

Joel WOLFE, *Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity*, Nueva York, Oxford University Press, 2010, 269 pp.

En 1950 ni España ni Brasil figuraban entre los quince principales productores mundiales de automóviles. Por el contrario, en 1973 las dos economías alcanzaban respectivamente los lugares décimo y undécimo del ranking internacional. Ambos países compartieron el despegue de la producción en masa de automóviles durante la Edad de Oro. Un cuarto de siglo más tarde, España sobresalía como sexto productor mundial de automóviles, mientras Brasil había descendido a la decimocuarta posición. En cambio, en 2010, a comienzos de la segunda década del euro, Brasil despuntaba como sexto fabricante mundial de coches y España había retrocedido al undécimo puesto. Pese a la importancia que ha tenido la industria en ambas economías, ninguno de los dos estados ha logrado mantener marca alguna bajo control local. Pero, en un marco de elevada dependencia de la tecnología foránea, la automoción ha generado importantes externalidades de desarrollo en ambos países durante más de medio siglo. Las similitudes entre las trayectorias de esta industria en Brasil y España me parecen de suficiente relevancia para recomendar la lectura del libro de Joel Wolfe.

Desde la perspectiva de la historia industrial y del análisis del desarrollo a largo plazo, puede objetarse al libro de Wolfe la falta de cuadros y apéndices estadísticos que sustenten mejor las tesis defendidas por el profesor de la Universidad de Massachusetts. En contrapartida, los lectores del trabajo encontrarán un provocativo análisis de cómo la motorización de Brasil contribuyó a transformar su industria y economía, y desempeñó un papel nada despreciable en la creación de la identidad nacional brasileña. Las fuentes consultadas son muy variadas: archivos personales, como los de Mira Wilkins o Henry Kaiser; fondos empresariales, como el del Henry Ford Museum; documentación de origen público, almacenada en los Archivos Nacionales de Estados Unidos; o multitud de artículos de las revistas brasileñas del motor.

El capítulo inicial del trabajo de Wolfe arranca a finales del siglo XIX, cuando el motor de explosión constituye el divertimento de una pequeña élite. El primer automóvil que llegó al Brasil, un Peugeot de 3,5 CV, fue adquirido por Alberto Santos Dumont en 1891. A partir de entonces grandes propietarios de cafetales, banqueros y comerciantes comenzaron a importar automóviles europeos, especialmente de Francia, cuyos fabricantes lograron adelantar a los alemanes en los albores de la industria. Pese a la falta de carreteras, el mercado, centrado en Sao Paulo y Río de Janeiro, fue cre-

ciendo rápidamente y los vehículos estadounidenses comenzaron a introducirse en el país tropical. Hacia 1911 unos 2.000 automóviles circulaban por las avenidas paulistas, pero la falta de carreteras en condiciones hacía que el viaje entre la capital industrial y la política consumiera un mínimo de once días. Sin embargo, ya en 1912, el Departamento de Comercio de Estados Unidos calificaba a Brasil como uno de los mejores mercados del motor del mundo. Por aquel entonces, había más del doble de Ford T que de cualquier otro modelo circulando por el país tropical. La primera guerra mundial, al favorecer particularmente a la industria de construcciones mecánicas de Sao Paulo, reforzó las expectativas de creación de una industria local de autos y partes. En 1915 Goodyear Tire empezó a construir su primera fábrica de neumáticos en el país.

Siguiendo el trabajo seminal de Mira Wilkins y Frank Hill, Wolfe señala que el establecimiento de una planta de ensamblaje de Ford en Sao Paulo imprimiría un giro al desarrollo del automóvil en Brasil durante los años veinte. El estado paulista concentraba entonces la mitad de las matrículas de la nación. También sería escogido para su implantación por General Motors (GM). Su gobernador durante 1920-1924, Washington Luís, conquistaría la presidencia del Brasil en 1926 y la desempeñaría hasta 1930. En el año de su acceso a la cúspide de la República, Luís declaró que “gobernar era construir carreteras”. Prosiguió el esfuerzo desempeñado para densificar la red viaria paulista, subsidiando la construcción de las conexiones entre las capitales de los estados y, en particular, la ruta Río-Sao Paulo. De resultas de la inauguración de la carretera que unía las capitales carioca y paulista, un Studebaker pudo hacer el recorrido entre ambas en algo menos de 7 horas. Para Wolfe, Luís puso las bases de la construcción de la red nacional de carreteras, aunque llegue a recriminarle que la estructura federal de la financiación permitiese sólo a los estados más ricos beneficiarse de los subsidios establecidos para construir la red. Mi impresión, por el contrario, es que la forma de cofinanciación elegida fue más bien un acierto, asegurándose la construcción de las vías con mayor potencial de desarrollo y evitándose el derroche de recursos, que veremos en otras épocas y países más cercanos.

