

La pérdida de Ford acucia dilemas del desarrollo en Brasil

Por: [Mario Osava](#)

Región: [América Latina, Caribe](#)

Globalización, 25 de enero 2021

[IPS](#) 14 enero, 2021

La salida de Ford de Brasil tiene un gran peso simbólico para Brasil, sobre la pérdida de su peso industrial. La compañía estadounidense Ford desistió de seguir produciendo vehículos automotores en Brasil y con su anuncio de abandono del país reencendió la ansiedad nacional por detener la desindustrialización o buscar nuevas vías de desarrollo.

El anuncio del cierre de las tres plantas de la ensambladora sorprendió a todos el 11 de enero, especialmente a sus más de 6000 empleados en Brasil. La empresa anunció el despido de 5000, pero los sindicatos estiman que 50 000 trabajadores perderán sus empleos en la larga cadena productiva y de servicios.

Además la decisión tiene su peso simbólico. El divorcio pone fin a 102 años de historia. La [Ford](#) inauguró la industria automovilística en Brasil en 1919. Sale en medio de una prolongada crisis económica, con mucho desempleo, y acentúa la urgencia de asegurar un futuro industrial para el país.

La industria de transformación pierde participación en el producto interno bruto (PIB) desde los años 1980, cuando alcanzó hasta 35,9 por ciento, según el [Instituto Brasileño de Geografía y Estadística](#). En 2019 bajó a 11 por ciento.

Esa desindustrialización ocurrió en muchos países, incluso en los ricos, pero en Brasil se destaca por haber sido “una de las más rápidas e intensas”, apuntó a IPS el economista Rafael Cagnin, del [Instituto de Estudios para el Desarrollo Industrial](#) (Iedi).

El apogeo de la industria, en los años 80, “duró menos de una década” en Brasil, mientras se prolongó por muchas décadas en Estados Unidos y otros países que se definían como industrializados, acotó.

“Otro contraste es que esos países se desindustrializaron, pero enriqueciéndose, su ingreso per cápita creció. Mientras, Brasil registró algunos progresos en las últimas décadas, pero su desindustrialización tuvo efecto negativo en el enriquecimiento, en el ingreso de la población”, observó el economista.

Sectores tradicionales de la industria, como la textil y metalúrgica, migró para Asia, especialmente China, pero los países ricos avanzaron en tecnología, industria y servicios

sofisticados.

“Brasil perdió la oportunidad, debido a la crisis de la deuda en la década de 1980, de acumular competencias en industrias de punta, de tecnologías más avanzadas y dinámicas, como la microelectrónica, máquinas más complejas, la química fina y la informática”, subrayó Cagnin por teléfono desde São Paulo.

Aun así Brasil atrajo gran parte de la industria automovilística mundial. Empezó con la Ford en 1919, seguida de la también estadounidense [General Motors](#) en 1925, pero tímidamente.

El boom tuvo lugar a partir de los años 50, cuando desembarcaron a gran escala dos europeas: la alemana [Volkswagen](#) (1959) y después la italiana [Fiat](#) (1973).

Esas cuatro grandes dominaron el mercado brasileño, pero a partir de los años 90 el país abrió su economía y llegaron nuevas competidoras japonesas, coreanas, europeas y chinas. Brasil tiene hoy 31 empresas del sector, si se cuentan fabricantes de camiones, autobuses y equipos agrícolas móviles, además de automóviles turísticos.

Los analistas del sector evaluaban que el mercado nacional no tiene las dimensiones necesarias para acoger tantas ensambladoras y difícilmente el país lograría exportar los excedentes en un mercado mundial cada día más competitivo.



Ford deja de producir automóviles en Brasil porque decidió priorizar los vehículos de mayores dimensiones, que permiten mayor utilidad, mientras el mercado brasileño prefiere autos pequeños y compactos, con menor ganancia. Además Brasil está muy rezagado en el sector eléctrico, otra prioridad de Ford en sus planes para el futuro. La producción la concentrará ahora en los vecinos Argentina y Uruguay. Foto: CUT

La capacidad total de producción nacional alcanza cinco millones de unidades al año, pero produjo de hecho, en su mejor año, 2017, solo 3,7 millones de vehículos. En 2019 fueron 2,8 millones y en 2020 bajaron a 2,06 millones, debido a la pandemia de covid-19.

Pese a todo, Brasil sigue entre los diez mayores mercados mundiales.

El cierre de las plantas de Ford era previsible, la empresa había reducido sus inversiones desde 2014, cuando empezó la recesión económica en Brasil que se prolongó hasta el final de 2016 y fue seguida de débil recuperación y el trauma de 2020.

Pero sonó la alarma, porque la misma Ford ya había cerrado en 2019 su principal planta en la ciudad de São Bernardo do Campo, capital de la industria automovilística brasileña, y la alemana Mercedes Benz también decidió abandonar Brasil en diciembre.

