



DIRECCION GENERAL DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

POSTGRADO EN HISTORIA

**JUSCELINO KUBITSCHK, BRASIL 1956 -1961: UNA POLITICA DE
DESARROLLO INDUSTRIAL SOSTENIDA.**

Trabajo de grado para la Maestría de Historia de las Américas, Presentado al profesor
Dr. Alejandro MENDIBLE ZURITA, por el estudiante Gustavo José VASQUEZ
ALCALA.

Caracas, Mayo de 2016

RESUMEN

En la presente investigación se busca conocer como se inicio el proceso de industrialización acelerada en la economía de Brasil en los años 1956 – 1961. Esta época la preside Juscelino Kubitschek (JK). Se inicia la investigación revisando los procesos industriales iniciados en la época de Getulio Vargas, particularmente a partir de 1951 a 1954. Luego se inicia el estudio del gobierno de JK, con las instituciones financieras que promueven el desarrollo industrial en Brasil. Se revisa el proceso de desarrollismo industrial como una política de desarrollo económico impulsado por el gobierno de JK. La política de desarrollo de este gobierno es llevada por el llamado Plano de metas, diseñado por el economista Celso Furtado, el cual se revisan 31 metas. Una de las metas a estudiar en el presente trabajo es la que tiene que ver con el desarrollo y expansión de la industria automotriz en Brasil. También se revisará el desarrollo industrial brasileño en este período, así como la visión de futuro desde la perspectiva industrial de este gran país de Sur América conocido también como el Gigante del Sur.

Palabras Clave: desarrollo, industrialización, desarrollismo, industria, sustitución de importaciones.

AGRADECIMIENTOS

En la elaboración de la presente investigación, he contado con el apoyo de varias personas, a quienes les debo un sincero e invaluable agradecimiento.

Muy particularmente al Dr. Alejandro Mendible Zurita, mi tutor en esta investigación, persona muy responsable y dedicada a los temas de la historia de Brasil. Asimismo quiero expresar mi más sincero agradecimiento a la Dra. Conceicao Loreto De Leca, especialista en geopolítica brasileña, por sus recomendaciones y sugerencias. Al Dr. Manuel Donnís Ríos por sus consejos en la materia, así como al Dr. Tomas Straka por su apoyo en la culminación del presente trabajo. Al Dr. Pbro Marino Menini por sus correcciones y revisión del texto.

Al personal de la biblioteca de la Universidad de Católica Andrés Bello, y de las salas de computación particularmente a la señora Neyra Linares, Miriam Figueroa y al señor Edinson Galipoli, por su apoyo. También, Al personal del Centro de Estudios Brasil - Venezuela, de la Embajada de Brasil, y de su biblioteca, por importante su colaboración. Asimismo, a la Dra. Conceicao Loreto de Leca, por su valiosa ayuda y por la utilización de su Biblioteca especializada en temas de Brasil contemporáneo.

Asimismo, al personal de la Biblioteca del IUSPO en la sede de la Universidad Católica Andrés Bello, Núcleo Los Teques, particularmente al señor José Luis Ramírez, así como de la Biblioteca Jesús Subero en Pampatar, Isla de Margarita. También a la empresa Diseño, Manufactura y Servicios C.A Y a todos los familiares y amigos que contribuyeron a la elaboración del presente trabajo.

SUMARIO

Resumen	2
Agradecimientos	3
Abreviaturas y siglas	10
Introducción	12

1. **CAPITULO I.** Preludios de la industrialización moderna en un Brasil emergente en la Era de Vargas, 1950 – 1954. Aspectos relevantes. 15

2. **CAPITULO II.-** La Política Desarrollista e industrialización en Brasil en el gobierno del Presidente Juscelino Kubitschek. Periodo 1956 – 1961 27

3. **CAPITULO III.-** La estructura de las Instituciones de Política Económica, su contribución al Desarrollo Industrial en Brasil, entre 1956 – 1961. 53

4. CAPITULO IV.- El desarrollo de la industria automotriz en Brasil entre 1956 – 1961, rumbo a la modernización del país.	63
5. CAPITULO V.- Juscelino Kubitschek, 1956 – 1961: Una política de desarrollo industrial sostenida. Su relevancia para la economía actual de Brasil.	93
6. Conclusiones	104
7. Bibliografía	109
8. Anexos	116

ÍNDICE GENERAL

Resumen	2
Agradecimientos	10
Introducción	10
Abreviaturas y siglas	12
1. CAPITULO I. Preludios de la industrialización moderna en un Brasil emergente en la Era de Vargas, 1950 – 1954. Aspectos relevantes.	15
1.1. Getulio Vargas, el político	15
1.2. La industrialización en la Era de Vargas.	16
1.3. El retorno de Vargas.	16
1.4. Planes en la segunda presidencia de Vargas entre 1950 - 1954.	18
1.5. Generalidades: Economía e Industrialización.	22
1.6. El Estado Novo: Brasil, El impulso de pasar de un país agrícola a un país industrializado.	25
1.7. Las Industrias extractivas y la producción industrial.	26
2. CAPITULO II. La Política Desarrollista e industrialización en Brasil en el gobierno del Presidente Juscelino Kubitschek. Periodo 1956 – 1961	27

2.1. Aspectos políticos y económicos del gobierno del Presidente Juscelino Kubitschek.	27
2.2. La Dinámica del desarrollo de industrialización de Brasil bajo la presidencia de Juscelino Kubitschek	28
2.3. Juscelino Kubitschek y su política desarrollista.	28
2.4. Generalidades de una Política de Desarrollo Industrial Sostenida	29
2.5. El Proceso de sustitución de importaciones	32
2.6. El desarrollo industrial en Brasil en el contexto de la economía mundial entre 1950 – 1960.	34
2.7. Las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial.	36
2.8. Generalidades de la economía de Brasil en las décadas del 50 al 60 y el proceso de sustitución de importaciones.	37
2.9. El Plano de Metas: base del plan de industrialización en Brasil entre 1956 a 1961 durante la administración de Juscelino Kubitschek.	38
2.10. El programa de metas del gobierno de J.K	41
2.11. Los Resultados del Plano de Metas	45
3. CAPITULO III. La estructura de las Instituciones de Política Económica, su contribución al Desarrollo Industrial en Brasil, entre 1956 – 1961.	53
3.1. La Estructura de las Instituciones de Política Económica, que Contribuyeron al Desarrollo Industrial en Brasil.	53

3.2. Las Instituciones Brasileñas de Política Economía y su creación.	55
3.2.1. El presupuesto público	56
.2.2. El SUMOC y el Banco do Brasil	56
3.2.3. El Banco Nacional de Desarrollo Económico	57
3.2.4. Los órganos de desarrollo regional	58
3.2.5. La Superintendencia del Desarrollo del Nordeste SUDENE y su creación.	58
3.3. Del nacionalismo de Vargas al desarrollismo de J.K	60
4. CAPITULO IV. El desarrollo de la industria automotriz en Brasil entre 1956 – 1961, rumbo a la modernización del país.	63
4.1. Preludios de la industria automotriz en Brasil	63
4.2. La Consolidación del Desarrollo industrial, entre 1956 a 1961.	65
4.3. El Nacimiento de la Industria Automovilística.	66
4.4. La Política Económica del Gobierno de Juscelino Kubitschek.	67
4.5. Los protagonistas del Desarrollo Económico del periodo.	69
4.6. Un Modelo de Desarrollo Económico para Brasil.	72
4.7. El Desarrollo de la Industria Automotriz en Brasil, entre 1956 – 1961.	79
4.8. La Industria Automotriz en Brasil.	82

4.9. La GEIA: El Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA)	88
4.10. Modelo de industrialización previo	90
4.11. El Plan SALTE. (Salud, Alimentación, Transporte y Energía)	90
4.12. Modelo industrial de Getulio Vargas, que antecede a JK.	91
5. CAPITULO V. Juscelino Kubitschek, 1956 – 1961: Una política de desarrollo industrial sostenida. Su relevancia para la economía actual de Brasil.	93
5.1. La evolución industrial en Brasil contemporáneo	93
5.2. Un Poco de Historia Económica e Industrial de Brasil	95
5.3. El ABC Paulista y la Industria Automotriz Brasileña.	97
5.4. El Proceso de Sustitución de Importaciones en Brasil entre 1950 – 1960	99
5.5. El Gigante del Sur: Su Desarrollo Industrial Reciente.	101
6. Conclusiones	104
7. Bibliografía	109
8.- Anexos	116

ABREVIATURAS Y SIGLAS:

- | | |
|------------------------|---|
| 1. BNDE | Banco Nacional de Desarrollo |
| 2. BB | Banco de Brasil |
| 3. BNDE | Banco Nacional de Desarrollo Económico |
| 4. CEPAL | Comisión Económica para América Latina. |
| 5. CACEX | Carteira do Comercio Exterior |
| 6. CMN | Consejo Monetario Nacional |
| 7. CDI | Comisión de Desarrollo industrial |
| 8. CPA | Consejo de Política Aduanera |
| 9. DASP | Departamento Administrativo de Servicio Público |
| 10. DNOCS | Departamento Nacional de Obras Contra la Sequia |
| 11. GEIA | Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística |
| 12. GECON | Grupo Ejecutivo de la Industria de la Construcción
Naval |
| 13. GEIMAPE | Grupo Ejecutivo de la Industria Mecánica Pesada |
| 14. GEIMAQ | Grupo Ejecutivo de la Industria de Bienes de Capital |
| 15. GMC | General Motors Company |
| 16. G-10 | Grupo de los 10 |
| 17. G-8 | Grupo de los 8 |
| 18. G-20 | Grupo de los 20 |
| 19. ELECTROBRAS | Electricidad de Brasil |
| 20. FBCF | Formación Bruta de Capital Fijo |
| 21. FMI | Fondo Monetario Internacional |
| 22. FMC | Ford Motors Company |
| 23. FIAT | Grupo Fiat / Italia |
| 24. J.K | Juscelino Kubitschek |
| 25. MERCOSUR | Mercado Común del Sur |

26. NOVACAP	Nueva Capital
27. OMC	Organización Mundial de Comercio
28. SIDEBRAS	Siderúrgica de Brasil
29. SOP	Standart Oil Petroleum
30. SUDENE	Superintendencia de Desarrollo del Nordeste
31. SUNAB	Superintendencia Nacional
32. SUDENE	Superintendencia del Desarrollo del Nordeste
33. SUMOC	La Superintendencia de la Moneda y el Crédito
34. SPEVEA	La Superintendencia del Plano de Valoración Económica de Amazonia
35. PETROBRAS	Petróleo Brasileiro
36. PCB	Partido Comunista de Brasil
37. PTB	Partido de los Trabajadores de Brasil
38. P.I.B	Producto Interno Bruto
39. PSD	Partido Social Demócrata
40. PP	Partido Progresista de Minas Gerais.
41. PSD	Partido Social Democrático
42. PND	Planes Nacionales de Desarrollo
43. TLC	Tratado de Libre Comercio
44. UDN	Unión Democrática Nacional.
45. UNE	Unión Nacional de Estudiantes
46. VW	Grupo WV Volkswagen

INTRODUCCIÓN

Brasil como nación, ha dado pasos agigantados en su proceso de industrialización en el siglo XX, y los continúa haciendo en el siglo XXI. Su desarrollo industrial no ha sido obra de la casualidad, sino más bien de un largo y trabajoso proceso de planificación estructurada, desde el punto de vista económico como de una política de industrialización planificada con visión de futuro. Asimismo, sus líderes políticos los han cumplido y los han llevado a cabo, pese a intrínsecos, situaciones y crisis políticas no favorables, dictaduras militares, crisis económicas, crisis financieras e inflacionarias, las cuales han mellado, si se quiere, el modelo de industrialización que a partir de 1930, con la llegada del presidente Getulio Vargas, tomó apertura y auge, e inició con fortaleza su crecimiento y expansión.

El tema central de esta investigación va enmarcada en la revisión de la Política de Desarrollo Industrial Sostenida, reformulada y continuada en el gobierno del presidente Juscelino Kubitschek, en el periodo comprendido entre los años 1956 a 1961. Asimismo, el trabajo va encaminado a la revisión y al análisis histórico desde el punto de vista económico de la evolución de la industrialización en el llamado Gigante del Sur.

La historia de Brasil como país de Sur América ha tenido muchas variantes en su contexto político, demográfico y económico. De ser un país populoso en su nivel demográfico, ha tenido la necesidad de demandar un crecimiento económico acorde a su crecimiento poblacional.

En el contexto político, Brasil ha tenido alzas y bajas. Ubicándose en el periodo democrático, entre 1945 a 1964, esta época ha tenido una línea evolutiva, la cual sentó en cierta forma las bases del desarrollo industrial y económico.

En esta investigación, abordaremos los hechos más significativos de la política desarrollista e industrial del presidente Juscelino Kubitschek (JK), en el periodo 1956 – 1961. Para esto se realiza una síntesis histórica de sus principales actuaciones en su carrera política, también lo relacionado a su tesis del desarrollismo, de cómo una nación la cual estaba ubicada en una política nacionalista, pasa a una política de gobierno desarrollista. El *plano de metas*, el cual fue el diseño de industrialización macro, utilizado por el gobierno de Juscelino Kubitschek para darle impulso al crecimiento económico e industrial sostenido en Brasil. Este ambicioso plan constaba de 31 metas distribuidas en cinco sectores: energía, transportes, alimentación, industrias básicas y educación. También incluía La construcción de la nueva capital de país: Brasilia.

Éste consta de 5 capítulos, en los que se especifica lo siguiente:

Tenemos el capítulo I, donde nos ocuparemos de los preludios de la industrialización moderna en un Brasil emergente en la era de Vargas, 1950-1954 y de sus aspectos relevantes más relevantes desde la perspectiva de la industrialización.

En el capítulo II, se hablará acerca de la Política Desarrollista e industrialización en Brasil en el gobierno del Presidente Juscelino Kubitschek. (JK) Periodo 1956 – 1961. Aquí destacaremos la importancia del modelo desarrollista, el modelo de sustitución de importaciones, la visión de desarrollo moderno de JK y la creación el Plano de Metas. Este capítulo es fundamental para comprender la visión del desarrollo industrial de Brasil entre 1956 a 1961.

Seguidamente, en el capítulo III, nos referiremos a la estructura de las Instituciones de Política Económica, su contribución al Desarrollo Industrial en Brasil, entre 1956 – 1961. Se hará una revisión del contexto de las instituciones de la política económica que apuntalaron el desarrollo industrial de Brasil como una economía emergente .

De gran importancia, en esta investigación, es el capítulo IV, El desarrollo de la industria automotriz en Brasil entre 1956 – 1961, rumbo a la modernización del país. Acá el autor presenta las distintas etapas y la consolidación y desarrollo del Sector Automotriz, pautada como una meta fundamental para el crecimiento, expansión y desarrollo industrial de Brasil en el contexto de una economía de talla mundial.

Finalmente, en el capítulo V, Juscelino Kubitschek, 1956 – 1961: Una política de desarrollo industrial sostenida, en este capítulo, se hablará acerca de la relevancia para la economía actual de Brasil, esto se hará mediante una revisión de los aspectos relevantes del desarrollo industrial moderno de Brasil, como consecuencias del modelo desarrollista implantado entre 1956 y 1961. El proceso de desarrollo económico e industrial de este gran país fue la culminación de políticas nacionalista y posterior a éstas, la creación de políticas desarrollistas, promulgadas por sus líderes políticos conscientes de la necesidad de crecer como nación, de darle la cara al mundo moderno, de colocarse en un futuro a la par de los países industrializados, y de colocar el nombre de Brasil dentro de las economías más industrializadas del mundo. Sus líderes ahora pueden decir que este gran sueño se cumplió.

En otro orden de ideas, en el presente trabajo, se utilizó la metodología de las normas APA, basándose en el manual de metodología de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). Asimismo el tipo de investigación se basó en el análisis histórico – analítico, y revisión de algunas estadísticas económicas de la economía brasileña de la década del 50 y 60.

CAPITULO I

PRELUDIOS DE LA INDUSTRIALIZACIÓN MODERNA EN UN BRASIL EMERGENTE EN LA ERA DE VARGAS, 1950-1954. ASPECTOS RELEVANTES.

1.1. Getulio Vargas, el político.

Getulio Vargas fue un político brasileño nacido en Sao Borjas, Rio Grande do Sul, Brasil en 1883. Fue presidente de Brasil en dos oportunidades, en su primer periodo, entre 1930 a 1945 y en su segundo periodo, entre 1951 a 1954. Abogado de profesión, inicio su carrera política en 1908. Hacia el año 1922 fue elegido diputado del Congreso, en 1926, a la edad de 43 años, fue nombrado Ministro de Finanzas. Hacia 1928, fue electo Gobernador de Rio Grande do Sul. En 1930 se presentó como candidato a las elecciones, a la Presidencia de Brasil. Llegó a la presidencia del país por medio de una confrontación electoral. Su gobierno fue de corte autoritario y populista.

Hacia 1937, implantó el llamado Estado Novo (1937 – 1945), el cual regiría hasta 1945, año en que un golpe de estado lo removió del cargo de Presidente. No se puede desconocer también, que en ese periodo, el llamado estado Novo, la política económica favoreció el desarrollo industrial, por medio de una política interventora y reguladora por parte del Estado. (D` Araujo, 1997, p:13)

Fue nuevamente a elecciones en 1951, para ser reelegido presidente. Gobernó nuevamente entre 1951 a mediados de 1954, año en que se suicidó, por una fuerte campaña y presiones en su contra.

1.2. La industrialización en la Era de Vargas.

El gobierno de Getulio Vargas se caracterizó por la Industrialización y modernización de Brasil, también por la introducción de planes para mejoras sociales, aunque éstas no permearon en las zonas más desfavorecidas del país. Fue llamado “*El Padre de los Pobres*”, y se le compara con el Presidente Argentino Juan Domingo Perón, quien gobernó entre 1950 y 1954, la comparación viene porque ambos presidentes se encargaron de dotar al país de empresas energéticas y de parques industriales para el desarrollo de sus respectivos países. Vargas se suicida el 24 de agosto de 1954, renunciando al poder a favor del Vicepresidente Joao Café Filho. Muy abrumado por presiones políticas y abandonado por compañeros, amigos y cercanos.

No hay duda de que Brasil es una potencia económica e industrial de talla mundial, tiene una posición geopolítica indiscutible. La raíz de esto se genera en los años 30, época de avances y desarrollista de Getulio Vargas. En tal sentido, Brasil fue antes de Getulio Vargas un país de una economía ampliamente agroexportadora, en la cual más del 58% de su comercio exterior dependía de la venta de café a los Estados Unidos de América.

En ambos gobiernos de Vargas, se impulsó una profunda reforma general del Estado, se crearon leyes y decretos laborales, se logró el voto universal y la inclusión de la mujer en el voto. Se creó la Estatal Petrolera PETROBRAS hacia 1953, así como la Compañía Siderúrgica Nacional y la Compañía Vale do Rio Doce.

1.3. El retorno de Vargas.

Es importante destacar el papel desempeñado por las Fuerzas Armadas en el gobierno de Getulio Vargas. Había 2 grupos y una división ideológica entre militares nacionalistas y sus adversarios llamados despectivamente - Entreguistas-. Los militares nacionalistas dependían del desarrollo basado en la industrialización,

haciendo énfasis en la necesidad de crear un sistema económico autónomo, independiente del sistema capitalista internacional.

Esto significaba darle al estado un papel importante como regulador de la economía y como inversor, en áreas estratégicas, como lo eran el sector petrolero, al área siderúrgica, transporte y comunicaciones. Sin rechazar el capital extranjero, los nacionalistas, lo enfrentaban con muchas restricciones, ya sea por razones económicas o porque creían que la inversión del capital extranjero en áreas estratégicas, pondría en riesgo la soberanía nacional.

Los adversarios de los nacionalistas defendían una menor intervención del estado en la economía, no le daban tanta importancia a la industrialización y sostenían que el progreso del país dependía de una apertura controlada al capital extranjero.

Manténían aún más, una postura de rígido combate a la inflación por medio del control de emisión monetaria y de los gastos del gobierno. Ante este escenario, al inicio de 1950, el gobierno promovió varias medidas destinadas a incentivar el desarrollo económico, haciendo énfasis en la industrialización. Fueron tomadas partidas (providencias) para realizar inversiones públicas en el sistema de transporte y de energía, con apertura de crédito externo de 500 millones de dólares estadounidenses.

Se trató de ampliar una oferta de energía para la zona del nordeste, y se hizo un presupuesto para el problema del carbón nacional. Asimismo, se hizo también un reequipamiento parcial de la Marina Mercante y del Sistemas Portuario.

En 1952, fue fundado el BANCO NACIONAL DE DESARROLLO ECONOMICO (BNDE), directamente orientado con el propósito de acelerar los procesos de diversificación industrial. Uno de los principales responsables de esa creación fue el Primer Ministro de Hacienda del gobierno de Vargas, llamado Horacio Laffer.

Al mismo tiempo que trataba de dinamizar la economía, el gobierno se veía frente a un problema de fuertes repercusiones sociales, con el avance de la tasa de inflación.

En 1947, la inflación que venía de los últimos 2 años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, perdió intensidad. Pero tomo fuerzas y paso del 2,70 % en 1947, a una media anual de 13,80 %, entre 1948 a 1953, presentado sólo este último año una variación del 20,80 %.

La empresa estatal ELECTROBRAS, fundada en abril de 1954, con apoyo y referencias de empresas canadienses y estadounidenses, productoras de energía eléctrica, las cuales realizaron nuevas inversiones en Brasil.

1.4. Planes en la segunda presidencia de Vargas entre 1950 - 1954

Entre los años 1950 a 1954, luego de ser electo presidente, quien toma el mandato en enero de 1951, en este periodo, Getulio Vargas proyectó y realizó, en la medida de lo posible obras en su administración. Obras como el Plan del Carbón, Desarrollo del Amazonas, la creación de la PETROBRAS, la fundación de la ELECTROBRAS, EL BANCO NACIONAL DE DESARROLLO ECONOMICO, asimismo proyectó la electrificación de Brasil, entre otras. Todo esto lo hizo en las mañanas trabajosas desde su despacho en el Palacio del Catete.

Desde el punto vista de desarrollo económico en Brasil, en la época de Getulio Vargas, hacia 1951, se acelera un proceso de industrialización inicial en este país.

1.4.1. La Creación de PETROBRAS

La estatal petrolera Brasileña PETROBRAS se funda en 1953. En aquella época, las tensiones generadas que se deben al rededor del movimiento obrero sindical, se hicieron más evidentes en 1953. Aun anclado a la legislación fascista del Estado Novo, 1937, el movimiento ganó mayor amplitud, luego de la toma de posesión de Vargas, luego de que este asumiera el poder.

1. Mucho de la reorganización y la recuperación del país alcanzada con Vargas en esta época, se perdió en el periodo de la administración del expresidente Dutra. En ese sentido, lo que era más evidente, la clase obrera, era que la capacidad de compra de sus salarios, se había perdido o desmejorado notablemente, debido a la espiral inflacionaria que se consumía el salario base. Este salario había sido incrementado entre diciembre de 1951 y 1952. (Mendes y Maranhao, 1991. pp: 251 – 253)

El aumento progresivo del costo de vida, afectaba bastante no solo a las clases obreras sino a la clase media urbana, donde hubo una parte importante de la votación del Presidente Getulio Vargas en 1950. Completando el cuadro, también los comunistas agitaban a la izquierda, exigiendo medidas drásticas en el sentido de la nacionalización de los sectores básicos de la economía.

La necesidad urgente de un cambio de orientación económica, aplicando un programa anti inflacionario hasta entonces ausente, de las acciones gubernamentales, en este campo, preocupaba a la Presidencia de la Republica.

Vargas tendrá que presentar sus directrices económicas, sin que éstas significaran un alejamiento entre el gobierno y la clase obrera. La clase trabajadora luchaba por mantener sus remuneraciones salariales, y evitar la pérdida del poder adquisitivo. Las huelgas que se multiplicaron por todo el país, fueron síntomas de esa situación. “*Él petróleo es nuestro*” decía Vargas. (Mendes y Maranhao, 1991. pp: 251 – 253)

A su vez, la campaña nacionalista por el establecimiento del monopolio estatal del petróleo, continuaba extremadamente activa. El proyecto de creación de la futura PETROBRAS, elaborado a principios de 1951, conducido por el economista Rómulo de Almeida, *Jefe de la Asesoría Económica de las Presidencia*, se encontraba en discusión en el Congreso.

