

El aspecto Industrial del Brasil

Al referirse a este aspecto principal de la Economía Brasileira, tuvimos la oportunidad de ver y conocer de cerca, tanto la cantidad como la calidad de algunos de sus productos. Que si bien en unos sectores su industria está comenzando y dando sus primeros pasos, en otros está ya muy bien instalada y haciendo uso de los adelantos técnicos modernos.

Es indispensable que al tratar de tan importante punto, debemos dejar constancia sólo de dos de los principales centros industriales que visitamos, toda vez que para realizar un estudio avanzado será necesario permanecer allí por mucho tiempo, con el fin de ver cuáles fueron sus principales puntos de vista discutidos, analizados y aceptados, para dar iniciación al desarrollo industrial base fundamental del Desarrollo Económico, además cuáles fueron sus primeras industrias y con qué criterio las ordenaron en industrias de gran prelación, para la iniciación inmediata de su instalación y funcionamiento, punto esencial que contemplamos al tratar de dar los pasos necesarios para industrializar nuestro País, ya que si bien es cierto que la generalización en el tratamiento de los problemas económicos, así como también en el planeamiento del Desarrollo Económico, son perjudiciales, tampoco podemos negar que tienen gran importancia las experiencias pasadas, en los países

latinoamericanos que han alcanzado un alto grado de desarrollo.

Y me atrevo a poner énfasis en que debemos mirar las experiencias principalmente de los países latinoamericanos porque sus condiciones pueden no tener una tajante disparidad en el conjunto.

Porque el fin es el mismo y los medios son los únicos que pueden variar, el fin es pues elevar la productividad y de esta manera elevar el nivel de producción y del ingreso, y así fortalecerse cada uno de los países, ya que solo así podemos tener unidades económicamente fuertes y respetadas.

Pues bien al tocar específicamente sobre los establecimientos visitados, trataremos de hacer una breve síntesis de su formación, proyectos y realizaciones y así tenemos:

1.—LA COMPAÑIA SIDERURGICA NACIONAL.

La Compañía Siderúrgica Nacional, CSN se halla en Volta Redonda, es la principal productora de acero y a su vez un índice de Desarrollo Económico del Brasil (como lo es en cualquier país).

Y pudimos observar como todos los personeros de dicha compañía se hallan en el incesante afán de progreso y mejora tanto en la calidad de su producto como también por aumentar la oferta del mismo; es así como para conseguir dicho producto, para el año 58 se han producido mayores cantidades de materia prima, así como también han obtenido un mayor rendimiento técnico y financiero.

En el aspecto social sus actividades han sido realizadas en beneficio de sus empleados y de sus familiares.

Vamos a ver algunos puntos, quizá los más importantes que están contenidos en el informe anual que hace conocer el Directorio a sus accionistas en el período de 1958.

En primer lugar tenemos que para atender las tendencias del mercado se conservó constante la producción de ciertos artículos indispensables para el consumo interno y se dejó de pro-

ducir otros más fáciles de importar y menos interesantes de producir, de acuerdo al punto de vista de las divisas.

En segundo lugar tenemos el aumento de consumo de acero en el país.

El mercado consumidor Brasileiro continúa en su crecimiento. Observando las Estadísticas de importación de acero dice dicho informe, que desde el comienzo del siglo hasta 1940, el Brasil importó entre 150.000 y 250.000 toneladas. Después de la última Guerra Mundial, las importaciones crecieron a pesar del aumento de la producción nacional, llegando a sobrepasar las 500.000 toneladas.

La industrialización del País se hizo rápidamente, con la instalación de numerosas fábricas consumidoras, al paso que la construcción de nuevas fábricas siderúrgicas.

La expansión de las fábricas existentes prosigue, no alcanza a satisfacer el aumento del consumo; el déficit continúa existiendo. Justamente en esta ocasión se hizo sentir la escasez de cambio extranjero y además costos elevados de importación coincidieron con el pleno desenvolvimiento de las industrias consumidoras de acero, como las de recipientes metálicos, la automovilística, etc.

Dada la buena calidad de la materia prima en Volta Redonda y los precios reducidos de la C.S.N., era lógico que todos los consumidores se volvieran hacia la producción de acero nacional. En virtud de la insuficiencia de la producción, propuso la industria al Gobierno Federal que la CSN, fuera encargada de importar, para que dentro de su larga experiencia del Mercado Nacional, distribuya los productos adquiridos en el extranjero conjuntamente con los de su producción.

La operación ofreció grandes ventajas porque permitía la importación, para complementar la producción de la CSN para la satisfacción del Mercado Nacional.

En tercer lugar tenemos: La Ingeniería Industrial.

