

*As Contradições do Nosso Desenvolvimento  
Econômico*

CHAGAS MELO

**A**s contradições do nosso desenvolvimento econômico estão evidentes, demonstrando a necessidade de um novo planejamento desenvolvimentista.

Como salienta o relatório da Comissão Econômica das Nações Unidas para África, versando sobre os problemas relativos às técnicas de programação do desenvolvimento: "Le but général de tout programme de développement est de stimuler le "développement". Mais cela n'est pas suffisamment précis. Le terme "développement" peut se comprendre de bien des façons différentes. Dans un programme de développement, il est indispensable de préciser quelles sont les formes de développement envisagées. Parmi les buts — tous importants en Afrique — qu'un programme de développement peut viser, on peut citer les suivants: réduire la misère et la malnutrition des masses — passer d'une économie de subsistance à une économie monétaire — réaliser une plus grande diversification des exportations — isoler davantage l'économie des fluctuations des marchés mondiaux — encourager les exportations — accroître la production aussi rapidement que possible — jeter les fondements du développement futur — attirer des capitaux étrangers — encourager les investissements nationaux — accroître rapidement la consommation — freiner la consommation afin d'accroître les investissements — favoriser l'industrialisation — encourager l'agriculture, etc. On remarquera immédiatement que ces buts ne sont pas tous compatibles et qu'il peut être difficile de répartir entre eux des ressources limitées. Il importe que le gouvernement indique exactement quelles sont ses intentions. Autrement, on ne comprendra bien ni les politiques qu'il adopte, ni les projets qu'il envisage".

Dentro desse pensamento, passaremos a examinar os efeitos negativos da política desenvolvimentista do quinquênio 1956-1960 em parte responsável por essas contradições.

A miséria e subnutrição continuam como constantes nas regiões menos desenvolvidas do país.

O Nordeste com 32% da população do Brasil, contribui com menos de 14% da renda nacional, colocando-o entre as regiões mais subdesenvolvidas do mundo, abaixo do Paraguai e

do Equador, e não muito acima dos níveis de renda da Índia e da Birmânia. (O Desenvolvimento Econômico do Nordeste do Brasil — Stefan Roboch-Etene — Fortaleza — Ceará — 1959).

A situação na Amazônia mostra, igualmente, que o desenvolvimentismo agravou as divergências regionais, solapando as bases políticas da nacionalidade.

Apesar dos bilhões de cruzeiros empregados na Amazônia por força do artigo 199 da Constituição Federal, ou seja aquele que manda aplicar 3% das rendas tributárias da União no Plano de Desenvolvimento Econômico da Amazônia, a participação da região na renda nacional não se alterou como se vê no quadro abaixo.

#### AMAZÔNIA — PARTICIPAÇÃO NA RENDA NACIONAL

ANOS	REGIÃO	BRASIL	% S/BRASIL				
	(Cr\$ milhões correntes)		PARÁ	AMAZONAS	MARANHÃO	MATO GROSSO	REGIÃO
1955....	23.742,0	579.072,0	1,3	0,8	0,9	1,1	4,1
1956.....	32.132,5	732.105,5	1,3	1,0	0,9	1,1	4,3
1957.....	32.942,3	871.896,0	1,4	1,1	1,0	1,0	4,4
1958.....	46.505,4	1.039.539,8	1,3	1,0	1,1	1,1	4,4

FONTE: SPVEA — "Política de Desenvolvimento da Amazônia — 1954/1960" — Volume I.

(Nota: os dados sobre a renda nacional estão aquém da realidade, de acordo com os elementos fornecidos e publicados pela Fundação Getúlio Vargas e que constam do nosso trabalho e que viriam reforçar a nossa tese pois a participação seria menos do que a constante do quadro acima).

A situação não foi diferente no Rio Grande do Sul onde a política cambial seguida até 1961 descapitalizou a economia gaúcha como se lê do trecho abaixo transcrito, de autoria do Dr. José Augusto, sobre a Crise da Economia Sul-Rio-Grandense — Revista Mensal da Confederação Nacional do Comércio — Fevereiro de 1961:

"Assinalarei de início que a economia gaúcha até os fins da última década refletia uma situação de equilíbrio considerável, colocando o Estado sulino entre os que melhor distribuída tinham a sua renda. Dava aos que ali residiam, ou aos que por lá passavam, a impressão de existir uma população vivendo feliz, certamente sem oferecer o aspecto de grandes fortunas individuais, mas também sem revelar o espetáculo de populações miseráveis e famintas, como ocorre por exemplo no Norte e no Nordeste, neste notadamente nos períodos das longas estiagens, das inclementes secas periódicas.