Amenazando los lucrativos ingresos de la Estadounidense petrolera *Standard Oil Petroleum* (SOP), fuertemente establecida en Brasil, y controlada por el Grupo estadounidense Rockefeller, el monopolio petrolero era una de las preocupaciones más importantes de los sectores nacionalistas representados en el gobierno de Getulio Vargas.

Ésta era una de las preocupaciones más importantes de los sectores nacionalistas representados en el gobierno de Getulio Vargas. La Batalla por el Petróleo, agito al país, en el plano parlamentario, el proyecto generaba acalorados debates, representados entre el PTB (Partido de los Trabajadores de Brasil) y sus aliados nacionalistas, y los políticos de la UDN, apoyados por las fuerzas entreguistas, contra la tesis del monopolio, no peleaban los parlamentarios, sino también entidades representativas de las clases nacionales, que querían la participación del capital extranjero en la explotación del petróleo. (Mendes y Maranhao, 1991. pp: 251 – 253)

Por otro lado, los senadores de la UDN, intentaban monopolizar a los nacionalistas. Algunos parlamentarios se destacaron en sobremanera por la lucha por el nacimiento de la Petrobras, entre ellos figuraron: *Artur Benavides PR, Enzibilo Rochas, Lucio Bittencourt, Alberto Pasqualini, y Laudifo Alves (PTB), Orlando Dantas y Domingo Velazco (PSB)*.

Éstos hicieron del parlamento un importante instituto para la nacionalización de la Economía. Pero, la campaña por el monopolio estatal del petróleo, no giraba sólo alrededor de la cámara y del senado, ya alcanzaba con gran intensidad las calles y era costumbre los votos y las manifestaciones a favor de la creación de la PETROBRAS. La palabra de orden. “*Él petróleo es Nuestro*” era levantada por varias organizaciones sindicales, gremiales, asociaciones de profesionales, entre otros. (Mendes y Maranhao, 1991. pp: 251 – 253)

La UNE, (Unión Nacional de Estudiantes), dominada desde 1951 por los derechistas y asesorada por la estudiante estadounidense *Helen Rogers*, no tuvo condiciones de abandonar la bandera del nacionalismo, y mantuvo la campaña por el

petróleo. Muy importante fue el *Centro de Estudios en Defensa del Petróleo* formado por militares nacionalistas y liderado por un equipo de generales, que promovía debates y firmaba significativos documentos.

También el PCB (Partido Comunista de Brasil) participaba ampliamente de la campaña alineándose entre su vanguardia. La larga y agitada campaña terminó el día 03 de Octubre de 1953. El proyecto inicial fue discutido, casi que línea por línea, sus principales aspectos, hasta el cansancio, y el texto inicial, modificado y mejorado y la aprobación por parte del Congreso Nacional fue definitiva. (Mendes y Maranhao, 1991. pp: 251 – 253)

Getulio Vargas finalmente sancionó el día 03 de Octubre de 1953, la Ley 2004, instituyendo la PETROBRAS. Mientras tanto, la victoria nacionalista, en el caso de PETROBRAS, no pudo ser tomada como un alivio de las agitaciones del año 1953.

La sucesión de acontecimientos que marcaron el año 1953, tuvo como consecuencias que Getulio Vargas no se podía mantener en la política que llevaba. Al mismo tiempo, aseguraba relaciones con los grupos de centro derecha, y de izquierda, cada uno reivindicando un tipo propio de desarrollo.

En otro orden de ideas, y como dice el autor Otavio Ianni:

“La política de masas es el desdoblamiento de los acontecimientos políticos, que condujeron a rupturas parciales entre la sociedad urbanizada e industrial, y a la sociedad tradicional junto a los sistemas políticos y los eventos externos.” (Ianni, 1971. pp 66-68)

A cada paso se coloca el problema de manifestación o de profundización de las rupturas internas, esas tensiones se agudizan con el desencadenamiento de la política de masas y del programa de industrialización, así como de la creación de nuevas condiciones industriales para el desarrollo económico independiente. (Ianni, 1971. pp 66-68)

1.5. Generalidades: Economía e Industrialización

Del análisis de la industrialización brasileña, se pone en evidencia que, la orientación inicial de éste viene del proceso de sustitución de importaciones, en el cual se captaban recursos provenientes, fundamentalmente del Estado.

Asimismo, para ampliar la base de la estructura industrial, se colocó a disposición del sector privado una considerable cantidad de recursos financieros.

Entre otros, en la primera mitad de la década de los años cincuenta, ocurre una mejora importante en los términos de intercambio, gracias a la recuperación internacional de los precios del café, dados los efectos de la Guerra de Corea (1950 – 1953).

Esta situación permitió que el tipo de cambio se mantuviese estable, mientras los precios internos subían.

Al asegurar el cambio de forma privilegiada, a los importadores de equipos e insumos industriales en general, el gobierno restringió la capacidad de importación de bienes de consumo final. La subida sostenida de los precios relativos de estos últimos, en el mercado interno, estimulaba *sustitución* por productos locales. Los recursos para el financiamiento de las industrias sustituidoras eran, así, retirados al sector exportador, por medio de un sistema de tasas de tipo de cambio diferenciales, y el conjunto de la población como consecuencia, de la elevación de los precios relativos de los bienes cuya oferta, estaba siendo restringida.

Así, durante esa fase, los exportadores del Nordeste, la región donde en esta época, eran casi nulos las inversiones en el sector industrial de la economía, recibieron menos *cruzeiros* por los dólares generados por sus ventas en el exterior, que los que eran pagados por los importadores de bienes destinados al mismo Nordeste. A fin de que las multinacionales extranjeras como los que instalaron la industria automovilística, recibiesen subsidio cambiario para formar su capital. Esa situación se prolonga durante la segunda mitad de los años cincuenta, cuando los términos del intercambio se devaluaban.

Otra situación ilustrativa: el *Banco Nacional de Desarrollo Económico*, cuyos recursos eran retirados rápidamente por personas naturales contribuyentes del impuesto sobre la renta, prestó a la gran industria, una cantidad considerable de dinero, que en razón de la inflación, asumió la forma de donaciones de capital. Las empresas, con sus activos incrementados, podían calificar para optar créditos en la banca comercial (principalmente, el Banco do Brasil), y asegurarse créditos con tasas de interés negativas (no reales), alimentadas por el mecanismo del redescuento, que funcionaba como palanca primaria del proceso inflacionario. (Furtado, 1978, pp:217 - 223)

De esta manera, la captación de los recursos reales que está en la base de la rápida acumulación realizada, a partir de la Segunda Guerra Mundial, en el sector industrial, fue también un proceso de concentración de la propiedad en beneficio de un reducido grupo social y de las multinacionales extranjeras.

Es erróneo imaginar que esa concentración de la propiedad tuviese como contrapartida la pérdida del poder adquisitivo de la población. Entonces la disminución del poder adquisitivo existió sólo en ciertos sectores exportadores que llegaron al límite de su resistencia y se transformaron finalmente en morosos.

De manera general, la concentración asumía la forma de un proceso dinámico: se mantenía la tasa de salario real y los incrementos de la productividad generados por las mejoras de los términos de intercambio y por la penetración del progreso técnico, economías de escala, entre otros, alimentaban el proceso de concentración. No sólo se trató de impedir que mediante la inflación que los salarios se beneficiasen de los incrementos de la productividad. (Furtado, 1978, pp: 217 - 223)

En lo que respecta a la clase medio se debe tener en cuenta, también la reducción drástica y permanente del valor real de sus activos monetarios y financieros y la transformación de sus ahorros. Todo lleva a creer que la clase media disponía ya de una capacidad de ahorros apreciable, de la cual sólo una fracción era destinada al sector inmobiliario. (Furtado, 1978, pp: 217 - 223)

El grueso de esos ahorros pasaba el sistema bancario bajo la forma de depósitos a tasas de interés negativos (no reales) o se transformaba para el propietario bajo forma de moneda extranjera o de títulos de deuda (bonos), que no producían

ninguna renta real. Además, la fuga contra la liquidez aumentaba la propensión al consumo, lo que se traducía en una curva de demanda de bienes de consumo duradero, menos flexibles, en función del precio dando origen a una renta de productor adicional. (Furtado, 1978, pp: 217 - 223)

Sin embargo, sería erróneo hacer de la inflación la causa primaria del proceso de concentración de la renta que viene acompañando a la industrialización brasileña. Se debe tener siempre en cuenta que el comportamiento de los salarios de la gran masa de la población incorporada al sector moderno (donde prevalece la protección de la legislación social) está determinado por factores estructurales.

Ese hecho, sumado a la aceleración de la acumulación, responde por la más intensa concentración observada en el periodo que se está estudiando. Para profundizar un poco más este problema, se admite en un esquema simplificado, que el país adquiriese en el exterior bienes manufacturados de tecnología compleja (material de transporte, equipos industriales, bienes duraderos de consumo) pagándolos con café; la sustitución de esas importaciones significaría obtener la misma cantidad de esos bienes mediante cantidad mucho mayor de capital y mucho menor de mano de obra y de recursos naturales.

Si los pagos o cuotas de amortización al factor capital son hechos en beneficios de una ínfima minoría, la modificación de la estructura productiva, deberá estar acompañada de una concentración de la renta, por cuanto a una mayor productividad de mano de obra no ocasiona dada las condiciones estructurales referidas, aumento sensible de la remuneración del trabajo. Si bien es cierto que la tasa de salarios será mayor en el sector manufacturero que en la producción de café, la masa total de salarios será en este segundo caso, superior. (Furtado, 1978, pp: 217 - 223)

1.6. El Estado Novo: Brasil, El impulso de pasar de un país agrícola a un país industrializado.

Según Iglesias, el estado Novo no es un término original. Es el que se dio el régimen portugués nacido de la Revolución nacional de 1926, el cual fue empleado cuando Salazar llegó al poder y se instauró en 1933 la República unitaria y corporativa. El estado Novo nació del triunfo de la ideología derechista en varios países, principalmente europeos. (Iglesias, 1995, pp: 102 - 104)

El movimiento renovador, iniciado con la victoria de la Revolución de 1930, el gobierno de Getulio Vargas tuvo numerosas realizaciones en el campo social, político y administrativo. Esta revolución dio una profunda transformación en la política económica del país, obligando a contar con más recursos propios internos, adquisición de maquinarias por parte del presidente Vargas. (Schwartzman, 1982, pp 553 – 554)

Según Mazart da Gama y Gilson de Mendoca Henriques, el verdadero sentido de la obra emprendida por el Presidente Vargas, tuvo que ver con el orden social, orden económico e industrial, y mejor distribución de la justicia. Asimismo, también se enfatizó en legislar sobre el trabajo. Ya lo decía la Constitución Republicana promulgada en 1934, en la cual se expresa un título de Orden Económico y Social.

Posterior a 1930, ya con los postulados de la Oficina Internacional del Trabajo, se da inicio, dentro de la política social, a la creación de un órgano administrativo relacionado con el trabajo o Ministerio del Trabajo, Industria y Comercio, el cual se encargara de administrar los vastos programas de actividades laborales.

Asimismo, en el periodo de 1930 – 1934, el gobierno soluciona los problemas de asistencia social con la construcción de dos Cajas y dos Institutos de Pensiones, obras de elevado alcance social y humano.

1.7. Las Industrias extractivas y la producción industrial en la llamada era de Vargas:

La tendencia de Brasil en la era de Getulio Vargas a la reducción de su economía en el área agraria y rural, y su tendencia a la industrialización, destacándose la celeridad con que se operaba el crecimiento manufacturero de Brasil. La reducción paulatina de las importaciones y la concentración industrial en ciudades, perjudica fuertemente la caída de la producción rural. (Schwartzman, 1982, pp: 553 - 554)

En tal sentido, las Categorías por Industrias representativas en Brasil en la época de Vargas, según Simón Schwartzman, son las siguientes: Industria Manufacturera, Industria de la Carne, Industria de la Pesca, Producción Mineral, Energía Hidráulica, Industria Petrolera e Industria Siderúrgica.

Según Schwartzman, luego de la crisis y depresión económica de 1929, la cual provocaría una caída generalizada de las inversiones y valores a nivel mundial, Brasil entra en un periodo de proteccionismo industrial, asistencia financiera y una serie de medidas de corte oficialista. En tal sentido, la llamada revolución de 1930, buscaba una profunda transformación en la política económica del país, obligándolo a contar con más recursos internos propios.

El Presidente Vargas orientó esta política a la adquisición de maquinarias para Brasil. Esto implicó un cambio repentino en la política de comercio de importaciones del país, en el sentido de no importar materias primas si no de desarrollar una industria manufacturera propia.

En este sentido, Schwartzman resalta las tipologías de industria en el Estado Novo, en la época de Vargas, las cuales son las siguientes: Industria del café, Industria de la carne nacional y de sus derivados, Industria de la pesca, Industria minera, Industria petrolera, Industria del carbón, Industria de la energía hidráulica, Industria siderúrgica, Industria de la producción agrícola, Industria pecuaria e Industria aeronáutica de aviación comercial.

CAPITULO II

LA POLÍTICA DESARROLLISTA E INDUSTRIALIZACIÓN EN BRASIL EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKEK (1956 – 1961)

2.1. Aspectos políticos y económicos del gobierno del Presidente Juscelino Kubitschek.

Juscelino Kubitschek nacido en Diamantina, Minas Gerais el 12 de septiembre de 1902, llega al poder después de una carrera política muy relacionada con las masas. De origen humilde, médico de profesión, ingresa en la política hacia 1934 afiliándose al Partido Progresista de Minas Gerais (PP), buscando la elección como diputado federal, que logrará en el periodo 1935 – 1937.

Hacia 1940 asume el cargo de Prefecto de Belo Horizonte y luego el de Alcalde de la misma localidad hacia 1945. Juscelino participó activamente en los trabajos de creación del Partido Social Democrático (PSD) con el apoyo de Getulio Vargas.

Ya en 1951 Getulio Vargas es elegido presidente de la República, mientras que Juscelino Kubitschek conquistó el gobierno minero como el Gobernador de Minas Gerais. Para la campaña electoral de 1955, se lanza la candidatura de Juscelino Kubitschek a la presidencia por el PSD, y es elegido con el 36 % de los votos Presidente de Brasil para el periodo 1956 – 1961.

2.2. La Dinámica del desarrollo de industrialización de Brasil bajo la presidencia de Juscelino Kubitschek

Su optimismo desarrollista, proveniente de un gran proyecto económico, el famoso Plan de Metas, cuya perspectiva era la modernización nacional, una especie de “*nacionalismo nuevo*”, capaz de abrir al país al capital extranjero a través de los estímulos estatales, promoviendo la importación de industrias y tecnologías, principalmente en el sector de la industria de base y bienes de consumo duraderos como es la industria automotriz. Su plan de realizar esto en “*50 años en 5*”, era fundamental la inversión extranjera para poder concretar estas metas.

Mucho más allá de las distintas diferencias, que pudieran existir a nivel político, su ideología desarrollista pretende proponer un proyecto que permita la aceleración del proceso de crecimiento económico, superando el estado de atraso y alcanzando la prosperidad, siempre en democracia. Juscelino identifica la situación de subdesarrollo como pobreza, y concibe como necesarias para preservar la sociedad una situación de desarrollo y democracia.

2.3. Juscelino Kubitschek y la política desarrollista.

Para Juscelino Kubitschek el desarrollismo está en encontrar el impulso inicial, considerado decisivo para las naciones menos desarrolladas, mediante el cual éstas puedan alcanzar y mantener una tasa de crecimiento económico razonable, capaz de conducirlos a la fase de un desarrollo autónomo basados en recursos internos.

El impulso inicial, *según W.W Rostow*, en el cual el aumento de su capital logre hacer posible un incremento auto-subsistente o sustentable para la producción. Los economistas manifiestan la existencia de puntos principales para la fórmula del desarrollo, como lo son: el grado de inversión que un país subdesarrollado puede

producir y la productividad del nuevo capital, en forma de ahorro. (Heilbroner, 1964, pp: 65 - 66).

El factor negativo de esta ecuación es el crecimiento poblacional, en este sentido, el producto interno bruto (PIB) debe alcanzar más rápido que el crecimiento de la población, es decir, la tasa de crecimiento del PIB, en términos reales debe superar a la tasa de crecimiento poblacional en un año de actividad económica. Por ejemplo, si la tasa de crecimiento poblacional anual en Brasil en 1960 fue de 2,9 %, el crecimiento del PIB promedio en el gobierno de Juscelino Kubitschek fue del 7 % anual, lo que evidencia un crecimiento económico racional.

Según este presidente progresista, la tesis del desarrollismo implica seguridad y soberanía. Para el desarrollismo, en un país económicamente débil, la soberanía no deja de ser precaria. Solamente los países que están firmes en el terreno económico y que se vigoriza con el régimen democrático pueden ejercer plenamente su soberanía, de donde: soberanía = prosperidad + democracia. (Loreto, 2003, pp: 86 - 124)

En el periodo de gobierno de Juscelino Kubitschek se pasó de una política nacionalista a una política desarrollista, tratando de garantizar la expansión económica con apoyo en el ingreso de capitales extranjeros.

La necesidad del desarrollo es para muchos tan evidente que no es preciso discutirla, pero hay muchos otros que todavía no tienen conciencia de esa necesidad, no se dan cuenta clara de la forma cómo afecta a sus propias vidas el hecho de que la economía de la sociedad donde viven crezca rápidamente o esté estancada, esté sujeta a grandes fluctuaciones o muestre estabilidad. (Caldera, 1984, pp: 11 - 12)

2.4. Generalidades de una Política de Desarrollo Industrial Sostenida

Ésta se puede considerar una Política de Desarrollo Industrial Sostenida. La historia de Brasil, como nación del sur, ha tenido muchas variantes en su contexto

político, demográfico y económico. De ser un país populoso en su nivel poblacional, ha tenido la necesidad de demandar un crecimiento económico acorde a su crecimiento demográfico.

En el contexto político, Brasil ha tenido alzas y bajas. Ubicándose en el periodo democrático, entre 1945 a 1964, esta época ha tenido una línea evolutiva, la cual sentó en cierta forma las bases del desarrollo industrial y económico.

Asimismo, se realiza un análisis general de la situación macroeconómica en Brasil en las décadas del 50 y 60, en particular el periodo 1956 – 1961, destacando los crecimientos del Producto Interno Bruto, demográfico y la marcada aceleración del proceso inflacionario en esta nación. Ya para concluir la investigación, se hace una revisión del desarrollo industrial reciente y las expectativas de Brasil como la primera potencia industrial y económica de América del Sur.

El proceso de desarrollo económico e industrial de este gran país fue la culminación de políticas nacionalista y posterior a éstas, la creación de políticas desarrollistas, promulgadas por sus líderes políticos conscientes de la necesidad de crecer como nación, de darle la cara al mundo moderno, de colocarse en un futuro a la par de los países industrializados, y de colocar el nombre de Brasil dentro de las economías más industrializadas del mundo. Sus líderes ahora pueden decir que este gran sueño se cumplió.

Las generalidades de la economía de Brasil en las décadas del 50 al 60 están basadas en el proceso de sustitución de importaciones: En el periodo comprendido entre las décadas de 50 a 60, *La Comisión Económica para América Latina (CEPAL)* preanunciaba que el desarrollo de los países del tercer mundo pasaba necesariamente por un amplio programa de sustitución de importaciones. Ese programa tenía el objetivo de posibilitar el surgimiento de un sector industrial, productor de manufacturas que permitiera una acumulación de capital suficiente para estimular un proceso de desarrollo económico sostenido y duradero.

En Brasil, el sector más capitalizado de la economía era la agricultura, y en particular lo relacionado al sector de producción cafetalera. El programa de la CEPAL pretendía que el sector agrícola exportador generara divisas que permitieran la importación de bienes de capital para la industria en desarrollo emergente, que fuera productor de alimentos a bajos precios, para no presionar los salarios urbanos e industriales, que fuera también proveedor de mano de obra barata, para atender a la demanda del sector industrial y adicionalmente, que sirviera de mercado consumidor interno para los productos de la incipiente industria agrícola nacional de insumos modernos.

Por otra parte, estas medidas generaron diversificación de los rubros comerciales brasileños, en particular la creciente participación de productos manufacturados. En tal sentido, hacia 1960, más del 80% del valor de las exportaciones brasileñas procedían del sector agro y pecuario. Hacia 1990, esa cifra era del 29%.

Esto evidencia como el proceso de desarrollo del sector industrial muy reforzado en el gobierno de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) tuvo sus repercusiones en la economía de Brasil.

Como proveedor de mano de obra para otros sectores de la economía, la agricultura rindió sus frutos. De 1960 a 1990, la población rural disminuyó del 55% al 25% y la fuerza de trabajo rural pasó del 51% al 24% del total.

Otro aspecto a destacar de la participación de la agricultura en el proceso de sustitución de importaciones surge cuando, estimulado por la oferta de crédito y por la expansión del mercado exterior, la agricultura aparece como un gran demandante de equipos, maquinarias, fertilizantes y otros productos de la industria petroquímica. En tal sentido, en la década de los 70, el uso de tractores en la agricultura nacional se duplicó y el de abono químico se cuadruplicó.

2.5. El Proceso de Sustitución de Importaciones

En el transcurso de las décadas de 1950 y 1960, *La Comisión Económica para América Latina* (CEPAL), promovía la tesis de que el desarrollo de los países en vías de desarrollo, pasaba necesariamente por un amplio programa de sustitución de importaciones. Este programa tenía como principal objetivo, impulsar el nacimiento del sector industrial de los países, el sector manufacturero, el cual permitiera una acumulación de capital suficiente para generar un proceso de desarrollo económico sostenido y con expectativas a futuro. (Iglesias, 1988. p: 86)

La sustitución de importaciones no fue en un principio una Teoría del Desarrollo. Esa connotación al adquirió luego cuando la *Teoría Desarrollista* convirtió la industrialización sustitutiva en una pieza estratégica esencial de la llamada *Ideología Desarrollista*. No necesariamente el termino desarrollista va atado a la concepción Sustitutiva. (Purroy, 1986, p: 180)

Efectivamente, la sustitución de importaciones ha constituido para la gran mayoría de los países subdesarrollados o en vías de desarrollo, el comienzo de la industrialización. Las relaciones de dependencia llevaron a una división internacional del trabajo, según la cual esos países exportaban productos primarios no elaborados, a cambio de la importación de productos manufacturados provenientes de países industrializados. La única manera de desarrollar una industria en una determinada economía era desplazando o sustituyendo progresivamente los productos importados. (Purroy, 1986, p: 181)

Muchos factores contribuyeron al inicio de la sustitución. En primer lugar, el deterioro de los términos de intercambio internacional generó serios problemas para las balanzas de pagos de los países importadores. En segundo lugar, la expansión natural del mercado interno, con la consiguiente creación de posibilidades para economías internas de escala, lo cual hizo que tanto el capital como el capital extranjero se orientasen hacia la producción interna. Por parte del capital nacional, se

hizo pronto patente la necesidad de una protección industrial que garantizase la inversión rentable del capital. Ante esta situación, muchas empresas multinacionales optaron por trasladar parte de sus establecimientos productivos al interior de los países consumidores. (Purroy, 1986, p: 184)

Brasil, como economía en desarrollo, su sector con más generación de capital era el de la industria agrícola. El programa de la CEPAL pretendía que el sector agrícola exportador, aportara y produjera divisas que permitieran la importación de materias primas para el arranque de la industria naciente. (Iglesias, 1988, p: 86)

Una clave primordial para el desarrollo económico y el avance de la industria en Brasil en el siglo 20, fue el hecho de pasar de una cultura agrícola basada en la explotación del café, comercializado en el mercado interno, como de producto de exportación. En tal sentido, la política económica de los primeros decenios giró en torno a la riqueza generada por la industria cafetalera. (Iglesias, 1988, p. 87)

Asimismo buscaba este programa mejorar la economía interna del país, en el sentido de mantener una política de precios bajos en alimentos, sector industrial, sector agrícola y proveedores de insumos para la industria. También las medidas tomadas por el programa de la CEPAL, ayudaron a la diversificación del modelo comercial brasileño, generando la creación de productos manufacturados. Las estadísticas revelan que en el valor de las exportaciones brasileñas constituidas por la agricultura, bajaron sensiblemente en años posteriores, basado en el modelo de sustitución de importaciones, y evidencia el proceso de desarrollo industrial. Asimismo, en el mercado laboral se notaron los cambios, la población rural disminuyó, y la fuerza de trabajo rural disminuyó también.

La agricultura como consecuencia del modelo de sustitución de importaciones, desarrolla modelos agroindustriales, utilizando máquinas, equipos, tecnología y fertilizantes. También se observa un estímulo fuerte en la oferta de créditos y la expansión del mercado internacional.

