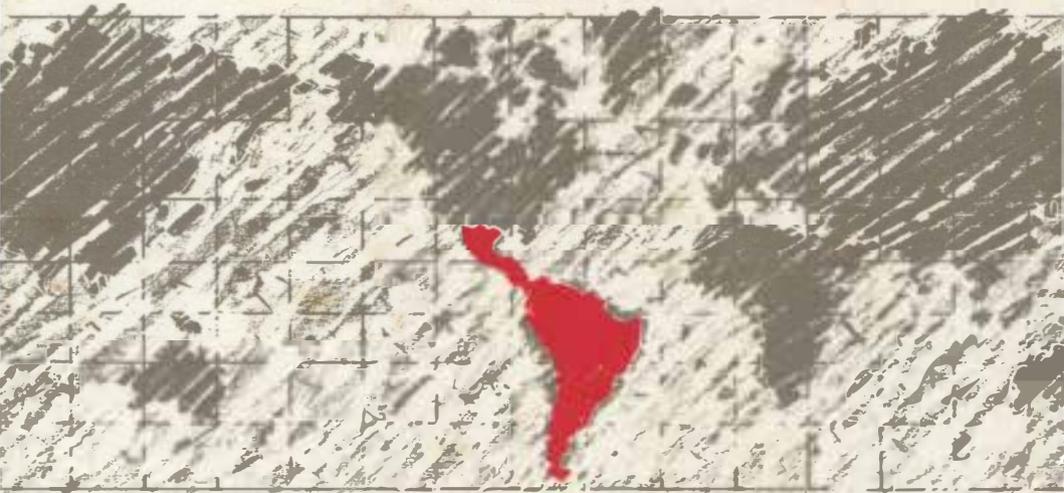


**A
AMÉRICA
LATINA
E A CRISE
INTERNACIONAL**



organizadores

**CARLOS ALBERTO
PLASTINO**

ROBERTO BOUZAS

**INSTITUTO DE RELAÇÕES
INTERNACIONAIS - PUC - RJ**

**INSTITUTO DE ESTUDIOS
DE ESTADOS UNIDOS - CIDE**

graal

II.3

A VIABILIDADE DA MORATÓRIA UNILATERAL *

Antonio Barros de Castro**

O BRASIL SE ENCONTRA presentemente — e pela terceira vez no espaço de três anos — incapacitado de manter em dia os seus compromissos financeiros internacionais. As demais situações críticas verificaram-se no último trimestre de 1980 e no período setembro/dezembro de 1982.

No primeiro episódio, ainda foi possível manter as aparências e preservar a credibilidade do país. Prova disto: no ano de 1981 o país captou o montante desejado de recursos e o ingresso de capitais de risco atingiu a cifra recorde de 1,5 bilhão de dólares. Na segunda metade de 1982, porém, a situação tornou-se verdadeiramente insustentável — o que só chegou ao conhecimento do público após as eleições de 15 de dezembro. As reservas foram rápida e integralmente consumidas, e o governo, em meio a uma situação de quase pânico, formalizou o seu pedido de apoio ao FMI. No terceiro e atual episódio, a crise se aprofundaria ainda muito mais. Pelo menos 2,5 bilhões de dólares de compromissos externos encontram-se presentemente vencidos, e numerosos empréstimos vêm sendo relutantemente transferidos pelos credores para a categoria prejuízos (*non performing loans*). Enquanto se aguarda a assinatura do novo acordo com o FMI, os pagamentos de juros e principal

* Texto apresentado ao II Simpósio Brasil-Europa promovido pelo ILDES (Instituto Latino-Americano de Desenvolvimento Econômico e Social).

Este trabalho não poderia ser realizado sem a estreita colaboração de Francisco Eduardo Pires de Souza e Adriano José Pires Rodrigues.

**

Economista e professor da UFRJ.

encontram-se em princípio suspensos. Na prática, porém, parte dos juros vencidos vai sendo paga, enquanto as importações, ferreamente controladas e restringidas, processam-se neste momento em um ritmo manifestamente incapaz de atender às necessidades de funcionamento de diversos ramos de atividade.

Não pretendemos examinar neste trabalho o processo pelo qual se chegou a atingir esta penosa situação. O que nos interessa é discutir a possibilidade — ou melhor, a viabilidade — de enfrentá-la por caminhos diferentes do 'ajustamento' que vem sendo tentado pelo governo, sob a orientação do FMI.