El autor dedica el capítulo tercero al *Fordismo* brasileño. En 1924 se habrían ensamblado unas 14.000 unidades en los establecimientos de Ford do Brasil. Junto a éstos y a los de General Motors, progresaron fabricantes de partes como parachoques, parabrisas, radiadores, ejes o carrocerías. A finales del decenio y en Sao Paulo, Souza Noschese construyó el primer motor de combustión interna con acero de Minas Gerais y A. Preses montó el primer camión con casi todos los componentes de origen doméstico. La casa de Dearborn pasó a importar el Ford Y desde Inglaterra, que salía más económico que el propio Ford T. Los costes de transporte eran tan elevados que salió a cuenta erigir una nueva instalación de montaje en Recife para satisfacer la demanda del nordeste azucarero. Según Wolfe, Ford, GM y Studebaker crearon redes de agentes tan densas, que los convirtieron en las primeras empresas con delegaciones comerciales a lo largo de todo el país, contribuyendo así a unificar gustos y comportamientos. En el nodo de la red seguía estando, sin embargo, Sao Paulo. Lo reconoció Studebaker, que, a diferencia de las otras dos empresas estadounidenses, había comenzado a operar desde Río. En 1926, sin embargo, acabó trasladando su domicilio social a la capital paulista (en un movimiento que nos recuerda los de Ford y GM en la pe-

nínsula, desde Cádiz y Madrid respectivamente a Barcelona). Menos éxito que el desarrollo industrial paulista tuvo el sueño de Henry Ford de explotar plantaciones para caucho en colonias de nueva creación en el Amazonas como Forlandia y Belterra. Ambos experimentos fracasaron por no haber prestado suficiente atención a las condiciones ambientales de los ecosistemas tropicales, tal como ratifica el reciente libro de Greg Grandin.

El capítulo cuarto analiza un extenso periodo, cuyo hilo conductor es el esfuerzo de integración del Brasil bajo el conjunto de mandatos de Getúlio Vargas. El antiguo gobernador del estado de Río Grande estuvo al frente del Brasil como presidente provisional (1930-1937), dictador confeso (1937-1945) y presidente electo (1951-1954). Tan dilatado periodo de protagonismo le permitió dejar cierta impronta en el tejido industrial y de infraestructuras viarias. Durante 1932 Vargas provocó el estallido de la guerra civil contra Sao Paulo, aunque sólo durase tres meses y el estado paulista lograra proteger su autonomía. El marcado autoritarismo de Vargas le llevó también a anunciar la implantación del *Estado Novo* en 1937, acentuando las tendencias centralizadoras e intervencionistas. Entre 1930 y 1938 Vargas duplicó la longitud de las carreteras brasileñas, hasta alcanzar los 208.325 kilómetros, aunque parece que sólo 15.000 tenían suelo transitable todo el año. Anunció un plan de autopistas que pretendía unir Río con cada una de las capitales estatales. La realidad fue que los recursos federales siguieron siendo bastante limitados. Mientras el presupuesto federal para carreteras era en 1940 de 2 millones de dólares, el estado de Sao Paulo destinaba a dicho cometido alrededor de 10 millones. Durante la segunda guerra mundial, en la que Brasil se alinearía con Estados Unidos, Vargas intentó impulsar el desarrollo industrial con la creación de la Companhia Siderúrgica Nacional, que fabricaría acero en Volta Redonda, y la fundación de la Fábrica Nacional de Motores (FNM), que acabaría manufacturando camiones bajo licencia de Isotta-Fraschini en la capital carioca. Cuando Vargas volvió al poder como presidente elegido, creó el monopolio del petróleo y dio vida a Petrobras. Aunque ninguna de estas tres iniciativas obtuviese grandes volúmenes de output, sí indicaban la voluntad de transitar por una senda de desarrollo más nacionalista. Vargas terminó con su vida suicidándose y culpando del hecho a intereses foráneos.