Naqueles tempos cabia um quinhão da renda pública a cada habitante da terra, na qual não havia gente sem trabalho. Todos



encontravam meios de auferir o seu ganha-pão, no cultivo dos campos ou no apascentar dos rebanhos. Nos fins da última década, aí por volta de 1948 e 1949, e notadamente na década que neste ano de 1960 se encerra, a economia gaúcha passou a se debilitar e a crise cada vez mais se acentua, reclamando já agora medidas e providências que não devem ser proteladas.

Não há exagêro em afirmar que estamos ali diante de uma situação de clamor público. Os que lá forem, como comigo aconteceu ainda há poucos dias, bem podem avaliar. Clamam as chamadas classes conservadoras ou produtoras, a agricultura, a indústria, o comércio, os sindicatos operários, o próprio governo do Estado, cada uma dessa categoria sentindo de perto os efeitos desastrosos da descapitalização em uma economia que perde o seu tradicional equilíbrio. Os ecos dessa situação de clamor chegam até aqui ao Rio de Janeiro, capital que ainda é senão da vida política do País, pelo menos das mais poderosas organizações econômicas e dos órgãos de ressonância pública que são os jornais ainda hoje aqui sediados, como os canalizadores naturais das aspirações e anseios e até das lamentações dos que sofrem em todo o Brasil".

A política de transportes adotando como base o transporte rodoviário, embora nos tenha sido criada no quinquênio 1955-1960, foi intensificada nessa ocasião com a Lei nº 2.975, de 1956, que altera a legislação sobre combustível líquido e lubrificantes, transformando o impôsto em "ad-valorem" aumentando, por consequente, a sua produtividade.

Das metas do quinquênio acima mencionado, uma das poucas atingidas, apenas 9 das 30 — segundo o próprio Presidente Juscelino Kubitschek em palestra radiofônica no dia 22 de janeiro de 1961 — foi a de rodovias, com um total de 7.800 km construídos. Outros ramos de transportes foram esquecidos como o de ferrovias, marinha mercante, somente esquematizados no final do Governo e sem nenhuma realização de vulto, para os problemas de transportes no país.

O Brasil é, talvez, o único país do mundo, onde há predominância de 70% do transporte rodoviário, que é o mais caro, mesmo nos países que têm condições para êle como Estados Unidos (petróleo), Rússia (petróleo e condições geográficas), França e Alemanha (condições geográficas).

Sem petróleo suficiente para o consumo interno, com acidentes geográficos entre os centros populosos e industriais do litoral e o interior, com grandes distâncias a percorrer, com pesadas cargas a transportar, ou sejam equipamentos, erigiram como base do nosso sistema de transporte a rodovia, o menos indicado para o nosso caso, dada a nossa situação geográfica e econômica.

"Chega a ser ridículo o choque da política de petróleo com a política de transportes no Brasil. Enquanto a primeira é nacio-



nalista e luta pela auto-suficiência, a segunda é esbanjadora, tipo filhinho do papai rico. Quando a Lei 2.004 criou a Petrobrás, pondo fim à disputa bizantina em torno do entrega ou não entrega, a nação respirou aliviada. Parecia que o objetivo principal da constituição do monopólio estatal assegurava a meta sonhada da auto-suficiência de combustíveis. A conquista em pouco tempo do equilíbrio final dos pratos da balança produção-consumo, que nos sugava (e suga) anualmente, transformando em fumaça milhões de dólares pagos graças ao café exportado.

O esforço ascensional da Petrobrás entusiasmou a todos, tapando a boca até dos mais descrentes. Os números que medem o incremento da produção e do refino são elementos que todo brasileiro devia conhecer de cor, acompanhando suas flutuações com o mesmo interesse com que seguem os altos e baixos do câmbio (infelizmente mais altos do que baixos), ou as variações do tempo.

