de hoje é dos países se unirem em blocos econômicos, caminho que o Brasil deverá seguir. E é este o caminho que a Indústria Naval também pretende percorrer, principalmente no que se refere ao campo das exportações".

O Comandante Carlos Augusto Rodrigues Carvalho, do SINDARMA, vê na navegação uma saída bastante hábil para re-



resolver parte dos problemas econômicos brasileiros, no que diz respeito aos custos do frete marítimo. "Apesar de pelo mar serem transportados 97% do nosso comércio exterior, o Brasil desconhece o mar. O mar não precisa de investimentos. É apenas a vontade política de nós desonerarmos os portos", falou Carlos Augusto, que deu ainda uma atenção especial à navegação de cabotagem, considerada mais econômica do que o transporte ferroviário e rodoviário, nas longas distâncias.

Nesse sentido, o comandante questionou o porquê de nunca ter havido no país uma preocupação em construir reclusas e o não- aproveitamento das "rodovias líquidas" que em nosso território favorecem a navegação fluvial.

Investir na vontade política para melhorar a qualidade dos portos nacionais é a idéia defendida por Carlos Augusto, que ressalta o fato de o frete de cabotagem custar um décimo do frete de um caminhão, uma vez eliminado o ônus da ineficiência portuária do país. "A nossa navegação de longo curso sobrevive por buscar na eficiência do porto estrangeiro o contrabalanço da ineficiência do porto brasileiro".

O problema de competência para definir uma política orçamentária para o setor de transportes também foi um dos temas levantados durante o debate. O professor Sérgio Misse, consultor da área de transportes da TASK, lembrou que há 25 anos o orçamento nacional de transportes vive em completo abandono, longe de atingir um patamar razoável. Segundo Misse, o orçamento de 1992 foi cortado em mais de 95%. "Na minha

empresa, se alguém apresenta um projeto reduzindo o custo para apenas 5% de seu orçamento original e se contenta com isso, será, com certeza, demitido".

Ao desenvolver essa análise, Misse fez críticas à sociedade civil, com o objetivo de despertar o interesse pela necessidade de se elaborar algum projeto a ser entregue ao Congresso Nacional, já que os parlamentares, disse, ainda não se manifestaram nesse sentido. "Se nós continuarmos a discutir sem ter um documento sério para apresentar ao Congresso, nós vamos continuar a reclamar do que poderia ser feito e não foi, sem que se tenha uma real definição da política de transportes", acrescentou Misse.

Uma proposta sugerida pelos palestrantes foi a de mobilizar outras entidades da sociedade civil, além daquelas presentes à mesa-redonda, que pudessem atuar junto à opinião pública, exercendo uma expressão legítima junto ao Congresso Nacional. A idéia foi defendida por Roberto Marquez, da Rodoferro, que criticou a forma pouco democrática com que esta questão política vem sendo tratada. Sobre o setor específico de ferrovias, no Brasil, Roberto Marquez reivindicou a recolocação de mão-de-obra especializada para que esse tipo de transporte voltasse a ser competitivo. Mais uma vez a falta de vontade política foi destacada, tendo sido apontada como única saída para reverter esse quadro a pressão da sociedade.

Ressaltando seu conhecimento maior na área de ferrovias, setor em que mais trabalha diretamente, o representante da Federação Brasileira de Associações de Engenheiros, Aury Sampaio, falou sobre a necessidade de se definir o

transporte mais apropriado para cada parte do território nacional. Sampaio centrou sua exposição no problema dos fretes no binômio ferrovia-rodovia e defendeu o uso da ferrovia em percursos de grandes linhas, enquanto o transporte rodoviário faria o complemento. "Hoje, nós estamos com séria dificuldade em competir no mercado externo, mesmo dentro do transporte da soja, porque os fretes entre a zona de produção e a de distribuição e de embarque são proibitivos". Nos cálculos de Sampaio, enquanto o custo de um transporte ferroviário poderia ser de 20 a 25 dólares a tonelada, o frete por rodovia sai por 60 a 70 dólares.