Asimismo, desde el punto de vista económico, se pueden observar ciertos indicadores de crecimiento y de desarrollo económico de Brasil, como lo son, la tasa de crecimiento del PIB en los años 1951 a 1955 fue del 5,80 % promedio por año, y entre 1956 a 1961 fue del 7,00 % promedio por año. En cuanto a la inflación, y según datos de la Fundación Getulio Vargas, éstas indican que en 1950 fue del 11,90%, en 1955 fue del 16,70%, y para 1960, llegó a 37,10% anual. (Schwartzman, 1982, p: 554)

El tema inflacionario comienza a hacer estragos en la economía de Brasil, ya en los años de 1950 a 1960. Según *Caio Prado Junior*, la subida de precios, la cual va acelerando cada vez más, llegó a constituir ciertamente una de las trancas esenciales de la evolución de la economía brasileña. En la década de 1950, entre 1950 a 1959, la inflación llegó al 372% acumulada. Y en el Periodo del Presidente JK, su acumulado entre 1956 a 1961 fue del 216%, en los 5 años. (Prado, 1992, pp: 319 - 320)

En cierto sentido, el desarrollo económico del periodo 1955 a 1960, fue financiado por una inflación que benefició a grupos de empresarios privados, los cuales tenían grandes facilidades con el gobierno. En muchos casos, la inflación favoreció a actividades especulativas, en detrimento de actividades productivas, por tal motivo se dice que esta inflación pasó de ser un factor positivo y se constituyó en un obstáculo. Asimismo, la capacidad industrial instalada pesada y de transformación en el periodo de 1955 a 1960, generaba un desarrollo progresivo del mercado interno, capaz de mantener el parque industrial trabajando a plena capacidad. (Schawrtzman, 1982, p: 554)

2.6. El desarrollo industrial en Brasil en el contexto de la economía mundial entre 1950 – 1960

Según el autor *Caio Prado Junior*, entre la primitiva industria artesanal de la colonia, ya la moderna industria manufacturera, se interpone una gran evolución y un gran salto en la economía de Brasil. Si bien es cierto que la apertura de los puertos y

del comercio exterior hacia 1808, aniquiló la rudimentaria industria artesanal que existía en la colonia. (Prado, 1992, pp: 319 - 320)

En tal sentido, Grado de Industrialización, el cual se expresa como la proporción del Producto industrial sobre el Producto total, en los principales países latinoamericanos, como lo son Argentina, Brasil, México, Chile, Colombia y Venezuela, fue en crecimiento sostenido en las décadas siguientes a los años cincuenta.

En otro orden de ideas, La Republica de Brasil, busca futuro, luego de la segunda Guerra Mundial, el país está consciente de que no podía alcanzar un elevado ritmo de crecimiento si no se alineaba a cambiar su política de producción industrial. Debía salir de la mera explotación de sus rubros principales primarios, como los siguientes: (Bear, 1966, p: 46)

- Agroindustriales: café, cacao, tabaco, algodón, azúcar.
- Minerales: Hierro
- Forestales: Madera, Fibra de sisal.

En tal sentido, y con respecto al mercado mundial, el país estaba en franco retroceso. En la revisión de los cuadros estadísticos anteriores, muestra que Brasil en el pasado y respecto al presente, exportaba sus productos primarios antes mencionados. Aún predominan en la estructura de exportaciones, siendo los EE.UU o Europa Occidental, los mercados para estos productos. Adicionalmente, el país posee una estructura de importaciones excesivamente unilateral. (Baer, 1966, p: 47)

En el caso de Brasil, según *Werner Bear*, es interesante destacar el acelerado proceso de industrialización de este país, bajo las condiciones que preceden a la Segunda Guerra Mundial, en cuanto a la evaluación de su economía, su ubicación geográfica y su organización política. Posterior a la guerra, y a los primeros años de la

década del sesenta, la política interna del país, está orientada a las medidas para darle viabilidad el proceso de *sustitución de importaciones* promovido por la *CEPAL*.

Sin embargo, el país un gran productor de manufacturas tradicionales de explotación primaria, los cuales tienen una participación importante en el mercado internacional. Posee un peso importante en la agroindustria entre 1948 y 1950, y hacia la década del sesenta lo incrementa en un 30 %.

La economía de Brasil, en inicio, posterior a la Segunda Guerra Mundial, sustentada en la explotación de productos agroindustriales de extracción primaria, intenta dar un salto a modelos de exportación, para luego engranarse en un modelo de industrialización emergente. (Baer, 1966, p: 48)

2.7. Las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial

Una de las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial en Brasil fue la drástica reducción de las importaciones, lo cual fue un poderoso estimulante para la posterior industrialización del país. En tal sentido, las importaciones tenían necesariamente que ser sustituidas por producción interna. Y las industrias de importancia como el cemento, hierro y siderúrgica cobraron un gran impulso. También se produjo el desarrollo y crecimiento de la industria textil en este periodo y el previo desarrollo del sector manufacturero. (Baer, 1966, p: 48)

Se inicia una demanda de productos textiles hacia nuevos mercados como lo son África del Sur y algunos países Hispanoamericanos. Al concluir la guerra, Brasil se ubicó como uno de los mayores exportadores mundiales de tejidos. Asimismo, Brasil, por la fuerte influencia de la guerra, evidencia un incremento en los índices de Producto Real, en sectores como la agricultura, la minería, el comercio y en el sector transporte.

Luego de la Guerra, lo que sucedió y sus consecuencias para la industria Brasileña, como resultado drástico de la reducción de importaciones en Brasil, consecuencia directa de la Segunda Guerra Mundial, se da un auge en las exportaciones en forma sustancial. Asimismo, el nivel de reservas internacionales expresadas en divisas pasarán de 71 millones de dólares estadounidenses antes de la guerra a la cifra de 708 millones de dólares en 1945, lo que implicó un crecimiento del 898 %.

Sin embargo, en febrero de 1945, el gobierno instauró un régimen cambiario de restricciones, colocando barreras como política comercial, un sistema de reducción cuantitativa a las importaciones, pero se podía adquirir la divisa libremente. La paridad cambiaria fue conservada en los niveles previos a la guerra.

2.8. Generalidades de la economía de Brasil en las décadas del 50 al 60 y el proceso de sustitución de importaciones

En el periodo comprendido entre las décadas de 50 a 60, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) preanunciaba que el desarrollo de los países del tercer mundo pasaba necesariamente por un amplio programa de sustitución de importaciones.

Ese programa tenía el objetivo de posibilitar el surgimiento de un sector industrial, productor de manufacturas que permitiera una acumulación de capital suficiente para estimular un proceso de desarrollo económico sostenido y duradero.

En Brasil, el sector más capitalizado de la economía era la agricultura y, en particular, lo relacionado al sector de producción cafetalera. El programa de la CEPAL, pretendía que el sector agrícola exportador generara divisas que permitieran la importación de bienes de capital para la industria en desarrollo emergente, que fuera productor de alimentos a bajos precios, para no presionar los salarios urbanos e

industriales, que fuera también proveedor de mano de obra barata, para atender a la demanda del sector industrial y, adicionalmente, que sirviera de mercado consumidor interno para los productos de la incipiente industria agrícola nacional de insumos modernos.

Por otra parte, estas medidas generaron diversificación de los rubros comerciales brasileños, en particular la creciente participación de productos manufacturados. En tal sentido, hacia 1960, más del 80% del valor de las exportaciones brasileñas procedían del sector agro y pecuario. Hacia 1990, esa cifra era del 29%. Esto evidencia como el proceso de desarrollo del sector industrial muy reforzado en el gobierno de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) tuvo sus repercusiones en la economía de Brasil.

Otro aspecto a destacar de la participación de la agricultura en el proceso de sustitución de importaciones surge cuando, estimulado por la oferta de crédito y por la expansión del mercado exterior, la agricultura aparece como un gran demandante de equipos, maquinarias, fertilizantes y otros productos de la industria petroquímica. En tal sentido, en la década de los 70, el uso de tractores en la agricultura nacional se duplicó y el de abono químico se cuadruplicó.

2.9. El Plano de Metas: base del plan de industrialización en Brasil entre 1956 a 1961 durante la administración de Juscelino Kubitschek

Brasil inicia su transición de una economía predominantemente agropecuaria a un estado de industrialización intensiva. Asimismo, comienza su evolución de una industria de sustitución de importaciones, de simples transformaciones manufactureras, a una economía de industrias de base. Juscelino Kubitschek en su gobierno, privilegia acentuadamente la producción industrial, con marcado énfasis en los sectores que son básicos para el desarrollo económico del país.

Pretende ampliar, estimular y fundar las industrias que el Brasil requiere para su completa y verdadera liberación económica: la industria siderúrgica, la metalúrgica, la producción de cemento, la fabricación de fertilizantes, la mecánica pesada, la industria automotriz, la química de base, la industria química fina, la biotecnología, entre otras. Se buscaba un proceso de liberación económica para producir en Brasil todo aquello que se requiera. Su política desarrollista apuntaba hacia la expansión económica. El *Plano de Metas*, visto en el siguiente cuadro, constituyó la base de ese periodo presidencial. Con él se procuró llevar a la práctica la ideología del desarrollo, esencial durante el quinquenio. Fue elaborado por el *Conselho de Desenvolvimento da Presidência* en 1956.

Sectores / Subsector / % alcanzado	1.- Energía Del 1 al 5	2.- Transportes Del 6 al 12	3.- Alimentación Del 13 al 18	4.- Industrias Básicas Del 19 al 29	5.- Educación 30	6.- Construcción de Brasilia 31
1	Energía Eléctrica	Construcción y renovación de vías férreas (2)	Trigo	Siderurgia		
2	Energía Nuclear	Construcción y pavimentación de carreteras (2)	Graneros y silos	Aluminio		
3	Carbón mineral	Puertos	Rastros	Metales no ferrosos		
4	Producción	Dragado	Frigoríficos	Cemento, álcalis, celulosa		
5	Refinación de Petróleo	Marina mercante	Mecanización de agricultura	Caucho y papel		
6		Transportes aéreos	Fertilizantes	Exportación de mineral de hierro		
7				Vehículos de Motor		
8				Construcción Naval		
9				Maquinaria Pesada		
10				Equipo eléctrico		
31	5	8	6	10	1	1

Fuente: Iglesias, Francisco. Breve Historia contemporánea de Brasil. Fondo de Cultura Económica. Primera edición. México. 1995. pp: 137 - 139

El logro de estas metas fue apalancado gracias a políticas proteccionistas en cuanto a los aranceles y un sistema de cambio favorable. El plan disponía de un sistema de inversiones tanto públicas como privadas. Asimismo, para poder coordinar dicho plan, se establecieron *Grupos Ejecutivos*, como los siguientes cuatro grupos:

1. Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA)
2. Grupo Ejecutivo de la Industria de la Construcción Naval (GECON)
3. Grupo Ejecutivo de la Industria Mecánica Pesada (GEIMAPE)
4. Grupo Ejecutivo de la Industria de Bienes de Capital (GEIMAQ)

Se concedieron algunos empréstitos y entraron al país, capitales extranjeros, como ingleses, franceses y alemanes. También el Japón participo en la creación de *Usiminas*, la gran empresa siderurgia de Minas Gerais.

Es importante resaltar la actuación del Economista *Celso Furtado* en la administración de Juscelino Kubitschek. Este insigne personaje del área económica dio un aporte fundamental en los planes de desarrollo económico e industrial. Gerente del BNDE entre otras cosas tenía la tarea de estudiar las medidas que se tomarían para solucionar los problemas del Nordeste del país. Considerando la necesidad de la implantación de la industrialización y del riego para la agricultura de la región, el gobierno propuso crear la infraestructura necesaria. (Loreto, 2003, pp: 86 - 124).

El economista Celso Furtado, hacia 1959, fue propuesto para dirigir La SUDENE. Este organismo dotado de recursos propios y directamente subordinado a la Presidencia, tenía como objetivo promover el desarrollo del Nordeste, siendo la industrialización del área una de las propuestas para la absorción de la amplia oferta de mano de obra nordestina en condición de desempleo.

2.10.- El Plano de Metas. El programa de Metas en el gobierno de J.K: 30/06/1958.

En el gobierno de JK, la economía va a ser planeada y habrá una política prioritaria para determinados ramos de la economía. El programa de Metas es destinado a dar condiciones de infraestructura mayor para el sector secundario, manufacturero o de transformación. Es un paso necesario en el país para su desarrollo económico. (Carone, 1982, pp: 290 – 295)

El Programa de Metas, es genérico para el país. La SUDENE, lo específica para el Nordeste brasileño, la cual es una región atrasada, donde las condiciones de vida son bajas, tornándose necesariamente una política particular para esta región. El economista *Celso Furtado* es quien elabora y proyecta este programa.

El Programa de Metas del Presidente Juscelino Kubitschek, consiste en lo siguiente:

1. Energía
2. Transportes
3. Alimentación
4. Industria Base
- 5.- Educación
6. La Construcción de Brasilia. Meta Síntesis.

En las siguientes líneas, se podrá observar cómo se desarrolló el llamado Plano de Metas del gobierno de J.K: (Carone, 1982, pp: 290 – 295)

1.- Energía:

Metas:

1.- Elevación de la capacidad de potencia de 3.000.000 Kw para 5.000.000 Kw hacia 1960. Con la posibilidad de llevarlo a 8.000.000 Kw en 1965.

2.- La instalación de una Central Atómica Pionera de 10.000 Kw, y la expansión de una empresa metalúrgica para el procesamiento de minerales de base atómica.

3. Incremento de la producción anual de carbón de 2.000.000 toneladas en 1955, para 3.000.000 toneladas en 1960, asimismo la ampliación para la utilización en fines termoeléctricos.

4. Aumento de la producción de petróleo de 6.800 barriles a finales de 1965, para 100.000 barriles diarios hacia finales de 1960.

5. incremento de la capacidad de refinación de 130.000 barriles diarios en 1955, para 330.000 barriles diarios a finales de 1960.

2.- Transportes:

Metas:

6. Reacondicionamiento de las vías férreas o ferrovías, con la adquisición de 11.000 vagones, 900 carros de pasajeros, 420 locomotoras modernas y 850.000 toneladas de ferrovías nuevas.

7. La construcción de 2.100 Km de nuevas vías férreas o ferrovías y 280 Km de variantes, así como también el alargamiento de 320 Km de formatos de 1,60 metros de ancho.

8. Pavimentación de vías con asfalto de 5.000 Km, aumentándolas a 5.920 Km en 1960. La red asfaltada federal era de 900 Km en 1956.

9. La Construcción de 12.000 Km de nuevas vías de primera clase, aumentando a 22.000 Km en 1960, la cual era de 10.000 Km como red Federal en 1956.

10. Replanteamiento y ampliación de puertos y adquisición de una flota de dragar, con una inversión de 30.000.000 de dólares estadounidenses (220 millones de dólares en el presente).

11. La ampliación de la flota para el cabotaje de largo curso que era de 800.000 toneladas en 1956, para llevarla a 1.100.000 toneladas. Asimismo, el incremento de la flota de buques mercantes petroleros de 205.000 toneladas para llevarlos a 585.000 toneladas en 1960.

12. Renovación de la flota de aviones comerciales, con un financiamiento de 125.000.000 dólares, de los cuales 54.000.000 (43,20%) eran destinados a aparatos comerciales y a reconstrucción y replanteamiento de aeropuertos y estaciones de pasajeros.

3.- Alimentación:

Metas:

13. El aumento de la producción de trigo de 600.000 toneladas a 1.200.000 toneladas.

14. La construcción de almacenes y silos con una capacidad de 742.000 toneladas.

15. La construcción y equipamiento de almacenes y frigoríficos nuevos con una capacidad de 45.000 toneladas.

16. La construcción de mataderos industriales con capacidad diaria de 3.550 bovinos y 1.300 porcinos.

17. Aumento del número de tractores en uso para la agricultura, de 45.000 a 72.000 unidades.

18. Aumento de la producción de fertilizantes químicos de 18.000 a 300.000 toneladas.

4.- Industria Base:

Metas:

19. Incremento de la capacidad de producir acero en lingotes, de 1.000.000 para 2.000.000 toneladas por año en 1960, para 3.500.000 toneladas en 1965.

20. Incremento de la capacidad de producción de aluminio en 1955 de 2.600 toneladas para 18.800 toneladas en 1960, y llevarlo 52.000 toneladas en 1962.

21. Expansión de la producción y refinación de metales no ferrosos, como lo son el cobre, estaño y níquel.

22. Aumento de la capacidad de producción de Cemento de 2.700.000 toneladas en 1955, para 5.000.000 toneladas anuales en 1960.

23. Incremento de la capacidad de producción de productos alcalinos, de 20.000 toneladas en 1955, para 152.000 toneladas anuales en 1960.

24. Aumento de la producción de celulosa de 90.000 a 260.000 toneladas anuales, de papel para impresión de 40.000 para 130.000 toneladas anuales y de otros tipos de papel de 340.000 para 410.000 toneladas entre 1955 y 1966.

25. Aumento de la producción de Caucho sintético de 23.000 a 50.000 toneladas, entre 1955 y 1960.

26. Incremento de exportación de mineral de hierro de 2.500.000 a 8.000.000 toneladas, entre 1955 a 1960. Así, como la exportación de 20.000.000 de toneladas en el próximo quinquenio.

27. Implantación la industria automovilística para producir 170.000 vehículos en Brasil, en 1960.

28. La implantación de la industria de construcción naval.

29. Implantación y expansión de la industria de material eléctrico y de mecánica pesada.

30. Intensificar la formación del personal técnico, así como la orientación a la Educación para el Desarrollo económico, con la instalación de institutos de formación especializada.

Éste fue el Programa de Metas del Presidente JK.

2.11.- Los Resultados del Plano de Metas:

Según los autores José de Oliveira y Lucas Lopes, los resultados del Plano de Metas fueron los siguientes: (De Oliveira y Lopes, 1991, pp: 151 – 154)

I. El Sector de Energía:

Este abarca el 43,40% de la inversión inicialmente planeada, éste comprendía las siguientes metas:

1. *Energía Eléctrica:* Elevado la capacidad instalada en 1956 (3.500.000 Kw), pasa a 5.000.000 Kw en 1960, y 9.000.000 Kw en 1965. En 1960 se habían instalado 4.770.000 Kw, un 87,60% de la meta, y para finales de 1961, esta capacidad era de 5.205.000 Kw.

2. *Energía Nuclear*: la formación técnica del personal necesario para ejecutar el programa nacional de Energía Nuclear. Se inauguró un reactor en el Instituto de Energía atómica de la Ciudad Universitaria de la USP (Universidad de Sao Paulo).

3. *Mineral de Carbón*: De la meta inicial, elevación de la producción de carbón mineral para 2.500.000 toneladas métricas en 1960, la meta prevista de 3.000.000 de toneladas métricas para 1960. En 1960 la producción fue de 2.199.000, por lo tanto inferior a la meta inicial. En compensación, se empleó el sistema diesel de red ferroviaria, y el consumo de carbón se redujo.

4. *La Producción de Petróleo*. La meta inicial de 90.000 B-D, la meta prevista de 100.000 B-D. Se alcanzó en 1960, 75.000 B-D, por lo tanto un 75,50% de la meta prevista. En 1961, la producción alcanzó 95.400 B-D.

5. *Refinación de Petróleo*: La meta inicial de 175.000 B-D en 1960, se alcanzó 218.000 D-D, un 125 % de la meta inicial. La Meta prevista era de 308.000 BD, y se llegó al 69%. Asimismo en 1961 la producción alcanzó 308.600 BD.

II. El Sector Transportes:

El cual abarca el 29,60% de lo invertido inicialmente planeado, está subdividido en las siguientes metas:

6. *Ferrovías, vías de trenes*: Los resultados en 1960: fueron adquiridas nueve locomotoras eléctricas y 380 de tipo diesel, por lo tanto alcanzaron el 100 % y el 95 % de la meta. Fueron adquiridos 504 vehículos de pasajeros y 6.498 vagones de transportes, por lo tanto el 51% y el 59% de la meta alcanzada para este rubro. Asimismo, fueron adquiridos 613.259 toneladas de vigas para las vías férreas, luego 77% de la meta, y sustituidos 14.931.501 durmientes en la vías férreas, más de lo previsto. En conjunto, se estima que la meta se alcanzó en un 76% de lo estimado al inicio.

7. *Construcción de ferrovías o vías de trenes:* la meta inicial fue de 1500 Km de ferrovías. Fueron entregados al público 826 Km, con lo cual se alcanzó cerca del 55 % de la meta prevista.

8. *Vías pavimentadas (rodovías):* su meta inicial fue de 3.000 Km. La meta revisada de 5.800 Km y la alcanzada de 6.202 Km, un 107% de la meta prevista. Los resultados fueron brillantes. El gobierno incrementó en un 100% los kilómetros de carreteras federales pavimentadas, en ese periodo.

9- *La Construcción de Autopistas:* Su meta inicial fue de 10.000 Km. Se alcanzaron 14.970 Km, es decir, el 115% de la meta inicial.

10. *Servicios portuarios y de dragas:* La meta prevista alcanzo: A). obras portuarias. B). Replanteamientos. C). Dragas: 25 millones de metros cúbicos de tierra removida. D). Equipamiento para dragas. Tanto los movimientos de dragas como los replanteamientos y equipamiento de dragas fueron integralmente cumplidos. Se estima que se cumplió la meta en un 56.10% sobre lo previsto.

11. *Marina Mercante:* La meta prevista fue: la incorporación de 30.000 toneladas de peso muerto de buques de gran calado, 330.000 toneladas de peso muerto de buques petroleros y 200.000 toneladas de peso muerto en buques para el cabotaje. La meta alcanzada fue de: 65.000 toneladas de peso muerto de gran calado, 300.000 toneladas de peso muerto en buques petroleros y 190.000 para el cabotaje.

12. *Transportes aéreos:* La meta alcanzada en términos físicos fue de 13 unidades en la flota aérea, y servicios de infraestructura, inclusive nuevos campos, entre otros el de Brasilia. Por otra parte, el índice de toneladas por Kilómetro de utilización fue de 585.000.000 en 1960, de lo previsto en la meta.

III. El Sector de Alimentación: comprendía las siguientes metas:

13. *La Producción de Trigo:* La meta prevista fue de 1.500.000 toneladas a ser alcanzadas en la Zafra de 1960. En 1960, la producción fue de 370.000 toneladas, por lo tanto mucho más de la meta planeada de producción de 1955.

14. *Silos y Almacenamientos:* Alcanzaron las 569.233 toneladas de capacidad. De los cuales 254.872 toneladas fueron en almacenamientos y 214.361 toneladas en silos. Por lo tanto, se logró el 7% más de la meta inicial y el 71% de la meta revisada.

15. *Frigoríficos y Almacenes:* Su meta inicial de capacidad fue de 100.000 toneladas, la meta revisada fue de 45.000.

16. *Mataderos industriales:* Alcanzaron la capacidad para sacrificar a diario 2.100 bovinos y 700 porcinos, por lo tanto, se logró un 80% de la meta prevista.

17. *Mecanización de la Agricultura, Agroindustria:* La meta prevista: aumentar el número de tractores a 72.000. En 1960, se estimó que existían 77.362 tractores, por lo tanto se superó la meta.

18. *Producción de Fertilizantes:* La meta: la producción de abonos químicos básicos: 120.000 toneladas de abonos nitrogenados y con anhídrido carbónico. Se produjo 290.000 toneladas, por lo tanto fue 2,5 veces las cantidades fijadas por la meta.

IV. El Sector de Industrias de Base.

Este sector absorbía el 20,40% de las inversiones inicialmente contempladas en el *Plano de Metas*. Fue uno de los sectores cruciales para alcanzar la fuerte política de industrialización que hablaba JK en su campaña electoral de 1955.

Los resultados de este sector en su conjunto mostraron que ese objetivo fue alcanzado, puesto que el ritmo de crecimiento de la producción industrial aumentó en

más de un 96 % de los estimado en 1955. Este sector se subdividía en las siguientes metas:

19. *Sector Siderúrgico*: Su meta inicial: Elevar la capacidad de producción de acero del parque siderúrgico de las 2.300.000 toneladas de acero bruto producido en lingotes, en 1960, y llevarlo a 3.500.000 toneladas en 1965. La capacidad de producción en 1955 era de 1.365.000 toneladas. En 1960 la producción alcanzaba las 2.279.000 toneladas de lingotes, y en 1961, la meta fue sobre alcanzada, quedando una producción alcanzada de 2.485.000 toneladas.