O ponto de partida da discussão deve ser a constatação de que o país vem repetidamente — nos três pontos de quase ruptura assinalados — tentando captar recursos para rolar a dívida e cobrir o seu déficit de transações correntes, num volume que excede de muito o total de recursos que o conjunto das fontes provedoras se dispõe a fornecer-lhe. Os fatores imediatamente responsáveis por esta incompatibilidade são:

- 1) o dispêndio com importações, fortemente ampliado por ocasião do segundo choque do petróleo;
- 2) o serviço da dívida, extraordinariamente acrescido nos mais recentes anos, em decorrência das taxas de juros vigentes desde 1979 e do próprio montante da dívida;
- 3) a evolução das exportações, seriamente prejudicadas pelo declínio dos preços dos produtos primários e, mais recentemente, pela retração das demais economias;
- 4) a profunda mudança verificada no comportamento das fontes financeiras internacionais, no sentido de frear a expansão dos empréstimos às nações devedoras;
- 5) a súbita mudança na avaliação do 'risco Brasil', reflexo de uma nova postura dos bancos comerciais bem como da própria deterioração das condições financeiras do país.

O peso atribuído a esses fatores na explicação do impasse atual varia enormemente entre as diversas correntes de opinião. Exemplificando: para muitos, a situação do país tornou-se financeiramente inviável por imprevidência das autoridades, que não contiveram a tempo o ritmo de expansão do país no período que se segue ao primeiro choque do petróleo; outros argumentariam que a deterioração da relação de trocas; combinada com a elevação sem precedentes da taxa de juros, explica em grande medida a situação de inviabilidade financeira a que se chegou; por fim, terceiros atribuem maior realce ao comportamento das próprias fontes

financeiras externas — num primeiro momento —, facilitando indevidamente o repasse dos petrodólares à sua disposição e, posteriormente, dificultando sensivelmente o acesso a novos fundos. Independentemente, porém, da explicação que se tenda a aceitar, cabe admitir que uma nação devedora só pode corrigir a incongruência entre a necessidade de recursos e a disposição dos credores a ampliar os empréstimos pela diminuição das suas necessidades de fundos. Isto, por sua vez, supõe uma combinação qualquer de menores gastos com importações; crescimento das exportações; e redução — ou suspensão — do serviço da dívida. Simultaneamente, no plano interno, deverão processar-se as mudanças capazes de promover o reajuste efetivo da economia, e absorver as suas conseqüências. É a partir dessa postura que haveremos de caracterizar o tipo de solução que vem sendo tentada pelo governo, sob o patrocínio do FMI.

No processo de reajuste que vem sendo imposto à economia brasileira desde fins de 1982, as importações constituem a principal variável de ajuste. O incremento das exportações também é buscado, admitindo-se porém que este objetivo depende crucialmente da evolução do mercado externo. O giro da dívida é alcançado por renegociação, sem problemas, e o mesmo se tenta fazer com as necessidades adicionais de empréstimos. Rígidos limites são porém impostos pela comunidade financeira internacional à obtenção de novos recursos, sendo este um elemento-chave na definição das acomodações que levariam a economia a alcançar uma situação viável do balanço de pagamentos.

No plano interno, a demanda global é comprimida, primordialmente, através de restrições monetário-creditícias e de cortes no gasto público. A redução da demanda global por si só tenderia a reduzir as importações e a estimular a busca do mercado externo. Este movimento é porém reforçado mediante alteração dos preços relativos das importações e das exportações, obtidas, no essencial, através da desvalorização cambial: nos 12 meses encerrados em julho deste ano, face a uma inflação de 143%, o cruzeiro foi desvalorizado em 222%. Mais recentemente, a contenção das importações foi decisivamente reforçada, mediante o monopólio de câmbio e a não-liberação de guias de importação.

! Quanto aos resultados obtidos pela política que vem sendo implantada, a questão deveria ser encarada por dois ângulos: o do balanço de pagamentos e o da economia interna. Começemos pelo balanço de pagamentos, admitindo para efeito de discussão que,

não obstante os tropeços e a turbulência do momento atual, os objetivos estabelecidos na segunda Carta de Intenções, conforme informações colhidas em meados de setembro, venham a ser integralmente cumpridos.

