

3/19/60

“NACIONALISMO” ERRADO

SEMPRE que a Petrobrás puder usar uma determinada máquina, ou aparelho, ou peça, ou seja que material fôr, de procedência nacional, é normal, legal e natural que ela o use de preferência ao estrangeiro.

O ideal para a Petrobrás seria usar sempre a prata de-casa; mesmo que saísse mais cara em cruzeiros, seria uma economia de divisas, e é para economizar divisas que existe a Petrobrás. Não deveria haver, portanto, nenhuma dúvida ou incompreensão entre a Petrobrás e a indústria nacional.

Não devia haver, mas há. Em muitos casos a indústria nacional torna-se a *bête noire* do engenheiro da Petrobrás que está procurando ou extraindo petróleo e tem pressa em fazer o seu serviço.

Em julho de 1959 chegou ao Rio, vindo da Bahia, um PMS (pedido de material à sede) considerável. Para o transporte de sondas eram necessários caminhões de carga capazes de levar “no lombo” 35 toneladas, e mais 75% dessa carga com reboque. Para importar um veículo é preciso consultar o GEIA; e o GEIA entendeu que o serviço podia ser feito por caminhões nacionais. Ora, um caminhão nacional pega 12 toneladas, incluindo o “trailer”. Para usar um caminhão nacional é preciso desmontar a sonda, distribuir suas partes por vários caminhões, depois montá-la outra vez no lugar em que ela vai operar. Isso representa um desperdício de tempo tremendo; é algo de claramente, visivelmente antieconômico, é um atraso de vida. O GEIA foi levado a admitir que a indústria nacional não poderia fornecer no momento os caminhões convenientes. A urgência do pedido fez com que a direção da Petrobrás, instada pelos homens de campo, agisse “na raça”, passasse por cima de regulamentos vários, e importasse os caminhões; mas eles só começaram a trabalhar em julho de 1960, isto é, um ano depois de pedidos. Isso não explica o atraso na perfuração de poços?

A “economia de divisas” com o “similar nacional” implica ou não em um maior dispêndio de divisas pela menor produção de petróleo?

Também acontece que o industrial brasileiro, consultado sobre o fabrico de uma determinada peça, diz que sim, que pode fornecê-la. Pede um prazo. E dentro desse prazo vai ver a peça e vai tentar fabricá-la; gasta às vezes 6 meses nisso e pode acontecer que no fim desse tempo apareça com uma peça que não funciona bem. Nesses casos o industrial brasileiro está cavando a sua vida, está fazendo um esforço meritório para fabricar aqui o que só se fabricava no estrangeiro — e está atrasando e comprometendo o serviço da Petrobrás.

Para o fornecimento de cabeças de produção (que exige um aço especial) o pedido foi distribuído com largo prazo a companhias nacionais; a urgência, entretanto, fez com que se conseguisse superar todos os óbices burocráticos e fazer o pedido a um fornecedor americano; este entregou em 15 dias o material ao escritório da Petrobrás em Nova York; e o material lá ficou à espera de um navio do Lloyd Brasileiro, porque é a empresa do patrimônio nacional que deve transportar a carga destinada à Petrobrás.

Esse “nacionalismo” miúdo, burocrático, formalista é ou não contraproducente? A Petrobrás, além dos entraves criados pela sua própria burocracia, sofre os efeitos da legislação e da burocracia nacionais e “nacionalistas”. Em Santos e Paranaguá há neste momento material da Petrobrás preso na Alfândega, porque não veio em navio nacional...

Daremos outro exemplo.

3/19/60

145