

Multiplicação dos pães - 1 OUT 1995

MIGUEL JORGE

JORNAL DE BRASÍLIA

Apesar da estimativa de crescimento de apenas 4% da produção de veículos neste ano em comparação com 1994 e dos problemas enfrentados por vários setores, o novo processo por que passam as montadoras brasileiras, que têm aumentado ano a ano sua produção desde 1990, começam a refletir-se positivamente nas siderúrgicas.

O setor anuncia grandes investimentos no País, apostando na verdadeira revolução da indústria automobilística, que vai aplicar mais de US\$ 10 bilhões até o ano 2000 — isso sem contar as eventuais novas empresas que prometem instalar-se aqui.

Como se mantém a previsão de que se poderá chegar aos 3 milhões de veículos produzidos na virada do século — para este ano, devem ser cerca de pouco mais de 1,6 milhão de unidades, pouco mais de 200 mil acima de 94 —, a pressa das siderúrgicas tem uma base concreta.

Assim, pode-se imaginar o que poderão representar para o País os investimentos em todos os setores que se ligam diretamente ao parque industrial automobilístico que, em todo o mundo, é um dos maiores multiplicadores da atividade econômica.

Com uma das piores distribuições de renda do mundo, dificultando enormemente a construção de uma verdadeira democracia econômica e tendo de optar por um capitalismo moderno, com justiça social e bem-estar do povo, a única alternativa é instalar, em prazo recorde, muito mais empresas e mais empregos.

Multiplicar riqueza também faz parte da história da siderurgia, e no Brasil também não foi diferente do resto do mundo: foi essa a fase industrial em que se apoiou a incipiente indústria automobilística brasileira nos idos de 50.

Nos anos 60, uma produção de apenas 300 mil veículos por ano já exigia 500 mil toneladas anuais de aço em lingote — hoje, as siderúrgicas brasileiras produzem 7 milhões e 170 mil toneladas/ano, o dobro do que o Canadá e mais do que Itália, França e Grã-Bretanha.

Os projetos de investimento das siderúrgicas impressionam: na Cosipa, são US\$ 520 milhões até 1998; na Companhia Siderúrgica Nacional — CSN —, outros US\$ 1 bilhão até 1999; e Usiminas está completando projeto de US\$ 800 milhões e deve pôr em prática outro de US\$ 500 milhões, também até 99. No total, são US\$ 7 bilhões. (Aqui, vale parênteses: esse salto de produção das siderúrgicas ocorre principalmente por causa do processo de privatização das usinas estatais, entre 1991 e 1993, que permitiu a modernização, capitalização e novos investimentos, com grandes benefícios para toda a economia nacional).

A conclusão é óbvia: se o crescimento de dois excelentes indicadores, que são a produção de veículos e de aço, puder seguir ritmo crescente e constante, e se o Governo recuperar na população o conceito da necessidade e importância da poupança, os horizontes do País são ainda melhores.

O exemplo das privatizações

nas usinas é emblemático: em 1990, quando era a quarta maior estatal brasileira, a Usiminas teve lucro líquido de apenas US\$ 11,3 milhões e rentabilidade de 2,4% sobre o patrimônio. Já um ano depois, com apenas dois meses fora do controle do Estado, o lucro líquido chegou a US\$ 69 milhões e a rentabilidade a 5,7%.

Com mais escala de produção, mais produtividade, mais investimentos e novos processos tecnológicos, as empresas do setor siderúrgico estimam aumentar sua produção para 32 milhões de toneladas/ano, para acompanhar as rápidas mudanças na indústria automobilística e na de autopeças, que também passa por profundas transformações.

Esse tem sido o caminho dos países que entenderam que liderança se conquista pelo modo como se usa a ferramenta de aço fora dos contextos ideológicos — no setor industrial, fica claro que uma grande diferença entre a tradição e a modernidade passa pela eficiência de sua indústria automobilística.

Exemplos: a Coreia passou de uma produção de aço cru de 13 milhões de toneladas/ano para 33 milhões nos últimos 10 anos; a China foi de 43 milhões para 90 milhões no mesmo período; Taiwan pulou de 5 milhões para 12 milhões; a Venezuela de 2,77 milhões para 3,36 milhões toneladas/ano.

■ O jornalista Miguel Jorge é vice-presidente de Recursos Humanos e Assuntos Corporativos da Volkswagen do Brasil