Siguiendo la orientación trazada en función del cumplimiento de los objetivos que justifican su creación en el año de 1958, estimables servicios especializados, como estudios de na-

cionalización de las áreas de trabajo y establecimiento, revisión y control de los planos, de incentivo, estudios organizacionales y administrativos de grupos, líneas y departamentos de estudio, de salarios, análisis y preparación de cuadros de personal, reclutamiento, selección y acompañamiento de Ingenieros auxiliares y técnicos, entrenamiento de Supervisores en general, realización de cursos variados para perfeccionamiento de personal y selección de funciones que exigen previo entrenamiento, estudios industriales de carácter especial con el objetivo de obtener mayor eficiencia y rendimiento del trabajo y estudio económico de las sugerencias de los empleados.

En cuarto lugar tenemos: La Situación Económica y Financiera:

En este punto se puede comprobar la pujanza y segura orientación de la CSN; viene la compañía soportando los efectos perniciosos de la sistemática presión inflacionaria sobre los costos de producción, no obstante se ha conseguido ofrecer al mercado sus productos levemente alterados. Informa el documento que la Empresa se vio en una fatal contingencia de proceder a determinar la salida leve de ciertos productos.

Por correcciones en los precios de venta de sus productos o de sus mercaderías especiales, por fuerza de factores adversos independientes de su voluntad, tales como la elevación del dólar para las necesidades básicas e imprescindibles de importación, la subida de las cargas fiscales, ya de sí bastante fuertes, factores estos que, conjugados con el aumento general de los salarios, que la Compañía afrontó con relación a todo el personal condujeron a la alternativa insalvable de cierta subida de precios.

No es por demás advertir que la C.S.N., no disfruta de favores cambiarios, teniendo que adquirir divisas pagando muchas veces por encima del nivel vigente en el día que se compra. A pesar de ello la producción de la C.S.N., constituye apreciable economía de divisas para el país, junto al hecho de representar ponderable factor económico para el Brasil.

Anota el informe en este punto un hecho de extraordina-

ria significación: el sensible aumento en el monto de lucros líquidos obtenidos en este ejercicio de 1958.

Como en efecto fueron registrados, en 1958, lucros líquidos que han sobrepasado de Cr. \$ 1.523.354.331,00 en contraste con el nivel de 1957 (Cr. \$ 687.490.797,70) lo que a su vez representa una elevación del porcentaje de este ítem sobre el volumen de las ventas, con relación a 1957, los lucros líquidos no se presentaron más del 9.3% de las ventas, y el año de 1958 el porcentaje se elevó a 15.2%; los lucros líquidos fueron distribuídos de la siguiente manera:

Dividendos	247.619.728,90
Fondo de Reserva	76.217.741,60
Reservas para impuestos	200.000.000,00
Reservas diversas	638.854.279,10
Participación de la Directoría	2.200.000,00
Lucros Suspensos	359.463.082,30

En la distribución de dividendos, conforme van saliendo en el informe, la compañía consiguió en el ejercicio anterior una situación anormal, pues el monto global de los dividendos pagados por la C.S.N. ascendió en 1958 a Cr. \$ 1.246.629.910,50 significando que las acciones ordinarias de particulares, correspondientes al capital inicial de la compañía, ya produjeron en dividendos el equivalente de su valor normal, pues cada acción de Cr. \$ 200.00 ya rindió hasta el ejercicio de 1958 Cr. \$ 200.00 en dividendos.

Pasando a la apreciación más detenida del Balance, el informe llama la atención sobre ligeras alteraciones en la presentación de los elementos del activo, lo que determinó la elevación de este a Cr. \$ 10.058.008.055.80 registrándose un crecimiento en relación al ejercicio precedente de Cr. \$ 1.666.693.30. Se comprobó por otro lado, que el activo realizable a largo plazo se reduce ligeramente, en cuanto al realizable a corto plazo creció de 1.8, billones situándose en Cr. \$ 8.464.699.266.8, tomándose en cuenta que los gastos en

cruzeiros con la realación de la segunda expansión de la fábrica debieron ser todos hechos por la propia compañía, justificándose como una orientación prudente la existencia de una caja eventualmente reforzada.

Circunstancia digna de referencia, es la parte relativa al pasivo, fue la elevación de los items exigibles a corto y largo plazo, fenómeno perfectamente explicado, por el crecimiento de los valores en cruzeiros provocados por el ajuste cambiario realizado entre la CSN y el Eximbank.

En lo referente a Reservas, Fondos y Provisiones, anota el informe que se traduce la solidez financiera de la grande empresa, pues el pasivo no exigible creció en 1958 en más de 2.6 billones de cruzeiros representando un apreciable refuerzo económico de la compañía por el crecimiento de sus Reservas y Fondos y Provisiones. Por ejemplo el Fondo de Depreciación recibió en este período una dotación adicional de Cr. \$ 200 millones, habiendo sido destinada igual cuantía para la Reserva para Impuestos.

