

Cierra la General Motors de Argentina

Cesará a 5,000 Obreros

Su Producción ha Caído 58%

- ★ Resulta de la Contracción de la Demanda
- ★ Daño Indirecto a Otros 20,000 Empleados
- ★ Se Temen Brotes de Descontento Popular

BUENOS AIRES, de agosto (AFP y Latin).— La recesión que afecta a la economía argentina cobró hoy una importante víctima al anunciar la empresa estadounidense General Motors el cierre de sus fábricas de automóviles en el país, tras 43 años de operaciones, y el despido indemnizado de casi cinco mil personas.

El anuncio oficial de la compañía automotriz estadounidense generó, además, la perspectiva de un conflicto social por el licenciamiento de los casi 20,000 obreros y empleados de sus 120 concesionarias.

La historia de la General Motors en Argentina comenzó el 19 de enero de 1925, cuando la casa central de Detroit dispuso que se abriera aquí la primera de sus sucursales en el mundo.

Tres meses después salía de los talleres que se levantaron en la zona sur de Buenos Aires el primer automóvil Chevrolet, la marca que hasta hoy fue la de punta de la empresa.

En ese año de 1925 la General Motors vendió en Argentina 7,930 automóviles y 521 camiones, y cuatro años después la producción alcanzó un promedio diario de 120 unidades.

La marcha ascendente de la producción y conquista del mercado de la empresa se mantuvo hasta la Segunda Guerra Mundial, al punto que hasta 1942 la General Motors de Argentina, produjo 250,000 vehículos.

Durante la guerra, la fábrica se dedicó a actividades industriales no automotrices, sin licenciar a su personal.

En 1959 se inició un segundo ciclo, con fuertes inversiones, ampliación de las

plantas originales y creación de nuevas instalaciones.

Los últimos años, sin embargo, la General Motors vio descender su participación en el mercado.

SU PRODUCCION SE REDUJO 58%

Actualmente la empresa estadounidense ocupaba apenas un 8.4 por ciento del mercado automotriz argentino, detrás de Fiat (23.1%), Ford (17.5), Renault (16) y

Chrysler (11.4%). Además, en la primera mitad de este año su producción cayó 58%, mientras que la industria automotriz en su conjunto sólo la redujo 34%.

El excesivo número de empresas terminales productoras de automóviles para un mercado contraído (apenas 25 millones de habitantes), el elevado costo y consecuentemente el alto precio interno de los automóviles que supera, en algunos casos en cifras absolutas, el de los mismos automóviles producidos en las casas matrices y la retracción de la capacidad de compra del mercado local son factores combinados para generar una situación crítica en el sector.

Esa fue la opinión de los observadores locales que señalaron que en el caso de la General Motors argentina la decisión de clausurar sus actividades adoptada hoy oficialmente, fue precipitada por el proyecto oficial de reconversión de la industria automotriz.

Ese proyecto, sumado al estancamiento del mercado, imponía la reducción del número de empresas terminales y la reducción de los costos productivos de las que subsistan.

Las dificultades no se restringen a la General Motors, ya que otras empresas del sector como Peugeot, Mercedes Benz y las fábricas de tractores Deutz y John Deere, decidieron despidos de personal a causa de una

SIGUE EN LA PAG. VEINTITRES

Su Producción ha Caído 58%

Sigue de la Página Veintidós

sensible caída en sus niveles de producción y ventas.

Otras empresas procedieron a suspender por periodos y en número diverso a sus operarios por razones diferentes, tanto en la industria automotriz como en la metalúrgica, la textil y la de artículos domésticos.

En todos los casos, las empresas aducen para to-

mar esas medidas los altos costos de producción determinados, en buena medida, por el elevado precio del dinero y la reducción de ventas por la contracción de la demanda producida por la caída del valor de los salarios.

Algunos observadores estiman que el crecimiento de la tasa de desocupación que podrían generar tales proce-

sos se puede convertir en una peligrosa mecha de tensión social.

Alegan, para ello, que el sector salariado se encuentra ya alarmado por la caída de su poder adquisitivo, lo que la actual conducción económica oficial suele justificar aduciendo su intención de evitar la desocupación, aún a costa de la caída de los salarios.