



FACULTAD DE ECONOMÍA

Las venas de la dependencia.

La inserción de Brasil al mercado mundial a través del Eje Interoceánico Central del COSIPLAN- IIRSA, en el periodo de 2003 a 2010.

TESIS

Para obtener el título de:

Licenciado en Economía

PRESENTA

Maribel López Santiago

Asesor de tesis

Dr. Efraín León Hernández

Ciudad Universitaria, Ciudad de México, 2017



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradezco especialmente al Dr. Efraín León por su amistad y sembrar inquietudes en la comunidad de EPOCAL

Reconozco y agradezco incondicionalmente el apoyo de Armando y Yolanda, mi padre y madre, por permitirme seguir mis sueños. A mi hermano Juan Carlos, por sus consejos y pensar en mí.

Le doy las gracias a Sonia, por caminar juntas como hermanas en esta etapa de cambios y aprendizajes.

Muchas gracias a Gustavo, mi compañero y mejor amigo, por su cálida presencia.

Agradezco el afecto de los grandes amigos Misael, el parçero Christian, Priscila, Alberto, Raúl, Jorge Omar, Rafael, Frida, Hened, Josué, Tobal, Marteli, Karolina, a los Mayahuel, gracias por formar comunidad.

A mi padre y madre.

INDICE

	Pág.
Introducción	5
Capítulo 1. Marco teórico-metodológico	11
Capítulo 2. La economía mundial y Brasil en ella	26
2.1 Entorno a la economía mundial	28
2.1.1 Esfera de circulación en la economía mundial	28
2.1.2 Mercancías por sectores económicos y valor	30
2.1.3 Economía matriz	34
2.1.4 Brasil, Rusia, India, China (BRIC)	36
2.2 Brasil en la Economía Mundial	38
2.2.1 Conformación de las exportaciones brasileñas	39
2.2.2 Destino de las exportaciones brasileñas	43
2.2.3 Empresas involucradas	48
Capítulo 3. Al interior de Brasil.	55
3.1 Evolución de la estructura productiva interna	58
3.2 Base productiva por regiones	72
3.3 Empresas involucradas	79
3.4 Banco de desarrollo de Brasil (BNDES)	84
3.4.1 La finalidad que sigue el BNDES	84
3.4.2 Intervención del BNDES	85
3.4.3 BNDES y los grandes programas de gobierno	86
3.4.4 Obtención de recursos	88
3.4.5 BNDES y su inversión por sectores	90
3.4.6 BNDES y su inversión por regiones	92

Capítulo 4. Fuerzas productivas generales del transporte en Brasil	93
4.1 La importancia de la Red de transporte en Brasil	95
4.1.1 Dominación del tiempo sobre el espacio en el intercambio de Brasil	98
4.1.2 Proceso de producción	99
4.1.3 Proceso de construcción continuo de la red de transporte intermodal.	101
4.2 Participación de cada fuerza productiva en Brasil	102
4.3 Condiciones de cada fuerza productiva	104
4.4 Acuerdos de integración comercial y proyectos de infraestructura	106
4.5 Iniciativas para el despliegue	107
4.5.1 Marco legal de las políticas de concesión público-privadas	107
4.5.2 Iniciativas externas para el despliegue (IIRSA, hoy COSIPLAN)	109
4.5.2.1 Eje Interoceánico (IIRSA/COSIPLAN)	114
4.5.2.2 Otras experiencias de despliegue de la red de transporte en el mercado mundial	121
4.5.3 Iniciativas internas para el despliegue	124
4.5.4 Impulso complementario a la red de transporte a través de los bienes de capital	125
4.5.5 Puntos de encuentro de los proyectos de despliegue de fuerzas productivas del transporte	126
4.6 Actualización del eje interoceánico central del COSIPLAN-IIRSA (2016)	127
Conclusiones	132
Bibliografía	143

INTRODUCCIÓN

El título de la investigación hace alusión a una metáfora. En el modo de producción capitalista, los grandes centros de producción y consumo no pueden desarrollarse sin venas que alimenten su intercambio, las fuerzas productivas del transporte viales tienen esta función. En la región de América Latina lo que se intercambia es una relación de dependencia. Donde los países, como Brasil, responden a las necesidades de las potencias comerciales, ya no suministrando solamente alimentos, en nuestros días esa dependencia abarca el suministro de materias primas industriales, tal como dice Ruy Mauro Marini.

Esta investigación busca estudiar y entender la manera en que Brasil se vinculó al mercado mundial a través del Eje Interoceánico Central, del COSIPLAN/IIRSA. Este es el objetivo principal que mueve al trabajo de tesis que a continuación se presenta.

De igual manera se buscó entender cuál fue el objetivo del COSIPLAN/ IIRSA y del Eje Interoceánico Central (EIC), además de indagar las zonas productivas dentro del área de influencia del EIC. Por otro lado, las hipótesis que mantuvimos fueron que Brasil tenía la necesidad de desarrollar redes de transporte y que a través del EIC, Brasil busco vías de transporte al Océano Pacífico, el cual representa acceso al mercado asiático, específicamente al intercambio con China.

Antes de continuar, es preciso mencionar que es resultado de las discusiones colectivas entre los compañeros que formamos el Seminario EPOCAL (Espacio, política y capital en América Latina) de la Facultad de Filosofía y Letras de nuestra universidad, que el Dr. Efraín León organiza, sembrando inquietudes, dudas y respuestas en nosotros los jóvenes a través de la lectura colectiva.

La siguiente tesis está estructurada de la siguiente manera. A lo largo del primer capítulo presentamos el Marco teórico metodológico, exponiendo las categorías que nos permitieron explicar la inserción de Brasil al mercado mundial a través del

EIC, tal como la Fórmula general del Capital, que Karl Marx enuncia en su libro de El Capital, la categoría de Mercado mundial del pensador latinoamericano Ruy Mauro Marini en su obra Dialéctica de la dependencia, la categoría de Estado que Bolívar Echeverría nos explica en su artículo La Nación post-nacional, la categoría de Fuerzas productivas del transporte que también explica Karl Marx y por último la relación del tiempo y espacio en nuestro actual modo de producción y reproducción que David Harvey examina.

Valiéndonos de estas categorías realizamos el segundo capítulo, nombrado La economía mundial y Brasil en ella. Dado que el objetivo principal era ver de qué manera se insertó Brasil en el mercado mundial a través del EIC primero teníamos que acercarnos al comportamiento del mercado mundial y ver cómo se relacionaba Brasil con aquel.

Este capítulo buscó tanto reconstruir algunas características del mercado mundial como también perfilar al sector externo de Brasil. Examinamos la relación entre el aumento del comercio de mercancías y la producción a nivel global, para ver si el mercado mundial requirió más vías de transporte y detectar cuál sector económico las solicitaba con mayor urgencia.

Estudiando el mercado mundial pudimos averiguar que China se convirtió en el país que más comerciaba con otros países, esta información significaba que las nuevas vías de transporte en el mercado mundial tendrían el interés de llegar a este país oriental.

También estudiamos la relación comercial que mantuvo Brasil con los demás países y las mercancías que exportó, además de sus principales socios comerciales y las empresas con mayor presencia en las exportaciones.

En cuanto a los resultados obtenidos, podemos adelantar que Brasil sí tuvo la necesidad de desplegar fuerzas productivas del transporte, bajo una relación de dependencia con el exterior. Requirió más vías para desplazar materias primas industriales y alimentos de la agroindustria, respondiendo a las solicitudes de

China. Fue notoria la desindustrialización de su sector externo en la inserción al mercado mundial.

Así pasamos al tercer capítulo titulado Al interior de Brasil. Este capítulo se enfocó en la esfera productiva interna de Brasil, para ver cómo sostuvo e impulsó el intercambio de mercancías. Básicamente el capítulo consiste en una descripción de la evolución que tuvo la composición productiva interna y el papel del Estado Brasileño en esta evolución.

Resumiendo, todos los sectores productivos de Brasil crecieron en el nivel de producción, empero, el sector primario y el de la construcción fueron los que reportaron mayor crecimiento.

Este crecimiento no fue fortuito, sino que se vio fuertemente influenciado por el Estado a través del BNDES, con líneas de crédito, protección en las importaciones, búsqueda de oportunidades para invertir, entre otras formas de ayuda, que acabó por fortalecer un número reducido de capitales privados.

Destacamos que es el Estado el que conllevó a una relación de dependencia, de Brasil con las potencias comerciales del mercado mundial, al respaldar mayoritariamente a los capitales privados de sectores que proveen materias primas industriales y alimentos, asimismo de producir un ambiente de infraestructuras viales en el país pensado para exportar.

Igualmente el apartado 3.2, nombrado Base productiva por regiones, presenta una serie de mapas que muestran dónde se encuentran concentrados los sectores económicos de Brasil. Valía la pena construir este apartado porque ya en el segundo capítulo habíamos encontrado la necesidad de más fuerzas productivas del transporte, correspondía investigar en dónde era más urgente este despliegue, por el gran tamaño del país brasileño.

Y ya que hemos tocado la infraestructura vial en Brasil damos un pequeño salto al cuarto capítulo. Este capítulo lleva el nombre de Fuerzas productivas generales del transporte en Brasil y busca ver cómo se realiza la segunda fase de circulación

del capital. Divisando el sentido que guarda el COSIPLAN/ IIRSA y el Eje Interoceánico Central.

Dentro de lo que se buscaba con este capítulo, era entender la importancia de las iniciativas para producir más fuerzas productivas del transporte. Encontramos que la importancia de desarrollar más fuerzas productivas del transporte en Brasil se explica por la velocidad con que está impregnada la producción, hay una premura por vender las mercancías en el menor tiempo posible o trasladar las mercancías intermedias en lo que ahora se conoce como just in time y los círculos de calidad.

Brasil contaba con vías de transporte insuficientes, sobrepasadas por la firma de acuerdos comerciales que fomentan la movilidad de las mercancías y por el hecho de que los principales socios comerciales de Brasil fueron China, el MERCOSUR y la ALADI¹. Por ello Brasil requería vías en la región suramericana además de salidas al Océano Pacífico. Así impulsó dos iniciativas, el COSIPLAN/ IIRSA en 2000 y el PAC en 2007.

Tal como veremos, el Eje Interoceánico Central, es uno de los diez ejes que forman el COSIPLAN/IIRSA. Esta iniciativa proyecta un enorme despliegue de fuerzas productivas del transporte, energía y comunicación a lo largo y ancho de toda la región suramericana.

Debido a la gran magnitud de esta iniciativa se acordó acotar el proyecto de investigación al estudio de un solo eje, específicamente al sector del transporte. La peculiaridad del eje seleccionado, es que atraviesa la región, conectando el océano Pacífico y el océano Atlántico.

Un resultado que no se consideraba en la realización de este capítulo, fue que la construcción de fuerzas productivas del transporte, específicamente el EIC, tenía implícito procesos de producción que dieron la oportunidad a Brasil de invertir capital y emplear fuerza de trabajo, lo que Harvey califica como válvula de escape para evitar crisis o salir de ellas. Inclusive la OIT llegó a reconocer y recomendar

¹ Menciono la ALADI porque el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), una de las principales fuentes para realizar esta investigación, la incluye como marco de referencia en las estadísticas que publica.

las medidas adoptadas por Brasil para fomentar su recuperación, que consistían en estimular el sector de la construcción.

Por último redactamos un anexo que actualiza el estudio y la información del EIC hasta el 2016. Trayendo a colación una investigación oficial bajo el nombre *Caracterización socioeconómica y ambiental, Eje Interoceánico Central*, en ella se señala la división este-vial y oeste-ferroviario que recorre el eje en su travesía para conectar el océano Atlántico y el Pacífico por tierra.

El este-vial del EIC, donde se encuentran las zonas de influencia del eje en Bolivia, Perú, Paraguay y Chile, tiene poca densidad poblacional y poco desarrollo. Se ha expresado el interés por activar económicamente la zona, aprovechando la infraestructura ya producida. En el lado oeste, es decir, en Brasil, destaca la conectividad de centros urbanos y la gran actividad económica en la zona.

Para realizar el trabajo retomamos la propuesta de la Crítica de la Economía Política, porque pensamos que es una herramienta que ayuda a explicar la realidad y a entender porque estos Mega proyectos de infraestructura en Suramérica no son diseñados, y mucho menos construidos, para facilitar la movilidad de la población, y en cambio, sí se llevan a cabo para promover y facilitar el flujo de las mercancías que la cadena productiva requiere.

En este sentido, con la participación conjunta del sector público y privado formularon un plan de trabajo para realizarse en un periodo de 22 años, en lo que va del 2000 al 2022. El discurso oficial presenta esta iniciativa como una acción para integrar la región, con una infraestructura que fomente el desarrollo tanto económico, social y el cuidado ambiental.

He aquí la importancia de estudiar una parte de esta iniciativa, porque se observa que esta iniciativa propicia la reproducción del capital privado y es adverso al desarrollo de los habitantes de la región suramericana.

El interés por el tema surgió con el acercamiento que tuve al Instituto Latinoamericano para una sociedad y un derecho alternativos (ILSA), durante mi

intercambio estudiantil en Colombia. En este instituto trabajan personas con diferentes formaciones en el área de Ciencias Sociales, bajo el objetivo común de llevar a cabo investigación y una acción política que ayuden al desarrollo social y a la defensa de los Derechos Humanos. A pesar de haber sido muy corto el tiempo en que conocí su trabajo, me ayudó a dimensionar otros problemas de América Latina.

CAPITULO 1
MARCO TEÓRICO- METODOLÓGICO

MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO

El tema que pone en marcha esta investigación es ver de qué manera Brasil se inserta en el mercado mundial, a partir del Eje Interoceánico Central de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), hoy Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

Antes de comenzar el primer capítulo, el cual consiste en presentar las categorías que permitieron estudiar el tema, es preciso tener en cuenta que IIRSA, actualmente nombrado COSIPLAN, es una iniciativa que pretende implementar más de 500 proyectos en el área de energía, comunicación y transporte en toda la región suramericana.

A continuación se expondrán las categorías que permiten al trabajo de investigación acercarse al tema del Eje Interoceánico Central del IIRSA, hoy, COSIPLAN.

I. FORMULA GENERAL DEL CAPITAL

El siguiente trabajo indaga sobre la intensificación de la segunda esfera de circulación del mercado mundial y de Brasil partiendo de la categoría capital empleada por Marx, entendida como la forma de producción y reproducción que encarnamos socialmente los sujetos, ya que “el capital no es una cosa, sino una relación social entre personas, mediada por cosas”²; donde el capital sigue un proceso cíclico una y otra vez. A este proceso cíclico se le nombra formula general, a continuación se presenta:

$$D - M \begin{matrix} T \\ \\ Mp \end{matrix} \dots P \dots M' (M + m) - D'$$

siguiendo un proceso cíclico para seguir existiendo

D = dinero

M = mercancía

Mp =medios de producción

T= fuerza de trabajo

P= proceso productivo

M' = mercancías con valor incrementado

D' = dinero incrementado

En la fórmula general se distinguen tres etapas:

Primera etapa (capital –dinero): el capitalista aparece como comprador en el mercado de mercancías y de trabajo; su dinero se convierte en mercancía, o dicho de otro modo, realiza el acto de circulación D-M.

Segunda etapa (capital productivo): consumo productivo, por el capitalista, de las mercancías adquiridas. Actúa como productor capitalista de mercancías; su capital pasa por el proceso de producción. Resultado: una mercancía de valor superior al de sus elementos productores.

Tercera etapa (capital-mercancía): El capitalista vuelve al mercado como vendedor; su mercancía se convierte en dinero, o dicho de otra forma, cumple el acto de circulación M-D.³

La primera y tercera etapa concierne al acto de circulación. Cada etapa es interdependiente de las otras dos para conseguir la reproducción del capital. Si se ocasionara una obstrucción en alguna de ellas, afectaría directamente a las otras.

La investigación se centró en las implicaciones de la tercera etapa de reproducción del capital, es decir, en la segunda etapa de circulación, que consiste en M'- D' como conversión de la “forma-mercancía en la de dinero”⁴, dentro de esta etapa acontece el intercambio. A lo largo de la investigación se enuncia la

³ Ibid. Pág. 35.

⁴ Ibid. Pág. 48.

segunda etapa de circulación como el intercambio entre Brasil y otras regiones, debido a que el trabajo busca estudiar al mercado mundial y las condiciones en que se inserta Brasil en él.

Es justo en la segunda etapa de circulación que las vías de transporte cobran vital importancia. Cuando la mercancía sale de la esfera de producción y se dirige a donde será ensamblada o a los puntos de intercambio, requiere de la mediación de vías de transporte, sin ellas este desplazamiento no podría efectuarse.

La disposición y conexión entre las diferentes vías de transporte le otorgan fluidez o estancamiento a la mercancía. Aunado a esto, una región económica que disponga de vías de transporte que impregnen movilidad a sus mercancías, cuenta con mejores herramientas en la gran vorágine competitiva que caracteriza al mercado mundial actualmente.

Una metáfora que puede ayudar a dibujar la importancia de las vías de transporte en la actualidad, es imaginar estas vías como venas que alimentan los órganos de producción, intercambio y consumo, transportando aquello que le permite seguir funcionando.

Hay que hacer notar que las vías de transporte requieren un proceso productivo que las construyan. Al respecto, David Harvey señala que “la absorción de [...] excedentes mediante la expansión geográfica y la reorganización espacial contribuye a resolver el problema de los excedentes que carecen de oportunidades rentables.”⁵

Así pues la producción de vías de transporte reorganiza espacialmente la actividad económica para que el capital realice con velocidad la segunda fase de circulación y absorba capital y fuerza de trabajo excedente.

⁵ Harvey, David [2014] *Diecisiete Contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, IAEN, Pág. 153.

II. MERCADO MUNDIAL

La investigación recupera el concepto de mercado mundial de Ruy Mauro Marini, en su obra *Dialéctica de la dependencia*. Principalmente porque reconoce la configuración de dependencia que mantienen los países de América Latina en relación a otros países. Además, este trabajo de investigación reconoce a Brasil como país dependiente, en su inserción al mercado mundial.⁶

Marini pensó la dependencia "...como una relación de subordinación entre naciones formalmente independientes, en cuyo marco las relaciones de producción de las naciones subordinadas son modificadas o recreadas para asegurar la reproducción ampliada de la dependencia"⁷, relación que acontece en Brasil. En otras palabras, se reconoce la independencia de los Estados, empero, los procesos productivos y de consumo que acontece en su interior se modifican respondiendo a las necesidades de acumulación de capital que proceden del mercado mundial. Esto es posible, porque no existen funciones homogéneas entre los diferentes países del mercado mundial, hay países que marcan la tendencia predominante que los países de América Latina deben seguir, modificando su interior para responder a los requerimientos de los países dominantes.

El trabajo no se enfoca a un debate teórico, por tanto, no entra a discutir a profundidad la categoría "dependencia", sin embargo, reconoce a Brasil como un país dependiente. La primera característica que lleva a esta aseveración es que a pesar de su desarrollo tecnológico, Brasil no abarca tecnología de punta, es decir, no está en la puga por desarrollar una revolución científico-técnica, que cambie la evolución de la economía mundial; la segunda es que el crecimiento económico que reportó Brasil, no se tradujo en la eliminación de la sobreexplotación del trabajo.

⁶ Para entrar en el debate se recomienda leer los siguientes trabajos que discuten la "dependencia": Bambilra, Vania [1978] *Teoría de la dependencia: una anticrítica*, México, Era, 115 pp; Cueva, Agustín [1974] "Problemas y perspectivas de la teoría de la dependencia", *Revista Historia y Sociedad*, México, (3): 55-77; Dos Santos, Theotonio [1999] "Neoliberalismo: doctrina y política", *Comercio Exterior*, México, 49 (6): 507-526; Kalmanovitz, Salomón [1982] "Teoría del desarrollo: cuestiones de método" *Revista Comercio Exterior*, 32 (5): 531-542, Mayo.

⁷ Marini, Ruy Mauro [2015] *Dialéctica de la dependencia en América Latina, dependencia y globalización*, México, Buenos Aires, Siglo XXI, CLACSO, Pág. 111.

La sobreexplotación del trabajo en Brasil se puede ver en la condición de esclavitud que mantienen clandestinamente algunas transnacionales en el sector del café, en el sector textil y en el ámbito de la construcción.⁸ Además del crecimiento de trabajadores rurales, en una población rural que ascendía a 30 millones en 2010, "...asalariados temporalmente en el campo [...] que pasan buena parte del año en el desempleo, en relaciones laborales altamente inestables, bajos salarios, trabajo manual y extenuante, además de pésimas condiciones de trabajo..."⁹

Regresando a la investigación, estudia las mercancías producidas por sectores dentro del mercado mundial y los países con mayor influencia dentro de este comportamiento. Además, caracteriza al sector externo de Brasil, indagando en las mercancías que intercambian en el mercado mundial y los principales países destino de sus mercancías.

Brasil, al no crear su propia demanda, "...nace para atender una demanda preexistente, y se estructura en función de los requerimientos de mercado procedentes de los países avanzados."¹⁰ El trabajo estudia la respuesta brasileña que se refleja en los cambios de su estructura productiva interna, donde la división

⁸ La condición de esclavitud ascendía a 25 000 brasileños en 2003, sin embargo, no hay claridad en las cifras actuales, debido a que la "Lista sucia, un registro creado en 2003 que reúne los nombres de los empleadores que fueron descubiertos usando trabajo esclavo", fue suspendida por la Corte Suprema de Brasil en 2014, calificándola de inconstitucional. (Fuente: Saccone, Valeria [2016] *Esclavitud en Brasil, un triste récord en la octava economía del mundo*, El Confidencial, Rio de Janeiro, <http://www.elconfidencial.com/mundo/2016-05-17/esclavitud-brasil-cafe-abusos-america-latina_1199980/>)

⁹ Continúa la cita: "Los trabajadores temporales tienen un ingreso promedio mensual de 344 reales (52.92% con un ingreso promedio mensual de hasta la mitad del salario mínimo) y 84.28% no han formado un contrato formal [...] con alto índice de inseguridad alimentaria, sufren los impactos de la exposición a agrotóxicos [...] para estos trabajadores rurales, entre lo que era peor en el trabajo estaba: la hora de despertar (44.52%), el desplazamiento (19.5 %) y la "exposición" (14.3%), así como los daños relacionados con la comida, la salud y la fatiga." En el estudio se menciona el problema que representa "adoptar el lugar de residencia como criterio de clasificación" para ver si es población urbana o rural, debido a que hay "...trabajadores que emigran durante el día para trabajar: trabajadores temporales [...] que, de acuerdo con la Encuesta Nacional por Muestra de Domicilios (PNAD) de 2008, representaban el 48% del total de trabajadores del campo, y son considerados como población urbana." (Fuente: Ferreira Carneiro, Fernando, da Silva Augusto, Lia Giraldo, Friedrich, Karen [2015] *Dossier ABRASCO: alerta sobre los impactos de los agrotóxicos en la salud*, Rio de Janeiro, São Paulo, Expressão Popular, Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venancio, <http://www.rapaluru.org/agrotoxicos/Prensa/UNA_ALERTA_SOBRE_LOS%20MPACTOS_DE_LOS_AGROTOXICOS_EN_LA_SALUD.pdf>)

¹⁰ Óp. Cit. Marini, Pág. 140.

del trabajo especializada produce y exporta alimentos y materias primas industriales.

III. ESTADO

La siguiente investigación toma el concepto de estado que desarrolla Bolívar Echeverría en el artículo *La nación posnacional* para entender el comportamiento del Estado brasileño. A lo largo de dicho artículo, el autor se pregunta sobre la necesidad a la cual responde hoy en día los Estados nacionales, lo que en sus palabras son "...empresas colectivas particulares de acumulación de capital capaces de ganarse una posición en el mercado mundial en virtud de que aglutinan en torno a sí a una masa considerable de patrimonios privados"¹¹, para los cuales generan una serie de condiciones que los estimule. El grado en que logre impulsarlos hablará de un Estado sustentable y competitivo, o en caso contrario, poco atractivo para los patrimonios privados, desde la mirada del autor.

Esto guarda relación con la postura de Harvey, quien señala que "el Estado aplica en general políticas favorables a las empresas, aunque templadas porque [...] también trata de racionalizar y usar las fuerzas del capital para reforzar sus propios poderes de gubernamentalidad sobre poblaciones potencialmente reacias..."¹²

Regresando al planteamiento de Echeverría, existen dos necesidades de la acumulación de capital que dan sentido a la existencia de los Estados nacionales. La primera de ellas hace referencia al mercado mundial, es decir, la necesidad "...que tiene ese proceso de repartirse en múltiples procesos similares, enfrentados entre sí en competencia dentro del mercado mundial..."¹³ La segunda habla de cómo se trastoca el proceso de vida para que la producción y consumo gire entorno del mercado mundial, donde la necesidad es "...la que tiene la

¹¹ Echeverría, Bolívar [2011] "La nación posnacional" en *Ensayos Políticos*, Quito, Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados, Pág. 226.

¹² Harvey, David [2014] *Diecisiete Contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, IAEN, Pág. 158-159.

¹³ *Ibíd.* Pág. 228.

dinámica en “forma de valor” de la acumulación de capital de subsumir realmente bajo su “lógica” a la existencia en “forma natural” del proceso de reproducción social...”¹⁴

Las dos necesidades arriba enunciadas se llevan a cabo, siempre y cuando fomenten el reconocimiento del Estado por parte del capital privado y de la sociedad.

Un punto que trata de entender este trabajo es ver si el Estado brasileño fue sustentable y competitivo al cuidar capitales privados en el mercado mundial, es decir, si respondió a las necesidades de acumulación de patrimonios privados, también llamadas empresas, en el periodo de 2002 a 2010.

Regresando al planteamiento de Bolívar, el autor observa que los Estados nacionales responden actualmente a estas dos necesidades a cambio de sus transnacionalizaciones. Pues a pesar de que se reconozca su independencia, no deciden sobre su política económica, aunque en otros elementos sí, en su lugar adoptan decisiones o “recomendaciones” de instituciones como el Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional.

Siguiendo a Echeverría, el trabajo estudia al Estado de Brasil, siendo un país del tercer mundo, observando si obtuvo mayores ventajas de sus recursos naturales y de la fuerza de trabajo de la cual dispuso para estabilizarse económicamente, en esta transnacionalización. Se puede pensar si “...la industria maquiladora [...] parece ser el tipo de industrias característico de esta etapa de transición...”¹⁵ para el caso de Brasil.

Seleccionar la propuesta de Bolívar Echeverría para pensar el Estado nacional de Brasil en el periodo que va del 2002 al 2010, no solo permite comprender las necesidades a las que respondió y si logró hacerlo de manera satisfactoria, también lleva a preguntar sobre la manera en que lo realizó.

¹⁴ *Ibíd.* Pág. 228-229.

¹⁵ *Ibíd.* Pág. 231.

El institución que muestra esto es el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), por ello se investiga su finalidad e intervención, las empresas que financió y si existe alguna relación con aquellas que mayor crecimiento reportaron durante este periodo, así como también los sectores en que se desempeñan estas empresas y si existen alguna región-productiva donde el banco tenga mayor intervención.

IV. Fuerzas productivas o medios de transporte

Hasta ahora se ha expuesto el por qué, para qué y quiénes, corresponde abordar la categoría que permita ver el cómo. Para ello se emplea la categoría de Fuerzas productivas o medios de transporte.

Karl Marx utilizo y desarrollo la categoría “fuerzas productivas”, que a continuación se explica, recientemente Andrés Barreda, a partir del trabajo de Marx, señaló que los medios de transporte también son fuerzas productivas¹⁶ al contribuir en la reproducción del capital.

Las vías de transporte mantienen una función estratégica porque articulan los lugares de producción y consumo y además se despliegan en lugares que proveen de materias primas, recursos naturales y mano de obra que contribuyen a la reproducción del capital.

En términos generales, “la fuerza productiva sociales del trabajo¹⁷ [...] es la transformación del proceso productivo en aplicación constante de las ciencias naturales, mecánica, química, etc., y de la tecnología, etc., con determinados objetivos [...] al proceso inmediato de producción”¹⁸. Ahora bien

¹⁶ “...Si no que se extiende a la reflexión en torno a las formas de acumulación, desarrollo y crisis, así como a los territorio y grupos de poder económicos con que el capital administra el desarrollo de sus fuerzas productivas técnicas, sus fuerzas productivas procreativas, la subordinación de las segundas a las primeras mediante su articulación con un sistema de fuerzas productivas generales (o medios de comunicación y transporte) y sus fuerzas destructivas...” (Fuente: Barreda Marín, Andrés [1999] *Atlas geoeconómico y geopolítico del estado de Chiapas* (Tesis de doctorado) Universidad Nacional Autónoma de México, México, Pág. 22

¹⁷ Karl, Marx [1971] *El Capital libro I capítulo VI (inédito)*, México, Siglo XXI, Pág. 59.

¹⁸ *Ibidem*.

...fuerza productiva no es por de pronto nada más que la capacidad de trabajar real de los hombres vivos: la capacidad de producir mediante su trabajo y con la utilización de determinados medios materiales de producción y en una forma de cooperación determinada por ellos los medios materiales para la satisfacción de las necesidades sociales de la vida, lo que quiere decir, en condiciones capitalistas, la capacidad de producir <<mercancías>>. Todo lo que aumenta ese efecto útil de la capacidad humana de trabajar [...] es una nueva <<fuerza productiva>> social.¹⁹

En tanto que “trastocar el modo de producción en una esfera de la industria implica trastocarlo en las demás.”²⁰, se va haciendo necesaria “una revolución en las condiciones generales [...] de los medios de comunicación y de transporte” que intervengan en la segunda fase de circulación, mediando el traslado físico de las mercancías desde la esfera de la producción a la de intercambio.

Hay que tener en cuenta que las esferas de producción, de intercambio y de consumo de las mercancías obtenidas en el ciclo de la fórmula general del capital están separadas espacialmente, y por tanto disociadas. Necesitan una mediación que las articule, función que desempeñan las fuerzas productivas generales del transporte.

Así las fuerzas productivas generales del transporte son el medio a través del cual se desplazan físicamente las mercancías que salen de la esfera de la producción dirigiéndose al mercado para ser intercambiadas por dinero y posteriormente consumidas. Distinguiendo que una fuerza productiva del transporte puede ser tanto una máquina auto-motorizada como también la viabilidad por la cual se desplazan, esta investigación se centrará en la segunda.

¹⁹ Korsch, Karl [1981] *Karl Marx*, España, Ariel, pág. 211.

²⁰ Karl, Marx [1971] “Maquinaria y gran industria” en *El Capital*, Tomo I/ Vol. 2, México, Siglo XXI, Pág. 466.

V. TIEMPO Y ESPACIO

En último lugar, y no por ello de menor importancia, el trabajo aborda la relación conflictiva entre el tiempo y el espacio que el Eje Interoceánico Central del IIRSA, hoy COSIPLAN, refleja. Transformando el paisaje Suramericano para inducir la adaptación del capital privado, de origen brasileño, a las exigencias de competitividad del mercado mundial.

El primer punto a tratar es que el perpetuo inicio del ciclo del capital, que busca realizarse una y otra vez a la brevedad, explica esta relación conflictiva entre el tiempo y el espacio.

“Para el capital, el tiempo es dinero. Atravesar el espacio cuesta tiempo y dinero...”²¹, por lo que se piensa constantemente “en el desarrollo de nuevas formas de reducir coste o tiempo en la circulación de capital.”²² Vivimos en la supremacía del tiempo, que se logra imponer a través de la organización del espacio, el cual es percibido como un objeto que se puede manipular y aniquilar a favor del tiempo dinero.

Esta supeditación del espacio al tiempo, busca asegurar la no irrupción del ciclo del capital en su forma mercancía, explicado en la ley general. Y es que la producción de las mercancías buscan, consecuentemente, colocarlas en mercados más distantes y en general, en puntos de intercambio en el menor tiempo posible, pues vivimos bajo la premisa del just in time. También se debe a la segmentación de las cadenas productivas, que divide la producción de las partes que componen una mercancía en diferentes lugares.

En segundo lugar, para lograr reducir el tiempo y el espacio pueden tomarse dos vías, o ambas, tal como apunta David Harvey: “La primera supone continuas innovaciones en las tecnologías de los transportes y comunicaciones [...] La segunda [...] consiste en ubicar sus actividades allí donde sean mínimos los

²¹ Harvey, David [2014] *Diecisiete Contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, IAEN, Pág. 150.

²² *Ibíd.*

costes de obtención de los medios de producción (incluidas las materias primas), así como la mano de obra y el acceso al mercado.²³

Esto es lo que acontece alrededor del Eje Interoceánico Central del COSIPLAN, innovaciones en nuevas carreteras, ampliación del puerto Santos en Brasil, conexión entre distintos puertos que van desde el Océano Atlántico hasta el Océano Pacífico, ubicados en Brasil, Perú y Chile, la producción de conexiones físicas entre carreteras que estaban dissociadas; además, todas estas innovaciones fueron ubicadas en las zonas de mayor concentración de actividades agrícolas, mineras e industriales, es decir, donde los capitales privados pueden disponer de materias primas, mano de obra, acceso a puntos de consumo y de navegabilidad.

Estas características del EIC son diferentes caras de un mismo acontecimiento, la vorágine de la competitividad del mercado mundial que marca la pauta al capital, en su forma mercancía, por efectuar la segunda fase de circulación a la brevedad, es decir, reducir el tiempo de movilidad de las mercancías sobre el espacio para lograr ser intercambiadas por dinero lo antes posible.

De esta manera se observa que “la continuidad en la circulación del capital sólo se puede asegurar por medio de la creación de un sistema de transporte eficiente y espacialmente integrado...”²⁴, a esta necesidad responde la producción de todo el complejo de infraestructura, en materia de transporte, que el IIRSA, hoy COSIPLAN, representa. Y más específicamente el Eje Interoceánico Central.

Algo que no deja de ser interesante alrededor del EIC, es el hecho que desde la llegada de españoles y portugueses al ahora llamado continente Americano, se tuvo el sueño de poder atravesar el continente del Océano Atlántico al Océano Pacífico a través de vías de transporte, algo que también se cumple con la producción de este Eje Interoceánico Central.

²³ *Ibíd.* Pág. 150-151

²⁴ Harvey, David [1990] *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*, México, Fondo de Cultura Económica, Pág. 380.

Para continuar con el tercer punto en esta reflexión sobre el espacio y el tiempo cabe preguntar ¿Qué actores son los que intervinieron en la producción del Eje Interoceánico Central? es decir, ¿Quién hizo posible esta reorganización de la actividad económica?

El apartado 3.4 *Banco de desarrollo de Brasil (BNDES)* aborda este punto, los capitales privados personificados en empresas, con la gran ayuda del Estado, traducida en financiamientos, son los actores encargados de reorganizar la actividad económica desde el IIRSA.

En Brasil, “el estado aplica en general políticas favorables a las empresas...”²⁵ por medio del BNDES. Esto se explica porque ambos, son los personajes que tienen la capacidad para poner en movimiento todo el capital excedente que requiere reorganizar el espacio con un proyecto tan grande y ambicioso como lo es el IIRSA.

Se puede señalar que la figura del crédito contribuirá a que los capitales privados tengan la suficiente capacidad de intervenir en el espacio. El crédito “...se convierte en un arma [...] poderosa en la lucha competitiva. Mediante hilos invisibles, atrae hacia las manos de capitalistas individuales o asociados los medios dinerarios que [...] están dispersos...”²⁶

La acción conjunta entre capitales privados y Estado en obras de infraestructura, se puede lograr efectuando un marco legal que permita el financiamiento del Estado, favoreciendo directamente a los capitales privados. De esto nos habla la Ley n° 11079, que permite las alianzas público-privadas, lo cual viene en el apartado 4.5.1 *Marco legal de las políticas de concesión público-privadas*.

El cuarto punto que aborda este trabajo es ¿Para qué los capitales privados necesitan mejorar sus condiciones de movilidad? Los capitales privados buscan tener un ambiente favorable de movilidad para lidiar en la dinámica de

²⁵ Harvey, David [2014] *Diecisiete Contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, IAEN, Pág. 158.

²⁶ Karl, Marx [1971] *El Capital, Tomo I/ Vol. 3*, México, Siglo XXI, Pág. 780.

competitividad que el mercado mundial marca, enfrentando a la diversidad de capitales privados que hay, y así evitar ser depurados.

Dentro de esta dinámica de competitividad se vuelve apremiante tener suficientes vías de movilidad porque "...ha cambiado la escala a la que se articula la actividad económica."²⁷ Desde la llamada globalización, acudimos a un mayor grado de comercio internacional, lo que explica que la producción de un lugar pueda llegar al otro lado del planeta en un tiempo record, además de que la población se enfrenta a la oferta y alcance de una serie de mercancías, que en décadas anteriores hubiera sido impensable.

Sobre la ampliación de la escala a la que se articula la actividad económica, también es importante incluir lo que David Harvey nos cuenta a continuación

...durante la década de 1980 se habló mucho del automóvil global, cuyas piezas se producirían en casi cualquier parte del mundo para ser ensambladas luego, aunque no producidas en la fábrica final. Esta es ahora la práctica normal de muchas líneas de producción...²⁸

Esto explica lo que Harvey señala como miedo a la esclerosis por parte del capital; sino lleva a cabo el ensamble final de las piezas que pueden llegar a componer una sola mercancía, no puede obtener la mercancía terminada, piezas que por cierto se producen en distintos lugares para aprovechar la disposición de materias primas o de mano de obra que ofrece. El automóvil es el más claro ejemplo, sin ser el único.

El quinto punto es el concepto de escala y las transformaciones socio-espaciales del capitalismo que podemos estudiar desde el (*IIRSA*) y más claramente desde el Eje Interoceánico Central.

Retomando a Neil Smith, una escala no es algo que aparezca por sí sola o que se mantenga fija. Las escalas "...son expresiones mismas de la organización de

²⁷ *Ibíd.* Pág. 160.

²⁸ *Ibíd.*em.

procesos sociales...”²⁹, por tanto cambian con esta organización. Una escala puede “...mantener y facilitar diferentes procesos de la circulación y acumulación del capital.”³⁰

Las escalas expresaran pugnas, el cómo se materializa una escala dice mucho de los actores que tienen los medios para darle forma a la escala, es decir, “los procesos de (re)construcción de las escalas alteran y expresan cambios en la geometría del poder social, reforzando el poder y control de algunos y militando el poder de otros.”³¹

Con la producción de la infraestructura del IIRSA y del Eje Interoceánico central se han creado escalas, porque en ellas se puede estudiar el intento por dar coherencia al patrón de acumulación que se gestó en las zonas donde influyen. Además, se observa la imposición del proyecto de capitales privados a través del Estado, al atender a sus necesidades de circulación de capital.