A política dos transportes é a antítese da primeira. A sua imagem invertida e distorcida em espelho côncavo. É perigosa, contraproducente, pondo em risco todo o esforço para a libertação da importação de combustíveis.

É fruto da incapacidade do Governo como órgão administrador dos transportes pesados nacionais, produzindo, devido sua incapacidade congênita, o descrédito nos sistemas que controla. Compreensível foi o seu amor à primeira vista pela indústria de automóveis. Ela conseguiu dar vazão ao complexo de fuga, libertando-o das frustrações recaldadas. O Rodoviarismo lhe permitia aparecer favoravelmente perante a opinião pública desfazendo a impressão do seu fracasso nas Estradas de Ferro e Marinha Mercante". (MURILO N. AZEVEDO — Correio da Manhã: 19-1-62).

O financiamento do nosso desenvolvimento econômico através de emissões tem provocado grandes desequilíbrios, refletindo-se no aumento exagerado do custo-de-vida, provocando uma maior espoliação do proletariado, e proletarizando a classe média que está desaparecendo no Brasil, asfixiada com uma tributação excessiva, como resultado da política desenvolvimentista do Governo que, além do mais, esqueceu o homem, não lhe dando mais escolas e hospitais, diminuindo meios de subsistência e subtraindo da agricultura créditos que foram desviados para obras improdutivas.

Referindo-se aos "slogans" do chamado desenvolvimentismo diz o ilustre Deputado BARBOSA LIMA SOBRINHO em discurso pronunciado na Câmara dos Deputados, no dia 9 de junho de 1961:

"O Brasil não pode parar — era o que uma publicidade bem orientada, e não pouco dispendiosa, repetia todos os dias. E para que não parasse, precisava de dinheiro. E como não havia



dinheiro, fabricava-se sem parar o dinheiro, fabricava-se papel-moeda, para que o Brasil não parasse nunca, empurrado pelas máquinas de imprimir notas de todos os valores. Alguém (dizia a propaganda industriosa) precisava pagar o desenvolvimento do país. Se o estrangeiro não nos dava recursos para isso, era o caso de fazer o povo concorrer para êsse objetivo, não através de contribuições que êle não podia dar, mas de sacrifícios, que lhe eram impostos pelo aumento do custo-de-vida, escudeiro fiel do inflacionismo desatinado. Vinha, então, o outro "slogan" tocado de uns tons de exaltação nacionalista: o povo brasileiro paga o desenvolvimento que o estrangeiro não quer promover. Mas como pagava o povo êsse desenvolvimento? Através da inflação e do aumento do custo-de-vida. E através do custo-de-vida, o que se verificava era que só o povo pagava o desenvolvimento do país, enquanto os empreiteiros de tôda ordem, uma grande burguesia próspera, acumulava fortunas imensas e ainda encontrava saldos para as caixas e as campanhas políticas do futuro. O "slogan" era apenas um engôdo ou, pior do que isso, um escárnio, com que se ilaqueava a boa-fé de um povo simples e confiante e que não podia estar muito a par da relação existente entre os jorros de papel-moeda de um inflacionismo ilimitado e a alta de preços dos gêneros de primeira necessidade, com que alimentava suas famílias. O que vale dizer que o "slogan" se esquecia de acentuar que só o povo pagava o desenvolvimento do Brasil. Pagava o desenvolvimento quem menos o poderia pagar, quem menos deveria fazê-lo. Prova de que a vaidade dos governantes, mesmo quando revestida do sorriso simpático dos bons moços e das atitudes harmoniosas das vedetas, não hesitava em adotar uma orientação, que se confundia com a crueldade, quando aumentava, sem escrúpulos, a sobrecarga de um povo pobre, assim imolado à fortuna e à prosperidade da nova classe desenvolvimentista".

A política do Governo brasileiro no quinquênio 1955-1960, desorganizou a agricultura, principalmente a de subsistência que é a que nos dá o feijão, arroz, batata, milho e outros gêneros alimentícios em benefício da agricultura de exportação — café por exemplo, para comprá-lo e estocá-lo, pois exportamos apenas 40% da produção, despendendo bilhões de cruzeiros, imobilizando nos armazéns o café comprado com o dinheiro da inflação.