20. *Aluminio*: La meta revisada era de aumentar la capacidad nacional de producción de aluminio para 25.000 toneladas en 1960. En 1960 la producción de aluminio se situó en 16.573 toneladas.

21. *Metales no ferrosos*: expansión de la industria del plomo, estaño, níquel, así como la implantación de la industria metalúrgica del zinc, hasta 1960. La industria metalúrgica del zinc no fue implantada, ni la producción de cobre aumentada en términos de asegurar la auto sustentabilidad.

22. *Industria del Cemento*: La meta inicial fue de elevar el potencial de producción hacia 5.000.000 toneladas por año en 1960. Se alcanzó en 1960 4.369.250 toneladas, por lo tanto fue un 90,30 % de la meta inicial.

23. *Producción de Alcalinos*: La meta inicial fue de 140.000 toneladas de productos alcalinos en 1960. La meta revisada fue de 212.000 toneladas de productos alcalinos en 1960 y 140.000 toneladas de soda cáustica, 72.000 toneladas de carbonato de sodio. Se alcanzó al final del quinquenio, 152.000 toneladas de productos alcalinos, 83.900 toneladas de soda caustica, por lo tanto, el 60 % de la meta. Y 65.000 toneladas de carbonato de sodio con un logro del 94 % de la meta.

24. *Papel y Celulosa*: La meta inicial: 200.000 toneladas de celulosa y 450.000 toneladas de papel, inclusive, 150.000 toneladas de papel de periódico, hacia 1960.

Los resultados en 1960 fueron 200.237 toneladas de celulosa y de 505.089 toneladas de papel, de los cuales, 65.760 toneladas fueron de papel periódico.

25. *Producción de Caucho:* Esta alcanzó en 1961 la capacidad de producción de caucho sintético, sin embargo, no sucedió lo mismo con el caucho natural.

26. *Exportación de minerales ferrosos:* La meta revisada, de 8.000.000 toneladas. En 1960 se exportaban 5.000.000 toneladas. Por lo tanto, el 62,50 % de la meta. Es importante destacar que en 1955 la exportación fue de 2.565.000 toneladas, de manera que el esfuerzo del *Plano de Metas* representó un aumento del 94 %, en relación a la situación anterior.

27. *La Industria automovilística:* Su meta inicial fue de 100.000 vehículos automotores en 1960. La meta fue revisada y los resultados alcanzados se pueden sintetizar en los siguientes cuadros:

<u>Vehículos</u>	Metas	Resultados	%
Camiones y Buses	170.800	154.700	90,57 %
Jeeps	66.800	61.300	91,77 %
Utilitarios	52.600	53.200	114,07 %
Automóviles	58.000	52.000	89,66 %
<u>Totales:</u>	347.700	321.200	92,30%

<u>Vehículos</u>	Meta en 1960	Producido en Junio de 1962	%
Automóviles	95.000	89.300	94,00 %
Camiones	90.000	93.000	103,33 %
Buses	S/I	86.400	S / I

Utilitarios	90.000	94.300	104,78 %
Jeeps	95.000	90.900	95,68 %
<u>Totales:</u>	370.000	453.900	122,68%

<u>Tractores</u>	Pequeños	Medianos	Pesados	Total	% de Crecimiento entre años
1960	S/I	37	S/I	37	
1961	25	1.573	80	1.678	4.435,14 %
1962	1.984	4.779	823	7.586	352,09 %
<u>Totales:</u>	2009	6.389	903	9.301	

Fuente: Carone, Edgard. A Republica Nova (1930 – 1937). Tercera edição, Editora Difel, Sao Paulo, 1982. pp: 290 – 295.
Cuadros elaboración propia.

28. *Industria de la construcción Naval:* La meta inicial: la capacidad de construcción de 160.000 toneladas de peso muerto al año. Los proyectos aprobados hasta 1960 totalizaron una capacidad de 158.000 toneladas de peso muerto al año.

29. *Industria Mecánica y de Material Eléctrico Pesado:* Fueron alcanzadas las metas cuantificadas y su objetivo de ampliar e implantar el sector. Los resultados fueron los siguientes: La producción de máquinas y equipamientos aumentó un 100 % en 1960, en relación a 1955. Y la producción de material eléctrico en un 200 %.

30. *La Formación del Personal técnico:* La meta inicial: Intensificar la formación de personal técnico, y orientar la educación para el desarrollo. El gobierno incremento progresivamente los presupuestos y subsidios para la formación.

Y finalmente Brasilia, considerada la meta síntesis del periodo, fue construida en un tiempo record. Brasilia, ubicada en Plano Alto Central. El 21 de abril de 1960, Juscelino Kubitschek declaró inaugurada la nueva capital de Brasilia. Durante la primera reunión ministerial realizada en el *Palacio de Planalto*, escribe un mensaje al

Congreso proponiendo la creación de la Universidad de Brasilia, que naciera bajo el liderazgo de *Darci Ribeiro*. Inauguró los Tres Poderes, el Palacio de Justicia y la instalación del Congreso.

CAPITULO III

LA ESTRUCTURA DE LAS INSTITUCIONES DE POLÍTICA ECONÓMICA, SU CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO INDUSTRIAL EN BRASIL, ENTRE 1956 – 1961.

3.1.-Las Instituciones de Política Económica, que Contribuyeron al Desarrollo Industrial en Brasil.

En Brasil, es bastante descentralizada la toma de decisiones en materia de política económica, dando la impresión a veces de ser un proceso desordenado. No existe una agencia central de coordinación o de planeamiento con la tarea de fijar propósitos coherentes, con la disponibilidad de recursos y de coordinar el trabajo de los diversos organismos oficiales de la política económica, con el fin de alcanzar los objetivos escogidos. La mejor forma de caracterizar la economía brasileña es considerarla como una economía mixta, basada en el mercado. Es una economía mixta, por las siguientes razones:

a.- En términos globales, el gasto gubernamental, en 1960, correspondía al 24% del PIB y a la formación bruta de capital fijo era del 38% del PIB.

b.- Esto tiene que tomar en cuenta la parte que corresponde a las empresas gubernamentales, que no están incluidas en el presupuesto.

c.- Si se toma en cuenta la participación del gobierno en actividades directamente productivas, como la industria de producción de acero, industria petrolera, extracción del mineral de hierro, entre otras, así como su dominio cada vez mayor en los servicios de utilidad pública, se incrementa así el porcentaje correspondiente al sector gobierno. (Baer, 1966, pp: 82 - 83)

Por tanto, se puede afirmar que la economía brasileña, puede ser caracterizada como una economía capitalista – mercantilista. En tal sentido, se puede observar:

Cuadro de Matriz de Política Económica: (Baer, 1966, pp: 79 - 80)

	OBJETIVOS	INSTRUMENTOS	INSTITUCIONES
1	Crecimiento de la producción bajo el modelo de Sustitución de Importaciones	Controles de tasa de cambio, préstamos del Banco de Desarrollo, programas especiales de incentivos.	La SUMOC, Banco do Brasil, BNDE, empresas mixtas del estado.
2	Expansión de la infraestructura	Préstamos del BNDE, expansión de las empresas del estado.	BNDE, empresas mixtas del gobierno, órganos de planeamiento regional.
3	Reforma social	Estructura fiscal. Leyes del trabajo, leyes de corte social leyes y decretos ejecutivos, leyes y decretos relativos a la reforma agraria.	Poder ejecutivo, leyes del trabajo, leyes fiscales. Ministerio del Trabajo.
4	Servicios sociales y comunitarios.	Presupuesto público. Actividades de institutos de previsión social.	Ministerio de Hacienda. Órganos ejecutivos, gobernadores de estados y autoridades municipales.
5	Equilibrio regional	Incentivos fiscales. Distribución del crédito.	Ministerio de Hacienda. Órganos ejecutivos, gobernadores de estados y Banco do Brasil.
6	Equilibrio sectorial (Particularmente entre sector agrícola y no agrícola)	Asistencia técnica por parte de órganos regionales, de crédito y relación con la reforma agraria.	Clausulas constitucionales relativas a impuestos, órganos de planeamiento. Banco do Brasil, BNDE.
7	Mejora de la Balanza de pagos	Tasa controlada del tipo de cambio y manipulación de la tasa del tipo de cambio.	Banco Central, Antes la SUMOC.
8	Política de estabilización de precios.	Restricciones de crédito. Control de precios, Presupuesto público,	Banco do Brasil, la SUMOC. Ministerio de Hacienda.
9	Mejor distribución de recursos	Control de precios, control directo de distribución de bienes materiales.	SUNAB. Órganos gubernamentales de control de tarifas de servicio público. Diversos institutos del gobierno (Café, Alcohol, Azúcar)

Tomado de Warner Bear. 1966. pp: 80 – 81.

El objetivo primordial de la política económica en la postguerra, era evidentemente la expansión de las industrias sustitutivas de importaciones. En la medida en que con ese fin se utilizaban recursos internos, se entraba en choque con la meta de la estabilización de precios de la matriz de política económica.

De ese modo, los préstamos hechos en moneda interna, por el *Banco Nacional de Desarrollo del Brasil (BNDE)*, y por el *Banco de Brasil (BB)*, así como los planes de expansión de las empresas gubernamentales, financieramente contrariaban las metas de las instituciones responsables, por la estabilización de los precios.

Así por ejemplo, el *Banco de Brasil*, llevaba a cabo el propósito de estabilización de precios para hacer grandes préstamos, destinados a contribuir para el primer objetivo, que es el crecimiento de la producción sustitutiva de importaciones.

Se dice que la existencia de un Banco de Desarrollo, actuaría como mecanismo de control, por eso es que muchas de las compañías controladas por el gobierno, y que no están subordinadas a los planes del Ministerio de Hacienda, dependen financieramente de aquel Banco de Desarrollo, para la realización de sus planes de expansión. (Baer, 1966, pp: 84 - 86)

3.2. Las Instituciones Brasileñas de Política Economía y su creación.

En la descripción anterior, se puede observar el funcionamiento de las instituciones de política económica brasileñas para esta época. En tal sentido, se tiene lo siguiente:

3.2.1. El Presupuesto Público:

La elaboración del presupuesto federal es conducida por el *Departamento Administrativo de Servicio Público (DASP)*, que está bajo la dirección de la Presidencia de la Republica. Este presupuesto es anual.

Cada uno de los principales ministerios dispone de un órgano presupuestario, que le toca repartir la propuesta a ser llevada al DASP, el cual es quien consolida todos los presupuestos principales. Sin embargo, el presupuesto no ha sido utilizado como instrumento consciente de la política económica, muchas veces transformándose en un instrumento inerte. (Baer, 1966, pp: 87 - 88)

El sistema presupuestario de Brasil no contribuyó para la redistribución significativa de la renta.

3.2.2.- La SUMOC y el *Banco do Brasil*

Desde principios del siglo XX, se realizan tentativas experiencias de crear en Brasil, un Banco Central. Todas sin resultado. Ya hacia 1920, el *Banco do Brasil*, se convirtió en el Banco oficial de emisión monetaria, pero no adquirió el estatus de un Banco Central, ni le fue dada la mayor parte del poder que debe tener una institución de este tipo.

Al ser creada en 1945, la SUMOC, que es La Superintendencia de la Moneda y el Crédito, se tuvo la intención de transformarla paulatinamente en un Banco Central. Estaba subordinada directamente al Ministerio de Hacienda, que la dirige el Presidente del Banco do Brasil. (Baer, 1966, pp: 88 - 89)

El presidente del Banco Nacional de Desarrollo (BNDE), y el presidente de la SUDENE (Superintendencia del Desarrollo del Nordeste), así como la SUMOC, adquirieron la mayor parte de las atribuciones de un Banco Central, y como el

Ministerio de Hacienda preside el Consejo que la dirige, no existe realmente en Brasil, la separación entre las operaciones fiscales y las del Banco Central.

Esto explica la facilidad con que fueron enfrentadas las necesidades implícitas en un presupuesto deficitario. Ya para el mes de Abril de 1965, la SUMOC, fue transformada en el Banco Central de la Republica de Brasil, sin que lo anteriormente descrito, modificara sus funciones básicas.

La SUMOC toma la mayor parte de las decisiones en materia monetaria y crédito centralizadas, a ser puestas en la práctica por el *Banco do Brasil*. Ella decide lo que respecta a la emisión de papel moneda, depósitos y tasas de redescuento, controla la regulación de la moneda extranjera, y toma decisiones concernientes a la política financiera con el exterior. (Baer, 1966, pp: 88 - 89)

El *Banco do Brasil* es un agente fiscal del gobierno. Recibe depósitos públicos y privados, y es prácticamente la única fuente de crédito para el sector rural, y provee un volumen sustancial de crédito a corto plazo al sector industrial. Su gran arena política es facilitar o dificultar el crédito. Es así como él combina funciones de un Banco Central, y de un Banco Comercial, que muchos consideran de naturaleza conflictiva.

3.2.3.- El Banco Nacional de Desarrollo Económico (BNDE)

En párrafos anteriores hemos visto como el BNDE, fue fundado al inicio de 1950, con la finalidad de proveer préstamos a largo plazo, a las empresas privadas o del gobierno, para inversiones en infraestructura, formación bruta de capital fijo, y a la industria de base. Sus fondos en cruzeiros, derivan de los atributos especiales, del depósito de los fondos provenientes de las cajas económicas y de las compañías de seguros. Además de eso, administra los préstamos en moneda extranjera obtenidos en agencias del exterior e internacionales. (Baer, 1966, pp: 90 - 91)

A través de su política de préstamos y de organismos especiales, creados para incentivar determinadas industrias, el BNDE, *ejerció gran influencia sobre la dirección del proceso de industrialización brasilera*, y constituyó la única Agencia Gubernamental que pudo influenciar las políticas de las economías mixtas.

3.2.4.- Los Órganos de Desarrollo Regional

Con la finalidad de superar los desequilibrios regionales, que se manifestaron en el desarrollo económico de Brasil, fueron creados algunos órganos encargados de administrar los fondos especiales que deben ser transferidos por el sistema fiscal para las regiones menos favorecidas, principalmente la Amazonia y la región del Nordeste. Para la primera, fue establecida *La Superintendencia del Plano de Valoración Económica de Amazonia* (SPEVEA), mientras que para la segunda, existían al principio, diversos organismos, como *El Departamento Nacional de Obras Contra la Sequía* (DNOCS), y la *Comisión del Valle de San Francisco*, creando la SUDENE en 1961. (Baer, 1966, pp: 91 - 93)

Esta última, La Institución de Desarrollo Regional, que mejor funciona, es el órgano federal encargado de administrar todos los fondos federales, transferidos por el Nordeste.

3.2.5.-La Superintendencia del Desarrollo del Nordeste SUDENE, 1961

Según documentos de la Presidencia de la República de Brasil, El Congreso Nacional Decreta y sanciona la siguiente Ley sobre la creación de La Superintendencia del Desarrollo del Nordeste SUDENE, el *15/12/1961* (Carone, 1982, pp: 115-117)

Artículo 1. Es creada la Superintendencia de Desarrollo del Nordeste (SUDENE) (*Superintendencia do desenvolvimento do Nordeste*), directamente subordinada a la Presidencia de la Republica, administrativamente autónoma y situada en la ciudad de Recife.

1. Para los fines de esta ley, considérese como Nordeste a la región comprendida por los Estados de: Maranhao, Piaui, Ceara, Rio Grande del Norte, Paraiba, Pernanbuco, Alagoas, Sergipe y Bahia.

2. El área de actuación de la SUDENE comprende más allá de los Estados antes referidos e el párrafo anterior, la zona de Minas Gerais comprendida en el polígono de las Secas.

3. Los recursos concedidos bajo cualquier forma directa o indirecta a la SUDENE, son solo para ser aplicados en las localidades comprendidas en el área, dichas en el párrafo anterior.

Artículo 2. La Superintendencia de Desarrollo del Nordeste (SUDENE), tiene por finalidades:

a. Estudiar y proponer directrices para el desarrollo del Nordeste.

b. Supervisar, coordinar y controlar la elaboración y ejecución de proyectos a cargo de órganos Federales, en la región, y que se relacionan específicamente con su desarrollo.

c. Ejecutar directamente o mediante convenio, acuerdo o contrato, los proyectos relativos al desarrollo del Nordeste, que le fueran atribuidos, en los términos de la legislación en vigor.

d. Coordinar programas de asistencia técnica, nacional o extranjera, al Nordeste.

Artículo 3. La SUDENE será dirigida por un Superintendente de libre escogencia por el Presidente de la Republica, quien será responsable por la ejecución

de las resoluciones del Consejo Deliberativo, y de representación activa o pasiva del órgano, en juicio o fuera de él.

3.3.- Del Nacionalismo de Vargas al Desarrollismo de JK.

La política económica de J.K, fue definida en el programa de metas, el cual constaba de 32 objetivos, distribuidos en 6 grandes grupos: energía, transporte, alimentación, industrias de base, educación y la construcción de Brasilia, la cual constituye la meta número 31, llamada también *Meta Síntesis*.

Intentando superar la burocracia existente, el gobierno creó organismos paralelos a la administración pública existente. Por ejemplo, paralelamente el Departamento Nacional de Obras Contra La Sequía (DNOCS). Con muchas expectativas en su mayoría no concretadas, *La Superintendencia del Desarrollo del Nordeste* (SUDENE), destinada a promover el planeamiento de expansión del Nordeste. Asimismo surge la NOVACAP (Nueva capital) en septiembre de 1956, para emprender la construcción de Brasilia. (Loreto, 2015, p: 203)

El gobierno de J.K promovió una amplia actividad del estado en el sector de infraestructura, como el incentivo directo a la industrialización. También asumió abiertamente, la necesidad de atraer capitales extranjeros concediéndoles grandes facilidades de inversión.

De este modo permitió la larga la utilización de una legislación hecha en el gobierno del presidente Café Filho, promoviendo a las empresas a importar equipos del extranjero, sin control cambiario. Es decir, sin depositar moneda extranjera para el pago de esos equipos. La condición para gozar de esta condición era poseer en el exterior los equipos, los cuales serían transferidos para Brasil. (Fausto, 1995, p: 236)

Las empresas extranjeras que podían cumplir con esos requisitos con facilidad, quedaron en condiciones ventajosas para transferir equipamiento de su capital en el Brasil.

La legislación facilitó las inversiones extranjeras en áreas consideradas prioritarias para el gobierno, como lo son: la industria automovilística, transportes aéreos, ferrovías, generación de energía eléctrica y la industria del acero. El programa de metas tuvo resultados impresionantes, particularmente en el sector industrial, entre 1955 a 1961, el valor de la producción industrial descontroló la inflación. Esta creció en un 80 % con altos porcentajes en las industrias del acero (100%), mecánicas (125%), de electricidad y comunicaciones (380%) y de materia de transporte (600%). (Fausto, 1995, p: 236)

Desde 1857 a 1961, el PIB de Brasil creció a una tasa anual del 7% sostenido, correspondiente a una tasa precipita del 4%. Si se considera toda la década de 1950, el crecimiento del PIB, Brasileño precipita fue aproximadamente 3 veces mayor del resto de América Latina.

El gobierno de J.K está asociado con la industrialización del sector automovilístico, aunque antes de su gobierno, ya existían ensambladoras y fábricas, en proporciones limitadas. El gobierno incentivó la producción de automóviles y camiones con capitales privados, particularmente extranjeros. Éstos fueron llevados para Brasil, gracias a las facilidades concedidas y gracias también a las potencialidades del mercado Brasileño.

Algunas empresas multinacionales automotrices, como la Willys Overland, precursora de la marca Jeep, luego *American Motors Company* (AMC), la *Ford Motors Company* (FMC). El grupo alemán *VW Volkswagen Group*, y la Estadounidense *General Motors Company* (GMC), se encuentran ubicados en el ABC paulista, área de la Gran Sao Paulo que aglutinan los Municipios de *San Andre*, *San Bernardo* y *San Caetano*, cambiando por completo la fisonomía de aquella Región. (Fausto, 1995, p: 236)

Entre otras consecuencias, la industria automovilística, pasó a concentrar operarios y personal en proporciones inéditas en el país. En 1960, último año del gobierno de J.K, esas cuatro empresas antes mencionadas, producían alrededor del

78 % de un total de 133.000 vehículos, cantidad suficiente para abastecer la demanda brasileña.

Las empresas extranjeras continuaban su expansión. En el año 1968, el grupo alemán VW VOLKSWAGEN, y las estadounidenses GMC y FMC eran responsables del 90% de los vehículos producidos en Brasil.

En vista de términos numéricos y de organización empresarial, la instalación de la industria automovilística en Brasil, representó un indiscutible éxito. La misma se fundamentó en el propósito de crear una *-Civilización del Automóvil-*, en detrimento de la ampliación de los medios de transporte colectivo, para la gran masa de la población. A partir del año de 1960, la tendencia a fabricar automóviles creció a tal punto, que representó casi el 58 % de la producción de vehículos en el año 1968.

Como las ferrovías o vías de trenes, fueron en la práctica abandonadas, en Brasil se tornó cada vez más dependiente de la extensión y consecuencias de las carreteras y del uso de los derivados del petróleo en el área de transporte.

Se puede afirmar que los años de gobierno del presidente J.K, existió más estabilidad política que en el gobierno de Getulio Vargas. Los nacionalistas varguistas no estaba muy de acuerdo en las inversiones extranjeras, en comparación con el gobierno de J.K. (Fausto, 1995, p: 237)

Más allá de eso, fueron años de optimismo y destacados por los altos índices de crecimiento económico. Los llamados "*Cincuenta años en cinco*" de la propaganda oficial, repercutieron en todos los campos de la población de Brasil.

J.K Empezó a gobernar haciendo énfasis en la necesidad de promover el *Desarrollo y orden*, objetivos generales compatibles con las Fuerzas Armadas.

CAPITULO IV

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN BRASIL ENTRE 1956 – 1961, RUMBO A LA MODERNIZACIÓN DEL PAÍS.

4.1. Preludios de la industria Automotriz en Brasil.

Entre 1924 y 1930, en Brasil, muchas empresas que se instalaron, fracasaron y otras se mantuvieron con un nivel mínimo de subsistencia.

Asimismo, posterior a la I Guerra Mundial, se instalaron en Brasil empresas extranjeras y subsidiarias. Muchas de ellas ya tienen tiempo en el país, vendiendo sus productos. Éstas se trasladan a producir en Brasil para buscar bajar sus costos de producción y aprovechar la mano de obra más económica que ofrecía este país. (Prado, 1992, p: 266)

Este proceso se hace en 2 partes:

1. Se instalaron entonces las empresas subsidiarias en el país para fabricar productos, dada la demanda que existía. Estas empresas dependían de la casa matriz y en el caso de la industria química y la industria farmacéutica para la producción en el mismo país. En otros casos se limitó a acondicionar productos ya manufacturados en la casa matriz. (Prado, 1992, p: 267)

Las automotrices, en el caso de la GENERAL MOTORS COMPANY (GMC) y la FORD MOTORS COMPANY (FMC), instalaron en Sao Paulo sus oficinas para fabricar vehículos automotrices con pocas piezas importadas de sus fábricas estadounidenses. Algunas de estas piezas y partes fueron fabricadas en estas oficinas e instalaciones industriales en Brasil. La fabricación de neumáticos, se hicieron en Brasil, y otros eran importados. (Prado, 1992, p: 267)

En el caso de la industria del cemento, toda la materia prima era importada, así como el combustible, que tenía 70% del petróleo, era importado. Se puede

observar cómo ha variado el tipo de industrias y sus subsidiarias. Asimismo existieron empresas estadounidenses que se instalaron en Brasil antes de la I Guerra Mundial. Fue el caso de la PULLMAN STANDADART CAR EXPORT CORPORATION, la cual se instaló en Rio de Janeiro en 1913, con sus oficinas para el ensamblaje de ferrocarriles. (Prado, 1992, pp: 267- 268)

Posterior a la I Guerra Mundial, más de 16 empresas estadounidenses, se establecieron en Brasil entre 1919 y 1932. Sus productos principales fueron. Vehículos automotores, productos farmacéuticos y químicos, productos de equipamiento eléctrico como lo son ascensores, radios, motores eléctricos, productos de alimentación, conservas, carnes congeladas, estas últimas, con los años desarrollaron la industria brasileña de cárnicos congelados, la cual se constituyó por grandes empresas extranjeras, principalmente estadounidenses. Asimismo, muchas de estas empresas filiales, estaban fundadas en Brasil con capital brasileño. Estas industrias con capital nacional, estaban muy ligadas y subordinadas a organizaciones extranjeras.