²⁹ Neil Smith en González Sara [2005] “La Geografía escalar del capitalismo actual”, *Scrip Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX, Núm. 189, Universidad de Barcelona, mayo, < <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>>, Pág. 8.

³⁰ Marston en González Sara [2005] “La Geografía escalar del capitalismo actual”, *Scrip Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX, Núm. 189, mayo, Universidad de Barcelona, < <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>>, Pág. 4.

³¹ González Sara [2005] “La Geografía escalar del capitalismo actual”, *Scrip Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX, Núm. 189, mayo, Universidad de Barcelona, < <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>>, Pág. 8.

CAPITULO 2

LA ECONOMÍA MUNDIAL Y BRASIL EN ELLA.

LA ECONOMÍA MUNDIAL Y BRASIL EN ELLA.

El siguiente capítulo busca reconstruir algunos rasgos de la tendencia general de la economía mundial y bajo este escenario, caracterizar al sector externo de Brasil, ambos del año 2002 al 2010. De esta manera el capítulo estará dividido en dos secciones.

En la primera sección, los rasgos de la economía mundial que encontraremos son el comportamiento de la segunda fase de circulación de las mercancías a nivel global; las mercancías, por sectores, que se produjeron y el valor que reportaron en términos de precios; las economías con mayor dominio dentro de la economía mundial, es decir, los países que tienen mayor influencia en el sentido que mantiene la economía mundial y por último, de manera muy breve, se hablará de Brasil, Rusia, India y China como el grupo BRIC que conformaron.

El tema que ocupa la segunda sección de este primer capítulo será la caracterización del sector externo de Brasil. En el terreno de estudio comenzaremos por dimensionar el peso que tuvo el intercambio con el exterior para Brasil; investigaremos con qué mercancías participa dentro del mercado mundial; así como los países con quienes mantiene una relación de intercambio de mayor relevancia; para finalizar se investigarán los capitales privados o empresas que actúan en la relación de intercambio exterior.

Este conjunto de información nos permitirá rastrear cómo se vincula Brasil al mercado mundial. De igual manera podremos ubicar a que dinámica respondió y si esto conllevó o no a un cambio en su perfil de intercambio con el exterior.

En cuanto a la periodización mencionaré que no se elige al azar, se relaciona con el escenario dentro del cual se desarrollaron los dos periodos de *Luiz Inácio Lula da Silva* en la presidencia de Brasil, los cuales van de enero de 2003 a diciembre de 2010. Tomando en cuenta que lo más importante no son los periodos presidenciales sino las regularidades de desarrollo que sobrepasan el periodo en que un funcionario tenga el cargo.

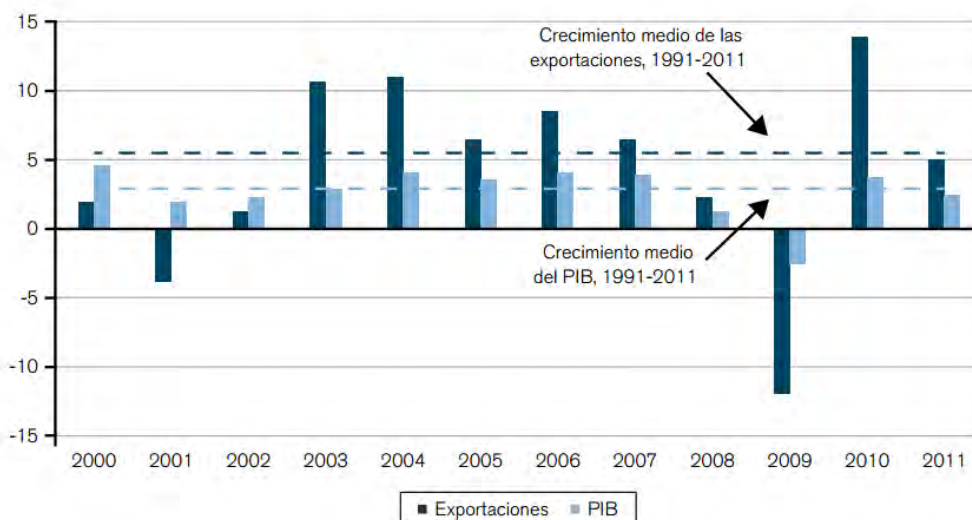
2.1 ENTORNO A LA ECONOMÍA MUNDIAL

2.1.1 Esfera de circulación en la economía mundial

Para comenzar a caracterizar la economía mundial de nuestra sociedad, es preciso mencionar que desde el 2003 el aumento del comercio de mercancías, es decir, su compra y reventa, es mayor al aumento de la producción de mercancías a nivel global. Lo que pone acento en la red de fuerzas productivas generales de la industria del transporte existente y planeado a nivel global.

Tan solo de 2002 a 2003 vemos que el crecimiento del volumen del comercio mundial aumentó 11%, cobrando mayor peso frente al aumento del PIB mundial, el cual aumentó en solo 2.5%. A partir del 2003 el volumen del comercio de mercancías será mayor en relación al PIB mundial, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. CRECIMIENTO DEL VOLUMEN DEL COMERCIO DE MERCANCÍAS Y DEL PIB MUNDIALES, 2000-2011 (Variación porcentual anual)



Fuente: OMC [2011] "El comercio mundial en 2011", *Informe sobre el comercio mundial 2012*, Pág. 18
https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr12-1_s.pdf

La Organización Mundial del Comercio (OMC) afirma que "...la relación entre el comercio y el PIB es un indicador aproximado de la globalización; [...] este

parámetro pone de manifiesto que la apertura de la economía se intensificó en todas las regiones en 2005.”³² La OMC considera a la globalización como el aumento del comercio internacional gracias a la internacionalización de la producción, agregaremos que la fracturación de las cadenas productivas también guarda relación.

Una lectura al gráfico 1.1 desde la Crítica de la Economía Política nos permite señalar, como tendencia general del mercado mundial, cambios de títulos de propiedad, es decir, aumento de la esfera de circulación de mercancías y su intercambio que involucra el “cambio de ubicación de los productos, su movimiento real de un lugar a otro.”³³ Porque “...la circulación de mercancías puede ocurrir sin su movimiento físico y el transporte de productos sin circulación de mercancías, e incluso sin intercambio directo de productos.”³⁴ Esta dinámica comenzó en 2003 y no hasta 2005, tal como afirma la OMC.

Cabe preguntarse ¿el aumento de la esfera de la circulación o intercambio en el mercado representa una mayor disociación entre la esfera de producción y el lugar de consumo? O más bien nos habla de una mayor fragmentación del proceso de producción. Puede tratarse de los dos fenómenos, a partir del crecimiento de las redes de comunicación que permiten las cadenas de producción a nivel global; este aumento de las redes de comunicación es nombrado la tercera revolución industrial.

La OMC publicó que “el crecimiento del comercio de mercancías se atribuye en parte al comercio de productos intermedios que cruzan las fronteras nacionales antes de ser transformados en productos finales.”³⁵ Si la producción de una mercancía no se concluye en un mismo punto, la constitución de una mercancía final implica un largo desplazamiento físico antes de llegar al intercambio que le precede a su consumo.

³² OMC [2006] “Evolución del comercio mundial en 2006”, *Estadísticas del comercio internacional 2006*, Pág. 1.

³³ Marx, Karl [2008] *El Capital, Tomo II/ Vol. 4*, México, Siglo XXI, Pág. 178.

³⁴ *Ibíd.*

³⁵ OMC [2012] “Evolución del comercio mundial en 2006”, *Estadísticas del comercio internacional 2006*, Pág. 14.

Más adelante se expondrá la dinámica que mantiene el sector de la agricultura, la industria o manufactura y los servicios para delinear con mayor precisión el funcionamiento del mercado mundial.

2.1.2 Mercancías por sectores económicos y valor

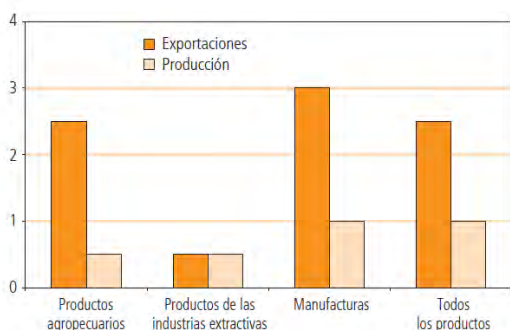
Otro elemento distintivo de la economía mundial es que la industria manufacturera es el mayor componente en la producción de mercancías, seguido por la agricultura y por combustibles y productos de las industrias extractivas. Si bien es cierto que esta composición es una tendencia general, se reportaron cambios en el comportamiento de cada uno de estos sectores que vale la pena ver a detalle.

A nivel mundial en el año 2002, resalta que la industria manufacturera fue la que reportó mayor crecimiento en términos de producción y de comercialización. Haciendo una lectura del gráfico 2, observamos que la producción de la industria manufacturera creció en 1% y su comercio aumentó un 3%, en términos de volumen. Seguido de la agricultura, la cual aumentó un 0.5% el volumen de su producción y un 2.5% el volumen de su comercio. Y en tercer y último lugar están las industrias extractivas con un crecimiento de tan sólo 0.5%, tanto en el volumen de producción como en su comercialización. (Ver gráfico 2)

Posteriormente en 2005 los productos manufacturados continuaron ocupando el primer lugar en producción (2.5%) y comercialización (7%). Lo que más sobresale es el comportamiento de los productos agrícolas; a pesar de que la agricultura permaneció en segundo lugar, resalta el gran crecimiento de su comercialización frente a su baja producción. Reportó un incremento de tan sólo 0.5% en el volumen de su producción obtenida y su comercio se amplió en un 5.5%. El sector de los combustibles y productos de la industria extractiva se posicionó en el tercer con lugar, tuvo un aumento de 1.5% en su producción y 2.5% en su comercialización. (Ver gráfico 3)

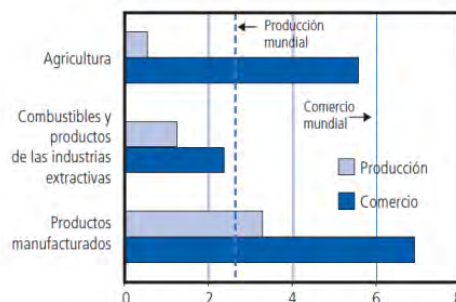
Para 2010, la unidad de la economía mundial tuvo un crecimiento de 18.5% en la comercialización de las industrias manufactureras, frente al avance de solo 6% en su producción. La producción agrícola no reporto ningún avance en términos de producción, en contraposición al alza de 8% en su comercialización. Por su parte, el sector de los combustibles y productos de las industrias extractivas tuvo un aumento de 2% en su producción y 5% en su traslado. (Ver gráfico 4)

Gráfico 2. COMERCIO Y PRODUCCIÓN MUNDIALES DE MERCANCIAS POR PRINCIPALES GRUPOS DE PRODUCTOS, 2002
(Variación porcentual anual en volumen)



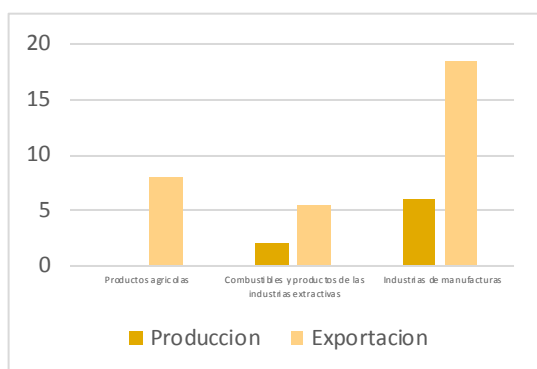
Fuente: OMC [2003] *Evolución del comercio mundial en 2002 y perspectivas para 2003*, Pág. 2, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2003_s/its03_general_overview_s.pdf>

Gráfico 3. AUMENTO DEL VOLUMEN DEL COMERCIO MUNDIAL DE MERCANCIAS Y DE LA PRODUCCIÓN, POR SECTORES, EN 2005
(Variación porcentual)



Fuente: OMC [2006] *Estadísticas del comercio internacional 2006*, Pág. 3, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2006_s/its2006_s.pdf>

Gráfico 4. CRECIMIENTO DEL VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES Y LA PRODUCCIÓN MUNDIALES DE MERCANCIAS, 2010



Fuente: OMC [2012] *Elaboración propia con datos de Evolución del comercio mundial*, Pág. 21, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2012_s/its2012_s.pdf>

Una vez mostrada la interrelación, en términos de volumen, entre la esfera de producción y la esfera de circulación de cada sector de la economía mundial, es oportuno advertir el precio que alcanzaron dentro de las exportaciones mundiales, información presentada en la Tabla 1.

Tabla 1
EXPORTACIONES MUNDIALES DE MERCANCÍAS, POR PRODUCTOS
(Miles de millones de dólares y porcentajes)

	Valor			Parte		
	2002	2005	2011	2002	2005	2011
Todos los productos ^a	6272	10159	17821	100	100	100
Productos agrícolas	583	852	1660	9.3	8.4	9.3
Productos alimenticios	468	683		7.5	6.7	
Materias primas	114	169		1.8	1.7	
Productos de las industrias extractivas	788	1748	4006	12.6	17.2	22.5
Menas y minerales	63	149		1	1.5	
Combustibles	615	1400	3171	9.8	13.8	17.8
Metales no ferrosos	110	199		1.8	2	
Manufacturas	4708	7312	11511	75.1	72	64.6
Hierro y acero	142	318	527	2.3	3.1	3
Productos químicos	660	1104	1997	10.3	10.9	11.2
Otras semi-manufacturas	460	711		7.3	7	
Maquinaria y equipo de transporte	2539	3851		40.5	37.9	
Productos de la industria automotriz	621	914	1287	9.9	9	7.2
Máquinas de oficina y equipo para telecomunicaciones	823	930	1680	13.4	12.6	9.4
Textiles	152	203	294	2.4	2	1.6
Prendas de vestir	201	276	412	3.2	2.7	2.3
Otros bienes de consumo	553	848		8.8	8.4	

^a Con inclusión de los productos no especificados

Fuente: elaboración propia con datos de OMC [2003] *Evolución del comercio mundial en 2002 y perspectivas para 2003*, Pág. 105, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2003_s/its03_general_overview_s.pdf>; OMC [2006] *Estadísticas del comercio internacional 2006*, Pág. 110, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2006_s/its2006_s.pdf>; OMC [2012] *Evolución del comercio mundial*, Pág. 61, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2012_s/its2012_s.pdf>

En 2002 el valor de las exportaciones mundiales de mercancías fue de 6,272 millones de dólares (mmd) y para 2005 ascendió a 17,821 md, aproximadamente triplicó su valor en un periodo de nueve años.

Triplicaron su valor los productos agrícolas en nueve años, en 2002 fue de 583 mmd y en 2011 ascendió a 1,660 mmd; este comportamiento se puede explicar por el aumento constante de su comercialización que reportó en este periodo, tal y como acabamos de ver. En términos relativos, la participación en el total de las exportaciones mundiales de mercancías del sector agrícola permaneció constante, con 9.3%.

Siguiendo la lectura de la tabla 1 vemos que el valor de los productos de las industrias extractivas creció ocho veces entre 2002 y 2011, de 788 mmd a 4,006 mmd, respectivamente. Representó 12.6% de las exportaciones mundiales en 2002 y 22.5% en 2011; en contraposición a los productos agrícolas, la participación del intercambio de los productos de las industrias extractivas aumentó en el mercado mundial. El rubro de los combustibles fue el que más creció dentro de este sector; en términos de valor, pasó de 615 mmd a 3,171 mmd, quintuplicando su valor inicial; la participación relativa de los combustibles en el total de las exportaciones de mercancías marchó de 9.8% a 17.8%.

En cuanto al valor de las manufacturas vemos que estas se duplicaron del año 2002 al 2011. A pesar de que su representatividad en el total de las exportaciones mundiales disminuyó, de 75.1% a 64.6%, reportó un gran aumento en el valor alcanzado por sus exportaciones, al pasar a 4,708 mmd en 2002 a 11,511 mmd en 2011. Recordemos que fue el sector que mayor crecimiento en la producción y comercialización tuvo.

Desglosando el sector de las manufacturas vemos que el hierro y acero, además de los productos químicos, aumentaron su participación, caso contrario ocurrido con la maquinaria y equipo de transporte, donde los productos de la industria automotriz y las máquinas de oficina y equipo para telecomunicaciones

disminuyeron su participación en las manufacturas, sin dejar de reportar un crecimiento en el valor de sus exportaciones.

2.1.3 Economía matriz

La interrelación entre las diferentes piezas del mercado mundial, en términos de Ruy Mauro Marini, no guardan una función homogénea, en este sentido habrá algunas o alguna que impregnen mayor sentido a toda la red de intercambio o economía mundial, bajo una configuración de dependencia.

En 2002, Estados Unidos fue la economía matriz del mercado mundial, es decir, la producción y comercio de este país trazó la dinámica del conjunto de la economía mundial. Esto a pesar de que redujeran sus exportaciones y aumentaran las importaciones, hecho que lo llevó a tener un déficit comercial en la cuenta corriente equivalente al 5% de su PIB. Como caso hipotético, la OMC enuncia que “solamente el restablecimiento del equilibrio en el comercio de mercancías de los Estados Unidos mediante la reducción de las importaciones implicaría- teóricamente- una contracción del comercio mundial de mercancías del 7%”³⁶ Lo que evidencia la fuerte interrelación que guardaba el flujo de mercancías con este país.

Por otro lado el flujo comercial de China comenzaba a influir en mayor medida. “En 2002 China pasó a ocupar el cuarto lugar entre los principales comerciantes de mercancías a nivel mundial.”³⁷ Se convirtió “en un importante proveedor de todo el mundo y, para muchas economías, también en un importante destino de sus exportaciones.”³⁸

³⁶ *Ibíd.*

³⁷ *Ibíd.*

³⁸ *Ibíd.*

En 2005 “el crecimiento económico mundial se desaceleró”³⁹ causado por el “debilitamiento de la actividad económica en Europa, los Estados Unidos y varios mercados emergentes, por ejemplo [...] Brasil”⁴⁰, entre otros.

Estados Unidos se mantuvo como principal comerciante de mercancías hasta 2013, año en que el otrora líder comercial, es decir, China, se posicionó como economía matriz mundial.

En 2004 China era “el tercer mayor exportador de mercancías.”⁴¹ No hay que perder de vista “el efecto de sus exportaciones en los mercados de los países desarrollados y en su propio desarrollo.”⁴²

Se observó que “desde 2003, China se ha convertido en un mercado importante de productos primarios”⁴³ y “las exportaciones de China están afectando a los de otros países en desarrollo en terceros mercados y reforzando la competencia en los mercados internos de los países en desarrollo.”⁴⁴

El tigre asiático chino exporta particularmente “...productos manufacturados e importa productos no manufacturados, básicamente combustibles y algunos productos agrícolas.”⁴⁵ Esto impregnó nuevos procesos en los países que fueron ofertando los productos requeridos por China.

En 2011 China pasó a ser el principal exportador a nivel mundial, con un peso relativo de 10.4% en el total de las exportaciones mundiales, seguido por Estados Unidos con 8.1%. En este sentido, Estados Unidos ocupó el primer lugar como país importador, absorbiendo 12.3% del total de las importaciones mundiales, frente al 9.5% que China atrajo, datos publicados en las Estadísticas del Comercio Internacional, 2012.

³⁹ OMC [2005], óp. cit. Pág. 1

⁴⁰ *Ibíd.*

⁴¹ OMC [2005], óp. cit., Pág. 2

⁴² *Ibíd.*

⁴³ *ibíd.*

⁴⁴ *ibíd.*

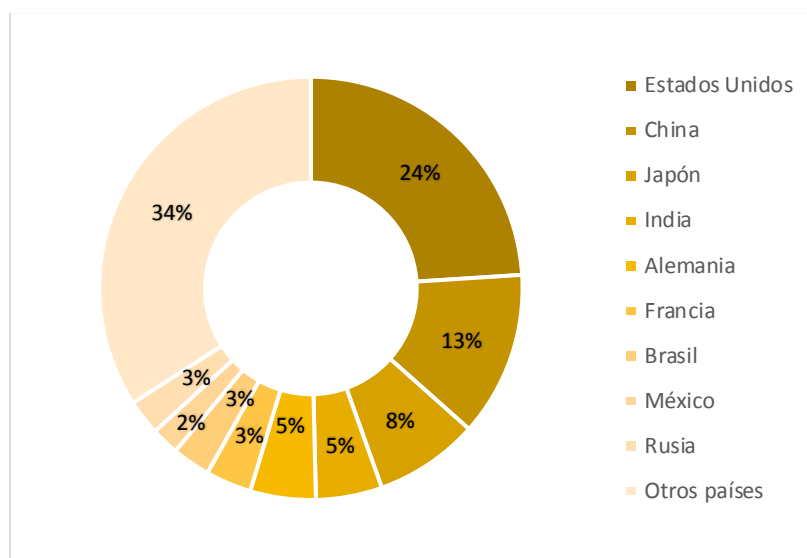
⁴⁵ *Ibíd.*

2.1.4 Brasil, Rusia, India, China (BRIC)

En el año 2001, un año antes del inicio de la administración de *Luiz Inácio Lula da Silva*, el economista británico *Jim O’Neill*, director del área de investigación económica del banco de inversiones neoyorquino *Goldman Sachs*, escribía sobre el cambio que se estaba gestando en el escenario internacional a partir del crecimiento en el mercado mundial de Brasil, China, Rusia e India. En el artículo “*Bulding better global economic BRIC*”, Neill considero que el hecho de que las BRIC, acrónimo utilizado primeramente por él, representaran el 23.27% del PIB mundial en términos de Paridad de Poder Adquisitivo (PPA) en el año 2000 anunciaba que podían convertirse en actores de gran influencia, (tal como se muestra en el Gráfico 5 y 5.1). Es de resaltar que el peso en el PIB mundial a partir de PPP de las BRIC en términos relativos fuera equiparable al de Estados Unidos, el cual fue de 23.98% en 2000.

Gráfico 5. TAMAÑO DEL MUNDO EN TÉRMINOS DE PARIDAD DEL PODER ADQUISITIVO (PPA) (%)

AÑO 2000

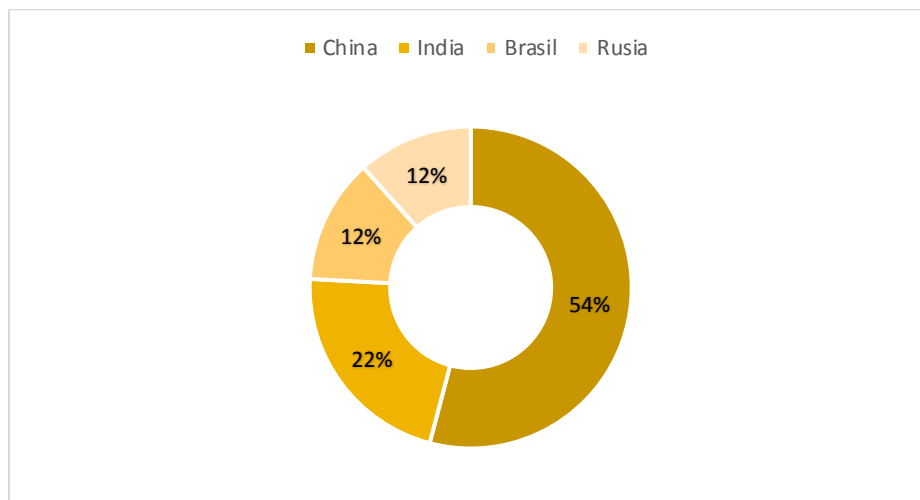


Fuente: elaboración propia con datos de O’Neill, Jim. [2001] “Building better global economic BRIC”, *Global Economics Paper N° 66*, Pág.4, Inglaterra, Goldman Sachs, < <http://www.goldmansachs.com> >.

De manera formal, Brasil, Rusia, India y China conformaron las BRIC hasta 2009, empero, a pesar de que la opinión pública considere la administración de *Lula* como factor principal para que Brasil fuese considerada una potencia comercial en el mercado mundial, es posible rastrear el proceso para que Brasil creciera y fuera considerado una potencia comercial desde antes de la llegada de *Lula*.

Gráfico 5.1 COMPARACIÓN DE TAMAÑO EN BASE A LA PARIDAD DEL PODER ADQUISITIVO (PPA) (%)

AÑO 2000



Fuente: elaboración propia con datos de O'Neill, Jim. [2001] "Building better global economic BRIC", *Global Economics Paper N° 66*, Pág. 4, Inglaterra, Goldman Sachs, < <http://www.goldmansachs.com> >.

2.2 BRASIL EN LA ECONOMÍA MUNDIAL

Después de haber delineado de manera general la dinámica de la economía mundial es preciso bajar la lupa y escudriñar lo ocurrido en Brasil. A continuación abordaremos la relación que mantuvo Brasil con el resto de la economía mundial. Esta relación la dibujaremos a partir de dimensionar la participación del sector externo en Brasil. Presentaremos cuáles son las principales mercancías que ofrece Brasil al mercado global, los países con quienes guarda una mayor relación de intercambio, además de señalar los capitales privados o empresas que avivan esta ampliación de la segunda fase de circulación con el exterior.

Con este ejercicio de investigación lograremos ver el grado en que Brasil respondió a la tendencia predominante en el mercado mundial. También se rastreará la dirección del despliegue de fuerzas productivas generales que necesita Brasil para seguir alimentando su intercambio con el exterior.

Retomando el análisis de la economía mundial expuesto en las páginas anteriores, enunciamos que el comercio de mercancías o segunda fase de circulación a nivel mundial aumentó de manera inusual desde el año 2003, con un crecimiento de 11% en relación al año anterior. Desde el 2003, con excepción del 2009, la segunda fase de circulación de las mercancías reportaría tasas altas de crecimiento en comparación con los resultados de los años anteriores, alcanzando un aumento de 14% en 2010.

Este también fue el comportamiento de Brasil, donde las mercancías producidas en él recorrieron físicamente una trayectoria más amplia para intercambiarse por la forma dineraria del capital, extendiéndose a puntos de intercambio fuera del país. Lo cual robusteció la relación con la economía mundial que Brasil mantenía.

Tan solo de 2002 a 2003 las mercancías que salieron del mercado interno brasileño aumentaron 21%, una cifra récord en más de una década, esto en contraposición a una mayor captación de mercancías producidas en otros países

que caracterizó a Brasil desde 1995. Según datos publicados por el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MIC) de Brasil “en comparación con enero / diciembre del 2002, el incremento de las exportaciones fue de 21,1 %, un crecimiento absoluto de US \$ 12,722 mil, el más grande jamás registrada en las exportaciones brasileñas y la mayor tasa de crecimiento anual en los últimos quince años.”⁴⁶

2.2.1 Conformación de las exportaciones brasileñas

Brasil “...es el 22° exportador [...] y 21° importador...”⁴⁷ a nivel mundial. En cuanto a su perfil externo entre 2003 y 2010 es preciso comenzar por la particularidad de los productos que exporta. Nos ayudaremos de la clasificación que realiza la CEPAL, comisión que divide los bienes o mercancías en:

- a) PRODUCTOS PRIMARIOS, incluyen principalmente alimentos, madera, carbón, petróleo crudo, minerales, etcétera;
- b) MANUFACTURAS BASADAS EN RECURSOS NATURALES, que incluyen principalmente bebidas, productos en madera, metales básicos (excepto acero), derivados del petróleo, cemento, piedras preciosas, vidrios, etcétera;
- c) MANUFACTURAS BASADAS EN BAJA TECNOLOGÍA que incluyen fundamentalmente productos de la industria textil, manufacturas de cuero y similares, cerámica, muebles, joyería, productos plásticos, etcétera;
- d) MANUFACTURAS BASADAS EN MEDIA TECNOLOGÍA que incluyen, entre otros, vehículos de pasajeros y sus partes, fibras sintéticas, vehículos comerciales

⁴⁶ Este aumento se vio reflejado en su balanza comercial con superávit: “En 2003, el superávit comercial récord de US \$ 24, 824 millones, como resultado de exportaciones por US \$ 73 084 millones, también una cifra record...” (MIC [2003] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2003*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>, Pág. I.)

⁴⁷ Palma, Paola [2013] “México, Brasil y China, tres gigantes en pugna”, *Forbes*, agosto, <http://www.forbes.com.mx/mexico-brasil-y-china-tres-gigantes-en-pugna/>

en general, motocicletas, productos químicos en general, fertilizantes, plásticos, hierro y acero, maquinaria, motores, maquinas industriales simples, barcos, relojes, etcétera y, finalmente:

e) MANUFACTURAS BASADAS EN ALTA TECNOLOGÍA, destacando máquinas para procesar datos y computadoras en general, equipos de telecomunicaciones, equipos de televisión, artículos farmacéuticos, turbinas, transistores, aviones, instrumentos ópticos y de precisión, máquinas fotográficas, etcétera.⁴⁸

Después de exponer esta clasificación y aplicándola en las exportaciones que realizó Brasil construimos la siguiente categorización, las mercancías con las cuales se insertó Brasil en el mercado mundial al finalizar el año 2003 van desde:

- a) productos primarios (específicamente soja triturada, mineral de hierro y su concentrado, carne de pollo congelada, fresca o refrigerada, azúcar de caña en bruto)
- b) manufacturas basadas en recursos naturales (salvado y residuos de aceite de soja de extracción, aceites de petróleo bruto, pasta química de madera)
- c) manufacturas basadas en baja tecnología (zapatos, sus partes y componentes)
- d) manufacturas basadas en media tecnología (autobuses de pasajeros, productos semi-manufacturados de hierro y acero, equipo de transmisión o receptores y componentes, motores para vehículos, automóviles y sus piezas, productos laminados planos de hierro o acero, partes y piezas de automóviles y tractores)
- e) manufacturas basadas en alta tecnología (como aviones).

Hay que hacer notar que Brasil principalmente exportaba manufacturas basadas en media tecnología, seguido, de manera descendiente, por productos primarios, manufacturas basadas en recursos naturales y con una pequeña participación, manufacturas basadas en alta tecnología, particularmente aviones.

⁴⁸ Augusto Mansor, Fernando y Díaz Carcanholo, Manuel [2012] "Amenazas y oportunidades del comercio Brasileño con China, Lecciones para Brasil", *Revista del Desarrollo*, 168 (43), <www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/download/28640/26642>. Pág. 119.

Al concluir el primer periodo presidencial de *Luiz Inácio Lula da Silva*, es decir, en 2006, y desde una mirada en conjunto, Brasil continuó exportando más productos manufacturados. Donde el material de transporte fue el principal sector exportador, con un valor de US \$ 20 mmd, lo que representó un 15% en el total de las exportaciones. En contraposición al pujante crecimiento de las exportaciones de los productos primarios.

Resalta que gran parte de las mercancías de manufacturas basadas en media tecnología exportada por Brasil están directamente relacionadas con la producción de automóviles y tractores, al igual que la principal mercancía dentro de la manufactura basada en alta tecnología sean aviones, dicho en otras palabras, que estén vinculadas al sector transportes o de las fuerzas productivas generales; tomando en cuenta que en 2003 el mercado mundial redobló el transporte físico de mercancías, dinámica en la cual se insertó Brasil.

En torno a la tendencia registrada, las exportaciones brasileñas fueron aproximadamente el doble de lo reportado en 2002. “El año 2006 terminó con exportaciones por US \$ 137,470 millones”⁴⁹ y “...en 2002 ascendió a US \$ 60,361 millones, lo que significó, en valor, un aumento de US \$ 77,109 millones...”⁵⁰ Razón por la cual el MIC publicó que “en estos cuatro años, el superávit comercial acumulado alcanzó los US \$ 149,209 millones, lo que contribuye a la mejora de las cuentas externas y la estabilidad de la economía.”⁵¹ Declaración que destaca el traslado de mercancías Brasileñas y su consiguiente intercambio en mercados externos como puente importante para que el capital, de origen Brasileño, concluya el recorrido descrito en la fórmula general.

Dentro de este marco, concluida la primera década del siglo veintiuno, Brasil ya no exportaba en su mayoría mercancías de manufactura basadas en media

⁴⁹“El año 2006 terminó con exportaciones por US \$ 137.470 millones, las importaciones de \$91, 396, 000,000 y un superávit comercial de US \$ 46.074 mil millones.” (Fuente: MIC [2005] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2005*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>, Pág. II.)

⁵⁰Ibíd.

⁵¹Ibíd.

tecnología, en su lugar exportaba más productos básicos – retomando la clasificación de la CEPAL expuesta en el inicio de este apartado- con 39% y 44% respectivamente.

Al finalizar el año 2010, Brasil se insertó en el mercado mundial principalmente con las siguientes mercancías:

- a) productos primarios: soja triturada, mineral de hierro y su concentrado, carne de pollo congelada, fresca o refrigerada, azúcar de caña en bruto, café sin procesar o en grano, carne de res congelados, frescos o refrigerados, tabaco en hojas o desperdicios
- b) manufacturas basadas en recursos naturales: salvado y residuos de aceite de soja de extracción, aceites de petróleo bruto, pasta química de madera, azúcar refinada
- c) manufacturas basadas en baja tecnología: -
- d) manufacturas basadas en media tecnología: automóviles de pasajeros, productos semi-manufacturados de hierro y acero, partes y piezas de automóviles y tractores
- e) manufacturas basadas en alta tecnología: aviones

En relación a este punto, los “cálculos elaborados por Funcex - Fundación para el Centro de Estudios de Comercio Exterior - indican que [...] en el volumen de las exportaciones brasileñas en el período comparativo enero/diciembre- 2010/2009 [...] los productos manufacturados aumentaron un 8,9 %, productos semi-manufacturados, 6,6 % y básica, el 11,4 %.”⁵²

Observamos que dentro de los productos primarios también se encuentran materias primas industriales, como el mineral de hierro, y no solamente alimentos.⁵³

⁵² MIC [2010] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2010*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>, Pág. 11.

⁵³ “Pero no se redujo a esto la función cumplida por América Latina en el desarrollo del capitalismo: a su capacidad para crear una oferta mundial de alimentos, que aparece como condición necesaria de su inserción en la economía

2.2.2 DESTINO DE LAS EXPORTACIONES BRASILEÑAS

En este orden de ideas podemos adicionar que desde 2003, Brasil aumentó sus exportaciones a todos los puntos de intercambio dentro de la economía mundial. Sin embargo, se profundizó más hacia el MERCOSUR. Desde esta visión,

...en la comparación diciembre 2003/2002 hubo un crecimiento de las exportaciones a todas las regiones de contratación. Mercosur fue el bloque con la mayor tasa de crecimiento en el período, un incremento del 80,3 %. La recuperación de las ventas al Mercosur fue impulsado por la recuperación de las exportaciones a la Argentina que en el período, registró un crecimiento del 92,5 %, por un total de US\$ 478 millones.⁵⁴

En el año 2003 la mayoría de las exportaciones brasileñas tenían como destino otro punto del continente Americano, pero sin salir de él. En este año, 23% del total de las exportaciones brasileñas tenían como destino Estado Unidos (incluyendo Puerto Rico), 8% el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), 10% la Asociación de Integración Latinoamericana (ALADI); por su parte la Unión Europea (UE) absorbió 25% y Asia (sin Oriente medio) 16%. (Ver Gráfico 6)

Cabe distinguir entre el MERCOSUR y la ALADI, pues hay algunos países que no participan en los dos procesos. La ALADI está formada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, Cuba y Panamá la integran; promueve la expansión de la integración de la región, a fin de asegurar su desarrollo económico y social. Su objetivo final es el establecimiento de un mercado común latinoamericano.”⁵⁵

internacionalcapitalista, se agregará pronto la de contribuir a la formación de un mercado de materias primas industriales.”(Marini, Ruy Mauro [2015] *Dialéctica de la dependencia en América Latina, dependencia y globalización*, México, Buenos Aires, Siglo XXI, CLACSO, Pág. 113)

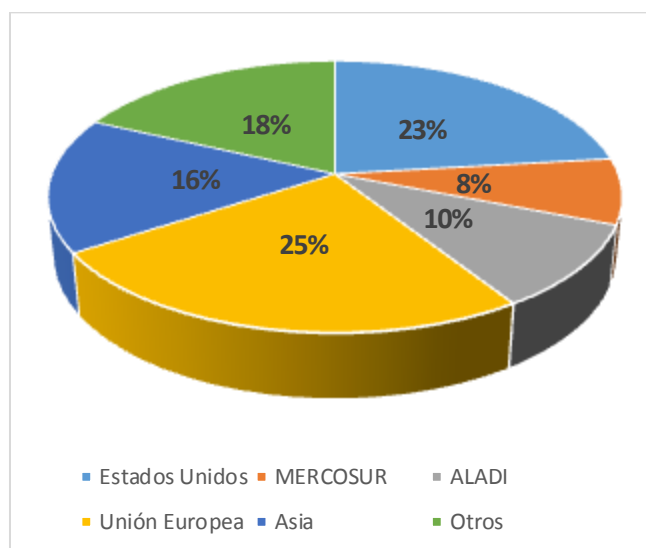
⁵⁴ MIC [2003] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2003*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>, Pág. IV.

⁵⁵ALADI [s.f.] *¿Qué es la ALADI?*,

<<http://www.aladi.org/NSFALADI/PREGUNTASFRECUENTES.NSF/fd7fc5dc8b0352c1032567bb004f8e78/fe139cfd067aec28032574be0043f17e?OpenDocument>>

En cuanto al MERCOSUR, está integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Bolivia; este proceso busca generar un espacio común de carácter comercial y de inversión, “a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional.”⁵⁶ A pesar de que difieren, la ALADI acordó “...disponer, cuando lo considere pertinente, la protocolización [...] de aquellas normas que faciliten la creación de las condiciones necesarias para el establecimiento del Mercado Común...”⁵⁷

Gráfico 6. DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES BRASILEÑAS (2003)



Fuente: elaboración propia con datos de MIC [2003] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2003*, Pág. V, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, <<http://www.mdic.gov.br/>>.

Asimismo Estados Unidos fue el principal destino de los productos manufacturados exportados por Brasil seguido por la ALADI y el MERCOSUR en conjunto. Mientras la UE y Asia fueron los mayores demandantes de los productos primarios ofrecidos por Brasil.