Líderes empresariales y políticos se movilizaron para evitar la pérdida de otras plantas industriales y atraer otras empresas para ocupar las plantas abandonadas por la Ford.

La reforma tributaria, anunciada como una prioridad por el actual gobierno desde su inicio hace dos años, es considerada clave para la “reducción del costo Brasil” y la recuperación industrial.

La Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (Anfavea), que representa

el sector, estima que producir automóviles en Brasil cuesta 18 por ciento más que en México, debido principalmente a los impuestos de un sistema tributario confuso.

La Ford atribuyó al “ambiente económico desfavorable”, entre otros motivos, su decisión de poner fin a la producción de vehículos en Brasil. Pero mantendrá la producción de repuestos y la asistencia a su red comercial.

Además preservará su centro de desarrollo de nuevos productos, con centenares de ingenieros, en Camaçari, en el nororiental estado de Bahía, donde cerró una planta industrial.

Los sindicatos de trabajadores afectados buscan negociar el mantenimiento de los empleos de alguna forma.



El área automotriz ha tenido un gran peso tradicional dentro del poderoso sector metalúrgico brasileño, motor de las luchas sindicales dentro de la industria del país. En la imagen una de sus protestas de trabajadores del sector contra la precarización de sus derechos laborales. Foto: SMABC

“Si la Ford quiere cambiar y hacer autos eléctricos, que lo haga acá. No se trata de una empresa a la quiebra, tiene recursos para buscar soluciones. Estuvo acá cien años, no puede simplemente decir adiós”, sostuvo Paulo Cayres, presidente de la [Confederación Nacional de los Metalúrgicos de la Central Única de Trabajadores](#).

La empresa adoptó “una acción radical”, al cerrar sus plantas sin aviso previo, “nosotros también vamos a una acción radical, pero queremos negociar”, dijo a IPS por teléfono desde São Bernardo do Campo, donde vive.

Los trabajadores se movilizaron en protestas delante de las plantas para presionar la Ford y también los gobiernos locales por alguna solución. Arguyen que la empresa debe una contrapartida a los subsidios gubernamentales, créditos preferenciales y otras facilidades que obtuvo durante un siglo.

“Es en Brasil que las ensambladoras obtienen las mayores utilidades del mundo”, aseguró Cayres, obrero metalúrgico desde 1979 y uno de los despedidos por la Ford en 2019, cuando cerró la planta de São Bernardo do Campo.

El dirigente sindical considera viable buscar alternativas negociadas para preservar los empleos, basado en su experiencia de sindicalista en la fuerte retracción del empleo en la industria automovilística en las tres últimas décadas.

São Bernardo do Campo y Diadema, dos municipios de la Región Metropolitana de São Paulo que componen su base sindical, sumaban cerca de 200 000 obreros metalúrgicos en los años 80, recordó. Ahora, dijo, “difícilmente alcanzan 70 000”.

Sin embargo, no se convirtieron en una Detroit, la otrora capital de la industria automovilística estadounidense donde ahora sobrevive con muchos barrios abandonados, porque el movimiento sindical logró negociar variadas alternativas para mantener empleos, según el sindicalista.

“Hoy el ABC tiene menos fábricas de automóviles, pero su industria se diversificó”, lo que evitó la decadencia de Detroit, opinó. ABC es como se conoce a un conjunto de ciudades industriales pegado a São Paulo, que incluye São Bernardo.

Pero uno de los efectos de la atracción ejercida en el pasado por los buenos y numerosos empleos en la industria automovilística son las “favelas” (barrios pobres hacinados) que se multiplicaron en la región, de cuyas luchas sindicales en los años 70 surgió Luiz Inácio Lula da Silva, presidente de Brasil entre 2003 y 2010.

La industria y sus obreros enfrentan hoy retos en el contexto de una nueva transformación tecnológica que reordena las cadenas de producción y en que los vehículos automotores están en el “ojo del huracán”, al involucrar automatización, inteligencia artificial y la exigencia de energía limpia, resumió Cagnin.

La Ford, al parecer, deja Brasil para adecuarse a las nuevas tendencias, como el vehículo eléctrico.

Alta tecnología e innovaciones son claves en ese cambio y Brasil está restringiendo recursos en esa área. Además retarda una reforma tributaria necesaria a una buena inserción en ese mundo en transformación.

Pero puede recuperarse si usa bien sus factores positivos, su gran mercado, una industria relativamente compleja, una mano de obra calificada y buenas instituciones para impulsar una política de ciencia, tecnología e innovaciones, concluyó el economista especializado en desarrollo industrial.

Mario Osava

La fuente original de este artículo es [IPS](#)
Derechos de autor © [Mario Osava](#), [IPS](#), 2021

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Mario Osava](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca