



VAN FORD TOT BYD: DE BRAZILIAANSE AUTO-INDUSTRIE EN GEOPOLITIEK



Regio Update Latijns- Amerika | In de loop van een eeuw is de Braziliaanse auto-industrie niet alleen gegroeid, maar meebewogen met de oriëntatie en de afhankelijkheden van de staat: eerst richting de VS, later richting autonomie, vervolgens globalisering en vandaag de dag in lijn met de opkomende multipolaire machten.

Recent verhoogde de Chinese elektrische auto-fabrikant BYD (afkorting voor 'Build Your Dreams') haar investeringen in de voormalige Ford-fabrieken in Camaçari, Bahia. Brazilië vormde na China in 2024 de grootste afzetmarkt voor BYD. In plaats van de Ford Fiesta rollen er tegenwoordig Dolphin Mini hatchbacks van de lopende band – nota bene uitvinding van Henry Ford - in Bahia. Hoe symboliseert dit de kantelende wereldorde en wat zijn de lessen die hieruit getrokken kunnen worden?

Rubber en Fordlândia

De oorsprong van de Braziliaanse auto-industrie ligt bij Amerikaanse industrieën, met name Ford en General Motors, die in de jaren twintig en dertig assemblagefabrieken opzetten in São Paulo. Deze economische penetratie past in het bredere patroon van de groeiende Amerikaanse invloedssfeer in 'de achtertuin' Latijns-Amerika, vastgelegd in de 'Monroe-doctrine' en later de 'Good Neighbor Policy'.

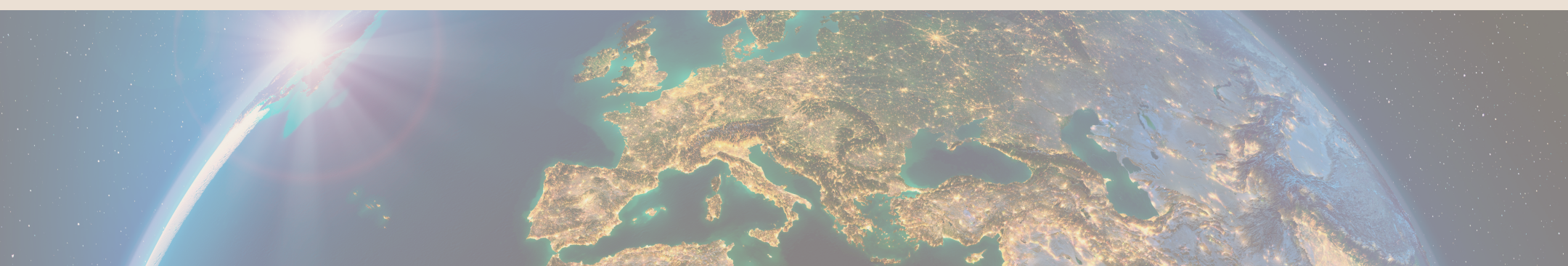
Het project Fordlândia in het Amazonegebied en de staat Pará was hier exemplarisch voor: een poging van Henry Ford om onafhankelijk – van Europese mogendheden die de grondstoffen beheerden - rubber te produceren. De strijd om grondstoffen – zoals hedendaags lithium voor elektrische auto's – vertoont directe raakvlakken met het huidige streven van buitenlandse mogendheden naar strategische autonomie of strategische afhankelijkheid via activiteit in grondstofrijke gebieden.

De enorme mislukking van het Fordlândia project - door ecologische, sociale en logistieke problemen - illustreerde hoe economische controle buitenlands kon zijn, maar lokale realiteiten zich zelden zomaar laten industrialiseren. Een stad gebouwd en geopend in 1928 voor 10.000 arbeiders, die weliswaar onder relatief gunstige arbeidsvoorwaarden aangetrokken werden, maar ver van hun families en met opgelegde Amerikaanse normen en waarden, waaronder werkdagen van 9 tot 17 uur (die niet passen bij het klimaat in de Amazone), Amerikaanse vormen van vermaak, een Amerikaans dieet, en een alcoholverbod bleken bronnen van sociale ontevredenheid die regelmatig tot opstanden leidden.

