

LUIZ GARCIA

O que interessa

Os três níveis do Legislativo, a Câmara de Vereadores ganha por larga diferença o título de mais desmoralizada, Estoufalando do Rib, mas o fenômeno é nacional.

Pouco importa se ex-vereadores subam, com mérito e aplauso, os demais degraus do Poder Legislativo. Ou que outros tenham longa carreira em outros mandatos, estaduais e federais.

Nada disso interessa: a Gaiola de Ouro, como dizia um apelido hoje esquecido, tem sido

sempre a casa do Legislativo vista com mais desconfiança pelo respeitável eleitorado. O qual, curiosamente, jamais se lembra que foi obra sua a eleição dos engaiolados.

Talvez não fosse exagero dizer que temos, no Rio como em incontáveis municípios, um dos principais motivos para o nível de desconfiança, ou coisa pior, com que muitos cidadãos (talvez muitíssimos seja a expressão correta) tenham pouco respeito por uma fatia considerável da classe política.

E o pior é que o cidadão que não admira, ou ao menos respeita os seus representantes pode ter reduzido entusiasmo pelo cumprimento do direito (e obrigação) de votar em todos os níveis. Deve-se incluir no rol dos responsáveis por esse desagradável estado de coisas os dirigentes partidários que escolhem os candidatos. O eleitor tem todo o di-

reito de acreditar que os seus futuros representantes são escolhidos principalmente pelos currais eleitorais que representam — com atenção reduzida por suas virtudes como cidadãos.

Tudo isso sabemos, de muito longa data. Mas vale a pena lembrá-lo a propósito de episódio desta semana: Na mesma sessão, foram eleitos os membros da Mesa Diretora. A escolha do presidente da Casa demorou minutos. Curiosamente — ou curiosamente coisa nenhuma — a

Na Câmara de Vereadores, cuidar do dinheiro da Casa é função com mais força e prestígio do que conduzir a tramitação de projetos que interessam ao povo carioca

eleição do primeiro-secretário quase que deu em briga de foice (em sentido figurado, deve-se lembrar, por razões históricas, alguns poderiam dizer).

Houve mais de uma hora de dura discussão, até a escolha de Dr. Jairinho (esse é o seu, digamos assim, nome parlamentar; gosto não se discute). O motivo da briga de foice — em sentido figurado, sempre é bom lembrar — era a primeira-secretaria.

Por uma singela razão: o primeiro-secretário cuida da administração e da movimentação financeira da casa.

É inevitável concluir que cuidar do dinheiro da Casa é função com mais força e prestígio do que conduzir a tramitação de projetos que interessam ao povo carioca.

Não me atrevo a especular por que será que isso acontece. ♦

NELSON MOTTA

Coices e relinchos

A maneira mais estúpida, autoritária e desonesta de responder a alguma crítica é tentar desqualificar quem critica, porque revela a incapacidade de rebatê-la com argumentos e fatos, ideias e inteligência. A prática dos coices e relinchos verbais serve para esconder sentimentos de inferioridade e mascarar erros e intenções, mas é uma das mais populares e nefastas na atual discussão política no Brasil.

A outra é responder acusando o adversário de já ter feito o mesmo, ou pior, e ter ficado impune. São formas primitivas e grosseiras de expressão na luta pelo poder, nivelando pela baixaria, e vai perder tempo quem tentar impor alguma racionalidade e educação ao debate digital.

Nem nos mais passionais bate-boca sobre futebol alguém apela para a desqualificação pessoal, por inutilidade. Ser conservador ou liberal, gay ou hetero, honesto ou ladrão, preto ou branco, petista ou tucano, não vai fazer o gol não ser em impedimento, ser ou não ser pênalti. Numa metáfora de sabor lulístico, a política é que está virando um Fla x Flu movido pelos instintos mais primitivos.

Na semana passada, Ferreira Gullar, considerado quase unanimemente o maior poeta vivo do Brasil, publicou na "Folha de S.Paulo" uma crônica criticando o mito Lula com dureza e argumentos, mas sem ofensas nem mentiras. Reproduzida em um "site progressista", com o habitual patrocínio estatal, a crônica foi escoiceada pela militância digital.

Ler os cento e poucos comentários, a maioria das mesmas pessoas, escondidas sob nomes diferentes, exigiria uma máscara contra gases e



Coitados, esses pobres diabos vão morrer sem ter lido um só verso de Gullar, sem saber o que perderam

adicional de insubridade, mas uma pequena parte basta para revelar o todo. Acusavam Gullar, ex-comunista, de ter se vendido, porque alguém só pode mudar de ideia se levar dinheiro, relinchavam sobre a sua idade, sua saúde, sua

virilidade, sua aparência, sua inteligência, e até a sua poesia. E ninguém respondia a um só de seus argumentos.

