

## **México já consegue concorrer com a China**

*Alex Ribeiro*

O México começa finalmente a ganhar a disputa contra a China pelo mercado americano, e também a incomodar os vizinhos da América do Sul com as suas exportações de carros de luxo baratos. O peso desvalorizado e o surgimento de uma nova classe média devem garantir, por dois anos seguidos, um crescimento econômico maior do que o do Brasil, cuja indústria vem perdendo competitividade externa.

Pela primeira vez em uma década, os custos de produção e de transporte no México são menores do que na China. "Estamos ganhando mercado nos Estados Unidos", disse ao Valor o ex-presidente do Banco Central Mexicano (Banxico) Guillermo Ortiz. "Muitas empresas estão voltando da China para o México", afirmou Thomas McLarthy, assessor do governo americano de Bill Clinton que liderou a criação do Nafta, o acordo de livre comércio entre México, Estados Unidos e Canadá.

A economia mexicana vinha patinando desde 2001, quando a China ingressou na Organização Mundial do Comércio (OMC) e tomou a posição do México como principal fornecedor aos Estados Unidos de bens manufaturados de baixo custo. Agora, a equação volta a virar, fazendo o México reviver os bons tempos que teve logo depois da implantação do Nafta, em 1994. As suas exportações para o vizinho ao norte subiram 49% nos dois últimos anos, enquanto que a China avançou 35%.

Há dez anos, o custo unitário do trabalho no México era quase duas vezes e meia maior do que o da China. Em 2010, a diferença havia caído a apenas 20%, segundo estimativas do Ministério da Fazenda do México. Agora, os cálculos são de que estejam cerca de 2% menores do que na China, segundo economistas do Bank of America Merrill Lynch.

O México ficou mais competitivo também nos mercados latino-americanos. Os embarques de carros, principal item da pauta exportadora do país, aos vizinhos do Sul cresceram 56% em 2011, chegando a 322 mil unidades. Desse total, 115 mil veículos foram para o Brasil, provocando um déficit superior a US\$ 1,5 bilhão nas trocas comerciais da indústria automotiva e estimulando reações protecionistas do governo brasileiro. As exportações ajudaram a empurrar a economia. A projeção do Banco Central do México é que o país cresça perto de 4% neste ano, acima do Brasil, cuja expansão é estimada em 3,3% pelo mercado financeiro. Em 2011, o México cresceu 3,9%, acima dos 2,7% registrados no Brasil.

Os ganhos recentes de produtividade são um dos vários fatores explicam a retomada da competitividade externa do México. "É o resultado de termos uma das economias mais abertas do mundo", afirma o economista Luis de La Calle, presidente da H+K Strategies Latin America, que foi negociador comercial no governo mexicano. O México está atrás apenas do Chile em números de tratados de livre comércio.

Os reajustes salariais no México ficaram abaixo dos ganhos de produtividade, enquanto que na China eles passaram a subir em cerca de 20% anuais, segundo dados coletados pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). "Não sei se essa tese dos aumentos de custos de trabalho na China é verdadeira", afirma Jaime Ros, professor de economia da Universidade Nacional Autônoma do México (Unam). "Mas é um pouco patético que, para que possamos ser mais competitivos e voltar a crescer, seja necessário esperar que os salários subam na China."

O fator mais importante na retomada da competitividade mexicana, porém, foi a desvalorização do peso na última crise financeira mundial, enquanto a China promove uma lenta apreciação de sua moeda. A cotação dólar no mercado mexicano subiu de cerca de 10 pesos para 15 pesos entre fins de 2008 e começo de 2009. O Brasil também teve uma grande depreciação cambial nesse período, mas em seguida o real se valorizou fortemente.

No México, porém, a taxa de câmbio permaneceu depreciada, em grande parte porque os mercados entenderam que o país sofreu um choque externo permanente. A crise americana fez com que, em 2009, a economia do México caísse 6%. Os Estados Unidos, que então

absorviam perto de 90% das exportações mexicanas, entraram em recessão e até hoje não voltaram a crescer de forma sustentada. A queda dos fluxos de capitais também teve um papel central. O México, que é excessivamente dependente de financiamentos de Wall Street, sofreu bastante com a restrição de crédito ocorrida depois da quebra do banco Lehman Brothers.

