

Lei da demanda

Categories : [Eduardo Pegurier](#)

Com os preços do petróleo disparando novamente, está aberta a temporada internacional de populismo. Pelo menos, em dois dos maiores consumidores do mundo, Estados Unidos, o primeiro, e Brasil, o nono. Mostrando que más idéias não têm lado, Hillary Clinton e John McCain propuseram uma redução no imposto sobre a gasolina durante o verão, época em que os americanos costumam dirigir mais. No Brasil, a disparada dos preços de petróleo obrigou o governo a aumentar ligeiramente os preços, congelado desde 2005. Para compensar, reduziu impostos.

Nos EUA, [um grupo de 150 economistas](#), com muitos nomes de renome e vários vencedores do prêmio Nobel, escreveu uma carta criticando a medida. Entre os argumentos, alguns óbvios. A redução dos impostos sobre gasolina beneficiará os produtores que já estão tendo lucros recordes. Não fará nada para promover a conservação do recursos. E, três, beneficiará mais a classe média do que os pobres.

Por aqui, o governo foi dissimulado. Diminuiu a taxa conhecida por Cide de R\$0,28 por litro para R\$0,18, permitindo a Petrobrás aumentar o preço da gasolina na refinaria sem, em teoria, causar mudança na bomba. Entretanto, não fez o mesmo esforço com o diesel, que vai subir de preço. Como a gasolina bate no bolso do consumidor final, o dono de carro, esse é um preço mais impopular. Em compensação, a subida do diesel afeta mais o transporte e será embutida no preço dos alimentos e mercadorias. Assim, a culpa desses aumentos recairá sobre os produtores e não sobre o governo.

Tudo errado, mas previsível. O tempo político é muito mais curto que o econômico. O primeiro é marcado por eleições e reeleições, que ocorrem de dois em dois anos. O segundo é lento. No caso do desenvolvimento econômico, a medida se faz em décadas e não anos. Crescimento envolve sacrifícios de curto prazo. Qualquer melhoria no futuro pede algum tipo de esforço hoje. E o que se impõe no momento é começar o longo processo de aposentadoria do petróleo.

Seja por preocupações ambientais, pela melhoria do trânsito e, logo, de qualidade de vida nas grandes cidades ou simplesmente pela sua crescente escassez, o petróleo inicia o seu adeus. O mais inequívoco sinal é o preço, hoje, acima de 120 dólares, valor quatro ou cinco vezes maior que o do início da década, ultrapassando o patamar atingido no final da década de 70 – incluindo inflação. Para dar uma idéia de quão inesperado é essa cifra, nos EUA, os postos mais antigos serão obrigados a trocar as bombas, já que estas não conseguem mostrar preços acima de quatro dólares o galão, o que parece próximo. Como uma bomba nova custa 30 mil dólares, [muitos postos pequenos fecharão](#).

Até os anos 70, os filmes americanos mostravam carrões que bebiam um litro de combustível a

cada três ou quatro quilômetros. A crise daquela década permitiu a entrada dos compactos japoneses. Mas durou pouco. Durante os anos 80 e 90, os preços voltaram a cair e os beberrões voltaram. Dessa vez, na forma dos utilitários esportivos, nome marqueteiro dado a pequenos caminhões.

De novo, o mercado está mudando. “É certamente a maior virada de mercado que vi nos meus 31 anos por aqui”, diz George Pipas, chefe de análise de vendas da Ford. A reportagem do New York Times mostra que aumentou dramaticamente a [demanda dos americanos por carros pequenos](#). A foto da reportagem é de um homem gordo, feliz proprietário de um recém adquirido subcompacto de dois lugares. O ser humano é apegado aos seus gostos e hábitos. Mas se dói o órgão mais sensível do corpo, o bolso, ele reclama mas muda. Quando o preço sobe e se mantém alto por um tempo suficiente, é infalível: as pessoas compram menos. É isso o que os economistas chamam de lei da demanda, o único princípio que ousam chamar de lei. Funciona. Basta que os governos não mascarem esse incentivo.