

Resenhas

TEORIAS MODERNAS DA DISTRIBUIÇÃO DE RENDA. M.C. Howard. Zahar. Rio de Janeiro. 1981

Como se sabe, o aparecimento do livro de P. Sraffa, *Produção de Mercadorias por meio de Mercadorias*, ensejou o desenvolvimento de um duplo debate; de um lado, provocou o surgimento de extensa discussão entre os partidários das escolas neoclássicas e os defensores do novo paradigma — denominado depois neoricardiano — que ficou conhecida como Controvérsia de Cambridge; de outro, deu origem a algumas interpretações não ortodoxas da teoria do valor marxista e isto despertou algum debate, em geral em tons menos acres, sobre as relações entre as duas teorias. O livro de Howard discorre, sem se aprofundar em particularidades técnicas, sobre o primeiro deles. Trata-se de uma obra de divulgação.

Dispensando ao máximo a matemática, o autor apresenta de início uma explicação para não iniciados da moderna teoria de equilíbrio geral, na versão axiomática de Arrow-Debreu, com enfoque sobre as questões conceituais. Discute o significado de equilíbrio e os problemas da existência, das alocações eficientes, da estabilidade, da unicidade e da estática comparativa. Com base nos trabalhos recentes de F. Hahn, ao expor as interpretações dessa teoria não se esquece de acentuar o modo puramente formal com que o tempo e a incerteza são incorporados aos modelos — quando o são. Não há seqüência de transações através do tempo; o equilíbrio é de planos, de demandas e ofertas planejadas sob o princípio da racionalidade maximizadora. É realçada também

a coerência lógica dessa representação analítica, que tem por objetivo uma economia de trocas, em que a moeda tem um papel exclusivamente como unidade de conta.

Ao tratar, em seguida, das características distributivas dos modelos de equilíbrio geral, procura mostrar que as igualdades entre rendas fatoriais e produtos marginais não são essenciais à teoria. Desfaz, assim, confusão muito disseminada entre os seus críticos apressados ou superficiais. Ressalta que essa teoria tem uma explicação internamente coerente para juros e lucros. O primeiro (juros) é visto como um pagamento por um empréstimo e resulta da preferência pelos bens presentes em relação aos futuros e o segundo (lucros), que tem a natureza de um "rent", deriva das características da tecnologia de produção. Decorre que a crítica à lógica interna da teoria neoclássica tem fracassado; esta só pode ser feita às suas hipóteses: são suas suposições simplificadoras adequadas para responder à questão a que se propõe?

Há um capítulo em que o autor versa sobre a parábola da função de produção agregada e no qual mostra que a crítica neoricardiana foi certa. Trata-se, como se sabe, de uma construção analítica problemática, pois a mensuração do capital em valor é incompatível com a proposição de que o seu produto marginal determina a taxa de lucros. Nesta parte do livro, o autor apresenta uma discussão acessível do tópico reversibilidade das técnicas em conexão com o problema da interpretação dos modelos neoclássicos ou como processo que ocorre ao longo do tempo ou como conjuntos de equilíbrios em estados estacionários ou ainda de equilíbrios temporários.

O assunto seguinte é a relação entre os modelos de Arrow-Debreu e de Sraffa. Howard lembra, de início, que os neoricardianos pretendem haver construído uma nova teoria do valor a partir do conhecimento da tecnologia e de uma variável distributiva como o salário ou a taxa de lucro. Argumenta que esta construção nada mais é do que um modelo de equilíbrio geral sob suposições mais restritivas: há apenas um fator primário, não existe produção conjunta e tecnologia com retornos de escala constantes. Procura mostrar também que o conceito de taxa uniforme de lucros e a noção de equilíbrio implícito no modelo de Sraffa não são estranhos ao arcabouço analítico neoclássico.

A parte do livro que trata das relações entre o paradigma neoclássico e as teorias neokeynesianas é a mais inconclusiva. Após apresentar versões simplificadas dos modelos de J. Robinson, N. Kaldor e L. Pasinetti e ressaltar que a "visão do mundo" é diferente — as teorias neokeynesianas adotam a formação de preço por "mark-up" e a influência de poder de barganha das classes sociais na distribuição, por exemplo, como hipóteses —, acaba por concluir, sem muita convicção, que "as relações de distribuição keynesianas devem ser válidas num modelo neoclássico de equilíbrio geral devidamente especificado, pois a condição de equilíbrio da qual são derivadas é apenas uma formulação especial da condição neoclássica".

