



SÉRGIO BRITO

**POR RICARDO JACOMASSI,**  
ECONOMISTA-CHEFE DA HEGEMONY  
PROJEÇÕES ECONÔMICAS  
✉: RICARDO.JACOMASSI@HEGEMONY.COM.BR

## ECONOMIA POLÍTICA

**A**s economias vêm passando por transformações cada vez mais rápidas, demandando das pessoas uma gama de competências estratégicas e adaptativas.

O exemplo mais recente refere-se às mudanças estruturais da indústria dos Estados Unidos, comentada no artigo *The Insourcing Boom*<sup>1</sup>, que aponta o fato de grandes empresas, como a GE, estarem voltando a manufaturar seus produtos em território norte-americano.

Isso seria impensável se considerada a lógica dos custos e da rentabilidade, em que são computados fatores como o menor custo da mão de obra e dos preços de matérias-primas. Foram esses itens que, no passado, ditaram as decisões de mudança das linhas de produção norte-americanas para outras regiões, como a China, principalmente.

Esse movimento é fruto de um trabalho chamado *The Competitiveness and Innovative Capacity of the United States*<sup>2</sup> (em tradução livre, "A capacidade competitiva e inovadora dos Estados Unidos"), elaborado pelos principais representantes do governo de Washington como uma resposta à sociedade após o colapso da economia norte-americana que levou milhões de trabalhadores ao desemprego.

O documento é algo que deveria ser invejado pelo governo brasileiro, principalmente pelo Poder Legislativo, onde deputados e senadores, eleitos para proporcionar condições legislativas de melhorias para a sociedade, demonstram ações de des-serviço e atraso ao desenvolvimento. Entre essas está a mais recente questão que trata da Medida Provisória (MP) dos Portos.

O objetivo central da aprovação dessa MP é abrir

para os portos privados o transporte sem restrições de qualquer tipo de carga. Antes da MP dos Portos, os portos privados apenas podiam transportar carga própria e um pequeno percentual de cargas de terceiros.

Sobressaltando os interesses do Governo Dilma, o Congresso adiou e obstruiu a votação da MP inúmeras vezes. A situação chegou ao limite e emperrou, sem que fossem avaliados os fatores socioeconômicos positivos que poderiam trazer competitividade logística, entre outros ganhos, ao Brasil. A maioria dos nossos senadores e deputados parecem hoje exemplos vivos do atraso socioeconômico do Brasil.

O mais intrigante de tudo é que a presidente Dilma Rousseff conta com 75% de apoio da base dos deputados e senadores na Câmara dos Deputados e no Senado Federal. Agora, a pergunta que não quer calar: se a presidente tem a maioria esmagadora, por que toda essa dificuldade em conseguir aprovar uma medida tão importante para o País?

Entre uma hipótese e outra, começamos a perceber que o atraso brasileiro é, cada vez mais, essencialmente de origem política. O Brasil não evoluiu nesse aspecto, pois falta-lhe um Legislativo de vanguarda que busque o bem-estar social e a eficiência econômica do País muito além de interesses pessoais.

Dessa forma, é possível imaginar que levará muito tempo para que uma mudança seja feita – talvez duas ou três gerações... Até lá, teremos de conviver diariamente com essas figuras do atraso brasileiro no meio do caminho da transformação de um país que tem tantas expectativas de relevância no cenário econômico mundial. ■

### Referências bibliográficas:

<sup>1</sup>[http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2012/12/the-insourcing-boom/309166/?single\\_page=true](http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2012/12/the-insourcing-boom/309166/?single_page=true)

<sup>2</sup>[http://www.commerce.gov/sites/default/files/documents/2012/january/competes\\_010511\\_0.pdf](http://www.commerce.gov/sites/default/files/documents/2012/january/competes_010511_0.pdf)