A privatização de transportes foi mais um ponto da discussão no Clube de Engenharia, em que Sampaio se posicionou dizendo que é preciso verificar que as condições de privatização não estão acenando para uma modernização do setor, já que nem o governo nem a empresa privada tem recursos para esses investimentos. O transporte rodoviário consome 68% do óleo diesel produzido no país, que tem um preço acessível devido ao subsídio que a Petrobrás proporciona. "Por outro lado, nós também produzimos, em consequência dessa demanda de óleo diesel, um excesso de gasolina, que é exportada a preço vil, por não termos como armazenar esse excesso".

Outro aspecto pensado pelo grupo foi a inserção de transportes sobre os trilhos dentro das grandes cidades. O caos que ocorre hoje em cidades como México e Santiago do Chile deve servir de alerta para as consequências da falta desse gênero de transporte. O México recenntação do sistema metroviário,

o que resultou em uma melhora considerável em sua rede de transportes urbanos. Como forma de embasar esse tipo de necessidade, Aury Sampaio falou sobre um estudo realizado no Instituto Tecnológico de Massachussets sob o título "Limites do Crescimento". O estudo, segundo o palestrante da FEBRAE, assinala cinco fatores ocorridos entre 1900 e 2100, dando uma visão dos colapsos que poderão ocorrer até o final do século 21. Tudo isso em decorrência do excesso de população, o aumento da contaminação ambiental, escassez de alimentos e redução dos recursos naturais fundamentais para a humanidade.

Sampaio encerrou sua exposição citando a declaração de Washington, no 16º Pan-Americano de Estradas de Ferro, realizado em 1984, que recomenda aos governos a contribuição das ferrovias para a melhoria da qualidade de vida. "Eu penso que, como a política é a capacidade de governar e decidir este ou aquele rumo para vida da comunidade, a política dos transportes deve abranger as normas relativas à sua organização e à sua gestão, para

que se obtenha o máximo de bem estar".

Mais uma vez a questão da vontade política foi levantada, durante a participação de Lélis Teixeira, presidente da SIFERAL. "O Estado só existe pela credibilidade que se dá ou tira dele", disse. "É o caso do momento atual do país. Eu creio que, cada vez mais, se faz presente uma

força para reorganizar a economia brasileira, principalmente no setor em que estamos vivendo", acrescentou.

Lélis mostrou dados comprovando que, desde 1988, a parte da

## "A nossa navegação de longo curso sobrevive por buscar na eficiência do porto estrangeiro o contrabalanço da ineficiência do porto brasileiro"

Carlos Augusto Rodrigues Carvalho

## "Quem retomar a pauta de nossos problemas na década de 80 vai perceber que nenhum deles foi resolvido. O que se encontrou foi uma solução mágica: o esquecimento".

Carlos Lessa

**ANTONIO BARROS  
DE CASTRO**

**V**ou começar falando de duas novidades fundamentais que existem no mundo. Primeiro, nunca tivemos situações tão adversas nos países; uns com excelente crescimento econômico, outros que se desarticulam de maneira visível e outros que decrescem regularmente. De um lado, nunca tantos cresceram tanto em tão pouco tempo: os países do Leste europeu, a China comunista, Indonésia, Paquistão e por aí vai.

Nós não temos teorias para explicar performances diferentes. Até há pouco tempo, nós tínhamos uma teoria de que vão bem as economias que respeitam mercado. Esse tipo de teorização foi um pouco reciclado recentemente, mas isso não tem importância para a nossa discussão aqui neste debate. A União Soviética, que mais se distanciou do mercado, foi a que notoriamente mais sofreu. A América Latina era vista como uma série de países que, por contraposição ao Leste Europeu, tentavam dominar o mercado a longo prazo. E deu no que deu.

