

UFRJ/IEI

TD33

44611-4

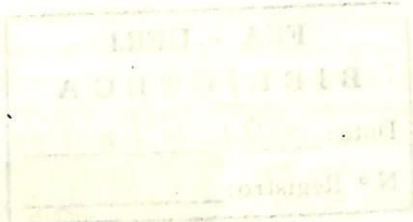
Universidade Federal do Rio de Janeiro

# Instituto de Economia Industrial

TEXTO PARA DISCUSSÃO Nº 33  
A VIABILIDADE DA MORATÓRIA  
UNILATERAL

*Antonio Barros de Castro*  
Outubro de 1983

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE ECONOMIA INDUSTRIAL



A VIABILIDADE DA MORATÓRIA UNILATERAL

*Antonio Barros de Castro*



43 - 016247

Outubro de 1983

**anpec**

ANPEC  
ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DE ECONOMIA  
INDUSTRIAL

Este trabalho foi impresso  
com a colaboração da ANPEC  
e o apoio financeiro do PNPE

PROGRAMA NACIONAL DE  
**PNPE**  
DE SOLUÇÕES ECONÔMICAS

FEA - UFRJ  
 BIBLIOTECA  
 Data: 25, 09, 84  
 N.º Registro: 044611-4  
 US 98971  
 S UFRJ/IEI  
 TD 33

FICHA CATALOGRÁFICA

Castro, Antonio Barros de.  
 A Viabilidade da Moratória Unilateral  
 /por/ Antonio Barros de Castro. -- Rio  
 de Janeiro: Universidade Federal do Rio  
 de Janeiro, Instituto de Economia Indus-  
 trial, 1983.  
 14 p. -- (Texto para discussão, n.33)

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 com promissos financeiros internacionais. As demais situações críticas verificaram-se, respectivamente, 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 US\$ 1.5 bilhões. 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 novembro. 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 US\$2.5 bilhões de compromissos externos encontram-se presentemente vencidos e numerosos empréstimos vêm sendo relutantemente transferidos pelos credores para a categoria "em liquidação" (non performing loans). Enquanto se aguarda a assinatura do novo acordo com o FMI, os pagamentos de juros e principal 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 a um ritmo manifestamente incapaz de atender às necessidades de funcionamento de diversos ramos de atividade.

Não pretendemos examinar aqui o processo pelo qual se chegou a atingir esta penosa situação. O que sim 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

(\*) 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.



que o país vem repetidamente — nos três pontos de quase rutura acima 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:

- o dispêndio com importações, fortemente ampliado por ocasião do segundo choque do petróleo;
- 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;
- a evolução das exportações, seriamente prejudicada pelo declínio dos preços dos produtos primários e, mais recentemente, pela retração das demais economias;
- a profunda mudança verificada no comportamento das fontes financeiras internacionais, no sentido de freiar a expansão dos empréstimos às nações devedoras;
- 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 estes 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 à elevação sem precedentes da taxa de juros, explicam em grande medida a situação de inviabilidade financeira a que se chegou. Ainda outros, por fim, atribuem maior realce ao comportamento das próprias fontes financeiras externas, num primeiro momento facilitando indevidamente o repasse dos petrodólares à sua disposição, 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: menos gastos com importações; crescimento das exportações; e redução — ou suspensão — do serviço da dívida. Em simultâneo, no plano interno, deverão processar-se as mudanças capazes de promover (e absorver as conseqüências) o reajuste efetivo da economia. É a partir deste enunciado que haveremos de caracterizar, no que segue, 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 de 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, obtida, no essencial, através da desvalorização cambial: nos doze meses encerrados em julho deste ano, face a uma inflação de 143%, o cruzeiro foi desvalorizado em 222 por cento. 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 estabele-



cidos na 2a. Carta de Intenções (conforme informações colhidas a meados de setembro) venham a ser integralmente cumpridos.

