



O sonhonão acabou



Por Fred Carvalho

Foi muita ousadia fazer uma edição especial, um guia do futuro, naquele que seria o primeiro ano deste novo século. Os editores estavam, em tese, mal localizados, neste pequeno ponto preto que é São Paulo no mapa mundi. Mais ainda: nenhuma outra publicação especializada, daquelas tradicionais do Primeiro Mundo, dera asas à imaginação de tal forma.



Chegamos a pensar que o brasileiro iria se livrar do conceito de posse do automóvel, que se tornaria um cidadão de Primeiro Mundo, atento ao fato de que carro desvaloriza.

Alguns esboços, canhestros e mal traçados, eram a única referência. Fomos atrás, durante anos, pois o projeto começou um ano antes, mas idealizado estava há pelo menos três, das informações que se transformariam em conhecimento nas páginas daquela obra. Antes de sair a edição, em uma das entrevistas, Volker Barth comentava: "Você morreu. O interesse dos sistemistas e das montadoras está em seu filho que trocará de carro ainda várias vezes durante sua vida. E, caso queira, posso fornecer para seu uso um carro com volante como opcional. Pois o futuro é do joystick."

Barth estava certo em uma das assertivas. O interesse maior dos grandes produtores está



nos jovens e não em senhores de barba branca. Mas o opcional graciosamente oferecido não foi necessário, pois o joystick, encontrado em boas companhias como as cabines de comando de aviões Airbus ou Boeing, não encontraram respaldo no consumidor de veículos terrestres.

Da mesma maneira a revolução dos sistemas de produção ficou bem aquém do imaginado. A fábrica de caminhões da MAN em Resende ainda pertence o processo mais usado. Camaçari, Gravataí, São José dos Pinhais, foram passos fortes na modernização do denominado condomínio industrial. Mas a pressão sindical, principalmente nos países desenvolvidos, freou qualquer mudança mais brusca.

Também, surpresa das surpresas, surgiu a China, completamente inexistente nos comentários, nas entrevistas feitas àquela época. Hoje ela lidera e no futuro manterá, salvo um cataclisma, a mesma dianteira.

Tirante estes pormenores aquele Guia acertou nas tendências, nas novas tecnologias, na eletrônica embarcada, nos novos consumidores, no desenvolvimento do GPS, dos sistemas de segurança, da evolução dos faróis com a chegada dos leds, dos sensores de distância no sistema de estacionamento automático, da contínua evolução das matérias-primas, na conectividade e integração dos diferentes gerenciadores, do aprimoramento das técnicas de vendas – aí já incluída a internet – e até mesmo a chegada do sistema flex fuel, em artigo assinado por Besaluel Botelho, da Bosch.

Aliás, também colocamos a ilustração do design conceitual do que seria a picape Amarok, exatamente para ilustrar o artigo de Herbert Demel. Produto que, após pelo menos nove anos de desmentidos, foi lançado.



Acertamos muito, erramos pouco. Chegamos a pensar que o brasileiro iria se livrar do conceito de posse do automóvel, que se tornaria um cidadão de Primeiro Mundo, atento ao fato de que carro desvaloriza e que é muito melhor ter um leasing operacional pelo resto da vida.

Da mesma maneira estávamos equivocados quando acreditamos em uma política orquestrada pelas matrizes das multinacionais de transferência das fábricas para os países do Terceiro Mundo. A mudança aconteceu, mas por vontade política e econômica de uma China disposta a criar empregos e mercado seguindo decisão soberana do partido comunista local. O crescimento da produção e o surgimento de um mercado gigantesco estavam

fora das melhores projeções das matrizes localizadas nos Estados Unidos, Europa e Japão.

A surpresa com este novo território de consumidores levou as multinacionais a embarcarem em aventuras incríveis na China. Ao mesmo tempo, nos países desenvolvidos – que deveriam estar ansiosos para transferir a indústria 'suja' – o que se viu foram governadores dos estados americanos, canadenses ou mesmo principais mandatários de países europeus em uma grande briga de incentivos, jogos políticos, corretos ou não, para atrair ou não deixar fechar a tal fábrica que gera empregos, recolhe impostos e fomenta tecnologia.

Pois é, muito mudou. E o sonho não acabou...

Há dez anos o Guia publicou a Amarok