No ano de 1983 o saldo comercial atingiria a cifra de 6,3 bilhões de dólares. Este superávit permitiria custear os chamados serviços de não-fatores, bem como as remessas líquidas de lucros e *royalties*, sobrando cerca de 3,3 bilhões de dólares para pagamento de juros. Sendo porém o montante total de juros incorridos em 1983 da ordem de 11 bilhões de dólares, e sendo irrisório o movimento de ingresso de capitais de risco (entrada presentemente estimada em 400 milhões de dólares), e nulas — a rigor negativas — as reservas, a dívida deverá aumentar aproximadamente 7,3 bilhões de dólares. Em outras palavras, uma evolução altamente benigna do ponto de vista da estratégia atual acarretaria uma elevação da dívida registrada (de médio e longo prazos) de 10,5%. Para 1984, sendo previstos um crescimento das exportações de 22,3 bilhões de dólares para 25 bilhões e o congelamento das importações em 16 bilhões, seria supostamente obtido um saldo comercial de 9 bilhões de dólares. Caso isso se verifique, e aceitas as demais hipóteses favoráveis a esta estratégia, a dívida registrada voltaria a crescer em aproximadamente 8%, sendo necessário prosseguir no esforço de ajustamento. . .

Voltemo-nos para o plano interno.

De janeiro de 1981 a julho de 1983, a produção industrial sofreu uma queda de cerca de 15%,¹ enquanto o emprego na indústria decrescia em 16%. A capacidade ociosa no setor de bens de capital já atinge em média 42%.² Mais recentemente, vem ganhando impacto a retração da construção civil, em decorrência da redução dos investimentos governamentais, bem como da retração da demanda de habitações.³

A gravidade da presente situação não pode porém ser avaliada por informações referentes à regressão já registrada. É preciso ter presente que, após a estagnação verificada em 1982, a economia na atualidade parece encontrar-se em queda livre. O mais evidente

1. Em 1981, -9,6%; em 1982, +1%; no 1.º semestre de 1983, -6,8%. *Indicadores Conjunturais da Indústria*, IBGE.

2. *Conjuntura Econômica*, agosto de 1983.

3. O desemprego daí resultante não está incluído no índice acima, que se refere unicamente à indústria de transformação.

sintoma deste movimento talvez seja a previsão de uma queda real dos investimentos (indústria de transformações) da ordem de 40% no corrente ano.⁴

Não seria difícil acrescentar indícios de que a economia encontra-se não apenas em franca regressão, como efetivamente aproximando-se de limites a partir dos quais a quebra em cadeia de empresas será tão inexorável quanto incontrolável. Sem insistir porém na apresentação de evidências de uma evolução manifestamente desastrosa, retornemos ao balanço de pagamentos.

Pelo menos um objetivo da política em curso poderá ser considerado exitoso: a obtenção de um saldo comercial de 6 bilhões de dólares. Assegurado praticamente o cumprimento desta meta, o país começa a pagar juros já em 1983 (a dívida, no entanto, continua a crescer como já assinalado). Assim, também, o saldo comercial previsto para 1984 visa justamente ampliar a parcela de juros paga pelo país.

Em contraposição a este êxito, do ponto de vista da política do balanço de pagamentos, a economia do país encontra-se, como vimos, em plena regressão. Há fortes razões para se crer, no entanto, que este *trade off* entre saldo comercial e estado geral da economia, já observado em 1981, constitui um fenômeno de curto prazo. Mais precisamente, a médio e longo prazos não se pode insistir neste efeito-gangorra, porque a persistência e o aprofundamento da crise comprometem inevitavelmente a capacidade de exportar. E isto por várias razões, que vão desde a dificuldade de sustentar a presença em mercados externos (gastos de representação comercial, etc.), até o retardamento da introdução de melhorias, em decorrência da dissolução de equipes técnicas, da redução do dispêndio com pesquisa e desenvolvimento e, genericamente, como resultado da retração dos investimentos. O próprio declínio acentuado do gasto público não tarda em afetar a produtividade do sistema, como conseqüência da deterioração das condições de operação dos serviços básicos.

O fenômeno assinalado é, sem dúvida, da maior gravidade. Através dele vemos que a insistência na atual política impossibilitaria a obtenção dos seus próprios objetivos — e deixaria como herança uma economia prostrada e semidestruída.