La posición económica de las industrias subsidiarias ocupaba un lugar singular. Por un lado pasan efectivamente, de ser, muchas veces simples agencias distribuidoras, destinadas a comercializar artículos para el consumo, elaborados en el extranjero, para posteriormente pasar a ser fabricados en una parte menor en Brasil.

El inicio de la revolución industrial en Brasil, entre 1930-1939, tiene dos factores principales, los cuales son la oportunidad económica para inversiones en industrias de desarrollo y la salida de la depresión económica de los años 30.

El significado fundamental de la revolución de los 30 está basado en una importancia que le viene en torno a lo político, social y económico. Basado en el hecho de que el poder que ejerció la oligarquía agro-comercial brasileira que dominó por 4 siglos a Brasil, inicialmente en conjunción con los intereses coloniales portugueses y, a partir de la independencia, en conjugación con los intereses de los países industrializados, europeos y particularmente Inglaterra.

La Republica se proclamó en 1889. El gobierno, que se instauró a partir de los años 30, viene con ideas de renovación tanto políticas como del modelo económico. Sufre una oposición feroz de la aristocracia y de las clases medias tradicionales. El gobierno, a partir de esto, toma una política industrializante, estas políticas estimularon el arranque de la economía brasileña y de su Desarrollo (*desenvolvimento*) industrial. (Brasser Pereira, 1970, pp:33 - 35)

El llamado *Desenvolvimento*, consiste en el proceso de transformación económica, política y social el cual da un crecimiento del poder de vida de la población, y un crecimiento económico al país, Brasil como nación y economía emergente.

4.2. La Consolidación del Desarrollo industrial, entre 1956 a 1961.

El periodo que viene luego de la segunda Guerra Mundial, es de gran *Desenvolvimento* o Desarrollo en la economía brasileña. Sin embargo, el país tiene 3 grandes problemas que amenazan este periodo de Desarrollo:

1.- El proceso Inflacionario, el cual desde el año 1939 a 1953, representa una tasa media de inflación anual de 11%, y luego de 1954 del 26,2%

2.- La baja de los precios internacionales del café a partir del 54, que entre el 54 y el 60, caen un 25%.

3.- Finalmente, el Desarrollo (*Desenvolvimento*) económico nacional se ve amenazado por la crisis de infraestructura económica del país.

El desarrollo industrial de Brasil ocurre a un ritmo acelerado. Sin embargo, las inversiones hechas en infraestructura, luego se transforman en puntos de estrangulamiento para la economía de Brasil. (Brasser Pereira, 1970, pp: 46 – 47)

El sistema de transporte ferroviario era arcaico, deficitario, mal equipado, y excesivamente burocratizado. No era capaz de atender las necesidades del mercado interno. Asimismo, el sector de navegación, un sector desolador, dominado por empresas estatizadas, mal equipadas y burocratizadas.

En el sector de energía, las empresas extranjeras dominaban el 80% de la producción, no estaban interesadas en invertir en su desarrollo, dado que las tarifas eran muy bajas impuestas por el estado.

El periodo en análisis, entre el 56 y el 61, constituye un periodo de auge en el desarrollo económico de Brasil. Este período consolida el final de la Primera fase de la Revolución Industrial de Brasil, y también concluye la época de descongelamiento de su economía. En tal sentido, y nombrando un dato económico, la tasa media de crecimiento del Producto Interno Bruto real fue del 6%, y la tasa media del Índice de Producción Industrial fue del 11%, bastante alta. El máximo crecimiento lo alcanza en 1961, como un extraordinario crecimiento, para luego entrar paulatinamente en crisis. (Brasser Pereira, 1970, pp: 49 - 51)

4.3. El Nacimiento de la Industria Automovilística.

En el campo económico, en este período, en Brasil se implanta una poderosa industria automovilística. Partiendo prácticamente de cero, en 1955 ya en Brasil en 1960 producían 133.078 vehículos, con un índice de nacionalización del 90%. La importancia de esta industria es fundamental para explicar la base del Desarrollo económico brasilero en ese periodo. La entrada de divisas por concepto producción industrial de vehículos y la generación adicional de producto dado que esta industria emplea otras industrias conexas, del tipo de ensamblaje, era muy alta.

Asimismo la presencia en Brasil de grandes fábricas de automóviles significó la llegada de buenos salarios y lucros su mercado laboral, sus empleados y

accionistas de las fábricas, pero también un inmenso crecimiento de oportunidades de empleo e inversión para las industrias de autopartes, para la industria base, para el sector de comercialización de los vehículos producidos. (Brasser Pereira, 1970, pp: 48 - 50)

4.4. La Política Económica del Gobierno de Juscelino Kubitschek.

El 31 de Enero de 1956, se da inicio al gobierno de Juscelino Kubitschek. Durante los próximos 5 años que le siguen al gobierno federal, se transforma, en la primera vez en la historia de Brasil en un instrumento intensivo y fundamental para la industrialización de Brasil.

Esto arranca a diferencia de la Revolución de los 30, durante la cual los gobiernos habían sido siempre representantes de la oligarquía agro-comercial brasileña, dejando a un lado las iniciativas de desarrollo industrial, con algo de indiferencia y muchas veces de hostilidad, esto especialmente en los gobiernos de Getulio Vargas. Sin embargo, durante el segundo periodo del gobierno de Vargas, en particular, hubo una tentativa seria de planear una promoción de desarrollo industrial en Brasil. Es realmente en el Gobierno de Juscelino Kubitschek que el estado Brasileño se transforma en un instrumento rozanablemente eficiente de desarrollo para el país.

Tres situaciones explican la tendencia hacia la industrialización en este periodo:

1.- Las fuerzas políticas que desde los años 30 estaban en el poder, eran de tendencia nacionalista e industrialista, pero intervencionistas moderadas. Era de esperar que el gobierno tuviera una actitud decididamente abierta hacia la industrialización y el desarrollo industrial brasileño. El cuadro político estaba a favor de esto.

2.- Se tiene la personalidad del Sr. Juscelino Kubitschek. La historia está dividida en la obra de líderes políticos y líderes militares, más que en líderes de personalidad fuerte que dejan su marca en la historia.

La tendencia del país es, pasar a un modelo de industrialización forzada, a todo vapor, y optimismo, confianza en las potencialidades de su país. El país pasa de un modelo neocolonial a un modelo industrial basado en los principios y bases anglosajonas. (Brasser Pereira, 1970, pp: 51 - 52)

3.- Otro motivo que explica el papel positivo desempeñado por el gobierno de Desarrollo Económico Brasileño entre 1956 y 1961, es que el nuevo Presidente Juscelino Kubitschek, se supo rodear de un equipo de técnicos, particularmente de economistas que vienen surgiendo en Brasil a partir del fin de la Segunda Guerra Mundial, en torno a la *Fundación Getulio Vargas*, de la SUMOC, del Banco Do Brasil y el Ministerio de Finanzas.

Este equipo de técnicos, en su mayoría, formados en el exterior, y con mucha influencia de pensamiento económico de la Comisión Económica para América Latina, CEPAL, constituyen un nuevo paradigma económico en Brasil. Un acontecimiento de la Ciencia Económica que impulsa el desarrollo. (Brasser Pereira, 1970, pp: 51 - 52)

En la segunda mitad de los años cincuenta, ese grupo de economistas, que se vienen constituyendo como una verdadera clase burocrática, ya estaba en condiciones de asumir el control creciente de la economía nacional y de planear su desarrollo. Adicional a la capacidad técnica de sus miembros, se tiene también un Sistema de Contabilidad Nacional esencial para el trabajo de planeamiento que un equipo de Renta Nacional desarrollará a partir de 1947, con la *Fundación Getulio Vargas*.

El presidente electo en 1955, le da existencia a ese grupo de técnico y economistas y en consecuencia, de sus potencialidades. Les entrega la gran tarea de

elaborar el *Plano de Metas*, para luego entregar la responsabilidad de llevarlo a cabo en sectores claves de la economía del país. (Brasser Pereira, 1970, pp: 54 -55)

4.5. Los protagonistas del Desarrollo Económico del periodo.

El grupo de economistas y técnicos se encargaron de elaborar el llamado *Plano de Metas*, en el cual había un gran número de responsabilidades en los sectores claves de la economía de Brasil. Este grupo que manejaba políticas homogéneas en general y en algunos casos divergentes, entre sus miembros, manejaba bien la competencia técnica de la economía. En tal sentido, este grupo fue un factor clave para el desarrollo económico e industrial de Brasil en este periodo.

Por todas estas razones, el poder del Gobierno Federal, a pesar de sus limitaciones y a pesar de la herencia entreguista del estado semi-colonial Brasileiro, de la consecuente ineficiencia de sus sectores económicos tradicionales, toma una decisiva orientación de su desarrollo económico como país en la segunda mitad de los años cincuenta.

El estímulo que proporcionó la industrialización del país, creando condiciones favorables a los inversionistas privados, tanto nacionales como extranjeras, y el crecimiento de las inversiones por parte del Estado, constituyen una explicación básica del extraordinario desarrollo por el que pasó el país en ese periodo.

Por otro lado, las relaciones y condiciones favorables a la inversión industrial privada, no son sólo de orden económico, sino también político, ofrecían, dadas las grandes habilidades del Presidente Kubitscheck, permitiendo que este período de gobierno transcurriese en relativa tranquilidad, a pesar de que sus adversarios. Sin embargo, gracias a la capacidad de compromiso de sus actores, y de los grupos de apoyo al presidente, así como la manera de unir al pueblo en torno a la ideología en movimiento que era la Desarrollista, tuvo éxito. (Brasser Pereira, 1970, p: 55)

Otra causa del desarrollo industrial brasileño ocurre en ese periodo, ésta se refiere al gran flujo de capitales extranjeros ocurrido en ese tiempo. El gobierno Federal, incentivo la entrada de la inversión extranjera directa, multinacionales, a través del instructivo número 113 de la SUMOC, la cual otorgaba al inversionista, grandes incentivos cambiarios, fiscales, crediticios que el gobierno otorgaría a las industrias automovilísticas, la industria naval, mercante y de industria pesada.

La gran ventaja de la inversión extranjera directa y la entrada de capitales foráneos al país fue una causa de desarrollo industrial en Brasil en esta época. Esta inversión se dirigió a la industria mineral, comercio, agroindustria, servicios públicos, transformado una estructura económica tradicional en una base más desarrollada.

En el caso de la falta de capital nacional, al país le costó un poco para organizar la industria para ser más eficiente. El caso del sector farmacéutico, el cual fue desnacionalizado, privatizado en el argot económico moderno, por empresas y laboratorios extranjeros, debido a la escases de capital y a la capacidad técnica.

La inversión extranjera condujo al país al desarrollo económico, en sectores en que el capital era realmente escaso. Esto ocurre en el Brasil de la segunda mitad de los años cincuenta, en la época del expansionismo del capitalismo inglés ya menguado por los efectos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, y luego la entrada en escena de Los Estados Unidos de América. Brasil se incorpora al nuevo escenario internacional con la exportación de sus productos manufacturados. (Brasser Pereira, 1970, pp: 55 - 56)

En muchos casos, la inversión extranjera realizada en Brasil era dirigida a los servicios públicos, transporte, que era necesario para realizar las exportaciones de productos primarios, en el sector comercio, entre otros. Asimismo, en esta época de los años cincuenta, las empresas exportadoras de productos manufactureros en Brasil fueron obligadas a modificar su política empresarial. El surgimiento de empresas nacionales y las barreras proteccionistas, barreras de tipos de cambio, frenaron la

llegada de productos a Brasil, y en tal sentido fue necesaria la inversión en infraestructura de capital fijo, fábricas y edificaciones, para conservar el mercado brasileño. Dichos estímulos provocan grandes inversiones extranjeras en Brasil. Es el caso de la industria automovilística, así como de otras industrias caracterizadas por los escasos, o falta de capitales. Entre los años 1956 a 1961, la economía brasileña logra un sustancial desarrollo económico, y se le considera a ese período como un impulso dado por la política industrializante del Gobierno Federal, asistida por la entrada masiva de capitales extranjeros en el sector manufacturero. (Brasser Pereira, 1970, p: 57)

El surgimiento de la industria automovilística constituye un factor económico dominante en ese período. Esta industria fue el fruto de la política económica del Gobierno Federal ejercida a través del G.E.I.A, Grupo Ejecutivo de la Industria automovilística (*Grupo Excecutivo da Industria Automobilistica*), pero también fue el resultado de inversiones extranjeras estimuladas por la política gubernamental.

El período mencionado se le considera 5 años de una consolidación y desarrollo industrial brasileño. Económicamente hablando, la tasa media de crecimiento industrial en ese período fue del 11% anual sostenido. La industria automovilística logró un desarrollo grande en la conformación de la formación bruta de capital fijo.

Según el SUMOC, entre 1947 - 1953 el saldo de entrada de capitales extranjeros fue negativa -230 millones de dólares, en comparación con el periodo 1954 - 1961, la cual arrojo un saldo positivo de 432 millones de dólares. (Brasser Pereira, 1970, pp: 57)

Se da entonces un gran periodo de desarrollo económico en Brasil entre 1956 y 1961, con una gran expansión manufacturera, la cual ha sido impulsada de una manera decisiva por la política industrializante del gobierno federal ayudada por la entrada masiva de capital extranjero en el sector manufacturero.

El surgimiento de la industria automotriz constituye un hecho económico dominante en el periodo, la cual aceleró el desarrollo industrial y económico del país en ese periodo, siendo fruto de la política económica del Gobierno Federal ejercida a través del G.E.I.A, el cual es el Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística. (Brasser Pereira, 1970, p: 58)

La industria automovilística en Brasil en ese periodo creció enormemente. Su crecimiento pasó entre 1956 a 1961 en un 700%, otras industrias que contribuyeron al desarrollo económico de Brasil fueron la industria química, con un aumento en este periodo del 106%, la industria de máquinas y herramientas con un crecimiento del 125%, la industria metalúrgica con un aumento del 78%, entre otras industrias, esto según un estudio realizado por la CEPAL.

Al finalizar este lapso, se podía afirmar que Brasil estaba totalmente autosuficiente en muchos rubros que antes importaba, así como lograr enormes progresos en el campo de la industria de equipamiento industrial.

El año de 1961, se puede afirmar que marca la consolidación del desarrollo industrial en Brasil. Sin embargo, es a partir de 1962 cuando se inicia el descenso de la economía brasileña y de su revolución industrial emergente. El país cae en las crisis propias de los sistemas neocapitalistas. (Brasser Pereira, 1970, p: 59)

4.6. Un Modelo de Desarrollo Económico para Brasil.

El país como saldo final ente 1930 y 1961, logró una Resolución Industrial Nacional. En más detalle, se puede observar lo siguiente, desde el punto de vista económico: (Brasser Pereira, 1970, p: 58)

1.- Entre 1940 a 1961, el Producto Interno Bruto, PIB, creció en un 232% sostenido, esto implica que creció a una tasa promedio geométrica del 5,88 % anual efectiva.

2.- El Producto Interno Bruto Per cápita creció en un 86% en ese mismo periodo.

Asimismo, el desarrollo económico en Brasil, en este periodo, tuvo como características fundamentales, las siguientes, en las distintas áreas de la economía del país:

- a) 1.- En el desarrollo Industrial manufacturero.
- b) 2.- En el proceso de Sustitución de Importaciones.
- c) 3.- En la limitación de las cantidades a importar.
- d) 4.- En el surgimiento de una clase nueva de empresarios industriales.
- e) 5.- La alta productividad de las inversiones realizadas en Brasil.
- f) 7.- En el fenómeno de las Estatizaciones.
- g) 8.- El impacto en la tasa de Inflación.
- h) 9.- En el crecimiento del urbanismo.
- i) 10.- En el incremento de la tasa de crecimiento poblacional.
- j) 11.- En el incremento de los salarios.

En tal sentido, se puede especificar, lo siguiente:

En el periodo entre 1956 a 1961, Brasil vive una verdadera Revolución Industrial de avanzada, en los casos específicos antes mencionados, como los siguientes: (Brasser Pereira, 1970, p: 59)

4.6.1. En el desarrollo Industrial manufacturero

Entre el año 1930 a 1961, el crecimiento de los índices de Producción Industrial Brasileira fue del 683%, es decir, una media del 6,86 % anual efectivo por año. Si se toma el periodo entre 1940 y 1961, 21 años, El Índice de Producción Industrial fue del 479%, es decir una media del 8,72% anual efecto por año. Como se observa, el crecimiento fue más alto en los últimos 20 años que en todo el periodo.

4.6.2. En el proceso de Sustitución de Importaciones

Todo proceso de desarrollo industrial en particular Brasil ocurre con el foco en el Proceso de sustitución de Importaciones. Esta era la única alternativa para Brasil, dadas las limitaciones en el incremento de las exportaciones. La industrialización ocurre aprovechando el mercado interno, en el cual existen productos industriales importados, los cuales eran sustituidos por productos fabricados en el país. La inversión se volcó hacia la producción interna bajo el modelo de sustitución de importaciones. (Brasser Pereira, 1970, p: 59)

4.6.3. En la Limitación de la capacidad de importar

La causa del proceso de industrialización en Brasil ocurrió fundamentalmente a través de procesos de sustitución de importaciones. A su vez, la capacidad de importar resultó de factores diversos. En los años 30, una causa fundamental fue la baja de los precios del café. También en los años 40, bajo la Segunda Guerra Mundial, se redujo la capacidad de importar.

4.6.4. El surgimiento de una clase nueva de Empresarios Industriales

En Brasil surge durante esas tres décadas de este proceso de Revolución industrial de corte capitalista, una poderosa clase o grupo de empresarios industriales con ciertas características. Con espíritu empresarial, con capacidad de innovación, con posibilidades de comandar un proceso de inversiones y con disposición para

arriesgar. En el siglo XX, Brasil fue uno de los pocos países donde surge una clase de empresarios industriales capitalistas, muchos de ellos de Sao Paulo, y también hijos y nietos de emigrantes 50%, y apenas 16% con familias de origen brasileñas. Muchos de ellos de clase media y algunos ligados a antiguos hacendados y exportadores. Esta revolución industrial fue lanzada básicamente por empresarios emigrantes, hijos y nietos de emigrantes. (Brasser Pereira, 1970, p: 57 -58)

4.6.5. La alta productividad de las inversiones realizadas en Brasil

Éstas facilitaron ampliamente el desarrollo económico del país. Según algunos datos de la Fundación Getulio Vargas, entre 1947 a 1961, la tasa promedio anual de formación bruta de capital fijo fue del 16,60%, y una tasa de inversión líquida del 11,60%. Ambas son modestas. Sin embargo, se dio una tasa media anual de crecimiento del producto interno bruto del 5,80%. (Brasser Pereira, 1970, p: 60)

4.6.6. En el fenómeno de las Estatizaciones

Esta se considera una característica del desarrollo económico brasileño. En el caso de una economía de corte económica liberal pura, cualquier intento de estatización sería condenada.

En Brasil, la dependencia del sector público fue del 17,10% en 1947, y subió al 23,90% en 1956. Asimismo pasó al 25,90% en 1960. El crecimiento extraordinario de la inversión pública se puede ilustrar de la siguiente manera. En 1956, el sector público, en el cual se incluyen empresas del estado, era responsable por apenas el 28,20% de la inversión total de formación bruta de capital fijo. En 1960, ese porcentaje alcanzaría el 48,30%. En 1960, se ubicó en 48,30%. Se puede observar entonces que el sector público contenía una parcela creciente de inversiones, lo que lo transforma en un factor estratégico de desarrollo económico. (Brasser Pereira, 1970, p: 60)

4.6.7. En el impacto de la tasa de inflación

El fenómeno inflacionario en Brasil fue una de las constantes del proceso de desarrollo. Entre 1930 y 1960, los precios subieron en Brasil un 3.195%. En los años cuarenta la tasa de inflación anual en Brasil giro en torno al 10% por año y en los años cincuenta, el promedio fue de 20% anual. Ya en los años sesenta, el promedio anual sería superior al 50%. (Brasser Pereira, 1970, p. 61)

Si se establecen niveles razonables de inflación para esa época, ésta se ubicaría en 20% anual, y es considerada en la actualidad un factor más positivo que negativo en cuanto al desarrollo económico de Brasil. En tal sentido, el país en los años cincuenta aumentó la carga tributaria para frenar los gastos del Estado, siendo esto una de las causas principales de la inflación. Para Brasil, cuando era un país subdesarrollado, su paso, por un muy rápido proceso de industrialización, que trae como consecuencia su desarrollo, el proceso inflacionario era prácticamente la única alternativa. En tal sentido, la inflación constituye una válvula de escape para el desarrollo del país, a medida que se posibilita el financiamiento de las empresas y las inversiones gubernamentales. (Brasser Pereira, 1970, p: 62)

Existen dos corrientes que intentan explicar el proceso inflacionario en Brasil, en el mencionado periodo, entre las cuales se citan:

-La Corriente Estructuralista: la cual atribuye la inflación a los defectos de oferta en ciertos sectores de la economía, particularmente en el sector de producción de bienes agrícolas de consumo doméstico, a las importaciones, las cuales no se adecuaban a la demanda de bienes.

-La Corriente Monetarista: la cual atribuye la inflación a los déficit gubernamentales, los cuales eran financiados a través de emisiones monetarias.

Asimismo, los intervalos inflacionarios del periodo fluctuaban entre 10 % y 20 % al año de inflación, de orden estructural, muy ligadas a las limitaciones en la

capacidad de importar. Esto puede explicar una parte considerable de la inflación brasileña. Analizando las dos corrientes antes mencionadas; para la corriente estructuralista, la inflación se puede considerar un fenómeno que puede ser normal en un proceso de desarrollo económico. Para la corriente monetarista, la inflación no tiene nada que ver con el desarrollo económico, la cual debe ser corregida en razón a las distorsiones que el sistema económico genera. (Brasser Pereira, 1970, pp: 62 - 63)

Sin embargo, en los países desarrollados, la carga tributaria es necesaria. La solución teórica para el gobierno sería ver sus funciones aumentadas, en correspondencia con la carga tributaria. Desde el punto de vista económico, existe una clara correlación o correspondencia entre el nivel de desarrollo de los países, entre su carga tributaria y la variación del Producto Interno Bruto (PIB). En tal sentido se tiene que cuanto mayor es el nivel de desarrollo, mayor es lo correspondiente a la carga tributaria del país. Para 1960, se pudo observar lo siguiente en algunos países desarrollados y en vías de desarrollo, en cuanto a los niveles de carga tributaria.

	País	% de Carga tributaria	Tipo de país:
1	Noruega	31,40 %	Desarrollado
2	Suecia	31,30 %	Desarrollado
3	Holanda	30,30 %	Desarrollado
4	Italia	28,80 %	Desarrollado
5	Gran Bretaña	28,20 %	Desarrollado
6	Estados Unidos	27,70 %	Desarrollado
7	Costa Rica	14,80 %	En vías de desarrollo
8	Colombia	11,30 %	En vías de desarrollo
9	Honduras	19,20 %	En vías de desarrollo
10	Ecuador	14,50 %	En vías de desarrollo
11	La India	9,10 %	En vías de desarrollo

Tomado de Bresser Pereira. Citado de Fundación Getulio Vargas. Revista Brasileña de Economía. 1963. pp: 66 – 68. Cuadro: elaboración propia.

4.6.8. Aumento de la tasa de crecimiento poblacional

Es una constante en el proceso de desarrollo económico brasileño. A medida que se elevan los patrones de consumo, mejoran las condiciones de higiene, se extiende el ámbito de la medicina preventiva. La propia medicina curativa comienza a incluir cada vez mayor número de personas a través de la medicina institucionalizada, de origen estatal o privada, en las grandes empresas. Asimismo, en la medida en que estos actos van ocurriendo, se reduce la tasa de mortalidad de la población. Entonces, mientras un porcentaje considerable de la población no alcanza patrones de consumo propio de la clase media, mientras los gastos de la gran mayoría de la población, con los hijos son relativamente reducidos, limitándose a la alimentación, y a un mínimo de vestuario, ya que los servicios de educación y asistencia médica o gratis o no son prestados, cuando esas condiciones prevalecen en una determinada sociedad, (y es lo que ocurrió en Brasil), la tasa de natalidad no se reduce. En esos casos, los estímulos a la reducción de la natalidad siguen siendo pequeños, mientras los estímulos a familias grandes, incluso, la idea de que “el seguro del pobre, es el hijo varón”, proverbio muy utilizado en Brasil, continúa vigente. De esa forma, reduciéndose la tasa de mortalidad, el resultado es el aumento de la tasa de crecimiento de la población. (Brasser Pereira, 1970, pp: 66 - 67)

Por ello, que durante los años sesenta, a pesar del extraordinario desarrollo industrial en Brasil, la industria de transformación tuvo el número de sus empleados elevados a una tasa anual del 3% sostenida, lo que se explica por el uso de tecnología de capital intensiva economizadora de mano de obra. Asimismo, se observó un crecimiento del 3,5% en la población económicamente activa, y un crecimiento de la población urbana del 5,4%.