Mas quem os lê? Só eles mesmos e seus companheiros de seita. E eu, em missão de pesquisa antropológica. Coitados, esses pobres diabos vão morrer sem ter lido um só verso de Gullar, sem saber o que perderam. ♦

Nelson Motta é jornalista

Lucro fácil no aço

ANDRÉ DE ALMEIDA

Grandes usinas siderúrgicas alegam serem os estandartes da industrialização nacional, demandam proteção pública ilimitada para garantir seus negócios e desejam impor sua vontade a diversos outros setores da economia. Recentemente temos vistos vários atos que refletem a desinibição com a qual as indústrias de aço recorrem às benesses do governo federal.

De um lado alegam as indústrias do aço que a concorrência internacional é arisca, que o preço do aço importado chega ao Brasil muito baixo e que com o objetivo de proteger a indústria nacional deve-se tributar a importação dos vergalhões de aço vindos do exterior, que são usados pela indústria da construção civil. Com o mesmo argumento contrário à importação de aço, as usinas alegam que as montadoras de automóveis nacionais tendem a usar aço importado em sua produção, e afirmam que tal prática prejudicará seus negócios no Brasil, na medida em que terão competição externa. Em ambos os casos alega que há que se proteger a indústria nacional, os empregos, e demanda que ao aço importado sejam

Cobram caro, desejam proteção pública ilimitada e querem garantia oficial de fornecedores cativos

aplicadas barreiras (leia-se imposto de importação).
Noutra ponta a indústria do aço brasileira investe contra o setor de comércio de sucata ferrosa (principal matéria-prima de seus produtos), tentando fazer

com que empresas do setor sejam inibidas a exportar suas mercadorias, tendo que vendê-las somente aos grandes grupos. Tanto que solicitaram formalmente que o governo brasileiro adote medidas de restrição e taxaço da exportação da sucata ferrosa brasileira. Assim, desejam fazer com que seus fornecedores lhes sejam cativos, vinculados a apenas a três gigantes empresariais, e impedidos de buscar o mercado internacional para suas mercadorias.

Ou seja, a indústria do aço no Brasil clama proteção governamental sem inibições. De um lado deseja que o produto de fora do país seja tributado antes de chegar ao Brasil. De outro lado deseja que a sua matéria-prima nacional tenha desincentivos para sair de seu controle. Quer ganhar em uma ponta e na outra. Vale a pena inibir o florescimento de um setor para ajudar a produzir aço mais caro? Vale a pena prejudicar tais empresários para assegurar o lucro fácil, a avilúpia e a megalomania do setor do aço no Brasil?

Há que se indagar aos acionistas dessas indústrias as razões pelas quais o aço brasileiro necessita de tamanha proteção governamental. Como explicar que uma siderúrgica estrangeira consiga comprar matéria-prima no Brasil, transportá-la para a Ásia e depois de industrializá-la exportar o aço ao Brasil a custos mais baixos que os produzidos pela indústria nacional?

Há que se colocar na balança e discutir se as políticas públicas em defesa do aço devem ser feitas em detrimento dos demais setores. Uma análise séria indicaria que não. ♦

André de Almeida é diretor jurídico do Sindicato do Comércio Atacadista de Sucata Ferrosa e Não Ferrosa do Estado de São Paulo

O cartel dos fretes

WASHINGTON BARBEITO DE VASCONCELLOS

Sempre que existem poucas empresas num determinado ramo e numa atividade econômica haverá o perigo da formação do cartel. Só se pode minorar esse efeito se houver alternativas fora do cartel.

Por esta razão, e só por esta, é que me vem à mente ressaltar certos pensamentos que há alguns anos defendo. A imperiosa necessidade de manter uma ou duas empresas brasileiras na navegação de contêineres, no longo curso, para minorar as condições cartelizadas. As empresas brasileiras seriam contempladas com a proteção do governo, não uma proteção ostensiva, mas uma proteção correta, digna, para que elas pudessem competir, uma vez que os custos brasileiros são incomparavelmente mais elevados do que os custos internacionais.

Por vezes, eu penso que realmente uma falta de visão macroeconômica pensar-se que a navegação pode ser explorada só por empresas que não têm interesses fincados nas raízes do Brasil, e que o país não merece comparecer a esses clubes fechados. Sim, merece; uma nação que está progredindo, uma nação que tem a maior agricultura do mundo, talvez comparável à dos Estados Unidos, na parte de grãos, que tem o maior parque mineral, capitaneado pelo minério de ferro, e já tem uma indústria sofisticada, embora ainda não competitiva, há que fazê-la competitiva através da navegação privilegiada.

