

# o desenvolvimento da desnacionalização

**"AS ACUSAÇÕES de inflação mortífera esbarram numa realidade indiscutível — a valorização do nosso patrimônio. — Não há negar que ao aumento do meio circulante correspondeu, no meu período de governo, a criação de bens entregues à população numa escala de valor que vem constituindo um lastro sem precedentes na evolução econômica do país. Com essas palavras, o sr. Kubitschek, em seu pronunciamento de fim de ano, defendeu orgulhosamente sua gestão. E insistiu: «Os impactos produzidos pelo aumento do meio circulante já se absorvem no crescimento espetacular da produção e na circulação da riqueza».**

Tivemos a ocasião de observar, domingo passado, em nossa reportagem sobre a inflação, que afirmações dessa natureza não constituem porto pacífico e que há razões para suspeitar de que são apenas parcialmente verdadeiras. Nossa preocupação, todavia, diz hoje respeito à política de desenvolvimento econômico posta em prática no último quinquênio, cujos resultados o presidente da República aprecia de maneira tão otimista. Até que ponto esse otimismo se justifica?

reportagem de rei mauro marini

## o programa de metas

A base para uma análise que responda à nossa pergunta é, naturalmente, o programa de metas, onde se encontram definidos, de maneira quantificada ou não, os objetivos visados pela ação econômica do governo. Tais objetivos, num total de 30, estão ali agrupados em cinco setores principais: energia, transportes, alimentação, indústrias de base e educação.

O fato de o sr. Kubitschek não ter anunciado, no discurso que acima citamos, o cumprimento integral do programa já revela que isso não se deu. O que não chega a surpreender, visto que, tratando-se de plano meramente indicativo, não se preocupava em criar ou combinar, de forma rigorosa, os fatores disponíveis para sua realização, nem levava em conta a influência que poderia exercer sobre esta a conjuntura nacional ou internacional.

Resta saber, entretanto, em que medida o não atingimento das metas, em sua totalidade, prejudica a campanha de autopromoção a que se lança, neste fim de período, a equipe governamental, bem como verificar a situação real da economia nos setores considerados. Um balanço publicado a esse respeito por «Desenvolvimento e Conjuntura» representa para isso contribuição valiosa.

## energia e transportes

As 12 metas fixadas para os setores de energia e transportes apresentam, em conjunto, resultado satisfatório. 5 milhões de kw de energia elétrica (contra 3,1 milhões em janeiro de 1955); a execução de obras tais como Três Marias, Furnas, Orós; realizações apreciáveis no que se refere à fabricação de equipamento e material próprio da indústria nuclear e à obtenção de urânio; o atingimento pela Petrobrás do nível de 100 mil barris diários na produção de óleo cru (o que representa 38% das necessidades do mercado interno), enquanto a refinação ultrapassava de 200 mil barris em 1959 e se encaminhava em 1960 para a meta prevista de 300 mil — tudo isso constitui expressivo progresso no campo energético.

A ausência de planejamento e de coordenação, teve, contudo, efeito negativo, prejudicando, em certos casos, a consecução dos objetivos visados. O que ocorreu com o carvão mineral é um bom exemplo: enquanto a meta fixava em 3 milhões de toneladas a produção nacional em 1960, passamos de 2,3 milhões em 1955 para 2,1 em 1959. O declínio da produção se deveu à estagnação do consumo, estagnação essa provocada pela própria política governamental em matéria ferroviária. Como observa o citado estudo de «Conjuntura e Desenvolvimento», «os fatores cambiais para importação de Diesel e para compra de locomotivas movidas com esse combustível impediram qualquer formulação adequada de uma política de aumento de consumo do carvão catariense».

No campo ferroviário, o balanço não chega a ser inteiramente positivo, embora a imprecisão de dados não permita um julgamento definitivo. Assim, no que tange à construção de novas linhas, onde a meta fixada era de 3.100 km., somente 1.300 se encontravam concluídos em 1959; contavam-se, porém, ainda 2.000 km. em fase de construção, não havendo dados disponíveis sobre o estado atual dos trabalhos. Quanto ao reparalhamento das ferrovias nacionais, certos itens, tais como a aquisição de locomotivas Diesel-elétricas, parecem ter sido cumpridos quase integralmente, enquanto pairam dúvidas sobre a execução de outros, notadamente a renovação dos carros de passageiros e de vagões de carga.

Um dos esforços mais bem sucedidos do atual governo diz respeito ao plano rodoviário, onde nos deixa cerca de 14 mil km. de novas estradas não pavimentadas, 3.800 km. de vias pavimentadas além das existentes (estas somavam, em 1955, apenas 2.350 km.) e mais 2.000 em obras. Cabe notar, entretanto, que se trata, em muitos casos, de iniciativas pioneiras, do tipo da Belém-Brasília, que não se inspiram de critérios puramente econômicos.