⁵⁶ MERCOSUR [s.f.] *¿Qué es el MERCOSUR?*, <http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=3862.>

⁵⁷ ALADI [s.f.] *Preguntas frecuentes*, <<http://www.aladi.org/nsfaladi/preguntasfrecuentes.nsf/041375533fe033d7032574a3005a4dfd/b25fd2ddb685f478032574be0043f188?OpenDocument>>

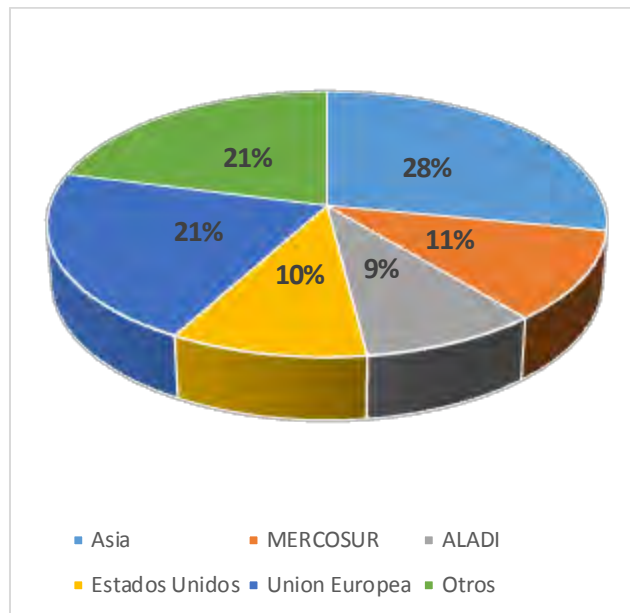
Ya en 2006 el flujo de mercancías tuvo como principal destino los países que forman la ALADI y el MERCOSUR, pues en conjunto absorbieron 23% de las exportaciones brasileñas, con 13% y 10% respectivamente; seguido por la UE con 22%, Estados Unidos con 18% y Asia con 15%. Tan solo el MERCOSUR y la ALADI, en conjunto, absorbieron 36% de los productos manufacturados exportados por Brasil.

Cuatro años después, es decir, concluida la administración de *Luiz Inacio Lula da Silva*, las exportaciones de Brasil se habían triplicado en un periodo de ocho años, alcanzando los US \$ 201 915 millones.⁵⁸

Se identificó a Asia como principal destino, pues atrajo las exportaciones brasileñas en un 28%; donde China absorbió 15% de todas las exportaciones de Brasil, siendo el país más demandante. Por su parte el MERCOSUR adquirió el 11% y la ALADI 9%; Argentina atrajo 9% de las exportaciones de origen brasileño, siendo el país de la región sudamericana con quien Brasil mantiene una mayor relación de intercambio. Por su parte Estados Unidos compró 10% y la UE 21%. Vemos que se equiparó el porcentaje de mercancías brasileñas demandadas por Asia y la región de América. (Ver Gráfico 7)

⁵⁸ “El superávit comercial del año fue de \$ 20,266 mil millones...”, (óp. cit. MIC [2003] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2010*)

Gráfico 7. DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES BRASILEÑAS (2010)



Fuente: elaboración propia con datos de la MIC [2005] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2003*, Pág. X, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>.

El bloque económico asiático fue el mayor demandante de productos básicos brasileños y el MERCOSUR y la ALADI los principales demandantes de productos manufacturados, seguidos por la UE y Estados Unidos.

En contraposición a lo arriba señalado, hay que hacer notar que frente a la efervescencia que provoca la mayor influencia de China como economía-mundo y a Brasil como un país concéntrico a ella, es decir, que responde a sus necesidades, también Brasil mantiene relaciones de intercambio con los países de la ALADI y el MERCOSUR en un porcentaje casi equiparable al que conserva con China; siendo mercancías empleadas en la generación de fuerzas productivas generales lo que más exporta a los demás países de Sudamérica, principalmente Argentina.

A pesar de que la investigación se centre en el proceso que va del año 2003 al 2010 es preciso aludir, a manera de seguir dibujando el escenario en que se

desenvuelve Brasil, que en 2014, bajo la administración de *Dilma Vana da Silva Rousseff*, Brasil obtuvo US \$ 225 100 md por las exportaciones realizadas. Además de tener saldo negativo en la relación de importaciones y exportaciones, tanto en 2013 como en 2014. Con Asia, principalmente China, como vital demandante de las exportaciones brasileñas, absorbiendo 33%; seguido por los países de la ALADI y el MERCOSUR, con 7% y 11% respectivamente, Estados Unidos captó 12% y la UE 19%, el 18% restante tuvo diferentes destinos de menor importancia.

Según el Informe de coyuntura Comercial de Brasil, publicado por la CEPAL, la caída de las exportaciones en 2014 se explica por la disminución de las exportaciones al MERCOSUR, a la Comunidad Andina, al MCCA y a México, "...por el contrario, aumentaron las exportaciones a Estados Unidos y China." ⁵⁹

Del total de las exportaciones realizadas por Brasil, 49% fueron productos básicos y 36% productos manufacturados de muy bajo valor agregado, donde Asia continuó siendo el bloque económico que más demanda de productos básicos realizó, el MERCOSUR además de la ALADI de productos manufacturados, seguido por la UE y Estados Unidos. De igual manera Brasil continuó exportando "...material de transporte- sobre todo automóviles, al amparo de Mercosur y del Acuerdo Complementario con México..."⁶⁰

Notamos que el peso que mantenían las relaciones de intercambio con el exterior no tuvo el mismo crecimiento de la administración anterior y a pesar de esto nos podemos preguntar si Brasil, lejos ya de buscar una mayor producción de manufacturas de alta tecnología, o dicho en otras palabras la industrialización de su base productiva, solamente busca mantener saldos superavitarios en la cuenta comercial, donde la constitución de sus exportaciones es un tema relegado o bien, intencionalmente, poco discutido.

⁵⁹ CEPAL [2014] "Informe de coyuntura Comercial de Brasil", *Informe de coyuntura Comercial de Brasil número 1*, División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL, <http://www.cepal.org/sites/default/files/brasil_informe_de_coyuntura_comercial_n1.pdf>, Pág. 2

⁶⁰ *Ibíd.* Pág. 20.

2.2.3 EMPRESAS INVOLUCRADAS

La pertinencia de incluir una lista de las principales empresas exportadoras en Brasil la encontramos cuando nos cuestionamos sobre las necesidades a las que respondió el Estado brasileño, en relación al mercado mundial. En palabras de Bolívar Echeverría “un Estado moderno es sustentable o competitivo cuando la meta de acumulación de los capitales que lo componen es atractiva para la mayor parte de los propietarios privados de una comunidad...”⁶¹. A partir de este enunciado, sencillo pero con una gran complejidad, puntualizamos que el Estado Brasileño se fortaleció bajo la administración de *Luis Inácio Lula da Silva*, en tanto que fue sustentable y competitivo para la realización del capital privado.⁶²

A pesar de que en 2005 “el número de exportadores duplicó en ese período, existiendo [...] aproximadamente 18.000 empresas brasileñas con ventas al exterior”, un rasgo destacado del Estado nacional brasileño es, como lo señala Raúl Zibechi en su obra *Brasil potencia, Entre la integración regional y un nuevo imperialismo*, que no se fortaleció a partir de la realización de muchos y diferenciados capitales privados, sino que “una de las principales características del capitalismo brasileño en los últimos años consiste en la elección por parte del Estado de “campeones nacionales”, es decir grandes grupos privados, para hacerlos competitivos en el mundo.” Argumento que se corrobora al realizar una lectura de la lista con las principales empresas o capitales privados que exportan mercancías en Brasil, los cuales se mantuvieron constantes y con crecientes

⁶¹ Echeverría, Bolívar [2011] “La nación posnacional”, *Ensayos Políticos*, Quito, Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados, Pág. 226.

⁶² Vemos al Estado brasileño sustentable a partir de que permite la realización de los grandes capitales privados, aunado a esto Ricardo Antunes señalara en su obra *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo* el detrimento de la *clase-que-vive-del-trabajo* “...afectando con intensidad en [...] el tránsito de los '80 a los '90 [...] directamente a los países subordinados, especialmente aquellos dotados de un parque productivo relevante, como es el caso de Brasil.” Donde uno de sus sindicatos, haciendo alusión a “...Fuerza Sindical, con fuerte dimensión política e ideológica, ocupa el campo sindical de la nueva derecha: la preservación del origen, la sintonía con el diseño del capital globalizado, que nos reserva el papel de país ensamblador, sin tecnología propia, sin capacitación científica, dependiente totalmente de los recursos foráneos.” Profundizar en el mundo de la clase trabajadora en Brasil sobrepasa el principal objetivo de esta investigación, sin embargo, se preda induir su reflexión en tanto que el capitalismo en Brasil se reforzó gracias al hurto del valor que crea la clase trabajadora. Lo cual nos da una herramienta vital para entender el cuerpo del capitalismo en Brasil. (Antunes, Ricardo [2001] *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre la metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*, Brasil, Cortez Editora, Pág. 164- 165, 167.)

ganancias a lo largo de los 8 años de administración de *Luiz Inácio Lula da Silva*.
(Ver Tabla 2)

Tabla 2. PRINCIPALES EMPRESAS EXPORTADORAS EN BRASIL

(US\$ F.O.B. *) (Año 2003 y 2010) (Cifras en mmd)

		2003	%
Total general		73 084	100
1°	Petroleo Brasileiro S A Petrobras	4 392	6.01
2°	Companhia Vale do Rio Doce	2 033	2.78
3°	Embraer, Empresa Brasileira de Aeronáutica S A	2 007	2.75
4°	Bunge Alimento S/A	1 939	2.65
5°	Volkswagen do Brasil LTDA	1 485	2.03
6°	Cargill Agrícola S A	1 163	1.59
7°	General Motors do Brasil LTDA	977	1.34
8°	Companhia Siderúrgica de Tarao	820	1.12
9°	Aracruz Celulose SA	818	1.12
10°	Ford Motor CompanyBrasil LTD	786	1.08
		2010	%
Total general		201 915	100
1°	Vale S.A.	24 042	11.91
2°	Petroleo Brasileiro S A Petrobras	18 186	9.01
3°	Bunge Alimentos S/A	4 300	2.13
4°	Embraer, Empresa Brasileira de Aeronáutica S A	4 159	2.06
5°	Samarco Mineracao S.A.	3 213	1.59
6°	Cargill Agrícola S A	3 028	1.50
7°	ADM do Brasil LTDA	2 630	1.30
8°	Braskem S/A	2 470	1.22
9°	Sadia S.A.	2 286	1.13
10°	BRF - Brasil Foods S.A.	2 127	1.05

*F.O.B. Free On Board, Libre de abordo.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIC [2003] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2003*, Pág. 65, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>> y MIC [2010] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2010*, Pág. 79, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>.

La presencia de las empresas brasileñas es aún más visible al revisar la lista de las 20 mayores empresas con ventas, inversiones y empleos de Suramérica,

siendo Petrobras la que encabeza esta lista. Del conjunto de las 20 empresas, catorce de ellas tienen como país de origen a Brasil en sectores que van desde petróleo y gas, pasando por la minería, la agroindustria y la construcción. Las empresas que coinciden en la lista de las empresas que encabezan las exportaciones realizadas en Brasil y por su gran influencia en la región suramericana son Petrobras, Vale y Embraer. (Ver Tabla 3)

Tabla 3.
SURAMÉRICA: LAS 20 MAYORES EMPRESAS CON VENTAS EN EL EXTERIOR, 2009
(En millones de dólares)

EMPRESAS	PAIS	VENTAS	SECTOR
Petrobras	Brasil	101.948	Petróleo y gas
PDVSA	Venezuela	68.000	Petróleo y gas
Itaú-Unibanco	Brasil	44.242	Banca
Vale	Brasil	27.852	Minería
Grupo JBS (FRIBOI)	Brasil	20.548	Agroindustria
Gerdau	Brasil	15.242	Siderurgia
Cencosud	Chile	10.518	Comercio
Tenaris	Argentina	8.149	Siderurgia
Grupo Camargo-Correa	Brasil	6.950	Construcción
Embraer	Brasil	6.812	Ind. Aeroesp.
Falabella	Chile	6.713	Comercio
C. S. N.	Brasil	6.305	Siderurgia
TAM	Brasil	5.780	Aerolíneas
Sadia	Brasil	5.577	Alimentos
Marfrig	Brasil	5.317	Agroindustria
Constructora Odebrecht	Brasil	4.800	Construcción
Andrade-Gutiérrez	Brasil	4.500	Construcción
LAN	Chile	3.248	Aerolíneas
Empresas CMPC	Chile	3.248	Celulosa y Papel
Votorantim	Brasil	3.110	Cemento

Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla con título Suramérica: Las 20 Mayores Empresas con Ventas, Inversiones y Empleos en el exterior 2009 en IIRSA [2011] *IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos*, Pág. 132, Buenos Aires, <
http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb_iirsa_10_a%C3%B1os_sus_logros_y_desafios.pdf>

Retomando el análisis de la tabla 2, observamos que de 2003 a 2010 Petrobras ocupó los primeros lugares en la realización de exportaciones, las mercancías que

exportó esta empresa dedicada el sector minero y del gas representó del 6% al 9% en su participación, con ganancias que fueron de US\$ 4 mmd a los US \$18 mmd, esta empresa cuadruplicó su ganancia en el rubro de las exportaciones.

Cabe mencionar que Petróleo Brasileiro S A Petrobras es una...

“...energética estatal brasileña que se dedica a la exploración, producción, refinación, transporte y comercialización de petróleo y gas, petroquímicos, biocombustibles y sus derivados. También participa en el mercado de la generación de energía eléctrica y fuentes de energía renovable. Algunos de sus productos son: gasolina, etanol, lubricantes, aceites, asfalto, fertilizantes, GLP, GNL, GNV, entre otros. Opera en 4 continentes y en más de 25 países. Posee alrededor de 9.000 estaciones de servicio, 15 refinerías, además de: 133 plataformas de producción (86 fijas y 47 flotantes), 100 sondas de perforación (48 marítimas), cerca de 15.000 pozos productores, alrededor de 26.000 km de ductos, 5 plantas de biocombustible, 2 fábricas de fertilizantes y una flota naviera de 172 embarcaciones (52 propias). A través de sus 18 termoeléctricas (propias y arrendadas) tiene una capacidad instalada total de 6.136MW. Petrobras, considerada la 4º mayor empresa de energía del mundo según PFC Energy, actúa en 12 países de América Latina, entre ellos Argentina, Chile, México, Colombia y Bolivia...”⁶³

Otra empresa fuerte es Vale S A, principal empresa exportadora de Brasil para el año 2010, “...es una de las principales empresas del sector minero y metálico del mundo. También desarrolla actividades de exploración minera en 11 países alrededor del mundo. En el sector logístico, la empresa cuenta con una red que integra minas, vías férreas, embarques marítimos y puertos, los que también prestan servicios a terceras partes.”⁶⁴ Esta empresa del sector minero y metálico incrementó doce veces su ganancia en el rubro de exportación bajo la

⁶³ BNAMERICAS [s.f.] *Petróleo Brasileiro S. A.*, <<http://www.bnamericas.com/company-profile/es/petroleo-brasileiro-s-a-petrobras-brasil>>

⁶⁴ BNAMERICAS [s.f.] *Vale S.A.*, <<http://www.bnamericas.com/company-profile/es/vale-sa-vale>>

administración de *Luiz Inácio Lula da Silva* al pasar de US\$ 2 mmd para el año 2002 a la cifra de US\$ 24 mmd, al terminar el año 2010.

En el caso de la soja no hay que perder de vista que se incluye tanto en productos primarios como en manufacturas basadas en recursos naturales, dependiendo del proceso al cual haya sido sometida; se considera producto primario al permanecer como grano o triturada y manufactura basada en recursos naturales si esta como residuos de aceite de soja de extracción. Las empresas de este sector están involucradas en todo el proceso, se dedican tanto a su siembra, procesamiento para obtener etanol, a su transportación dentro de Brasil y a la exportación. Las empresas que encabezan el sector de la soja son Bunge Alimento S/A y Cargill Agrícola S A.

Una empresa que ha constituido una gran red para su funcionamiento es ADM de Brasil, Ltda. Instalada desde 1997 en Brasil, esta empresa se dedica al procesamiento y venta de soja, cereales, cacao, sorgo y a la producción de fertilizantes, biocombustibles y productos químicos; “cuenta con una red de 80 silos en Brasil, Paraguay y Bolivia, libres las zonas de producción de cultivos a las plantas de procesamiento en Brasil, Europa y Asia.”⁶⁵ Ocupa el séptimo lugar en exportar desde Brasil en el año 2010.

Otra empresa que “...tiene un proceso integrado de producción, desde la mina hasta el puerto...”⁶⁶ es *Samarco Mineracao S.A.*, dedicada a la minería a cielo abierto para la extracción de mineral de hierro. Samarco utiliza tuberías para transportar el mineral de hierro y lo somete a una serie de procesos hasta transformarlo en gránulos, posteriormente se carga en los barcos del puerto de Ubu, propiedad de esta empresa y ubicado en el estado de Río Grande del Sur.

La octava empresa exportadora en Brasil es *Braskem*, dedicada a la química y plásticos. Esta materia prima tiene aplicación en los agronegocios y en la

⁶⁵ BR [s.f.] *ADM do Brasil, Ltda*, < <http://2510.br.all.biz/>>

⁶⁶ SAMARCO [s.f.] *Proceso Productivo*, <<http://www.samarco.com.br/modules/system/viewPage.asp?P=1145&VID=default&SID=562137795936622&S=1&A=doeall&C=6737>>

construcción. En el caso de los agronegocios se utiliza para “proteger el cultivo, la protección y el almacenamiento, el riesgo y la infraestructura. La línea de disolventes tiene aplicaciones como pesticidas, extracción de aceite vegetal y la deshidratación del alcohol.”⁶⁷

Continuando en el listado de la tabla 2 puntualizamos que Sadia es una empresa dedicada al sector agroindustrial, “...incluye más de 300 artículos, [...] en 2009 la compañía se asoció con *Perdigão*, resultando en la BRF [...] está exportando a 140 países.”⁶⁸

Las empresas de la industria del transporte tienen gran peso en el total de las exportaciones efectuadas por Brasil; tal es el caso FIAT, Volkswagen de Brasil LTDA, General Motors de Brasil LTDA y Ford Motor Brasil Company LTD, entre otras. En el año 2010 Volkswagen produjo 1.067.05 unidades y exportó 392.551 unidades, FIAT produjo 757.418 unidades y exportó 66.554 unidades, solo por ejemplificar.

En 2005 las mercancías de alta tecnología representaron 15% de las exportaciones hechas por Brasil. El BNDES desarrollo una línea de apoyo a las exportaciones de bienes de capital, llamada BNDES-exim. El sector de las aeronaves fue uno de los que recibió mayor soporte. Así “el apoyo de BNDES fue fundamental para la consolidación de una industria aeronáutica nacional.”⁶⁹

Embraer es la empresa dedicada al sector de la aeronáutica, siendo la “cuarta mayor exportadora de aeronaves en el mundo, estando presente en 58 países, en los 5 continentes.”⁷⁰ Los aviones que oferta son para vuelos comerciales, vuelos ejecutivos y para el uso de las fuerzas armadas o también llamado mercado de defensa, “... proveyendo más del 50% de la flota de la Fuerza Aérea Brasileña

⁶⁷ Braskem [s.f.] *Conoce algunos aspectos destacados*, <<http://www.braskem.com.br/agronegocio>>.

⁶⁸ Sadia [s.f.] *Sobre a Sadia*, <<http://www.sadia.com.br/sobre-a-sadia/>>

⁶⁹ Alem, Ana Claudia [2006] *Sinopsis Internacional*, República Federativa de Brasil, Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social, N° 05, Febrero, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_es/Galerias/Download/s_intl_05.pdf>, Pág. 20

⁷⁰ *Ibidem*.

(FAB)”⁷¹ y “cerca de 20 fuerzas aéreas en el exterior...”⁷² Esta empresa duplicó sus ganancias en los ocho años de administración de *Luiz Inácio Lula da Silva*, al recibir el apoyo por parte de BNDES-exim para “la exportación de más de 140 aeronaves.”⁷³

Una medida adoptada por parte del Estado nacional brasileño para asegurar la realización de los capitales privados, al menos durante la administración de *Luiz Inácio Lula da Silva*, fue mantener barreras a las importaciones, lo cual contribuyó a que se preservaran y se vieran protegidos al encuentro hostil de enfrentamiento que generalmente caracteriza al mercado mundial capitalista. Hecho registrado de la siguiente manera:

“...según un informe publicado por el Banco Mundial en 2010, Brasil tiene una de las economías más cerradas del mundo. En un ranking de 183 países, en el que fueron analizadas las barreras que cada uno aplica a las importaciones, Brasil se situó en el puesto 100. De acuerdo con el informe, aunque el país ha promovido una apertura considerable desde el año 2000, sigue siendo el más proteccionista de América Latina y Caribe.”⁷⁴

Las empresas que encabezaron las exportaciones realizadas en Brasil denotan un cambio en el sector al que se dedica. Ya en 2010 vemos la mayor influencia de empresas dedicadas a productos primarios y a manufacturas basadas en recursos naturales, sólo se mantiene Embraer en la exportación de productos con alta tecnología.

Podemos sustentar que en el cambio de ya no tener a Estados Unidos como principal socio comercial, Brasil necesitó el despliegue de fuerzas productivas del transporte, dentro de la región Suramericana y en dirección al continente asiático, porque son los principales destinos de sus exportaciones. A esta necesidad responde el despliegue del Eje Interoceánico Central del IIRSA, hoy COSIPLAN.

⁷¹Embraer [s.f.] *Mercado de defensa*, < <http://www1.embraer.com/espanol/content/empresa/profile.asp?tela=defense> >

⁷² Ibíd.

⁷³ Alem, Ana Claudia. Op. Cit. Pág. 21.

⁷⁴ Oficina Económica y comercial de España en Brasilia [2013] *Informe económico y comercial Brasil*, < http://www.espanha-brasil.org/img/documentos/47_DOC2015423012.pdf >, Pág. 18.

CAPITULO 3
AL INTERIOR DE BRASIL

AL INTERIOR DE BRASIL

A partir de haber trazado el escenario de la economía mundial y rastrear a Estados Unidos y a China como economías mundo que influyen en la dinámica de producción e intercambio del Estado nacional brasileño y el gran peso que mantiene el intercambio de Brasil con los países de la ALADI y el MERCOSUR, fue posible seguir los matices de las exportaciones que realiza Brasil. Lo que en palabras de Marini es pasar "...de la circulación a la producción, de la vinculación al mercado mundial al impacto que ellos acarrea sobre la organización interna del trabajo, para volver entonces a replantear el problema de la circulación..."⁷⁵

En el siguiente capítulo corresponde divisar cómo Brasil sostuvo e impulsó el intercambio de mercancías que dan cuenta de su inserción en la economía mundial, es decir, ver la esfera de la producción.

Centrándonos en la esfera de la producción lo que presentaremos es la cantidad de mercancías arrojadas desde el proceso productivo interno; ubicaremos los sectores que reportaron mayor aumento en la producción en masa o en el caso de la soja, el crecimiento de las toneladas producidas a partir de la revolución verde. Porque esta investigación da cuenta de la tendencia de 2003 a 2010 con base en tener presente en que es parte de un proceso que viene desde décadas anteriores, claro ejemplo de esto es la revolución verde que desde la década de los setenta dio como resultado una mayor producción de semillas a nivel mundial.

Posteriormente mostraremos la regionalización productiva interna de Brasil que corresponde a los sectores productivos de mayor exportación, para indagar las zonas en que se necesita con mayor prioridad el despliegue de fuerzas productivas del transporte. Con esto hago referencia a la creación del espacio productivo brasileño ante la inquietud de incorporar la reflexión en torno a la producción y el dominio del tiempo sobre el espacio como premisas actuales para la realización del capital, donde las fuerzas productivas generales se incorporan.

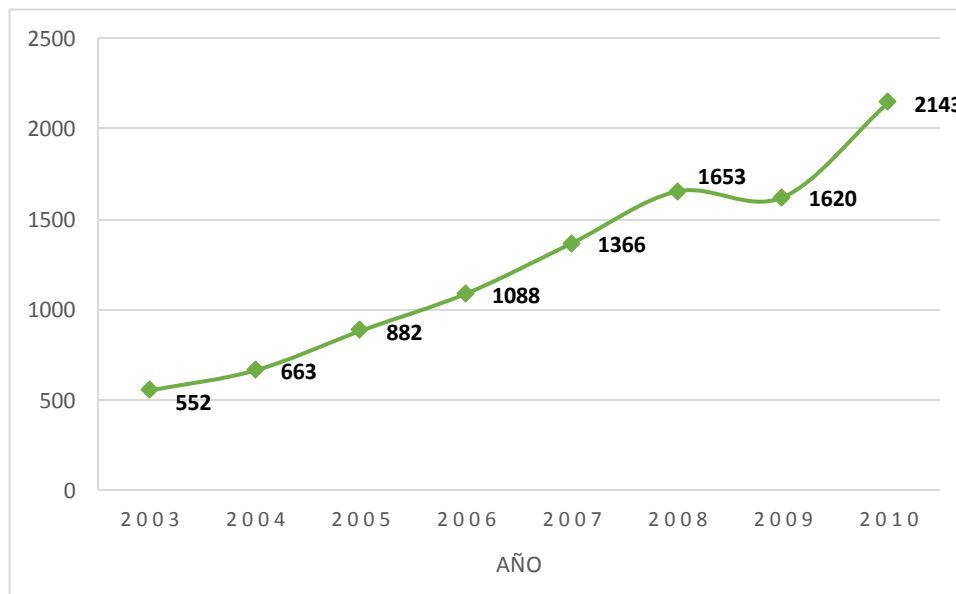
⁷⁵ Marini, Ruy Mauro. *Dialéctica de la dependencia en América Latina, dependencia y globalización*, México: Siglo XXI, Buenos Aires: CLACSO, 2015, Pág. 131.

Realizar este rastreo también nos dará información sobre el peso e influencia que fueron cobrando para el Estado nacional brasileño y los capitales privados dichos sectores o productos, explicando la intervención que han realizado. Así enunciaremos los capitales privados o empresas que moldearon esta confluencia de comportamientos al interior de Brasil.

3.1 Evolución de la estructura productiva interna

“La economía brasileña, con un PIB de más de 2 billones de dólares en 2010, un 40% del PIB de Latinoamérica y un 2% del mundial...”⁷⁶, creció 388% del año 2003 al 2010. En términos de Producto Interno Bruto (PIB)⁷⁷, en 2003 reportó 552 mil millones de dólares (mmd) y en 2010 llegó a más de 2 billones, es decir, casi se cuadruplicó el PIB brasileño a lo largo de los dos periodos presidenciales de *Luiz Inácio Lula da Silva*, comportamiento que puede apreciarse en el siguiente grafico (Ver Gráfico 1)

Gráfico 1. EVOLUCIÓN DEL PIB BRASILEÑO
(US\$ a precios actuales) (Miles de millones)



Fuente: elaboración propia con datos del Banco Mundial. Datos disponibles en: BM [s.f.] *PIB (US\$ a precios actuales)*, <<http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=BR>>

⁷⁶ Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Brasil [2011] *Estructura Económica Brasil*, Septiembre, <aplicam.camarazaragoza.com/AplicamWeb/Descarga.aspx?id=9896>

⁷⁷ El Banco Mundial define el PIB a precio de comprador como “...la suma del valor agregado bruto de todos los productores residentes en la economía más todo impuesto a los productos, menos todo subsidio no incluido en el valor de los productos. Se calcula sin hacer deducciones por depreciación de bienes manufacturados o por agotamiento y degradación de recursos naturales. Los datos se expresan en moneda local a precios corrientes. Las cifras en dólares del PIB se obtuvieron convirtiendo el valor en moneda local utilizando los tipos de cambio oficiales de un único año. Para algunos países donde el tipo de cambio oficial no refleja el tipo efectivamente aplicado a las transacciones en divisas, se utiliza un factor de conversión alternativo. “Se eligió presentar la definición expuesta por el Banco Mundial dado que utilizamos las estadísticas del PIB para elaborar el gráfico uno y dos. (Fuente: BM [s.f.] *PIB (US\$ a precios actuales)*, <<http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>>)

El aumento del PIB fue una tendencia a seguir, empero, el grado en que se dio su crecimiento tuvo notables variaciones, por ejemplo, dentro del primer periodo presidencial de *Luiz Inácio Lula da Silva* fue en el año 2004 cuando mayor crecimiento reportó, con 5.7%, mientras que en el segundo periodo presidencial se registró en 2010 un crecimiento de 7.5%; sobresale el año 2009 por el signo negativo de 0.3%, resultado de la crisis internacional del 2008.

Brasil, al llegar *Luiz Inácio Lula da Silva*, se caracterizaba por tener un patrón de reproducción de capital con mayor peso en la industria manufacturera, comportamiento que se mantuvo. Tal como se puede constatar en la siguiente tabla, en la cual se presenta la composición del PIB y la cambiante participación de los sectores que lo componen.

La tabla 1 nos muestra las diferentes actividades económicas que forman la estructura productiva de Brasil. Donde la periodización en los años 2003 y 2010 permite ver la evolución de cada sector. Para continuar, cabe aclarar que la desagregación de los diferentes sectores presentes en la Tabla 1, está dada por la CEPAL.

Bajo una descripción general podemos señalar que todas las actividades económicas crecieron en sí mismas, empero, algunas de ellas disminuyeron su participación en términos relativos dentro del Producto Interno Bruto.

A partir de los datos recolectados y expuestos en la tabla 1, además de apoyarnos en dos investigaciones, la primera realizada por la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Brasil, titulada Estructura Económica Brasil y publicada en 2011 y la segunda realizada por la CEPAL, Unidad de Servicios de Infraestructura, con título Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Brasil, publicada en 2012, además de la información publicada en el portal oficial del Instituto Brasileño de Geografía y estadística (IBGE), vierto las siguientes observaciones.

Tabla 1. PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) ANUAL POR ACTIVIDAD ECONÓMICA A PRECIOS CORRIENTES EN DÓLARES

(Millones de dólares)

Año	2003	%	2010	%	Tasa de crecimiento anual (%) 2003-2010
1.-Agricultura, caza, silvicultura y pesca (a)	34427.2	6.1	90910.4	4.1	1.6%
2.- Explotación de minas y canteras (b)	10503.7	1.8	62507.5	2.8	4.9%
3.- Industrias manufactureras (c)	80668.9	14.45	281005.2	12.7	2.4%
4.- Suministro de electricidad, gas y agua (d) (e)	15632.4	2.8	52815.2	2.3	2.3%
5.- Construcción (f)	22056.4	3.9	117623.8	5.3	4.3%
6.- Comercio al por mayor y al por menor, reparación de bienes, y hoteles y restaurantes	45521.7	8.1	236597.6	10.7	4.1%
7.-Transportes, almacenamiento y comunicaciones	35870.0	6.4	152454.4	6.9	3.5%
8.- Intermediación financiera, actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	83023.0	14.87	283636.4	12.8	2.4%
9.- Administración pública, defensa, seguridad social obligatoria, enseñanza, servicios sociales y de salud, y otros servicios comunitarios, sociales y personales	150193.2	26.9	599887.2	27.1	2.9%
Valor agregado total	477896.6	85.5	1877437.7	84.9	2.9%
Impuestos a los productos menos Subvenciones a los productos	80336.2	14.3	331399.4	15	3.1%
Producto Interno Bruto (PIB)	558232.8	100	2208837.1	100	2.9%

Fuente: elaboración propia con datos de la Base de Datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [s.f.] <<http://interwp.cepal.org/sisgen/ConsultaIntegrada.asp?idIndicador=2216&idioma=e>>

El primer sector de la tabla 1, Agricultura, caza, silvicultura y pesca, se refiere al cultivo de cereales, de soja, de oleaginosas, de caña de azúcar, de café, producción forestal⁷⁸, pesca en agua dulce y salada⁷⁹, entre otras.

Para 2010, Brasil contaba con 22% del total de las tierras cultivables del planeta, destinando 64 millones de hectáreas a la agricultura. Siendo el mayor productor mundial de café, zumo de naranja y azúcar, el 2° mayor productor de soja, además de su producción considerable de maíz, tabaco, frutas tropicales, trigo, cacao y arroz, como da a conocer la Embajada de España en Brasil.

Brasil pasó de producir 100 millones de toneladas de granos en 2002⁸⁰ a 149.5 millones de toneladas en 2010.⁸¹ En este mismo año fue el tercer exportador mundial de productos agrícolas.⁸² Para ascender hasta 193.5 millones de toneladas de granos en 2014.⁸³ Según *Luiz Carlos Pacheco*, director de la empresa Fénix Consultoría Agropecuaria, el aumento de la producción de soja se vio en “el crecimiento de la superficie sembrado en la región del Medio Oeste del país y en algunos Estados de la nueva frontera agrícola hacia el norte como son los Estados de *Tocantins, Maranhão y Piauí*, entre otros”⁸⁴

⁷⁸ La producción de madera libra una cadena de producción que involucra el desarrollo de más actividades, ejemplo de esto es la producción de madera maciza para la fabricación final de muebles. En el portal del IBGE se menciona la proyección de nuevas inversiones dentro de este sector por un monto de \$ 1,2 mil millones para el 2012, esto a partir de un aumento en la capacidad productiva de 8,5 millones a 10,8 millones de m³ por año. En cuanto al desempeño del sector del mueble, este creció 200% en diez años; y “en 2010 había 15 250 industrias registradas en el sector...” (Fuente: MDIC [s.f.] *Cadeia Produtiva de Madeira e Móveis*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=317> >)

⁷⁹ La pesca que se desarrolla en Brasil es señalada por su poco desarrollo, produciendo 1.28 millones de toneladas, a pesar de contar con 12% del agua dulce del planeta; se estima que tiene un potencial para producir 20 millones de toneladas de pescado por año. (Fuente: Óp. cit. Estructura Económica Brasil, Pág. 7)

⁸⁰ Bragachini, M; Bongiovanni, R.; Méndez, A. [2003] “Campaña Nacional de eficiencia de cosecha y post-cosecha de granos”, *Información técnica* n° 5, INTA, <https://www.deere.com.mx/common/docs/services_and_support/tips/comboines/harvest_efficiency/cs061_EficienciaCosecha-INTA_des-01.pdf>

⁸¹ Agro meat [2001] *Récord: en 2010 Brasil produjo casi 150 millones de toneladas de granos*, agosto, <<http://www.agromeat.com/31984/record-en-2010-brasil-produjo-casi-150-millones-de-toneladas-de-granos>>

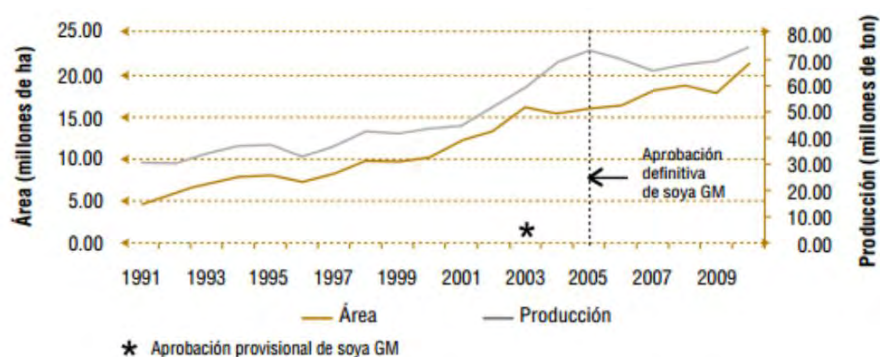
⁸² En términos generales “...tan sólo América genera 25% de los cereales, 34% de las oleaginosas, 25% de las frutas y 11% de las raíces y tubérculos (Fuente: FORBES [2014] *¿La crisis alimentaria global es una oportunidad de negocio?*, julio, <<http://www.forbes.com.mx/la-crisis-alimentaria-global-es-una-oportunidad-de-negocio/>>)

⁸³ Mundializa [2004] *Agroindustria, Brasil: Brasil recogerá en 2014 un record de 193,5 millones de toneladas de granos*, octubre, <<https://www.mundializa.com/noticia.php?id=2340>>

⁸⁴ *Pacheco, Luiz Carlos* [2011] *Soja, producción y comercialización en Brasil*, Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, diciembre, <<http://www.bcr.com.ar/Secretara%20de%20Cultura/Revista%20Institucional/2011/Diciembre/Soja%20art.pdf>>

La producción de soja, leguminosa que más exporta Brasil, despuntó notablemente. Este aumento se pudo sostener en parte por la ampliación de las tierras destinadas a su cultivo, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico. En el año 2003 Brasil produjo aproximadamente 51 millones de toneladas métricas y para 2007 produjo 61.42 millones de toneladas métricas de soja, de las cuales exportó 26.27.

