

Barrera de obstáculos para Brasil

[Santiago Pérez](#)

Los desafíos de crear un nuevo modelo acorde a las necesidades de la economía internacional del siglo XXI.



La economía brasileña se enfrenta a desafíos estructurales. Durante los últimos dos años el país ha visto sensiblemente ralentizado su crecimiento. Tanto en comparación con vecinos latinoamericanos como Perú, Chile o Colombia, como con otras potencias emergentes del grupo de los BRICS como China e India, el rendimiento de la mayor economía latinoamericana ha sido pobre.

¿A que se deben estos resultados? Sin dudas a factores tanto exógenos como endógenos. Pero más allá de los reajustes en el contexto económico internacional que indefectiblemente afectan al país, el funcionamiento interno de la economía brasileña convive con *cuellos de botella* que limitan su capacidad productiva. Entre estos condicionantes se destacan la elevada presión fiscal, la falta de infraestructura, la dificultad para la apertura de nuevas empresas, la corrupción en el manejo del Estado, el bajo nivel de apertura comercial y

las trabas burocráticas al comercio exterior. Estos elementos dan forma al denominado “Costo Brasil”, un término ampliamente conocido en el medio local.

La necesidad de superar estas barreras ha llevado al Gobierno de la presidenta Dilma Rousseff a impulsar una serie de reformas que buscan atacar en forma directa estos problemas.

El impulso a la iniciativa empresarial es sin duda un elemento de importancia para el dinamismo de cualquier economía. La mayor o menor dificultad en constituir una empresa puede tornar a un país más o menos amigable para la generación de nuevos negocios. Tanto es así que el Banco Mundial contempla los tiempos, procedimientos y costos de crear empresas como un elemento a valorar en su “Índice de facilidad para hacer negocios”. Actualmente, Brasil se encuentra en el puesto número 183 de los 219 países evaluados. Con el objetivo de desburocratizar e impulsar la generación de riqueza, el Gobierno brasileño trabaja en una reforma que permita reducir de 180 a 5 los días necesarios para constituir una nueva empresa. Al acortamiento de los tiempos se le suma la simplificación de procesos administrativos y una sustantiva reducción de costos. Abrir una compañía hoy en Brasil puede tornarse una odisea casi interminable y eso es justamente lo que se desea modificar.

Es en relación a la infraestructura donde el Gobierno ha trabajado más profundamente. Puertos, carreteras y aeropuertos en Brasil son insuficientes, precarios y suelen saturarse con facilidad. El resultado es el alargamiento de los tiempos de transporte y el encarecimiento de la cadena productiva nacional. La necesidad de obras es ineludible.

Puntualmente en lo que respecta a los puertos, el Ejecutivo ha logrado que, después de intensas negociaciones en el Congreso, se sancione un nuevo marco regulatorio para el sector. La principal novedad es la apertura al capital privado del sistema portuario, dando por finalizada la estructura monopólica estatal. Ya son más de cien los proyectos de construcción de terminales presentados por privados tras la sanción de la nueva ley. La ampliación de la capacidad permitirá un funcionamiento más ágil del comercio exterior y su consecuente mejora en la competitividad. Tanto las compañías que dependen de insumos importados como aquellas que comercializan sus productos en el exterior se verán beneficiadas. El 95% del comercio exterior de Brasil (cerca de 500.000 millones de dólares, unos 360.000 millones de euros, entre importaciones y exportaciones) se realiza por transporte marítimo, es por ello que la importancia de esta reforma es superlativa.

Las carreteras y autopistas brasileñas también transitan un período de importantes cambios. El Gobierno ha lanzado un agresivo programa de concesiones que busca pasar a administradores privados 11,191 kilómetros de caminos. El plan obliga a las empresas a realizar millonarias obras a cambio del derecho de explotar los peajes. El transporte de mercaderías por camión en

un país de 8,5 millones de kilómetros cuadrados (el quinto mayor del mundo) se verá sustantivamente mejorado. El ambicioso proyecto tiene sus limitaciones. La gran cantidad de carreteras ofrecidas a la iniciativa privada ha sido mayor a las posibilidades de las empresas del sector, en casos colocándolas en aprietos financieros por falta de capital. El poderoso BNDES (Banco Nacional de Desarrollo) ha entrado en escena ofreciendo créditos a las compañías, los cuales permiten en algunos casos financiar hasta el 70% de las obras.