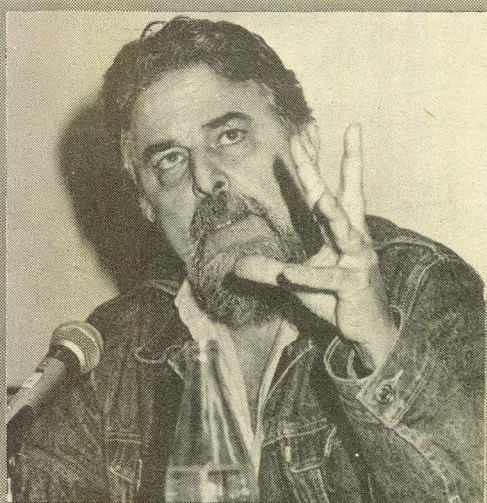
Aqui sempre tivemos o problema dos países europeus do século XIX, que sempre tentaram levar a história nos dentes, como a Alemanha de Bismarck, a Itália e o Japão de Meiji. Mas isso era coisa de historiador. A Teoria Econômica não se preocupou muito com isso. Após a Segunda Guerra, um novo conjunto de experiências: o Japão e os Quatro Tigres em particular que, em certa medida, parecem tomar a história nos dentes e levar a economia aonde pretendem.

Esta possibilidade foi, durante anos, anulada por uma batalha teórica que se deu nos EUA, com ajuda do Banco Mundial, em que se procurou mostrar duas coisas. Primeiro, que na realidade existia uma leitura de que a Coréia, Taiwan e etc. seriam uma ampliação da experiência de Hong Kong.

Como argumento secundário, dizia-se que, quando muito, os países passam por uma fase em que eles planejam a história, forçam a economia; se isso já deu certo, eles convergem para estruturas normais capitalistas.

Nos últimos dez anos, deu-se o degelo desses dois argumentos, pela razão de que fortaleceu-se a idéia de que Coréia, Taiwan e etc. são exemplos de desenvolvimento guiado pelo Estado. Há uma política econômica por trás do desenvolvimento desses países, feita pelo estado, e que está dando certo. A outra "verdade", de que todos os caminhos levam ao capitalismo, também está sendo questionada, quando vemos um Japão que não tende a um capitalismo ocidental. Então, de repente torna-se possível

**"Na verdade, ao contrário do que se diz, sempre se previu o fracasso. Falou-se de fracasso, e o que se teve foi um êxito, com o qual nós temos que nos reconciliar."**



**ANTONIO BARROS DE CASTRO**

um novo tipo de capitalismo, com possibilidades antes impensadas pelo Ocidente.

Outro ponto é a América Latina, que, em 1930, 1950, deu uma guinada geral em seu processo de desenvolvimento. Uns com mais industrialização do que outros, mas o que importa é que, a partir do pós-guerra, a América Latina vê desaparecer os choques adversos, que haviam sido compensados por substituição de importações; nascem novas instituições pró-mercado internacional, com o resultado da derrota das idéias keynesianas em *Bretton Woods*; Eisenhower, em 51, recebe o mandato para mudar. A América Latina abandona esse seu

projeto de alternativa. Uns abandonam mesmo. Outros zigue-zagueiam, como é o caso da Argentina, que entra em seu regime pendular: ora tenta a industrialização, ora volta para a fase agropecuária.

Há uma grande exceção na América Latina - o Brasil, que de 34 a 80 manteve uma só rota. Não há nenhuma interpretação articulada deste fenômeno. É fundamental entender isso. O Brasil não tinha um passado a evocar, como a Alemanha bismarckista ou o Japão de Meiji. Por que essa postura única? Ele não tinha os recursos dos Tigres Asiáticos, que deram esse salto para o desenvolvimento graças a dois fatores. Primeiro, porque não eram países, eram meias nações, em busca de

autodestrutivo. A questão é como construir rotas permanentes.

A explicação de por que o Brasil seguiu um caminho *sui generis* pode ser dada por duas convenções e as funções do Estado. Eu chamo de convenção um conceito keynesiano de 23, sobre a experiência da hiperinflação, em que se constatou que uma moeda fiduciária de repente morre. As pessoas não compreendem isso, por associar moeda como unidade, o que só ocorre em "condições especiais de temperatura e pressão". Fora dessas condições, moeda pode ser qualquer coisa, que até evapora e some. Os alemães não entendiam, os brasileiros é que foram treinados nisso.