GRÁFICO 2. ÁREA CULTIVADA Y VOLÚMENES COSECHADOS DE SOJA EN BRASIL (MILLONES DE TON) Y ÁREA (MILLONES DE HA)



Fuente: Redes [2012] *Informe Producción de Soya en el Cono Sur de las Américas: Actualización sobre el uso de Tierras y Pesticidas*, Pág. 8, Bolivia < http://www.redes.org.uy/wp-content/uploads/2012/08/Produccion-de-Soja-en-el-Cono-Sur-2012_Espanol.pdf >

Un elemento que puede ayudarnos a dimensionar la capacidad de producción de soja que mantuvo Brasil es el hecho de que

... en el 2009, la producción total del Cono Sur fue de 116.36 millones de toneladas, de las cuales 57.35 y 52.67 millones fueron cosechadas en Brasil y Argentina, respectivamente. Estos volúmenes de producción posicionaron a Brasil como el segundo y Argentina como el tercer productor de soja a nivel mundial, abarcando el correspondiente 26% y 24% de la producción global. En el 2010, los volúmenes de soja producidos en el Cono Sur incrementaron aproximadamente en un 11%,

alcanzando un total de casi 130 millones de toneladas cosechadas (68.50 millones producidos por Brasil y 50 millones por Argentina).⁸⁵

La soja genéticamente modificada⁸⁶ aumentó su participación relativa dentro de la producción total de Brasil que se reporta en este país, "...aumentó de 42% a 54,3%, pasando de 9,4 millones a 11,2 millones de hectáreas"⁸⁷ entre los años 2006 y 2007. Siendo que en este mismo periodo "...el cultivo de soja transgénica en el mundo había aumentado 7,7% (58,6 millones de hectáreas), pero su participación en la producción global de soja disminuyó de 60% a 57%."⁸⁸

En referencia a la ganadería, Brasil reportó 186 millones de cabezas de ganado en 2003, de la cual destino 20.2% a la matanza y 1300 toneladas a la exportación⁸⁹. Según el censo mundial de ganado vacuno, para 2011 Brasil llegó a tener 212 millones cabezas de ganado⁹⁰, siendo el primer país en número de cabezas de ganado. Fue el segundo mayor productor mundial de carne de vacuno y el tercero de carne de pollo, productos donde fue el primer exportador mundial. En un estudio sobre el mercado de la carne realizado por la OCDE y la FAO se estima

⁸⁵ Óp. cit. Producción de Soya en el Cono sur de las Américas: actualización sobre el uso de Tierras y Pesticidas. Pág. 7

⁸⁶ Dentro de las iniciativas que registran las consecuencias del cultivo de soja genéticamente modificada, y otras especies, en la salud, en la seguridad alimentaria, en el ambiente, en el conocimiento, entre otras, se encuentra la investigación titulada *Dossier ABRASCO: alerta sobre los impactos de los agrotóxicos en la salud*. Esta publicación se centra en Brasil, señalando que la cadena productiva del agronegocio trae consigo problemas en la población como la intoxicación por agrotóxicos y fertilizantes químicos, neoplasias, malformaciones, consumo de productos con residuos, concentración de tierras y por tanto éxodo rural hacia las ciudades, precarización laboral al fomentar la figura del trabajo temporal que es inestable, con salarios bajos y con una alta vulnerabilidad socioambiental debido a que están expuestos a los agrotóxicos; daños ambientales como erosión del suelo, residuos de fertilizantes y agrotóxicos, extinción de especies, contaminación vía aguas residuales industriales. (Fuente: Ferreira Carneiro. Fernando, da Silva Augusto. Lia Giraldo, Friedrich. Karen [2015] *Dossier ABRASCO: alerta sobre los impactos de los agrotóxicos en la salud*, Rio de Janeiro, São Paulo, Expressão Popular, Escola Politécnica de saúde Joaquim Venancio, <http://www.rapaluru.org/agrotoxicos/Prensa/UNA_ALERTA_SOBRE_LOS%20MPACTOS_DE_LOS_AGROTOXICOS_EN_LA_SALUD.pdf>, Pág. 112- 113, 121-123.)

⁸⁷ Cibelle Bouças [2007] "*Cai prêmio pela soja convencional no exterior. Valor Económico*" en *La promesa del boom de la soya Sudamérica*, Sergio Chleinger en Promesas y peligros de la liberalización del comercio agrícola, Lecciones desde América Latina, Mamerto Pérez compilador, <https://ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/wg/AgricultureBook_Span/PromesaPeligroBookJune09.pdf>

⁸⁸ *Ibíd.*

⁸⁹ Producción animal [s.f.] *La comercialización de ganado en los principales países exportadores a nivel mundial, Comercialización de ganado*, <<http://www.produccion-animal.com.ar/>>

⁹⁰ COAG [2013] "Ganadería Análisis agro-ganadero, Vacuno de carne", *Anuario Agrario* <<http://www.coagjaen.es/hemeroteca/publicaciones/item/319-anuario-coag-2013>>

que “Brasil va a establecer su posición como líder en el mundo exportador para 2020, con volúmenes de 2 millones de toneladas”⁹¹ de carne.

La participación del sector agropecuario en el PIB ha tendido a disminuir en un periodo de ocho años. A pesar de esto, la agricultura y la ganadería en conjunto, son considerados “...cada vez más como un sector estratégico [...] por su alta propensión exportadora [...] como por su importancia empleadora en áreas rurales...”⁹² además de que genera actividades industriales complementarias, como la agroindustria. En términos de precios corrientes con el dólar como unidad el sector agropecuario creció aproximadamente tres veces.

En alusión a la explotación de minas y canteras vemos que su participación dentro del PIB aumento en uno por ciento dentro de los periodos de estudio, sin embargo, sobresale que este sector creció en si casi siete veces. El Instituto Brasileño de Minería, a través de un informe oficial, da a conocer que del año 2000 a 2011 la Producción Minera Brasileña (PMB) creció 550%, al pasar de \$7.7 millones de dólares a \$50 millones de dólares.⁹³ Brasil ocupa los primeros lugares como proveedor de Niobio, Mineral de Hierro, Manganes, Tantalita, Grifite, Bauxita y *Rochas Ornamentais* a nivel mundial, en contraste a la dependencia externa de Potasio, Terras Raras, Enxofre y Carva; detectamos la gran importancia que mantiene la explotación de minas y canteras en el desarrollo de la estructura económica interna de Brasil.

Conforme a la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, Brasil se encuentra dentro de los tres principales productores de mineral de Hierro a nivel mundial; en 2004 produjo 262.03 millones de toneladas y exportó 200.9 millones de toneladas, para 2010 produjo un total de

⁹¹ FAO [2011] “El mercado de carne”, *Perspectivas 2011- 2020*, <<http://herzog.economia.unam.mx/lecturas/iniae2/u3l1.pdf>>.

⁹² Óp. cit. Estructura Económica Brasil, Pág. 6

⁹³ A pesar de que la producción minera brasileña sea muy importante a nivel global no tiene la capacidad de cubrir su demanda de fertilizantes, siendo “...el cuarto mayor consumidor de fertilizantes en el mundo [...] Brasil importa 91% de potasio y 51% de fosfato [...] esencial para la industria de fertilizantes (Fuente: MDIC [s.f.] *Minería*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br//sitio/interna/interna.php?area=2&menu=208>>)

372 millones de toneladas y exportó 310.9 millones de toneladas,⁹⁴ recordemos que fue la mercancía que mayor participación tuvo en las exportaciones de 2010.

El IBGE es muy claro al señalar que se están llevando a cabo grandes inversiones en la investigación geológica debido al gran potencial minero y metalúrgico que mantiene Brasil por su gran extensión territorial, la construcción de infraestructura que se está planeando y la oferta de mano de obra.

En cuanto a la producción de la industria manufacturera también disminuyó su aportación en el PIB, empero, en términos de precios corrientes con el dólar como unidad fue un sector que creció aproximadamente tres veces de 2003 a 2010. Dentro del sector industrial encontramos la fabricación de alimentos, de textiles, de productos derivados de petróleo y biocombustibles, metalúrgica, de maquinaria, equipo y suministros eléctricos, de maquinaria y equipo, de automoción, remolques y carrocerías, de otros vehículos de transporte excepto automotriz, mantenimiento, reparación y maquinaria y equipo de instalación por ejemplo la industria mecánica, vehículos ferroviarios, aeronaves y de buques, solo por mencionar algunas desagregaciones del sector industrial brasileño.⁹⁵

Como podemos apreciar en el Gráfico 3, la producción física de la industria manufacturera tuvo una precipitada caída en la segunda mitad del 2008, se recuperó en 2010 para volver a una tendencia a la baja.

⁹⁴ IBRAM [2011] *Información y análisis de la economía minera brasileña*, 6ª Edición, Brasilia, Diciembre, <<http://www.ibram.org.br/>>

⁹⁵ En contraposición a lo producido en Brasil, es decir, las importaciones, destaca que “Brasil importa 60% de su maquinaria industrial. Seis de cada 10 máquinas industriales adquiridas actualmente por las fábricas brasileñas son importadas”, siendo “no solo es un fuerte importador. También es la base exportadora de muchas empresas multinacionales,” tal como veremos en el apartado dedicado al BNDES. (Fuente: Gomes. Josep Maria [2010] *Estudio sobre la industria en Brasil* Bolsa de Subcontratación, Industrial de la Cámara de Comercio de Barcelona. <www.subconcat.net>)

Gráfico 3. ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL FÍSICA.



Fuente: Centro de estudios para la Producción [2012] *Brasil Informe de Coyuntura*, Pág. 6, Argentina, Ministerio de Industria.

En cuanto a la industria agroalimentaria tiene dos caras, una es la producción de alimentos y la otra donde los alimentos son incorporados a un proceso productivo como materias primas, la obtención de biocombustibles es un claro ejemplo. En ambos sectores Brasil aparece como un actor de gran influencia a nivel mundial.

En una serie de investigaciones titulada *Agroindustrias para el desarrollo* publicada por parte de la FAO en 2013 se considera de mayor participación la agroindustria en la economía de los países en desarrollo, es decir, "...los granos son relativamente más importantes para los países de ingresos bajos [...] Las industrias alimentarias en los países emergentes están experimentando una considerable expansión, especialmente en América Latina y Asia. La producción de alimentos en el Brasil [...] registró tasas de crecimiento de dos dígitos, 16% [...] desde el año 2001 hasta el 2004."⁹⁶

Además "se prevé que para 2030 se necesitará 50% más comida que la que se produce hoy, por lo que asegurar y diversificar vías de suministro estables es prioritario para las grandes compañías"⁹⁷ debido a la gran confrontación y competitividad que esto significa en los mercados internacionales.

⁹⁶ FAO [2013] *Agroindustrias para el desarrollo*, Roma, < www.fao.org/3/a-i3125s.pdf >

⁹⁷ Forbes [2015] *Negocios inclusivos: oportunidad de crecimiento inexplorada*, Agosto, <<http://www.forbes.com.mx/negocios-inclusivos-oportunidad-de-crecimiento-inexplorada/>>

La otra cara de la agroindustria, es decir, el proceso de producción de biocombustibles que se lleva a cabo en Brasil tiene la atención de organismos como la FAO, instancia que señala la existencia de...

900 millones de hectáreas de tierras no cultivadas a nivel mundial aptas para el cultivo de cereales de secano, unos 320 millones se encuentran en América central y, en particular, en América del Sur [...] teniendo el potencial de satisfacer una parte importante de la demanda mundial de etanol y biodiesel. [...]En 2008, gracias a la producción de etanol, el Brasil suministró la mitad del combustible necesario para el parque automovilístico impulsado por un combustible distinto del diésel y fue el primer exportador mundial de etanol y ello utilizando únicamente un 1,5 % de su tierra cultivable (4,5 millones de hectáreas) (Banco de Desarrollo del Brasil [BNDES] y Centro de Gestión y Estudios Estratégicos [CGEE], 2008⁹⁸

Recordemos que Brasil es dependiente del suministro exterior de algunos minerales que requiere la tierra para el cultivo.

Los aspectos mencionados conllevan a la industria automovilística, de gran peso en el conjunto de la economía Brasileña. La presencia de la industria automovilística en Brasil es muy fuerte. A través del portal electrónico del IBGE se da a conocer que para el 2007 se habían instalado 19 empresas fabricantes de automóviles, con 40 plantas distribuidas en ocho estados brasileños; con una capacidad de producción de 3,85 millones de vehículos. En este mismo año Brasil se presentó como el séptimo mayor productor de vehículos, después de haber producido 2.997 millones de unidades. En América del Sur fue el mayor productor de autobuses urbanos y el mayor productor de camiones.⁹⁹

⁹⁸ HLPE [2013] *Los biocombustibles y la seguridad alimentaria, Un informe del Grupo de alto nivel de expertos en seguridad alimentaria y nutrición del Comité de Seguridad Alimentaria Mundial*, ROMA, < <http://www.fao.org/3/a-i2952s.pdf>>, Pág. 46.

⁹⁹ Contribuye a dimensionar la relevancia que este sector tiene para la economía Brasileña y su sector industrial el hecho de que desde 2013 el Gobierno brasileño promovió un "Régimen Automotor", a través del Programa de Incentivo Tecnológico y al Refuerzo de la Cadena Productiva de Vehículos (Innovar Auto), el cual consiste en la reducción de

En términos generales, Brasil produjo 3 407 900 unidades dentro de la industria automotriz en 2011, de los cuales 2 534 000 fueron Autos y 871 600 Vehículos Comerciales. Del total registrado exportó 553 300 miles de unidades, lo que representa el 16,2% del total. Siendo Argentina el destino de 40,4% del total de las unidades exportadas. En cuanto a las importaciones estas ascendieron a 857 900 unidades. En este mismo año Brasil se posicionó como el séptimo productor mundial, según datos proporcionados por el Ministerio de Industria de Brasil a través del Informe de Coyuntura año 2012.

Este panorama no puede entenderse sin la fabricación de autopartes, sector donde “las empresas asociadas a SINDIPEÇAS se encuentran en once estados. Son 650 empresas, de las cuales 40 son proveedores de sistemas, y tuvo unos ingresos de aproximadamente 35,9 mil millones de dólares.”¹⁰⁰ Ambos, los fabricantes de automóviles y fabricantes de autopartes, participaron 5.4% en el PIB de Brasil para 2007.

Los mismo ocurre con la cadena de producción naval, constituida por la Industria Naval y Navegación, la Marina Mercante, de Marina y de apoyo offshore; se incluye la producción de insumos y piezas empleadas en su construcción, reparación, modernización y mantenimiento; se están impulsando “...nuevos astilleros en los estados de Rio Grande do Sul, Pernambuco y Rio de Janeiro.”¹⁰¹

El sector metalúrgico es un elemento básico en la estructura productiva de Brasil pues suministra a otros sectores como la automoción, la construcción y los bienes de capital, es decir, aquellos involucrados con la metalurgia, la mecanización y la producción de metal.

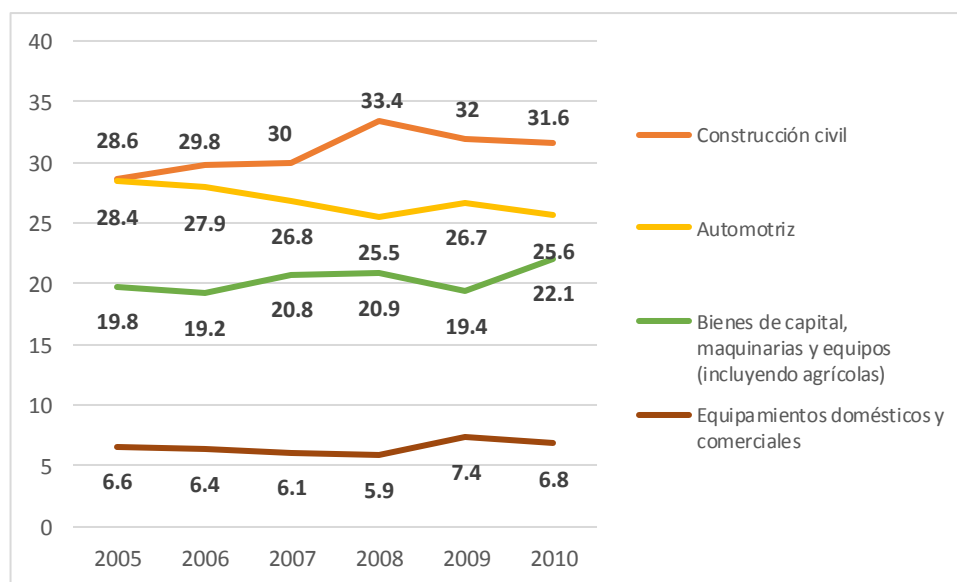
impuestos aplicados a los productos industrializados empleados en la producción de vehículos dentro de Brasil, siendo el cuarto fabricante de vehículos a nivel mundial en 2012. Este programa estará vigente hasta 2017 y busca aumentar la inversión en este sector. A pesar de este programa las exportaciones de autos se vieron afectadas en 2014, teniendo consecuencias en el déficit comercial que Brasil reporto en ese año. (Fuente: iprofesional [2012] *Nuevo régimen automotor brasileño incentiva autos más eficientes y baratos*, Octubre, <<http://www.iprofesional.com/notas/146151-Nuevo-régimen-automotor-brasileño-incentiva-autos-ms-eficientes-y-baratos>>)

¹⁰⁰ MDIC [s.f.] *Introdução*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br//sítio/interna/interna.php?area=2&menu=327>>

¹⁰¹ MDIC [s.f.] *Apresentação*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br//sítio/interna/interna.php?area=2&menu=329>>

El IBGE señala que el acero “representa el 39% del sector...”¹⁰² metalúrgico. Según la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Brasil, para 2010 este país contaba con 28 plantas siderúrgicas; con una capacidad instalada de producción ascendente a los 42.1 millones de toneladas por año. Fue el noveno productor mundial de acero y el primero de América Latina, con un 88% de la producción total del continente. A continuación se muestra la evolución de la distribución sectorial del consumo interno que se hace del acero, del año 2006 al 2010. El gráfico deja ver que el sector de la Construcción civil requiere de un mayor consumo de acero, seguido del sector Automotriz, el de Bienes de capital, maquinarias y equipos, además del de Equipamientos domésticos y comerciales.

Gráfico 4. EVOLUCIÓN DE LAS PARTICIPACIONES DE LOS PRINCIPALES SECTORES CONSUMIDORES FINALES (%)

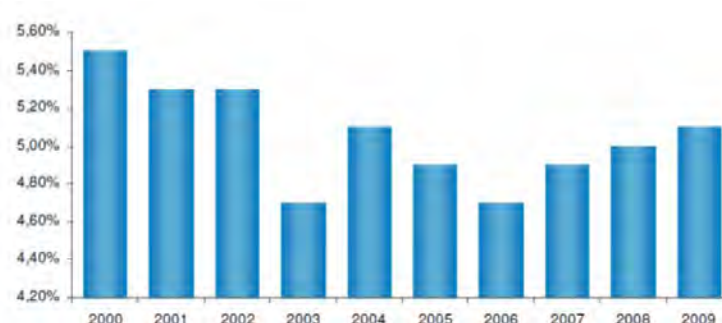


Fuente: Elaboración propia a partir de Rudolf R. Bühler [2011] *La industria del acero en Brasil. Una visión panorámica*, Pág. 18, República Federativa de Brasil, Congreso alacero-52.

En la investigación realizada por la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Brasil se señala el contraste entre el relevante crecimiento de la explotación de minas y canteras y el de la construcción civil, con la afectación en la industria de transformación o manufacturera, donde se incluye la producción involucrada con los automóviles, aviones y barcos.

La construcción civil se refiere a la construcción de edificios, obras de infraestructura (construcción de carreteras, ferrocarriles, obras urbanas y obras de arte especial, obras de infraestructura para la electricidad, telecomunicaciones, agua, alcantarillado y transporte por ductos, entre otros) y servicios especializados para la construcción. En el siguiente gráfico se aprecia la participación que tuvo dentro del PIB Brasileño en términos relativos. En general oscila en cinco por ciento.

Gráfico 5. SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN CIVIL EN EL PIB BRASILEÑO.



Fuente: EXTENDA [2012] *Nota Sectorial: Construcción Civil*, Pág. 33, Sao Paulo, <<http://www.extenda.es/web/opencms/fondo-documental/lectorFondo.jsp?uid=54db2bdd-1cee-11e2-96af-87ba319ddd41>>

En un estudio realizado por parte de Extenda (Agencia andaluza de promoción exterior) y la Junta de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda sobre la *Construcción Civil en Brasil* se menciona los signos de expansión que este sector tuvo desde 2004, paralizada solo en 2009 por la crisis internacional.

Dentro de las condiciones favorables que promovieron al sector de la construcción civil se encontró

...el aumento del crédito, incluyendo el apoyo de los bancos al sector productivo en los peores momentos de la crisis, la caída de los intereses, la lenta baja de impuestos, y sobre todo los Planes de Aceleración del Crecimiento (PACs), [...] enfocados en los sectores de Energía, Transporte y Habitaciones.”¹⁰³

“En este mismo informe se menciona el papel estratégico de la industria de la construcción Civil porque requiere un “...elevado grado de absorción de mano obra, su bajo coeficiente de importación [...] y sus efectos encadenados en la cadena productiva.”¹⁰⁴

Específicamente las obras de infraestructura como la construcción de carreteras, ferrocarriles y obras urbanas tienen total cercanía con la producción y comercialización de mercancías provenientes de otros sectores. En 2008 el BID publicó sobre los efectos negativos que los altos costos del transporte tienen sobre el comercio y la productividad en la región de América Latina. El estudio hace mención del alto grado de ineficiencia de los puertos de América Latina y el Caribe a nivel mundial.

“Los análisis estadísticos de Brasil [...] muestran que los costos de transporte reducen la eficiencia de las fábricas y distorsionan la asignación de recursos en la economía, lo cual afecta el nivel general de productividad.”¹⁰⁵ Referente a este punto vemos que”...la inversión anual del Estado en autopistas y ferrocarriles casi se triplicó entre 2002 y 2010 a un total de casi 21,000 millones de reales (10,335 millones de dólares).”¹⁰⁶

¹⁰³ EXTENDA [2012] *Nota Sectorial: Construcción Civil*, São Paulo, <<http://www.extenda.es/web/opencms/fondo-documental/lectorFondo.jsp?uid=54db2bdd-1cee-11e2-96af-87ba319ddd41>>

¹⁰⁴ *Ibíd.*

¹⁰⁵ BID [2009] *Altos costos de transporte obstaculizan a economías latinoamericanas*, noviembre <<http://www.iadb.org/es/noticias/articulos/2009-11-27/altos-costos-de-transporte-obstaculizan-a-economias-latinoamericanas-estudio-del-bid,5979.html>>

¹⁰⁶ Joe Leahy [2012] *Brasil tiene apetito de construcción*, agosto, <<http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/08/29/brasil-en-un-auge-de-construccion>>

3.2 Base productiva por regiones

El siguiente apartado busca ubicar los estados de Brasil donde se llevan a cabo los diferentes sectores económicos, es decir, llevar la información económica del apartado anterior al mapa de Brasil.

Comenzaré por mencionar que Brasil es un país dividido en 26 estados y un distrito federal, conformando una organización política federal.

Se divide en las siguientes regiones: Norte, compuesta por los Estados de Roraima, Amazonas, Acre, Rondonia, Pará, Amapá y Tocantins; Nordeste formada por Maranhão, Piauí, Ceará, Río Grande del Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía; Centro-Oeste, con Mato Grosso, Mato Grosso del Sur, Goiás y Distrito Federal; Sudeste, con Minas Gerais, Espírito Santo, Río de Janeiro y Sao Paulo; y Sur, que incluye Paraná, Santa Catarina y Río Grande del Sur.¹⁰⁷

En total ocupa un área territorial de 8, 547, 403,5 km², tiene frontera con el Océano Atlántico, "...siendo limitado por más de 7 367 km por el océano Atlántico, el 31.9% de sus fronteras"¹⁰⁸, y con otros países de América del Sur, específicamente Uruguay, Argentina, Paraguay, Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Guyana y Surinam, y con el departamento francés de Guyana. Brasil es el país "...más grande de América del Sur ocupando el 66 por ciento del área territorial."¹⁰⁹

Para 2010 "São Paulo, Río de Janeiro y Brasilia concentran el 20,8%"¹¹⁰ del PIB. Destaca "la participación de São Paulo - que siguió el primer lugar en el ranking de los PIB más grandes del país [...] 11,8 %; Río [...] 5 %; y Brasilia [...] 4 %."¹¹¹

¹⁰⁷ Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España [2016] *Ficha País Brasil*, <http://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/brasil_ficha%20pais.pdf>

¹⁰⁸ Faccio Carvalho. Paulo César [2004] *Perfiles por País del Recurso Pastura/Forraje Brasil*, FAO, <http://www.fao.org/ag/agp/agpc/doc/counprof/spanishtrad/brazil_sp/brazil_sp.htm>

¹⁰⁹ *Ibíd.*

¹¹⁰ Globo [2010] *54 municípios concentravam 50% do PIB do país em 2010, diz IBGE*, <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/12/54-municipios-concentravam-50-do-pib-do-pais-em-2010-diz-ibge.html>>

¹¹¹ *Ibíd.*

Adicionando a Curitiba, Belo Horizonte y Manaus, “juntos, los seis representaron el 25 % del PIB de Brasil todo ese año.”¹¹²

En cuanto a los municipios que menor participación tuvieron en el PIB se contabilizan cinco, los dos primeros se encuentran en Piauí; así son Santo Antônio de los Milagros, Miguel Leão, São Félix do Tocantins (Tocantins), Viçosa (*Rio Grande do Norte*) y Quixaba (*Paraíba*).

El primer mapa trata sobre la tipología de uso de la tierra que se lleva a cabo en Brasil. El Área de cultivos (Domínio de lavoura), Predominio de la agricultura (Predomínio de lavoura) y los cultivos y pasturas sembradas (Lavoura e pastagem plantada), en gama de color morado en el mapa, están concentradas en la región Sur, que incluye Paraná, Santa Catarina y Río Grande del Sur, en el estado de Sao Paulo de la region Sudeste, en Goiás de la región Centro-Oeste, en Bahía dentro de la región Nordeste y por último en Mato Grosso perteneciente a la región Centro-Oeste.

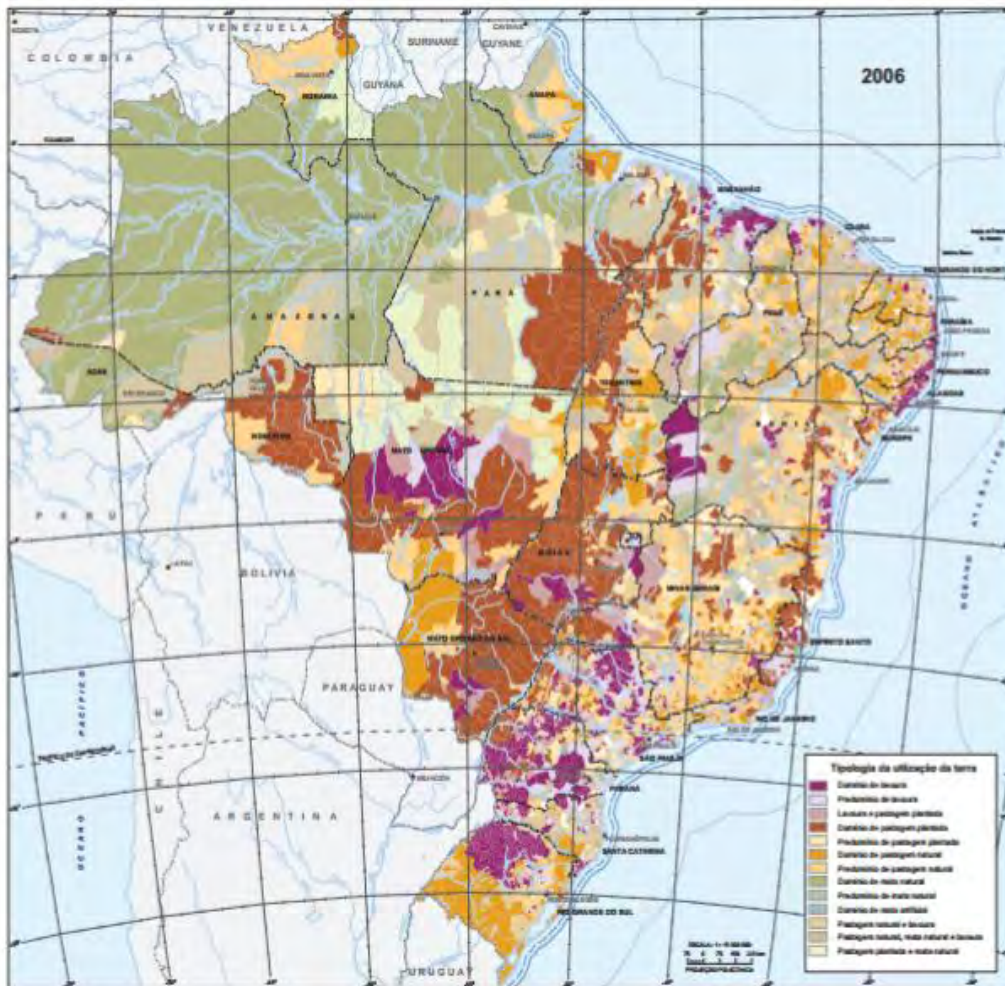
La Zona de Pastoreo plantado (Domínio de pastagem plantada), en color café en el mapa, predomina en la región Centro-Oeste y en los estados de Rondonia y Tocantins de la región Norte. Interrelacionado con que “las regiones Norte y Centro-Oeste, donde se encuentran la Selva Amazónica y el Cerrado, son las que presentan las mayores tasas de expansión del rebaño vacuno en Brasil.”¹¹³ Descrito con el siguiente enunciado: “Brasil: más ganado que gente”¹¹⁴, pues contaba con una población oficial de 186 millones de habitantes y un rebaño de 206 millones de cabezas para el año 2007.

¹¹² *Ibíd.*

¹¹³ Schlesinger Sergio [2008] *Brasil y su ganado multinacional*, Octubre, <<https://www.grain.org/article/entries/1208-brasil-y-su-ganado-multinacional>>

¹¹⁴ *Ibíd.*

Mapa 1. TIPO DE USO DE LA TIERRA -2006

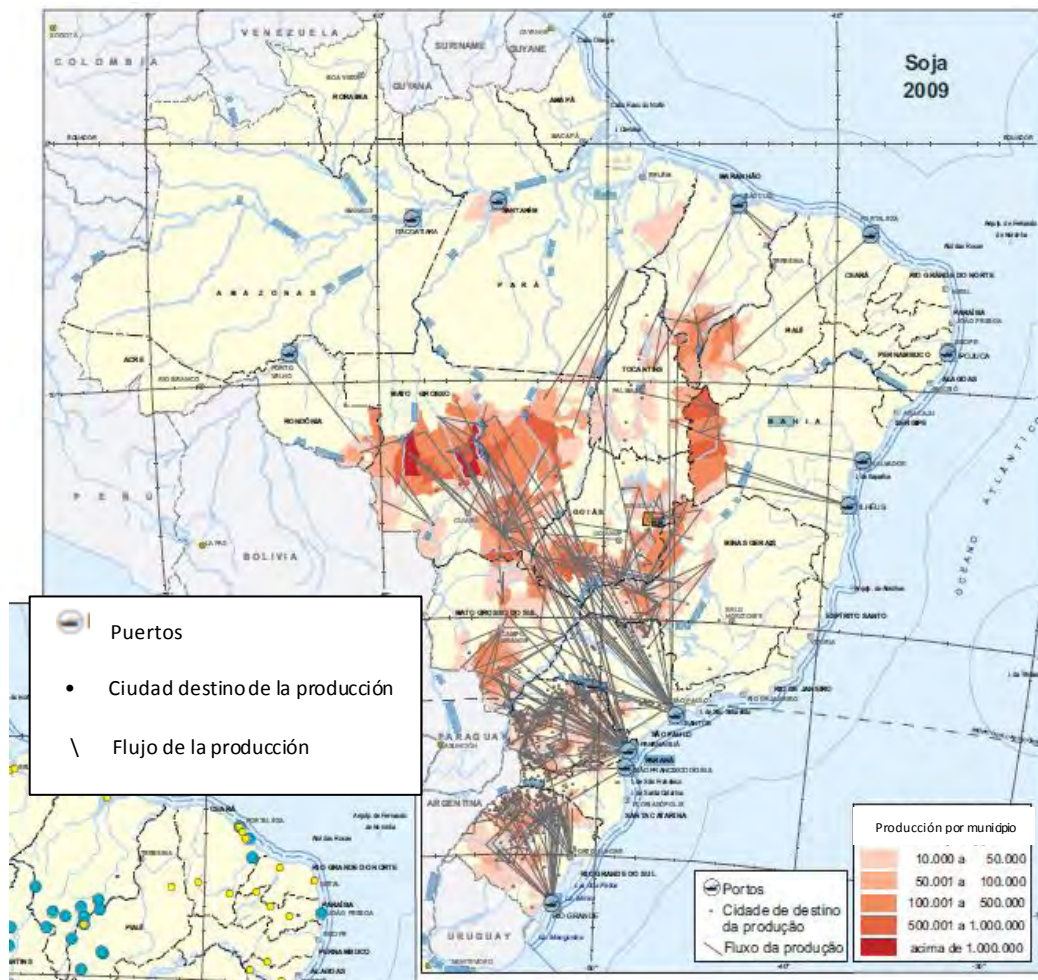


TIPO DE USO DE LA TIERRA -2006			
	Zona agrícola		Predominio de pastizales plantados
	Predominio de la agricultura		Dominio de pastizales naturales
	Agricultura y pastizales plantados		Predominio de pastizales naturales
	Área de pastizales plantados		Área de bosques naturales
	Predominio de bosques naturales		Pastizales naturales, bosques naturales y agricultura
	Área de bosque artificial		Pastizales plantados y bosques naturales
	Pastizales naturales y agricultura		

Fuente: Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [2011] *Atlas do espaço rural brasileiro*, Pág. 39, República Federativa de Brasil, <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=263372>>

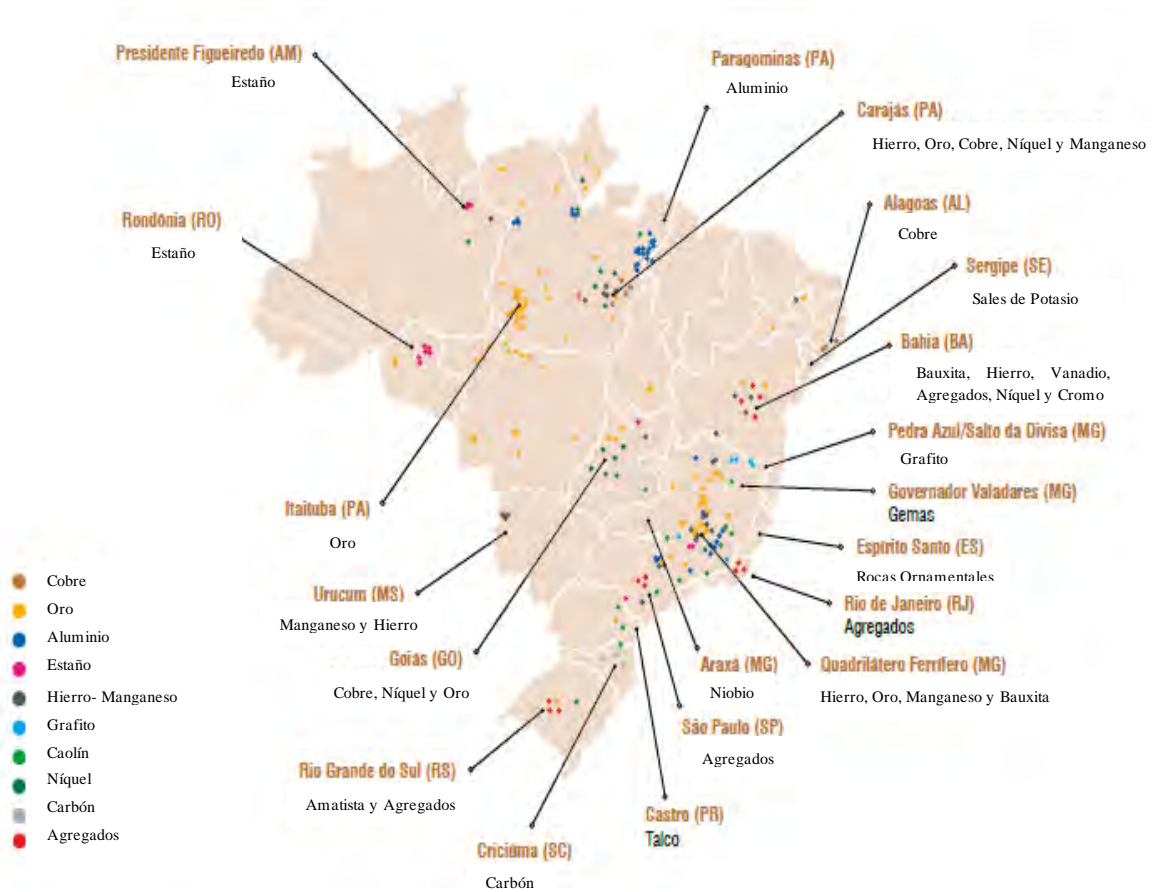
Sergio Chlesinger en su artículo *La promesa del boom de la soja sudamericana* menciona que la soja comenzó a ser cultivada en el estado de Rio Grande do Sul a comienzos del siglo XX. Actualmente encontramos cultivo de soja en la región del Centro-Oeste, Sur y en menor porción en la Nordeste; específicamente en Rondonia, Mato Grosso, Pará, Maranhao, Piaui, Tocantins, Bahia, Goias, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná y Sao Paulo. Los Estados de Mato Gross, Mato Gross do sul y Goias concentran su producción en términos de expansión y en toneladas' En el mapa 2 se nos dibuja la ubicación donde es sembrada junto con las ciudades destino asi como los puertos a los cuales es dirigida para su exportación.

Mapa 2. CADENA PRODUCTIVA DE LA SOJA 2009.



Fuente: Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [2011] *Atlas do espaço rural brasileiro*, Pág. 168, República Federativa de Brasil, <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=263372>>

Mapa 3. PRINCIPALES REGIONES CON DEPÓSITOS MINERALES

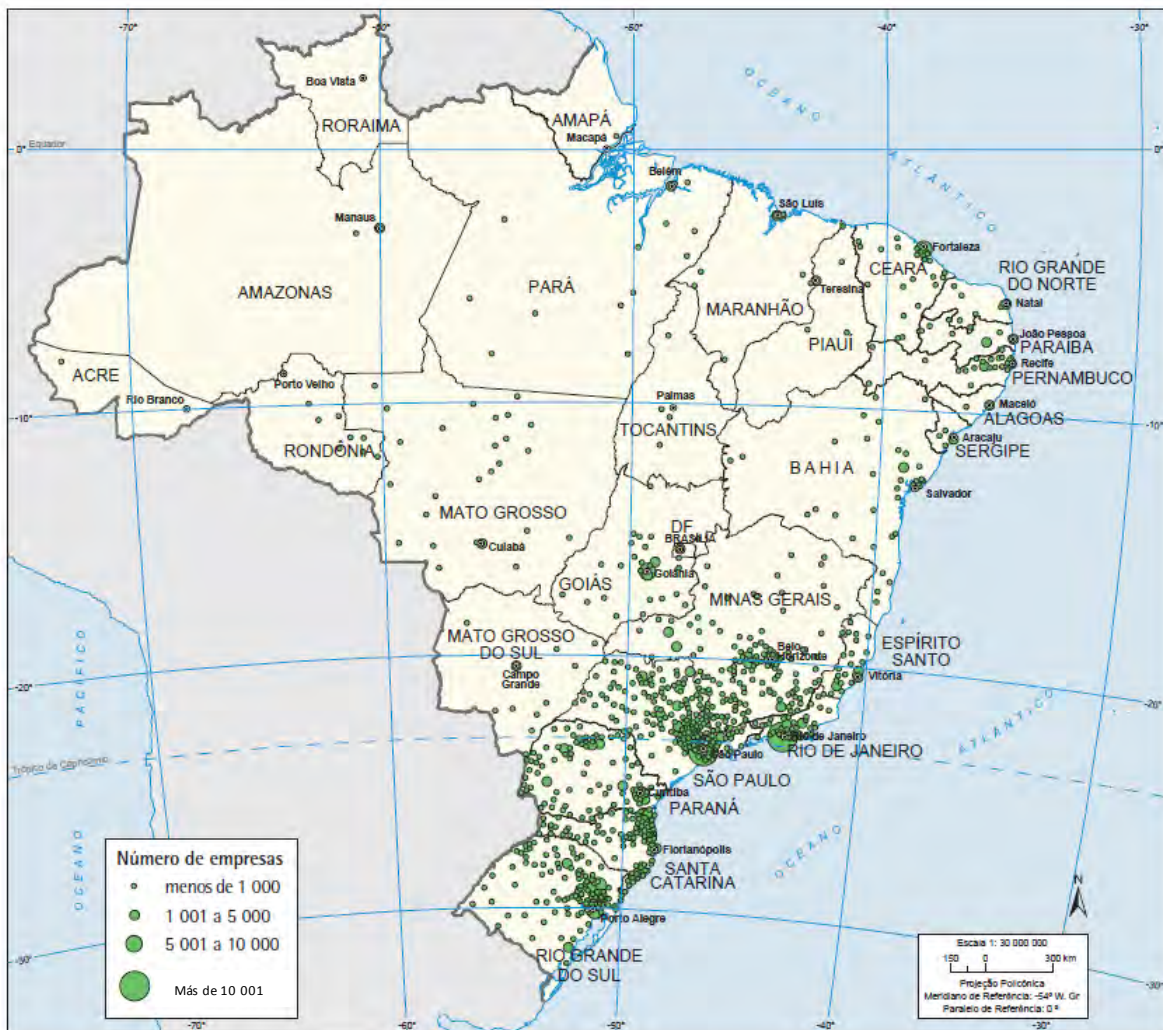


Fuente: Instituto Brasileño de Minería [2012] *Informe y analisis de economia brasileña*, Pág. 6, República Federativa de Brasil.