4. Estimativa com base na 68.^a Sondagem Conjuntural. *Conjuntura Econômica*, agosto de 1983.

Na segunda parte deste trabalho tratamos de discutir a existência de alternativas à política em curso.

A busca de novas soluções tropeça num dilema:

1) qualquer variante do programa atual, que recorra à contenção da demanda global e admita o pagamento de juros a taxas de mercado, não permite retirar a economia da rota de declínio em que se encontra;

2) a adoção de um programa de reajuste que repouse sobre outros fundamentos, e se valha de outros instrumentos, bem como o estabelecimento de uma taxa de juros fixa e compatível com a capacidade de pagar do país, são considerados inaceitáveis pela comunidade financeira internacional.

Isto significa que a busca de novos caminhos requer a ruptura das negociações atuais, e a declaração de uma moratória unilateral. A reflexão sobre o significado de uma decisão deste tipo tem no entanto sido sistematicamente tolhida por argumentos que tratam de negar a sua viabilidade. Alguns desses argumentos perderam evidentemente sentido na atualidade.⁵ Dentre os que continuam sendo empregados, destaca-se presentemente o argumento de que a moratória unilateral provocaria a suspensão do crédito comercial, o que acarretaria a incapacidade de pagar importações.

Isto, por sua vez, teria por resultado o colapso no abastecimento de petróleo, tendo como conseqüência a paralisação da economia. Tratamos, no que segue, de examinar e refutar este argumento.

Admitamos que a moratória acarretasse a cessação instantânea dos créditos à importação e à exportação. A suspensão do financiamento às exportações traria conseqüências de duas ordens:

1.^a) Quanto às exportações que o país deve financiar para ter condições de competitividade, o ingresso de divisas no país cessaria,⁶ para recomeçar posteriormente, à medida que vencessem os prazos concedidos aos importadores. Pelo Quadro I pode-se no entanto observar que 67,4% das exportações são presentemente

5. Assim, p. ex., temia-se que a resistência à adoção de políticas de reajustamento de corte convencional acarretasse a cessação do ingresso autônomo de capitais no país. Tal ameaça carece hoje de sentido, já que este tipo de movimento espontâneo cessou há cerca de um ano, não havendo razões para supor que ele possa ser restabelecido a curto ou médio prazos.

6. Admite-se, no caso, que o país não lograria descontar os títulos de crédito por ele mesmo concedidos.

QUADRO 1
EXPORTAÇÕES SEGUNDO A NATUREZA CAMBIAL
E A MODALIDADE DE PAGAMENTO
JAN.-JUN.

DISCRIMINAÇÃO	1983		1982	
	Valor em US\$ milhões	Participação %	Valor em US\$ milhões	Participação %
I. Exportações com cobertura cambial	10.321	99,2	9.858	99,2
1) Pagamento à vista	7.010	67,4	5.431	54,7
● Entrega antecipada	594	5,7	538	5,4
● Carta de crédito — Letras à vista	2.356	22,7	2.352	23,7
● Cobrança à vista	4.061	39,0	2.541	25,6
2) Pagamentos até 90 dias	1.524	14,7	1.524	15,3
● Carta de crédito — Letras até 90 dias	263	2,5	132	1,3
● Cobrança	1.261	12,1	1.392	14,0
3) Pagamentos de 91 a 180 dias	734	7,1	517	5,2
● Carta de crédito	154	1,5	119	1,2
● Cobrança	580	5,6	398	4,0
4) Financiamentos de 181 a 360 dias	231	2,2	295	3,0
5) Financiamentos acima de 360 dias	624	6,0	820	8,3
6) Consignações	170	1,6	127	1,3
7) Não-especificados	27	0,2	1.145	11,5
II. Exportações sem cobertura cambial	80	0,8	76	0,8
III. Total	10.401	100,0	9.934	100,0

FONTE: Cacex-Depec.

pagas à vista, e que 14,7% são financiadas a um prazo não superior a 90 dias.

2.^a) Quanto aos empréstimos concedidos a exportadores, com base em linhas de crédito abertas no exterior e repassados por bancos brasileiros, deixariam de verificar-se. Este estreitamento do campo de operações dos bancos privados seria porém compensado pela ampliação de linhas internas de crédito (tipo Resolução 68 do Concx).⁷ Do ponto de vista dos exportadores, tal mudança não acarretaria qualquer transtorno ou prejuízo.

