MONOPÓLIOS E

Jorge Antonio Pasin
Membro do Centro Brasileiro de Infra-Estrutura

OLIGOPÓLIOS
Forças inovadoras do capitalismo

A literatura e o pensamento econômicos têm, de um modo geral, uma visão negativa sobre os monopólios e oligopólios, sejam eles públicos ou privados. Estes dois tipos de estrutura de mercado representariam entraves à performance máxima da economia. Modulando o preço das mercadorias pelas quantidades produzidas, as firmas com poder de mercado prejudicariam a alocação ideal de recursos, levando ineficiência nos setores em que se instalam.

A oposição aos monopólios e oligopólios se faz em diversas frentes, mas a principal linha de ataque à concentração mercadológica argumenta que o crescimento de estruturas oligopolísticas, ao minar o livre jogo competitivo, seria responsável por um nível de produção inferior ao que vigoraria em um ambiente de mais concorrência. Outro argumento é o de que a taxa média de crescimento do PIB é inferior àquela factível sem tais imperfeições de mercado.

Neste artigo procura-se qualificar ambas as ofensivas, reconstruindo a argumentação schumpeteriana de que o capitalismo é, por natureza, um sistema caracterizado pela constante mudança em sua infra-estrutura econômica e estendendo aos efeitos *a priori* os motivadores de investimento propiciados por mercados concentrados. Embora uma estrutura de mercado em que se observa a presença de firmas com poderio oligopolístico venha usualmente a representar, no curto prazo, um nível de produto menor em conseqüência dos maiores preços praticados, a longo prazo a assertiva pode não se manter verídica.

Segundo Schumpeter, em seu *Capitalism, Socialism and Democracy*, o impulso fundamental que configura e mantém o motor capitalista em ação vem de suas inovações, dos novos produtos, dos novos métodos de produção, organização industrial, mercados ou meios de transporte. Tais inovações aflorariam ao sistema como estalos, em arrancos ou saltos. O revolucionar incessante nos alicerces econômicos faria com que a base da sociedade capitalista estivesse sendo constantemente destruída e substituída por uma nova, criada a partir da primeira. Esse processo de destruição criadora seria então o fato essencial sobre o capitalismo. É disso que o capitalismo se constituiria, e isso é onde tudo que envolve as relações capitalistas teria de viver.

Uma estratégia — qualquer estratégia, concernente ao âmbito econômico ou não — que em cada um dos pontos ao longo do tempo escolhe utilizar plenamente suas possibilidades para obter o ganho máximo possível, naquele instante corre o risco de, no longo prazo, estar em situação inferior a uma outra estratégia que não maximize em nenhum ponto do tempo. Isso acontece porque a abdicação de um ganho presente pode ser uma condição essencial para um nível ou velocidade de desenvolvimento futuro superior. Um sacrifício vitorioso de dama no xadrez é um exemplo nítido de planejamento estratégico vencedor.

Além disso, não se deve medir a performance de um mercado simplesmente tomando-se para análise um determinado ponto no tempo. Como se está lidando com um processo orgânico, analisar o que acontece em uma particularidade dele pode até esclarecer alguns detalhes a respeito de seus mecanismos de funcionamento, mas certamente será inconclusivo sobre sua tendência de longo prazo. Faz-se necessário examinar todo o processo.

Em outras palavras, criticar o comportamento de um setor oligopolizado a partir do ângulo míope concernente à observação momentânea, apregoando que tal estrutura de mercado conduz somente a preços altos e a produção reduzida envolve o risco de se cometer graves erros de avaliação.

Na pura abordagem hicksiana, que aufere mudanças no bem-estar social por meio de alterações nos preços e nas quantidades produzidas, desloca-se o foco de atenção para uma análise sobre como o capitalismo está *administrando* a sociedade e sua infra-estrutura econômica, quando o problema a ser discutido é como o capitalismo cria e destrói essa infra-estrutura. Não que o conceito de excedente de Hicks seja inapropriado; equivocado é o uso que por vezes se faz dele, empregando uma ferramenta de estática comparativa em uma análise dinâmica.