4.6.9. Aumento sostenido del nivel salarial

Entre 1947 y 1960, los asalariados en Brasil, aumentaron su participación en la renta del 56% al 65%, es decir, un 9%. Este dato debe ser visto con reservas. Ese incremento ocurrió especialmente a expensas de la reducción de la participación de

los profesionales liberales, administradores de empresas y propietarios de empresas individuales, cuya participación se redujo del 26 % al 18%. Mientras la participación del sector capitalista como lo son ganancia en intereses, lucros económicos y alquileres en general, pasó de una tasa del 18% al 20%.

Ahora bien, ese incremento de la participación de los asalariados, a las expensas particularmente de los profesionales liberales, se explica, en parte, debido a que muchos de ellos se convirtieron en asalariados.

A pesar de eso, en cuanto a la carga de impuestos directos, ésta aumentaba de apenas un 21% entre 1947 y 1960. Asimismo, la carga de impuestos indirectos que alcanzaba más fuertemente la renta de los asalariados, crecía en un 72%. De manera que en realidad, *“la participación de la remuneración del trabajo, creció mucho menos en relación al producto, a precios del mercado, con relación al producto, y al costo de los factores”*. (Brasser Pereira, 1970, p: 67 - 68)

4.7.- El Desarrollo de la Industria Automotriz en Brasil, entre 1956 – 1961.

Según el autor Sidney Latini, con la muerte de Getulio Vargas, asumió el poder el vice-presidente Café Filho. Incluyó en su gabinete, a uno de los ministros extremadamente anti industriales: el profesor Eugénio Gudín y el señor Otávio Gouveia de Bulhoes. El primero, como Ministro de Hacienda; el segundo, como Director de la Superintendencia de la Moneda y del Crédito (SUMOC), los dos, poco a poco fueron elaborando leyes anti industriales, con el objetivo de liquidar el sector, naciente de las autopiezas y la subcomisión, presidida por el Comandante Lucio Meira. Lo primero que hicieron, fue deportar al Comandante Lucio Meira, hacia la Base Naval de Salvador, Bahía, a fin de desestructurar el grupo de trabajo. Luego, emiten una ley, *Instrução 113*, eminentemente antinacional, que ofrecía todas las condiciones para el desarrollo de la empresa extranjera, en detrimento de la nacional.

Café Filho fue depuesto. En las siguientes elecciones, se presenta como candidato Juscelino Kubitschek de Oliveira, y su opositor Juárez Távora, su opositor, de la misma ideología de Café Filho. Al perder las elecciones (Juárez Távora), inició un movimiento político para anular las elecciones y evitar así la toma de posesión de JK. Las Fuerzas Armadas, controlaron la situación y lograron que JK asumiera su mandato. Hubo intentos de golpe por parte de la oposición (UDN), con el fin de desestabilizar al gobierno, con las rebeliones de Jacareacanga, al inicio y Aragarças, al final del gobierno JK. (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

JK asume el poder, y nombra como Ministro de Aviación y Obras Públicas, al Comandante Lucio Meira. Esto despierta preocupación en sus adversarios porque sabían de la relación de Lucio Meira con los planes de industrialización de Juscelino Kubitschek.

En efecto, lo primero que hace JK al asumir la presidencia de la República es aprobar el *Plano de Metas*, en el cual estaba incluida la Industrialización Automovilística; con una férrea oposición, que intentó en todo momento desvirtuar cualquier planificación e intento de desarrollo del presidente Kubitschek.

Al día siguiente de asumir la presidencia, JK reunió a sus ministros para concretar con un grupo de trabajo, la planificación, dentro de treinta días, de un proyecto de implantación de la Industria Automovilística en el país. Dentro de ese plazo, Lucio Meira, presentó su plan, que creaba al GEIA. Paralelamente al Decreto Básico n° 39.412, del 16-05-1956, otros decretos creaban planes para diversos tipos de vehículos. Así fue como comienzan los trabajos del GEIA, siempre ligados a las entidades del sector privado; Sindepeças y Anfávea. (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

Manipulada por fuerzas antagónicas, la SUMOC creó instrucciones espurias, n° 127 y 128, para obstaculizar los planes de JK. Tales luchas ocuparon, prácticamente todo el año 1956. JK “no gobernó” sino cuatro años, y quizá ni eso, debido a las constantes

presiones e intentos de sabotaje a su gobierno y a su Plan de Metas e intento de desarrollar el Brasil. La oposición política, al servicio del subdesarrollo, no le daba tregua. Y es que el Brasil siempre vivió en ese clima de atraso, manipulado por fuerzas retrógradas, al servicio de los intereses de quienes pretenden imponer la nefasta ley de la División Internacional del Trabajo. “País agro- pastoril debe mantener siempre agropastoril. El Brasil –decían- nunca será un país industrializado”. (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

El proyecto Bilac Pinto, un ejemplo de las presiones sufridas por el gobierno de JK, fue aprobado en la Cámara de Diputados, a pesar del mayoritario PSD, partido de Juscelino Kubitschek. Sin embargo, fue derrotado en el Senado, después de muchas luchas políticas; al ser aprobado en el Senado, Juscelino tuvo que enfrentar varios dilemas: vetarlo, causaría un violento trauma en una política llena de contradicciones; alterarlo, sería difícil, dadas las relaciones con el plano GEIA, que echaría por tierra la meta automovilística y por ende, las demás metas de su programa de gobierno, finalmente, la alternativa era renunciar, y esto no lo haría nunca JK.

Pero, afortunadamente, el proyecto fue derrotado en el Senado. Esos actos demostraron claramente, cómo el país estaba políticamente dividido, hasta en los asuntos más fundamentales. De esta manera, si el Plan Bilac Pinto no hubiese sido rechazado por el Senado, necesariamente JK debía renunciar. No parecía haber otra salida, pero JK era un hombre digno, no podía ni debía ceder ante las dificultades.

Y, más allá de las dificultades, JK inició y terminó su período presidencial. Es realmente asombroso, cómo logró que sus 30 metas más la creación de Brasilia, fueran realizadas en 5 años, lo que normalmente sería hecho en 50 años. Y es que JK tuvo gran estatura moral, y su sabiduría y su profundidad sensibilidad y responsabilidad al frente del gobierno, lo destaca como uno de los más dinámicos y patrióticos de la historia del Brasil.

4.7. La Industria Automotriz en Brasil.

Para el Presidente JK, de las 31 metas, dos de las más queridas y principales fueron, la creación de Brasilia y la implementación de la Industria Automovilística en Brasil, en su periodo de gobierno como Presidente de la Republica de Brasil, entre 1956 y 1961.

Sin quitarle el mérito y la importancia a las demás metas, no hay duda, que, JK estableció una relación muy estrecha entre la creación de Brasilia y la implementación de la Industria Automovilística. El Presidente JK, decía que las dos metas estaban orientadas hacia la conquista del territorio Brasileño, a la interiorización del Brasil. (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

JK hablaba en sus discursos, daba la impresión de que estaba transfiriendo físicamente la frontera de Brasil, hacia el interior. Él estaba y veía factible el interiorizar a Brasil con el crecimiento de la industria automovilística, produciendo o fabricando vehículos livianos, pesados, camiones, autobuses, gandolas, entre otros. Muchas personas, todavía hoy, se preguntan, por qué la creación de la industria automovilística, y el porqué de no desarrollar otras metas más urgentes, sin embargo, en una entrevista dijo lo siguiente: “Él automóvil fue un intruso, porque alteró el panorama físico del país con la construcción de carreteras. El automóvil eleva al hombre al concepto social, le da importancia, exige conocimiento. El automóvil abrió el camino hacia la democracia”. Así se refiere JK, en sus discursos del año 1956:

“El panorama social, económico y hasta político del país sufrió profundas transformaciones. El automóvil significaba más velocidad y más autonomía. Surgieron las primeras carreteras, se crearon nuevas profesiones, se ampliaron los horizontes, Brasil pasó a tener cada vez más prisa o andar más rápido. La flota de vehículos creció rápidamente, necesitábamos exportar cada día más café, cacao, algodón, minerales de hierro, para pagar las importaciones

decrecientes de automóviles, tractores, máquinas para abrir nuevas carreteras”.

“En consecuencia aumentaron también las importaciones de gasolina, combustible diesel, para surtir a esa nueva población motorizada. Entre 1952 y 1954 la media anual de los gastos con la importación de vehículos, sus piezas y accesorios alcanzo a 142.millones de US\$, fue superior a los gastos con la importación de petróleo y derivados (115 millones de US\$) y trigo que fueron 107 millones de US\$”.

“Yo había prometido 50 años en 5, y la sustitución de vehículos importados por su producción en el país era la solución. Apenas iniciado mi Gobierno, el 16 de Junio de 1956, emití un decreto 34.412 que estableció normas, directrices para la creación de la industria automovilística, e instituí el Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA). A ese decreto le siguieron otros que constituyeron los planes nacionales automovilísticos. Fueron fijadas metas de realización y ofrecidos estímulos fiscales, cambiarios y crediticios a las empresas que se comprometéis a participar en el esfuerzo coordinado para realizar estas metas”.

“Al final de 5 años, es decir 1960, los camiones deberían estar siendo fabricados en el Brasil con el contenido mínimo de 90% de piezas producidas en el país. El automóvil de pasajeros y los vehículos tipo Jeep, con 95% de piezas fabricadas en Brasil. Estas metas fueron progresivamente alcanzadas y en el plazo fijado algunas fueron superadas. La producción prevista para el periodo 1957 .1961 era de 469.674 vehículos, y la que fue efectivamente alcanzada fue de 466.824 unidades”. (JK, Discursos, año 1956, p: 381- 385)

Conviene recordar que en la campaña electoral, el Presidente dijo que al terminar su periodo de gobierno, Brasil estaría produciendo 30.000 vehículos, él fue considerado un loco, un visionario. Él se imaginaba al Brasil fabricando vehículos, proyectaba 30.000 al final del gobierno, al final de los 5 años, aún no había concluido su periodo y ya se había producido 469.674 vehículos. (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

Pasados 10 años de la firma de aquel histórico decreto, la industria automovilística Brasileña, clasifica entre las 10 mayores del mundo, habiendo producido en 1965, 250.000 vehículos, con prácticamente 100% de las piezas y partes producidas el país. Sus efectos promocionales se propagan sobre toda la economía brasileña, desde la producción de materia prima, como caucho natural, metales y productos sintéticos, hasta la fabricación de máquinas y la investigación tecnológica.

Se puede afirmar que ningún sector de producción dejó de beneficiarse con la implementación de la industria automovilística en el Brasil. Y ya comenzó a internacionalizarse, una vez que se está colaborando con los países latinoamericanos surtiéndoles de piezas, herramientas y máquinas que están siendo usadas en grandes cantidades en sus líneas de montaje y de ensamblaje de vehículos. Cuando anuncie la meta 27, la implementación de la industria automovilística, no faltaron los escépticos de siempre, los mismo que condenaron Brasilia, aquellos que persisten en el Brasil no desarrollado, atrasado, y los que dudaban del genio creador brasileño. (JK, Discursos año 1956, p: 321)

“Felizmente encontré también, los que se atrevieron a la aventura del desarrollo con entusiasmo y fe, hombres de empresas nacionales y extranjeras, funcionarios y obreros que creyeron. En respuesta a los escépticos, mi gratitud, más que esto, el reconocimiento y gratitud del pueblo Brasileño”. (JK, Discursos, año 1957, p: 263)

Brasil creció desde aquella época, y la demanda de camiones y de vehículos, de un modo general fue muy grande. De manera que, aunque la cuota de importaciones estuviese comprometida por una cifra que era mayor a nuestra cuota,

todavía era desatendido el mercado con aquellas importaciones subestimadas. Pero habían otras razones también para la implementación de la industria automovilística en el Brasil, las cuales no estaban alineadas propiamente dicho a un problema de balanza de pagos. Las razones son las siguientes: (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

1.- Alcanzar como objetivo y de acuerdo a los planes específicos, alcanzar una producción en el país de 90 % a 95% de componentes de partes de los vehículos y más adelante, a través de acciones y actividades indirectas, el restante 5% a 10%. Confiar al sector privado la responsabilidad de producir vehículos. - Con ese objetivo, permitir la constitución de empresas con capitales brasileños y extranjeros o mixtos- El caso de la fábrica nacional de motores FNM, fue considerado una excepción.

2.- Reserva al Estado solamente la función de promotor y coordinador en la fase de implementación de la nueva industria, de 1956 a 1960. La actividad promotora del Estado, debería incluir a los subsectores de montadores, ensambladores y fabricantes de autopiezas. También, hacer mayor énfasis a través de las acciones promotoras del Estado, la producción local de vehículos, de mayor importancia económica.

Se estableció entonces un orden de prioridad. Primero, Camiones, en detrimento de los vehículos de transporte individual, el automóvil. Comenzaron entonces, haciendo un esfuerzo para producir camiones más urgentes y, ya al final del programa, automóviles de pasajeros. Para alcanzar tales objetivos, el Gobierno estableció las políticas adecuadas. Según JK en sus discursos del año 1956, el presidente JK expresa lo siguiente:

“De la Industria Automovilística: De la importancia que paso a adquirir en el País, el transporte por autopistas, el cual recorta las distancias, se van a crear necesidades urgentes de ser instituidas, la industria automovilística, en bases amplias y definitivas”. (JK, Discursos año 1956, p: 320)

La implementación de la industria automovilística, no era un objetivo en sí mismo del gobierno y del esfuerzo nacional, sino un pretexto y una base para alcanzar objetivos de mayor significación de la vida del país. La importancia de la campaña que venía a ser estrenada en sus aspectos financieros, técnicos, sociales y económicos, tendrían que conferirle, un estatus suficiente para utilizar tales propósitos u objetivos, adecuados, de los cuales algunos aspectos fueron explícitamente anunciados por el Presidente J.K. En cuanto a los objetivos más grandes y cuyo significado era más profundo, fueron deliberadamente mantenidos en silencio.

Por lo tanto, se tiene que entre los objetivos reales no publicados, mantenidos en silencio, los siguientes: (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

1.- Promover el establecimiento de una fuente de confianza para los inversionistas del capital en el país, y en otras actividades industriales, fuera el caso de inversionistas nacionales o extranjeros. Asimismo, a través de medidas concretas y eficientes, adoptadas en el caso de la industria automotriz.

2.- Obtener con la inversión de capital extranjero en el sector automovilístico y otros sectores de producción industrial en el país, la transferencia de las respectivas tecnologías y el llamado *Know How*, es decir, el conocimiento tecnológico administrativo. Asimismo, la participación espontánea de grupos empresariales extranjeros y empresas nacionales nuevas o ya existentes, de las cuales dependiesen como proveedores.

3.- Destruir, de una vez por todos, los complejos que dominaban al pueblo brasileño en lo que se refiere a la capacidad del país, de desarrollar su industria automovilística, e industrias de las cuales depende y en las cuales se apoya.

4.- Demostrar dentro y fuera del país, la madurez administrativa ya alcanzada, a través de la sana orientación en el planeamiento de la implantación de la industria automovilística demostrando con eso y en la razón de esa madurez, que los otros problemas, siendo fuertes, el país los puede superar con el adecuado tratamiento.

5.- A través del ejemplo de un tratamiento inclusivo, eficiente y riguroso, de los proyectos relacionados con la implantación de la industria automovilística, dentro de los planes gubernamentales, estimulando la aplicación de capitales extranjeros en Brasil, no sólo en la industria automovilística, sino también en otros sectores en intentar atraer de la misma forma capitales nacionales invertidos hasta entonces, en otro emprendimiento de menor interés económico.

6.- Realizar, aprovechando la oportunidad de la implantación de la industria automovilística, una experiencia administrativa innovadora, a través de la aplicación de un nuevo modelo de métodos gubernamentales, que sirvan de ejemplo a ser adoptados en un futuro, por el gobierno como norma de acción, teniendo en cuenta la cantidad y la velocidad de los resultados efectivamente adoptados.

La idea, al establecer estos 6 puntos anteriores, fue la confianza en el éxito del esfuerzo para implantar la industria automovilística en el Brasil. Y así, considerando un objetivo ya alcanzado, intentar ir más allá, en la misión base, emprendiendo otras campañas de las cuales darían como resultado una expansión acelerada de la actualidad productiva en el Brasil.

Se considera que los objetivos eran más ambiciosos que implantar sólo la industria automovilística. Esto, por sí mismo, ya era un objetivo muy interesante, sobre todo teniendo en cuenta, los desajustes en materia de tipo de cambio de esta época, pero lo que se pretendía era mucho más ambicioso.

Hacía falta demostrar al pueblo brasileño, en primer lugar, y también a los inversionistas extranjeros, portadores de capital de riesgo, que el Brasil es un país serio, que los proyectos, planes gubernamentales, eran hechos con la intención de ser cumplidos, que la palabra empeñada era una sola, y que todos los órganos coordinados por la GEIA, hablaban el mismo lenguaje.

Es importante señalar que ya en el Brasil existían algunas empresas interesadas en el mercado automovilístico, porque era potencialmente rentable, sin embargo, nunca se llevó a cabo por la excesiva burocracia administrativa. Por lo tanto, el empeño y el compromiso de la GEIA deberían ser diferentes. Para ello, ya existían órganos del gobierno que tenían y debían tomar decisiones para la

aprobación de proyectos de fabricación de vehículos y de autopartes. Esos órganos eran casas de cambio del Banco de Brasil, que en aquella época, sobre todo, tenían gran importancia para autorizar recursos, deudas, con la intención de importar piezas y maquinaria.

En La SUMOC (*Superintendencia de la moneda y el crédito*), precursora del actual Banco Central, donde se hacía el registro del capital extranjero, era importante ya que todas las firmas que querían invertir en Brasil, tenían que pasar por este organismo. También existía la CACEX (*Carteira do comercio exterior*) que otorgaba los recursos para la implantación de cualquier producto. Finalmente, el Consejo de Política Aduanera (CPA), que cuidaba de los cupos de importación y debía analizar los procesos.

4.8. La GEIA: El Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA)

Al almirante Lucio Meira, quien había sido Jefe de la Casa Militar del gobierno de Vargas, Ministro de Aviación, tuvo mucho que ver con el tema de Transportes. Ya venía con la inquietud en años anteriores.

Tuvo mucho contacto con la Fabrica Nacional der Motores, que era controlada por el Gobierno y estaba subordinada a la Casa Militar de Vargas. En la Fábrica Nacional de Motores, Vargas le pidió que revisara y supervisara el desempeño administrativo y de cómo podía corregir las deficiencias. En base a esto, él tomó con entusiasmo la Presidencia de la GEIA. (Latini, 1959, pp: 208 – 213)

El Plan Estratégico de la GEIA, bajo la presidencia del Almirante Lucio Meira, se basaba en una filosofía de acción, que se puede resumir en lo siguiente:

1 -La coordinación de esfuerzos dentro de la maquinaria del gobierno. La coordinación de las diversas agencias gubernamentales y la coordinación del gobierno con la iniciativa privada.

2 -La acción del gobierno es fundamental para la iniciativa privada, en sus objetivos. El capital nacional y el capital extranjero eran motivos de preocupación. Se hacía necesario establecer una coordinación, una relación entre el capital extranjero y el nacional.

3 -Aproximar a las empresas nacionales y a las extranjeras para crear un *Joint Venture*, es decir, socios locales con inversionistas extranjeros, y de capital mixto.

Evidentemente, la preferencia estaba en las empresas nacionales. El gobierno estaba en de la mano con las empresas nacionales para cooperar en la negociación, con el capital extranjero y eso se realizó y se logró.

Otro tipo de coordinación fue con las micro, pequeñas y medianas empresas, también con las grandes empresas, el sector de autopartes, el cual fue desarrollado en Sao Paulo, a partir de las empresas pequeñas.

Cuando la *Fábrica Nacional de Motores* comenzó a estimular el desarrollo de las líneas de ensamblaje, luego la GEIA, en esta época, aún predominaba gran cantidad de microempresas, alguna de mayor producción, pero se hacía necesario el dar un trato diferente, cuidar que la pequeña empresa estuviese mejor atendida o mejor asistida, y esto era preocupación de la GEIA.

Las empresas de autopartes, merecían especial atención por parte de la GEIA, porque estaban expuestas en sus negociaciones, con cada empresa subordinada, pero más poderosas, y con mejor funcionamiento. Hubo, en tal sentido, una participación para apoyar a la industria automotriz.

4.9. Modelo de industrialización previo a JK

La industria de autopartes en Sao Paulo se formó a partir de 1940, teniendo como objetivo la solución de algunos problemas de Brasil, evitando así, el colapso definitivo del transporte en el país. Esta producía algunas piezas de mayor consumo como resortes, baterías, entre otras, y esto se logró con mucho éxito, hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, en 1945, cuando fue depuesto el Presidente Getulio Vargas.

4.10. El Plan SALTE. (Salud, Alimentación, Transporte y Energía)

En el gobierno de Dutra, había grandes reservas de dólares en la economía de Brasil. Éste exportaba precariamente, e importaba menos aún. Debido a que la Segunda Guerra Mundial dificultaba el transporte marítimo hacia 1945, lo que llegó a acumularse cerca de un billón de dólares (US\$), que al término de esta guerra, fueron malgastados en importaciones de artículos poco necesarios para Brasil. En esta época se creó por primera vez, un Plan serio que se llamó el Plan SALTE, para la Salud, Alimentación, Transporte y Energía. Esto se discutió por mucho tiempo en el Congreso Nacional, y cuando fue aprobado, en la década de 1950, prácticamente no quedaban dólares en la economía, para su ejecución eficaz.

Asimismo, se puede señalar que en el gobierno de Dutra, se realizaron buenas obras como la *Usina de Paulo Afonso*, *La carretera Presidente Dutra*, Pero la más importante, quedó bajo la responsabilidad del futuro Presidente del gobierno, el cual fue el de Getulio Vargas, quien fue elegido con una gran mayoría de votos, regresando nuevamente al poder. Vargas constató, sin embargo, que Brasil había agotado sus divisas. No podía continuar en esa fase, de estancamiento y sin divisas. La Segunda Guerra Mundial había terminado, y ante sí mismo, Brasil tenía nuevos problemas.

Como se había mencionado anteriormente, Brasil tenía el Plan SALTE, pero no poseía las divisas suficientes para llevarlo a cabo. Y ya había solicitado la

presencia de varias misiones económicas, entre las cuales se encontraban la Misión Coke, y la Comisión Mixta Brasil – Estados Unidos, en 1948, para asesora al gobierno en este particular. Todas estas misiones llegaban a la misma conclusión, si no tenían divisas, el país, Brasil, no podían realizar planes. Si los quisieran hacer, tendría que recurrir a la ayuda financiera internacional de préstamos. Pero esos préstamos, deberían tener la aprobación del Fondo Monetario Internacional – FMI-, que desde el comienzo se convirtió en el representante de las finanzas internacionales, en vez de cumplir su misión de mediador, coordinador y equilibrador de las finanzas internacionales, y nivelar los términos de intercambio en las relaciones de comercio internacional. En este sentido, se volvió una especie de Guardia Pretoriana, de las finanzas internaciones, y fiel aplicador, el FMI, del más salvaje colonialismo económico en los países en vías de desarrollo.

El FMI, en vez de acatar las justas razones exigidas por los países menos desarrollados, en el sentido del equilibrio comercial, a fin de permitir su desarrollo, evitando que los países más pobres quedaran más pobres y los más ricos, más ricos, y más prepotentes, enviando mensajes de advertencias amenazantes, a los países deudores. Ante este discurso amenazante, el Brasil, con el sistema del transporte en colapso y la economía estancada, no podía quedarse indiferente ante este tipo de mensajes. Para 1950, Brasil, tenía una marcada diferencia en términos de inferioridad, en relación a la comparación en el desarrollo económico e industrial con los Estados Unidos de América. Esta era la situación del país para la cual debía encontrar soluciones a estos problemas.

4.11. Modelo industrial de Getulio Vargas, que antecede a JK.

Getulio Vargas en su nuevo gobierno, sin recursos financieros para elaborar el Plan SALTE, convocó para el nuevo estado, a la Comisión Mixta Brasil – Estados Unidos, que se subdividió en 2 comisiones; la brasileña, dirigida por Ari Federico Torres. Esas comisiones trabajaron seriamente, y perseguían el mismo objetivo: encontrar para Brasil un Plan viable y que respetará y abarcara los objetivos del país.

