



:: [portada](#) :: [EE.UU.](#) ::

21-03-2009

## La crisis mundial se lleva a un ícono del poderío norteamericano

José Castillo

LA ARENA

`/* Style Definitions */ table.MsoNormalTable {mso-style-name:"Tabla normal"; mso-tstyle-rowband-size:0; mso-tstyle-colband-size:0; mso-style-noshow:yes; mso-style-parent:""; mso-padding-alt:0cm 5.4pt 0cm 5.4pt; mso-para-margin:0cm; mso-para-margin-bottom:.0001pt; mso-pagination:widow-orphan; font-size:10.0pt; font-family:"Times New Roman";}`

La crisis se está comiendo a varios de los grandes monopolios del siglo XX. Con sus marcas Cadillac -que popularizó Elvis Presley- y Chevrolet, General Motors fue un símbolo del "estilo de vida americano".

Con pérdidas récords, cierre de plantas, miles de despedidos, rescates millonarios y bajo amenaza de quiebra, GM también es un símbolo hoy, pero de la debacle de la economía mundial.

En 1953, el presidente de General Motors, Charles Wilson, fue nombrado Secretario de Defensa por el entonces presidente de los Estados Unidos, Dwight Eisenhower. Cuando se le preguntó si desde ese cargo podría tomar una decisión desfavorable para los intereses de General Motors, Wilson contestó que no podía concebir esta situación porque "durante años yo pensé que lo que era bueno para el país era bueno para General Motors y viceversa".

Eran otros tiempos. Hoy, después de haber recibido casi 13.400 millones de dólares a fines de 2008, que utilizó para pagar a proveedores y sueldos, General Motors está al borde la quiebra. Así lo afirmaron los auditores de la empresa en una presentación ante la Comisión del Mercado de Valores (lo que, obviamente, provocó una nueva caída estrepitosa de la Bolsa de Wall Street). Su acción, que cotizaba a más de 100 dólares en el año 2000, llegó a caer hasta 1,86, perdiendo más del 98% de su valor. En el último trimestre de 2008 la empresa tuvo pérdidas por 30.000 millones de dólares, y espera que para el actual la situación sea peor: se habla de 100.000 millones de dólares. Sólo en febrero las ventas de General Motors cayeron un 53% con respecto a enero.

Ahora la empresa depende, para evitar la quiebra, de una "mega-ayuda estatal" de 30.000 millones de dólares. Para obtenerla le presentó al Tesoro Norteamericano un plan de reestructuración donde anuncia que reducirá 47.000 puestos de trabajo (el 19% de su fuerza laboral) y cerrará 14 plantas en el futuro inmediato. La debacle tiene consecuencias sobre todas las filiales de la empresa en el mundo. Así, en Alemania no se sabe si el gobierno le dará un paquete de rescate a Opel (unidad alemana de General Motors). En Canadá, el sindicato metalúrgico llegó a un acuerdo con General Motors-Canadá para congelar sueldos y pensiones hasta el 2012 y transferirles a los trabajadores el costo de los seguros médicos. Veremos más abajo las consecuencias sobre la planta en la Argentina.



## Cien años de historia

General Motors fue fundada en 1908 en Flint, estado de Míchigan. Ya en la década del '20 superó a Ford Motors y se convirtió en la principal empresa automovilística norteamericana. En los años siguientes compró la empresa de autobús Yellow Coach, y ayudó a crear Greyhound Bus Lines, reemplazando al transporte ferroviario intercity con autobuses, dando un gran salto para monopolizar el transporte público.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el gran negocio de la General Motors fueron los vehículos militares, produciendo incluso tanques y aviones. Pero según muchas denuncias, no lo hizo por patriotismo: habría tenido considerables intereses en la Alemania nazi (informe de Michael Dobbs titulado "Ford y General Motors investigados por colaboración con los nazis";, Washington Post, 30 de noviembre de 1998). General Motors nunca abandonó sus ligazones con la industria militar: hoy en día, en Detroit, ciudad donde está instalada su casa matriz, se encuentra también la sede central del Tank-automotive and Armaments Command (TACOM) del ejército de los Estados Unidos.

Ya en la década del '50 se había convertido en la mayor corporación del país del norte. Pero la planta de Flint no existe más. En 1989, el entonces desconocido Michael Moore filmó el documental "Roger and Me". Con su particular estilo que luego lo haría famoso en películas como "Bowling for Columbine", Moore se dedicó a perseguir a Roger Smith, entonces presidente de la General Motors, para pedirle explicaciones por el cierre de la histórica planta que había dejado a 30.000 personas en la calle y transformado esa ciudad en un pueblo fantasma. En aquella oportunidad, los despidos y el cierre no se debieron a ninguna crisis: la empresa mostraba en sus balances ganancias multimillonarias. Simplemente había decidido trasladar la planta a México, donde los operarios pasaron a cobrar un tercio de lo que se pagaba en la planta de Flint.

## ¿Y en la Argentina?

La filial argentina de la General Motors informó que "no se verá afectada por la crisis". El informe (citado por Clarín el 6 de marzo) afirma que "viene bien el plan oficial de créditos y Brasil, que es un gran importador, prácticamente está estable. Gracias al record de ventas del 2008, con 95.400 unidades comercializadas, el plan de inversiones para la Argentina seguirá en ejecución". Sin embargo, en octubre pasado la empresa intentó despedir a 435 operarios de la planta de Alvear (cercana a Rosario), y sólo dio marcha atrás ante la firme resistencia de sus trabajadores. Y desde el mes de diciembre, la empresa mantiene suspendidos a 300 trabajadores argumentando que lo hacía "por la crisis internacional y la baja en las ventas". Se trata, evidentemente, de una flagrante contradicción.

## La crisis arrecia



La caída de General Motors, junto con la nacionalización parcial del Citibank (otro "emblema norteamericano"), son símbolos de la profundidad de la crisis. Obama, y los líderes políticos de los países del primer mundo, hacen declaraciones casi todos los días ofreciendo "alternativas para salir de la crisis". Sin embargo, más allá de sus diferencias, todas coinciden en lo esencial: salvar a las empresas y los bancos, pero no se avanza en políticas efectivas para prohibir despedir o cerrar plantas. Barack Obama dejó en claro la semana pasada cuál es su "perfil ideológico". Tras descartar rotundamente en un reportaje en el New York Times que el fuera "socialista", se explayó ante el primer ministro británico Gordon Brown: "compartimos los mismos valores, los dos creemos en la libertad de mercado, que el gobierno no se extienda demasiado y en permitir el avance de las empresas y los negocios".

La crisis es imparable. En Estados Unidos se destruyeron 651 mil puestos de trabajo sólo en el mes de febrero, subiendo el desempleo al 8,1%. Se trata de la peor tasa en 25 años, con la espeluznante velocidad de que está creciendo a 16 desocupados por minuto. General Motors, al poner hoy en riesgo centenares de miles de puestos en Estados Unidos, Canadá, Europa, Asia y Latinoamérica (incluyendo la Argentina), pone al día la discusión: ¿es coherente "socorrer" a corporaciones que premian con millones de dólares a sus directivos, sin siquiera exigirles que en su plan de racionalización la variable de ajuste no sea el empleo o los salarios de los trabajadores?

Tomado de ARGENPRESS

José Castillo es economista. Profesor de Economía Política y Sociología Política en la UBA. Miembro del EDI (Economistas de Izquierda).