No ano de 1983, o saldo comercial atingiria a cifra de US\$6,3 bilhões. Este superávit permitiria custear os chamados serviços de não-fatores, bem como as remessas líquidas de lucros e royalties, sobrando cerca de US\$3,3 bilhões para pagamento de juros. Sendo porém o montante total de juros incorridos em 1983 da ordem de US\$11 bilhões, e sendo irrisório o movimento de ingresso de capitais de risco (entrada presentemente estimada em US\$ 400 milhões) e nulas (a rigor negativas) as reservas, a dívida deverá aumentar de aproximadamente US\$7,3 bilhões. Em outras palavras, uma evolução altamente benigna do ponto de vista da estratégia atual acarretaria uma elevação da dívida registrada (de médio e longo prazo) de 10,5 por cento. Para 1984, sendo previstos um crescimento das exportações de US\$22,3 bilhões para US\$25 bilhões e o congelamento das importações em US\$16 bilhões, seria supostamente obtido um saldo comercial de US\$9 bilhões. Caso isto se verifique e aceitas as demais hipóteses favoráveis a esta estratégia, a dívida registrada voltaria a crescer em a proximadamente 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%<sup>(1)</sup>, enquanto o emprego na indústria decrescia de 16 por cento. A capacidade ociosa no setor de bens de capital já atinge em média 42 por cento<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup>.

A gravidade da presente situação não pode porém ser avaliada por informações referentes à regressão já registrada. É preciso

(1) Em 1981, -9,6%; em 1982, +1%; no 1º semestre de 1983, -6,8 por cento. 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.

ter presente que, após a estagnação verificada em 1982, a economia presentemente parece encontrar-se em queda livre. O mais evidente sintoma deste movimento talvez seja a previsão de uma queda real dos investimentos (indústria de transformação) da ordem de 40% no corrente ano<sup>(1)</sup>.

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 US\$6 bilhões. Assegurado praticamente o cumprimento desta meta, o país começa a pagar juros já em 1983 (a dívida, no entanto, continua a crescer como anteriormente 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 prazo 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 e quipes 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.

(1) Estimativa com base na 68a. Sondagem Conjuntural. Conjuntura Econômica, agosto de 1983.



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

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

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 permite retirar a economia da rota de declínio em que se encontra;

- 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 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 por resultado o colapso no abastecimento de petróleo, tendo por consequência 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 finan

(1) Assim por exemplo, 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, não havendo razões para supor que ele possa ser restabelecido a curto ou médio prazo.

ciamento às exportações traria conseqüências de duas ordens:

- Quanto às exportações que o país deve financiar para ter condições de competitividade, o ingresso de divisas no país cessaria<sup>(1)</sup>, 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 pagas à vista e que 14,7% são financiadas a um prazo não superior a 90 dias.

- 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 Concex)<sup>(2)</sup>. 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 I). A partir destes 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 conseqüências advindas da suspensão do crédito a importações e exportações.

Com base no que precede, e dado que o país deverá exportar este ano US\$22 bilhões, podemos admitir 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 três meses — para US\$18 bilhões (valor anualizado).

Voltemo-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

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

(2) A moratória seria acompanhada de revisão (reestruturação e expansão) da política de crédito.



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 diários, enquanto a produção nacional deverá alcançar uma média de 360.000 barris diários. Visando cobrir unicamente às necessidades mínimas críticas, o exercício a seguir supõe uma redução das importações para 400.000 barris diários (e do consumo total para 760.000 barris diários).

A retração das compra externas, como se vê, atingiria unicamente países fornecedores de petróleo. A distribuição por fornecedores do corte total (210.000 barris diários) seria objeto de negociações que teriam por regra maior a minimização do déficit de transações comerciais com as nações petroleiras.

Tomemos agora o suprimento de óleo diesel como objetivo maior, ordenador do exercício. O país necessita presentemente de cerca de 310.000 barris diários 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 barris diários de petróleo, podemos obter — mantida a atual estrutura da produção — 243.000 barris diários de diesel (32 por cento). Para um consumo de 341.000 barris diários, faltam-nos, pois, cerca de 100.000 barris diários de diesel.

De gasolina e óleo combustível obteríamos, aplicando os coeficientes de 17% e 20%, respectivamente, 129.000 e 152.000 barris diários. 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 barris diários. 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, destina-

dos, por exemplo, ao consumo de motores estacionários, veículos pesados e médios<sup>(1)</sup>. 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.