Observado en retrospectiva el mapa de Brasil apreciamos que los minerales se encuentran en la región Sur, que incluye Paraná, Santa Catarina y Río Grande del Sur, en la region Sudeste, con Minas Gerais, Espírito Santo, Río de Janeiro y Sao Paulo; en Pará de la región norte y en Bahía de la región Noreste.

Brasil tiene "... una industria muy heterogénea a nivel geográfico, la región sudeste albergaba el 73% de la producción, la región sur el 25% y el nordeste el 2%"¹¹⁵ en 2010. En el mapa 4 apreciamos los asentamientos de la industria, concentrada en la región Sudeste, Sur y Nordeste.

Mapa 4. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA INDUSTRIA 2009.



Fuente: Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [s.f.] "Espacio económico", *Mapas de Brasil*, República Federativa de Brasil, <<http://atlascolar.ibge.gov.br/en/mapas-atlas/mapas-do-brasil/espaco-economico.html>>

¹¹⁵ Gomes. Josep Maria [2010] *Estudio sobre la industria en Brasil*, Bolsa de Subcontratación, Industrial de la Cámara de Comercio de Barcelona, <www.subconcat.net>, Pág. 39

“Hasta mediados de 1970, en el Brasil solo había cinco fabricantes de automóviles [...] se concentraba en la región del ABC (iniciales de *Santo André, São Bernardo do Campo y São Caetano do Sul*), en el conurbano de *São Paulo*.”¹¹⁶ Actualmente hay “... 24 empresas [...] que operan 37 unidades productivas [...] La mayoría de las empresas están en el estado de *São Paulo* (21 unidades).”¹¹⁷

Mapa 5. INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA 2009.



Fuente: Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [s.f.] “Principales sectores industriales”, *Mapas de Brasil*, República Federativa de Brasil, <<http://atlascolar.ibge.gov.br/en/mapas-atlas/mapas-do-brasil/espaco-economico.html>>

¹¹⁶ Op. cit., *Estudio sobre la industria en Brasil* Pág. 37

¹¹⁷ *Ibíd.*

3.3 Empresas involucradas

A continuación investigaremos de manera breve las empresas involucradas en la producción de las mercancías que destacan dentro de la economía Brasileña, esto con el afán de indagar la presencia de empresas con fuerte presencia y control en su respectivo mercado. Recordemos que en el capítulo anterior se estudió el sector externo de Brasil y las empresas que más exportaban, en el siguiente apartado se abordan la producción interna y las empresas protagonistas dentro de Brasil.

Comenzaremos con la soya. Alrededor de esta semilla hay cuatro empresas que se benefician independientemente del país donde se lleve a cabo su producción y transformación. Tres empresas son de origen estadounidense, las cuales son “ADM, Bunge y Cargill; y una es francesa, Louis Dreyfuss...”¹¹⁸ En Brasil la asociación Abiove reúne como miembros a Bunge, ADM, Louis Dreyfus y Maggi de Brasil, la producción que obtienen en conjunto llevan a Brasil a posicionarse dentro de los primeros lugares a nivel mundial.

En 2006 Greenpeace señalaba que “Cargill, junto con Bunge y ADM controlan el 60% de la producción de soya en Brasil”¹¹⁹ Para dimensionar el poder que han obtenido estas empresas cabe mencionar que Cargill cuenta con una Unidad de Negocio que

...se compone de terminales portuarias con sus unidades propias instalaciones, transbordo, almacenamiento y procesamiento. [...] destaca como uno de los mayores exportadores de soya en grano del país y una de las mayores industrias en el procesamiento. El procesamiento de granos y soya zona cuenta con 7 fábricas en los siguientes lugares: Mairinque (SP),

¹¹⁸ Bravo, María Elizabeth [2010] *Los señores de la soya, La agricultura transgénica en América Latina*, Argentina, Clacso, <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/clacso/index/assoc/D5595.dir/soja2.pdf>>, Pág. 20.

¹¹⁹ Greenpeace [2006] *Greenpeace desvela el papel de McDonald's en la destrucción de la selva tropical amazónica*, abril <<http://www.greenpeace.org/espana/es/news/2010/November/greenpeace-desvela-el-papel-de/>>

Uberlândia (MG), Ponta Grossa (PR), Três Lagoas (MS), Barreiras (BA),
Rio Verde (GO) y la primavera Este (MT).¹²⁰

En el portal oficial de Cargill encontramos que esta empresa está involucrada también en la producción de etanol, de algodón, en la agroindustria y algunos productos sintéticos que sirven a la industria, por ejemplo a la de perforaciones de petróleo y productos químicos.

Dentro del sector vacuno y por consiguiente el de la carne, mercancía que ocupa un lugar importante en la producción y exportación de Brasil, sobresalen tres empresas frigoríficas, las cuales explican "... el movimiento de internacionalización del sector, iniciado en 2005, que cobró fuerzas en 2007, cuando frigoríficos como JBS-Friboi, Bertin y Marfrig hicieron grandes adquisiciones en el exterior, y que sigue en 2008."¹²¹ JBS-Friboi es la mayor procesadora de carnes en el mundo. En 2007 "...adquirió 100% de las acciones de la norteamericana SB Holdings [...] que controla las distribuidoras de carnes en Estados Unidos."¹²² Por su parte "...el BNDES inyecta, por los medios de adquisición de acciones y bonos, R \$ 12, 800,000,000 en refrigeradores como JBS , Marfrig y la Independencia desde el año 2007. La cifra corresponde al 9 % del presupuesto del banco en 2014."¹²³

Recordemos que dentro del sector minero destaca el mineral de hierro. Alrededor de este mineral "las empresas más grandes de Brasil son: Vale con 84,52 %, CSN con 5. 45 %, Samarco con 6,29 %, MMX, con 3,2 % y Usiminas a 1,71 %"¹²⁴ del mercado. En 2014 el BNDES "aprobó R\$ 6.2 mil millones de financiación para Vale [...] en el complejo de Carajás (PA) y Formación Logística del Norte de la

¹²⁰ Cargill [s.f.] *Grãos e Processamento de Soja*, <<http://www.cargill.com.br/pt/produtos-servicos/agricola/graos-e-processamento-de-soja/index.jsp>>

¹²¹ Schlesinger, Sergio [2014] *Brasil y su ganado multinacional*, pág. 19, mayo <<https://www.grain.org/article/entries/1208-brasil-y-su-ganado-multinacional>>.

¹²² *Ibíd.*

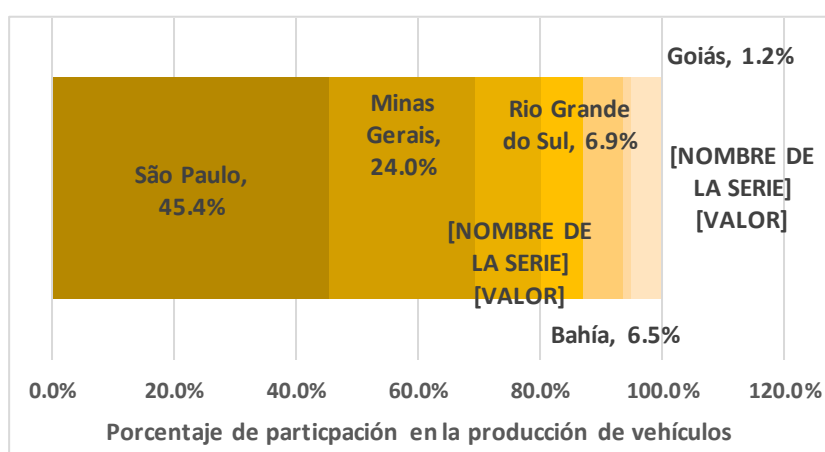
¹²³ Stilo editora [2015] *JBS/Friboi deverá financiar Dilma 2014*, Agosto <<https://editorastilo.com.br/destaques/item/3073-jbs-friboi-devera-financiar-dilma-2014-por-ossami-sakamori>>

¹²⁴ IBRAM [2011] *Información y análisis de la economía minera brasileña*, 6ª Edición, Brasilia, Diciembre, <<http://www.ibram.org.br/>>, Pág. 32.

compañía”¹²⁵ que incluye “...un ramal ferroviario entre las ciudades de Canaán dos Carajás y Parauapebas (PA), además de la expansión de la capacidad transporte de ferrocarril de Carajás a 230 millones de toneladas por año.”¹²⁶

En cuanto a la industria automotriz en Brasil se encuentran instalados General Motors, Ford, Mitsubishi, Hyundai CADA, Agrale, Peugeot Citroen, MAN, Volkswagen, Toyota, Scania, Honda, Mercedes-Benz, Fiat, Iveco, Volvo, Renault, Nissan.

Gráfico 6. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ESTADOS (2011)



ESTADOS	EMPRESAS
Rio Grande do Sul	Agrale, General Motors, International
Paraná	Nissan, Renault, Volkswagen, Volvo
Minas Gerais	Fiat, Iveco, Mercedes-Benz
São Paulo	Ford, General Motors, Honda, Mercedes-Benz, Scania, Toyota, Volkswagen
Rio de Janeiro	MAN, Peugeot Citroen
Goiás	Hyundai CAO, Mitsubischi
Bahía	Ford

Fuente: elaboración propia a partir de Borses Subcontractació [2001] *Estudio sobre la Industria en Brasil*, ESCI, mayo.

¹²⁵ BNDES [2014] *BNDES aprova financiamento de R\$ 6,2 bilhões para projeto de expansão da Vale*, Mayo <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Noticias/2014/Logistica/20140514_Vale_Expansao.html>

¹²⁶ *Ibíd.*

Como podemos apreciar en el gráfico 6, las empresas automotrices se encuentran concentradas en el estado de Sao Paulo seguido de Minas Gerais y Paraná. En 2011 se daría a conocer la línea de crédito que el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES) otorgaría a empresas de la industria automotriz, específicamente a

...Volkswagen, Ford, General Motors y Fiat créditos por 853 millones de dólares para financiar exportaciones por unos 2.800 millones de dólares. Cada financiación representa el 30% del valor total de vehículos livianos de pasajeros a ser exportado por las ensambladoras en los próximos meses. La línea de crédito más amplia, por 303 millones de dólares, fue otorgada a la ensambladora alemana Volkswagen, [...] la también estadounidense GM recibirá 200 millones...¹²⁷

El sector de la construcción civil es un pilar en la economía Brasileña. La revista Forbes publicó un listado de las veinte principales constructoras en América Latina, quince de ellas son de origen brasileño, las otras cinco se dividen en empresas de origen mexicano y chileno. El primer lugar lo ocupa la empresa Norberto Odebrecht y el segundo lugar lo ocupa el Grupo Oas, ambas brasileñas. A continuación se muestra el perfil de la constructora Odebrecht, con las obras destacadas que lleva a cabo al interior de Brasil y en otros países de América Latina, estos datos se presentan en el artículo de Forbes, titulado *Las 20 constructoras 'más fuertes' en América Latina*, del cual se extrae la siguiente tabla informativa.

¹²⁷ El Observador [2011] *Brasil otorga US\$ 853 millones a Volkswagen, Fiat, Ford y GM*, abril <<http://www.elobservador.com.uy/brasil-otorga-us-853-millones-volkswagen-fiat-ford-y-gm-n72725>>

TABLA 2. CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT

País de origen: Brasil
Ventas estimadas anuales (2015): 4,101 millones de dólares
OBRAS DESTACADAS EN BRASIL
<ul style="list-style-type: none"> • Itaipava Arena Fonte Nova (San Salvador de Bahía) • Itaipava Arena Pernambuco (Recife) • Arena Corinthians (San Pablo) • Reforma del estadio de Maracaná (Río de Janeiro) • Revitalización de la zona portuaria de la ciudad de Río de Janeiro (Puerto Maravilla) • Construcción de la Línea 4 del Metro RJ
Obras en el resto de América Latina
<i>Colombia</i>
– Autopista Ruta del Sol
– Corredor Transversal de Boyacá
<i>Ecuador</i>
– Acueducto La Esperanza
– Poliducto Pascuales-Cuenca
<i>Perú</i>
– Tramo 2 de la primera línea del Metro de Lima
– Planta Hidroeléctrica Chaglla
<small>Fuente: FORBES [2015] <i>Las 20 constructoras ‘más fuertes’ en América Latina</i>, Agosto, <http://www.forbes.com.mx/las-20-constructoras-mas-fuertes-en-america-latina/></small>

3.4 BANCO DE DESARROLLO DE BRASIL (BNDES)

3.4.1 La finalidad que sigue el BNDES

Un actor sin el cual no se puede entender el proceso que ha caracterizado a Brasil en cuanto al desarrollo de su estructura productiva y su relación con el exterior es el Banco de Desarrollo de Brasil (BNDES). Creado en el año de 1952, el BNDES interviene dependiendo de cuales sean los problemas acuciantes, desempeñándose como principal eje de apoyo.

De acuerdo con el Estatuto del BNDES emitido en 2002, el Banco “es el principal instrumento de ejecución de la política de inversión del gobierno Federal.”¹²⁸ Para Sergio Moreno Rubio, investigador del Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA), el BNDES “...contribuyó [...] al fortalecimiento del capital privado en Brasil con el respaldo de recursos estatales. La estrategia de competitividad y la expansión de las transnacionales brasileñas han encontrado en el BNDES respaldo institucional y financiero.”¹²⁹

Así el BNDES se desempeña como respaldo de los capitales privados de origen brasileño ante la gran vorágine propia de la competitividad atroz que distingue al mercado mundial en la actualidad, a través de presentarse como el principal instrumento de ejecución de la política de inversión del gobierno Federal. De esta manera el Banco busca “soportar empresas brasileñas competitivas en el mercado internacional.”¹³⁰

¹²⁸ BNDES [2010] *Informe anual del BNDES 2010*, pág. 23, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_es/Galerías/RelAnualEspañol/ra2010/Rel-Anual-2010-es.pdf>.

¹²⁹ Moreno Rubio, Sergio [2014] *El papel del BNDES en la expansión de Brasil como potencia regional, Elementos para el análisis de las dinámicas de acumulación y las disputas territoriales*, Bogotá, ILSA, Pág. 1, <ilsa.org.co:81/biblioteca/dwnlds/otras/variados/unasur/sergio.pdf>.

¹³⁰ BNDES [s.f.] *Comercio Exterior*, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES_Internacional/Comercio_Exterior5>.

Esta capacidad de intervención del BNDES es un punto muy importante, pues habla del poder que tiene para direccionar las prácticas expansionistas en el mercado del capital privado nacional y de inversión extranjera, además de la alianza de clases presente en Brasil entre el Estado (a través del BNDES), la clase trabajadora, "...su burguesía industrial nacional y sus oligarquías dirigidas a la exportación con elementos incuestionables de integración a las economías industrializadas del centro..."¹³¹. Sobre la alianza con la clase trabajadora, quedara más clara con el apartado 4.1.2 Proceso de producción de la red de transporte, del capítulo cuatro, al mencionar que Brasil mantuvo el control sobre los aumentos del empleo informal al poner en marcha proyectos infraestructurales financiados por el Estado.

3.4.2 Intervención del BNDES

En este perfil, el apoyo y refuerzo que representa el BNDES para Brasil se traduce, en ofrecer mecanismos de apoyo financiero a las empresas brasileñas buscando la inversión en todos los sectores económicos, entre otras cosas. En cuanto al sector externo, el BNDES ejecuta varias acciones que buscan reforzar la integración internacional de Brasil, entre las que se encuentra el establecimiento de oficinas en Londres y Montevideo, el primero de ellos un importante centro financiero a nivel mundial y el segundo la capital del Mercosur y sede de las organizaciones regionales de Sudamérica, también financia la "...exportación de bienes y servicios brasileños en proyecto realizados en el extranjero"¹³². De igual

¹³¹ "No es casual entonces que hoy día la inversión extranjera directa que recibe Brasil provenga sustancialmente de Estados Unidos y de sus principales aliados económicos en Europa y Asia. [...] el flujo de capital productivo que llegó a Brasil proveniente de Estados Unidos [...] alcanzó 20.36% del total de inversión extranjera directa en 2013. [...] Lo interesante resulta cuando se aprecian los sectores económicos brasileños a los que se dirigen las inversiones productivas de cada una de estas economías y su monto neto de miles de millones de dólares estadounidenses (mmd). En 2013 Estados Unidos invirtió 46 mmd a la industria de la transformación [...] Estas cifras contrastan con las inversiones productivas chinas en los mismo rubros, que apenas superaron los 0.21 mmd en el sector de la industria de la transformación, 7.15 mmd en las industrias extractivas y 0.01 mmd a la industria agropecuaria." (Fuente: León Hernández, Efraín [2016] *El expansionismo brasileño en sus límites. Geopolítica, energía, interconexión territorial y crisis material*, México, Itaca/ UNAM, Págs. 45, 49, 52,)

¹³² BNDES, [s.f.] *BNDES*, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES/>

manera “...auxilia en la inserción internacional de las empresas por medio de la identificación de oportunidades y de la orientación a la estructuración de los proyectos de la organización fuera de Brasil”¹³³ otorgando su financiamiento o capitalización, a cambio de recibir la suscripción de sus valores mobiliarios.

3.4.3 BNDES y los grandes programas de gobierno

Juan Vicente Bachiller Cabria, de la Universidad de Salamanca, España, señala que el papel del banco de 2002 a 2010 se caracterizó por financiar políticas de desarrollo y anti cíclicas, al igual que ser un “implementador de medidas de estímulo al sistema financiero para superar la Gran Recesión.”¹³⁴ Así Vicente Bachiller señala que el BNDES sobresalió como “...principal financiador de la Política Industrial Tecnológica y de Comercio Exterior-PITCE- lanzada en 2004 [...], de la política de infraestructuras recogida en el Programa de *Aceleração do Crescimento* -PAC-, lanzada en 2007, y de la política industrial recogida en la Política de *Desenvolvimento Produtivo*-PDP, lanzada en 2008...”¹³⁵ Bachiller detectó que los créditos y las fuentes de financiamiento propios del BNDES crecieron intensamente como medida de protección ante la crisis económica mundial de 2008, lanzando el Programa de Sustento dos Investimentos (PSI), de este modo respaldó la política económica anti cíclica implementada en Brasil.

Dentro del PAC, programa “...creado con el propósito de acelerar el crecimiento económico del país por medio del estímulo a la inversión pública y privada en

¹³³ BNDES [s.f.] *Internacionalización de las empresas*, <http://www.bn-des.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES_Internacional/internacionaliza%20cion.html>

¹³⁴ Bachiller Cabria, Juan Vicente [2012] *El BNDES y las estrategias de desarrollo económico en Brasil. Banca pública de desarrollo, instituciones gubernamentales y trayectorias de intervención estatal (1952-2010)*, (Tesis doctoral), Universidad de Salamanca, Salamanca, <http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/115583/1/DDPG_Bachiller_Cabria_J.V._El_BNDES.pdf>, Pág. 78.

¹³⁵ *Ibíd.* Pág. 107-108

infraestructura”¹³⁶, el Banco participaba en la producción de 362 proyectos, acción que involucraba la inversión de \$157. 3 mil millones de R; divididos en 186 proyectos destinados a la infraestructura energética, principalmente en la generación y transmisión de petróleo y gas, 89 proyectos pensados en rutas, vías de tren y marina mercante, y 71 proyectos destinados a la infraestructura social y urbana. El desembolso realizado por parte del BNDES para la ejecución de estos proyectos era de \$83. 9 mil millones de R en 2010, fraccionados regionalmente como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 3. DISTRIBUCIÓN REGIONAL DE LOS DESEMBOLSOS DEL PAC
(EN MILLONES R\$)**

Región	Energía	Logística	Social y urbana	Admin. pública	Total	%
Norte	15.278	54	194	13	15.539	19
Noreste	17.889	1.743	286	15	19.933	24
Sureste	7.793	5.211	4.521	21	17.546	21
Sur	5.756	454	417	11	6.638	8
Centro Oeste	3.541	162	65	15	3.783	5
Inter-regional	18.901	1.600	-	-	20.501	24
Total	69.158	9.224	5.483	75	83.940	100
%	82	11	7	0	100	-

Fuente: Elaboración propia en base a la tabla publicada en BNDES [2010] *Informe anual*, Pág. 66, República Federativa de Brasil, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_es/Galerias/RelAnualEspanol/ra2010/Rel-Anual-2010-es.pdf>

En 2010 se proyectó la segunda etapa del PAC, con lo cual adquiriría la denominación PAC 2, y en mayo de 2015 la presidenta *Dilma Rousseff* anunció la tercera fase del PAC.

¹³⁶ *Ibidem*.

En cuanto al PDM¹³⁷, recibió continuación dentro de la siguiente administración bajo el *Plano Brasil Maior*, aunque con matices.

3.4.4 Obtención de recursos

De manera general el BNDES tiene fuentes internas y externas para financiar los créditos que otorga. Dentro de las fuentes internas encontramos el Tesoro brasileiro y el Fondo de Amparo al Trabajador (FAT) del Ministerio del Trabajo y Empleo. El FAT esta “formado por las contribuciones del Programa de Integración Social”, del cual la Constitución Federal estableció que el 60% es destinado al seguro de desempleo y complemento salarial y el 40% al financiamiento de las operaciones que realiza el BNDES.

Dentro de las fuentes externas encontramos organismos multilaterales y agencias de fomento, tal como el “Banco Interamericano de Desarrollo (BID); *Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)*; *Japan Bank for International Cooperation (JBIC)*, brazo internacional del *Japan Finance Corporation*; *Nordic Investment Bank (NIB)*; y *China Development Bank (CDB)*,”¹³⁸ además del Banco Mundial. En el portal oficial del BNDES se da a conocer que estos organismos le otorgan financiamiento por guardar un interés común en que se ejecuten los procesos que financia y promueve, esto se logra a través de organizar foros, entrenamientos y palestras con objeto de “identificar posibilidades de cooperación en diversos temas.”¹³⁹

¹³⁷ El principal objetivo de la Política de Desarrollo Productivo (PDP) fue intensificar el diálogo entre el gobierno y el sector productivo con el fin de proporcionar a la industria brasileña más competitiva en los mercados nacionales e internacionales. Siguiendo esta política, después de que el gobierno de transición, la presidenta *Dilma Rousseff* lanzó en agosto de 2011, la “*Plano Brasil Maior*”, con el lema “innovar para competir, competir para crecer”, la ampliación de la política industrial adoptada en la gestión de gobierno anterior. Sin embargo, los objetivos de este plan se refiere al aumento de la competitividad de la industria a través de incentivos para la innovación tecnológica y la adición de valor, dando mayores oportunidades de crecimiento para las micro y pequeñas empresas” (Fuente: *Sausen Soares, Cristiano, Daniel Arruda Coronel, Pascoal José Marion Filho [2013] A recente política industrial brasileira: da “política de desenvolvimento produtivo” ao “plano brasil maior, Revista Perspectivas Contemporaneas, 8(1), <<http://revista.grupointegrado.br/revista/index.php/perspectivascontemporaneas/article/view/1309>>*

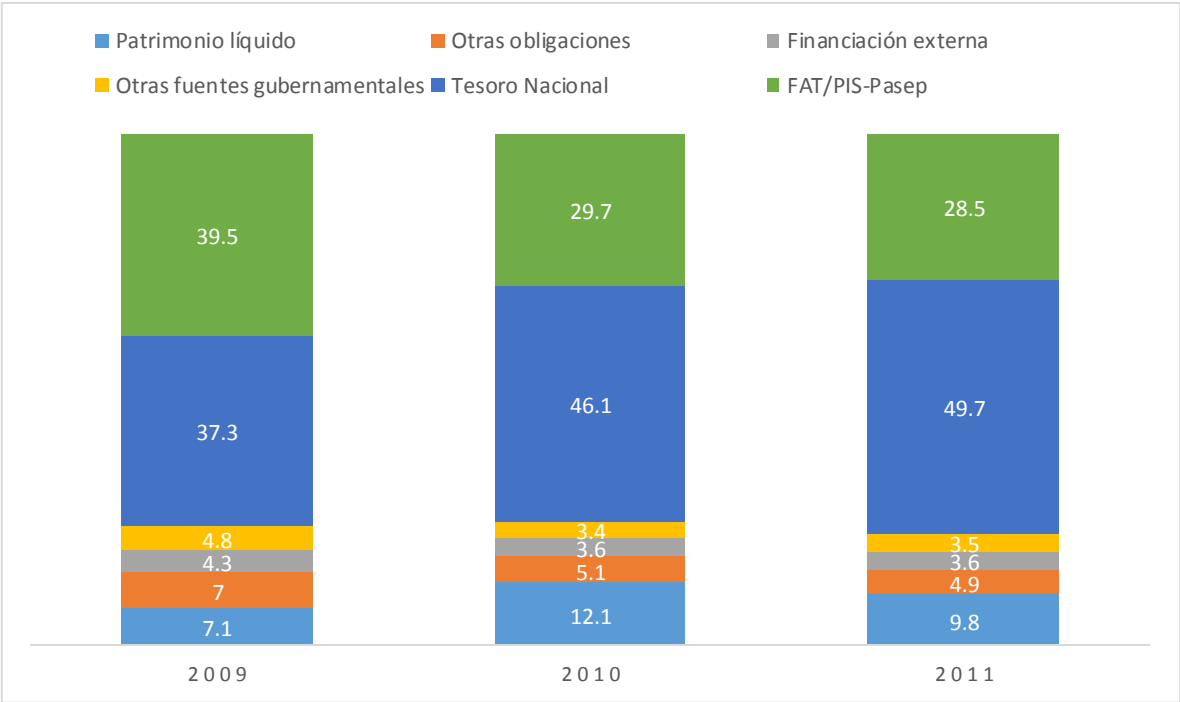
¹³⁸ BNDES [s.f.] *Captación externa de recursos institucionales*, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES_Internacional/Captacion_Externa/captadon_externa_institucionales.html>

¹³⁹ *Ibid.*

Por último el BNDES también obtiene recursos de la monetización de activos de su cartera y participaciones societarias, es decir, de las acciones que obtiene de una empresa al otorgarle un crédito.

A continuación se presentan la participación de las diferentes fuentes de financiamiento del año 2008 al 2011. Observamos que los recursos que provienen del interior de Brasil tienen mayor peso en el total del presupuesto del Banco, donde el Tesoro Nacional fue participando en mayor medida y el FAT redujo su participación.

Gráfico 7. FUENTE DE LOS RECURSOS DESEMBOLSADOS POR EL BNDES (%)
(Estructura de capital)



Fuente: Elaboración propia en base al gráfico publicado en BNDES [2011] *Relatório Anual*, Pág. 53, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2011/relatorio_anual2011.pdf>.

3.4.5 BNDES y su inversión por sectores

El presupuesto total del BNDES ascendió a \$168.4 mil millones de R en el año 2010, con el precedente de haber desembolsado \$137.4 mil millones en 2009. En este año, es decir, en el 2010, destino 31% de su presupuesto al sector de la infraestructura con \$52, 4 mil millones y un 32% al sector industrial con \$54 mil millones, la capitalización de Petrobras recibió el 15% del presupuesto del BNDES con \$25 mil millones. El presidente del BNDES, *Luciano Coutinho*, declaró en el informe anual que financiar la producción de infraestructura busca “...mitigar desequilibrios en el proceso de desarrollo económico”¹⁴⁰

**Tabla 4. DESEMBOLSOS POR RAMO DE ACTIVIDADES
(en miles de R\$)**

<i>Ramo de actividad</i>	Miles de R\$				Tasa de crecimiento (en %)		
	2008	2009	2010	2011	2009-2008	2010-2009	2011-2010
<i>Industria</i>	39,0	63,5	54,0	43,3	62,8	(15,0)	(18,9)
<i>Infraestructura</i>	35,1	48,7	52,4	56,1	38,6	7,8	7,0
<i>Comercio/Servicios</i>	11,2	17,3	27,1	29,2	55,2	56,4	7,7
<i>Agricultura</i>	5,6	6,9	10,1	9,8	22,5	47,7	(3,2)
<i>Otras operaciones de mercado</i>	1,4	1,0	24,8	0,8	(23,4)	2.275,7	(98,8)
<i>Total</i>	2,2	37,4	68,4	39,7	49,0	22,6	(17,1)

Fuente: Elaboración propia en base a la tabla publicada en BNDES [2011] *Relatório Anual*, Pág. 34, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2011/relatorio_anual2011.pdf>

Tal como pudimos constatar en la tabla anterior, el desembolso realizado a la industria y el que recibe el ramo de la construcción son aproximadamente equiparables. Esto nos lleva a la alianza entre clases, “...dos alianzas simultáneas...” presentes en Brasil “... entre su burguesía industrial nacional y sus oligarquías dirigidas a la exportación con elementos incuestionables de integración a las economías industrializadas del centro y [...] la que las clases dominantes en conjunto han establecido con los sectores populares.

¹⁴⁰ Op. Cit., Informe Anual del BNDES, 2010, pág. 10

De manera desagregada, específicamente para el año 2010, vemos que la agroindustria destinada a la producción de alimentos y el ramo del material de transporte absorben mayor porcentaje del total desembolsado.

En el ramo de la infraestructura es el del transporte ferroviarios y vial el que atrae una mayor cantidad.

Tabla 5. DESEMBOLSOS DEL BNDES POR SECTORES

(Específicamente en 2010)

Sectores	R\$ miles de millones		
	2008	2009	2010
Industria	39.0	63.5	54.0
Alimento y bebida	10.1	8.8	13.5
Material de transporte	7.5	8.8	10.2
Mecánica	3.4	4.2	5.3
Metalurgia	3.7	5.3	4.9
Textil y vestimenta	1.3	0.6	2.2
Otros	12.9	35.7	17.9
Infraestructura	35.1	48.7	52.4
Transporte	18.8	27.2	33.4
Energía eléctrica	8.6	14.2	13.4
Otros	7.6	7.3	5.3
Otros ramos	18.1	25.2	62.0
Total	92.2	137.4	168.4

Fuente: Elaboración propia en base a la tabla publicada en BNDES [2010] *Informe anual*, Pág. 22, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_es/Galerias/RelAnualEspanol/ra2010/Rel-Anual-2010-es.pdf>

3.4.6 BNDES y su inversión por regiones

El BNDES destina una mayor cantidad de recursos a la región Sudeste, seguida por la del Sur. Esto explica que del total de las operaciones desarrolladas por el BNDES, la región del Sudeste es donde se llevan a cabo la mayor cantidad de ellas, seguida por la región del Sur. Los datos presentados en la siguiente tabla nos presenta el crecimiento al doble de los recursos dirigidos a la región del Norte y el crecimiento en tres veces de la región del Nordeste del año 2008 al 2009.

**Tabla 6. DESEMBOLSOS POR REGIÓN
(en miles de R\$)**

	2008	2009	Var. 2008-2009 (%)	2010	Var. 2009-2010 (%)	2011	Var. 2010-2011 (%)
<i>Norte</i>	5,0	1,2	126	1,7	5	0,9	(8)
<i>Noreste</i>	0,6	2,1	189	7,2	(22)	18,8	9
<i>Centro-Oeste</i>	0,9	0,7	9	1,4	6	1,3	0
<i>Sureste</i>	1,0	1,7	40	8,0	37	8,2	(30)
<i>Sur</i>	7,4	0,7	19	0,1	46	9,7	(2)
<i>Total</i>	0,9	36,4	50	68,4	24	38,9	(18)

Fuente: Elaboración propia en base a la tabla publicada en BNDES [2011] *Relatório Anual*, Pág. 35, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2011/relatorio_anual2011.pdf>.

CAPITULO 4
FUERZAS PRODUCTIVAS GENERALES DEL
TRANSPORTE EN BRASIL

FUERZAS PRODUCTIVAS GENERALES DEL TRANSPORTE EN BRASIL

El haber indagado, en capítulos anteriores, acerca de los flujos que las mercancías de Brasil adoptan, es decir, sobre las mercancías que envía al exterior y a quienes las envía, nos lleva al momento de preguntarnos sobre la dirección que siguen y la manera en que se trasladan, es decir, ver cómo se lleva a cabo, en términos materiales, la segunda fase de circulación del capital para Brasil.

En esta segunda fase de circulación del capital, están intrínsecamente involucradas las fuerzas productivas generales del transporte, porque nos hablan del papel que juegan como mediadoras, en el traslado físico de las mercancías desde la esfera de la producción a la de mercado.

Por fuerzas productivas generales del transporte entendemos tanto las máquinas auto motorizadas, que cargan y movilizan el flujo físico de personas y de mercancías, como también la viabilidad por la cual se desplazan; ambas bajo la lógica del capital, es decir, que sirven para su reproducción.

En el caso de las primeras, son fuerzas productivas porque se tratan de máquinas, resultantes de la aplicación de la tecnología desarrollada bajo el capitalismo; en cuanto a la viabilidad del transporte es una fuerza productiva porque al desplazarse las fuerzas productivas auto motorizadas sobre ella, la organiza para la reproducción del ciclo del capital, fungiendo como venas que alimentan los centros industriales, de mercado y de reproducción de relaciones sociales.

En este capítulo nos centraremos en las fuerzas productivas generales del transporte que tiene y planea Brasil, las cuales atienden tanto al interior del país como a nivel regional. Tal como veremos a continuación, se acordó ampliar la red de transporte intermodal y energético en toda la región sudamericana bajo la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), hoy Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). En cuanto al interior de Brasil se ejecuta la ampliación de la infraestructura social,

urbana, de logística y energética a través del Programa de Aceleración de Crecimiento (PAC).

Se pondrá mayor atención a las fuerzas productivas generales del transporte, desarrolladas a nivel regional, es decir, en el COSIPLAN. Y como esta iniciativa de integración de infraestructura es muy amplia, por el gran número de obras que forman su cartera de proyectos, el capítulo se centrará en el Eje Interoceánico Central, tema de nuestra investigación.

La peculiaridad de dicho Eje es que intenta conectar el Océano Atlántico con el Océano Pacífico, atravesando por tierra al continente Suramérica. Así también, el estudio de este eje, nos dirá la naturaleza del corredor que se formará y por ende la función que se espera desempeñará, detectando la importancia que representa.

Este capítulo estará dividido en dos grandes secciones, en la primera se dará una visión general sobre las de fuerzas productivas del transporte existentes en Brasil, para ver el papel que representan y la influencia que cobran; lo que nos dibujara las necesidades que tiene Brasil en esta materia. A lo largo de la segunda sección se dará paso a abordar las iniciativas de modificación que el estado nacional brasileño planea para desplegar estas fuerzas productivas generales del transporte, entendiendo ya a que necesidades responde la ejecución del PAC, COSIPLAN y del Eje Interoceánico.

4.1 La importancia de las fuerzas productivas generales del transporte en Brasil

Para comenzar a dimensionar la importancia que han cobrado las fuerzas productivas generales del transporte en las últimas décadas, hay que apuntar que en varios países y regiones se está atendiendo su mejoramiento y ampliación.

Esta mayor importancia que ha ido cobrando se encuentra explicación en diferentes hechos que vienen ocurriendo desde hace poco más de dos décadas a nivel global; la primera de ellas, además de ser la de mayor trascendencia, es la fracturación del proceso productivo, es decir, la producción de las partes que componen una mercancía en diferentes partes del mundo; el segundo factor de gran influencia es la producción en masa que arroja una mayor cantidad de mercancías para ser vendidas; un tercer factor es el peso central que tiene el automóvil en nuestra sociedad capitalista, en tanto que es una fuerza productiva general del transporte solicita mayores espacios para desplazarse y a la vez justificar su producción (Barreda señala a la industria automotriz como precursora en la fracturación del proceso productivo así como también en la producción en masa¹⁴¹); un cuarto factor que influye fuertemente es el proceso de producción o también llamado de construcción que involucra la materialización de las fuerzas productivas generales del transporte, lo cual representa un ciclo a través del cual el capital puede emplear fuerza de trabajo y reproducirse; en cuanto a los países denominados en vías desarrollo tienen un matiz adicional, el cual es que requieren de fuerzas productivas generales del transporte adecuada para el transporte de grandes cantidades de materias primas (por ejemplo, desde la revolución verde se requirió una infraestructura adecuada para el transporte de grandes toneladas de granos).

Todos estos procesos acontecen en Brasil. Retomando el tema investigado en el capítulo anterior, vemos que en este país se dio un crecimiento considerable de la producción en masa y fracturación del proceso productivo, donde la elaboración de automóviles y fabricantes de autopartes tuvieron un papel importante en el PIB de Brasil, antes de la crisis de 2008. “Según datos de CEPAL, entre 2000 y 2006 los incrementos en el parque vehicular...”¹⁴² fueron muy relevantes en Brasil.