Hoje, o dólar vale cerca de 13 pesos, o que significa uma desvalorização de 30% em relação a 2008. Em termos nominais, o real está apenas 10% mais desvalorizado do que antes da quebra do Lehman Brothers. A China valorizou sua moeda em pelo menos 10% no último ano e meio. Há indicações de que reajustes mais forte de salários no Brasil e na China corroeram a competitividade em relação ao México. A depreciação cambial e a retomada do mercado interno, puxada pela crescente classe média, fez com que o México reagisse em 2010, crescendo 5,5%.

---

## **Pobreza é grande, apesar de avanço da classe média**

*Alex Ribeiro*

Consumidora compra TV de tela plana em loja da Cidade do México: ascensão de uma nova classe média é um dos motores da recuperação econômica do país.

A nascente classe média mexicana será o fiel da balança nas eleições presidenciais que ocorrem em julho, em que o Partido Revolucionário Institucional (PRI) é favorito para voltar ao poder. Também é a grande esperança para alavancar o mercado interno e reduzir a excessiva dependência econômica das exportações para os Estados Unidos. "O México já não é mais um país pobre", afirma o economista Luis de La Calle, coautor de um controverso livro sobre a nova classe média mexicana. "Alguns intelectuais têm muita dificuldade em aceitar esse fato."

Ainda há muita pobreza no México, bastante visível na capital, onde crianças pedem esmolas nas ruas. Dados da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (Cepal) mostram que, em 2010, 36,3% dos mexicanos viviam abaixo da linha de pobreza, ante 41,1% uma década atrás. Estão abaixo da linha de indigência 13,3% dos mexicanos. No Brasil, o índice de pobreza era de 24,5% em 2009, e o de indigência, de 7%.

Mas é fato que, hoje, a maior parte da população é considerada de classe média. Dependendo do critério usado, ela pode chegar a 54% da população. "Essa euforia em torno da nova classe média me causa um pouco de irritação", afirma o economista Jaime Ros, da Universidade Nacional Autônoma do México (Unam). "A pobreza caiu não tanto porque aumentou a renda dos trabalhadores, mas porque há mais gente trabalhando."

A renda per capita no México cresceu apenas 1,16% ao ano nas últimas duas décadas, e os salários permaneceram praticamente estagnados. Mas há mais gente trabalhando por domicílio, graças à entrada das mulheres nos mercado de trabalho e ao aumento relativo da população em idade de trabalhar.

O Walmart anunciou recentemente US\$ 1,5 bilhão em investimentos na abertura de mais de 400 lojas no México, de olho na nova classe média do país. O consumo doméstico, para alguns, já é a grande alavanca do crescimento econômico, diminuindo a dependência de exportações aos Estados Unidos. Hoje, 80% das exportações mexicanas vão para o grande vizinho ao norte, e em 2009 a economia do país sofreu uma contração de 6,1% em virtude da crise americana.

A nova classe média também muda a equação eleitoral - o voto tende a ser mais conservador e em defesa da estabilidade macroeconômica. Há seis anos, o candidato de esquerda Andrés Manuel Lopez Obrador, do PRD, perdeu por pouco as eleições presidenciais no México - e ficou com fama de radical por se negar a reconhecer o resultado das urnas. Visto como muito radical pela nova classe média, hoje ele está em terceiro lugar nas pesquisas de intenção de voto.

"Ele está tentando se moderar com uma campanha parecida com a do presidente Lula", afirma o cientista político Christopher Garman, chefe de pesquisa para a América Latina da Eurasia Group, uma consultoria de risco político.

O favorito para ganhar a eleição é o ex-governador do Estado do México Enrique Peña Nieto, do PRI, partido que perdeu o poder em 1990, depois de uma supremacia de 70 anos. A candidata governista, Josefina Vázquez Mota, do PAN, está em segundo lugar. "Ela tem mais chances de ganhar se o Obrador subir nas pesquisas, tirando votos do PRI", diz Garman.