Em essência, Howard vê e julga os modelos de Sraffa e neokeynesianos sob a perspectiva metodológica da teoria econômica axiomática, também chamada walrasiana. Por isto, seus argumentos são estritamente formais. Parece-nos que é possível, mas incorreto, reduzir o conceito de equilíbrio de uma a outra. O modelo de Sraffa é uma teoria de preços de produção que dispensa inerentemente as demandas, não depende de consistência de planos racionais e qualquer hipótese de pleno emprego e não pode ser fechado. A idéia das taxas de lucro uniformes e sua noção de equilíbrio advêm de leis tendenciais do capitalismo competitivo que são tomadas como independentes de

algo como a livre vontade dos agentes. Tem em comum com os modelos neoclássicos o caráter analítico-descritivo e ambos se opõem ao método lógico-genético de Marx.

Citando F. Hahn, Howard crê poder afastar as críticas sobre a natureza ideológica das suposições da economia do equilíbrio, porque Arrow e Debreu mostram "o que o mundo teria de parecer para que tal tese (o liberalismo econômico) fosse verdadeira. Com isso oferecem o caminho mais poderoso para a (sua) refutação (...)" o que deveria ser explicado é, em essência, porque os economistas neoclássicos concentram seus esforços exclusivamente em uma teoria do valor de troca, ignoram a tese de que o valor trabalho é a forma da sociabilidade no modo de produção capitalista e a confundem sistematicamente com a suposição de que o trabalho é o único fator de produção.

Resta mencionar que, embora claro e correto em seus próprios termos, grande parte da facilidade de leitura do livro é ilusória. Para quem desconhece algo da teoria de equilíbrio geral, o texto pode dar o sabor mas não a substância do debate. Quem a conhece, talvez prefira uma obra mais completa.

Eleutério F. S. Prado
FEA/USP

PROÁLCOOL, ENERGIA E TRANSPORTES. Fernando Homem de Melo & Eduardo Gianetti da Fonseca. FIPE/PIONEIRA. São Paulo. 1981. 163 p. (Col. Estudos Econômicos).

O debate sobre a questão energética tem ocupado posição privilegiada nos últimos anos. O livro que aqui resenhamos constitui uma tentativa de sistematizar vários elementos em jogo, o que lhe confere, desde o início, um interesse especial.

Inicialmente, Fernando Homem de Melo e Eduardo G. da Fonseca fornecem uma síntese da atuação do governo brasileiro, desde

1975, no que tange às respostas dadas à crise do petróleo desencadeada em 1973. Em seguida, analisam diversos aspectos do programa energético de substituição do petróleo, considerando questões alocativas e distributivas. Finalmente, discutem alternativas de política para o sistema de transporte brasileiro, visando superar o estrangulamento energético.

A perspectiva dos autores é basicamente crítica. Segundo eles, "existem caminhos alternativos para o encaminhamento da chamada 'crise' energética e (...) apesar desses caminhos poderem alcançar resultados semelhantes em termos de alguns indicadores econômicos, os resultados distributivos podem ser radicalmente distintos. Portanto, a questão fundamental deixa de ser sobre a disponibilidade de recursos (...) para se tornar mais uma questão de controle de sociedade sobre as grandes decisões de estratégia econômica" Isto é, os autores reafirmam que a questão energética é fundamentalmente política; essa perspectiva manifestar-se-á ao longo de todo o trabalho.

* * *

Sem dúvida, o principal protagonista na resposta do governo brasileiro à crise energética é o Proálcool — Programa Nacional do Alcool. Tal programa, realmente implementado, atinge as metas propostas no que tange à provisão do álcool e à substituição da gasolina; porém, é necessário salientar que boa parte deste resultado é atribuível ao grande aumento no preço real da gasolina, operado desde 1973, e especialmente desde 1979.

Esta conversão, entretanto, tem custos elevados. Os autores mostram que o custo de produção do álcool é bem mais elevado do que o da gasolina (aproximadamente 80% mais). Do ponto de vista do balanço de pagamentos, eles indicam que uma maior economia de divisas poderia ter sido obtida mediante a exportação do álcool, ou, mais ainda, do açúcar. Evidentemente, trata-se de um aspecto por demais importante para

ser esquecido, como acontece habitualmente. O álcool para automóveis não é atualmente tributado, enquanto que a gasolina é fortemente tributada. Estes resultados levam os autores a concluir que a escolha do governo em favor do álcool está com certeza baseada em considerações políticas, e não econômicas.