La comisión mixta Brasil – Estados Unidos, para el desarrollo económico, fue creada bajo el gobierno de Presidente de los Estados Unidos, F.D Roosevelt. Ya fallecido éste, fue sustituido por el Presidente H. Truman. Al asumir el poder, las presiones políticas y financieras, exigieron que Truman, anulara o disolviera y retornara a los integrantes de esa comisión para los Estados Unidos. En tal sentido, que no participará más los Estados Unidos.

La comisión fue desactivada, pero la Comisión Brasileña continuó sus trabajos, y apoyado en ello, Getulio Vargas, creó en 1952, la Primera Comisión de Desarrollo industrial (CDI). Esta comisión fue presidida por el Ministro Horacio Lafer, y estaba formada por Subcomisiones, entre las cuales se distingue la de los Jeeps, tractores, camiones y automóviles. Al frente de estas comisiones, Getulio Vargas nombró a Lucio Meira, y su objetivo era tratar asuntos automovilísticos. Sin embargo, la comisión tenía sus detractores, y no creyentes en las subcomisiones ni en sus objetivos.

Sin embargo, esas subcomisiones, trabajaron activamente bajo el auspicio, y el apoyo del sindicato de autopartes. Pero apenas se comenzaron a ver los resultados positivos, hubo una campaña en contra de la industria de autopiezas, la cual venía del área anti-industrial, porque se estaba abordando el área económica, financiera y sobre todo política, afectando al propio Presidente Getulio Vargas. Años después, y en circunstancias semejantes, ocurrió lo mismo con el Presidente JK.

Atacaban al gobierno de Vargas, porque se empeñaba en resolver los serios problemas que obstaculizaban el desarrollo del país, y de no someterse a las imposiciones del FMI. Las presiones fueron tan exacerbadas en el área política, que llevaron al Presidente Getulio Vargas al suicidio, una trágica página en la historia política de Brasil.

CAPITULO V

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN BRASIL, EN EL GOBIERNO DE JUSCELINO KUBITSCHKEK (1956 - 1961), Y SU RELEVANCIA PARA LA ECONOMÍA ACTUAL DE BRASIL.

5.1. La evolución industrial en Brasil contemporáneo

Es a partir de la década de 1940, se observa un esfuerzo a favor del proceso de industrialización en Brasil. Ya en la década de los 50, la industria base se actualiza, adquiere valor con la creación del *Banco Nacional de Desarrollo Económico* BNDE, posteriormente el BNDES, y la creación de PETROBRAS, las cuales aportan a la industria brasileña, un desarrollo industrial emergente. Se desarrolló en esa época, los sectores de energía y, sobre todo el de transportes e industria automotriz, y de esta manera, se impulsó y expandió el parque industrial brasileño. El hecho de inaugurar el cúmulo industrial automovilístico y de electrodomésticos en el interior paulista, dio inicio a la instalación de una base industrial de productos de consumo masivo.

En la década de los 60, en Brasil, con el gobierno del régimen militar, éste inició una serie de reformas desde el punto de vista económico. En este periodo, Brasil paso por un llamado Milagro Económico, época que se fomentó, en el periodo de JK, representado un gran desarrollo con tasas de crecimiento respecto al PIB, hasta de niveles del 12% al año, y del 18 % al año en el sector industrial.

Es una búsqueda de transformar al país, en una potencia emergente, y con disponibilidad de capital extranjero. En tal sentido, fueron hechas inversiones en infraestructura industrial base, industrias de transformación, de bienes de capital, bienes durables y de agroindustria.

En tal sentido, las políticas industriales brasileñas tuvieron hasta los años 70, características especiales. Estas características son:

a. La Apertura para atraer a la inversión extranjera, varias cadenas de producción, la llegada de la inversión extranjera directa: las Multinacionales.

En el ámbito automotriz, la multinacional alemana Grupo VW VOLKSWAGEN, asimismo la infraestructura y varios proyectos del estado, fueron financiados con recursos extranjeros.

b. El modelo de industrialización basado en la Sustitución de Importaciones, pero le faltaba un Plan Estratégico para exportar y nacionalizar sus empresas.

Ya para el año 1973, con la llegada de la Primera Crisis internacional petrolera, generada por los conflictos Árabe - Israelí, se gesta el final del Milagro Económico en Brasil. En esta época, el mundo fue afectado por una fuerte recesión y por el incremento de las tasas de interés. Asimismo, en esta época se redujo la oferta de créditos en Brasil, y se colocó la deuda externa de Brasil en un nivel crítico. La consecuencia de esto fue que el país pasó por un proceso de desaceleración industrial fuerte.

También, como consecuencias, el país todavía iba a sufrir los efectos del endeudamiento externo significativo, con tasas de decrecimiento del PIB negativas, y de altos índices inflacionarios. Esto lo llevó a un escenario muy oscuro, muy caracterizado por el fenómeno de la estanflación, la cual es estancamiento económico con inflación.

Ya en la década de los años 80, con el restablecimiento de la democracia en Brasil, este fue acompañado por varios planes económicos, que tienen por objeto acabar con la inflación, y crear condiciones estables para un desarrollo sustentable.

Y en la década de los 90, Brasil fue marcado por la apertura económica, promovida por la reducción drástica de las alícuotas de los impuestos de importación y por la desregularización económica.

En la actualidad, con cambios en la política económica, entre otros como, la desregularización de los mercados, la flexibilización de las reglas de contratación de mano de obra y mercados laborales, y el fin del monopolio estatal en las áreas de

petróleo, energía, siderúrgica, telecomunicaciones y transporte, las cuales fueron algunas medidas económicas.

El control de la inflación fue un resultado positivo obtenido en este proceso de industrialización, luego de ser afectada la industria, por los impactos de la fuerte competencia internacional. Brasil compite actualmente en un mercado industrial moderno, con países del llamado Grupo de los 20 (G-20).

5.2. Un Poco de Historia Económica e Industrial de Brasil

Ya hace unos 50 años, Brasil pasaba por el proceso de impulso del desarrollo económico de avanzada, en el marco del llamado Plano de Metas elaborado por el Economista Celso Furtado, en el gobierno de presidente J.K. El lema era 50 años en 5. Este plano de metas era de naturaleza pragmática, en el sentido de que se utilizaron instrumentos muy diversos como los aranceles de aduana altos, relaciones de tipo de cambio diferenciado y el control de salidas de divisas mediante regulaciones que eran favorables a la entrada de capitales extranjeros, así como el recurso de la participación directa del Estado en inversiones en las industrias de base, manufactura y formación bruta de capital fijo. (Kupfer, 2009, pp: 44 - 50)

Brasil experimenta un segundo ciclo desarrollista luego de la crisis de inestabilidad política sufrida en los años sesenta. Ésta se vinculó a los planes nacionales de desarrollo que el régimen militar iniciado a partir de 1964, promovió en los llamados años del *Milagro Económico* brasileño, entre los años de 1968 a 1979. En estos años se desarrolló la industria pesada en el país.

Es el Estado quien actúa en esta época como guía y coordina las actividades de inversión con una presencia alta en las empresas estatales. En este período se logró mayor alcance que el visto en el Plano de Metas del gobierno de JK. Estas empresas actuaron como rectoras, revisando la gestión y promoviendo muchas iniciativas empresariales en los llamados sectores estratégicos para acelerar la industrialización del país. (Kupfer, 2009, pp: 44 - 50)

La desaceleración de este impulso se inicia hacia finales de los años setenta, ya con las crisis el mercado petrolero, cuyas raíces vienen por los conflictos árabes - israelí. La iliquidez o falta de liquidez de los mercados financieros internacionales, le dio fin al milagro económico, el cual desde el punto de vista económico se nutría de capital extranjero y de la inversión extranjera directa, la cual ya residía en el país.

La economía brasileña comenzó a presentar bajos índices de crecimiento, relacionada con lo descrito anteriormente, así como la mala gestión administrativa, y el ya desgastado modelo de sustitución de importaciones. El país inicia un ciclo de alta inflación. Las causas de esta inflación vienen por consciencias de la baja entrada de capitales extranjeros, lo cual provoca un alto desequilibrio en lo fiscal y en lo económico. Esto trajo como consecuencia un alto endeudamiento interno y una deuda externa elevada en el sector público. Como consecuencias de la inflación, se genera un desequilibrio en el tipo de cambio real.

Se inician entonces un gran número de planes de estabilización monetaria a partir de 1986, con el llamado *Plan Cruzado*, en el intento de controlar la inflación galopante, basado en el congelamiento de precios, para luego pasar al *Plan Collor* al principio de la década de los noventa, con un paquete de ajustes heterodoxo de buscar bajar o estabilizar la inflación con el control de la liquidez monetaria, para luego enlazarlo con un dinámico proceso de apertura comercial y liberalización de la economía. Sin embargo, el país pasa por un largo período de hiperinflación, entendida ésta como índices de inflación iguales o mayores del 1000% efectivo anual. Brasil pasó entre 1988 y 1994 por un periodo hiperinflacionario. (Kupfer, 2009, Pp: 44 - 50)

En tal sentido, la inflación no fue controlada hasta 1993, con el *Plan Real*, el cual consistió en el anclaje de la administración cambiaria y en la apertura financiera y comercial intensa. Brasil pasa de ser una economía emergente a convertirse en una economía industrializada.

A más de cincuenta años, luego del inicio del periodo del desarrollismo, e impulso de la industrialización a escala, Brasil está en un apalancado proceso de crecimiento y consolidación de su economía sostenibles.

Asimismo, el país no se escapa del entorno económico de las finanzas internacionales, y es afectado por la gran crisis económica de septiembre de 2008. En este nuevo episodio, se crean planes y programas nuevos como el *Programa de Aceleracao do Crescimento, Política de Desenvolvimento Produtivo*. Así como su ingreso a la Organización Mundial de Comercio (OMC), y la creación del Grupo de los 10 (G-10) formado en el año 2006, en el cual entran Brasil y México, adicional a los pertenecientes al Grupo de los 8 (G-8), los cuales son; Estados Unidos, Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Japón, Canadá y La Federación Rusa.

En la actualidad, Brasil ha sido el país de América Latina, que consiguió llegar más lejos en el desarrollo de la Industrialización. Sin embargo, enfrentó períodos prolongados de estancamiento, pero en la actualidad es uno de los que tiene las mejores condiciones para ir hacia un nuevo periodo de desarrollo. (Kupfer, 2009, Pp: 44 - 50)

5.3. El ABC Paulista y la Industria Automotriz Brasileña

En otro orden de ideas, la región del Gran ABC PAULISTA, es una región industrial formada por siete municipios de la región Metropolitana de Sao Paulo, en la que se encuentran *Santo Andre (A), Sao Bernardo do Campos (B), Sao Caetano do Sul (C), Maua Ribeirao Pires y Rio Grande da Serra*.

El ABC fue el primer centro de la Industria Automotriz brasileña. La región es sede de diversas industrias como son los grupos industriales automotrices alemanes MERCEDES BENZ (DAIMLER BENZ) y VW VOLKSWAGEN, así como las multinacionales estadounidenses GENERAL MOTORS COMPANY (GMC) y la FORD MOTORS COMPANY (FMC).

La presencia de industrias de ese tamaño, generó a futuro que la región se convirtiera en la sede de inicio del sindicalismo industrial en Brasil. Se hicieron muchas huelgas de trabajadores de las industrias en las décadas de los años setenta y ochenta, y se desarrollaron líderes sindicales como es el caso de Luiz Inacio Lula Da Silva, quien fue electo presidente de Brasil.

En el contexto del modelo de sustitución de importaciones, surge y se establece en Brasil, en los años cincuenta, la industria automovilística. Sin embargo, en el segundo gobierno de Getulio. Vargas, entre 1951 y 1954, se establecen y se desarrollan en Brasil las industrial básicas como lo son la petroquímica y la industria siderúrgica, las cuales son de suma importancia para el desarrollo futuro de la industria automovilística brasileña, la cual se instaló en el gobierno del Presidente Jucelino Kubitschek, entre 1956 y 1961.

El desarrollo y expansión de las grandes empresas automovilísticas mundiales, tanto europeas como americanas, en la búsqueda de nuevos mercados. Empresas como los grupos estadounidenses automotrices FORD y GENERAL MOTORS ya tenían representaciones en Brasil, así como el Grupo alemán VW VOLKSWAGEN también, pero que se convierte en la empresa que va a producir automóviles, vehículos de carga, autobuses y camiones en Brasil, aprovechando las ya condiciones empresariales creadas. Es el Grupo VW VOLKSWAGEN la empresa líder de automóviles que desarrolla en Brasil la producción en masa y en serie de vehículos.

Asimismo, adicional a la producción en serie iniciada por las empresas antes mencionadas, con plantas manufactureras automotrices ubicadas en el ABC Paulista, (Sao Paulo), continuaron las empresas fabricantes de autopartes. Esto desarrollo la creación de empresas de autopartes nacionales (Brasileñas), pequeños talleres, importadoras y revendedoras.

Sin embargo, se comenzó a fabricar partes y piezas en Brasil, lo cual incentivó la instalación de plantas de sus proveedores de su país de origen, consolidándose así un parque industrial de fabricación de piezas en el país. En tal sentido, la importación de piezas fue reduciéndose de forma acelerada, y ya hacia 1962 se estaban fabricando en el país cerca de un 85 a un 90 % de piezas. Acá el Estado tuvo un papel clave en el desarrollo del parque industrial automotriz en el país, colocándose como una estrategia de industrialización nacional.

Durante la dictadura militar entre 1964 a 1984, el estado intensificó el trabajo y expandió el crédito. El grupo Fiat se instaló posteriormente en 1976. Ya en los años 80, las empresas automotrices diversificando sus productos, mejoraron su tecnología de fabricación, implantaron y optimizaron los modelos productivos basados en economías de escala, y la industria automotriz se concentró en cuatro grandes grupos de empresas extranjeras; dos americanas y dos europeas, como lo son: FORD, GENERAL MOTORS, VW VOLKSWAGEN y el Grupo italiano FIAT.

5.4. El Proceso de Sustitución de Importaciones en Brasil entre 1950 – 1960.

Hemos querido expresar en el presente trabajo de investigación, la revisión del proceso de sustitución de importaciones de Brasil y su impacto en la economía del país. Es un impulso o retroceso de los mercados internacionales para los tipos de productos que Brasil tradicionalmente exportaba.

La manera de que el país alcance y conserve un elevado índice de crecimiento económico, era la transformación radical de las estructuras de su economía. Tornándose su actividad internas menos dependientes de exportación de sus productos tradicionales. Los instrumentos de política económica que utilizaron como el control de cambios, de precios, entre otros, fueron al principio utilizados principalmente para

enfrentar las dificultades en la Balanza de Pagos, al final de la década de 1940 y a principios de 1950, y el estímulo que proporciono la industria interna, en virtud de sus consecuencias proteccionistas, no pasaban entonces de un mero subproducto. (Bear, 1966. pp 194)

Solamente en el decenio de 1950 a 1960, es que los responsables del país, se decidieron por el cambio a largo plazo, de las estructuras económicas, a través de la industrialización y de ahí en adelante, los instrumentos de la política pasaron a ser usados más conscientemente, con el fin de conducir la economía de Brasil, en esa dirección.

Las medidas de política que acompañaron a los actos proteccionistas, proporcionaron un proceso de industrialización bastante profundo. En tal sentido, o la industria avanzaba considerablemente en la integración vertical, es decir, en la fabricación de sus manufacturas, desde la producción de materias primas, procesos productivos, ensamblaje, investigación y desarrollo, producción y comercialización, o se creaban empresas proveedoras, de tal modo que transcurrido poco tiempo, la mayor parte de los productos industrializados eran casi, totalmente fabricados en el país. Fueron las siguientes medidas las que facilitaron esa tendencia, como la aplicación rigurosa de la Ley que permitía que las empresas suplidoras requerir protección siempre y cuando demostraran su capacidad de atender al mercado interno. (Bear, 1966, p: 195)

La creación de empresas gubernamentales en la industria pesada, y los diversos elementos de la infraestructura económico - social, y el financiamiento de ciertas industrias básicas, a través de un banco estatal de desarrollo, fueron las medidas de política conducentes a la rápida integración vertical del sector industrial y generaban un crecimiento industrial bastante equilibrado, es decir, la expansión simultánea de industrias que en gran medida, se relacionaban entre sí, como consumidoras de sus respectivos productos.

Se debe destacar, el relevante papel que desempeñó el financiamiento del proceso de expansión de la economía, a los dineros de origen externo, es decir, el gran

flujo de capitales privados y oficiales. Ellos no sólo proporcionaron recursos para promover la implantación, sino que trajeron los contactos y la tecnología indispensable para muchas de las nuevas industrias.

Cabe preguntarse, ¿pudo haberse evitado esos desequilibrios sectoriales? Es evidente que la respuesta es negativa. Como una primera aproximación, por una serie de razones económicas y políticas., el desplazamiento unilateral de los recursos era prácticamente inevitable, al principio, dada las limitaciones económicas para hacer inversiones, el gran volumen de los fondos necesarios para crear un sector industrial amplio y bien integrado. Aunque se pueda alegar que el mantenimiento del sector cafetalero haya producido el desperdicio de muchos recursos, que pudieron haber sido utilizados para financiar el desarrollo de algunas de las áreas interesadas, se trataba de una condición de política que no podía ser modificada.

Se puede afirmar que para muchos países como Brasil, la industrialización basada en el Modelo de Sustitución de Importaciones, represento una fuerza dinámica, capaz de generar elevados índices de3 crecimiento económico. Llegará el momento, sin embargo, que el proceso de Sustitución de Importaciones habrá llegado a su fin. (Bear, 1966, p: 196)

No hay duda de que el proceso de Sustitución de Importaciones, industrializó ampliamente a Brasil, una gran clase media, así como una clase de asalariados dotada de poder de compra, superior a la que existió al finalizar la Segunda Guerra Mundial.

5.5. El Gigante del Sur: Su Desarrollo Industrial Reciente

Hacia finales de las décadas de los 60 e inicios de los 70, el desarrollo industrial ha sido rápido. Brasil acentúa su expansión y crecimiento en las siguientes actividades económicas e industriales:

- a. La actividad agraria es uno de los principales recursos de Brasil. Entre otros se encuentran: ganadería (bovinos, porcinos, ovinos, cabríos),

agricultura, producción agroalimentaria, producción avícola (pollos), cultivos (café, cacao, caña de azúcar, batata, maní, algodón, sisal, bananas, ananás, arroz, tabaco, cebada, entre otros), Producción de frutales, pesca y explotación forestal (maderas).

- b. Asimismo, industrias como: la producción de energía eléctrica,
- c. El desarrollo del transporte terrestre, del transporte fluvial, de las conexiones fluviales, el desarrollo del transporte marítimo y costero.
- d. El crecimiento y desarrollo en el área de telecomunicaciones.
- e. El desarrollo petroquímico (en Río de Janeiro).
- f. Desarrollo en el área automotriz (en el ABC del estado de Sao Paulo),
- g. El crecimiento de la Industria básica: siderurgia, metalurgia, Industria química, química orgánica básica, química, productos químicos naturales, Industria química fina: fármacos, pesticidas agrícolas, aditivos auxiliares, biotecnología,
- h. Infraestructura hotelera y la industria turística.
- i. La explotación de recursos minerales como el hierro (en el estado de Minas Gerais y Mato Grosso), cobre (Rio Grande do Sul), estaño (en el estado de Rondonia), tungsteno (en el estado de Rio Grande do Norte), Berilio (estado de Minas Gerais), plomo, zinc, entre otros.

En su conjunto, la industria brasileña es muy dinámica y presenta características de un sector emergente importante. La intervención gubernamental ha sido decisiva en la creación de nuevas instalaciones.

Hay plantas siderurgias como la SIDEBRAS ubicada en Río de Janeiro, Minas Gerais, Sao Paulo. El sector mecánico tiene complejos industriales grandes, dirigidos por multinacionales automovilísticas, como en Sao Bernardo do campo, en donde se fabrican automóviles y motores. Asimismo, se fabrican tractores, material ferroviario, motos, bicicletas, aviones, buques mercantes, portaviones.

También, la industria textil se halla en crecimiento. La producción industrial en Brasil creció entre 1969 hasta 1975 un 90 %, siendo 11,40 % el promedio de crecimiento por año. Se desarrolló una gran red de vías de comunicación, tanto en las regiones costeras como hacia el centro del país, tanto red de carreteras como la red ferroviaria, muchos puertos marítimos y de navegación fluvial, sobre todo en Amazonas.

Los procesos de integración económica han desarrollado la economía internacional de Brasil. Éste se presenta como un gigante que compite regional y mundialmente, con países industrializados. Uno de los acuerdos de integración económica más importantes en América el MERCOSUR (Mercado Común del Sur), del cual Brasil es miembro desde 1991. Este bloque económico compite fuerte ante la posición de hegemonía norteamericana, en el cual Brasil intenta defender su infraestructura industrial. Es vital, pues le permite desarrollar todas sus posibilidades económicas por cuanto es la única manera como puede resistir el embate industrial y comercial de los colosos industriales del mundo. (Mendible, 2001, pp: 176 - 177)

Actualmente, Brasil posee un PIB de aproximadamente 2.492 billones de dólares, con una tasa de crecimiento de su economía promedio del 5,91 % anual, ubicándose entre la quinta y sexta economía mundial.

CONCLUSIONES

En 1955, en las elecciones que llevaron a la victoria a Juscelino Kubitschek, Presidente de la Republica, éstas fueron realizadas en medio de amenazas de golpe militar. Asimismo, el Vicepresidente es el heredero político de Getulio Vargas, el gaucho Joao Belchior Marques Goulart. Es interesante observar que Joao Goulart obtuvo más votos como vice-presidente que Juscelino como Presidente. Esta elección de Goulart deja claro que el Getulismo no muere con Vargas, el fantasma de golpe nuevamente asombra a Brasil.

El gobierno de JK, desde el primer día hasta el último de su mandato, el tema económico fue fundamental. Su crecimiento fue en promedio del 7% anual sostenido por año. Se puede afirmar que en los años de JK fueron de relativa estabilidad y de progreso económico.

En tal sentido, el periodo de gobierno de JK se caracterizó por el nacionalismo desarrollista, el cual no tiene que ver con el nacionalismo getulista. JK logró tener o conseguir capitales externos para lograr un rápido desarrollo económico. En tal sentido el lema de su gobierno fue “*Cincuenta años en cinco*”.

Según el historiador Luiz Carlos Brasser Pereira, en su libro *Desenvolvimento e crisis no Brasil*, el movimiento de capitales extranjeros directos entrados en Brasil, entre 1954 a 1961, fue de 721 millones de dólares estadounidenses, de los cuales el 63% se quedó en el país.

La clave central de este gobierno fue la creación del Plano de Metas. Por medio de este modelo, en forma intensificada se invirtió en los sectores básicos de la economía, buscando general de esa manera más empleo y más consumo.

El Plano de Metas tenía 5 puntos básicos que eran los siguientes: Educación, Industria base y manufacturera, Transporte, Energía y Alimentación.

Asimismo, uno de los puntos claves de este modelo fue la construcción de Brasilia, la nueva capital federal ubicada en el Centro - Oeste de Brasil.

La política económica de JK estaba encaminada a producir una clase media más consumista y mejor formada. Sin embargo, la clase trabajadora vendría a sufrir un alto costo de vida, ya que la tasa media de inflación, que resultó de la política económica implementada, hacia 1959, la inflación se ubicó en 39,50 % anual. Asimismo el déficit público era alto en virtud de los elevados niveles de inversión en modernización del país, así como las inversiones y gastos hechos en la construcción de Brasilia, y de un país renovado.

Brasil, por ser considerado el gigante del sur, ha presentado un amplio panorama de su desarrollo industrial moderno, desde la época de Getulio Vargas, hasta el final del Gobierno de JK. Asimismo, su desarrollo industrial no ha parado, lo cual implica un crecimiento económico en la actualidad.

En el periodo de gobierno de Juscelino Kubitschek, se pasó de una política nacionalista a una política desarrollista, tratando de garantizar la expansión económica con apoyo en el ingreso de capitales extranjeros. El gobierno de Juscelino Kubitschek, está insertado en el período democrático de la historia política de Brasil: 1945 – 1964, época de un gran empuje económico e industrial.

Brasil, como nación económicamente fuerte, tuvo entre sus líderes a personas célebres, entre las que se encuentran: *Celso Furtado*, economista quien se desempeñó como principal asesor y promotor de políticas de desarrollo. También se encuentra *Darcy Ribeiro*, quien promovió la creación y apertura de la Universidad de Brasilia.