No mundo real, a competição que realmente existe é a luta pelo novo produto, pela nova tecnologia, pela inovação, que por sua vez conduzirá a vantagens decisivas em preço ou qualidade, remodelando as firmas que as possuírem não em suas margens de lucros ou produção, mas em seus fundamentos mais essenciais: suas funções de produção.

Um exemplo prático é o fenômeno generalizado do desaparecimento das pequenas quitandas de esquina, que foram perdendo lugar para os grandes supermercados. Não foi nada relacionado à concorrência entre as "vendinhas" que fez com que esses pequenos estabelecimentos comerciais ficassem frágeis, mas sim o surgimento de um competidor com uma organização completamente nova. Não se pode considerar indiscrimina-

damente como saída para uma firma em dificuldades de mercado apenas uma redução nos custos que faça cair o seu binômio preço-custo marginal. Em alguns casos tal abordagem não surtirá qualquer efeito, como neste exemplo, em que o supermercado vende ao consumidor pelo preço que o quitandeiro compra de seu fornecedor.

Nesse contexto, o centro lógico dos interesses das firmas que desejam sobreviver deve residir no investimento em pesquisa e desenvolvimento. As inovações futuras que esse tipo de inversão possibilitará serão a principal arma das empresas para obter competitividade sempre que a redução de preços se mostrar necessária. Isso acontece porque a estrutura de custos de uma firma depende fundamentalmente da tecnologia e do capital possuídos. A destruição criadora só consegue acontecer por intermédio da inovação, que por sua vez necessita do investimento para se materializar.

Sendo assim, a pujança que no longo prazo pode expandir o produto e fazer declinar os preços é feita de algo que a concorrência perfeita não pode fornecer, ocupada que está na necessidade vital de maximizar o lucro momentâneo, única alternativa para sobreviver em um mercado onde o preço não consegue se manter acima da linha do custo marginal.

Quando uma grande empresa em dificuldades necessita mudar o cenário de curto prazo, a política de austeridade requerida recai sempre em primeira instância sobre os gastos em pesquisa e desenvolvimento — pode-se comprovar empiricamente essa proposição analisando-se os balancetes de companhias em situação complicada. Logo depois, cortam-se os custos com planejamento estratégico.

Assim, são principalmente aqueles setores que contam com as benesses do monopólio ou oligopólio, e que portanto têm uma margem de lucro que os protege dos constantes percalços, que conseguem ser os celeiros das grandes inovações tecnológicas. A eles é permitido agregar o investimento a seus custos, sem correr tanto os riscos de fechar as portas.

Embora a folga no orçamento, causada pela restrição da produção ao volume em que a receita marginal coincida com o custo marginal, permita a apropriação de parte dos excedentes dos consumidores pelas empresas favorecidas, tal recurso constitui-se ao mesmo tempo em uma garantia de emprego a seus trabalhadores mesmo nos períodos de recessão. A embarcação de grande calado tem uma âncora mais sólida contra a maré dos ciclos econômicos. Além disso, as melhorias passíveis de ser introduzidas com a possibilidade de financiamento à pesquisa e desenvolvimento e no investimento em novas instalações e máquinas provavelmente reduzirão no futuro os preços e aumentarão as quantidades ofertadas. O processo será movido pela redução de custos propiciada pela inovação, que trará deslocamentos para cima da função de produção, acarretando mudanças para baixo na curva de oferta.

É preciso atentar, no entanto, que as barreiras à entrada de novas firmas deve ser de cunho exclusivamente econômico, e nunca legal. Monopólios constituídos em lei são um estímulo ao relaxamento gerencial na medida em que liberam as firmas favorecidas de lutar contra a entrada de novas empresas no mercado. Sem a proteção legal, as empresas monopolistas, em concorrência monopolística, ou em mercados oligopolizados que realmente quiserem manter sua posição de liderança estarão forçadas a operar a pleno vapor o processo de investimento, para o bem do qual despesas com pessoal improdutivo, má estruturação, desperdício e ineficiência interna serão intoleráveis. Sob pena da entrada de concorrentes no setor e posterior falência empresarial.