* *

O panorama apresenta-se mais complexo para o caso dos programas correspondentes a outros substitutos de derivados de petróleo. São, em todos os casos, programas que não têm atingido a fase de implementação. As duas opções em estudo para substituição do óleo diesel — emprego do álcool aditivado ou de óleos vegetais diversos — segundo os autores, e de acordo com as poucas referências disponíveis, fornecem resultados inferiores, em termos de rendimento, ao do óleo diesel convencional. Algumas alternativas exigem o emprego de grandes extensões de terra, o que as inviabiliza, ou pelo menos as torna de difícil aceitação. O óleo combustível tem também o seu plano de substituição, através do carvão e da biomassa florestal.

* * *

Após a síntese histórica que mencionamos (cap. 2), os autores empreendem uma análise do impacto da política energética do governo brasileiro (cap. 3). Três são os aspectos considerados: demanda de terra pelo programa energético (e por outros programas governamentais referentes à agricultura); impacto sobre os mercados de terra e trabalho e alguns aspectos distributivos associados ao programa energético.

A questão da demanda de terras é considerada num contexto mais amplo. Os autores examinam no livro três metas que o governo tem formulado, em relação à agricultura brasileira em geral: significativos aumentos na produção de alimentos, de exportáveis, e de culturas energéticas. A formulação de objetivos tão ambiciosos é por

si mesma suspeita, posto que parece sugerir a necessidade de um esforço excepcional no uso e ocupação de terras. Isto é o que os autores demonstram. Partindo de dados históricos sobre os rendimentos das culturas principais, e assumindo hipóteses sobre expansão das culturas dos três grupos, chega-se a uma taxa anual de incorporação de novas terras agrícolas, entre 1977 e 1985, que praticamente dobra a taxa histórica observada no período 1940/1980. Esta perspectiva, de acordo com os autores, tem poucas probabilidades de se realizar, e assim é fácil prever que as três metas tornar-se-ão conflitivas, com probabilidade de as propostas para a agricultura de alimentação não serem alcançadas. Deve-se notar, ainda, que a demanda de terras para culturas energéticas corresponde a pouco menos da terça parte do total da terra necessária em 1985. Mas mesmo se considerarmos só os objetivos de produção de alimentos e exportáveis, as metas propostas pelo governo implicam uma taxa de expansão das terras agriculturáveis bem maior do que a taxa histórica, o que novamente coloca dúvidas sobre a sua factibilidade.

Finalmente, é importante notar que, em relação a algumas importantes culturas alimentares (por exemplo: feijão e mandioca) os autores prevêem taxas negativas de crescimento dos rendimentos por hectare, também baseados no comportamento histórico anterior. Trata-se, na verdade, de um fenômeno muito preocupante, ligado à deterioração de solos e degeneração de espécies, cuja reversão parece ser possível só num futuro mais distante.

* *
*

A análise do impacto sobre o mercado de terras consiste numa avaliação sumária de alguns instrumentos governamentais de promoção do Proálcool, que põe em evidência a magnitude dos subsídios transferidos aos produtores de álcool.

Já a análise das repercussões sobre mercado de trabalho é mais detalhada, ainda que

se limite ao caso do Estado de São Paulo, aparentemente devido à ausência de dados para todo o Brasil. Ao que indicam as poucas evidências disponíveis, o efeito do Proálcool, ao nível do emprego agrícola, foi um significativo incremento da mão-de-obra agrícola (tanto qualificada como não qualificada) no período 1976/1980. Mas, ao mesmo tempo, deve-se assinalar que, devido à peculiar superposição de períodos de plantio e colheita dos principais produtos agrícolas, verificou-se um aumento de concentração sazonal dessa demanda. Finalmente, os autores salientam que o impacto global do Proálcool dificilmente será suficiente para compensar importantes quedas no emprego industrial, devido às diferentes qualificações necessárias, além do fato de ser modesto o número absoluto de empregos criados por este programa.