Na zes jaar werd het project volledig verlaten en werd elders in de omgeving nog een ander project gestart zonder succes.

Met de komst van synthetische rubber werden de rubberfabrieken in Pará definitief afgeschreven. Fordlândia was geen geïsoleerd, neokoloniaal, incident, maar een vroege confrontatie tussen imperialistisch kapitaal en Braziliaans territorium.

Jelle van der Wal
Geopolitiek analist Latijns-Amerika





Van dromen van autonomie tot de Washington Consensus

Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er een krachtige beweging richting economische autonomie onder presidenten als Getúlio Vargas en later Juscelino Kubitschek. Met de leus “vijftig jaar vooruitgang in vijf jaar” gaf Kubitschek multinationals als Volkswagen, Fiat en GM groen licht om fabrieken op te zetten, mits onderdelen lokaal geproduceerd zouden worden. Europese autofabrikanten traadden dus ook toe tot de markt.

Dit beleid paste binnen een bredere trend onder postkoloniale staten om economische onafhankelijkheid na te streven en minder afhankelijk te zijn van geïmporteerde producten. De Braziliaanse staat stelde zich op als regisseur van industrialisatie, gesteund door het ontwikkelingsdenken van de Verenigde Naties en de ECLAC-school (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), die pleitten voor importsubstitutie industrialisatie. De auto-industrie werd gezien als meetpunt voor moderniteit.

De staatsgreep van 1964 en de daarop volgende militaire dictatuur werd evenzo gekenmerkt door een streven naar ontwikkeling via industrialisatie. In deze context ontstond het unieke project van Gurgel, een Braziliaans autobedrijf dat in 1969 werd opgericht en zich toeleide op voertuigen van eigen makelij. De Gurgel's BR-800 werd het symbool van 'autonomia nacional', maar de droom bleek fragiel.

De paradox van deze periode is treffend: terwijl de staat sprak van nationale technologie en modernisering, bleven de structuren grotendeels afhankelijk van buitenlandse toelevering, kapitaal en licenties. Gurgel kreeg geen structurele staatssteun, terwijl multinationals wel profiteerden van belastingvoordelen – zoals ook in de huidige auto-industrie aan de orde van de dag is.

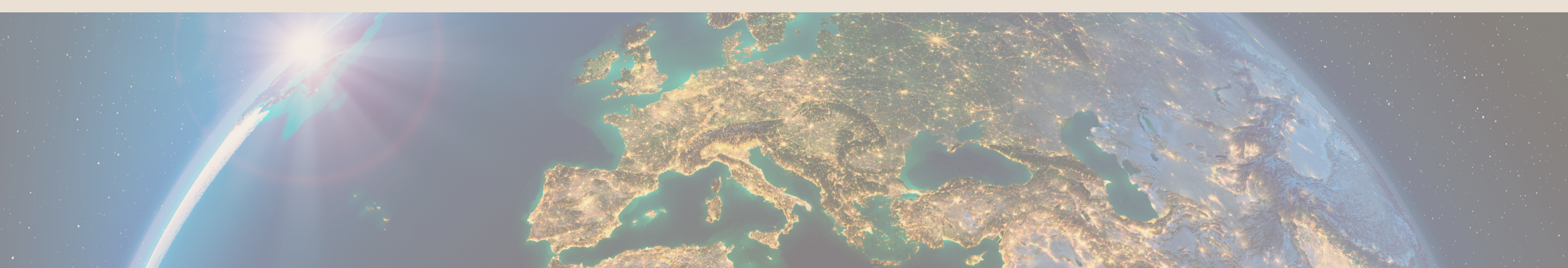
De Braziliaanse droom botste opnieuw op de geopolitieke realiteit van economische afhankelijkheid in een geglobaliseerde productieketen. Deze afhankelijkheid werd enkel groter na de dictatuur, aangezien Brazilië onder druk van schuldcrises, hyperinflatie en IMF programma's zijn markt opende binnen het bredere kader van de Washington Consensus.