Assinalamos, ainda, no tocante a transportes, o reaparelhamento e ampliação de portos a que se procedeu no período, o aumento da tonelagem para 1.250 mil e. 1959, os melhoramentos efetivados na marinha mercante de 1 milhão de dwt em 1955 tuados nos aeroportos nacionais, a expansão de

nossa frota comercial aérea, sobretudo no que se refere à aquisição de jatos.

## o problema da alimentação

Num país cuja população cresce vertiginosamente, e onde, em consequência do processo de industrialização, um número cada vez maior de pessoas é retirado da atividade de produção de alimentos e se incorpora ao mercado consumidor, o problema da alimentação — e, basicamente, o problema agrícola, de que ele depende — exige providências sérias. Ora, este, e um dos aspectos do governo Kubitschek que têm sofrido mais ataques.

Sob certo ponto de vista, tais ataques têm sua razão de ser. A malfadada meta 13, por exemplo, em que se previa um aumento da produção de trigo de 1 milhão de toneladas em 1955 para 2,5 milhões em 1960, é uma das que melhor se prestam a esse gênero de acusações. Com efeito, no período considerado, a produção não só deixou de aumentar, como caiu verticalmente, devendo ter ficado por volta das 400 mil toneladas no ano passado.

É necessário, contudo, lembrar que o problema do trigo assume configuração bastante singular e, se justifica um julgamento severo da falta de coordenação da nossa política econômica e dos abusos que ela muitas vezes encobre, não serve de base para uma condenação global da ação do governo em matéria agrícola. Não nos esqueçamos, com efeito, que, em primeiro lugar, a produção oficial de trigo em 1955 se encontrava inflacionada pelo trigo-papel, não correspondendo assim à situação real; e, em segundo, que a queda de produção verificada foi, em larga parte, resultado de acordos comerciais passados com os Estados Unidos para importação do cereal.

As demais metas relativas à alimentação apresentam saldo mais favorável. Assim, é que o número de tratores utilizados na agricultura passou de 45 mil unidades em 1955 para 72 mil em 1960; a nossa capacidade de armazenamento foi aumentada de 500 mil toneladas, elevando-se para 5,5 milhões em 1960; a produção de fertilizantes, que era de 71 mil toneladas em 1955, ora agora em 270 mil.

Um rápido olhar sobre a produção de gêneros

comerciais revela que, na prática, os resultados não foram dos melhores. Pósto à parte o caso do trigo, já examinado, vemos que, em relação a 1955, a produção de arroz aumentou, em 1959, de 10,7%, a de batata inglesa de 4,9%, a de feijão de 2,4%, a de milho de 14,4%, a de tomate de 48,5%, a de banana de 16%, a de laranja de 19,9%. Se considerarmos que a população cresceu no período de aproximadamente 10%, concluiremos que tais aumentos são insuficientes ou bastante modestos para permitir uma elevação real do consumo. Na medida em que o esforço que realizamos para instalar no país um parque industrial reduz as disponibilidades de importação, o setor agrícola está a exigir medidas de envergadura, capazes de ajustá-lo às nossas necessidades alimentares.

## o processo de industrialização

A pouca atenção dispensada pelo governo à agricultura correspondeu uma concentração de recursos no setor industrial. A industrialização à outrance foi, efetivamente, um dos traços mais marcantes do período que ora finda, ostentando estatísticas impressionantes. Assim é que, no quadriênio 1956-1959, a indústria dos bens de produção passou do índice 170,3 para o de 354,7 (1949=100), destacando-se, nessa expansão, a produção de equipamentos, veículos e maquinaria, a qual sofreu um acréscimo de 81,3 para 387,1. Menos expressiva foi a elevação verificada no setor dos bens de consumo, onde o índice se eleva de 154,6 para somente 178,1.

Na realidade, o setor privilegiado durante o governo Kubitschek foi o das indústrias de base. O balanço dos resultados obtidos é altamente positivo, mesmo ali onde as previsões não foram atingidas — tais como as relativas à produção de álcalis ou à exportação de minério de ferro.

Meta por meta, a mais espetacular foi a da indústria siderúrgica, onde a produção se elevou de 1,2 milhões de toneladas de lingotes em 1955 para 2,3 milhões em 1960. Volta Redonda, sozinho, passando a contribuir com 1 milhão. Para se ter uma idéia da importância da produção nacional basta lembrar que o único país da América Latina que se aproxima do Brasil é o México, com 1,2 milhões de toneladas em 1959 (a Argentina produzia, na mesma época, apenas 280 mil e, o Chile 420 mil). As previsões para 1965 ampliam, porém, nossa vantagem, desde que, então, o Brasil deverá estar produzindo 4,6 milhões de toneladas, contra 2,6 milhões do México, 1 milhão da Argentina e 870 mil da Venezuela, passando o Chile para o quinto lugar com 650 mil toneladas.