Os autores tecem ainda algumas considerações as quais sugerem que o Proálcool não é garantia suficiente para a manutenção ou eventual crescimento de mão-de-obra ocupada. Também é objeto de tratamento a estrutura tributária quanto aos combustíveis, sublinhando-se o fato de o álcool não ser tributado; a gasolina, pelo contrário, gera significativos montantes de arrecadação, cujos destinos não são revelados claramente pelas autoridades. Finalmente, são analisados alguns aspectos distributivos relacionados com o Proálcool. Os autores, tomando por base dados de distribuição de automóveis por classe de consumo global, chegam à conclusão que a ênfase no combustível para transporte individual acaba significando uma transferência de recursos que beneficia as classes mais abastadas, ainda que os montantes transferidos não sejam avaliados.

* *
*

No Capítulo 4 os autores analisam os aspectos energéticos do sistema de transportes do Brasil, e assim pretendem mostrar que é possível haver significativa economia de hidrocarbonetos, mediante alterações da composição modal do transporte.

Inicialmente, os autores fazem breve resenha histórica, que ilustra a evolução dos transportes no Brasil, a partir da 2.ª Guerra Mundial. Sublinham, neste aspecto, a “opção rodoviária” feita no Plano de Metas do Governo JK, mantida quase sem alterações até hoje, o que confirma ser esta uma tendência já dos anos finais da década de 1940. Assinalam, além disso, a estreita vinculação existente entre a dinâmica expansão da indústria de bens duráveis de capital, e o impetuoso crescimento da rodovia, hoje principal protagonista do transporte brasileiro. A consequência disto é bem clara: qualquer reformulação do sistema de transportes implicará necessariamente uma alteração importante nos padrões da industrialização brasileira.

A seguir, com uma série de considerações os autores evidenciam as demandas de energia por parte do setor de transportes. A razão desta escolha é simples: este setor, individualmente, demanda quase 60% dos derivados de petróleo consumidos pelo Brasil. No texto são apresentados os dados que permitem atingir este número global. Ao mesmo tempo, fornecem dados sobre a participação de cada modalidade de transporte na demanda energética, os quais indicam a importância decisiva do transporte rodoviário de passageiros e cargas, no total demandado.

Ao analisarem as respostas alternativas à crise do petróleo, os autores sugerem a existência de duas estratégias alternativas básicas: (1) substituição dos derivados do petróleo requeridos pelo setor de transporte — o que simultaneamente implicará conferir “novo fôlego a uma parte da indústria de material de transporte, cujo horizonte encontra-se obstaculizado no contexto da alta no preço dos derivados”; e (2) conservação dos derivados do petróleo empregados no setor de transportes, “obtida através de mudança na organização do transporte de cargas de passageiros a curto prazo e de correção das distorções acumuladas no sistema nacional de transporte a médio e longo prazos, concentrando-se investimentos na

modalidade ferroviária para o transporte de cargas e no transporte coletivo para a movimentação de passageiros”. É claro que as autoridades governamentais optam pela primeira estratégia, o que é fartamente demonstrado pelos autores.

*
•

Finalmente, Fernando H. Melo e Eduardo G. da Fonseca propõem uma série de medidas orientadas pela segunda alternativa, visando à “reorientação do estilo de desenvolvimento econômico vigente no Brasil nas últimas três décadas”. Apresentam um grupo de medidas de política de conservação, das quais só duas são discutidas: 1.ª — racionalização do transporte rodoviário de cargas pela redução de sua capacidade ociosa, a qual julgam exagerada, e aumento da participação de veículos pesados, mais econômicos; 2.ª — substituição, na medida do possível, do transporte individual de passageiros urbano pelo transporte coletivo, especialmente nas áreas metropolitanas.

Avaliação

A seguir, analiso cada um dos tópicos centrais do livro, isto é, resenha das soluções para o problema energético, impactos alocativos e distributivos associados, e aspectos energéticos do setor transportes.

Acho que a análise referente aos requerimentos de terras agrícolas é talvez a mais bem sucedida do livro todo. A avaliação dos requerimentos de mão-de-obra agrícola é também satisfatória, ainda que limitada, como já se viu, ao caso do Estado de São Paulo. Já as outras avaliações do impacto com certeza poderiam ser melhoradas, especialmente no que tange ao uso dado aos fundos gerados pela tributação sobre combustíveis. Seria também desejável chegar a avaliações qualitativas do efeito distributivo do Proálcool, por classe de renda e por região.