Van dromen van autonomie tot de Washington Consensus

Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er een krachtige beweging richting economische autonomie onder presidenten als Getúlio Vargas en later Juscelino Kubitschek. Met de leus “vijftig jaar vooruitgang in vijf jaar” gaf Kubitschek multinationals als Volkswagen, Fiat en GM groen licht om fabrieken op te zetten, mits onderdelen lokaal geproduceerd zouden worden. Europese autofabrikanten traadden dus ook toe tot de markt.

Dit beleid paste binnen een bredere trend onder postkoloniale staten om economische onafhankelijkheid na te streven en minder afhankelijk te zijn van geïmporteerde producten. De Braziliaanse staat stelde zich op als regisseur van industrialisatie, gesteund door het ontwikkelingsdenken van de Verenigde Naties en de ECLAC-school (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), die pleitten voor importsubstitutie industrialisatie. De auto-industrie werd gezien als meetpunt voor moderniteit.

Jelle van der Wal
Geopolitiek analist Latijns-Amerika





De staatsgreep van 1964 en de daarop volgende militaire dictatuur werd evenzo gekenmerkt door een streven naar ontwikkeling via industrialisatie. In deze context ontstond het unieke project van Gurgel, een Braziliaans autobedrijf dat in 1969 werd opgericht en zich toelegde op voertuigen van eigen makelij. De Gurgel's BR-800 werd het symbool van 'autonomia nacional', maar de droom bleek fragiel.

De paradox van deze periode is treffend: terwijl de staat sprak van nationale technologie en modernisering, bleven de structuren grotendeels afhankelijk van buitenlandse toelevering, kapitaal en licenties. Gurgel kreeg geen structurele staatssteun, terwijl multinationals wel profiteerden van belastingvoordelen – zoals ook in de huidige auto-industrie aan de orde van de dag is. De Braziliaanse droom botste opnieuw op de geopolitieke realiteit van economische afhankelijkheid in een geglobaliseerde productieketen. Deze afhankelijkheid werd enkel groter na de dictatuur, aangezien Brazilië onder druk van schuldcrises, hyperinflatie en IMF programma's zijn markt opende binnen het bredere kader van de Washington Consensus.

tussen de staat Bahia en Ford werd duidelijk dat Ford enorme belastingvoordelen (soms via subsidies) ontving, onder meer door concurrentie tussen verschillende Braziliaanse staten in een 'race to the bottom'. De vrees bestond dat Ford vooral meedeed voor de subsidies, en bij beëindigen de productie zich heroriënteerde naar andere landen. Toen Ford haar fabrieken sloot, bleef onduidelijk wat er precies met de compensatiebetalingen aan de staat Bahia is gebeurd. Ook BYD ontvangt belastingvoordelen, zoals een 95%-korting op de ICMS-belasting die onder andere het importeren van goederen betreft.

Dat roept vragen op over oneerlijke concurrentie, in het beste geval, en corruptie, in het slechtste geval. Duidelijk is dat de staat Bahia en Brazilië als geheel moeilijk van de padafhankelijkheid kan wijken, nu de weg eenmaal is ingeslagen om de arbeidsmarkt door buitenlandse fabrikanten te laten sturen. Immers bestaan er geen binnenlandse alternatieven. BYD kwam recent negatief in het nieuws door verdenking van slavernij-achtige omstandigheden voor arbeiders met de Chinese nationaliteit. Trappen zowel (lokale) Braziliaanse overheden als de Chinese automaker weer in dezelfde vallen als in het verleden?

Vandaag bevindt de Braziliaanse auto-industrie zich opnieuw in een transitiefase. Terwijl de wereld overschakelt op elektrische mobiliteit, probeert Brazilië zijn voorsprong op het gebied van bio-brandstoffen uit te buiten. De flex-fuel technologie, waarmee voertuigen zowel op benzine als op ethanol kunnen rijden, is een Braziliaanse innovatie die wereldwijd uniek is. Deze technologie weerspiegelt niet alleen energieautonomie, maar ook het geopolitieke potentieel van Brazilië als bio-energiemacht. Toch is de elektrificatie traag. Infrastructuur, importkosten en energiebeleid maken dat elektrische voertuigen slechts langzaam marktaandeel veroveren. Lessen voor Europa en Nederland

Jelle van der Wal
Geopolitiek analist Latijns-Amerika