¹⁴¹ Barreda, Andrés [2005] Análisis geopolítico del contexto regional en Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica, La Paz, < fobomade.org.bo/libros/libros/Geop.pdf >

¹⁴² Siguiendo la misma cita: “...Brasil (54%), Colombia (40%), México (60%), Perú (44%) y Venezuela (42%)...” (Barbero, José A. [2011] *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina, Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria*, CAF, IdeAL, < <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2012/09593.pdf> >, Pág. 49)

En el caso de la fracturación del proceso productivo necesita del despliegue de las fuerzas productivas generales del transporte que permita tener la mercancía terminada en el menor tiempo posible, en cuanto a la producción en masa, lanza una mayor cantidad de mercancías que requieren ser transportadas a los mercados en el menor tiempo posible, evitando que sean almacenadas mucho tiempo sin ser vendidas.

En cualquiera de estos dos casos, vemos que la movilidad de un punto a otro es tiempo gastado por las mercancías para lograr que estas lleguen a los puntos de intercambio y logren dar el salto mortal, donde son intercambiadas por dinero.

Brasil también registró aumento en la producción de granos, específicamente de soya. Así vemos que este conjunto de hechos vienen ocurriendo en Brasil y ponen acento en el transporte hasta ahora desarrollada en él.

Ahora bien, el caso específico de Brasil tiene una característica más en cuanto a la importancia que mantiene el transporte intermodal para este país, me refiero a la gran extensión territorial que abarca en la región Sudamérica y el hecho que solo tenga salida al océano Atlántico, siendo China el mayor destino de sus mercancías.

De acuerdo con el Banco Mundial (BM), la extensión territorial de Brasil asciende a 8,515, 770 km², ocupando el 48% de Sudamérica, siendo el país más extenso de la región. Donde “la red vial de los países de América del Sur y el Caribe es ligeramente superior a los 3 millones de kilómetros...”¹⁴³, de este total, 1, 579,129 km se encontraban en Brasil para el 2000, es decir, comprende la mitad de la red vial desplegada en esta región.

En este sentido, las fuerzas productivas de la red de transporte están atravesadas por procesos muy peculiares que nos hablan de las características de nuestra sociedad capitalista, como la dominación del tiempo sobre el espacio, la construcción de fuerzas productivas de la red de transporte para evitar rigideces

¹⁴³ Ibid. Pág. 18

en el flujo de capital y el proceso de construcción continuo de la red de transporte intermodal. Cuestiones abordadas a continuación para el caso de Brasil.

4.1.1 Dominación del tiempo sobre el espacio en el intercambio de Brasil.

Las fuerzas productivas de la red de transporte median el cambio de forma del capital, es decir, median el proceso de traslado de las mercancías de la esfera de la producción a los puntos del mercado, posibilitando que sean intercambiadas por dinero.

En el sistema capitalista, donde el tiempo tiene un gran peso, se busca reducir el tiempo gastado en todo este proceso y lograr que el capital recorra su ciclo lo antes posible, para volver a retomararlo una y otra vez, incesantemente. Esta es una característica presente a lo largo de toda la vida del capitalismo, empero, que se hizo más entrañable a partir de la reestructuración en el proceso productivo que incorporo su fracturación¹⁴⁴ y su producción en masa, inyectando mayor velocidad.

De esta manera se entiende que el tiempo representa aumento o pérdida de ganancias y las características físicas naturales un obstáculo a manipular, que permiten la reducción del tiempo gastado en el traslado de las mercancías, lo que sobrepone el tiempo al espacio.

Esto se puede ver en América Latina, donde el comercio se enfrenta a altos costos de transporte. En un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), titulado *La Era de la Productividad: Transformaciones de las Economías desde Abajo hacia Arriba*, se informa que en la región "...los altos costos de transporte distorsionan la asignación de recursos, impidiendo que América Latina

¹⁴⁴ "...el cambio tecnológico actual está provocando [...] un cambio paralelo en la influencia relativa ejercida por los diferentes factores de localización, lo que, unido a modificaciones técnicas en los procesos productivos y a las actuales formas de organización empresarial, se refleja en nuevos criterios de distribución espacial de los establecimientos" (Fuente: Méndez, Ricardo [1998] *Innovación tecnológica y reorganización del espacio industrial: una propuesta metodológica*, *Eure*, v. 24 n. 73 Dic. <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007300002>)

coseche todos los beneficios de la productividad que se manifiestan a partir de una mayor liberalización del comercio.”¹⁴⁵

Así también “...los costos de transporte representan más de cuatro veces los costos arancelarios de América Latina y el Caribe, lo que supone la existencia de una barrera comercial más grande que los propios aranceles...”¹⁴⁶ En cuanto a los

...análisis estadísticos de Brasil y Chile muestran que los costos de transporte reducen la eficiencia de las fábricas y distorsionan la asignación de recursos en la economía, lo cual afecta el nivel general de productividad de los países. Un recorte de 10 puntos porcentuales en los costos de transporte de mercancías aumentaría la productividad de las fábricas en 0.5 por ciento y 0.7 por ciento en Brasil y Chile, respectivamente.¹⁴⁷

Dentro de las propuestas que se dan en el estudio para solucionar este contratiempo se encuentra “...no solo una mejor infraestructura, sino también un marco regulatorio que promueva la inversión y la competencia”¹⁴⁸ involucradas en el sistema de transporte.

4.1. 2 Proceso de producción

Como se mencionó casi al inicio de este capítulo, la importancia del sistema de transporte intermodal no solo radica en el total de mercancías que logra transportar, sino que también es vital por la otra arista que tiene, hablo de su

¹⁴⁵ IADB [2009] *Altos costos de transporte obstaculizan a economías latinoamericanas-estudio del BID*, noviembre, <<http://www.iadb.org/es/noticias/articulos/2009-11-27/altos-costos-de-transporte-obstaculizan-a-economias-latinoamericanas-estudio-del-bid,5979.html>>

¹⁴⁶ Ibidem.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Ibidem.

proceso de producción o de construcción, para que pueda formar una red más compleja.

La construcción de la infraestructura de transporte, trátase de carreteras, puertos, aeropuertos o la instalación de vías férreas, es un medio por el cual el capital recorre su ciclo. La especificación de este ciclo es que da como resultado una mercancía que permanece fijada en el espacio y que parte de su consumo es el hecho de que participa en el traslado de otras mercancías.

La construcción o despliegue de las fuerzas productivas del transporte representa una oportunidad de inversión del capital y de empleo de fuerza de trabajo. Aunado a esto, Harvey sostiene que la inversión en la producción de espacios específicos es una válvula de escape para el capital, es decir, se convirtió en una medida para evitar la posibilidad de crisis o salir de ella. Donde "...el capital suele recurrir a esos medios para la absorción de excedentes de capital y mano de obra en tiempo de crisis, durante los cuales se ponen en marcha proyectos infraestructurales financiados por el Estado para recuperar el crecimiento económico."¹⁴⁹ Además, claro está, de facilitar el desplazamiento de mercancías.

La postura de la OIT es que frente a la crisis internacional del 2009, Brasil llevó a cabo una serie de medidas que llevaron a este país a la recuperación. Dentro de las medidas adoptadas por el estado se encuentran: "...restablecer el crédito a individuos y empresas; estimular la demanda interna en sectores con alto coeficiente de empleo, como la construcción y la industria automotriz"¹⁵⁰, entre otras.

Esto da cuenta de la oportunidad que el sector de la construcción representa para el ciclo del capital, permitiendo que siga perpetuándose, para el caso de Brasil.

¹⁴⁹ Harvey [2014] *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, IAEN, Pág. 154.

¹⁵⁰ ILO [2011] *OIT: la estrategia de crecimiento con equidad de Brasil, clave para superar la crisis. Organización Internacional del Trabajo*, marzo, <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_153370/lang-es/index.htm>

Según el mismo informe de la OIT “Brasil también logró mantener el control sobre los aumentos del empleo informal, que duraron poco y continuaron con su tendencia descendiente a lo largo de la crisis.”¹⁵¹

Según otro informe de la CEPAL y de la OIT¹⁵², el sector de la construcción de Brasil aumentó en 5.8% la mano de obra empleada, en el año 2010; siendo que la industria manufacturera solo aumento en 3.5% los empleos generados.

En cuanto a la absorción de excedentes de capital, mencionamos con anterioridad en el apartado que lleva por título *Evolución de la estructura productiva interna* del capítulo tres, que el rubro de la construcción civil participó aproximadamente en un 5% dentro del PIB Brasileño, donde “...la inversión anual del Estado en autopistas y ferrocarriles casi se triplico entre 2002 y 2010 a un total de casi US\$ 10, 3335 millones de dólares.”¹⁵³

4.1.3 Proceso de construcción continuo de la red de transporte intermodal.

Destaca que la construcción de las fuerzas productivas generales del transporte no es un proceso acabado, sino que su construcción tiene que darse de manera continua, como consecuencia de las reestructuraciones que el proceso productivo sufre incesantemente.

Bajo este criterio, observamos que también pueden quedar rezagadas por los largos periodos de tiempo que requieren para su construcción. Por ello, corren el peligro de quedar distanciadas a las necesidades del mercado, y a pesar de esto, siempre marchan detrás de ellas. Esto requiere esfuerzos continuos para actualizar la cartera de los proyectos a realizar.

¹⁵¹ *Ibidem.*

¹⁵² CEPAL/OIT [2012] *Coyuntura laboral en América Latina y el Caribe*, Santiago, Mayo, Número 6, <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms_190865.pdf> Pág. 7

¹⁵³ Joe Leahy [2012] *Brasil tiene apetito de construcción*, CNN, agosto, <<http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/08/29/brasil-en-un-auge-de-construccion>>

En términos generales, toda la región tiene una red vial rezagada en comparación a la gran cantidad de mercancías trasladadas por el aumento del comercio mundial, "...resulta importante anotar que el último Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial (2012-2013) presenta a la región rezagada cuando se compara con las economías de la OECD en cuanto a su infraestructura de transporte."¹⁵⁴

En esta misma línea de discusión, el "último informe de competitividad del WEF (2012-2013), encontró que [...] Brasil"¹⁵⁵ se encuentra en el lugar 123 a nivel mundial, esto lo describe con una mala eficiencia e integración modal, es decir, es insuficiente la red y la integración entre los diferentes medios de transporte con los cuales cuenta.

Con lo divisado hasta esta parte del capítulo, vemos que la importancia, en contracara a la baja integración y rezago que tienen las fuerzas productivas generales de la red del transporte en Brasil, lo pone en encrucijada, teniendo que atender este rasgo.

4.2 Participación de cada fuerza productiva en Brasil.

Pensando este inicio de siglo XXI, cabe preguntarnos qué vía de transporte tiene mayor peso en el mercado mundial en comparación a cien años antes, escenario donde las vías férreas tenían mayor importancia.

Internamente en Brasil, el transporte carretero tiene mayor peso; "...en 2010, según la CNT, por este modo se movilizó el 61% de las toneladas-kilómetros totales seguido de los ferrocarriles con el 21%."¹⁵⁶ Esto tiene explicación en que

¹⁵⁴ Óp. Cit. Barbero, José A., Pág.6

¹⁵⁵ Óp. Cit. Barbero, José A Pág. 19

¹⁵⁶ Óp. Cit. Barbero, José A Pág. 18

Brasil es expansionista al contener la mitad de toda la red vial presente en la región Sudamericana.

En términos más generales y según el *Atlas de transporte* del año 2006 de Brasil, el transporte aéreo concentró el 0.31% del transporte de cargas y el 2.45% del traslado de pasajeros; a través de las vías fluviales se transportó el 13.8% de las cargas; en cuanto al medio ferroviario este se encargó del 19.46%; finalmente, a través de las vías carreteras se transportó el 96.2% de pasajeros y el 61.8% de las cargas de mercancías.

A pesar de la mayor influencia de la red carretera al interior de Brasil, toda la red vial de transporte guarda una relación de mutua dependencia entre mayor integración logren, dando paso a que el intercambio comercial encuentre mejores condiciones para su realización; ejemplo de esto es el hecho de que una amplia red carretera permite un mejor acceso a los puertos, y por ende, un mejor flujo de las mercancías.

Un punto a reflexionar es el hecho de que dependiendo de la fuerza productiva del transporte de la cual se trate, tendrá mayor influencia interna o externamente. Mientras la red de transporte carretero y ferroviario fortalece la movilización del transporte de personas y cargas al interior de un país o de una región, los medios fluviales y aéreos tienen mayor influencia en el potencial de la relación con el exterior, sin dejar de estar interrelacionadas.

Si bien es cierto, al interior de Brasil tiene mayor peso la red de carreteras...

los volúmenes de transporte intrarregional aumentaron menos del 7% entre 2000 y 2010, en marcado contraste con el comercio exterior de los países, cuyo volumen se quintuplicó con creces en el mismo período. Esto también muestra que el impulso a la demanda de desarrollo de infraestructura proviene sobre todo desde fuera de la región. Con respecto a las

tendencias regionales, el transporte marítimo siguió siendo el modo principal en términos de volumen, con 39 millones de toneladas de carga transportadas en 2010, seguido por el transporte por carretera.¹⁵⁷

Vemos los contrastes entre los diferentes modos de transporte y la manera en que participan en el flujo de mercancías, los cuales adoptan dirección interna y externa a Brasil y a la región.

4.3 Condiciones de cada fuerza productiva.

Dentro del *Plano CNT de Transporte y Logística 2014*, se informa el estado general de la red de transporte en Brasil. Podemos adelantar que las vías de transporte existentes en este país adolecen de múltiples deficiencias, las cuales van desde falta de financiamiento, inadecuada planeación, falta de ampliación, insuficientes vías de acceso, entre otras. Estas deficiencias muestran que no hay un flujo continuo de insumos y productos en la cadena productiva, donde el tiempo y el espacio son percibidos como objetos que hay que dominar a favor de la esfera de la producción y de realización de la mercancía.

La red aérea del transporte reporta "...deficiencias estructurales y [...] retrasos en las obras de ampliación de las terminales del aeropuerto."¹⁵⁸

El transporte por carretera tiene problemas en su "...planificación, implementación y mantenimiento..."¹⁵⁹, también tiene una "...significativa incidencia de carreteras en precarias condiciones de conservación y funcionalidad..."¹⁶⁰

¹⁵⁷ CEPAL [2013] *Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur*, Boletín FAL, Edición N° 325, número 9/ Pág. 2-3, < repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37619/Boletín%20FAL%20325_es.pdf>

¹⁵⁸ CNT [2014] *Plano CNT de transporte e logística 2014*, Pág. 18, Brasilia, < www.cnt.org.br/Paginas/plano-cnt-transporte-logistica>

¹⁵⁹ *Ibidem*.

¹⁶⁰ *Ibidem*.

En cuanto al transporte ferroviario, la mayor dificultad a la que se enfrenta es el no poder acceder a financiamientos que cubran las necesidades que tiene de "...expansión de la red y la adquisición de equipo y material rodante..."¹⁶¹, de igual manera "... la falta de claridad de los contratos de concesión y los impuestos excesivos"¹⁶² juegan en contra de su buen desempeño para transportar "...mineral de hierro (...) 75.2%- seguida de soja y harina de soja - 5%"¹⁶³ y en menor medida pasajeros, cabe aclarar que no hay cifras que muestren la participación del transporte de personas. Algunos aspectos deben mejorar para su aprovechamiento, como "...los costos de flete, la confiabilidad de los plazos de entrega y la disponibilidad de los vagones especializados."¹⁶⁴

Los transportes marítimos presentan un conjunto de problemas. "El flujo de carga a través de acceso a la tierra desde y hacia los puertos está limitado por restricciones-comúnmente llamados cuellos de botella- relacionados con la infraestructura, la regulación y la burocracia."¹⁶⁵ En la producción agrícola estos cuellos de botellas son muy marcados, pues se hacen colas de camiones en espera de poder acceder a los puertos.

Dentro del índice de conectividad de la *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* a nivel mundial, Brasil es calificado con 32 puntos, mientras que China califico con 152.06 puntos y Argentina con 35.¹⁶⁶ En cuanto a la calidad de los puertos brasileños, según *The World Economic Forum (WEF)* 2012-2013, Brasil se encuentra en la posición 135 de 142."¹⁶⁷

¹⁶¹ *Ibidem.*

¹⁶² *Ibidem.*

¹⁶³ *Ibid.* Pág. 31

¹⁶⁴ *Ibidem.*

¹⁶⁵ *Ibidem.*

¹⁶⁶ *Ibid.* Pág. 29

¹⁶⁷ *Ibid.* Pág. 29

4.4 Acuerdos de integración comercial y proyectos de infraestructura

De vital importancia es examinar el encuentro que se da entre el despliegue de las fuerzas productivas generales del transporte y los acuerdos de integración comercial intrarregional en Sudamérica, principalmente porque se complementan. Puede darse un mayor comercio entre las regiones a partir de la existencia de vías que faciliten el flujo físico de las mercancías.

En América Latina, desde la década de los 60 comenzaron a firmarse diferentes acuerdos en busca de fortalecer la relación de intercambio intrarregional; ejemplo de esto es la Comunidad Andina (CAN) y el MERCOSUR.

Se estima que "...la proporción del comercio total suramericano que tiene lugar dentro de la región es [...] alrededor de un cuarto del total..."¹⁶⁸ Donde Brasil "...concentra casi el 55%..."¹⁶⁹ del producto generado en esta región. " En tanto que "en 2010, más del 75% del comercio del Brasil, Chile, Colombia y el Perú era con mercados fuera de la región, mientras que Bolivia [...] el Paraguay y el Uruguay eran los países con la mayor proporción de comercio intrarregional según el valor."¹⁷⁰

Con la serie de acuerdos comerciales se formó una plataforma jurídico-administrativa para facilitar y fomentar el flujo de las mercancías, pues encontraban menores barreras; así, faltaba atender los aspectos complementarios al flujo de mercancías, es decir, mejorar las condiciones para el desplazamiento físico de las mercancías. A partir de esto, es posible afirmar que hay un rezago de los planes de ampliación y mejoramiento de las fuerzas productivas generales del transporte en relación al establecimiento de los acuerdos comerciales.

¹⁶⁸ BID-INTAL [2011] *IIRSA 10 años después: Sus logros y desafíos*, Pág. 18, Buenos Aires, <www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3356>

¹⁶⁹ *Ibid.* Pág. 19

¹⁷⁰ CEPAL [2013] *Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur, Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*, Boletín FAL, Número 9, Pág. 2, <repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37619/Boletín%20FAL%20325_es.pdf>

Llama la atención que en este escenario donde hay un gran número de acuerdos comerciales, al considerar la dimensión geográfica, de población y poderío económico entre los países suramericanos, las diferencias “...son muy marcadas [...] Así por ejemplo, Brasil da cuenta de alrededor de la mitad de los totales sudamericano en las tres variables; es decir, equivale a la suma de los otros once países que conforman la subregión en población, superficie y productos interno bruto.”¹⁷¹

4.5 INICIATIVAS PARA EL DESPLIEGUE

4.5.1 Marco legal de las políticas de concesión público-privadas

Antes de dar pie a las iniciativas de despliegue de las fuerzas productivas generales del transporte en Brasil, haremos alusión al marco legal que encuadra la participación conjunta del sector público y el privado en la producción de dicha red de transporte.

Lo que a continuación expondremos sigue la investigación realizada por la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación, que dio como resultado la obra titulada *Inversión de empresas brasileñas en América Latina: Camargo correa, Odebrecht y OAS*, publicado en 2015 como resultado del trabajo conjunto entre la Asociación Ambiente y Sociedad (AAS), el Centro de Derechos Económicos y Sociales (CDES), el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA), entre otros, en la ciudad de Bogotá.

En dicha obra es señalado que la Enmienda Constitucional 19/1998 dejó establecido un nuevo modo de administración pública, “entre sus principios básicos está la exoneración del Estado de su función de ejecutor de los servicios

¹⁷¹Óp. cit. *IIRSA 10 años después*, Pág. 17

públicos, a pesar de continuar siendo el titular de ellos, y la postulación de su papel de regulador y fiscalizador de la explotación de esas actividades económicas por parte de concesionarios privados.”¹⁷²

Sentando las bases para que el sector privado aumentara su participación en los servicios que exclusivamente brindaba el Estado a través de dos tipos de concesión. La primera figura de concesión que otorga el Estado requiere que “...el concesionario privado asume tanto los gastos como el recaudo, los lucros y las cargas onerosas relativas a la ejecución de la actividad...”¹⁷³. En cuanto a la segunda figura de concesión

...la implementación del proyecto demanda el aporte de recursos fiscales, una contraprestación de la administración pública en carácter complementario al monto recaudado con la tarifa cobrada a los usuarios [...] en esos casos, se da lugar a las llamadas alianzas público-privadas (figura introducida en la legislación más recientemente, mediante la Ley n° 11079, del 30 de diciembre de 2004).¹⁷⁴

Profundizando en el marco legal que explica la participación del sector público y privado en la producción de las obras de infraestructura, “el modelo de concesión brasileño comenzó en el ámbito de las privatizaciones con la Ley n° 8987 de 1995, que buscaba reglamentar las concesiones tradicionales”¹⁷⁵, después de este antecedente “...mediante la Ley n° 11079 se crearon las alianzas público-privadas.”¹⁷⁶

¹⁷² Asociación Ambiente y Sociedad [2015] *Inversión de empresas brasileñas en América Latina: Camargo Correa, Odebrecht y OAS*, Bogotá, Nomos, <<http://www.ambienteysociedad.org.co/es/inversion-de-empresas-brasileras-en-america-latina-camargo-correa-odebrecht-y-oas/>>, Pág. 15.

¹⁷³ *Ibidem*.

¹⁷⁴ *Ibid.* Pág. 15-16.

¹⁷⁵ *Ibid.* Pág.-. 47.

¹⁷⁶ *Ibidem*.

4.5.2 Iniciativas externas para el despliegue (IIRSA, hoy COSIPLAN)

Cuando hablamos de la iniciativa externa nos referimos específicamente a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), mutada al Consejo de Infraestructura y planeamiento (COSIPLAN).

Dada a conocer en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, con la participación de los doce mandatarios sudamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay, Venezuela) y 350 empresarios latinoamericanos, bajo el IIRSA se segmentaría toda la región sudamericana en nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EID)¹⁷⁷.

En los EID se ejecutarían más de 500 proyectos del área de energía, comunicación y transporte, buscando formar una vasta red, con 31 proyectos denominados prioritarios, por su potencial para la llamada integración física de la región.

De igual manera el IIRSA requería cambios normativos en cada nación que facilitara la ejecución de la infraestructura. Por este motivo se crearon los Procesos Sectoriales de Integración (PSI)¹⁷⁸, como instrumentos encargados de detectar las trabas normativas y poder trabajar en los cambios necesarios.

El IIRSA fue pensado para ejecutarse a lo largo de 30 años.

Los nueve EID son: Eje Andino, Eje Andino del Sur, Eje de Capricornio, Eje de la Hidrovia Paraguay-Parana, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanes, Eje del sur, Eje Interoceánico Central, Eje MERCOSUR-Chile y Eje Perú, Brasil, Bolivia.

¹⁷⁷ El concepto de Eje de Integración y Desarrollo trata de superar el de corredor de transporte y el de redes de infraestructura, al ser "...una franja multinacional de territorio [...] articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo." (Fuente: Óp. cit. *IIRSA 10 años después*, Pág. 8)

¹⁷⁸ Para realizar los cambios normativos se crearon los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), los cuales "...tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo y la operación de infraestructura básica de la región y proponer acciones que permitan superarlos." Las líneas de trabajo de los PSI son: Instrumentos de Financiamiento, Integración Energética, Pasos de Frontera, Tecnologías de la Información y Comunicaciones, Transporte Aéreo, Transporte Marítimo y Transporte Multimodal. (Fuente: IIRSA [s.f.] *Primeros PSI*, <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=81>>)

A continuación presentamos el mapa de la región con los nueve EID del IIRSA/COSIPLAN.

Mapa1. EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO.



Fuente: IIRSA [2014] *Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014*, Pág. 18, Uruguay,

< www.iirsa.org/admin_iirsa.../CARTERA_InformeVersionFinal_Espaol_2015.pdf >

El discurso oficial de los gobiernos y de las instituciones involucradas presentó al IIRSA como una iniciativa que tenía el objetivo central de "...avanzar en la

modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico y social.”

La cartera de proyectos fue creciendo en esta transición de IIRSA a COSIPLAN “...de 335 en 2004 con 37.000 millones de dólares de inversión a 579 proyectos con 163.000 millones de dólares en 2014. La Cartera de Proyectos se amplió en más del 72% y aumentó más de cuatro veces la inversión total estimada.”¹⁷⁹

En el IIRSA “casi el 90% de los proyectos son del área de transporte, siendo la mitad en carreteras, que se llevan la mitad de la inversión. Casi un tercio de la inversión total está destinada a energía, en particular usinas hidroeléctricas...”¹⁸⁰

Las concesiones para llevar a cabo los proyectos se otorgaron a empresas constructoras de distinto origen nacional, sin embargo, las que tienen mayor participación son de origen brasileño. Ejemplo de esto es lo ocurrido en el Eje Amazonas, Ramal Amazonas Norte, donde la concesión fue entregada al Consorcio Concesionaria Eje Vial Norte,” el consorcio tiene una participación mayoritaria de las constructoras brasileñas Andrade Gutiérrez (49.8%) y Norberto Odebrecht S.A.¹⁸¹ (40%), mientras que la tercera empresa de capitales peruanos (Graña y Montero S.A.) participa con el 10.2%.”¹⁸²

Estas constructoras brasileñas pueden participar en el IIRSA, y en otros proyectos, por las concesiones que el Estado brasileño otorga bajo la figura de asociación público-privado (APP) a través del BNDES, asentada en la Ley n° 11079¹⁸³.

¹⁷⁹ Zibechi, Raúl [2015] *Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA*, Programa de las Américas, septiembre, <<http://www.cipamericas.org/es/archives/16490>>

¹⁸⁰ *Ibidem*.

¹⁸¹ Al momento de realizar esta investigación ya era público el caso de corrupción y fraude que envolvían el desempeño de Odebrecht para acceder a las concesiones.

¹⁸² Fairlie Reinoso, Alan [2008] *Inversiones brasileñas en América del Sur. La perspectiva de los Países Andinos*, Rio de Janeiro, Pág. 19, <www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.../7_Inversiones_brasileñas.pdf>

¹⁸³ “En este texto también nos corresponde diferenciar entre dos tipos de concesión, definidos según la capacidad del sector privado de asumir los costos de los proyectos o, de ser necesario, la aplicación de recursos públicos para su materialización: las tradicionales, o económicamente viables, y las así llamadas alianzas público-privadas. El primer tipo se refiere a un proceso normal de concesión en el cual el concesionario privado asume tanto los gastos como el recaudo, los lucros y las cargas onerosas relativas a la ejecución de la actividad (impuestos, tarifas, inversiones, etc.). El segundo tipo corresponde a una situación en la que la implementación del proyecto demanda el aporte de recursos fiscales, una contra prestación de la administración pública en carácter complementario al monto recaudado con la tarifa cobrada a los usuarios. Esto ocurre cuando la prestación de servicios o la construcción de obras de infraestructura no sean

Dentro de las instituciones encargadas de financiar el IIRSA encontramos al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el BNDES, donde “más de 70% del financiamiento de las obras es público y una parte importante corresponde al brasileño BNDES...”.

Los doce países sudamericanos se han conformado en la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), incorporando a sus objetivos la continuación del IIRSA, actualizado bajo el nombre de Consejo de Infraestructura y planeamiento (COSIPLAN).

Por el gran número de actores involucrados en el IIRSA, hoy COSIPLAN, el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL) del BID se encarga de coordinar las acciones.

El análisis de lo que intentaba generar el IIRSA se hizo escuchar. Dentro de las voces que estudiaron lo que implicaba el IIRSA se encuentra Raúl Zibechi, estudioso de esta iniciativa. Zibechi lanza una pregunta muy interesante: ¿Cómo integra el IIRSA, hoy COSIPLAN, a la región sudamericana en el mercado mundial? Respondiendo que “se trata de una integración “hacia afuera”, exógena, en vez de propiciar una integración “hacia adentro”¹⁸⁴

Argumento que se sostiene con el informe de la CEPAL, donde queda asentado que

...los volúmenes de transporte intrarregional aumentaron menos del 7% entre 2000 y 2010, en marcado contraste con el comercio exterior de los países, cuyo volumen se quintuplicó con creces en el mismo periodo. Esto

a atractivas para los agentes privados, debido a la limitación de las ganancias susceptibles de ser recibidas o al elevado nivel de riesgos inherentes al proyecto; en esos casos, se da lugar a las llamadas alianzas público-privadas (figura introducida en la legislación más recientemente, mediante la Ley n.º 11079, del 30 de diciembre de 2004).” (Fuente: Asociación Ambiente y Sociedad (AAS), el Centro de Derechos Económicos y Sociales (CDES), el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) [2015] *Inversión de empresas brasileñas en América Latina: Camargo Correa, Odebrecht y OAS*, Bogotá, Nomos, <<http://coalicionalregional.net/wp-content/uploads/2015/07/INVERSION-DE-EMPRESAS-BRASILERAS-01-04-2015.pdf>>)

¹⁸⁴ Zibechi, Raúl [2006] *IIRSA: la integración a la medida de los mercados*, IRC, junio, Pág. 4, <www.alternative-regionalisms.org/wp-content/uploads/2009/07/zibechi-iirsa.pdf>

también muestra que el impulso a la demanda de desarrollo de infraestructura proviene sobre todo desde fuera de la región. Con respecto a las tendencias regionales, el transporte marítimo siguió siendo el modo principal en términos de volumen, con 39 millones de toneladas de carga transportadas en 2010, seguido por el transporte por carretera. Por otra parte, los volúmenes transportados por vía aérea disminuyeron en el periodo analizado.¹⁸⁵

Para Raúl Zibechi resalta que “la mayor parte de los ejes están interconectados. De los diez ejes, cuatro involucran la región amazónica y cinco unen los océanos Pacífico y Atlántico”, donde las asimetrías entre los doce países sudamericanos harían que el impacto en cada uno de ellos fueran muy diferente y por tanto la manera en que se integrarían a la lógica de mercado.

Es preciso puntualizar que el IIRSA también actualizó proyectos que con anterioridad se habían intentado realizar, sin éxito. De esto da cuenta Pablo Villegas Nava en su libro *Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los Recursos Naturales*, donde menciona que el Complejo del Río Madera, el cual se compone de cuatro represas para generar electricidad y “...hacer navegable el río Madera...”¹⁸⁶, es un proyecto que se había intentado realizar desde 1971.

En septiembre de 2015 se llevó a cabo en Quito, Ecuador, el Seminario Internacional 15 Años de IIRSA, “Miradas críticas sobre la integración sudamericana”, en este participó Raul Zibechi. El escritor ve que las obras llevadas a cabo hasta ahora no tienen el funcionamiento que se esperaba tendrían. En palabras de Zibechi...

¹⁸⁵ Óp. Cit. *Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*. Pág. 2-3.

¹⁸⁶ Villegas Nava, Pablo [2013] *Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los Recursos Naturales*, Bolivia, Centro de Documentación e Información Bolivia (CEDIB), Pág. 86, <<http://www.cedib.org/publicaciones/descarga-geopolitica-de-las-carreteras-y-el-saqueo-de-los-recursos-naturales/>>

...el gran problema del IIRSA es la falta de definición estrategia, Sudamérica no tiene una estrategia sobre qué lugar va a ocupar en el mundo [...] Hacer obras sin una estrategia, es hacer obras por hacer obras, y tenemos ejemplos en la historia de obras que han tenido poca utilidad.

Seguramente un estudio detallado de cada corredor nos diría los diferentes niveles de uso que se está haciendo de ellos. Empero, tener el antecedente que enuncia Zibechi sobre su falta de funcionamiento a nivel general, pone una luz roja sobre la función que tiene el IIRSA en la región sudamericana.

Siguiendo a Milton Santos, vemos que "...la preocupación de activar puntos... y líneas, o de crear nuevos" en la región, tuvo una expectativa mayor con los resultados que está arrojando. "Debemos, así, distinguir entre la producción de una expectativa de fluidez, es decir, la creación de las condiciones para su existencia y el uso de la fluidez por un agente, esto es, su efectividad empírica."¹⁸⁷

4.5.2.1 Eje Interoceánico (IIRSA/ COSIPLAN)

Como vimos en el mapa 1, el Eje Interoceánico del IIRSA es uno de los ejes que conecta el Océano Atlántico con el Pacífico a través de la región, comprendiendo cinco países de la región, siendo Brasil, Paraguay, Bolivia, Chile y Perú.¹⁸⁸

Para una visión general del eje nos es útil conocer que está conformado "...por 61 proyectos organizados en 5 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$ 8.907, 6 millones. El 50% de sus proyectos son carreteros y su inversión estimada se concentra en más de una 80% en proyectos carreteros y

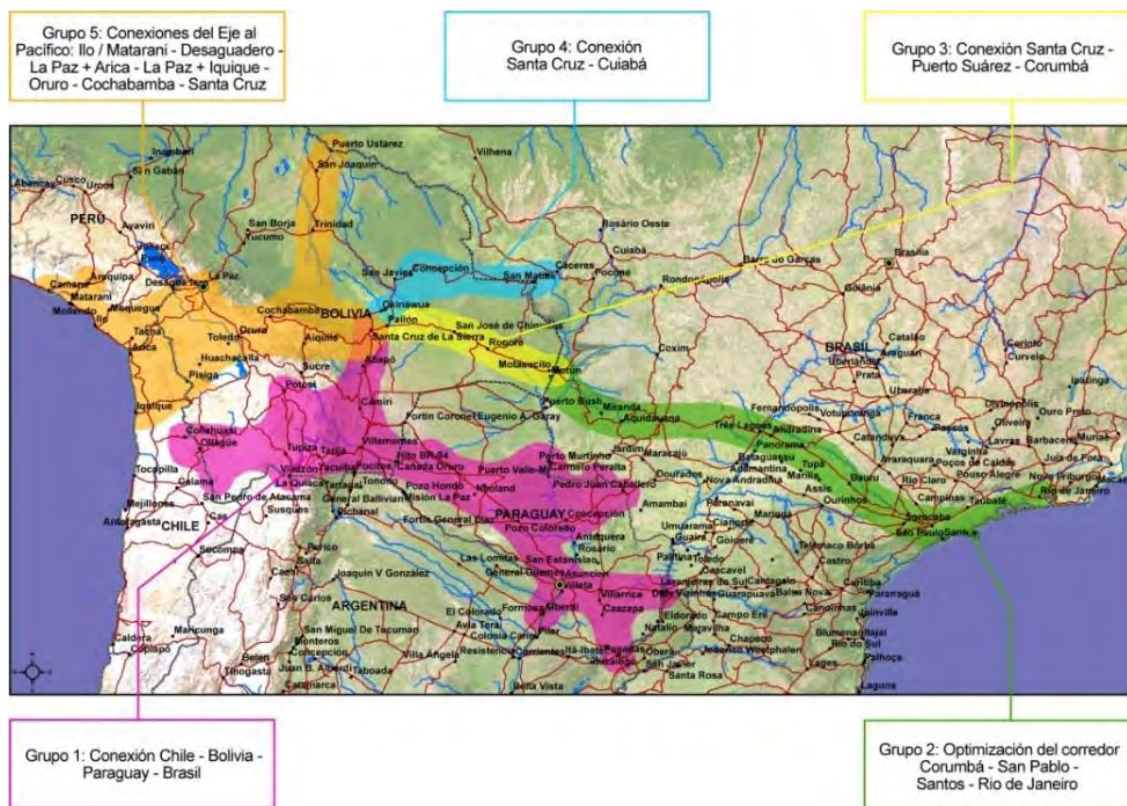
¹⁸⁷ Milton, Santos [2006] *La naturaleza del espacio, Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona, Ariel, Pág. 234.

¹⁸⁸ Observamos que "Abarca ocho de los nueve departamentos de Bolivia, con la excepción de Pando; cinco estados de Brasil: Mato Grosso, Mato grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro y Sao Paulo; la primera región de Chile; toda Paraguay y las provincias de Arequipa, Moquegua y Tacna de Perú."¹⁸⁸ (Fuente: Zibechi, Raúl [2006] *América del Sur-IIRSA: la integración a la medida de los mercados*, IRC- Américas, junio, <<http://www.alterinfos.org/spip.php?article1334>>)

ferroviarios.”¹⁸⁹ Como vemos en el siguiente mapa 2, con los cinco grupos de proyectos que comprende

Se consideró que organizar los proyectos en grupos tenía mayores efectos en la relación con el territorio, las actividades económicas y sociales, en comparación a considerarlos aislados o como proyectos individuales. Así, la división en Grupos de Proyectos se explica porque son “...un conjunto de proyectos interdependientes, en un determinado espacio geoeconómico”¹⁹⁰, además de que “...posibilita explotar los beneficios de un conjunto de inversiones...”¹⁹¹

Mapa 2. GRUPOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



Fuente: IIRSA [s.f.] III.7. Eje Interoceánico Central, Pág. 189, Buenos Aires, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb09_seccion3_eje_ioc.pdf>

¹⁸⁹ IIRSA [2014] *Cartera de Proyectos 2014*, Buenos Aires, UNASUR, COSIPLAN, Pág. 11, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cn25_montevideo14_Cartera_COSIPLAN_2014.pdf>

¹⁹⁰ *Ibid.*, Pág. 20.

¹⁹¹ *Ibidem.*

Una de las características que más resaltan de este eje, es los puntos extremos que conecta, pues comprende desde el puerto de Santos, Brasil, en el Océano Atlántico, a los puertos de ILO y Matarani al sur de Perú, y con el puerto de Iquique, Chile, en el Océano Pacífico, atravesando Bolivia.

En cuanto al puerto de Santos representa el punto más importante que tiene Brasil en la relación de intercambio que mantiene con el exterior. En 2009 la participación que tuvo en el comercio exterior brasileño fue de 26.4%¹⁹². Esto explica que el estado de Brasil promueva varios planes para expandir su capacidad¹⁹³ e impulsarlo como puerto hub¹⁹⁴; uno de ellos es el Plan de Expansión y el Estudio de Accesibilidad del Puerto de Santos 2024, financiado por el Banco Interamericano de desarrollo (BID). Desde el IIRSA, Brasil comunicó su interés¹⁹⁵ en que el Banco de China participara en el Taller sobre Integración Sudamericana a través de Puertos e Hidrovías llevado a cabo en octubre de este año 2015, lo que pone en evidencia su interés para que esta instancia invierta en sus puertos e hidrovías. Santos es además "...el puerto marítimo de la gigantesca e industrial Sao Paulo..."¹⁹⁶

Dentro de la vinculación de puertos del Atlántico con el Pacífico se incluyó el de Iquique, ubicado al norte de Chile. El mejoramiento del puerto de Iquique se

¹⁹² Siendo que "los cuatro puertos que le siguen (Vitoria, Paranagua, Sepetiba y Rio Grande) suman entre ellos un 24.2% del total de movimiento de mercaderías del mercado de Brasil." (Fuente: Mundo Marítimo [2010] *Puerto de Santos presenta plan de expansión a 2024, Esperan duplicar volúmenes de carga*, febrero <<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-santos-presenta-plan-de-expansion-a-2024>>).