Es siempre oportuno y revelador el análisis de los Indices Económicos-Financieros del Balance, a este respecto el informe dice que en el transcurso del ejercicio de 1958, algunos de estos índices sufrieron alteraciones sensibles, que son comentados como sigue:

El Índice de liquidez inmediata había caído ligeramente de 3.94 a 3.11 con relación al año de 1957, pero continúa bastante satisfactorio explicando así la sólida posición financiera de la empresa. Lo mismo el de liquidez inmediata, que cubre inclusive, los compromisos del exigible a largo plazo continúa sobre el 1.0 que es enteramente adecuado. Se redujo de 10.36 a 7.68 el índice de rotación de Stok debido a la elevación considerable, realizada en los Stoks de materiales de consumo y de productos industriales.

Los índices de lucros sobre ventas, que habían sufrido ponderables bajas en 1957, se muestran recuperados en el ejercicio de 1958. El Índice de lucro bruto que bajara a 19,5 en

1957, subió a 23,2 en 1958. El lucro líquido sobre ventas, que quedara reducido a 9.3 en 1957 se elevó a 15.2 en 1958.

Como resultado del análisis comparativo de estos índices, se tiene la extraordinaria solidez Económica Financiera de la C.S.N., que también ofrece una orientación segura de sus negocios.

Por último y en quinto lugar tenemos:

Los Servicios Sociales.

Este punto continúa mereciendo principal atención por parte de la Compañía, siempre pensando en la eficiencia del hombre en la vida y en el trabajo, a través de la preservación del bienestar físico y mental del empleado y sus dependientes.

Con un total efectivo de cerca de 60.000 individuos agrupados en once núcleos de trabajo distribuidos en seis estados; la Directoría de la Compañía establece primeramente y hace ejecutar durante el año un programa atendiendo los sectores: de asistencia social, médico hospitalar, alimenticio, habitacional, y con particular cuidado en los de maternidad y de la infancia.

II.—LA MERCEDES BENZ DEL BRASIL S. A.

La Mercedes Benz del Brasil S.A. fue fundada en octubre de 1953, con el propósito de instalar en el Brasil una fábrica de vehículos motorizados. Los estudios de las posibilidades de fabricación y el planeamiento económico y financiero de la iniciación, entre tanto fueron iniciados en 1951 por un grupo de especialistas sus estatutos. La Empresa tiene su sede en San Bernardo del Campo, en el Estado de San Pablo, no ha puesto filiales en el interior y tampoco es filial de ninguna firma extranjera.

La construcción de la fábrica fue iniciada a fines de 1953, y en los últimos meses de 1955 comenzó a llegar la maquinaria importada, con base en el proyecto segundo aprobado en la instrucción N° 127 de la Sumoc, posteriormente con-

firmada, por la resolución N° 4 del 8 de noviembre de 1956 del grupo ejecutivo de la industria automovilística (GEIA).

En Diciembre de 1955 fue realizada la fundición de los primeros bloques de Motor Diessel para vehículos motorizados fabricados en el Brasil, y en los principios de 1956 se dio inicio a la fabricación de los bloques.

Finalmente el 28 de septiembre de 1956 la fábrica fue inaugurada con la línea de producción del camión medio de 5/6 de tonelada modelo I-LP-312.

CAPITAL E INVERSIONES.

La Mercedes Benz del Brasil S.A. cuenta con capitales brasileros y extranjeros.

Las inversiones de la empresa han sido efectuadas con recursos propios, sin financiamiento de ninguna Entidad de crédito.

LINEAS DE PRODUCCION.

La Mercedes Benz del Brasil S.A. está produciendo tres tipos de vehículos:

1.—Omnibus monobloque tipo O-321-H, para 37 pasajeros sentados motor Diessel de 120 caballos de fuerza a 3.000 revoluciones 15.2 litros por cada 100 Km. este vehículo es utilizado para servicio urbano e interurbano.

2.—Camión LP-321, medio 6 toneladas, motor Diessel de 120 caballos de fuerza 3.000 RPM velocidad media de 90 Km/hora consumo de combustible 15.2 litros C/100 Km.

3.—Camión LP-331, pesados diez toneladas motor diessel de 165 caballos de fuerza 2.000 RPM, velocidad media de 68 Km/hora, consumo de combustible 22,3 litro por C/100 Km

Es interesante explicar que los vehículos de la línea de producción de la MBB fueron escogidos, de manera que atendieron las condiciones reinantes en el país, no sólo lo que dice respec-

to al Balance de Pagos, sino también a las condiciones Geoeconómicas preponderantes. Así es que el tipo de motor escogido por la MBB, para todos sus vehículos, fue el diessel por tratarse, de un motor fuerte, simple, de gran durabilidad y que representa un consumo de combustible aproximadamente igual a la mitad del consumo por los motores a gasolina.