Como vimos, dois terços do valor das exportações correspondem a transações feitas à vista. Esta proporção se eleva para 82% se adicionarmos os pagamentos feitos até 90 dias (Quadro 1). A partir desses dados, admitamos que a moratória seja respondida com a suspensão imediata de todos os créditos ao país, mas não acarrete bloqueio comercial e/ou ações beligerantes. Não é outra, aliás, a suposição daqueles que condenam a moratória pelas consequências advindas da suspensão do *crédito* a importações e exportações.

Com base no exposto, e dado que o país deverá exportar este ano 22 bilhões de dólares, podemos admitir que, declarada a moratória, o país passaria a contar com o equivalente anual de 14,6 bilhões de dólares, montante este progressivamente ampliado — no curto espaço de três meses — para 18 bilhões (valor anual).

Voltemos-nos agora para as importações (que passam a ser pagas à vista), começando pela definição de um “mínimo crítico operacional”. Este seria definido como equivalente às atuais importações de produtos outros que não o petróleo, mais o montante de petróleo, suficiente para manter o atual nível de consumo de combustíveis por parte do sistema de transportes (carga e coletivo), da agricultura, da indústria e dos lares (GLP).

No último trimestre de 1983, as compras líquidas de petróleo deverão situar-se em 610.000 barris/dia, enquanto a produção nacional deverá alcançar uma média de 360.000 b/d. Visando cobrir unicamente as necessidades mínimas críticas, o exercício a seguir supõe uma redução das importações para 400.000 b/d, e do consumo total para 760.000 b/d.

A retração das compras externas, como se vê, atingiria unicamente países fornecedores de petróleo. A distribuição por fornece-

7. A moratória seria acompanhada de revisão — reestruturação e expansão — da política de crédito.

dor do corte total (210.000 b/d) seria objeto de negociações, que teriam por regra maior a minimização do déficit de transações comerciais com as nações petrolíferas.

Tomemos agora o suprimento de óleo diesel como objetivo maior, ordenador do exercício. O país necessita presentemente de cerca de 310.000 b/d deste produto, para operar as suas frotas de caminhões, ônibus e tratores. Como, porém, os transportes coletivos terão o seu uso incrementado no cenário aqui esboçado, admitimos que o consumo do diesel crescerá de 10% — para atender, em particular, à demanda ampliada de transportes públicos urbanos.

A partir dos 760.000 b/d de petróleo, podemos obter — mantida a atual estrutura de produção — 243.000 b/d de diesel (32%). Para um consumo de 341.000 b/d faltam-nos, pois, cerca de 100.000 b/d de diesel.

De gasolina e óleo combustível obteríamos, aplicando os coeficientes de 17% e 20%, respectivamente, 129.000 b/d e 152.000 b/d. A partir deste resultado seriam subtraídos 40% da gasolina e 40% do óleo combustível, para mistura no diesel. Com isto o total de 'diesel' seria incrementado em 111.000 b/d. Evidentemente, o novo diesel teria especificações diferentes, e algumas de suas propriedades seriam prejudicadas. Para enfrentar este problema caberia distinguir, suponhamos, entre três tipos de diesel, destinados, por exemplo, ao consumo de motores estacionários, veículos pesados, e médios.⁸ No que toca ao funcionamento dos motores, haveria que corrigir pequenos problemas e deficiências — decorrentes, por exemplo, da menor viscosidade do novo diesel — mediante um programa de testes, elaboração de instruções, pequenas adaptações, etc.

Como consequência da operação anterior, faltariam óleo combustível e gasolina.

No que se refere ao óleo combustível, cujo consumo atual é de cerca de 190.000 b/d, o déficit seria de aproximadamente 100.000 b/d. A solução 'imediata', no caso, seria a importação deste montante, havendo para tanto dois encaminhamentos possíveis: compra de petróleo pesado para queima direta, ou aquisição de óleo combustível propriamente dito. Privilegia-se neste exercício a primeira hipótese, sendo o petróleo pesado venezuelano escolhido

8. A Petrobrás já vem fazendo testes, a nível de mercado, com um diesel pesado, experiência que pode ser ampliada a curto prazo.

como solução mais adequada. Seu custo estimado é de apenas 20 dólares por barril, e o gasto correspondente será devidamente contemplado quando voltarmos a considerar o balanço de pagamentos.