¹⁹³ En 2013 llegó a registrar "...filas de 65 kilómetros de camiones para descargar una cosecha record de soja en el puerto de Santos, lo que ilustra los grandes problemas logísticos del mayor puerto de América Latina, que aspira a triplicar su capacidad en los próximos años." (Fuente: El Nuevo Diario [2013] *Mayor puerto de Latinoamérica con problemas logísticos*, abril, <<http://www.elnuevodiario.com.ni/economia/282433-mayor-puerto-latinoamerica-problemas-logisticos/>>).

¹⁹⁴ "Recibe el nombre de hub marítimo, puerto hub o puerto de trasbordo aquel [...] en los que la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancías entre buques..." (Fuente: Rúa Costa, Carles [2006] *Los puertos en el transporte marítimo*, Universitat Politècnica de Catalunya, Pág. 14, <<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf;jsessionid=2E0104626B8E37C5111A45934E9DA64E?sequence=1>>).

¹⁹⁵ El interés de Brasil por invitar al Banco de China quedó plasmado en la XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN- IIRSA (Fuente: COSIPLAN- IIRSA [2015] *XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN- IIRSA*, agosto Uruguay, Pág. 3, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cn27_montevideo15_informe_de_reunion_v4.pdf>)

¹⁹⁶ Mexicoport [2011] *Top 10 de los puertos más importantes de América Latina*, diciembre <<http://www.mexicoport.com/noticias/3224/top-10-los-puertos-mas-importantes-america-latina>>

contempla en el grupo cinco del Eje Interoceánico central. A lo largo de la investigación encontramos que las autoridades de Iquique también están buscando inversiones destinadas a la expansión de este puerto, para convertirlo en un puerto hub, quienes presentan el siguiente mapa 3.

Mapa 3. NUEVAS RUTAS TERRESTRES Y MARÍTIMAS QUE UNEN SUDAMÉRICA CON ASIA, EUROPA Y USA



Fuente: rtctelevisión [2014] *Iquique, Puerto Hub en el Pacífico Sudamericano*, Pág. 2, Chile, <http://www.rtctelevisión.cl/integración/integración_web.pdf>

Lo que resalta es que colocan al área donde influye el Eje interoceánico como el mayor centro de producción de alimentos y materias primas a nivel mundial.

Continuando con los puertos que atiende el eje, encontramos los puertos de ILO y el de Matarani, ambos localizados en Perú. En cuanto al puerto de ILO podemos decir que no es un puerto consolidado dentro del Océano Pacífico, empero “Bolivia

y Brasil lo han mirado como alternativa para sacar sus mercaderías.”¹⁹⁷ La actitud de Bolivia se explica “...por las disputas que la enfrentan con Chile.”¹⁹⁸ En tanto que Brasil “...busca diversificar la ruta. Su puerto Santos en el Atlántico comienza a causar saturación. Si estos países optaran por Ilo tendrían dificultades.”¹⁹⁹

Por su parte el puerto de Matarani, Perú, “operando por tisu, moviliza 3.8 millones de Tn [...] mientras el de Ilo máximo alcanza 400 mil Tn anuales.”²⁰⁰

La atención de los operadores de comercio exterior está puesta sobre puerto de ILO porque representa una opción, debido a la “...distancia que hay por el Pacífico hacia el Medio Oriente”²⁰¹ pues “en promedio las naves que salen del puerto Santos en el Atlántico a China recorren 23 mil kilómetros; mientras Ilo lo hacen por 15 mil kilómetros.”²⁰²

En 2014 el Consejo de Usuarios de Puertos de Ositran declararía que “...no hay suficientes líneas navieras que recalquen en los puertos del sur, como Ilo y Matarani”²⁰³, lo que hace que “...algunos exportadores están llevando su carga hasta el muelle en Arica, donde les resulta más barato que exportar por Ilo, mientras que otros deben llevarla hasta Callao.”²⁰⁴

Este panorama sobre la situación de los puertos que comprende el Eje Interoceánico nos ayuda a ver los contratiempos a los que se está enfrentando el flujo de mercancías desde la región en dirección al Océano Pacífico, y alguna de las posibles soluciones que se ponen a discusión. Por igual está presente una competencia entre los puertos, para representar un punto con las mejores condiciones en el traslado de mercancía que tengan dirección los mercados asiáticos y medio oriente.

¹⁹⁷ Motta, Rufino [2015] *Puerto de Ilo: urge modernizarlo para recibir carga de Bolivia*, La Republica, agosto, <<http://larepublica.pe/impresasociedad/554853-puerto-de-ilo-urge-modernizarlo-para-recibir-carga-de-bolivia>>

¹⁹⁸ *Ibidem*.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ *Ibidem*.

²⁰¹ *Ibidem*.

²⁰² *Ibidem*.

²⁰³ Gestión [2014] *Usuarios piden promover la llegada de más navieras a puertos del sur del Perú*, febrero, <<http://gestion.pe/economia/usuarios-piden-promover-llegada-mas-navieras-puertos-sur-peru-evitar-sobrecostos-porque-se-van-chile-2088030>>

²⁰⁴ *Ibidem*.

Centrándonos en el área de influencia del grupo dos, es decir, en Brasil, además de contemplarse el puerto Santos, también vemos que los estados en los cuales se despliega las fuerzas productivas generales del transporte del Eje Interoceánico Central comprende estados de la región Sudeste (Rio de Janeiro y Sao Paulo), Centro-oeste (Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul) y la región Sur (Paraná); la primera de ellas se caracteriza por su producción de petróleo, industria de vehículos y material de transporte, industria aeronáutica, la segunda de ellas por su producción de grano, aceite y harina de soja, ganadería bovina y porcina, agricultura (soja, maíz, trigo y caña de azúcar), en cuanto al estado de Paraná en él se llevan a cabo industrias de vehículos y material de transporte, agricultura, industrias metalúrgicas y mecánicas, entre otras actividades productivas.)

El Eje Interoceánico Central atraviesa por una de las zonas donde mayor se produce soja y otros productos agrícolas en Brasil, empero, también conecta con la región Sudoeste, donde hay una concentración de su parque industrial, en dirección al mercado mundial dada su articulación con el puerto de Santos.

La composición de mercancías que Brasil exporta desde Santos evidencia las zonas productivas que articula al mercado mundial, en 2010 “los principales productos que por se exportan por este puerto son jugo de naranja congelado (93%, del total embarcado por Brasil); azúcar (80%); carne vacuna fresca y congelada (75%); café (75%); alcohol etílico (73%); maíz (45%), y automóviles (41%), entre otros.”²⁰⁵ De esta manera distinguimos que el Eje Interoceánico es un corredor de exportación pero también un corredor productivo en Brasil.

Es un corredor productivo porque la manufactura del sector automovilístico tiene un peso considerable en las actividades productivas de Brasil y se encuentra localizada principalmente en la zona sudoeste, lo que nos dice que esta zona forma parte de la cadena productiva segmentada que involucra el sector automotriz en la actualidad.

²⁰⁵ Óp. cit. *Mundo Marítimo*.

En cuanto al flujo comercial de Perú, en 2014 se anunciaba que “...Perú no aprovecha los ejes IIRSA, es decir, las vías de integración regional [...] evidencia de ellos es que solo el 2% de las exportaciones peruanas a Brasil [...] se traslada por vía terrestre.”²⁰⁶ El periódico de la República dio a conocer que “el 85% de las exportaciones peruanas al Brasil son enviados vía marítima a través del canal de Panamá”²⁰⁷, pues se enfrentan a elevados precios que se paga por flete.

Un punto a resaltar es que “los pocos vehículos que circulan por la vía Interoceánica Sur pertenecen a empresas dedicadas a la fabricación de material de construcción.”²⁰⁸

El transporte ferroviario es otro modo de transporte contemplado en las obras del Eje Interoceánico, anteriormente ya existía “...vinculación ferroviaria entre Perú y Chile, Chile y Bolivia y entre Bolivia y Brasil...”²⁰⁹ empero, no lograba “...conectar los dos océanos, existiendo en Bolivia una discontinuidad entre las dos redes ferroviarias Oriental y Occidental. Entre los proyectos del Eje se encuentra el proyecto “Ferrocarril Aiquile-Santa Cruz”²¹⁰, que busca la interconexión entre los dos océanos. Esta obra, hasta el mes de noviembre de 2015 está inconclusa.

En este sentido, Brasil participa en la planeación de un tren biocéánico hasta Perú, sin cruzar Bolivia, junto con China “...país que tomaría parte en la construcción y financiamiento.”²¹¹

Para Daniela Franco Cerqueria, de la Universidad Federal Fluminense, “... la política brasileña para promover el proceso de integración con América del Sur

²⁰⁶ El Comercio [2014] *Cuál es la forma más eficiente de conectarnos con Brasil*, mayo, <<http://elcomercio.pe/economia/peru/cual-forma-mas-eficiente-conectarnos-brasil-noticia-1726512>>

²⁰⁷ La Republica [2015] *Elevado costo de flete afecta exportación hacia Brasil*, julio, <<http://larepublica.pe/imprensa/economia/16888-elevado-costo-de-flete-afecta-exportacion-hacia-brasil>>

²⁰⁸ *Ibidem*.

²⁰⁹ IIRSA [s.f.] *III.7. Eje Interoceánico Central*, Pág. 189, Buenos Aires, Pág. 187 <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb09_seccion3_eje_ioc.pdf>

²¹⁰ *Ibidem*.

²¹¹ La Razón [2014] *Tren bioceánico Perú-Brasil es de “interés nacional” y no pasará por Bolivia*, noviembre, <http://www.la-razon.com/economia/Tren-bioceanico-Peru-Brasil-Bolivia-Humala_0_2165183566.html>

refuerza el papel de esta región en la división internacional del trabajo como productora de materias primas y *commodities* industriales.”²¹²

Al momento de realizar esta investigación el Eje Interoceánico del IIRSA continúa su producción, así como también reuniones periódicas dentro del COSIPLAN para modificar la cartera de obras contempladas.

Al 2014, el estado de este EID es de doce proyectos concluidos, veintisiete en estado de ejecución, doce en pre-ejecución y solo diez registrados en documentos. La fuente de financiamiento con las cuales contó se divide en once proyectos con inversión privada (US\$ 2.745,6), cuarenta y cinco con inversión pública (US\$ 5.840, 5, y cinco con inversión público/privada (US\$ 321, 5).²¹³

4.5.2.2 Otras experiencias de despliegue las fuerzas productivas generales del transporte en el mercado mundial

Un punto importante a señalar es la inserción del COSIPLAN en las reestructuraciones que acontecen a nivel mundial. Se están llevando a cabo experiencias similares en el continente americano y en otras regiones del globo que dejan ver que no se trata de un proyecto aislado.

En cuanto al continente americano también se efectúa el Plan Puebla Panamá (PPP), que ahora lleva el nombre de Proyecto Mesoamericano. Los países miembros son México, Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, República Dominicana y Colombia. El principal objetivo de este proyecto para la región de influencia es “...potenciar su competitividad, mediante el mejoramiento de la infraestructura y los servicios del transporte carretero y Marítimo.”²¹⁴ Tiene obras en áreas de transporte, energía,

²¹² Franco Cerqueira, Daniela [2014] *Brasil en el proceso de integración con América del Sur: una política destinada a consolidar la lógica de acumulación del capital en XIV Jornadas de economía Crítica*, Perspectivas económicas alternativas, < pendiente demigracion.ucm.es/info/ec/jec14/comunica/A_EM/A_EM_3.pdf>, Pág. 61.

²¹³ Óp. cit. Cartera de Proyectos 2014

²¹⁴ Proyecto Mesoamérica [s.f.] *Logros y alcances*, <http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=793&Itemid=281>

telecomunicaciones, entre otros. En el área de transporte busca "...aumentar la conectividad interna y externa de la región..."²¹⁵ que abarca. Dentro de las instituciones que financian este proyecto, y que también se encuentran en el IIRSA, están el Banco Interamericano de desarrollo (BID) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

Dentro de las iniciativas de infraestructura de gran magnitud y de "...de interés para la temática latinoamericana,..."²¹⁶, encontramos proyectos como "...la estrategia 2050 de desarrollo de infraestructura de la Unión Europea, el proceso "Asia Interconectada", liderado por el Banco Asiático de Desarrollo, y la estrategia de infraestructura "Un Nuevo Comienzo" de Australia."²¹⁷ Lo que sugiere que hay una respuesta conjunta al aumento del comercio a nivel mundial, estimulando la producción de redes de transporte.

Fue en 2011 que la Unión Europea presentó el llamado Libro Blanco, en él se hace pública su Estrategia para el Sector Transporte al Horizonte 2050. Se hace hincapié en la necesidad de integrar todas sus regiones a la economía mundial, donde "las conexiones eficientes de transporte serán vitales para cumplir estos objetivos..."²¹⁸

En Asia, el Banco Asiático de Desarrollo formuló un documento donde se proyecta un Asia Interconectada (Seamless Asia) a través del

...desarrollo de redes de transporte [...] de proyectos de energía multinacional [...] la provisión de políticas, sistemas y procesos que mejoren la eficiencia de las redes regionales de transporte, y el desarrollo

²¹⁵ *Ibidem.*

²¹⁶ Banco de desarrollo de América Latina [2011] *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina, Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria*, Pág. 43, Bogotá, <www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2012/09593.pdf>

²¹⁷ *Ibidem.*

²¹⁸ *Ibid.* Pág. 43.

de mercados financieros [...] que canalicen ahorros de Asia y el mundo hacia inversiones productivas, como las de infraestructura.”²¹⁹

Finalmente en Australia, el gobierno se dio a la tarea de organizar un Grupo de Trabajo Interestatal e Interministerial en 2008, “...para asegurar que el transporte, definido como la “sala de máquinas”²²⁰ de la economía, permita asegurar el objetivo de mantener al país “en movimiento”, atendiendo áreas como “...las regulaciones en los mercados de transporte, el planeamiento de infraestructura y la inversión...”²²¹

Vemos que el COSIPLAN forma parte de una tendencia general presente en todo el mercado mundial, donde el trabajo aislado de los gobiernos no es suficiente para atender a las fuerzas productivas generales del transporte desarrollada hasta nuestros días, ampliando el conjunto de actores involucrados en llevar a cabo estas iniciativas.

A pesar de esto, vemos que en el caso de Brasil, las iniciativas solo pueden ejecutarse desde el Estado ligadas a las transnacionales, pues tiene la capacidad de “influir en la distribución espacial de las inversiones en el transporte y las comunicaciones...”²²² y “lograr que intereses sociales restringidos puedan presentarse como intereses de toda la sociedad”²²³, además de tener la capacidad de llevar a cabo o no cambios normativos.

²¹⁹ Ibíd. Pág. 44.

²²⁰ Ibídem

²²¹ Ibídem.

²²² Harvey, David [1998] *La condición de la posmodernidad, Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu, Pág. 259.

²²³ Osorio, Jaime [2004] *El Estado en el centro de la mundialización, La sociedad civil y el asunto del poder*, México, FCE, Pág. 20, < <https://ojs.publius.us.es/ojs/index.php/araucaria/article/view/1107/1003>>

4.5.3 Iniciativas internas para el despliegue

Dentro de las iniciativas internas para el despliegue de las fuerzas productivas generales del transporte, impulsado por parte del gobierno de Brasil, encontramos el Programa para la Aceleración del Crecimiento (PAC).

En 2007 *Luiz Inácio Lula da Silva* daba conocer el PAC, que consistía en un paquete de obras de infraestructura en el área "...social, urbana, logística y energética..."²²⁴. Para su realización fue necesario duplicar las inversiones públicas, "...que pasaron de 1. 62% del PIB, en el 2006, a 3. 27% del PIB en el 2010, creando 8, 2 millones de puestos de trabajo durante ese periodo."²²⁵

Con la administración de *Dilma Rousseff* se retomó esta iniciativa, en 2011 fue presentada la segunda etapa del PAC, "...según datos oficiales, entre el 2011 y el 2014 un total de 157 700 millones de reales fueron utilizados en inversiones vinculadas a programas de concesión..."²²⁶

Posteriormente el Gobierno Federal creó la Empresa de Planeación y Logística (EPL), lanzando el Plan de Inversión en Logística (PIL), que proyecta la realización de obras en el área de transporte. Actualizando los planos que realiza el gobierno brasileño, en 2014 publicó la quinta edición de esta iniciativa, que lleva por nombre el *Plano CNT de transporte y logística 2014*, esta tiene un alcance en el tiempo de 10 años a realizarse, esta edición del Plano, considera "...los proyectos incluidos en el Programa de Aceleración del crecimiento (PAC2), del *Plano Nacional de Logística y Transporte (PNLT)* y el *Plano Nacional de Logística Portuaria (PNLP)*."²²⁷

Para realizar estas obras el BNDES "...realizó inversiones por un valor de casi 300 000 millones de reales [...] dinamizando un mercado (construcción civil) en el que

²²⁴ Óp. cit. *Asociación Ambiente y Sociedad (AAS)*, Pág. 10.

²²⁵ *Ibíd.*

²²⁶ *Ibíd.*

²²⁷ Óp. cit., *Plano CNT de transporte e logística 2014*, Pág. 45

juegan un papel central las grandes constructoras como la Odebrecht, OAS, Queiroz & Gavao y la Camargo Correa...”²²⁸

4.5.4 Impulso complementario a la red de transporte a través de los bienes de capital

Dentro de las medidas adoptadas por parte del gobierno de Brasil para disminuir los avatares de la crisis del 2009 estuvo la creación del programa Financiamiento a máquinas y equipos, bajo la tutela del BNDES (BNDES Finame).

En el portal oficial del banco²²⁹ encontramos que este programa consiste en financiar la producción y adquisición de bienes de capital, tal como maquinaria, equipos y bienes de informática y de automatización; el financiamiento a la compra y venta de autobuses, cuerpos de autobuses, camiones, remolques, semirremolques, cuerpos de camiones, automóviles y aviones de negocios; y financiamiento de capital involucrado en la producción de estos bienes de capital. Este programa otorga el financiamiento, solo si se trata de producción nacional, por lo que fue una medida adoptada por parte del gobierno Brasileño para cuidar la industria automotriz que acontece en su interior.

Otra medida adoptada por el gobierno brasileño involucró “... la disminución del impuesto sobre la producción industrial para los automóviles...”²³⁰ el cual, “...ayudó a preservar entre 50, 000 y 60, 000 empleos en esta industria clave.”²³¹

²²⁸ *Ibíd.*

²²⁹ BNDES [s.f.] *Finame- Financiamiento de máquinas e equipamentos*, <<http://www.bndes.gov.br/bndesfiname>>

²³⁰ OIT [2001] OIT: La estrategia de crecimiento con equidad de Brasil, clave para superar la crisis, <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_153370/lang-es/index.htm>

²³¹ *Ibíd.*

4.5.5 Puntos de encuentro de los proyectos de despliegue de fuerzas productivas del transporte

Veamos cómo se van encontrando estas tres iniciativas. Tal como acabamos de ver, desde comienzo de siglo XXI, Brasil anunció su participación en la ejecución de grandes proyectos de infraestructura en materia de transporte; algunos de alcance nacional y otros a nivel regional. Estos proyectos se impulsaron de manera paralela, teniendo puntos de coincidencia importantes.

Según el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) “El Plan IIRSA/ COSIPLAN resulta para la región la continuidad de la construcción de infraestructura que complementa las cuantiosas inversiones para las obras del Programa de Aceleración del Crecimiento-PAC de Brasil.”²³²

Desde la mirada de Francisco Rivas plata Cabrera “...en los proyectos previstos en el IIRSA para la implementación en el Brasil, 41 (es decir, el 86%) son los mismo existentes en la cartera de proyectos PAC. De este modo, si el gobierno brasileño se empeña en realizar los proyectos del programa nacional, contribuye también para el avance de las metas del programa transnacional.”²³³

Dentro del Plano CNT de transporte y logística 2014 se publican los Proyectos de Integración Nacional que impulsa el estado brasileño, estos consisten en nueve ejes de infraestructura dentro del territorio brasileño. Observando la posición de estos ejes, guardan una posición vertical, siendo que los EID del IIRSA mantienen una horizontal, esto da el efecto de que en conjunto de la infraestructura en Brasil forman una malla.

²³² Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) [2015] *Crisis de Petrobras y las constructoras brasileñas en el escenario latinoamericano*, Boletín N° 1- La Paz, Junio, Pág. 2, <http://www.cedla.org/sites/default/files/La%20crisis%20de%20Petrobras%20y%20las%20constructoras%20brasile%C3%B1as_0.pdf>

²³³ Rivasplata Cabrera, Francisco [2015] *La inversión brasileña en el Perú: la necesidad de reforzar el control en un contexto crítico para la rendición de cuentas en La crisis de Petrobras y las constructoras en el escenario latinoamericano*, Boletín N° 1- La Paz, junio, Pág. 17, <http://www.cedla.org/sites/default/files/La%20crisis%20de%20Petrobras%20y%20las%20constructoras%20brasile%C3%B1as_0.pdf>

El impulso de las iniciativas internas y externas dio como resultado que “...la extensión de la red de carreteras federales...”²³⁴ creciera “...un 12.1%”²³⁵, del año 2004 al 2013; “en cuanto a la distribución en el territorio [...] tiene su mayor extensión en el Nordeste (29.7%), seguido del Sudeste (22.4%), Sur (18.1%), medio oeste (17.2%)”²³⁶

4.6 ACTUALIZACIÓN DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL DEL COSIPLAN-IIRSA (2016)

En un intento por actualizar el estudio del Eje Interoceánico Central (EIC) se decidió anexar las siguientes páginas, las cuales presentaran una exposición breve de su estado actual, ayudando a respaldar las conclusiones a las que se habían llegado.

Debido a que el COSIPLAN-IIRSA está pensado para realizarse en más de una década, periódicamente se realizan informes oficiales que estudian los avances, retrocesos y las necesidades que van surgiendo en la cartera de proyectos, actualizando la información del estado en que se encuentran.

En el año que corre en curso, 2016, se lanzó un estudio oficial sobre el EIC. La UNASUR publicó el informe oficial titulado *Caracterización socioeconómica y ambiental, Eje Interoceánico Central*, donde se defiende la potencialidad de integración física en esta parte de la región suramericana que ofrece el Eje Interoceánico Central. Retomando este documento oficial se expondrá este breve apartado.

Para comenzar es preciso mencionar dos características alrededor de este eje, una de ellas es la división este-vial y oeste-ferroviario que recorre el eje en su

²³⁴ Óp. Cit. *Plano CNT de transporte e logística 2014*, Pág. 32.

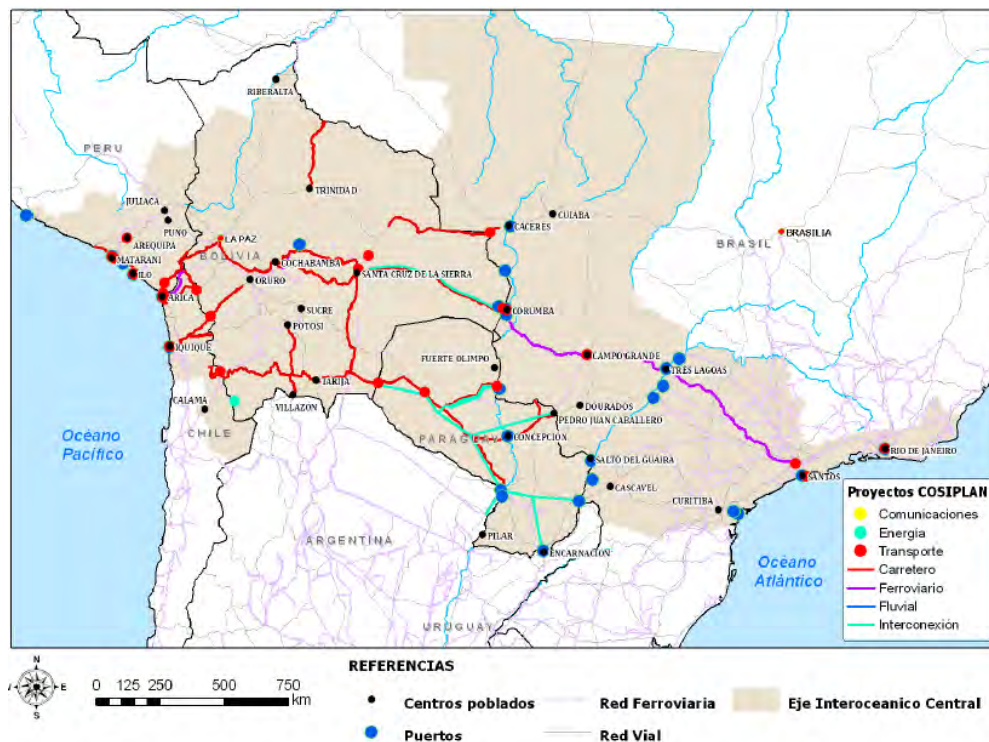
²³⁵ *Ibidem*.

²³⁶ *Ibidem*.

travesía para conectar el océano Atlántico y el Pacífico por tierra; la segunda característica es la grandeza comercial de Brasil frente a los demás países que se integran en este eje.

A través del siguiente Mapa (1) podemos tener una visión de conjunto del eje, donde se aprecia que la red vial del EIC se concentra en Bolivia, Paraguay y la costa pacífica de Perú, siendo clara la “...intención de fortalecer y modernizar la trama de infraestructura que provee [...] vinculación vial hacia las terminales del Pacífico y las del río Paraguay”²³⁷. Del lado de Brasil se pensó en “...la vinculación ferroviaria con las del Atlántico.”

Mapa 1. INFRAESTRUCTURA DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL.



Fuente: Parimbelli, Matías [2016] *Caracterización socioeconómica y ambiental, Eje Interoceánico Central*, Foro Técnico

IIRSA, UNASUR, COSIPLAN, Pág. 62, < www.ia.db.org/intal/conexionintal/2016/05/02/6718/>

²³⁷ Parimbelli, Matías [2016] *Caracterización socioeconómica y ambiental, Eje Interoceánico Central*, Foro Técnico IIRSA, UNASUR, COSIPLAN, Pág. 61, < www.ia.db.org/intal/conexionintal/2016/05/02/6718/>

En relación de intercambio comercial entre los países que participan en el Eje Interoceánico Central, "...Brasil lidera el grupo con una participación del 38% de las exportaciones entre..."²³⁸ estos países, además de ser el "principal captador de los envíos de los restantes países sumando casi un 39%..."²³⁹ Por igual, Brasil "... es el principal proveedor de las importaciones de los otros cuatro países que compran a dicho socio comercial..."²⁴⁰ Estos son varios perfiles de una misma cara, es decir, del gran peso comercial de Brasil frente a Chile, Perú, Bolivia y Paraguay.²⁴¹

Siguiendo la exposición de este breve apartado, al final del documento oficial encontramos los límites y oportunidades a los que se enfrenta el EIC. En primer lugar, es señalada la baja ocupación del territorio en términos de densidad poblacional dentro del área de influencia del EIC, excepto en Brasil y Paraguay.

Según la fuente oficial, la principal causa para que esto suceda son las condiciones físico ambientales que no propician el desarrollo.

Una segunda limitación es la "red de infraestructura de conectividad que presenta vías troncales de carácter nacional pero una trama poco densa de accesibilidad hacia ciudades intermedias y pueblos de menor tamaño..."²⁴², para los países de Chile, Perú, Bolivia y Paraguay. La región sur de Brasil está excepta de esta limitación, porque es la única que tiene una infraestructura vial que conecta puntos con desarrollo urbano y densidad poblacional mayor.

Estas dos delimitantes, poca densidad poblacional y poco desarrollo en las zonas de influencia del EIC en países como Bolivia, Perú, Paraguay y Chile, limita el uso de las fuerzas productivas del transporte desplegadas del lado este-vial del eje. A pesar de que finalizar todos los proyectos lleve a crear "...conexiones entre las

²³⁸ *Ibíd.* Pág. 62.

²³⁹ *Ibíd.*

²⁴⁰ *Ibíd.*

²⁴¹ Brasil también tiene una gran relación de mercado con Argentina y Uruguay, información que vale la pena mencionar a pesar de que estos países no integren el Eje Interoceánico Central.

²⁴² *Ibíd.* Pág. 61.

ciudades más importantes del Eje tales como Asunción- Santa Cruz de la Sierra- La Paz, Asunción-Tarija, Oruro- Iquique entre las principales.”²⁴³

Por ello la UNASUR se manifiesta como un actor que busca “...contribuir desde la provisión de infraestructura al desarrollo económico de áreas rezagadas, en especial en las UA de Bolivia y el oeste de Paraguay.” En el informe mencionan que

se presenta en consecuencia la oportunidad de concretar un grupo de proyectos que brinden un carácter bioceánico de gran potencial para la interconexión ferroviaria y en especial para el transporte de cargas desde y hacia los puertos de salida, y/o avanzar en iniciativas que establezcan o fortalezcan los vínculos entre Brasil, Bolivia y Paraguay, y estos a su vez con Chile y el Sur de Perú a través de la consolidación de las conexiones viales en sentido este-oeste.²⁴⁴

Vale la pena preguntarse qué mercancías están movilizándose en esta área de influencia en dirección a los puertos. Esta Tabla (1) nos presenta detalladamente los productos que se están enviando al mercado mundial, se observara que en su mayoría son materias primas.

²⁴³ *Ibidem.*

²⁴⁴ *Ibid.* Pág. 63.

Cuadro 1. PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES DEL EID INTEROCEÁNICO CENTRAL.

PAIS	Puerto	Salida	Principales productos
Bolivia	Puerto Quijarro	Río Paraguay	Agrograneles, soja en granos, aceite, harinas y tortas de soja, maderas
	Puerto Suárez	Río Paraguay	Agrograneles, soja en granos, aceite, harinas y tortas de soja, agroquímicos
	Villaroel	Río Mamoré	S/D
Brasil	Antonina	Océano Atlántico	Carga general, agrograneles, vehículos, contenedores, fertilizantes
	Cáceres	Río Paraguay	Caña de azúcar, minerales, graneles, productos forestales
	Guaira	Río Paraná	Azufre, piedra, yeso, cal
	Presidente Epitacio	Río Paraná	Carga general, graneles sólidos, madera
	Panorama	Río Paraná	Azufre, piedra, yeso, cal
	Foz do Iguazú	Río Paraná	S/D
	Corumbá	Río Paraguay	Mineral de hierro
	Ladario	Río Paraguay	Mineral de hierro
	Tres Laogas	Río Paraná	Fertilizantes
	Ilha Solteira	Río Paraná	S/D
	Puerto Murtinho	Río Paraguay	Agrograneles
	Paranaguá	Océano Atlántico	Agrograneles, graneles sólidos (harinas, azúcar), fertilizantes
	Rio de Janeiro	Océano Atlántico	Mineral de hierro, manganeso, carbón, trigo, hidrocarburos y derivados, gas, carbón, concentrado de cinc, contenedores
	Santos	Océano Atlántico	Agrograneles, fertilizantes, vehículos, contenedores, graneles sólidos y líquidos, productos forestales
Chile	Árica	Pacífico	Minerales, carga general, contenedores, trigo
	Iquique	Pacífico	Cobre, harina de pescado
Paraguay	Asunción	Río Paraguay	Carga general, contenedores
	Ciudad del Este	Río Paraná	Carga general, contenedores
	Concepción	Río Paraguay	Agrograneles, contenedores, carga general
	Encarnación	Río Paraná	Agrograneles, productos forestales
	Pilar	Río Paraguay	Contenedores, carga general
Perú	Villete	Río Paraguay	Agrograneles, contenedores
	Ilo	Pacífico	Contenedores, agrograneles, cobre
	Matarani	Pacífico	Contenedores, vehículos, agrograneles, minerales, fertilizantes, carbón,
	Mollendo	Pacífico	Hidrocarburos, Productos petroquímicos
	San Nicolás	Pacífico	Minerales

Fuente: Parimbelli, Matías [2016] *Caracterización socioeconómica y ambiental, Eje Interoceánico Central*, Foro Técnico IIRSA, UNASUR, COSIPLAN, Pág. 26, < www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/05/02/6718/>

Para terminar, los asuntos afectación de áreas protegidas e impactos en comunidades originarias sobrepasan esta investigación, empero, no deja de ser urgente su estudio y reflexión. De manera oficial no se están llevando a cabo estudios que den cuenta “...de los procesos y cambios que éstas propician...”, siendo evidente que no hay una preocupación por anticipar y minimizar la afectación ambiental. Del lado de las comunidades originarias registran como desafío “...integrar a las comunidades originarias al nuevo panorama...”²⁴⁵ que conlleva la infraestructura física el EIC, como “incremento en los flujos de bienes y personas, expansión de las explotaciones agrícolas y transformación de los ecosistemas mediante áreas de inundación o redes de transporte energético.”²⁴⁶

²⁴⁵ *Ibid.* Pág. 65.

²⁴⁶ *Ibidem.*

CONCLUSIONES

En este apartado se plasman los resultados obtenidos en la investigación titulada *Las venas de la dependencia. La inserción de Brasil al mercado mundial a través del Eje Interoceánico Central del COSIPLAN- IIRSA, en el periodo de 2003 a 2010*, lo que también conlleva a afirmar o descartar las hipótesis realizadas al comienzo del trabajo.

Dentro de los resultados que se encontraron resalta una mayor interdependencia en el mercado mundial, donde se tuvo un mayor crecimiento en la segunda fase de circulación del capital en comparación al crecimiento de la esfera de producción de mercancías. Esto quiere decir que la producción de mercancías aumentó en menor medida, al grado de su comercialización.

Esta tendencia también se explicó por el crecimiento del traslado físico de mercancías intermedias, en un trayecto transfronterizo, antes de llegar a producir mercancías finales. Donde la industria manufacturera fue la que mayor peso tuvo en ambas esferas.

Con esta información tenemos nuestra primera conclusión: el estrepitoso crecimiento de la segunda fase de circulación del capital requirió de más fuerzas productivas del transporte, desplegadas en el mercado mundial, con el fin de disminuir el tiempo gastado en el traslado de mercancías, con dirección a nuevos procesos productivos o bien a los grandes puntos de intercambio, vemos como se impone el tiempo al espacio. En cuanto al aumento del comercio mundial llegó a reportar tasas de crecimiento de 14%, con excepción del año 2009.

Pasando al caso específico de Brasil, se detectó que su interdependencia con el mercado mundial también se agudizó, formó parte de la tendencia donde las mercancías producidas recorrieron físicamente una trayectoria más amplia para intercambiarse por la forma dineraria o para ingresar en un nuevo proceso productivo.

Brasil reportó una tasa de crecimiento de 21% en sus exportaciones de enero a diciembre de 2002. Para 2006 este aumento en las exportaciones conllevó a tener superávit en la cuenta comercial dentro de los cuatro años transcurridos desde que *Luiz Inacio Lula da Silva* asumió la presidencia, por lo que el Ministro de Industria y comercio (MIC) calificó este hecho como favorable para la estabilidad de la economía brasileña.

Esto conlleva a una segunda conclusión: Brasil agudizó su interdependencia con el mercado mundial, donde el sector externo cobró un papel notable para su salud. Asimismo detectamos la necesidad de mayores vías de transporte para movilizar lo que exportó.

En el fortalecimiento de su relación con el mercado mundial, estudiamos cómo se insertó Brasil en el mercado mundial. Este país vio transformada la composición de sus exportaciones. Distinguimos que tuvo desindustrialización en las mercancías que exportó, del 2003 al 2010. Cuando *Lula Da Silva* tomó la presidencia, Brasil sobresalientemente exportaba manufacturas basadas en media tecnología, seguido, de manera descendiente, por productos primarios, manufacturas basadas en recursos naturales y en una mínima participación exportó aviones.

Al concluir el primer periodo presidencial de *Lula Da Silva*, el superávit en la cuenta comercial ayudó a la estabilidad de la economía brasileña, las mercancías que principalmente exportó continuaron siendo productos manufacturados, donde resalta el rubro de material de transporte.

Cuando finalizado el segundo periodo presidencial de *Lula*, las exportaciones de Brasil tenían una composición diferente. Para 2010 Brasil se insertó principalmente en el mercado mundial a través de productos básicos, donde se pueden clasificar las materias primas industriales y alimentos, específicamente soja triturada, mineral de hierro, carne de pollo y de res, automóviles de pasajeros, partes y piezas de automóviles y tractores.

Tenemos aquí nuestra tercera conclusión: la mayor interrelación de Brasil con el mercado mundial conllevó a una desindustrialización de su sector externo. A lo largo de la investigación encontramos que el Estado de Brasil promovía saldos positivos en la balanza comercial, sin discutir sobre la composición de sus exportaciones. Fue preponderante la búsqueda por mantener saldos superavitarios en la cuenta comercial y no una preocupación por promover la inserción de Brasil al mercado mundial a través de mercancías con alta tecnología.

Al preguntarnos a dónde iban todas estas mercancías, encontramos que China se posicionó como el principal destino, seguida del MERCOSUR y en tercer lugar Estados Unidos, entre otros destinos.

Sobresale que China demandó materias primas y productos básicos. La respuesta de Brasil a las demandas del mercado asiático explica dos hechos, el aumento de las exportaciones brasileñas y el cambio en la composición del sector externo de Brasil.

También resalta que los países del MERCOSUR y la ALADI fueron puntos importantes de intercambio comercial, donde las mercancías brasileñas pudieron realizarse. Ambos fueron destinos importantes para las mercancías brasileñas del sector manufacturero en los ocho años que abarca la investigación, por ello decimos que la región Suramericana es vital. Por último, el flujo de mercancías producidas en los otros países suramericanos tiene en Brasil un destino relevante.

La cuarta conclusión es: Brasil tuvo la necesidad de desplegar vías de transporte dentro de la región Suramericana y en dirección al mercado asiático. Observamos dependencia de Brasil, por su estabilidad económica basada en el sector externo y por el cambio de su estructura productiva a favor de las necesidades del país asiático.

