

Por que uma camisa-de-força?

MIGUEL JORGE

Do ponto de vista econômico, os anos 80 entrarão para a história brasileira como uma década perdida e, em alguns aspectos, como uma década de retrocesso. Exatamente neste período, além de crescer, o País deveria ter criado uma base para tornar-se uma potência do Primeiro Mundo.

Mas, nesta década, o País perdeu o dinamismo da fase de substituição de importações, expandiu-se em ritmo muito lento e até andou para trás em alguns setores. Entre as razões para isto, os desajustes macroeconômicos e os desestímulos aos investimentos produtivos, como os arbitrários controles de preços a explosão nos gastos do Governo e a falta de políticas econômicas coerentes.

Neste período, o lado bom da moeda: o avanço da democracia, que seguramente ajudará a trazer soluções para os grandes impasses do momento, tornando cristalinos e transparentes vários procedimentos que precisam mudar. Como não poderíamos deixar de ser, o desempenho da indústria automobilística nestes anos 80 refletiu com clareza as dificuldades da economia. É só recordar que o setor já superara em 1979/80 a expressiva marca de um milhão de veículos por ano e que se previa que poderíamos ser um dos cinco maiores produtores mundiais.

Mas aquela marca praticamente virou uma cabala, pois vários fatores se juntaram perversamente para estagnar o setor, que já foi chamado de "carro-chefe" da economia.

Literalmente proibida de estabelecer seus preços de acordo com seus custos, a indústria colecionou uma sucessão de maus resultados nos balanços, apesar dos investi-

CORREIO BRAZILIENSE

mentos em novos produtos, em tecnologia e no aprimoramento dos seus recursos humanos. A maior prova foi a conquista de mercados externos, como o dos Estados Unidos, onde competimos em qualidade com indústrias japonesas, europeias, coreanas e norte-americanas.

Mas o setor automobilístico não está apenas impedido de repor seus custos. Também são limitados por imposições de índices de nacionalização por restrições à transferência de tecnologia e por um forte cartório político/industrial de fornecedores locais que impedem arbitrariamente as importações.

Esta abertura, em determinada época, ajudou o setor, como um todo a atravessar situações delicadas, principalmente quando a demanda interna recuava ano a ano, pressionada pelas flutuações da economia. Somente isto explica a manutenção do nível de produção de hoje, em torno de um milhão de unidades. Com uma importante e decisiva diferença: enquanto em 1979 o mercado interno absorvia 900 mil unidades, hoje as vendas domésticas não passam de 650 mil unidades, (a diferença fica com as exportações).

O mercado interno foi claramente achatado pela redução da renda disponível dos consumidores, pelo aumento da inflação e das taxas de juros e pela redução dos índices de crescimento econômico.

Embora não pudessem ampliar substancialmente seus investimentos no País, por causa de sucessivos prejuízos causados pelos arbitrários controles de preços, o setor automobilístico jamais deixou de investir no Brasil. Para lançar novos produtos, melhorar a produtividade e repor o desgaste natural causado pela produção, só a Autolatina, holding que reúne a Volkswagen e a Ford, deverá aplicar cerca de 1,5 bilhão de dólares entre 1989

e 1993.

10 SET 1989

Diante desse quadro, as empresas do setor automotivo se sentem no direito de lutar por preços remunerados e que possam dar condições a que se paguem os salários de mais de um milhão de famílias que dependem diretamente do setor. Este direito faz parte do novo texto constitucional aprovado em 1988, o primeiro "a valorizar a iniciativa privada como um dos fundamentos do Estado de Direito e da ordem econômica...", segundo o jurista Miguel Reale. Que é ainda mais claro: "Não é possível desvincular os preços dos custos de produção".

Em outras palavras, o controle de preços por parte do CIP, além de todos os seus inconvenientes econômicos, é uma atividade flagrantemente inconstitucional; inspirada pela falsa noção de que é preciso proteger apenas os mais fracos economicamente. Na verdade, hoje se pratica a injustiça contra quem investiu seu capital e só deseja receber preços corretos de acordo com o que paga para fabricar seus produtos. Como diz o professor Reale, "a justiça é tanto para os fortes como para os fracos".

A continuar o arbitrário controle de preços sobre o setor automobilístico, um dos únicos a permanecer atado a uma camisa de força, o que se pode pensar é numa conspiração perversa que deseja o enfraquecimento de uma indústria que ajudou a construir este País. E que ainda tem a muito fazer pelo bem-estar de milhões de pessoas que dela dependem.

Miguel Jorge, jornalista,
é vice-presidente de Assuntos
Corporativos da Autolatina