No fundo, nessa época, ninguém sabia porque a moeda estava instável. Sabia-se antes, quando a moeda era o correlativo do ouro. Depois disso, a credibilidade da moeda é uma convenção. Eu acho que o Brasil montou duas convenções e acreditou nelas, que se tornaram crenças compartilhadas. Primeiro, a do desenvolvimento garantido. A partir de 34, o Brasil começou a se embrenhar, com a interferência do Estado, no desenvolvimento econômico. E isso é registrado como um fenômeno contínuo no país. Mesmo em 64, as mesmas idéias tiveram continuidade. A condição para que isso tenha ocorrido é que essa coisa - que nasce no estado, entre os grandes burocratas militares dos anos 30 - aos poucos, vai se irradiando para os agentes econômicos, vai para a população. E o marco dessa passagem é o governo JK. Nas "Memórias de Luca Lopes", em determinado momento, ele fala que, a partir de certo ponto, não era o governo JK que tinha metas, todos começaram a acreditar e a se preparar para um país do futuro. E você tinha que ter a sua meta pessoal, como empresário ou outra coisa qualquer.

Houve um contágio social que resultou em uma convenção, que amadureceu em forma de convicção compartilhada por todos, de que esse

país tem uma vocação para crescer e se desenvolver, de como isso deve ser respeitado e alimentado. E os ministros que, por uma razão ou por outra, tentam ressurgir dessa convicção, são rejeitados ou afastados do poder. Isso não acontece na América Latina. Exemplo: Venezuela. Em determinado momento lança um plano industrial, em 74, em que se investe muito dinheiro e tudo mais. Em 1978, outro presidente é eleito e, com uma inflação de 12% ao ano - insuportável para o país - dá uma guinada de 180 graus, porque ele não vai continuar nessa rota. Isso, os brasileiros não permitiriam jamais.

A segunda convenção é a da estabilidade substituta, que diz: aqui existe uma estabilidade criada por nós, de segundo grau, fundada na correção monetária, mas na realidade ela funciona e permite o cálculo econômico, as decisões de longo prazo, compromisso a longo prazo, etc. Todos conhecem isso. Isso funciona também garantindo que não haja guinadas na macroeconomia, o que reafirma a primeira convenção. E funciona como redutor da inflação, usando-se o argumento de que tudo causa inflação. Como no Brasil sempre existe inflação, o sistema serve para reduzir e não impedir ou prevenir.

Nós entramos na terceira dimensão brasileira, que é o Estado. E aqui eu tenho que agir em dois lados, "A" e "B". Lado A: Jesus Soares Pereira, em suas memórias, nos diz como era impossível tocar a Refinaria da Bahia. Por quê? Porque ela estava submetida à contabilidade pública da época. Ela era regida por regras de repartição pública. Ele tinha que recolher o dinheiro todo o dia, imaginem, lá na Receita Federal da Bahia. O que Jesus nos diz é que este país só vai para frente se ele tiver empresas públicas que forem empresas.

A partir deste momento, o Brasil vê surgir uma entidade ambígua, que, quando quer, age com a face do Estado, ou então age com a face

Mercado, o que lhe dá um poder notório que culmina com a combinação da face Mercado-de-cálculo-econômico com a face Estado-de-missão. Isso em 50. E isso tem tudo a ver com a situação moderna. Por outro lado, essas empresas tinham a função, pela Constituição de 67, de organizar setores. O caso mais cabal é a Petrobrás, que organizava numerosas atividades, colocava no colo, criava e depois o sujeito andava. Alguns dos "ajudados" são hoje grandes exportadores.

Mas o Brasil tem uma outra face de Estado, talvez a mais mal entendida. O Brasil começa a industrialização com o café, o açúcar, o cacau e por aí afora. Desde 34 isso é tratado por

que era fundamental para os indivíduos privados e públicos empenharem recursos a longo prazo. Tudo isso se compunha na produção de sustentabilidade de rotas. Eu desafio os senhores a encontrarem alguma coisa semelhante na América Latina.

