

*O Estado de São Paulo,
Segunda-feira, 28.5.2012*

Autarquia, estatismo e sindicalismo automotivo

*MARCELO DE PAIVA ABREU**

É herança comum das economias dos Brics - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul - a ênfase na autarquia, entendida como posição reticente em relação ao comércio externo e ao capital estrangeiro; e no estatismo, isto é, a crença nas virtudes da mão visível do Estado. Mas os exemplos de sucesso recente nesse grupo heterogêneo, China e Índia, são enfáticos quanto ao abandono gradual desses antigos pilares de suas estratégias de crescimento. Nos demais, certamente no Brasil e na Rússia, ainda há grande relutância em fazer o mesmo, a despeito das "lições da História".

No Brasil há longa tradição de convivência de autarquia e estatismo. Quem pensa na República Velha (1889-1930) como período de preeminência do *laissez faire* se esquece de que, desde cedo, vicejaram tarifa de importação muito alta e "valorização" do café direta ou indiretamente promovida pelo Estado. O choque externo na esteira da Grande Depressão, com a proliferação de taxas múltiplas de câmbio e controles de importação, reforçou a ideia, ainda hoje firmemente enraizada, de que importar é algo quase pecaminoso.

A posição de Roberto Simonsen em defesa dos interesses da indústria, em seu famoso debate de 1944 com Eugênio Gudín, simplesmente cristalizou essa proposta estratégica, embora envolvesse confusão entre "interesses especiais" e interesses nacionais. A estratégia parecia estar funcionando bastante bem até o início da década de 1960, mas naufragou em meio à deterioração das contas públicas e à aceleração inflacionária num ambiente em que a lei da usura inviabilizava o endividamento público. Com o golpe militar e a descoberta da panaceia, que se revelou peçonhenta, da correção monetária, foi possível a sobrevivência do modelo ainda alicerçado em economia fechada e estatismo, ainda que complementado por estímulos às exportações.

Nos anos 80 e início dos 90, inflação alta, estrangulamento externo e estagnação inspiraram renovação estratégica ancorada na estabilização, privatização e abertura comercial. Lentamente foram criadas bases sólidas para que se retomasse a trajetória de crescimento sustentado com preservação da estabilização e redução da vulnerabilidade externa.

Porém, desde 2005, a estratégia econômica dos sucessivos governos liderados pelo PT tem implicado recaída quanto ao abandono dos tradicionais pilares autárquicos e estatistas. No caso do setor automotivo, as importações têm sido desestimuladas com o uso de artimanhas ilegais que impõem custos que se somam à tarifa de "apenas" 35%. As virtudes do estatismo são louvadas em prosa e verso; a política de compras da

Petrobrás é calcada em regras irracionais sobre conteúdo nacional; a interferência governamental na gestão de empresas privadas se torna habitual; a cornucópia do crédito público subsidiado e das desonerações fiscais é vulnerável a "interesses especiais".

A história de Lula e do PT está indissolúvelmente ligada ao sindicalismo renovado a partir dos anos 70, em contraposição ao sindicalismo tradicional contaminado por origens peleguistas, elemento importante da "política social" varguista. No Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo, a militância sindical encontrou excelentes condições para prosperar. Criaram-se, assim, as bases para que entrassem em sintonia as reivindicações de montadoras de veículos, fabricantes de autopeças e os sindicatos relevantes.

Já antes da vitória petista em 2002 houve, em diversas ocasiões, a explicitação do peso dessa santa aliança entre interesses patronais e sindicais associados ao setor automotivo. O período Fernando Henrique Cardoso não foi exceção. Alguns ainda se lembrarão do ultraprotecionista regime automotivo de 1995, promovido por cardeais do PSDB, e do embaraçoso pleito brasileiro de tratamento excepcional na OMC, sem nenhuma justificativa razoável.

Mais recentemente, entretanto, os interesses do setor automotivo têm dominado de forma inaceitável as decisões de política econômica. Há fundamental diferença entre medidas contracíclicas e defesa de "interesses especiais". Ninguém nega a importância do setor automotivo para a sustentação do nível de atividade. Nem a relevância de medidas de sustentação de demanda por meio de desoneração fiscal.

O que é difícil aceitar é que ameaças de férias coletivas sejam brandidas como no esforço de extração de tratamento privilegiado concedido pelo governo. Cabem dúvidas, também, quanto ao equilíbrio entre o ritmo de expansão da frota automotiva e da infraestrutura. É sugestivo o contraste entre a presteza governamental nas suas respostas a variações nos estoques nos pátios das montadoras e a sua ineficácia em relação a quase tudo o que se refira a objetivos de prazo mais longo, em particular as óbvias carências da infraestrutura.

Vai chegar o momento em que ficará explícito o esgotamento de expedientes de curto prazo, com foco na sustentação do consumo, em detrimento de séria reconsideração da estratégia econômica. Esforço que necessariamente envolverá alguma meditação sobre os pobres resultados da recaída na ênfase em autarquia e estatismo.

* Doutor em Economia pela Universidade de Cambridge, é professor titular no Departamento de Economia da PUC-Rio.