

# ENERGIA E CRISE

LUIZ PINGUELLI ROSA (Org.)



## ALTERNATIVA PARA O PETRÓLEO NA PERSPECTIVA DA MORATÓRIA UNILATERAL\*

**Antonio Barros de Castro\*\***

A economia do país encontra-se em plena recessão. Há fortes razões para se crer, no entanto, que este *trade off* entre saldo comercial e estado geral da economia constituem um fenômeno a curto prazo. Mais precisamente, a médio e longo prazo este efeito-gan-gorra desaparece, porque a persistência e aprofundamento da crise prejudicam 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 consequência da deterioração das condições de operação dos serviços básicos.

O fenômeno que viemos assinalar 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.

A busca de novas soluções tropeça num dilema:

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

---

\* Obs.: Este estudo é baseado em conferência do autor dada no II Simpósio Brasil Europa promovido pelo ILDES.

\*\* Professor titular FEA — UFRJ, ex-professor da Área Interdisciplinar de Energia da COPPE, com a qual continua colaborando em orientação de tese.

— 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 compatível com a capacidade de pagar (a longo prazo) do país — a taxas fixas não superiores a 4 ou 5% — são consideradas 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 tentam negar a sua viabilidade. Alguns destes argumentos perderam evidentemente sentido na atualidade.<sup>1</sup> 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 como resultado o colapso no abastecimento de petróleo, e conseqüentemente a paralisação da economia. Procuramos, a seguir, 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:

a) Quanto às exportações que o país deve financiar para ter condições de competitividade, o ingresso de divisas no país cessaria, para recomeçar posteriormente, à medida que vencessem os prazos concedidos aos importadores.<sup>2</sup> Pela Tabela 1 pode-se no entanto observar que 67,4% das exportações são presentemente pagas à vista, e que 14,7% são financiadas a um prazo não superior a 90 dias.

b) Quanto aos empréstimos tomados pelos exportadores para antecipar a receita proveniente de suas vendas ao exterior (*pre-export financing*), entrariam na moratória. Naturalmente, a contrapartida em cruzeiros<sup>3</sup> deste financiamento continuaria sendo oferecida às

---

1. 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 1 ano.

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

3. O que independe da modalidade do pagamento por parte do importador.

TABELA 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) <i>Pagamento à vista</i>	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) <i>Pagamentos até 90 dias</i>	1.524	14,7	1.524	15,3
• Carta de crédito — Letra até 90 dias	263	2,5	132	1,3
• Cobrança	1.261	12,1	1.392	14,0
3) <i>Pagamentos de 91 a 180 dias</i>	734	7,1	517	5,2
• Carta de crédito	154	1,5	119	1,2
• Cobrança	580	5,6	398	4,0
4) <i>Financiamentos de 181 a 360 dias</i>	231	2,2	295	3,0
5) <i>Financiamentos acima de 360 dias</i>	624	6,0	820	8,3
6) <i>Consignações</i>	170	1,6	127	1,3
7) <i>Não-especificados</i>	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.

\* Inclui *café em grão* e industrializado.

exportações, através de linhas de crédito especialmente destinadas a este propósito (preservando-se, com isto, o interesse dos exportadores).

A partir do anterior caberia admitir que 2/3 do valor das exportações (correspondentes às vendas à vista) continuariam, em princípio, a ingressar regularmente no país, após decretada a moratória. Além disto, decorridos 90 dias, cerca de 82% da entrada de divisas já teriam sido regularizados. Dado que o valor das exportações deverá atingir este ano US\$ 22 bilhões, isto implica em que (declarada a moratória) o país passaria a contar com o equivalente anualizado de US\$ 14,6 bilhões, montante este progressivamente ampliado — no curto espaço de 90 dias — para US\$ 18 bilhões (valor anualizado). Evidentemente, isto supõe que a moratória seja respondida com a suspensão imediata dos créditos ao país, mas não provoque ações beligerantes, bloqueio comercial etc. Não é outra, aliás, a suposição daqueles que condenam a moratória pelas conseqüências advindas da suspensão do crédito comercial.

Voltemo-nos agora para as importações, começando pela definição de um “mínimo crítico operacional”.

Dado que as importações já se encontram fortemente comprimidas, admitiremos que todas as importações, salvo petróleo, seriam mantidas ao nível previsto para 1983, e que este último produto teria as suas importações reduzidas, conforme consta do exercício a seguir.

O Brasil adquire no exterior, presentemente, uma média de 650.000 barris/dia de petróleo. Visando cobrir unicamente as necessidades mínimas operacionais da economia, as importações seriam reduzidas para 400.000 b/d. Quanto à média da produção nacional, no primeiro semestre foi de 320.000 b/d, não havendo dificuldades para elevá-la daqui para o fim do ano para 360.000 b/d. Assim sendo, a disponibilidade total de petróleo cairia de 970.000 para 760.000 b/d.

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 — sem novas alterações nas refinarias — 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 de 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.<sup>4</sup> No que toca ao funcionamento dos motores haveria que corrigir problemas e deficiências (decorrentes, por exemplo, da menor viscosidade do novo Diesel) mediante um programa de testes, elaboração de instruções, pequenas adaptações, etc.