La presidencia de Juscelino Kubitschek, a la que se dedica el capítulo quinto, conllevó el despegue definitivo de la industria del motor brasileña. La solución elegida fue, en palabras de Wolfe, la de la empresa multinacional. El mandato de Kubitschek, entre 1956 y 1961, impulsó el desarrollo automotor por tres vías: apertura a la inversión extranjera; construcción de autopistas conectando las regiones más lejanas; y desplazamiento de la capital al interior del país, con Brasilia. Kubitschek hizo suyas las recomendaciones de la Comisión Mixta de Desarrollo Económico Estados Unidos-Brasil, priorizando la electrificación y motorización del país. Entre los 30 objetivos propuestos por el nuevo presidente, el 27 planificaba un output de 170.000 vehículos para 1960. Aunque se esperaba conseguirlo con el concurso de compañías extranjeras, se aprobaba también un requisito de 90% de contenido local para los vehículos fabricados en 1960. Ford y General Motors se resistieron a impulsar la fabricación de turismos y se concentraron en vehículos pesados, al igual que Mercedes-Benz. En cambio, Kaiser

Industries y Volkswagen (VW) rápidamente apostaron por la producción ligera en Brasil. La filial de la primera, Willys-Overland do Brasil (WOB), fabricaría Jeeps, *Willys* rurales y turismos (alguno con licencia Renault, como el Dauphine). Llegó a tener una cuota del 52% de los vehículos de cuatro ruedas fabricados en Brasil. Además, Henry Kaiser colocó más del 50% del capital de WOB entre accionistas brasileños, por lo que la sociedad pasó a estar bajo control local.

VW inauguró su planta de Sao Bernardo do Campo, en las inmediaciones de Sao Paulo, en 1957 y fabricó primero su furgoneta Kombi, para seguir con la versión local del escarabajo, el *Fusca*. Hacia 1961, con un contenido local del 95%, había desplazado a WOB como la marca con mayores ventas en el país. Otras iniciativas con cierto protagonismo fueron sendas *joint-ventures* entre capital europeo y brasileño DKW/Vemag y Scania/Vabis y la fabricación de Fiats y Simcas por FNM. Ford inauguró una fundición en Osaco y una fábrica de motores en Sao Paulo. GM construyó carrocerías de camiones en Sao José dos Campos. La mayor parte de nuevas fábricas siguieron concentradas en el estado paulista. WOB llegó a abrir un centro de diseño en su capital. El conjunto de fabricantes impulsaron un centro de formación profesional para el sector, el Servicio Nacional para el Aprendizaje Industrial (SENAI). En 1961 el empleo del sector se situaba en 128.000 personas y se alcanzaba un output de 142.500 unidades.

Aunque Wolfe parece tener razón cuando ensalza el éxito de la política de Kubitschek al crear la industria de la automoción brasileña, que conllevó, además, el surgimiento de un estrato decisivo de obreros cualificados (como el propio Luiz Inácio Lula da Silva), convendría aquí hacer dos críticas. Primero, la autorización de un número excesivo de empresas automovilísticas pudo impedir aprovechar suficientemente los rendimientos de escala y, de manera similar a lo que ocurrió en Argentina, imposibilitar el éxito de empresas con presencia relevante del capital nacional en la industria. De hecho, en 1956 el Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística autorizó once proyectos de fabricación de vehículos. Eran demasiadas empresas para utilizar eficientemente las economías de escala. La consecuencia fue que la mayoría de proyectos fueron poco viables y acabaron bajo control foráneo. Incluso WOB terminaría siendo absorbida por Ford en 1968. Segundo, los excesos expansionistas de la política de Kubitschek, con el proyecto faraónico de Brasilia y las infraestructuras ligadas al desarrollo del interior, desequilibraron las cuentas públicas. Aceleraron la inflación y dejaron como herencia deuda externa y necesidad de ajuste. La magnitud de los desequilibrios superó las capacidades de los gobiernos posteriores y preparó el terreno para el golpe militar que, en 1964, depuso a Joao Goulart.

A partir de 1964 Brasil iba a experimentar veintiún años de dictadura, analizados en el capítulo sexto. El gobierno militar de Castello Branco (1964-1967), después de un interludio estabilizador, dio prioridad a la Operación Amazonas, pretendiendo impulsar la explotación de los recursos del noroeste. Emílio Garrastazú Médici (1969-1974) intentó dinamizar el nordeste azucarero, azotado por la sequía. Favoreció la emigración, asentando colonos en nuevos territorios ganados a la selva y construyendo la autopista Transamazónica. Pero el estado de Sao Paulo siguió constituyendo el núcleo más dinámico del desarrollo brasileño. Sao José dos Campos se convirtió en la sede del Centro Aeroespacial Brasileño y, más tarde, en la localización de las fábricas del

constructor de aviones Embracer. La propia Ford abrió su centro de diseño en Sao Bernardo do Campo.