El camión medio (LP-321) y el pesado (LP-331) producidos por la empresa, presentan condiciones específicas de durabilidad y simplicidad de mantenimiento, adecuadas a las condiciones de las carreteras del país y pueden atender mucho y económicamente, el transporte de carga a distancias largas y medias, cuya demanda es enorme en el país.

Finalmente produce también el Omnibus O-321-H de tipo monobloque ("Self supportin") cuya elasticidad de construcción proporciona mayor confort comparado con el Omnibus sobre chasis convencional.

EJECUCION DE PROGRAMAS.

El programa de producción para el primer semestre de 1959 es el siguiente:

Vehículo	Clase	Modelo	Indice de Nacionalización para el primer Semestre de 1959.	Previsión de la Producción del Primer Semestre de 1959.
Camión	Medio	LP-321	80.34%	7.200
Camión	Pesado	LP-331	75.43%	900
Omnibus	Medio	O-321-H		900
	Chasis	Monoblo-		
		que	75.76%	
		Carrocería	98.70%	
		Completo	82.26%	

La producción acumulada de la fábrica, desde el inicio de sus actividades, alcanzó el 28 de enero de 1959 el total de 19.345 unidades. La producción nacional de las partes que antes eran importadas ha sido estimulada por la empresa y ya

existen proyectos en ejecución para la fabricación de la mayoría de estas piezas, que prácticamente servirá para completar la nacionalización del motor.

En el momento la Mercedes Benz del Brasil S.A. está produciendo motores diésel de 100 y 120 caballos de fuerza y deberá producir en sus líneas de motores, nuevos modelos de 45 y 165 caballos de fuerza.

Las directrices de la empresa siempre han mirado por la nacionalización integral de la producción y con este objetivo han desarrollado la fabricación propia de componentes y estimulado a los subcontratantes nacionales.

La fábrica ejecuta servicios de integración de piezas fundidas y forjadas por terceros y desde el inicio de sus actividades, viene superando las metas de nacionalización establecidas por la (GEIA), en el momento se encuentra casi un año al frente de las metas de nacionalización fijadas por aquel organismo, lo que permite reducir la importación de piezas complementarias de cada vehículo.

El cuerpo de firmas contratantes que actualmente producen componentes y materias primas para la Mercedes-Benz del Brasil S.A. está compuesto de cerca de 300 fábricas. Las cantidades firmas colocadas por la Mercedes Benz del Brasil S.A. junto a la industria nacional de auto piezas, durante el año de 1958, fueron de aproximadamente 6 billones de cruzeiros.

ASISTENCIA TECNICA.

La Daimler-Benz A.G. de Alemania, asociada de la Mercedes-Benz del Brasil S.A., asumió las siguientes obligaciones:

- a).—Amplio apoyo en el planeamiento y en la instalación de la fábrica así como en la producción;
- b).—Envío de técnicos para cargos de dirección, ejecución y control;
- c).—Elaboración de diseños, especificaciones de materiales y otros detalles técnicos;

d).—Responsabilidad por la calidad de los vehículos fabricados en el Brasil; y,

e).—Autorización para utilizar sus patentes y marcas.

Por esto es que los vehículos que llevan la marca Mercedes Benz producidos en el Brasil, son en todo y por todo de calidad rigurosamente idéntica a los fabricados en Alemania.

MANO DE OBRA.

La Mercedes-Benz del Brasil S.A. cuenta actualmente con cerca de 5.000 operarios y funcionarios, habiendo en la fábrica apenas 44 ingenieros y técnicos venidos de Alemania, muchos operarios y maestros brasileros han sido enviados a las fábricas de la Daimler-Benz A.G. en Alemania a cursos de entrenamiento y perfeccionamiento, siendo por lo tanto ampliamente satisfactoria la calidad de la mano de obra utilizada. Con el fin de asegurar la renovación de sus cuadros de personal y al mismo tiempo contribuir, en la formación de la mano de obra especializada en el país y para dar una colaboración efectiva al SENAL. La Mercedes-Benz del Brasil S.A. mantiene en la propia fábrica una escuela de aprendices, frecuentada en su mayoría por hijos de sus trabajadores. Esta escuela mantiene un curso de dos años seis meses; de orientación vocacional con el objeto de dar al Brasil una tradición de especialistas en la industria automovilística.

Para atender a su personal la empresa mantiene completo servicio de restaurant que ofrece a precios reducidos. Dispone también de un moderno ambulatorio de asistencia médica, con dos médicos, ocho enfermeras y cuenta con un pabellón en el Hospital vecino, el personal dispone también de una cooperativa y de un gremio deportivo organizado por la empresa.

Finalmente, la empresa asegura la conducción de los funcionarios no residentes en las inmediaciones de la fábrica, para esto posee una flota de 53 vehículos colectivos que transportan diariamente más o menos unos 3.500 operarios.