

Fora dos trilhos

02/02/2011

Em meio a tantas notícias, uma matéria publicada pelo Valor em 17 de janeiro último merece registro pela simplicidade com que desnuda um velho problema do modelo de desenvolvimento econômico brasileiro. De acordo com o texto, o Ministério dos Transportes, por intermédio de uma de suas empresas públicas, a Valec, acabara de lançar um edital internacional para aquisição de cerca de 250 mil toneladas de trilhos a serem utilizados na construção de novos trechos das ferrovias Norte-Sul e Oeste-Leste, totalizando quase 2 mil quilômetros até o final de 2012.

O que chama atenção na notícia é o fato de que, de acordo com a empresa, a busca de fornecedores estrangeiros deve-se à ausência de empresas brasileiras interessadas em produzir os trilhos. Pequeno detalhe: considerando-se os preços médios de 2010, o país espera pagar US\$ 864 por tonelada aos fornecedores, presumidamente, chineses ou de países do Leste Europeu, que fabricarão os trilhos com minério de ferro comprado no Brasil a US\$ 130 por tonelada.

Não é difícil entender porque a produção nacional de trilhos no Brasil sucumbiu nos idos de 1996, quando a Companhia Siderúrgica Nacional desativou o último laminador para produção desses produtos em atividade no país devido à falta de encomendas, de vez que a construção ferroviária via-se virtualmente interrompida há anos e apresentava pouca ou nenhuma perspectiva de expansão. Não tão fácil, porém, é compreender porque a forte retomada dos projetos ferroviários em curso nos últimos anos não tem se mostrado suficiente para estimular as empresas locais a ocuparem essa demanda. E mais ainda, quando se sabe que uma empresa multinacional já produz locomotivas no país e que outras estão em fase de pré-investimento, buscando locais para instalação de suas fábricas, o desinteresse na produção de trilhos ganha contornos de um verdadeiro enigma.

Claro está que razões de escala, regularidade no curto prazo e perenidade no longo prazo da demanda podem ser arroladas como fatores redutores da atratividade da produção de trilhos. No entanto, especialistas sugerem que a escala mínima eficiente de produção, que é de 500 mil toneladas por ano, já foi atingida em 2010, quando as importações de trilhos se aproximaram desse limite, e que a tendência é de forte ampliação das encomendas pelo menos até o final dessa década. Pode-se alegar ainda que os requerimentos de capital para financiar os projetos sejam muito vultosos. Também com relação a esse aspecto, os especialistas acreditam que os valores e prazos de maturação, não muito superiores ao bilhão de reais e a 12 meses, respectivamente, estão dentro de faixas usuais para o sistema empresarial brasileiro. Restam ainda os obstáculos sistêmicos, relacionados ao custo Brasil. Contudo, ao menos no que diz respeito ao fornecimento ao mercado interno, esses custos podem ser compensados pois é prevista o retorno da cobrança de todos os impostos encargos sobre o produto importado no caso de fabricação de similar no país, algo em torno de US\$ 250 por tonelada.

Entretanto, resta um fator que talvez exerça influência central no problema que se quer compreender: a tecnologia. A princípio, parece pouco razoável supor que um país no

estágio de desenvolvimento industrial em que se encontra o Brasil não reúna capacidade tecnológica para produzir trilhos, um produto que está tão somente a meio caminho na escala de agregação de valor ao aço. Porém, é provavelmente aí que está o X da questão. Após quinze anos de interrupção da produção, superar a defasagem tecnológica de produto e processo pode requerer capacidades e recursos hoje inexistentes e que as empresas brasileiras não parecem dispostas a assumir os riscos visando mobilizá-los.

Nos últimos anos houve um esforço considerável de constituição de um sistema nacional de inovação no Brasil. Por um lado, os recursos para ciência e tecnologia, que eram muito escassos, cresceram substantivamente e, embora ainda estejam aquém dos níveis requeridos para emparelhar o país com outras nações mais avançadas, já permitem atingir massa crítica em alguns campos. Por outro lado, foram criados instrumentos, como os fundos setoriais, a lei da inovação, as subvenções, etc. que, embora recentes, são subutilizados. É sintomático que tanto os programas públicos de financiamento à P&D quanto algumas empresas que estrategicamente decidem por uma atuação mais intensa na área de ciência e tecnologia não consigam executar totalmente os recursos destinados a essas finalidades.

Uma das principais causas para o retrocesso industrial vivido por nações tão diversas como Inglaterra ou Argentina foi a recorrente opção pelo rentismo praticada por uma fração importante da classe empresarial desses países, que abriu mão do espírito empreendedor, que deveria ser a sua marca, em troca dos ganhos mais fáceis proporcionados pelo circuito financeiro. O Estado pode chamar para si a tarefa de estruturar as bases do desenvolvimento científico e tecnológico mas o protagonista do processo de inovação é a empresa. Sem a participação ativa da empresa - nacional, multinacional, estatal, o que for - não há como colocar as necessárias conexões entre os avanços científicos e tecnológicos nos trilhos.