

Ao permitir comércio de carros, Cuba transforma sucata em ouro

Geografia

Enviado por: Visitante

Postado em:23/11/2011

Até algumas semanas atrás, o decrépito carro de Erik Gonzalez fazia pouco mais do que devorar sua pequena renda mensal. Ele gastava centenas de dólares para consertar o carro, um Moskvich de 30 anos de idade que herdou de seu avô em 2000. Mesmo quando o carro funcionava, Gonzalez raramente tinha dinheiro para comprar gasolina e fazê-lo rodar. Então, da noite para o dia, o calhambeque de fabricação soviética virou seu bem mais importante. Gonzalez colocou o carro à venda no mês passado, quando o governo detalhou as regras que permitem que os cubanos comprem e vendam veículos usados livremente pela primeira vez em meio século.

Por Victoria Burnett - The New York Times Até algumas semanas atrás, o decrépito carro de Erik Gonzalez fazia pouco mais do que devorar sua pequena renda mensal. Ele gastava centenas de dólares para consertar o carro, um Moskvich de 30 anos de idade que herdou de seu avô em 2000. Mesmo quando o carro funcionava, Gonzalez raramente tinha dinheiro para comprar gasolina e fazê-lo rodar. Então, da noite para o dia, o calhambeque de fabricação soviética virou seu bem mais importante. Gonzalez colocou o carro à venda no mês passado, quando o governo detalhou as regras que permitem que os cubanos comprem e vendam veículos usados livremente pela primeira vez em meio século. O eixo pode fazer barulho, o carburador dispara, a bateria está em seus últimos dias e os faróis não funcionam, mas ele acredita que seu Moskvich azul royal vai valer pelo menos US\$ 5,5 mil, uma fortuna para um garçom cujo salário pago pelo governo – antes das gorjetas e extras – é de apenas US\$ 15 por mês. "Este carro me custou tudo o que eu tinha", disse Gonzalez. "Agora ele é um trunfo que posso vender para fazer outra coisa com o dinheiro." Como a nova lei que permite a venda de casas e entra em vigor esta semana, as mudanças revelam os esforços do presidente Raúl Castro em remodelar a economia de Cuba e estimular o setor privado. Depois de décadas em que a propriedade de tais bens permaneceu congelada, as medidas prometem injetar dinheiro no mercado num momento em que oficiais cubanos estão tentando estimular a iniciativa privada e tirar centenas de milhares de trabalhadores da folha de pagamento pública. "O Estado não tem que se envolver em um assunto entre duas pessoas", disse Raúl Castro na Assembleia Nacional em dezembro passado, criticando regulamentos complicados e "proibições irracionais. "Se tenho um carro pequeno", acrescentou, "tenho o direito de vendê-lo a quem eu quiser". Mas como várias outras mudanças de Castro, a nova lei criou certa liberdade econômica em um mercado que continua a ser rigorosamente controlado. Os cubanos podem comprar e possuir mais de um veículo usado e eles não perdem mais o seu carro caso optem por emigrar. No entanto, o direito de comprar um carro novo ainda é limitado a um pequeno grupo de cubanos que ganham em moeda estrangeira, incluindo médicos, artistas, músicos, tripulações de voo e um punhado de cubanos que trabalham na base naval dos Estados Unidos em Guantánamo. "Não há lógica nessas regras", disse Leopoldo, um motorista de táxi que trabalha na estrada entre Havana e Guira Melena, em um Tatra de 1985. Ele pediu que seu nome completo não fosse divulgado, pois temia irritar as autoridades. "Mas não há lógica para nada neste país", acrescentou Leopoldo. "Eles têm mantido tantas restrições por tantos anos, você não esperaria que fossem abandoná-las todas de uma vez." Ainda assim, as novas regras criaram um burburinho em uma ilha onde possuir um carro é um privilégio raro e o número de veículos per capita está entre os mais baixos do hemisfério. Placas que