---

## **País investe em polo aeroespacial**

*Alex Ribeiro*

Num terreno em que havia apenas uma plantação de cactus, o México constrói o seu Polo Aeroespacial de Querétaro, com a ajuda de empresas como a canadense Bombardier. O sonho é fabricar um avião 100% em solo mexicano, dando um salto tecnológico à frente do modelo das "maquiladoras", as fábricas voltadas a exportação que usam a mão de obra barata.

"Não há nada que impeça o México de chegar lá", afirma Réal Gervais, vice-presidente de operações da Bombardier Aerospace México. "Só não sei dizer quanto tempo vai demorar."

Em 2004, quando a Bombardier, uma concorrente da Embraer no nicho de jatos regionais, decidiu se instalar no México, havia apenas 70 empresas aeroespaciais no país. Hoje, são 238, incluindo vizinhas ilustres da Bombardier no parque industrial do aeroporto de Querétaro, como a francesa Safran.

Pelos planos iniciais, a fábrica da Bombardier não seria muito diferente das maquiladoras. O projeto era contratar cerca de mil funcionários com baixa especialização para basicamente montar peças elétricas, que então seriam despachadas para fábricas mais avançadas no Canadá e nos Estados Unidos. De lá para cá, o projeto ficou mais ambicioso. A força de trabalho será duplicada para produzir o corpo do avião executivo Learjet 85 com material composto, as fibras de carbono de última geração, que prometem mais leveza e resistência, usadas pela Boeing em Seattle no 787 Dreamliner.

"O que estamos fazendo aqui é algo único dentro da Bombardier e na indústria aeroespacial", afirma Gervais. "Estamos avançando rápido para uma nova tecnologia, algo que não produzimos nas nossas fábricas no Canadá e nos Estados Unidos."

O investimento da Bombardier é resultado de uma aposta do ex-presidente Vicente Fox (2000-2006) para diversificar a economia do México, que depende muito das exportações de carros e de produtos eletrônicos para os Estados Unidos. O modelo de maquiladoras, em que operários locais basicamente montam aparelhos com componentes importados, deixou o país vulnerável à competição chinesa e de outros países com mão de obra ainda mais barata. O objetivo é ter um avião 100% feito no México, mas não necessariamente com uma marca mexicana.

A cidade histórica de Santiago de Querétaro, que fica a cerca de 250 quilômetros ao norte da capital mexicana, foi escolhida pela Bombardier porque, entre outros motivos, tem índices relativamente baixos de criminalidade, num país em que a violência ligada ao narcotráfico matou perto de 50 mil pessoas nos últimos cinco anos. "É preciso garantir um bom ambiente para as famílias, se você quer atrair americanos e canadenses para morar no México e transferir tecnologia", afirma Gervais, um canadense da província francófona de Quebec que inicialmente pretendia morar dois anos no México, mas já está há seis.

O acordo da Bombardier com os mexicanos incluiu a criação de um centro de treinamento que garante o suprimento de mão de obra especializada para a Bombardier, a Universidade Nacional Aeronáutica, em Querétaro (Unaq). Seu campus, que forma técnicos, engenheiros e pesquisadores, se parece mais com um galpão de fábrica do que com um campus. Quando a

Bombardier decidiu fabricar o seu Learjet 85 em Querétaro, um grupo de professores da Unaq foi ao Canadá para aprender a técnica de materias compostos.

O México, porém, ainda tem um longo caminho a percorrer na cadeia de valor do setor aeroespacial. Num extremo, está a General Electric, uma fabricante de turbinas que mantém um centro de pesquisa em Querétaro com mais de mil engenheiros. Num outro, estão operários especializados do polo aeronáutico que ganham cerca de 7 mil pesos mensais. É um salário um pouco mais alto do que o da indústria automotiva, que paga cerca de 6 mil pesos mensais, mas representa apenas US\$ 540.

Nos primórdios da aviação, o México chegou a ter a sua própria fabricante de aviões, a Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, que exportou modelos militares - mas a empresa fechou na década de 1930. Levou cerca de 40 anos para países como o Brasil e o Canadá desenvolverem as suas indústrias aeronáuticas, mas a aposta é que o México possa queimar etapas com a atração de empresas multinacionais que querem seu custo mais baixo de mão de obra e seu acesso privilegiado ao maior mercado de aviação do mundo, os Estados Unidos, com quem tem um acordo de livre comércio.