Las dimensiones brasileñas hacen que el transporte aéreo sea una prioridad. Viajar de un extremo del país a otro por medios alternativos se torna, en efecto, imposible. Al mismo tiempo, la organización del Mundial de Fútbol 2014 y los Juegos Olímpicos 2016 obligan al país a modernizar sus sistema aeroportuario. Los cinco principales aeropuertos de Brasil: Rio de Janeiro (Galeão), Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos), Brasília (Juscelino Kubitschek) y Campinas (Viracopos) pasarán a manos privadas. Los contratos de concesión tendrán una duración de entre 20 y 30 años. La medida permitirá mucho más que nuevas terminales y ampliaciones de capacidad. El ingreso de privados traerá al país nuevas tecnologías, las cuales serán aprovechadas también por la estatal Infraereo, compañía que está a cargo de otros 60 aeropuertos en el país.

Es posiblemente la cuestión fiscal la gran cuenta pendiente. Brasil necesita de una reforma impositiva que transforme a la estructura tributaria en más moderna y sencilla. Por cuestiones políticas, avanzar en este tipo de reformas se trona complejo para la actual Administración. Alcanzar los consensos necesarios dentro del Parlamento en momentos en donde la relación entre Rousseff y los partidos aliados no es la más fluida parece difícil. Por otro lado, 2014 es un año electoral, situación que echa por tierra cualquier posibilidad de abordar una temática tan delicada. En estos momentos, la presión fiscal en Brasil asciende al 36% del PBI y, según un estudio del Instituto Brasileño de Planificación Tributaria, el país ofrece el peor retorno en bienestar social entre las 30 naciones con mayor carga tributaria.

El grado de apertura comercial se encuentra también sobre la mesa y por ahora dista de una resolución. La estructura arancelaria del MERCOSUR obliga a todos sus miembros a negociar en bloque tratados de libre comercio con otras naciones. Un reciente estudio de la Fundación Getulio Vargas muestra que un eventual TLC con Estados Unidos y la Unión Europa incrementaría en 86.000 millones de dólares el comercio exterior del país. Cifra que significa un volumen de compras y ventas externas un 18% mayor al de hoy en día. El encarecimiento de los insumos importados es otra consecuencia del sistema arancelario vigente. Cualquier producto que ingresa al país desde fuera del bloque llega al consumidor a precios elevados. En casos, esta realidad puede afectar la competitividad de la economía, particularmente en lo que respecta a la importación de tecnología o bienes de capital para la industria. El debate entre

buscar nuevas asociaciones comerciales o permanecer dentro del MERCOSUR bajo las circunstancias actuales circula en ámbitos empresariales pero aún no llega al Gobierno. La posibilidad de potenciar la integración de Brasil a los flujos comerciales internacionales deberá en algún momento ser, al menos, considerada.

Desde el lanzamiento del Plan Real en 1994 Brasil goza de estabilidad macroeconómica y tasas de crecimientos positivas. La fórmula que permitió grandes éxitos pareciera estar comenzando a agotarse y es justamente ese el porqué de la batería de medidas impulsadas desde el Palacio do Planalto. El interrogante válido es si la profundidad de las reformas será suficiente como para dar inicio a un nuevo ciclo de expansión, basado sobre un nuevo modelo, más acorde a las necesidades de la economía internacional moderna. A los temas aquí expuestos se le suman otras cuestiones complejas y poco atendidas como la elevada corrupción y la ineficacia estatal. El curso de los hechos mostrará la capacidad o no de Brasil de superar estos obstáculos.

Artículos relacionados

- [Las limitaciones de Brasil.](#) **Santiago Pérez**
- [Brasil y la revolución 'Estandar FIFA'.](#) **Nazaret Castro**
- [El ascenso de Brasil inquieta a Suramérica.](#) **Manuel Pérez Bella**
- [El sueño europeo de Brasil.](#) **Eduardo Gómez**
- [Brasil se convierte en un destino de inmigrantes.](#)
- [El carnaval se ha acabado.](#) **Bill Hinchberger**
- [Por qué Brasil estalla.](#) **Amparo Tortosa**

Fecha de creación

29 abril, 2014