La capacidad industrial instalada en la industria pesada y de transformación en el periodo 1956 – 1961, suponía un desarrollo progresivo del mercado interno que fuera capaz de mantener el parque industrial trabajando a plena capacidad.

La crisis económica, que coincide con un periodo de intensa inestabilidad política, es la culminación de un periodo de desarrollo, y el ocaso de la etapa democrática.

La inflación acumulada del periodo de Juscelino Kubitschek 1956 - 1961 fue de 215,82 %, siendo esta del 25,86 % promedio anual entre 1956 – 1961. Asimismo, el crecimiento económico se situó en 7 % anual siendo un 40,25 % el crecimiento de la economía (acumulado) en el mismo periodo.

Hacia finales de las décadas de los 60 e inicios de los 70, el desarrollo industrial ha sido rápido. Brasil acentúa su desarrollo y crecimiento en actividades económicas e industriales competitivas. En su conjunto, la industria brasileña es muy dinámica y presenta características de un sector emergente importante. La intervención gubernamental ha sido decisiva en la creación de nuevas instalaciones.

Los procesos de integración económica han desarrollado la economía internacional de Brasil. Este se presenta como un gigante que compite regional y mundialmente, con países industrializados. Uno de los acuerdos de integración económica más importantes en América es el MERCOSUR (Mercado Común del Sur), del cual Brasil es miembro desde 1991. Este bloque económico compite fuerte ante la posición de hegemonía norteamericana del TLC (Tratados de libre Comercio), en el cual Brasil defiende y compite en su infraestructura industrial.

En el modelo de desarrollo económico, La Revolución Industrial brasileña tuvo dos grandes agentes fundamentales: Los empresarios industriales y el gobierno. Durante las dos primeras décadas, la iniciativa le tocó a los primeros, es decir, a los empresarios. Al gobierno propició, fundamentalmente, crear estímulos a la industrialización, lo que fue posible gracias a la revolución de 1930. Hubo un cambio de poder, de la vieja aristocracia agro-comercial y agro-exportadora, y anti industrialista no manufacturera, la cual, marcó distancia con el desarrollo moderno.

Esta predominancia de los empresarios, permitió que el país se desarrollara principalmente en moldes capitalistas. Fue en los años 1950, y especialmente, a partir de la segunda mitad de esa década, luego de 1955, que el gobierno formaría parte más activa y directa en la realización de las inversiones necesarias para el desarrollo del país. Esta mayor participación del gobierno, tuvo como peso, o como

responsabilidad, la aceleración de la tasa de inflación, ya que el gobierno no tenía condiciones políticas, ni las empresas, ni las condiciones económicas: por una parte, el gobierno por imponer, y por otra, las empresas, para soportar un incremento en la carga tributaria mayor.

La oportunidad de inversión, que permitió el surgimiento de una clase de empresarios industriales en Brasil, fue el resultado de tres factores:

1. La existencia de un mercado interno, aún incipiente.

2. Las limitaciones a la capacidad de importar, a las cuales fue sometida la economía brasileña, a partir de los años 30 (1930). Esto trajo como consecuencia, el incremento de los precios, por ser productos importados, particularmente los bienes de consumo manufacturados. Asimismo, se permitió su producción interna.

3. Los estímulos gubernamentales, bien sea manteniendo la demanda de consumo interna, como sucedió en los años 30, con la compra de excedentes de café, o bien sea, subsidiando la importación de equipamientos, como ocurrió en la postguerra, o bien sea, transformando la renta de la agricultura, para la industria, como sucedió a través de la política cambiaria, o bien sea, protegiendo la industria nacional, como medida proteccionista, contra la industria extranjera, como fue hecho, a través de la política cambiaria.

Estos tres acontecimientos, abren una posibilidad de una política de sustitución de importaciones, y se puede afirmar que fue fundamentalmente a través de ese proceso económico, que ocurrió la industrialización brasilera.

Las inversiones del sector privado fueron realizadas, teniendo en cuenta fundamentalmente, la sustitución de artículos manufacturados importados. Las inversiones gubernamentales se destinaron a la infraestructura, a la industria petrolera, al sistema de transporte y comunicaciones, a la energía eléctrica, a la industria siderúrgica.

Asimismo, el crecimiento de la población, y el crecimiento industrial, significó desarrollo económico, que se expresó, no sólo por el crecimiento de la renta per cápita, sino también por el aumento de los salarios reales, o de los patrones de consumo. A pesar de eso, sin embargo, la industrialización y el desarrollo económico, estuvieron acompañados de transformaciones estructurales, de orden político y social.

BIBLIOGRÁFIA

1.- Fuentes **Bibliográficas:**

A.- Fuentes primarias:

Archivos: Discursos del Presidente Juscelino Kubitschek, años: 1956 – 1957 -1957 y 1960.

B.- Fuentes Secundarias:

1. Ancaes Wanderley, Cassiolato, José. **Biotecnología: seus impactos no setor industrial.** Coordenacao Editorial, Brasilia, 1985.
2. Baer Werner. **A Industrializacao E O Desenvolvimento Economico Do Brasil.** Fundacao Getulio Vargas, Servico de Publicacoes, Rio de Janeiro. GB, Brasil, 1966
3. Barros, Edgard L. **O Brasil de 1945 a 1964.** Editora Contexto. Sao Paulo. 1997.
4. Besserman Vianna, Sergio. **A Politica Economica No Segundo Governo Vargas (1951 – 1954).** Rio de Janeiro, 1990.
5. Biorde Castillo, Raul. **Reglas de Juego para los Informes y Trabajos de Grado.** Ediciones Iter. Ucab. Iuspo, Caracas, 2001.
6. Brasser Pereira, Luiz Carlos. **Desenvolvimento e Crisis No Brasil.** 1era Edicao. Editora Brasiliense, Sao Paulo. Brasil, 1970
7. Caldera Pietri, Mireya. **Introducción al Estudio del Subdesarrollo.** Editorial Ariel, Caracas, 1984.
8. Cardoso, Fernando Henrique. **A Arte Política: a Historia que Vivi.** Civilizacao Brasileira editorial. Rio de Janeiro, 2006.
9. Carone, Edgard. **A Quarta Republica (1945 – 1964).** 1era Edicao. Editora Difel, Sao Paulo, 1992.
10. Carone, Edgard. **A Republica Nova (1930 – 1937).** Tercera edição, Editora Difel, Sao Paulo, 1982.

11. Carvalho, Carlos Delgado de. **Historia diplomática do Brasil**. Ed. Fac-similar. Brasilia, Editora Senado Federal, 1998.
12. Casalecchi, José E. **O Brasil de 1945 ao Golpe Militar**. Editora Contexto. Sao Paulo, 2002.
13. Castro, Flavio Mendes de Oliveira. **Dosi s´culos de Historia Organizacao do Itamaraty (1808 – 2008)**. Fundacao Alexandre de Gusmao. Ministério das Relacoes Exteriores, Vol I e II, Brasilia, 2009.
14. Cisneros, Imelda y Otros: **El desarrollo del comercio y las inversiones entre Brasil y Venezuela**. Síntesis ejecutiva. Brasilia, Fundacao Alexandre de Gusmao, 1998.
15. Cohn, Gabriel. **La industrialización en Brasil: Proceso y Perspectivas**. *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 33, No. 3 (Jul. - Sep., 1971).
16. Cruz, Sousa Albino: **Oitenta anos de Brasil: 10903 – 1983**. Rio de Janeiro, Souza Cruz, 1983.
17. E. Difel- D Araujo, Maria Celina. **A Era Vargas. Colecao Polemica**. Editora Moderna. Sao Paulo, 1992.
18. D`Araujo, Maria Celina. **A Era Vargas**. Editora Moderna. Sao Paulo, 1997.
19. Da Gama, Mozart y De Mendoca Henriques, Gilson. **¿Qué Tem Feito o Presidente Getulio Vargas?** Editora Establecimiento Grafico Borsoi, Brasilia, 1946.
20. De Mesquita Benavides, María V. **O Governo Kubitschek, desenvolvimento Económico e Estabilidade Política, 1856 - 1961**. Segunda Edicao. Edicoes Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1976.
21. De Oliveira, Jose A. Lopez, Lucas y Otros. **JK o Estadista Do Desenvolvimento**. UMA Publicacao Do Memorial JK. Subsecretaria de Edicoes técnicas DoSenado Federal. Brasilia. 1991.
22. Falcón Urbano, M. **Desarrollo e Industrialización de Venezuela. Un Enfoque Metodológico**. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. UCV. Caracas. 1969.
23. Fausto, Boris. **A Revolucao de 1930**. Editora Brasiliense. 13 reinpressao, Sao Paulo, 1995.
24. Fausto, Boris. **Historia Concisa Do Brasil**. Editora Impresa Oficial. Sao Paulo, 1991.
25. Freyre, Gilbero. **Interpretación del Brasil**. Colección Popular. Fondo de Cultura Económica. México, 1987.
26. Freyre, Gilberto: **Ordem e Progreso**. Tomo I y Tomo II. José Olympio Editora. Tercera Edición. Rio de Janeiro, 1974.

27. Furtado, Celso. **The Economic Growth of Brazil: a survey from colonial to modern times.** University of California Press. Berkeley and Los Angeles, 1968.
28. Furtado, Celso. **Análise do Modelo Brasileiro.** 6ta Edicao. Editora Civilizacao Brasileira. Rio de Janeiro, 1978.
29. Heilbroner, Robert. **El Gran Ascenso.** Fondo de Cultura Económica. México, 1964.
30. Ianni, Otavio. **O colapso Populismo No Brasil.** Editora Civilizacao Brasileira, Rio de Janeiro, 1971.
31. Iglesias, Francisco. **La Industrialización en Brasil.** Editora Brasiliense, cuarta edición. Brasília, 1988.
32. Iglesias, Francisco. **Breve Historia Contemporánea de Brasil.** Fondo de Cultura Económica. Primera edición, México, 1995.
33. Kupfer David, Ferraz Joao C y Carvalho Laura. **50 Años en 50, El Largo y Sinuoso Camino del Desarrollo Industrial de Brasil.** Documento en Línea. Instituto de Economia da UFRJ – Banco Nacional de Desenvolvimento Economico e Social. (BANDES) y CEPAL. Sao Paulo. 2009.
34. Latini, Sydney A. **A Implantacao Automobilistica No Brasil: Da Substinicao de Importacoes. Ativa a Globalizacao Passiva.** Editora Alaude, Sao Paulo, 2007
35. Latini, Sydney A. **A Implantacao da Industria Automobilistica no Brasil. Balanco de 3 anos de Actividade do GEIA.** Depoimento Prestado a Comissao de Economia da Camara dos Deputados. Editora Rio de Janeiro – GEIA. 1959.
36. Larousse. **Diccionario Pocket: Español Portugués - Portugues Espanhol.** Ediciones Larousse, México DF, 2003.
37. Loreto De Lecca, Conceicao. **JK y la Construcción y Modernización de Brasilia: Su Trascendencia en la Historia de Brasil.** Tesis de grado de Doctorado en Historia, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2015.
38. Loreto De Lecca, Conceicao. **Juscelino Kubitschek: Una Ideología Desarrollista.** Revista Anthropos Venezuela (Revista semestral arbitrada), 2-2002, Instituto Universitario Salesiano Padre Ojeda, Los Teques, Venezuela, 2003.
39. Mendes, Antonio y Maranhao Ricardo. **Brasil, Historia, Texto e Consulta. Era de Vargas.** Volumen 4. Editora Brasiliense, Sao Paulo. 1991.
40. Mendible Z, Alejandro. **Venezuela – Brasil. La Historia de sus Relaciones, desde sus Inicios hasta el Umbral del Mercosur (1500 – 1997).** Ediciones de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1999

41. Melo Filho, Murilo. **O Progresso Brasileiro**. Editora Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro. 1974.
42. Revista **Brasil En Síntesis**. Editor Fundación Centro de Estudios Brasileños, Buenos Aires, 1998.
43. Reis, Eduardo Almeida. **Do Colombo a Kubitschek: Historia do Brasil**. 2ª edicao. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1979.
44. Reis Ferreira, Arthur Cezar. **Atlas Cultural do Brasil**. Conselho Federal de Cultura. Fundacao Nacional de Material Ecolar, Rio de Janeiro, 1972
45. Ribeiro, Darcy: **El Proceso Civilizatorio**. Etapas de la evolución sociocultural. Ediciones de la Biblioteca, UCV, Caracas, 1970.
46. Pelaez Caslo M y Suzigan, Wilson. **Historia Monetária do Brasil: Analise da Política, Comportamento e Instituicoes Monetarias**. Editora Universidade de Brasilia, Segunda Edicao, Brasilia, 1976.
47. Prado Junior, Caio. **História Económica de Brasil**. Editora Brasiliense, 39 edición, 1992.
48. Purroy, Miguel Ignacio. **Estado e Industrialización en Venezuela**. Editora Vadell Hermanos. Caracas. 1986.
49. Schwartzman, Simon. **Estado Novo, Um Auto-Retrato**. Editora Universidade de Brasilia. Colecao Temas Brasileiros. Editora Universidad de Brasilia, Brasilia, 1982.
50. Simonsen, Mario Henrique. **Brasil 2001**. Apec Editora. Cuarta edição, Rio de Janeiro, 1969.
51. Sopena. **Saber portugués en diez días**. Editorial Ramón Sopena, Caracas, 2006.
52. Yergin, Daniel. **La Historia del Petróleo: La Lucha Voraz por el Dinero y el Poder desde 1853 hasta la Guerra del Golfo**. Ediciones Vergara, Buenos Aires, 1992.
53. Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). **Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales**. Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Caracas, 2005.

2.- Notas Bibliograficas:

A.- Fuentes primarias:

Archivos: Discursos del Presidente Juscelino Kubitschek, años:

- 1956. Pp: 381 – 382 / 320 - 321
- 1957. Pp: 263
- 1957. Pp: 183
- 1960. Pp: 122

B.- Fuentes Secundarias:

1. Baer Werner. A **Industrializacao E O Desenvolvimento Economico Do Brasil**. Fundacao Getulio Vargas, Servico de Publicacoes, Rio de Janeiro. GB, Brasil, 1966. pp: 46 – 48 / 82 – 83 / 79 -81 / 84 -86 / 87 -88 / 88 -89 / 90 – 91 / 91 - 93 / 196
2. Brassier Pereira, Luiz Carlos. **Desenvolvimento e Crisis No Brasil**. 1era Edicao. Editora Brasiliense, Sao Paulo. Brasil, 1970. pp: 33 – 35 / 46 – 47 / 49 – 51 / 48 – 50 / 51 – 52 / 54 – 55 / 55 – 60 / 61 – 62 / 62 – 63 / 66 – 68 /
3. Caldera Pietri, Mireya. **Introducción al Estudio del Subdesarrollo**. Editorial Ariel, Caracas, 1984. pp: 11 - 12
4. Carone, Edgard. **A Republica Nova (1930 – 1937)**. Tercera edição, Editora Difel, Sao Paulo, 1982. pp: 290 – 295 / 115 - 117
5. D`Araujo, Maria Celina. **A Era Vargas**. Editora Moderna. Sao Paulo, 1997. p: 13
6. Fausto, Boris. **A Revolucao de 1930**. Editora Brasiliense. 13 reinpressao, Sao Paulo, 1995. p: 236 - 237
7. Furtado, Celso. **Analise do Modelo Brasileiro**. 6ta Edicao. Editora Civilizacao Brasileira. Rio de Janeiro, 1978. pp: 217 - 223
8. Heilbroner, Robert. **El Gran Ascenso**. Fondo de Cultura Económica. México, 1964. pp: 65 - 66

9. Ianni, Otavio. **O colapso Populismo No Brasil**. Editora Civilizacao Brasileira, Rio de Janeiro, 1971. pp: 66 - 68
10. Iglesias, Francisco. **La Industrialización en Brasil**. Editora Brasiliense, cuarta edición. Brasilia, 1988. pp: 86 - 88
11. Iglesias, Francisco. **Breve Historia Contemporánea de Brasil**. Fondo de Cultura Económica. Primera edición, México, 1995. pp. 102 – 104 / 137 – 139.
12. Kupfer David, Ferraz Joao C y Carvalho Laura. **50 Años en 50, El Largo y Sinuoso Camino del Desarrollo Industrial de Brasil**. Documento en Línea. Instituto de Economia da UFRJ – Banco Nacional de Desenvolvimento Economico e Social. (BANDES) y CEPAL. Sao Paulo. 2009. pp: 44 - 50
13. Latini, Sydney A. **A Implantacao da Industria Automobilistica no Brasil. Balanco de 3 anos de Actividade do GEIA**. Depoimento Prestado a Comissao de Economia da Camara dos Deputados. Editora Rio de Janeiro – GEIA. 1959. pp: 203 - 213
14. Loreto De Lecca, Conceicao. **JK y la Construcción y Modernización de Brasilia: Su Trascendencia en la Historia de Brasil**. Tesis de grado de Doctorado en Historia, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2015. p: 203
15. Loreto De Lecca, Conceicao. **Juscelino Kubitschek: Una Ideología Desarrollista**. Revista Anthropos Venezuela (Revista semestral arbitrada), 2-2002, Instituto Universitario Salesiano Padre Ojeda, Los Teques, Venezuela, 2003. pp: 86 - 124
16. Mendes, Antonio y Maranhao Ricardo. **Brasil, Historia, Texto e Consulta. Era de Vargas**. Volumen 4. Editora Brasilense, Sao Paulo. 1991. pp: 215 – 253
17. Prado Junior, Caio. **História Económica de Brasil**. Editora Brasiliense, 39 edición, 1992. pp: 319 – 320 / 266 - 268
18. Purroy, Miguel Ignacio. **Estado e Industrialización en Venezuela**. Editora Vadell Hermanos. Caracas. 1986. pp: 180 – 185
19. Schwartzman, Simon. **Estado Novo, Um Auto-Retrato**. Editora Universidade de Brasilia. Colecao Temas Brasileiros. Editora Universidad de Brasilia, Brasilia, 1982. pp: 553 - 555
20. Yergin, Daniel. **La Historia del Petróleo: La Lucha Voraz por el Dinero y el Poder desde 1853 hasta la Guerra del Golfo**. Ediciones Vergara, Buenos Aires, 1992. pp. 93

Entrevistas.

Entrevista realizada a la Profesora Conceicao Loreto de Leca, en la Universidad Católica Andrés Bello, sede Los Teques, en Julio de 2007. La profesora Loreto de Leca es especialista en lo relacionado al gobierno de Juscelino Kubitschek. Producto de la mencionada entrevista, la Profesora Loreto sugirió enfocar la investigación sobre la industrialización en Brasil, haciendo énfasis en la industria automovilística en el periodo presidencial de Juscelino Kubitschek, 1956 – 1961, asimismo agregar lo relacionado con el enfoque del Desarrollismo en Brasil y su trascendencia al futuro de esta nación.

ANEXOS

En la presente sección, se encuentran algunos anexos de interés para el proceso de industrialización de Brasil en el periodo 1956 – 1961.

1.- Cuadro N° 1: Grado de industrialización en Países Latinoamericanos:

(Expresado en Porcentajes (%))

Países	1950	1978	Var %
Grupo I:			
Argentina	26	33	26,93%
Brasil	22	30	36,37%
México	19	26	36,84%
Grupo II	23	24	4,35%
Chile	13	18	38,46%
Colombia	16	25	56,25%
Perú	12	17	41,67%
Venezuela			

Fuente: Baer Werner. A Industrializacáo E O Desenvolvimento Economico Do Brasil. Fundacáo Getulio Vargas, Serviço de Publicacões, Rio de Janeiro. GB, Brasil, 1966.

Se entiende por grado de industrialización a la proporción del Producto industrial sobre el Producto total.

2.- Cuadro N° 2: Rubros de explotación primaria en Brasil, luego de la Segunda Guerra Mundial:

Brasil, busca futuro, luego de la segunda Guerra Mundial, el país está consciente de que no podía alcanzar un elevado ritmo de crecimiento si no se alineaba a cambiar su política de producción industrial. Debía salir de la mera explotación de sus rubros principales primarios. Estos rubros son los siguientes:

<u>Rubro de explotación primaria</u>	<u>Tipo de rubro</u>
Café	Agroindustrial
Cacao	Agroindustrial
Tabaco	Agroindustrial
Algodón	Agroindustrial
Azúcar	Agroindustrial
Hierro	Mineral
Fibra de sisal	Forestal
Madera	Forestal

Fuente: Baer Werner. A Industrializacao E O Desenvolvimento Economico Do Brasil. Fundacao Getulio Vargas, Servico de Publicacoes, Rio de Janeiro. GB, Brasil, 1966.

3.- Cuadro N° 3: Estructura geográfica de Brasil: Estados de Brasil, ubicación geográfica y su población:

N°	Estado	Capital	Población al 2014
1	Roraima	Boa Vista	496.936
2	Amapá	Macapá	751.000
3	Pará	Belem	8.074.000

4	Amazonas	Manaos	3.938.000
5	Acre	Rio Branco	164.123
6	Rondonia	Porto Velho	1.749.000
7	Mato Grosso	Cuiabá	3.224.000
8	Mato Grosso do Sul	Campo Alegre	2.620.000
9	Maranhao	Sao Luis	6.851.000
10	Piauí	Teresina	3.195.000
11	Tocantins	Palmas	1.497.000
12	Ceará	Fortaleza	8.843.000
13	Bahía	Salvador de Bahía	15.130.000
14	Distrito Federal (D.F)	Brasilia	2.481.000
15	Goiás	Goiauaia	6.823.000
16	Rio Grande do Norte	Natal	3.409.000
17	Rio Grande do Sul	Porto Alegre	11.210.000
18	Sao Paulo	Sao Paulo	44.040.000
19	Paraiba	Joao Pessoa	3.944.000
20	Pernambuco	Recife	9.278.000
21	Alagoas	Maceiro	3.322.000
22	Minas Gerais	Belo Horizonte	20.870.000
23	Espirito Santo	Vitoria	3.885.000
24	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	16.460.000
25	Santa Catarina	Florianópolis	6.727.000
26	Sergipe	Aracujú	2.220.000
Total: 26 Estados	26	26	191.202.059 Habitantes

Fuente: [www.google/](http://www.google.com) Google maps. 2015. Consulta: 29-04-2016

4.- Cuadro N° 4. El Grado de Industrialización en los principales Países Latinoamericanos.

Expresado como un índice.

El avance en el grado de industrialización se expresa en términos Porcentuales (%).

	PAIS	1950	1978	Var %
1	Argentina	26	33	26,93 %
2	Brasil	22	30	36,37 %
3	México	19	16	36,84 %
4	Chile	23	24	4,35 %
5	Colombia	13	18	38,46 %
6	Perú	16	25	56,25 %
7	Venezuela	12	17	41,67 %

Fuente: Prado Junior, Caio. História Económica de Brasil. Editora Brasiliense, 39 edición, 1976.

5.- Cuadro N° 5. Influencia de la Segunda Guerra Mundial en el crecimiento de los índices del Producto Real.

Se puede observar en el siguiente cuadro, como Brasil por la fuerte influencia de la Segunda Guerra Mundial, evidencia un incremento en los índices de Producto Real.

Sector Económico	Índice 1945	Índice 1947	% de Variación
Agricultura	101	112	10,90 %
Minería	126	116	8,62 %
Industria	137	167	21,90 %
Comercio	124	145	16,93 %

Transporte	112	136	21,14 %
Gobierno	113	144	27,44 %

Fuente: Prado Junior, Caio. História Económica de Brasil. Editora Brasiliense, 39 edición, 1976.

6.- Brasilia, ubicada en Plano Alto Central. El 21 de abril de 1960, Juscelino Kubitschek declaro inaugurada la nueva capital de Brasil, llamada *Brasilia*.

Durante la primera reunión ministerial realizada en el *Palacio de Planalto*, escribe un mensaje al Congreso proponiendo la creación de la Universidad de Brasilia, que naciera bajo el liderazgo del Sociólogo *Darci Ribeiro*. Inauguro los Tres Poderes, el Palacio de Justicia y la instalación del Congreso.

7.- En el gobierno del Presidente Juscelino Kubitschek, el Economista Cerso Furtado diseño el Programa de Metas. Este consistía en un conjunto de medidas para la solución de los distintos problemas de la economía de Brasil, entre 1956 a 1961. Se propuso 31 metas distribuidas en cinco sectores, como son los siguientes:

1. Energía
2. Transportes
3. Alimentación
4. Industrias Básicas
5. Educación
6. Brasilia, como la Meta Síntesis