A indústria automobilística é outra realização de vulto do período, elevando-se a produção de 2.400 caminhões em 1955 (exclusiva da Fábrica Nacional de Motores) para 120.000 unidades em 1960. Citemos, ainda, o alumínio, de que produzimos 20 mil toneladas em 1960 contra 2 mil em 1955; a construção naval, onde, partindo praticamente do marco zero, chegamos ao fim do período com uma capacidade instalada de 160 mil dwt; a indústria mecânica e de material elétrico pesado, setor onde se registrou crescimento considerável.

Mencionemos, enfim, à guisa de lembrete, os aumentos de produção relativos à borracha (onde, após importarmos 2/3 de nossas necessidades, atingimos praticamente a autossuficiência), aos metais não ferrosos, ao cimento, celulose, papel.

## de fausto a jk

Deixando de lado a meta da educação, de que o leitor encontrará notícia nesta série preocupemo-nos agora em saber de que recursos o governo lançou mão para financiar sua política econômica. Vimos, anteriormente, que o «deficite» orçamentário foi, em média, no período, de 24%, e que não se pouparam emissões para cobri-lo, o que já nos fornece indicação de que a inflação foi uma das fontes de que ele se serviu. Ninguém ignora, por outro lado, que os organismos sob controle federal, notadamente as autarquias, desviaram fundos consideráveis para a execução das obras programadas.

Temos, ainda, os ágio resultantes da aplicação da Instrução 70 da SUMOC, que, de janeiro a junho de 1960, colocaram à disposição do governo cerca de 88 bilhões de cruzeiros. Deduzida a aplicação de parte dessa soma a bonificações pagas

a exportadores, aos fundos de cacau, pavimentação rodoviária e modernização e recuperação agrícola, restam aproximadamente 54 bilhões, cuja destinação se desconhece. Em outras palavras, somente no primeiro semestre do ano passado, pôde o governo jogar livremente com mais de 50 bilhões de cruzeiros.

Trata-se, aí, porém, de recursos internos, que não resolvem o problema do dispêndio em moeda estrangeira em que importou o programa de desenvolvimento pósto em prática no último quinquênio. Se considerarmos, entretanto, que, entre 1951 e 1955, os capitais estrangeiros a longo prazo entraram no país numa média anual de 130,1 milhões de dólares, e que tal cifra se elevou, entre 1956 e 1959, a 352,8 milhões encontraremos a chave do problema.

Englobando as duas formas pelas quais o capital estrangeiro é recebido (como financiamentos registrados na SUMOC e investimentos licenciados na CADEX), verificamos que, efetivamente, ingressaram por essa porta, de 1955 a 1959, mais de 2 bilhões de dólares. O recorde foi batido em 1958, com um ingresso total de 590 milhões, havendo a tendência declinada posteriormente, cerca de 300 milhões em 1960. Dêse total, o programa de metas absorveu, aproximadamente, no período 1955-1959, 1,9 bilhões de dólares, ou sejam, a quase totalidade dos recursos assim obtidos.

Está ainda por ser feito um estudo objetivo dessa questão, que se preocupe em verificar até que ponto o desenvolvimentismo em que nos vemos embarcados tem como preço a desnacionalização da nossa economia. Os dados acima fornecidos já indicam, porém, que a situação é, neste particular, bastante grave e que, no atual estado de coisas, agimos um pouco como Fausto vendendo a alma ao diabo. Necessário se torna, pois, repensar os dados do problema, de modo a encontrar para a nossa industrialização fórmula mais consentânea com o interesse nacional.

## uma operação delicada

A OPA representou um esforço do governo Kubitschek nesse sentido. Sem dúvida, é difícil distinguir o que é ali demagogia e o que visa a criar condições para um desenvolvimento econômico feito em bases mais racionais e menos aleatórias. Malgrado o entusiasmo de alguns funcionários pela idéia da operação pan-americana, a alta administração brasileira — o sr. Horácio Läder em primeiro plano — jamais demonstrou grande interesse pela sua concretização. Sob muitos aspectos, a OPA nada mais foi que uma ambição de prestígio manifestada pelo presidente em exercício e uma maneira delicada de chamar os Estados Unidos ao cumprimento de suas obrigações para com os seus aliados naturais.

Este é assunto, aliás, a que voltaremos posteriormente. Teremos, então, ocasião de insistir nos aspectos positivos e negativos da Operação Pan-Americana, examinando a influência que poderia vir, se executada, a exercer no conjunto da economia nacional.

panorama  
de um  
governo

2