O problema da gasolina deve ser encarado em conjunto com o álcool. Antes, porém, de considerá-lo, advertimos que a gasolina será também sacrificada para garantir o suprimento de nafta (petroquímica). Vale dizer, a gasolina disponível sofrerá uma subtração adicional correspondente a 20.000 b/d para que a demanda de nafta, cerca de 96.000 b/d, fosse atendida.

Voltemo-nos agora para o conjunto gasolina-álcool. O país consome cerca de 150.000 b/d de gasolina e 80.000 b/d de álcool.

Levando em conta os cortes anteriormente anunciados, a disponibilidade de gasolina cairia para 58.000 b/d, que somados aos 80.000 b/d de álcool equivaleriam a 138.000 b/d de combustível para a frota de automóveis e utilitários. A retração do consumo não teria, porém, que ser desta magnitude, porque a safra de cana que está sendo colhida permitiria, sem prejuízos para o suprimento e exportações de açúcar, a obtenção de pelo menos mais 20.000 b/d equivalentes de álcool. Trata-se, pois, de reduzir o consumo da frota de veículos leves, em aproximadamente 31%. Isto deveria ser obtido mediante definição de prioridades e implantação de um esquema de racionamento, cujas características não cabe tentar estabelecer neste trabalho.⁹

O Quadro 2 permite visualizar o conjunto das mudanças propostas e agrega detalhes que foram omitidos no texto. Observe-se que o ajustamento esboçado pode ser feito de imediato. O prosseguimento dos investimentos atualmente em curso na área do refino permitiria no entanto — já no ano de 1985 — uma melhoria significativa deste quadro. De fato prevê-se para aquele ano a obtenção de 48% de diesel.¹⁰

Voltemos ao balanço de pagamentos.

Declarada a moratória unilateral, estariam suspensos os pagamentos de juros e amortizações por três anos. Isto significa uma diametral mudança no sentido de reajuste da economia. Não se

9. O racionamento não poderia basear-se nas mesmas regras para os dois combustíveis (gasolina e álcool). Por outro lado, haveria que evitar que o álcool gozasse de grandes vantagens, porque isto provocaria uma onda de conversões indevidas e, conseqüentemente, escassez do produto.

10. Hoje informa-se que seria possível chegar a 37% de diesel, o que traria pequenas mudanças — e facilitaria — o ajustamento proposto.

QUADRO 2
UNIDADE 1.000 BARRIS/DIA

Derivados	Consumo atual	Produção restringida	Produção corrigida	Falta	Solução
GLP	94	61	61	20	Fiscalização e importação
Nafta	97	76	96	0	—
Gasolina	150	129	58	72*	Racionamento
O. diesel	310	243	342	0	—
Querosene	49	38	49	0	—
O. combustível	194	152	92	100	Importação

* Racionamento de apenas 72.000 b/d, dada a expansão — 20.000 b/d equivalentes da gasolina — da produção de álcool.

trata mais de condicionar as contas externas pelo pagamento de um montante crescente de juros, contrapartida da limitação do ingresso de capitais, e do próprio crescimento da dívida. O ajuste agora consiste, primordialmente, em limitar as importações de bens e serviços à receita corrente derivada das exportações; como objetivo complementar, haveria ainda que reconstituir, com a brevidade possível, um montante mínimo de reservas.

Vista a questão por um outro prisma, a economia disporia de um período de três anos para adaptar-se internamente à nova situação e preparar-se para reiniciar o pagamento da dívida — segundo condições estabelecidas através de negociações.

As condições delineadas permitem-nos agora retornar ao exercício. As necessidades anuais de importação seriam:

— Importações outras que não petróleo: 9 bilhões de dólares (correspondente ao valor previsto para 1983);

— Petróleo: 4,3 bilhões de dólares;

— Derivados de petróleo:

Óleo combustível 700 milhões de dólares;

GLP ¹¹ 200 milhões de dólares;

● Importação de mercadorias: 14,2 bilhões de dólares.

Para o dispêndio líquido com serviços (não-fatores), decidiu-se repetir os gastos incorridos em 1982, eliminando o item Turismo. Temos então:

Transportes e seguros:	1,4 bilhão de dólares
Gastos governamentais:	100 milhões de dólares
Diversos:	1,2 bilhão de dólares
Total	<u>2,7 bilhões de dólares</u>

Dispêndio total com importações de bens e serviços (líquidos): 16,9 bilhões de dólares.