Em decorrência 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 (imediate) 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 como solução mais adequada. Seu custo estimado é de apenas US\$ 20 por barril, e o gasto correspondente será devidamente contemplado quando voltarmos a considerar o Balanço de Pagamentos.

O problema da gasolina deve ser encarado conjuntamente 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 sofreria uma subtração adicional (correspondente a 20.000 b/d) para que a demanda de nafta (cerca de 96.000 b/d) fosse atendida.

---

4. Este tipo de solução — diferenciação do derivado — já vem sendo utilizado no caso do óleo combustível, hoje posto à venda em sete variedades.

Voltemo-nos agora para o conjunto gasolina-álcool. O país consome, presentemente, cerca de 150.000 b/d de gasolina e 80.000 b/d (equivalente de petróleo) de álcool.

Levando-se 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, de aproximadamente 31%. Isto deveria ser obtido mediante definição de prioridades e implantação de um esquema de racionamento, cujas características não caberia aqui tentar estabelecer.<sup>5</sup>

A Tabela 2 permite visualizar o conjunto das mudanças propostas, e com detalhes que foram omitidos no texto.

Vejamos o 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 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 que acabam de ser delineadas permitem-nos agora retornar ao exercício. As necessidades anualizadas de importações seriam:

---

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

TABELA 2

Derivados	Consumo atual	Produção restringida	Produção corrigida	Falta	Solução
G. L. P.	94	61	61	20	Importação
Nafta	97	76	96	0	—
Gasolina	150	129	58	92	Racionamento
Óleo diesel	310	243	342	0	—
Querosene	49	38	49	0	—
Óleo combustível	194	152	92	100	Importação

---

Importações outras que não petróleo: US\$ 9 bilhões (correspondentes ao valor previsto para 1983):

Petróleo: US\$ 4,3 bilhões  
Derivados de Petróleo:  
Óleo combustível 0,7 US\$ b  
GLP\* 0,2 US\$ b  
Importação de mercadorias: US\$ 14,2 bilhões.

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

Transportes e seguros	US\$ 1,4 bilhão
Gastos governamentais	US\$ 0,1 "
Diversos	US\$ 1,2 "
<hr/>	
Total	US\$ 2,6 "

Dispêndio total com Importações de Bens e Serviços (líquidos): US\$ 16,8 bilhões.

---

Quanto às exportações, como vimos, 67% são realizadas à vista, e, no prazo de 90 dias, já teria sido regularizada a receita (anualizada) de US\$ 18 bilhões. Estes dados nos dizem que, mantida a hipótese de perda instantânea de todos os créditos, o país disporia de uma receita que se elevaria progressivamente de US\$ 14,7 para US\$ 18, contra gastos anualizados com importações (bens e serviços) equivalentes a US\$ 16,8 bilhões. O estoque existente de petróleo (oficialmente de 85 dias, possivelmente inferior a isto), introduz uma margem de flexibilidade a ser eventualmente utilizada ao longo dos primeiros 90 dias, enquanto o surgimento de modestos saldos positivos daria início à reconstituição das reservas internacionais. A viabilidade da sobrevivência sem crédito parece pois demonstrada — respeitadas as hipóteses formuladas pelos adversários da moratória.

---

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

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, pois, 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.

# ENERGIA E CRISE

LUIZ PINGUELLI ROSA (Org.)

---

Este livro é fruto do trabalho coletivo da Área Interdisciplinar de Energia (AIE) da COPPE/UFRJ, embora as análises e opiniões aqui apresentadas sejam da inteira e exclusiva responsabilidade dos autores dos respectivos capítulos, não expressando posição institucional da AIE/COPPE. O seu objetivo é levar ao público através de linguagem acessível, tanto quanto permite o caráter técnico dos temas levantados, alguns pontos polêmicos sobre a questão energética que surge no bojo da presente crise brasileira.

O primeiro destes pontos é o problema dos derivados de petróleo cujos preços são hoje fortemente afetados pelos compromissos com o FMI e cujo abastecimento deve ser pensado no caso da moratória unilateral. Em seguida vem a energia elétrica que, ao contrário do petróleo, é abundante no país. Ainda sobre este ponto, há o Acordo Nuclear, um inegável exemplo do modelo de desenvolvimento que levou o país à presente dívida externa.

Do lado do consumo, que deve ser visto conjuntamente com a oferta, é importante analisar a substituição do petróleo, às vezes confundida com a queda do consumo provocada pela crise. Também quanto à substituição, o êxito do programa nacional do álcool não deve fazer esquecer os problemas econômicos, sociais e ambientais a serem resolvidos.

A questão da energia é abrangente, envolvendo problemas de ordem tecnológica, bem como de natureza econômica, social, ecológica e política. A AIE, na sua curta história, já tem lá suas cicatrizes, ganhas em duelos e batalhas. Nascida da luta contra o Acordo Nuclear e contra os contratos de risco do petróleo, envolveu-se em uma forte polêmica sobre a "questão nacional", defendendo uma posição de associá-la às questões social e democrática em pé de igualdade.



ATENDEMOS PELO REEMBOLSO POSTAL

1942-9