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 barris diários, o déficit seria de aproximadamente 100.000 barris diários. 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 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 sofreria uma subtração adicional (correspondente a 20.000 barris diários) para que a demanda de nafta (cerca de 96.000 barris diários) fosse atendida.

Voltemo-nos agora para o conjunto gasolina-álcool. O país consome, presentemente, cerca de 150.000 barris diários de gasolina e 80.000 barris diários (equivalentes de gasolina) de álcool. Tidos em conta os cortes anteriormente anunciados, a disponibilidade de gasolina cairia para 58.000 barris diários, que somados aos 80.000 barris diários de álcool, equivaleriam a 138.000 barris diários 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 bar

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



ris diários equivalentes de álcool. Trata-se, pois de reduzir o consumo da frota de veículos leves de aproximadamente 31 por cento. Isto deveria ser obtido mediante definição de prioridades e implantação de um esquema de racionamento, cujas características não caberia aqui tentar estabelecer<sup>(1)</sup>.

O Quadro II, abaixo, permite visualizar o conjunto das mudanças propostas e agrega detalhes que foram omitidos no texto. Observe-se que o ajustamento aqui 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<sup>(2)</sup>.

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 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 vêm de ser delineadas permitem-nos agora retornar ao exercício. As necessidades anualizadas de importações seriam:

- 1) 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.
- 2) Já no presente informa-se que seria possível chegar a 37% de diesel, o que traria pequenas mudanças e facilitaria o ajustamento proposto.

Importações Outras que não Petróleo:	US\$ 9 bilhões
(Correspondente ao valor previsto para 1983)	
Petróleo	US\$ 4,3 bilhões
Derivados de Petróleo:	
. Óleo combustível	US\$ 0,7 bilhões
. GLP*	US\$ 0,2 bilhões
Importação de mercadorias:	US\$14,2 bilhões

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	US\$ 1,4 bilhão
Gastos governamentais	US\$ 0,1 bilhão
Diversos	US\$ 1,2 bilhão
Total	US\$ 2,7 bilhão

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

Estes 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 US\$14,7 para US\$18 (no prazo de 90 dias) contra gastos anualizados com importações (bens e serviços) equivalente 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 nesta primeira fase.

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

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

(\*) O consumo de GLP seria reduzido de 94.000 para 80.000 barris diários, mediante controle da distribuição e fiscalização do uso. Complementarmente seriam importados 20.000 barris diários.



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 rutura com os credores. A opção pelo atual programa de ajustamento é, em suma, tão política quanto a decisão em favor da moratória unilateral.

QUADRO I  
EXPORTAÇÕES SEGUNDO A NATUREZA CAMBIAL  
E A MODALIDADE DE PAGAMENTO  
JANEIRO - JUNHO

DISCRIMINAÇÃO	1 9 8 3		1 9 8 2	
	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 - Letra 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-suscetíveis	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: CEXEX - DEPEC.

QUADRO II

PROGRAMA DE AJUSTAMENTO PARA O USO DE DERIVADOS DO PETRÓLEO  
(Unidade: 1000 barris diários)

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
Óleo Diesel	310	243	342	0	-
Querosene	49	38	49	0	-
Óleo Combustível	194	152	92	100	Importação

.14.

\* Racionamento de apenas 72.000 barris diários dada a expansão (20.000 barris diários equivalentes de gasolina) da produção de álcool.



PUBLICAÇÕES DO IEI/UFRJ  
SÉRIES RELATÓRIOS DE PESQUISA

ANCIÃES, A. Wanderley. O programa de investimento do governo: Tendência de impacto no setor industrial. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Relatório de Pesquisa, 1).

ALMEIDA, Julio Sergio Gomes de, FERRAZ F., Galeno T., JOBIM, A. Jaime & PROCHNIK, Victor. Estudos sobre a construção pesada no Brasil. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Relatório de Pesquisa, 2).