Esses dados nos dizem que, mantida a hipótese de perda instantânea de todos os créditos, o país disporia de uma receita que se eleva progressivamente de 14,7 para 18 bilhões de dólares no prazo de 90 dias), contra gastos anuais com importações (bens e serviços) equivalente a 16,8 bilhões de dólares. O estoque existente

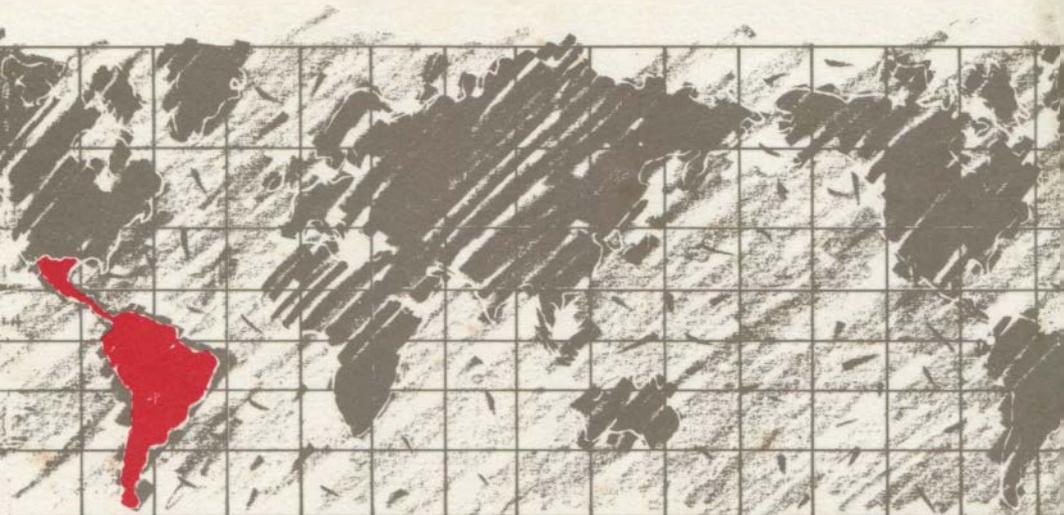
11. O consumo de GLP seria reduzido de 94.000 b/d para 80.000 b/d, mediante controle da distribuição e fiscalização do uso. Complementarmente, seriam importados 20.000 b/d.

de petróleo (oficialmente de 85 dias, possivelmente inferior a isto) introduz uma margem de flexibilidade a ser eventualmente utilizada nesta primeira fase.

Passados os primeiros três meses, a receita regularizada continuaria caminhando em direção a 22 bilhões de dólares. Isto, aliado ao significativo aumento previsto para a produção nacional de petróleo (médias de 426.000 b/d em 1984 e 513.000 b/d em 1985), acarretaria o surgimento de um saldo a ser utilizado na reconstituição das reservas e, na medida do necessário, na ampliação das importações.

A viabilidade econômica e financeira da moratória parece pois demonstrada — respeitadas as hipóteses formuladas pelos seus adversários.

A moratória, sabemos todos, é uma decisão política: nela baseada e por ela condicionada. Conseqüentemente, a sua viabilidade não se define no estreito âmbito das considerações aqui desenvolvidas. Ocorre, porém, que o mero exame da questão vem sendo bloqueado por argumentos de natureza econômico-financeira. O objetivo deste trabalho é, portanto, deixar claro que não residem aí os verdadeiros obstáculos à ruptura com os credores. A opção pelo atual programa de ajustamento é, em suma, tão política quanto a decisão em favor da moratória unilateral.



"A América Latina e a crise Internacional" constitui uma obra coletiva que se propõe a analisar a evolução das políticas externas, das políticas econômicas e dos processos políticos internos da Argentina, do Brasil e do México, no quadro da crise internacional dos anos 80 e das estratégias implementadas para enfrentá-la. Esta perspectiva atribui particular relevância às estratégias econômicas e de política externa adotadas pela administração Reagan, sublinhando a vinculação existente entre sua política global e as margens de ação das políticas nacionais latino-americanas. Este enfoque contribui com significativos elementos para o estudo de problemas-chave da área e do quadro que condiciona os processos de redemocratização em curso em importantes países latino-americanos.