Na verdade, ao contrário do que se diz, sempre se previu o fracasso. Nos anos 50, nós não íamos dar conta de nos industrializarmos; nos anos 60, era a questão do esgotamento de substituição de exportações; nos anos 70, era insuficiência tecnológica, digamos, porque o petróleo foi embora e entramos na era nuclear, e um monte de coisas que a história varreu. Falou-se de fracasso, e o que se teve foi um êxito, com o

Kuznets. Os regionalistas também acham que estava se dando isso.

Só me resta um ponto. Estava se formando um mercado de massas sim, a partir desta ascensão dos mais pobres, em termos absolutos. O que falta é demonstrar capacidade de competir.

Eu tenho uma revista que mostra uma pesquisa com a relação dos países que exportam e que ameaçam, na visão de 250 empresários norte-americanos, os seus negócios. Essa é uma pesquisa divulgada na revista *Business Week* de 1986. Nessa ordem, eles se sentem ameaçados por Brasil, Coréia e Taiwan. Isso, 65% dos 250 consultados. 30% temem Japão e 5%, a Alemanha.

A partir daí, nós presenciamos a destruição dos consensos, das crenças. Hoje nós começamos a ter a sensação de que as coisas mudam, mesmo porque vemos que estamos num limite. No que nós patinamos 12 anos, não indo para lugar nenhum, o mundo mudou muito. E isso num sentido que ninguém esperava. No mundo surgiu uma nova realidade, que é a realidade asiática, imbatível. Agora, o que está se passando na Ásia, não é o êxito de um país. É uma revolução, no sentido amplo da palavra. Na realidade, o que está sendo contrariado ali são 300 anos de prática e teoria. Como é que nasceu esse capitalismo? Não foi na base de que os capitais não pudessem se combinar. Para muitos, os capitalistas devem se relacionar como batatas dentro de um saco: não devem ter relação alguma. E o que é um trabalhador nesse mundo, se não um ser que vende força de trabalho, que de alguma maneira deve ser pago? Seja um marxista ou um neoclássico, todos concordam com isso. Mas são exatamente esses fundamentos - que fizeram a nossa sociedade - que estão sendo modificados. No Japão as empresas ostensivamente se agregam, se relacionam. Numa pesquisa feita pelos norte-americanos, sobre por que os produtos manufaturados deles não entram no Japão,

**"Enquanto em outros países já se conseguiu realizar boa parte das idéias de anos atrás, aqui no Brasil nós ainda não paramos de discutir as divergências."**



**PAULO CUNHA**

entidades como SUDENE e diversas outras que fazem clientelismo. Na realidade, elas fazem o conceito de política anglo-saxônica: recebem demandas, processam e atendem na medida do possível. Isso se torna pejorativo, quando o Estado tem apenas este sentido. Se o Estado tem uma face agressivamente empresarial e acumuladora, e outra face ostensivamente distensionadora social, esta outra face é, historicamente, perfeitamente funcional, ou pode ser, isso ninguém pode negar.

Então, o Brasil tinha esses dois sistemas, pelos quais podia controlar as convenções. As convenções davam a credibilidade

qual nós temos que nos reconciliar. Um êxito que eu vou medir de quatro maneiras. Primeiro, renda per capita. Nós tínhamos 1/4 da renda per capita da Argentina. Em 80, nós emparelhamos. Isso, de 50 a 80, em termos absolutos, não relativos. Esse é o ponto segundo. E isso nós cumprimos muito bem. Nos anos 70, a renda da população mais pobre subiu mais de 70% por indivíduo. E, segundo os pilares do final da década, os de baixo estavam começando a crescer um pouquinho. Se eu pegar os estudos especializados, do ponto de vista regional, nos anos 70 nós passávamos pelo mesmo ponto de desconcentração da curva de

encontrou-se a seguinte resposta: "Nós primeiro compramos do nosso grupo (de empresas). Não encontrando, procuramos um produto japonês. E só depois buscamos no exterior". E tem mais um ponto: antes de buscar uma mercadoria dentro do Japão, quem compra busca fazer negócio dentro do seu distrito, por uma política de boa vizinhança.