"Empresas como a Boeing e Airbus estão muito à frente, e talvez não seja a melhor estratégia fundarmos uma companhia mexicana só para dizer que é mexicana", afirma o reitor da Unaq, Jorge Gutiérrez de Velasco. "Mas o México pode se tornar o melhor lugar do mundo para se fabricar um avião."

---

## **Violência é um dos obstáculos à economia**

*Alex Ribeiro*

Para tomar um ônibus na rodoviária norte da Cidade do México, é preciso passar por máquinas de raio X parecidas com as de aeroportos. Seguranças fazem uma segunda revista na hora do embarque. Um funcionário filma com uma câmera de vídeo os passageiros sentados nas poltronas.

Em alguns Estados perto dos EUA, como Chihuahua e Sinaloa, a taxa de homicídios supera 100 por cada 100 mil habitantes - e a violência é vista como uma das causas do fraco desempenho da economia mexicana nos últimos anos, ao lado dos monopólios e oligopólios em setores como petróleo e comunicações e da baixa capacidade do governo em arrecadar.

"O México é um caso intrigante para os brasileiros", afirma o economista Mário Mesquita, do fundo hedge Brevan Howard, com operações tanto no Brasil quanto México. "Os juros e a carga tributária são baixos, mas o país não consegue crescer muito rápido."

Os juros básicos mexicanos estão em 4,5% ao ano, e a carga tributária representa cerca de 12% do Produto Interno Bruto (PIB), que é complementada com receitas de petróleo equivalentes a 8% do PIB arrecadadas por meio da estatal Pemex. Mas o crescimento médio da economia foi de apenas 2,7% ao ano nas últimas duas décadas.

A Pemex investiu pouco nos últimos anos, por isso a produção chegou a diminuir na última década, embora tenha se estabilizado mais recentemente. O Fundo Monetário Internacional (FMI) prevê que as receitas do governo com o petróleo vão cair à metade nas próximas duas décadas. Outro problema é a falta de competição em setores privados, como o de telecomunicações, que produziu fortunas como a do empresário Carlos Slim, o homem mais rico do mundo, segundo ranking recente da agência de notícias Bloomberg.

A maioria dos economistas acha que o México poderá acelerar seu crescimento como a flexibilização dos monopólios de petróleo e energia elétrica, injeção de competição em comunicações e reformas fiscal, trabalhista e de educação.

O atual presidente mexicano, Felipe Calderón, tem inclinações reformistas, mas o seu partido, o PAN, não conta com maioria num Congresso dividido entre três grandes agremiações. O PRI, que governou até 2000 e lidera as pesquisas para as eleições presidenciais em julho, com Enrique Peña Nieto, é muito próximo dos interesses econômicos atuais para propor mudanças muito profundas.

"Achamos que o Peña Nieto poderá ser mais reformista do que muitos pensam", afirma Christopher Garman, chefe de pesquisa para a América Latina da Eurasia Group, uma empresa de risco político. "Ele deverá fazer as reformas trabalhista e tributária, mas não tentará abrir o setor de energia à competição."

O economista Jaime Ros, da Universidade Nacional Autônoma do México, afirma que as reformas ajudam, mas não serão capazes de segurar o crescimento se não houver também mudanças na agenda macroeconômica. Para ele, é necessário uma reforma tributária, taxando os mais ricos, para recuperar a capacidade de investimento do Estado, que caiu a cerca de 1% do Produto Interno Bruto (PIB), e para financiar políticas sociais nas regiões mais pobres, como o sul do país. Também é preciso garantir espaço fiscal para executar uma política anticíclica que evite a queda do PIB quando a economia americana vai mal. "A política cambial precisa mudar para impedir a valorização do peso e garantir a competitividade da indústria no mercado externo e interno", diz.

**Fonte: Valor Econômico, São Paulo, 9, 10 e 11 mar. 2012, Primeiro Caderno, p. A20.**