Setores que contam com as benesses do monopólio ou oligopólio conseguem ser os celeiros das grandes inovações tecnológicas

Assim, de um modo geral, no curto prazo os preços serão tão menores e as quantidades produzidas tão maiores (portanto, maior será o nível de bem-estar social) quanto mais próximo da concorrência perfeita estiver o mercado em questão. Ao mesmo tempo, permanecendo os demais fatores constantes, os preços serão tão maiores e as quantidades tão menores (e pior o nível de bem-estar) quanto mais se caminhe em direção ao monopólio. Entretanto, para o longo prazo, o resultado do jogo pode tender a se inverter. O bem-estar da sociedade corre o risco de permanecer mais estagnado em determinados níveis de preços e quantidades partindo-se de uma situação mais próxima à de concorrência perfeita; e terá havido tanto mais chances de evolução na direção de redução dos preços e aumento nas quantidades (e conseqüente melhoria no bem-estar), quanto mais concentrado estiver o setor, devido às maiores possibilidades de investimento.

Em alguns casos, basta a existência de uma expectativa de apropriação dos lucros de monopólio advindos de uma situação de mercado privilegiada para estimular um investimento. Este efeito *a priori* parece ter ocorrido, por exemplo, na expansão da Ferronorte até a BR-163. Uma vez que os custos de movimentação da soja pela rodovia até Paranaguá eram excessivamente altos, a possibilidade de ganhar o mercado do transporte da *commodity* estabelecendo preços apenas um pouco abaixo dos gastos com o modal rodoviário incitou as inversões na estrada de ferro. Nesse caso, a visão do lucro futuro motivou a introdução da inovação tecnológica — o transporte por ferrovia para a soja Centro-Oeste. A possibilidade de se exercer o poder de mercado, extraindo lucros de monopólio do transporte da soja pelo modal ferrroviário, se afigurou como um elemento permissor do surgimento de todo um mercado.

Uma das lições que se pode tirar dos argumentos e evidências

aqui listados é que, se na visão estreita do presente interferir imponderadamente no livre processo econômico em favor da concorrência possa parecer sempre a melhor alternativa, um pouco de raciocínio estratégico permitirá enxergar que a prática monopolística não deve ser tão duramente bombardeada. Simplesmente por ser ela uma alimentadora em potencial da destruição criadora que move o capitalismo.

Além disso, é interessante notar que a adoção de medidas restritivas ao livre desenrolar do jogo econômico pode, na realidade, não passar de políticas apenas pretensamente neoliberais. Não parece ser muito compatível, seja com os princípios político-econômicos da doutrina, seja com o próprio termo liberal, a adoção de impedimentos ao livre jogo competitivo. Esse livre jogo de mercado talvez queira determinar, em alguns setores, a formação de estruturas oligopolísticas e o surgimento de grandes monopólios.

É importante considerar ainda o fato de que esse tipo de estrutura de mercado terá grande facilidade de se instalar em setores que exijam expressivos montantes de investimento inicial e escala de produção elevada (reflexo da alongada curva de custo médio). Esses aspectos são comumente encontrados em diversas atividades relacionadas à área de infra-estrutura.

Por suas características, o ramo dos transportes tem muito a aproveitar dos debates acerca dos prós e contras de uma estrutura de mercado concentrada. As rodovias constituem-se, via de regra, em monopólios naturais, pela escassez de caminhos alternativos. Também as ferrovias costumam fazer parte de estruturas de mercado de feições oligopolísticas. Mesmo os portos, em que pese a sua multiplicidade na costa nacional que introduz um viés de competitividade, enfrentam situações características de mercado concentrado, por conta das grandes distâncias pré-embarque e pós-desembarque envolvidas.

Considere-se a relevância dos transportes para a determinação dos custos de movimentação internos em um país com as dimensões continentais do Brasil e a importância do custo Brasil para a competitividade dos produtos nacionais e tem-se motivação suficiente para o aprofundamento dos debates em torno do tema.

Não por acaso, tanto o BNDES quanto o CBIE estão engajados nesta tarefa.