La dictadura brasileña evitó los excesos neoliberales de las juntas chilena y argentina durante los años setenta. Ernesto Geisel (1974-1979) favoreció el crecimiento de Petrobras e impulsó el Programa Nacional de Álcool, que desarrolló las refinerías para fabricar etanol a partir del azúcar local. Los primeros turismos y camiones ligeros alimentados por etanol se lanzaron a finales de los setenta y las ventas de dichos vehículos progresaron durante los ochenta, pese a la crisis de la deuda externa. Aunque Brasil no consiguió mantener ningún constructor de automóviles en manos locales, el apoyo público a la industria del país obtuvo éxitos destacables como los de Embracer, Petrobras o el etanol. Además, las multinacionales del motor aumentaron su interés por el país tropical. En 1974, GM, que ya anteriormente había lanzado su primer modelo de diseño brasileño, el Chevrolet Opala, inauguró una nueva planta en la localidad paulista de Indaiatuba. Los hermanos Agnelli decidieron invertir en Betim, en las afueras de Belo Horizonte, atraídos por las ventajas ofrecidas por el gobernador de Minas Gerais y en 1976 comenzaron a fabricar el Fiat 147, con motor exclusivamente alimentado por etanol.

Wolfe no olvida que un resultado adicional de la creciente motorización brasileña fue la acelerada deforestación de la selva. Pero prefiere insistir en otro de los activos del gran desarrollo automotor brasileño: el surgimiento de un nuevo movimiento obrero, organizado a partir de comisiones de fábrica en las que se curtió Lula. Una de las ventajas de este modelo, según Wolfe, sería su desvinculación de las tradiciones comunista y populista, lo que convirtió a las comisiones de fábrica en interlocutores privilegiados de los fabricantes automovilísticos ya en plena dictadura. Debe apuntarse, sin embargo, que quizá esta hipótesis pasa por alto que dicho movimiento tuvo muchas similitudes al de nuestras Comisiones Obreras. El propio Lula mantuvo contactos con las mismas durante los años setenta.

El epílogo constituye un veloz repaso de la historia de Brasil desde la recuperación de la democracia. Fernando Collor de Melo y Fernando Enrique Cardoso compartieron la apuesta por reducir los aranceles que protegían a la producción automovilística doméstica. El segundo logró, además, domeñar la inflación, que había alcanzado un 2.500% en 1993 y descendió a 4% en 1997. Pero Brasil no pudo ahorrarse el contagio de la gripe asiática en 1998, cuyas consecuencias favorecieron el triunfo de Lula y del Partido dos Trabalhadores en las elecciones presidenciales de 2003. Aunque Lula impulsara políticas sociales como la *Bolsa Família*, tuvo mucho cuidado en evitar excesos expansivos del gasto y prevenir rebrotes inflacionarios, contrastando con lo que había sido la experiencia histórica de la mayoría de gobiernos populistas en la región.

El último cuarto de siglo transformó profundamente la industria del motor brasileña. La colaboración de VW y Ford en Autolatina, durante el intervalo de 1987-1995, no fue satisfactoria para ninguna de las dos partes y se saldó con divorcio. Volkswagen pasó a experimentar los nuevos sistemas industriales y a potenciar la externalización, creando la planta de vehículos pesados de Resende, en la parte rural del estado carioca y, por tanto, lejos de Sao Paulo. Allí ensayó la producción modular a cargo de los proveedores, lo que permitió reducir notablemente los costes de trabajo. Ford si-

guió por esta vía con la inauguración de la nueva planta de Camaçari en Bahia en 2001. La fábrica de Fiat en el enclave de Minas Gerais también se reveló como altamente rentable y contribuyó a evitar el derrumbe empresarial de la firma piemontesa. Asimismo, Honda y Toyota pasaron a fabricar en Brasil sus modelos más *fordistas*, el Civic y el Corolla. Wolfe afirma en el último párrafo que la automoción ha llevado a una exitosa unificación de la costa y el interior y ha cancelado la noción de los *dos Brasiles*.

Sin negar la tremenda contribución de la automoción al desarrollo del que es hoy el sexto productor mundial, la afirmación final de Wolfe parece algo exagerada. A pesar de su industrialización, Brasil sigue siendo uno de los países con más desigualdad del mundo. Y leemos en la nota 19 del epílogo que tanto el Civic de Honda como el Corolla de Toyota se fabrican todavía en el estado de Sao Paulo.

JORDI CATALAN