anunciam a venda começaram a aparecer nas janelas dos carros. Muitas pessoas que compraram carros ilegalmente estão lutando para validar o comércio. E Revolico, um website de classificados que parece a resposta de Cuba ao Craigslist, está repleto de pessoas prometendo pagar dezenas de milhares por um Hyundai usado ou um Kia. Mas o controle sobre as importações significa que os carros continuarão a ser escassos e seu preço será de arregalar os olhos, independentemente da sua condição, explicam economistas e corretores de automóveis. "Um carro que em outro país você pagaria para destruir, aqui você pode vender por US\$ 14 mil ", disse Paul Gomez Valladares, um mecânico que estava consertando as buchas de um Lada 1996 em uma oficina à sombra de mangueiras. Anteriormente, os cubanos só podiam comercializar legalmente carros de fabricação anterior à revolução de 1959 – portanto, carros icônicos americanos ainda cruzam as estradas da ilha. Mas essa é apenas uma pequena fração dos carros usados do país. Os cubanos compravam e vendiam carros às escondidas, mas esse era um negócio arriscado que afastava pessoas como Gonzalez e deixava os compradores desconfiados, pois teriam de pagar grandes somas por um veículo que não possuiriam legalmente. Emilio Morales, presidente do Grupo de Consultoria Havana, com sede em Miami, disse que as novas regras – como decisões anteriores para permitir que os cubanos tivessem celulares e computadores próprios, ou trabalhassem no setor privado – simplesmente legalizaram o que muitos cubanos já estavam fazendo illicitamente e não irá aumentar a antiquada frota de veículos de Cuba, nem aliviar o problema de transporte do país. A medida tem a intenção de acalmar as pessoas, não de estimular a economia, disse Morales. "Esta é uma válvula de pressão política", afirmou. Enquanto Morales, que trabalhou como executivo sênior da empresa estatal cubana Cimex até 2006, reconhece que o governo ainda não tem a infraestrutura necessária para organizar um mercado de automóveis em grande escala, ele argumenta que é mais provável que ele relute em desestabilizar um antigo sistema de privilégios que recompensa os trabalhadores de certos setores. Controles rígidos sobre as importações produziram uma curiosa – e esparsa – mistura de tráfego que reflete a história comunista de Cuba. Oldsmobiles Plymouths que são relíquias do passado capitalista do país já operam como táxis, um nicho lucrativo no setor privado de Cuba. Luxuosos esportivos utilitários dirigidos por estrangeiros ou por artistas e músicos que fazem parte da nova elite econômica do país ultrapassam carros soviéticos da década de 1970 e 1980, que eram utilizados para premiar bons trabalhadores ou funcionários leais. Apesar de décadas de proibições comunista, os instintos capitalistas daqueles que entraram para o mercado de carros parecem estar prosperando. O Estado cobra US\$ 28 mil por um Hyundai Accent novo. Mas um cubano que tiver a sorte de obter uma autorização para comprar um pode revendê-lo por cerca de US\$ 10 mil a mais no mercado de carros usados, segundo um corretor. A autorização por si só pode ser vendida no mercado negro por US\$ 4 mil a US\$ 10 mil, de acordo com proprietários de automóveis, mecânicos e corretores. "Os preços aqui são absurdos, mas a rua é que determina o preço", disse Alejandro, um trabalhador da aviação que está vendendo seu Hyundai Accent 2008 por US\$ 30 mil, e que não quis dar seu nome completo por medo de atrair a atenção do governo. "Você não paga pelo carro, mas pelo privilégio de possuir um." Tais preços parecem estranhos em um país onde o salário médio mensal é de cerca de US\$ 20 (embora as pessoas recebam cuidados de saúde gratuitos, educação e outros subsídios). Mas os economistas e corretores no mercado de carros dizem que há uma comunidade de compradores de carros que recebe dinheiro de parentes no exterior ou de empresas privadas bem sucedidas na agricultura ou no comércio no mercado negro. Alexis, um corretor de Havana, disse que cada vez mais cubanos no exterior compram carros nos nomes de seus parentes para usar quando visitam a ilha. Para Fidel Alfonso, que luta para manter seu Plymouth 1949 na estrada, o enorme prêmio de ter um veículo "moderno" – isto é, um que tenha sido feito nos últimos 10 a 15 anos – significa que ele está condenado para sempre a dirigir um balde de ferrugem. "Eu poderia vender este carro, mas tudo que poderia comprar com o dinheiro seria algo igualmente terrível", disse Alfonso, que acredita seu carro valha cerca de US\$ 4,5 mil. "Até que o governo nos permita comprar carros novos, sem restrições, os preços serão irrealis",

afirma. Gonzalez, o proprietário Moskvich, não irá esperar para descobrir. "É uma bolha", disse ele. "Tenho que tirar vantagem disso." Ele disse que gastaria o dinheiro na construção de uma nova cozinha e arrumando sua casa em um subúrbio de Havana. Em seguida colocaria um pouco do dinheiro em um restaurante que espera abrir com um grupo de amigos. "Se o restaurante for bem sucedido, talvez em dois ou três anos eu consiga comprar um carro novo", disse ele. "Mas não um Moskvich". Esta notícia foi publicada em 08/11/2011 do sítio IG Notícias. Todas as informações nela contida são de responsabilidade do autor.