O Brasil pode, sim, ser competitivo na navegação internacional, sem a necessidade de constituir uma frota de duzentos navios, como têm cada um dos players internacionais. Basta que, para isso, seja revalidado o projeto inicial do Registro Especial Brasileiro (REB). Os principais países do mundo têm um segundo registro, mais competitivo, para poder concorrer na realidade do mercado internacional. Em 1997, o Congresso brasileiro aprovou o nosso REB, mas, na hora de sancionar o Governo, com seus votos, tornou esse registro pouco significativo para dar aos navios brasileiros condições de competição no mundo. Isso prejudicou muito a nossa navegação.

Portanto, se nós voltarmos ao projeto inicial, e se constituirmos uma pequena frota de dez ou 12 navios modernos, com velocidade de 25 nós, decerto conseguiremos ultrapassar a desvantagem competitiva do Brasil, de estar situado cá em baixo, no Hemisfério Sul, enquanto os outros todos, das grandes linhas de comércio, estão situados no Hemisfério Norte, próximos uns dos outros. Essas medidas poderiam ser adotadas, sem a necessidade de saída de dinheiro do orçamento como subsídio.

Se o Brasil optasse pelo subsídio direto, como fazem os Estados Unidos, aí teríamos que coíher a realidade, e publicarmos quanto seria pago a cada empresa para que ela ficasse como o diferencial de custos equilibrado. Os Estados Unidos adotam isso, desde que uma empresa resolva usar a bandeira americana, naturalmente com tripulações americanas.

Todos os navios que atuam em nossa importação e exportação são estrangeiros, e isso não pode continuar

Desta forma, julgamos que o problema da volta à navegação internacional, como nos tempos de Juscelino Kubitschek, não é um sonho, é necessário apenas que seja encarada a realidade dos fatos.

É aceito, pacificamente, que os custos da Bandeira Brasileira, no longo curso, são cerca de 70% superiores aos custos das bandeiras de conveniência, também chamadas de bandeiras de sobrevivência.

Entretanto, quando da elaboração da Lei nº 9432/97, que criou o REB, o legislador previu uma solução para esse diferencial de custos, com a criação inventiva de uma "Bandeira de Conveniência" brasileira, chamada "Bandeira de Subsistência", com algumas conotações diferentes para assegurar ao País o controle das empresas de navegação.

Foi prevista também uma solução de criação, como na França, no Japão, na Alemanha, etc., de um segundo registro, que conteria incentivos e benefícios que compensassem a bandeira

brasileira desse diferencial de custos. A escolha, infelizmente, recaiu no regulamento do Registro Brasileiro Especial, que seria criado num prazo de 180 dias; entretanto, o texto final do REB se mostrou insuficiente para permitir à navegação brasileira se reerguer.

A prática mostrou, absolutamente, não ser esse regime vigente a solução para compensar esse grande diferencial de custos.

Assim, a ideia que nos parece mais sensata é usarmos um dos dois caminhos distintos a seguir:

— O primeiro é o caminho preconizado pelos Estados Unidos, que é a apuração desse diferencial em custos, que lá orça entre 2 e 3 milhões de dólares anuais por navio, a ser pago em dinheiro às empresas.

— O outro caminho é essa Bandeira Especial que a Lei prevê, no qual não haveria necessidade de desembolso de subsídios; na bandeira especial, os armadores brasileiros pagariam combustíveis, salários e outros custos a preços internacionais.

Portanto, em benefício desta potência emergente, que, todo ano, entrega a armadores estrangeiros 100% dos fretes de seu comércio exterior — um valor próximo de US\$ 20 bilhões — propomos que a questão seja reavaliada. E que o Governo opte pela segunda hipótese, ou seja, a criação desse registro especial de conveniência, sem custos para o Tesouro Nacional, e também sem desvantagens para marítimos. Enfim, passaríamos a viver numa área do mar internacional, como vivem todos os outros armadores, e os armadores brasileiros teriam que desenvolver seus engenhos e suas artes para pelear. Haveria, é claro, a necessidade de medida provisória que vise a registrar a solução de mercado contida na Lei 9.432/97.

A competição é a forma mais sábia de trabalhar num mercado solidamente cartelizado. Hoje, todos os navios que atuam em nossa importação e exportação são estrangeiros, e isso não pode continuar. Algo tem de ser feito para conter essa enorme evasão nos fretes internacionais. ♦

Washington Barbeito de Vasconcellos é economista e empresário