Al realizar esta investigación se cuidó incluir los actores que daban vida a las tendencias que estudiamos. Incluir el nombre de las empresas exportadoras en Brasil nos habla de las necesidades a las que respondió el Estado brasileño. Encontramos que el ensanchamiento del sector externo brasileño se debió al

fortalecimiento de un número reducido de “campeones nacionales”, dedicadas a los rubros de petróleo, gas, minería, agroindustria y construcción. Sobresalen las empresas de Petrobras (petróleo y gas), Vale (sector minero), Bunge Alimento (soja), Cargill (soja), ADM do Brasil (agroindustria), Sadia (agroindustrial), Samarco Mineracao (mineral de hierro), algunas empresas de la industria del transporte como FIAT, Volkswagen, General Motors y Ford, Embraer (sector de la aeronáutica).

A lo largo de las administraciones de Lula, el Estado brasileño, a través del BNDES, otorgo líneas de apoyo a las exportaciones del sector de la aeronáutica y del transporte. Aunado a esto, se mantuvieron barreras a las importaciones para preservar y proteger a los capitales privados de Brasil en el encuentro hostil del mercado mundial.

La quinta conclusión a la que llegamos es: el crecimiento de las exportaciones también se tradujo en más oportunidades para que el capital privado recorriera el ciclo que describe la fórmula general, donde el Estado de Brasil fue competitivo y sustentable para la acumulación de los capitales privados, al fomentar su participación en el mercado mundial y ocupar los primeros lugares en la región Suramericana. Estas empresas son las que necesitan de mayores vías de transporte.

Hasta aquí nos hemos enfocado a la tercera etapa del ciclo del capital, descrito en la fórmula general, en esta etapa el capitalista vuelve al mercado como vendedor, buscando convertir su mercancía en dinero, envuelta en el mercado mundial como escala.

Es momento de dar un paso atrás en la fórmula general, es decir, a la segunda etapa que consiste en el proceso productivo al cual se somete el capital, teniendo al estado de Brasil como escala. Este ejercicio se realizó para estudiar de qué manera se sustentó la inserción de Brasil en el mercado mundial.

La inclinación a ofertar materias primas y alimentos al mercado mundial, alimento una base productiva en Brasil con grandes extensiones de tierras cultivables para

obtener soja, trigo, café, entre otros granos, convirtiéndose en el tercer exportador mundial de productos agrícolas en 2010 y el primer país con número de cabezas de ganado para 2011. La agricultura y la ganadería fueron considerados sectores estratégicos por su alta propensión exportadora y por generar actividades complementarias, como el caso de la agroindustria.

Referente a la explotación de minas y canteras, este país también ocupa los primeros lugares en suministrar mineral de hierro, principal materia para la producción de acero.

En cuanto a la industria manufacturera, solo actividades como la agroindustria, la industria automovilística y la construcción civil crecieron. Brasil llegó a ocupar el séptimo lugar en la producción mundial de vehículos, con 3,638 millones de unidades²⁴⁷ anuales, siendo Argentina el principal destino de estas fuerzas productivas del transporte auto-motorizadas.

El sector de la construcción civil merece especial atención. Primero que nada, este sector se expandió como consecuencia de varias medidas a su favor, como la estimulación del crédito a su disposición, continuidad del apoyo por parte de los bancos a pesar de la crisis del 2009 y sobre todo planes nacionales, promovidos por el estado con ayuda del sector privado, que planearon el despliegue de fuerzas productivas del transporte a lo largo y ancho de la región suramericana y específicamente en Brasil.

Llegamos a nuestra sexta conclusión: a pesar del crecimiento en un 388% del PIB brasileño, del 2003 al 2010, se registró la desindustrialización de su base productiva. Pues a pesar de que todos los sectores económicos crecieron, la industria manufacturera disminuyó su participación en el PIB, en contracara a la mayor participación de actividades como la agricultura y la explotación de minas y canteras. El sector de la construcción civil fue una válvula de escape para el capital privado, ayudando por el alto grado de absorción de mano de obra,

²⁴⁷ Cifra publicada en la nota: Portal Brasil [2011] *Brasil registra recorte de producción y venta de vehículos en 2010, dice Anfavea*, <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2011/01/brasil-registra-recorde-de-producao-e-venda-de-veiculos-em-2010-diz-anfavea>>

oportunidad de inversión de capital y adelantarse a las necesidades de movilidad que tiene el mercado.

Comprobado que Brasil requirió más vías de transporte, nos preguntamos dónde se vuelve más apremiante esta necesidad. Obteniendo nuestra séptima conclusión: hallamos que los sectores agrícola, ganadero, minero, industrial y automovilístico se aglutinan en la región Sur, Sudeste y Centro- Oeste, en estas regiones el capital requiere vías de movilidad que le impregnen fluidez.

Brevemente enunciaremos las empresas más fuertes en cuanto a la base productiva dentro de Brasil; encontramos que fue un grupo reducido de empresas las que dieron vida a esta estructura productiva, en algunos casos coincidió con las empresas que más exportaron.

Encontramos nombres de empresas como Bunge, ADM y Cargill en la siembra y agroindustria de la soja, Vale y Samarco en la producción y comercialización del mineral de hierro, a General Motors, Ford, Mitsubischi, entre otras, en la industria automotriz.

Las empresas constructoras tuvieron tanta presencia en la economía de Brasil como fuera de él, formaron parte de las principales constructoras en América Latina, nombres como Norberto Odebrecht y Grupo OAS tuvieron este control en el mercado nacional y regional.

La octava conclusión es: el sector de la construcción fue fundamental para que el Estado de Brasil fuera competitivo y sustentable al capital privado, porque ofreció oportunidades de inversión a las empresas Norberto Odebrecht y Grupo OAS, paralelamente cedió reconocimiento positivo al Estado porque este sector tiene un alto grado de absorción de mano de obra, lo que se traduce en fuentes de empleo.

Continuando con los resultados y bajo la preocupación de estudiar los actores involucrados en la materialización del Eje Interoceánico Central del IIRSA, divisamos que la intervención del BNDES fue primordial, porque fue la institución

estatal que dio respaldo institucional y financiero para que el capital privado se fortaleciera y se expandiera en la región suramericana.

El respaldo institucional del BNDES se tradujo en acciones como ofrecer mecanismo de apoyo financiero a las empresas brasileñas, financiamiento de las exportaciones de bienes y servicios brasileños en proyectos fuera de Brasil, identificación de oportunidades y orientación en la estructuración de proyectos en el extranjero.

A través de la inversión extranjera directa que recibe el BNDES, auxilia a los capitales privados en la vorágine del mercado mundial, sin embargo, notamos que esta ayuda va enfocada a sectores económicos específicos, principalmente a las empresas más grandes del rubro o con mayor presencia.

El banco destinó grandes esfuerzos al sector de la infraestructura, particularmente el transporte ferroviario y vial. Siendo el principal financiador de programas que consisten en la producción de fuerzas productivas del transporte viales, dentro y fuera de Brasil, ejemplo de esto es el *Programa de Aceleracao do crescimento PAC*, lanzado en 2007. Agregaremos que dentro de Brasil el BNDES destina una mayor cantidad de recursos a la región Sudeste y Sur.

Llegamos a nuestra novena conclusión: el BNDES fue el puente mediador para que creciera la escala de acumulación y reproducción del capital privado brasileño. Estos son los actores que tienen la capacidad de intervenir en la organización espacial de la actividad económica.

Pasemos a ver cómo se organizan las vías de transporte. En su afán por realizarse a una mayor velocidad, las mercancías requieren vías de transporte que les inyecten movilidad, cuando esto no ocurre quedan sobrepasadas.

A escala regional las vías de transporte se vieron sobrepasadas, esto se vio por los altos costos en el transporte de mercancías provocando una baja en la eficiencia de las fábricas, pues las mercancías que se producían veían entorpecido su camino. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) dio a conocer

que los costos de transporte eran más de cuatro veces los costos arancelarios en Suramérica.

En relación a esto constatamos que la ampliación de las vías de transporte está rezagada. Desde la década de los 60 se han firmado acuerdos de integración comercial en la región, como el MERCOSUR, que promueven y facilitan el intercambio comercial entre los países de la región, pero no hay una infraestructura acorde a la mayor movilización de las mercancías.

Dentro de Brasil la vía más importante fue la carretera, sobre la cual se transportó el 61% del total, seguido de los ferrocarriles con 21%. Sin embargo, la CEPAL dio a conocer que los volúmenes de transporte intrarregional aumentaron menos del 7% entre 2000 y 2010, en marcado contraste con el comercio exterior de los países, cuyo volumen se quintuplico con creces en el mismo periodo. Dentro del boletín hacen hincapié en que el impulso a desarrollar más infraestructura proviene sobre todo desde fuera de la región.

La décima conclusión que obtuvimos es: el rezago de las vías de transporte se convirtió en un tema acuciante para el capital privado dentro de la región Suramericana pero la principal preocupación fue atender las demandas que provienen desde fuera de la región.

Así como los acuerdos comerciales van acompañados de cambios normativos que permiten la libre movilidad de las mercancías, también la construcción de vialidades requirió cambios en el marco legal. Desde 1988 hubo una Enmienda Constitucional 19/1998 que exonera al Estado como ejecutor de los servicios básicos, permitiendo que el capital privado pueda participar por ejemplo en la producción de fuerzas productivas del transporte vial, que con anterioridad solo podía asumir el Estado. Esta ley estableció dos tipos de concesión. La primera establece que el capital privado debe asumir todos los gastos que se requieran, la segunda figura de concesión consistió en una alianza público-privada.

Bajo este precedente se presentó en el año 2000 la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional (IIRSA), con una duración de 30 años, la cual tiene

el objetivo oficial de promover la integración y desarrollo económico de la región. A varios años de su comienzo, Raúl Zibechi piensa al IIRSA como una integración “hacia afuera”, exógena, en vez de propiciar una integración “hacia adentro”.

Las instituciones que financian al IIRSA, hoy COSIPLAN, son el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el BNDES, además el 70% del financiamiento de las obras proviene del sector público y parte importante del BNDES.

Las concesiones para producir los proyectos se otorgaron a empresas constructoras de distinto origen nacional, sin embargo, las que tienen mayor participación son de origen brasileño como las constructoras Andrade Gutiérrez, Camargo Correo, Norberto Odebrecht y OAS.

El IIRSA logro actualizar proyectos de infraestructura que con anterioridad se habían intentado realizar, sin éxito. Sin embargo, Raúl Zibechi apunta que las obras llevadas a cabo hasta ahora no tienen el funcionamiento que se esperaba tendrían.

Nuestra onceava conclusión es: el IIRSA, hoy COSIPLAN, no integra internamente la región económica suramericana, en su lugar despliega vías de transporte que apuntan a otras regiones del mercado mundial. Sobre su falta de funcionamiento podemos señalar que la expectativa de fluidez no fue efectiva pero sí representó oportunidades de reproducción al capital excedente.

La doceava conclusión es: a través del IIRSA, el BNDES logró posicionar a escala regional la reproducción y acumulación de las empresas constructoras que apoyo.

Centrándonos en el Eje Interoceánico Central encontramos la siguiente información sobre los puntos que conecta. El puerto Santos representa el punto más importante que tiene Brasil en la relación de intercambio que mantiene con el exterior, desde este puerto se moviliza poco más de un cuarto del total de las exportaciones brasileñas. Por otro lado, los puertos ILO y Matarani de Perú no son

tan concurridos, sin embargo, Bolivia considera ambos puertos como una alternativa para sacar sus mercancías y Brasil como una opción a futuro para diversificar sus rutas.

Hasta ahora el puerto ILO concentra expectativas para agilizar el traslado de mercancías en dirección a China, pues en promedio sólo se recorren 15 mil kilómetros hasta China y desde el puerto Santos 23 mil kilómetros.

También encontramos que el área donde influye el EIC se encuentra entre los principales centros de producción de alimentos y materias primas a nivel mundial. Atraviesa por una de las zonas donde mayor se produce soya y otros productos agrícolas en Brasil, empero, también conecta con la región Sudoeste, donde hay una concentración de su parque industrial, en dirección al mercado mundial dada su articulación con el puerto Santos.

En el caso específico de Perú, la construcción del eje no representó oportunidades de reproducción de capital privado ni de movilidad a sus mercancías.

En nuestra treceava conclusión tenemos: El EIC, siendo parte del IIRSA, se aleja totalmente de su objetivo oficial, no promueve la integración y desarrollo económico y social de Brasil y los demás países donde influye. En cuanto a Brasil abre el área de mayor producción de alimentos, como la soya, materias primas y concentración de su parque industrial al mercado mundial.

Apoyamos lo que apunta Daniela Franco Cerqueira: “la política brasileña para promover el proceso de integración con América del Sur refuerza el papel de esta región en la división internacional del trabajo como productora de materias primas”²⁴⁸

Por último, hacemos notar que el IIRSA no es un proyecto aislado. El Estado de Brasil impulsó en el año 2007 el *Programa para la Aceleración del crecimiento (PAC)* que consistía en un paquete de obras de infraestructura y en 2014 el *Plano*

²⁴⁸ Franco Cerqueira, Daniela [2014] *Brasil en el proceso de integración con América del Sur: una política destinada a consolidar la lógica de acumulación del capital en XIV Jornadas de economía Crítica*, Valladolid, Perspectivas económicas alternativas, septiembre, Pág. 61, <http://pendientedemigracion.ucm.es/info/ec/jec14/comunica/A_EM/A_EM_3.pdf>

CNT de transporte y logística. A nivel mundial existen otras iniciativas de gran magnitud como la *Estrategia 2015* en la Unión Europea, el *Proyecto Asia Interconectada*, *Un Nuevo Comienzo* en Australia y el *Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica*.

BIBLIOGRAFÍA

Agro meat [2001] *Récord: en 2010 Brasil produjo casi 150 millones de toneladas de granos*, agosto, <<http://www.agromeat.com/31984/record-en-2010-brasil-produjo-casi-150-millones-de-toneladas-de-granos>>

ALADI [s.f.] *Preguntas frecuentes*, <http://www.aladi.org/nsfaladi/preguntasfrecuentes.nsf/041375533fe033d7032574a3005a4dfd/b25fd2ddb685f478032574be0043f188?OpenDocument>

ALADI [s.f.] *¿Qué es la ALADI?*, <<http://www.aladi.org/NSFALADI/PREGUNTASFRECUENTES.NSF/fd7fc5dc8b0352c1032567bb004f8e78/fe139cfd067aec28032574be0043f17e?OpenDocument>>

Alem, Ana Claudia [2006] *Sinopsis Internacional*, República Federativa de Brasil, Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social, N° 05, Febrero, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_es/Galerias/Download/s_intl_05.pdf>

Antunes, Ricardo [2001] *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre la metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*, Brasil, Cortez Editora, 176 pp.

Asociación Ambiente y Sociedad [2015] *Inversión de empresas brasileñas en América Latina: Camargo Correa, Odebrecht y OAS*, Bogota, Nomos, <<http://www.ambienteysociedad.org.co/es/inversion-de-empresas-brasileras-en-america-latina-camargo-correa-odebrecht-y-oas/>>

Augusto Mansor, Fernando y Díaz Carcanholo, Manuel [2012] *“Amenazas y oportunidades del comercio Brasileño con China, Lecciones para Brasil”*, *Revista del Desarrollo*, 168 (43), <www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/download/28640/26642>

Bachiller Cabria, Juan Vicente [2012] *El BNDES y las estrategias de desarrollo económico en Brasil. Banca pública de desarrollo, instituciones gubernamentales y trayectorias de intervención estatal (1952-2010)*, (Tesis doctoral), Universidad de Salamanca, Salamanca, <http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/115583/1/DDPG_Bachiller_Cabria_J.V._EI_BNDES.pdf>

Bambirra, Vania [1978] *Teoría de la dependencia: una anticrítica*, México, Era, 115 pp

Banco de desarrollo de América Latina [2011] *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina, Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria*, Bogotá, <www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2012/09593.pdf>

Barbero, José A. [2011] *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina, Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria*, CAF, IdeAL, < <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2012/09593.pdf>>

Barreda Marín, Andrés [1999] Atlas geoeconómico y geopolítico del estado de Chiapas (Tesis de doctorado) Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Barreda, Andrés [2005] *Análisis geopolítico del contexto regional en Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica*, La Paz, < fobomade.org.bo/libros/libros/Geop.pdf>

Base de Datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [s.f.] <<http://interwp.cepal.org/sisgen/ConsultaIntegrada.asp?idIndicador=2216&idioma=e>>

BID [2009] *Altos costos de transporte obstaculizan a economías latinoamericanas*, noviembre <<http://www.iadb.org/es/noticias/articulos/2009-11-27/altos-costos-de-transporte-obstaculizan-a-economias-latinoamericanas-estudio-del-bid,5979.html>>

BID-INTAL [2011] *IIRSA 10 años después: Sus logros y desafíos*, Buenos Aires, <www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3356>

BM [s.f.] *PIB (US\$ a precios actuales)*, <<http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=BR>>

BM [s.f.] *PIB (US\$ a precios actuales)*, <<http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>>

BNDES, [s.f.] *BNDES, Rio de Janeiro*, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES/>

BNDES [2014] *BNDES aprova financiamento de R\$ 6,2 bilhões para projeto de expansão da Vale, Rio de Janeiro, Mayo* <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Noticias/2014/logistica/20140514_Vale_Expansao.html>

BNDES [s.f.] *Captación externa de recursos institucionales*, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES_Internacional/Captacion_Externa/captacion_externa_institucionales.html>

BNDES [s.f.] *Comercio Exterior, Rio de Janeiro*, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES_Internacional/Comercio_Exterior5>

BNDES [2010] *Informe anual del BNDES 2010*, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_es/Galerias/RelAnualEspanol/ra2010/Rel-Anual-2010-es.pdf>

BNDES [s.f.] *Internacionalización de las empresas*, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES_Internacional/internacionalizacion.html>

BNDES [s.f.] *Finame- Financiamiento de máquinas e equipamentos*, <<http://www.bndes.gov.br/bndesfiname>>

BNDES [2011] *Relatório Anual*, Rio de Janeiro, <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2011/relatorio_anual2011.pdf>.

BNAMERICAS [s.f.] *Petróleo Brasileiro S. A.*, <<http://www.bnamericas.com/company-profile/es/petroleo-brasileiro-sa-petrobras-brasil>>

BNAMERICAS [s.f.] *Vale S A.*, <<http://www.bnamericas.com/company-profile/es/vale-sa-vale>>

BR [s.f.] *ADM do Brasil, Ltda*, <<http://2510.br.all.biz/>>

Bragachini, M; Bongiovanni, R.; Méndez, A. [2003] “Campaña Nacional de eficiencia de cosecha y post-cosecha de granos”, *Información técnica n° 5*, INTA, <https://www.deere.com.mx/common/docs/services_and_support/tips/combinos/harvest_efficiency/cs061_EficienciaCos-INTA_des-01.pdf>

Braskem [s.f.] *Conoce algunos aspectos destacados*, <<http://www.braskem.com.br/agronegocio>>

Bravo, María Elizabeth [2010] *Los señores de la soja, La agricultura transgénica en América Latina*, Argentina, Clacso, 406 pp., <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/clacso/index/assoc/D5595.dir/soja2.pdf>>

Cargill [s.f.] *Grãos e Processamento de Soja*, <<http://www.cargill.com.br/pt/produtos-servicos/agricola/graos-e-processamento-de-soja/index.jsp>>

Centro de estudios para la Producción [2012] *Brasil Informe de Coyuntura*, Pág. 6, Argentina, Ministerio de Industria, 19 pp.

Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) [2015] *Crisis de Petrobras y las constructoras brasileñas en el escenario latinoamericano*, Boletín N° 1- La Paz, Junio, <http://www.cedla.org/sites/default/files/La%20crisis%20de%20Petrobras%20y%20las%20constructoras%20brasile%C3%B1as_0.pdf>

CEPAL/OIT [2012] *Coyuntura laboral en América Latina y el Caribe*, Santiago, Mayo, Número 6, <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/--sro-santiago/documents/publication/wcms_190865.pdf>

CEPAL [2014] “Informe de coyuntura Comercial de Brasil”, *Informe de coyuntura Comercial de Brasil número 1*, División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL, <http://www.cepal.org/sites/default/files/brasil_informe_de_coyuntura_comercial_n1.pdf>

CEPAL [2013] *Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur*, Boletín FAL, Edición N° 325, número 9, <repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37619/Boletín%20FAL%20325_es.pdf>

Cibelle Bouças [2007] “Cai prêmio pela soja convencional no exterior. Valor Económico” en *La promesa del boom de la soja Sudamérica*, Sergio Chleinger en Promesas y peligros de la liberalización del comercio agrícola, Lecciones desde América Latina, Mamerto Pérez compilador, <https://ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/wg/AgricultureBook_Span/PromesaPeligroBookJune09.pdf>

CNT [2014] *Plano CNT de transporte e logística 2014*, Brasilia, <www.cnt.org.br/Paginas/plano-cnt-transporte-logistica>

COAG [2013] “Ganadería Análisis agro-ganadero, Vacuno de carne”, *Anuario Agrario* <<http://www.coagjaen.es/hemeroteca/publicaciones/item/319-anuario-coag-2013>>

COSIPLAN- IIRSA [2015] *XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN- IIRSA*, agosto Uruguay, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cn27_montevideo15_informe_de_reunion_v4.pdf>

Cueva, Agustín [1974] “Problemas y perspectivas de la teoría de la dependencia”, *Revista Historia y Sociedad*, México, (3): 55-77.

Dos Santos, Theotonio [1999] “Neoliberalismo: doctrina y política”, *Comercio Exterior*, México, 49 (6): 507-526.

Echeverría, Bolívar [2011] *La nación posnacional en Ensayos Políticos*, Quito, Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados, pp. 223-232.

El Observador [2011] *Brasil otorga US\$ 853 millones a Volkswagen, Fiat, Ford y GM*, abril <<http://www.elobservador.com.uy/brasil-otorga-us-853-millones-volkswagen-fiat-ford-y-gm-n72725>>

El Comercio [2014] *Cuál es la forma más eficiente de conectarnos con Brasil*, mayo, <<http://elcomercio.pe/economia/peru/cual-forma-mas-eficiente-conectarnos-brasil-noticia-1726512>>

El Nuevo Diario [2013] *Mayor puerto de Latinoamérica con problemas logísticos*, abril, <<http://www.elnuevodiario.com.ni/economia/282433-mayor-puerto-latinoamerica-problemas-logisticos/>>

Embraer [s.f.] *Mercado de defensa*, <<http://www1.embraer.com/espanol/content/empresa/profile.asp?tela=defense>>

EXTENDA [2012] *Nota Sectorial: Construcción Civil*, Pág. 33, São Paulo, <<http://www.extenda.es/web/opencms/fondo-documental/lectorFondo.jsp?uid=54db2bdd-1cee-11e2-96af-87ba319ddd41>>

Faccio Carvalho. Paulo César [2004] *Perfiles por País del Recurso Pastura/Forraje Brasil*, FAO, <http://www.fao.org/ag/agp/agpc/doc/counprof/spanishtrad/brazil_sp/brazil_sp.htm>

Fairlie Reinoso, Alan [2008] *Inversiones brasileñas en América del Sur. La perspectiva de los Países Andinos*, Rio de Janeiro, Pág. 19, <www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.../7_Inversiones_brasileñas.pdf>

FAO [2013] *Agroindustrias para el desarrollo*, Roma, <www.fao.org/3/a-i3125s.pdf>

FAO [2011] "El mercado de carne", *Perspectivas 2011- 2020*, <<http://herzog.economia.unam.mx/lecturas/inae2/u311.pdf>>.

Ferreira Carneiro. Fernando, da Silva Augusto. Lia Giraldo, Friedrich. Karen [2015] *Dossier ABRASCO: alerta sobre los impactos de los agrotóxicos en la salud*, Rio de Janeiro, São Paulo, Expressão Popular, Escola Politécnica de saúde Joaquim Venancio, <http://www.rapaluruquay.org/agrotoxicos/Prensa/UNA_ALERTA_SOBRE_LOS%20_MPACTOS_DE_LOS_AGROTOXICOS_EN_LA_SALUD.pdf>

FORBES [2014] *¿La crisis alimentaria global es una oportunidad de negocio?*, julio, <<http://www.forbes.com.mx/la-crisis-alimentaria-global-es-una-oportunidad-de-negocio/>>

FORBES [2015] *Las 20 constructoras 'más fuertes' en América Latina*, Agosto, <<http://www.forbes.com.mx/las-20-constructoras-mas-fuertes-en-america-latina/>>

Forbes [2015] *Negocios inclusivos: oportunidad de crecimiento inexplorada*, Agosto, <<http://www.forbes.com.mx/negocios-inclusivos-oportunidad-de-crecimiento-inexplorada/>>

Franco Cerqueira, Daniela [2014] *Brasil en el proceso de integración con América del Sur: una política destinada a consolidar la lógica de acumulación del capital en XIV Jornadas de economía Crítica*, Perspectivas económicas alternativas, Valladolid, <pendientedemigracion.ucm.es/info/ec/jec14/comunica/A_EM/A_EM_3.pdf>

Gestión [2014] *Usuarios piden promover la llegada de más navieras a puertos del sur del Perú*, febrero, <<http://gestion.pe/economia/usuarios-piden-promover-llegada-mas-navieras-puertos-sur-peru-evitar-sobrecostos-porque-se-van-chile-2088030>>

Globo [2010] *54 municipios concentravam 50% do PIB do país em 2010, diz IBGE*, <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/12/54-municipios-concentravam-50-do-pib-do-pais-em-2010-diz-ibge.html>>

Gomes. Josep Maria [2010] *Estudio sobre la industria en Brasil*, Bolsa de Subcontratación, Industrial de la Cámara de Comercio de Barcelona. <www.subconcat.net>

González Sara [2005] “La Geografía escalar del capitalismo actual”, *Scrip Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX, Núm. 189, Universidad de Barcelona, mayo, <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>>

Greenpeace [2006] *Greenpeace desvela el papel de McDonald's en la destrucción de la selva tropical amazónica*, abril <<http://www.greenpeace.org/espana/es/news/2010/November/greenpeace-desvela-el-papel-de/>>

Harvey, David [2014] *Diecisiete Contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, IAEN, 294 pp.

Harvey, David [1998] *La condición de la posmodernidad, Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu, 401 pp.

Harvey, David [1990] *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*, México, Fondo de Cultura Económica, 469 pp.

HLPE [2013] *Los biocombustibles y la seguridad alimentaria, Un informe del Grupo de alto nivel de expertos en seguridad alimentaria y nutrición del Comité de Seguridad Alimentaria Mundial*, ROMA, <<http://www.fao.org/3/a-i2952s.pdf>>

IADB [2009] *Altos costos de transporte obstaculizan a economías latinoamericanas-estudio del BID*, noviembre,

<<http://www.iadb.org/es/noticias/articulos/2009-11-27/altos-costos-de-transporte-obstaculizan-a-economias-latinoamericanas-estudio-del-bid,5979.html>>

IBRAM [2011] *Información y análisis de la economía minera brasileña*, 6ª Edición, Brasilia, Diciembre, <<http://www.ibram.org.br/>>

IIRSA [2014] *Cartera de Proyectos 2014*, Buenos Aires, UNASUR, COSIPLAN, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cn25_montevideo14_Cartera_COSIPLAN_2014.pdf>

IIRSA [s.f.] *III.7. Eje Interoceánico Central*, Buenos Aires, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb09_seccion3_eje_ioc.pdf>

IIRSA [2011] *IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos*, Buenos Aires, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb_iirsa_10_a%C3%B1os_sus_logros_y_desafios.pdf>

IIRSA [2014] *Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014*, Uruguay, <www.iirsa.org/admin_iirsa.../CARTERA_InformeVersionFinal_Espa%C3%B1ol_2015.pdf>

IIRSA [s.f.] *Primeros PSI*, <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=81>>.

ILO [2011] *OIT: la estrategia de crecimiento con equidad de Brasil, clave para superar la crisis*. Organización Internacional del Trabajo, marzo, <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_153370/lang--es/index.htm>

Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [2011] *Atlas do espaço rural brasileiro*, Pág. 39, República Federativa de Brasil, <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=263372>>

Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [s.f.] “Espacio económico”, *Mapas de Brasil*, República Federativa de Brasil, <<http://atlasescolar.ibge.gov.br/en/mapas-atlas/mapas-do-brasil/espaco-economico.html>>

Instituto Brasileño de Minería [2012] *Informe y análisis de economía brasileña*, República Federativa de Brasil, 65 pp.

Instituto Brasileño de Geografía y Estadística [s.f.] “Principales sectores industriales”, *Mapas de Brasil*, República Federativa de Brasil, <<http://atlasescolar.ibge.gov.br/en/mapas-atlas/mapas-do-brasil/espaco-economico.html>>

iprofesional [2012] *Nuevo régimen automotor brasileño incentiva autos más eficientes y baratos*, Octubre, <<http://www.iprofesional.com/notas/146151-Nuevo-regimen-automotor-brasileo-incentiva-autos-ms-eficientes-y-baratos>>

Joe Leahy [2012] *Brasil tiene apetito de construcción*, CNN, agosto, <<http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/08/29/brasil-en-un-auge-de-construccion>>

Kalmanovitz, Salomón [1982] "Teoría del desarrollo: cuestiones de método" *Revista Comercio Exterior*, 32 (5): 531-542, Mayo.

Korsch, Karl [1981] Karl Marx, España, Ariel, 302 pp.

La Razón [2014] *Tren bioceánico Perú-Brasil es de "interés nacional" y no pasará por Bolivia*, noviembre, <http://www.la-razon.com/economia/Tren-bioceanico-Peru-Brasil-Bolivia-Humala_0_2165183566.html>

La Republica [2015] *Elevado costo de flete afecta exportación hacia Brasil*, julio, <<http://larepublica.pe/imprensa/economia/16888-elevado-costo-de-flete-afecta-exportacion-hacia-brasil>>

León Hernández, Efraín [2016] *El expansionismo brasileño en sus límites. Geopolítica, energía, interconexión territorial y crisis material*, México, Itaca/UNAM, 252 pp.

Marini, Ruy Mauro [2015] *Dialéctica de la dependencia en América Latina, dependencia y globalización*, México, Buenos Aires, Siglo XXI, CLACSO, 291 pp.

Marx, Karl [1971] *El Capital libro I capítulo VI (inédito)*, México, Siglo XXI, 174 pp.

Marx, Karl [1971] *El Capital, Tomo I Vol. 2*, México, Siglo XXI, 758 pp.

Marx, Karl [1971] *El Capital, Tomo I Vol. 3*, México, Siglo XXI, 1195 pp.

Marx, Karl [2008] *El Capital, Tomo II/ Vol. 4*, México, Siglo XXI, 428 pp.

MDIC [s.f.] *Apresentação*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=329>>

MDIC [s.f.] *Introdução*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=327>>

MDIC [s.f.] *Cadeia Produtiva de Madeira e Móveis*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=317>>

MDIC [s.f.] *Minería*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=208>>

Méndez, Ricardo [1998] *Innovación tecnológica y reorganización del espacio industrial: una propuesta metodológica*, Eure, v. 24 n. 73 Dic. <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007300002>

MERCOSUR [s.f.] *¿Qué es el MERCOSUR?*, <http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=3862>

Mexicoxport [2011] *Top 10 de los puertos más importantes de América Latina*, diciembre <<http://www.mexicoxport.com/noticias/3224/top-10-los-puertos-mas-importantes-america-latina>>

MIC [2003] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2003*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>

MIC [2005] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2005*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior,

MIC [2010] *Balanza Comercial Brasileña Enero - diciembre / 2010*, República Federativa de Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>

MDIC [s.f.] *Metalurgia e Siderurgia*, <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=3257>>

Milton, Santos [2006] *La naturaleza del espacio*, Técnica y tiempo. Razón y emoción, Barcelona, Ariel, 348 pp.

Moreno Rubio, Sergio [2014] *El papel del BNDES en la expansión de Brasil como potencia regional, Elementos para el análisis de las dinámicas de acumulación y las disputas territoriales*, Bogotá, ILSA, < ilsa.org.co:81/biblioteca/dwnlds/otras/varios/unasur/sergio.pdf>

Motta, Rufino [2015] *Puerto de Ilo: urge modernizarlo para recibir carga de Bolivia*, La Republica, agosto, <<http://larepublica.pe/impresia/sociedad/554853-puerto-de-ilo-urge-modernizarlo-para-recibir-carga-de-bolivia>>

Mundializa [2004] *Agroindustria, Brasil: Brasil recogerá en 2014 un record de 193,5 millones de toneladas de granos*, octubre, <<https://www.mundializa.com/noticia.php?id=2340>>

Mundo Marítimo [2010] *Puerto de Santos presenta plan de expansión a 2024, Esperan duplicar volúmenes de carga*, febrero <<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-santos-presenta-plan-de-expansion-a-2024>>

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Brasil [2011] *Estructura Económica Brasil*, Septiembre, <aplicam.camarazaragoza.com/AplicamWeb/Descarga.aspx?id=9896>

Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España [2016] *Ficha País Brasil*, <http://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/brasil_ficha%20pais.pdf>

OIT [2001] *OIT: La estrategia de crecimiento con equidad de Brasil, clave para superar la crisis*, <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_153370/lang--es/index.htm>

OMC [2011] “El comercio mundial en 2011”, *Informe sobre el comercio mundial 2012*, <https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr12-1_s.pdf>

OMC [2006] *Estadísticas del comercio internacional 2006*, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2006_s/its2006_s.pdf>

OMC [2003] *Evolución del comercio mundial en 2002 y perspectivas para 2003*, Pág.2, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2003_s/its03_general_overview_s.pdf>

OMC [2012] *Evolución del comercio mundial*, <https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2012_s/its2012_s.pdf>

O’Neill, Jim. [2001] “Building better global economic BRIC”, *Global Economics Paper N° 66*, Inglaterra, Goldman Sachs, <<http://www.goldmansachs.com>>.

Osorio, Jaime [2004] *El Estado en el centro de la mundialización, La sociedad civil y el asunto del poder*, México, FCE, <<https://ojs.publius.us.es/ojs/index.php/araucaria/article/view/1107/1003>>

Pacheco, Luiz Carlos [2011] *Soja, producción y comercialización en Brasil*, Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, diciembre, <<http://www.bcr.com.ar/Secretara%20de%20Cultura/Revista%20Institucional/2011/Diciembre/Soja%20art.pdf>>

Palma, Paola [2013] “México, Brasil y China, tres gigantes en pugna”, *Forbes*, agosto, <http://www.forbes.com.mx/mexico-brasil-y-china-tres-gigantes-en-pugna/>

Parimbelli, Matías [2016] *Caracterización socioeconómica y ambiental, Eje Interoceánico Central*, Foro Técnico IIRSA, UNASUR, COSIPLAN, <www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/05/02/6718/>

Portal Brasil [2011] *Brasil registra recorte de producción y venta de vehículos en 2010, dice Anfavea*, <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2011/01/brasil-registra-recorde-de-producao-e-venda-de-veiculos-em-2010-diz-anfavea>>

Producción animal [s.f.] *La comercialización de ganado en los principales países exportadores a nivel mundial*, *Comercialización de ganado*, <<http://www.produccion-animal.com.ar/>>

Proyecto Mesoamérica [s.f.] *Logros y alcances*, <http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=793&Itemid=281>

Redes [2012] *Informe Producción de Soya en el Cono Sur de las Américas: Actualización sobre el uso de Tierras y Pesticidas*, Bolivia <http://www.redes.org.uy/wp-content/uploads/2012/08/Produccion-de-Soja-en-el-Cono-Sur-2012_Espanol.pdf>

Rivasplata Cabrera, Francisco [2015] *La inversión brasileña en el Perú: la necesidad de reforzar el control en un contexto crítico para la rendición de cuentas en La crisis de Petrobras y las constructoras en el escenario latinoamericano*, Boletín N° 1- La Paz, junio, <http://www.cedla.org/sites/default/files/La%20crisis%20de%20Petrobras%20y%20las%20constructoras%20brasile%C3%B1as_0.pdf>

Rtctelevisión [2014] *Iquique, Puerto Hub en el Pacífico Sudamericano*, Chile, <http://www.rtctelevisión.cl/integración/integración_web.pdf>

Rúa Costa, Carles [2006] *Los puertos en el transporte marítimo*, Universitat Politècnica de Catalunya, <<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf;jsessionid=2E0104626B8E37C5111A45934E9DA64E?sequence=1>>

Rudolf R. Bühler [2011] *La industria del acero en Brasil. Una visión panorámica*, República Federativa de Brasil, Congreso alacero-52, 7 pp.

Saccone. Valeria [2016] *Esclavitud en Brasil, un triste récord en la octava economía del mundo*, *El confidencial*, Rio de Janeiro, <http://www.elconfidencial.com/mundo/2016-05-17/esclavitud-brasil-cafe-abusos-america-latina_1199980/>

Sadia [s.f.] *Sobre a Sadia*, <<http://www.sadia.com.br/sobre-a-sadia/>>

SAMARCO [s.f.] *Proceso Productivo*, <<http://www.samarco.com.br/modules/system/viewPage.asp?P=1145&VID=default&SID=562137795936622&S=1&A=closeall&C=6737>>

Sausen Soares, Cristiano, Daniel Arruda Coronel, Pascoal José Marion Filho [2013] *A recente política industrial brasileira: da "política de desenvolvimento*

produtivo” ao “plano brasil maior, *Revista Perspectivas Contemporaneas*, 8 (1), <<http://revista.grupointegrado.br/revista/index.php/perspectivascontemporanea/article/view/1309>>

Schlesinger Sergio [2008] *Brasil y su ganado multinacional*, Octubre, <<https://www.grain.org/article/entries/1208-brasil-y-su-ganado-multinacional>>

Secretaria de Comercio Exterior, Departamento de Planificación y Desarrollo de Comercio Exterior, < <http://www.mdic.gov.br/>>

Stilo editora [2015] *JBS/Friboi deverá financiar Dilma 2014*, Agosto <<https://editorastilo.com.br/destaques/item/3073-jbs-friboi-devera-financiar-dilma-2014-por-ossami-sakamori>>

Villegas Nava, Pablo [2013] *Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los Recursos Naturales*, Bolivia, Centro de Documentación e Información Bolivia (CEDIB), < <http://www.cedib.org/publicaciones/descarga-geopolitica-de-las-carreteras-y-el-saqueo-d-los-recursos-naturales/>>

Zibechi, Raúl [2006] *América del Sur-IIRSA: la integración a la medida de los mercados*, IRC- Américas, junio, <<http://www.alterinfos.org/spip.php?article1334>>

Zibechi, Raúl [2015] *Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA*, Programa de las Américas, septiembre, <<http://www.cipamericas.org/es/archives/16490>>

Zibechi, Raúl [2006] *IIRSA: la integración a la medida de los mercados*, IRC, junio, <www.alternative-regionalisms.org/wp-content/uploads/2009/07/zibechi-iirsa.pdf>