Essa relação tão entrelaçada é exatamente o mundo que ganha todas as brigas em que entra. E a outra dimensão desse mundo são os trabalhadores, que é um participante decisório dessa empresa. Ele cresce por idade, não por suposta produtividade. O relacionamento é radicalmente outro. No pós-guerra, a sociedade ocidental dizia que esse tipo de relacionamento não daria certo, mas deu. São duas dimensões que as estatais brasileiras anteciparam, e que tem a ver com tudo isso: organizar setores e contar com a solidariedade e com a participação direta dos seus trabalhadores."

**PAULO CUNHA**

"E u queria centrar meus comentários em alguns pontos da exposição do Castro. Na realidade, ele descreveu com brilhantismo as razões fundamentais do desenvolvimento brasileiro, e isso pode ser reduzido de maneira simples - o Brasil tinha um projeto. Com a crise brasileira nós perdemos nosso determinismo histórico, nossa visão e futuro. Quanto a isso, nós temos que buscar um consenso dos projetos que hoje nós discutimos, que são, na realidade, 100% dos projetos que sempre foram discussão neste país. Enquanto em outros países já se conseguiu realizar boa parte das idéias de anos atrás, aqui no Brasil nós ainda não paramos de discutir as divergências para encontrar, nos pontos em comum desses diversos projetos, algum avanço significativo.

Outro lado dessa crise é que ela é uma crise do Estado, com imensa

repercussão na indústria. E ela tem a ver com uma questão ética. Questão essa na qual vemos envolvidos desde grande parte dos homens públicos até pessoas de convívio puramente particular.

O Japão chegou a esse ponto, em que o Estado articula e materializa um projeto nacional, introduz isso nas empresas, que operam. Existe uma outra questão que precisa ser repensada no Brasil, que é a questão do nosso relacionamento com o exterior: o Brasil buscar maior exposição ao mundo, em benefício de seu projeto nacional. O pensamento japonês de que, antes de ser consumidor, é preciso ser produtor - caso contrário não se estará empregado e não se poderá consumir -, bate de frente

provocação do Castro é fantástica. O Brasil precisa redesenhar um projeto de desenvolvimento."

**JOSÉ FEIJÓ**

"P ara falar de perspectiva de desenvolvimento, é preciso que se ressalte que o movimento sindical, lamentavelmente, tem pouca tradição de pensar sobre modelos industriais e de desenvolvimento econômico. Mas é preciso ressaltar que, nesse momento, nós temos em alguns setores do movimento sindical a idéia enraizada de que não nos serve mais o antigo modelo. Que é preciso trabalhar com o conhecimento do modelo econômico e intervir nesse processo de forma a

concorrência individual *versus* solidariedade. Das muitas considerações que nós vimos fazendo, uma delas é a de que o trabalhador não é um sujeito de oito, dez horas. Um sujeito que existe da hora em que bate seu cartão de entrada até quando bate o de saída. E aí as questões se resumem a salários e ambiente de trabalho. Faz parte de nossa agenda a cidadania. E nesse sentido, a discussão do papel do Estado é para nós muito importante.

Aqui muito se falou, com bastante propriedade, do modelo japonês, coreano e etc. Esses não seriam modelos de sucesso, se não tivessem uma grande base educacional. Portanto, discutir futuro do Brasil pode não começar por novos modelos industriais, mas sim por discutir novos modelos sociais.

Eu não sei se hoje alguém é capaz de dizer quais são os setores estratégicos da economia brasileira. Parece que nós perdemos o senso, em nome de uma suposta economia de mercado. Nós estamos enfrentando hoje uma discussão difícil sobre as transformações do local de trabalho, sobre as transformações econômicas e sobre a participação de fato. Não tem sido uma discussão fácil dentro do próprio movimento sindical. Mas uma coisa nós temos aprendido. A organização sindical, para ser de fato participativa, tem que começar no local de trabalho. E o empresário, para ser moderno, tem que entender que a participação começa no local de trabalho, e aceitar que é preciso que os trabalhadores se organizem.

Nós entendemos que temos que participar desse processo de mudança de economia. Em função disso, nós entendemos que o problema maior, por exemplo, não é a privatização, mas a maneira como ela foi feita até agora, e nos atrevemos a discutir coisas como o Mercosul, discussões sobre câmara setorial, transportes, saúde e tudo o mais, ou seja, fundamentalmente, estamos discutindo cidadania e participação.