A resenha que os autores apresentam no capítulo 2 carece talvez de uma sistemati-

zação adequada; mas certamente oferece informações amplas e de interesse.

Achei o capítulo referente ao setor transporte mais fraco do que os outros. Ainda que razoáveis e aceitáveis de um ponto de vista técnico, as propostas de conversão modal e racionalização estão formuladas em termos ainda muito gerais (e genéricos). Não encontramos, por exemplo, uma avaliação quantitativa, ou pelo menos a tentativa, das economias energéticas que decorreriam das medidas propostas. Medidas, aliás, que só poderiam formar parte de um conjunto mais amplo, se se tenciona uma economia significativa de derivados no setor transporte.

Mas as insuficiências não devem eclipsar os méritos. Com certeza, qualquer tentativa de sistematizar os elementos em jogo no debate energético brasileiro deve ser “calorosamente” bem-vinda. Este é o caso do livro aqui resenhado, que, embora não pretenda uma avaliação global, fornece enfoques e análises de grande valor, além de proporcionar ao leitor um conjunto de dados e informações classificadas, extremamente úteis.

Observações Adicionais

Deixo para o final os seguintes comentários, relativos à questão da relação entre energia e transportes.

Na página 116, os autores afirmam que a opção pela rodovia, no Brasil, é atribuível à inadequação do sistema ferroviário para sustentar o crescimento do mercado interno, devido à falta de coesão da rede. Esta poderia ser uma boa razão, mas, com certeza, as próprias demandas do modelo de industrialização, e a inicial ligação que os próprios autores assinalam entre o modelo e a indústria automobilística, têm muito a ver. O caso da Argentina é significativo: mesmo existindo uma rede ferroviária excelente e de grandes potencialidades, a opção rodoviária impôs-se com igual força que no Brasil. E, sem dúvida, as organizações internacionais de financiamento e desenvolvimen-

to “canonizaram” esta opção, através de uma clara política de empréstimos favoráveis ao desenvolvimento rodoviário.

Bem poucos países da órbita capitalista fugiram deste processo de “rodoviarização”; um exemplo solitário é a Índia.

Na hora de avaliar as demandas energéticas dos diferentes modos de transporte, teria sido conveniente a inclusão de indicadores técnicos de consumo energético. Por exemplo, é aceito, para o caso do transporte de cargas, que o consumo de óleo diesel é 3/4 vezes maior no caminhão, em relação ao trem diesel. Estes indicadores complementaríamos adequadamente as evidências estatísticas apresentadas pelos autores, que mencionam só alguns desses, para o caso do transporte de passageiros.

Os autores, na página 151, mencionam que os caminhões transitam, no Brasil, com um nível de utilização de 60%, considerado baixo; mas não são apresentados valores comparativos que possibilitam estabelecer comparações.

Eu também não disponho de dados de outros países, mas não teria tanta certeza de que se trata de um índice baixo demais. Por exemplo, no transporte de passageiros, um índice de 60% é considerado bom, ou pelo menos razoável, ainda que seja verdade que se poderia exigir maior flexibilidade do caminhão, dado que não opera sob regime de serviço público, isto é, não é obrigado a circular vazio. Além do mais, os próprios autores reconhecem que medidas para incrementar o nível de emprego da capacidade de transporte poderiam afetar a rentabilidade empresarial do carreteiro (p. 152); portanto, eles não teriam razões para mudar o índice de utilização atual.

Finalmente, um comentário de caráter mais geral: os autores comentam que o programa energético adotado pelo governo implica perder “uma oportunidade histórica privilegiada de se caminhar na reorientação

do estilo de desenvolvimento econômico vigente no Brasil nas últimas três décadas” (p. 149). Pessoalmente, até poderia concordar com essa afirmação; mas os autores deveriam explicitar qual é a mudança de estilo que propõem. Porque, como advogado do diabo, eu poderia afirmar que com os ajustes necessários, como poderia ser o incentivo às exportações, o modelo atual é o único que pode aos poucos incorporar os setores mais pobres a níveis de vida mais dignos, dentro dos padrões de consumo atuais. Em princípio, e até prova em con-

trário ser apresentada, esta posição é tão válida quanto a dos autores.

É claro que se trata de uma questão essencialmente política, e é nesse nível que vão ser decididas as soluções para a problemática energética. Estou certo de que os autores concordarão comigo neste ponto.

Alberto Eugenio Guido Müller
FIPE/USP