Qué pasará con la brasileña Embraer después de la patada en el trasero de Boeing

Por: Raúl Zibechi
Globalizacion, 05 de mayo 2020
Sputnik 4 mayo, 2020

Región: América Latina, Caribe, EEUU
Tema: Tecnología

La alianza estratégica entre el Gobierno cívico-militar de Brasil y EEUU sufrió un serio revés con la decisión de Boeing de cancelar el acuerdo de compra de Embraer, la tercera empresa de construcción de aviones comerciales del mundo. Ahora la joya de la corona de los militares brasileños no encuentra su rumbo y puede caer en una crisis demoledora.

La empresa estadounidense «no ha recibido ni un solo pedido nuevo de suministro de aeronaves en enero» por primera vez en más de medio siglo. La crisis es tan profunda que en 2019, «los suministros de aviones comerciales Boeing se redujeron a la mitad en comparación con el mismo período de 2018″.

El negocio consistía en la compra del 80% de la división comercial de la brasileña por unos 4.200 millones de dólares y la creación de una joint venture para la búsqueda de nuevos mercados para el avión militar de carga C-390 y el desarrollo de aerotaxis para la movilidad aérea urbana. En la tercera semana de abril, Boeing rescindió el Master Transaction Agreement (MTA) firmado con Embraer, en virtud del cual las dos compañías buscaron establecer un «nuevo nivel de asociación estratégica».

> «Es decepcionante. Pero hemos llegado a un punto en que la negociación no va a resolver los problemas», afirmó el vicepresidente senior de Boeing, Marc Allen. La fecha límite para llegar al acuerdo era el 24 de abril y un día después Boeing hizo el anuncio. Del lado brasileño se asegura que «Boeing ha finalizado injustamente la alianza y ha inventado pretextos para evitar pagar los 4.200 millones de la compra».

Las razones no expresadas por Boeing hay que buscarlas en la crisis provocada por la paralización de la producción del 737 MAX, a lo que debe sumarse la situación creada por **la pandemia de coronavirus** en la industria aeronáutica.

La pandemia COVID-19 ha generado tensiones en la industria aeronáutica

Boeing tuvo un déficit de 633 millones de dólares en 2019, con la consecuente crisis financiera, ya que el fin de la producción del MAX implica **pérdidas de 19.000 millones de dólares**. La empresa estadounidense debió pedir ayuda a la administración Trump por 60.000 millones de dólares para sobrevivir en la situación actual de paralización del sector aéreo.

Según el periódico El Economista, la crisis de Boeing arrancó cuando dos aviones 737 MAX

se estrellaron en menos de cinco meses, obligando a la firma a dejar en tierra durante más de un año el modelo, que estaba llamado a ser su nuevo superventas.

El objetivo de la compra de Embraer era competir en el segmento del mercado de aviones medianos (90-120 asientos) que actualmente domina Airbus con el A220. Para la europea es una excelente noticia, pero para la brasileña es algo así como una monumental patada en el trasero, ya que la continuidad de la empresa queda en entredicho.

Apenas se conoció la cancelación de la venta, las acciones de Embraer **cayeron un 14%**, pero a lo largo de este año sus acciones se desvalorizaron hasta un 60%. Ahora Embraer busca un plan B que no parece nada sencillo.

Según analistas citados por la revista Veja, la ruptura con Boeing «no podía haber sucedido en un momento peor: la ventas están paradas, la demanda global de aviones desapareció y la caída de los precios del petróleo debilita aún más al sector».

Fracasado el acuerdo y a la espera de la demanda que interpondrá Embraer contra su exsocia, las miradas se dirigen hacia China. «Desde el punto de vista estratégico, es una opción, pero puede ser políticamente problemático», destaca la consultora estadounidense Lundquist Group, especializada en el sector aeroespacial.

La dificultad mayor viene por el lado del Gobierno de Jair Bolsonaro, que mantiene un largo y peligroso contencioso con Pekín, a quien acusa de querer «comprar Brasil» más que hacer negocios. Pedir un préstamo de socorro en estos momentos sería casi imposible por la delicada situación que atraviesa la economía brasileña.

Un relatorio del banco suizo UBS estima que será muy difícil para Embraer seguir adelante sin socios en un mercado cada vez más complejo en el cual su mayor competencia, la canadiense Bombardier, mantiene una alianza con Airbus para la producción de aviones de 70 a 120 asientos, el mismo rango en el cual se destaca la brasileña.

> «No sería una sorpresa ver a otras empresas iniciando conversaciones con Embraer. Creemos que China aún aspira a liderar el mercado aeroespacial global, y en nuestra opinión, Embraer aportaría talento para el diseño y el desarrollo, y lo más importante, conocimiento y capacidad en servicios globales y redes de apoyo», señala UBS.

Dentro del equipo económico de Bolsonaro, algunas voces se inclinan por abrir negociaciones con China. «Una posibilidad que pone los pelos de punta a los generales, ya que el sector aeroespacial es considerado muy sensible porque entrama riesgos para la soberanía nacional», estima al columnista de UOL Thaís Oyama.

Lo sucedido con la relación entre Embraer y Boeing es apenas una señal del **naufragio estratégico de Brasil**, incluyendo al sector militar del Gobierno. Los hechos demuestran que la alianza con Estados Unidos es un callejón sin salida que, además, obtura la posibilidad de Brasil de erigirse como un país relativamente autónomo en la región sudamericana, capaz de liderarla y de servir como referencia a los demás.

Brasil, en naufragio estratégico

Lo que está en juego es mucho más que el futuro de Embraer. Por cierto, la única empresa brasileña que exporta tecnología punta, ya que un país no puede prosperar vendiendo granos de soja y mineral de hierro.

Quizá por eso, el vicepresidente y general retirado Hamilton Mourao calificó el giro de los acontecimientos como una «bendición disfrazada». En referencia a una posible alianza con China, fue muy claro: «Tenemos los conocimientos, ellos tienen la demanda. Esto muestra una vez más que un matrimonio [con China] debe continuar, porque es un matrimonio inevitable».

Si el sector militar llegara a inclinarse por China, sería un **desastre para la estrategia del Pentágono** y un revulsivo interno fenomenal en Brasil. Todo indica, empero, que la situación del país debería descender aún varios peldaños antes de que se abriera camino una opción tan radicalmente opuesta a la que predomina todavía en Brasilia.

Raúl Zibechi

Raúl Zibechi: *Periodista e investigador uruguayo, especialista en movimientos sociales, escribe para Brecha de Uruguay, Gara del País Vasco y La Jornada de México.*

La fuente original de este artículo es Sputnik
Derechos de autor © Raúl Zibechi, Sputnik, 2020

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Raúl Zibechi**

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