**"A organização sindical, para ser de fato participativa, tem que começar no local de trabalho. E o empresário moderno tem que entender isso, e aceitar que os trabalhadores se organizem."**



**JOSÉ FEIJÓ**

com a idéia disseminada por todos os setores da nossa sociedade de que o melhor é comprar os produtos importados por serem melhores e mais baratos do que os nossos. Essa é uma questão central que precisa ser olhada com muito cuidado.

Essa recessão que estamos vivendo comporta dois componentes. Um, decorrente da política monetária interna, e outro é esse componente de estruturação - se a demanda se recuperar por mecanismos naturais ou artificiais, o emprego não volta na velocidade necessária, em função dessa desestruturação industrial que está ocorrendo. De modo que essa

garantir participação de fato.

Tem se vendido muito a idéia, até por conta do modelo japonês, de que a participação pode se restringir aos ciclos de controle de qualidade, as chamadas equipes de trabalho e outras formas nesse nível. Quero dizer que, em nenhum momento, essas são formas de fato. Elas são mais formas de apropriação. De um lado, o conhecimento dos trabalhadores que era pouco explorado além da sua força de trabalho e que se descobriu ser um fator importante para as empresas. E aí, o que se tem não é uma participação mas uma disputa ideológica no local de trabalho pelo trabalhador, num modelo entre

# cadernos ANGE

## Textos Didáticos

Ricardo Henriques - presidente da ANGE

A Associação Nacional dos Cursos de Graduação em Economia - ANGE-, surgiu como resultado do amplo debate nacional acerca do "novo" currículo de economia, aprovado pela resolução nº 11/84 do Conselho Federal de Educação. A ANGE começou a ser organizada por ocasião do I Congresso Brasileiro dos Cursos de Graduação em Economia, realizado em 1985. Conta, atualmente, com sua terceira diretoria eleita, com mandato para o biênio 1991- 1993, e realizou em agosto de 1992 seu VII Congresso Nacional, em Vitória - Espírito Santo.

As atividades da ANGE são norteadas pela prioridade com a viabilização da qualidade do ensino de economia em todo país. A preocupação central da ANGE com a qualidade remete a um ensino de economia referenciado no pluralismo que contemple, com rigor e consistência, a diversidade de leituras e interpretações teóricas, metodológicas e analíticas do saber econômico.

A publicação dos Cadernos ANGE - série de textos didáticos representa um instrumento central de trabalho para contribuir no sentido de um ensino de economia plural, rigoroso e abrangente, marcado pelo signo da qualidade. Os Cadernos ANGE dispõem de três linhas de atuação: traduções, encomenda de trabalhos e utilização de textos já disponíveis de professores -pesquisadores de todo o país. A linha editorial pretende cobrir as lacunas derivadas de inexistência de bibliografia de qualidade em várias áreas do ensino, tornar disponíveis textos internacionais de reconhecida e inquestionável importância teórica, histórica e aplicada, e produzir um material que sirva de instrumento didático para os professores de todo o país, capaz de contribuir para a realização do projeto de qualidade.

O programa editorial se inicia com o lançamento simultâneo de três números dos Cadernos ANGE - série de textos didáticos. O primeiro número é uma coletânea de três artigos de Nicholas Kaldor, representativa do debate clássico dos anos 30 sobre teorias de concorrência imperfeita e monopolista. O segundo número, "Financiamento e Lucros" de Hyman Minsky, corresponde a um artigo síntese da contribuição teórica deste autor pós-keynesiano que pretende destacar a total integração entre a dimensão financeira de uma economia e as dimensões de preferência pela liquidez, taxa de juros, investimento, produto e emprego. O terceiro número é um trabalho do professor Carlos Frederico Leão da Rocha, da Universidade Federal Fluminense, que representa uma clara e detalhada exposição didática da teoria da firma.

I N F O R M E  
**CORECON**

IMPRESSO

PORTE PAGO  
DR/RJ  
ISR 52.2246/86