Nº DE PÁGINAS

204

271



PUBLICAÇÕES DO IEI/UFRJ  
SÉRIES DE TEXTOS PARA DISCUSSÃO

- ARAÚJO JR., José Tavares de. Concorrência e Potencial de acumulação: Um comentário à tese de Guimarães. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 2).
- TOLIPAN, Ricardo. A necessidade da história do pensamento econômico. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 3).
- CONÇALVES, Reinaldo. O mercado de Euro-moedas e o Rio-Dólar. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 4).
- TOLIPAN, Ricardo. A questão do método em economia política. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 5).
- ERBER, Fabio Stefano. Microeletrônica: revolução e reforma. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 6).
- ALMEIDA, Julio Sergio Gomes de. Bacha e a demanda efetiva. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 7).
- ARAÚJO JR., José Tavares de. Mudança tecnológica e competitividade das exportações brasileiras de manufaturados. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982 (Discussão, 8).
- CONÇALVES, Reinaldo. Características e evolução do comércio exterior de empresas transnacionais no Brasil. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 9).
- TIGRE, Paulo Bastos. O Brasil e a indústria mundial de informática. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 10).
- PENA, Maria Valéria J. Trabalho e trabalhadores: Seu significado na constituição de uma consciência burguesa no Brasil. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 11).
- ARAÚJO JR., José Tavares de. Progresso técnico e formas de concorrência: Um estudo de caso sobre a indústria do vidro. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1982. (Discussão, 12).

Nº DE  
PÁGINAS

68

17

13

29

16

18

20

22

32

22

27

145

CONÇALVES, Reinaldo.  Mercado interno e externo: Performance Comparativa de empresas Nacionais Privadas e Multinacionais na Indústria de transformação. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 13).

FIORI, José Luís. O debate sobre o estado e a industrialização brasileira: Algumas interrogações. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 14).

CONÇALVES, Reinaldo. Crise (D) e pensamento latino-americano em relações econômicas internacionais. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 15)

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. Economias de escala e barreiras a entrada: Uma formalização. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 16)

CASTRO, Antonio Barros de. Keynes e a velha tradição do ciclo. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 17).

ALMEIDA, Julio Sergio Gomes de & TEIXEIRA, Aloisio. O nó cego. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 18)

ERBER, Fabio Stefano. O complexo eletrônico - Estrutura, evolução histórica e padrão de competição. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 19).

FERREIRA, José Pelucio. Ciência e tecnologia nos países em desenvolvimento: a experiência do Brasil. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 20).

ARAÚJO JR., José Tavares de. Keynes e a liquidez do Terceiro Mundo. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 21)

GUIMARÃES, Fábio Celso. O mercado de serviços tecnológicos no Brasil. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 22).

SABOIA, João L. M. A razão essencial e sua utilização como deflator do salário mínimo - 1940/1981. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 23).

CRTEGA, José Antonio. Tecnologia, mudança tecnológica e sua relação com o emprego, conforme vistas pelos clássicos. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 24).

TEIXEIRA, Aloisio. O movimento da industrialização nas economias capitalistas centrais no pós-guerra. IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 25).

Nº DE  
PÁGINAS

25

21

57

50

33

50

83

117

11

71

24

29

249

SABOIA, João L.M. <u>O salário mínimo e a taxa do salário na economia brasileira: novas evidências.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 26).	25
TIGRE, Paulo Bastos. <u>Computadores brasileiros: os desafios da crise.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 27).	11
PENA, Maria Valéria Junho. <u>A condução do decreto-lei nº 2.012: a política do embuste.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 28).	24
ZONINSEIN, Jonas & TEIXEIRA, Aloisio. <u>Joint Ventures (JV) na industrialização brasileira: notas para o estudo das formas do capital.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 29).	33
LESSA, Carlos e FIORI, José Luís. <u>Relendo a Política Econômica: As falácias do nacionalismo popular do segundo Vargas.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão, 30).	50
FRER, Fabio Stefano. <u>A intervenção do Estado e o desenvolvimento tecnológico: o padrão dos países capitalistas centrais.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. (Discussão 31).	22
TOLIPAN, Ricardo. <u>Brevíssimas considerações sobre o método de Marx.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983 (Discussão 32).	9
CASTRO, Antonio Barros de. <u>A Viabilidade da Mbratória Unilateral.</u> IEI/UFRJ, Rio de Janeiro, 1983 (Discussão 33).	14

---

ARTE FINAL

Cesar Augusto Gemmel