A política desenvolvimentista no cômputo geral, não apresentou resultados positivos, à exceção de alguns setores industriais, como se pode ver das estatísticas publicadas pela Fundação Getúlio Vargas.

O incremento do produto real que chegou a 6,3% em 1948, 6,1% em 1951 e 1952 e 7,9% em 1954, atingiu de 1955 a 1959 uma média de 3,5% para apenas melhorar em 1960 que foi de 4,2%. Em 1961, quando nos sete primeiros meses o governo



abandonou a política desenvolvimentista com um hiato deflacionário para conter os desequilíbrios, o produto real subiu de 7,2%, uma das taxas mais elevadas dos últimos oito anos.

Com a política de crédito e de preços mínimos de apenas 7 meses do Governo Jânio Quadros, tivemos uma significativa expansão do setor agrícola que cresceu 10,2%, o triplo da média do período 1956-1960, que foi apenas de 2,6%.

Ao iniciar em 1946, o programa desenvolvimentista das "Metas", deveria o Governo ter pensado antes em um plano financeiro para custeá-los, e não emitir para desenvolver, principalmente em obras improdutivas.

A tendência depressiva das exportações já era evidente em 1956. Basta lembrar, como salientou o Ministro Lucas Lopes em 1959, no período de 1948-56, o volume da exportação mundial aumentou de 77%; as exportações da Europa Ocidental triplicaram, as da América do Norte aumentaram de 40% e as da área do esterlino de 53%. Mesmo na América Latina, em seu conjunto, o "quantum" das exportações cresceu de 21%, e alguns países de rápido desenvolvimento econômico como o México, lograram praticamente dobrar o volume exportado. Pois bem, nesse período de intensa expansão do comércio mundial, o volume físico das exportações brasileiras declinou em cerca de 15%. Isso é tanto paradoxal quanto, no mesmo período, a nossa demanda de importações, decorrente do processo do desenvolvimento econômico, aumentava vertiginosamente. Assim, ao passo que o índice do volume físico das exportações declinava de 100 para 85, em 1957, o das importações subia de 100 para 156.

Uma política ativa de exportações que deveria ter sido seguida como base de qualquer política de desenvolvimento, não foi levada em consideração pelos administradores.

As exportações que eram de 1 bilhão e quatrocentos milhões de dólares em 1955, caíram em 1959 para 1 bilhão e duzentos e oitenta e dois milhões de dólares, reduzindo a nossa já diminuta capacidade de importar.

O financiamento das importações necessárias às obras do desenvolvimentismo foi conseguido através de empréstimos nos Estados Unidos. O do custo interno à custa de maciças emissões de papel-moeda.

Os resultados dessa imprevidência foram dois: a inflação galopante no «front» interno e dívidas acumuladas no exterior.

Comentando o nosso endividamento no exterior disse o Embaixador Roberto Campos, em entrevista ao Correio da Manhã de 29 de setembro de 1961, o seguinte: "que nos princípios do ano em curso a situação cambial do país era das mais críticas, pois havia compromissos de grande monta vencíveis a prazo curto, decorrentes da acumulação das promessas de venda de câmbio,

contratos cambiais, vencimento de prestações relativas a fornecimentos específicos (a curto e médio prazos), além da dívida consolidada, a longo prazo, que embora sem maior expressão numérica, caracterizava-se pela concentração temporal dos vencimentos. As dívidas brasileiras para com os principais credores da sua área de negociações — Alemanha, França e Itália — tinham 41% de seus vencimentos programados para o quinquênio que se iniciava. Salientou que a taxa máxima do pagamento dos países subdesenvolvidos deve situar-se entre 8 e 12 por cento de suas exportações anuais. Para o exercício de 61 o programa de pagamentos de crédito orçava em 760 milhões de dólares, ou seja, a quase totalidade da receita cambial proveniente das exportações”.

As medidas adotadas pelo Governo em 1961, incremento do comércio exterior já deram os primeiros resultados com o aumento das nossas exportações.

Qualquer política de desenvolvimento econômico deve tomar por base o lema exportação intensiva para o desenvolvimento, evitando que se aumente o caos social e econômico em que vive o Brasil, que tem todos os elementos materiais para se desenvolver dentro da ordem, da paz e dos princípios democráticos e cristãos de vida.