



# e l e k t r o n

Boletín del FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA de MEXICO  
Organización obrera afiliada a la FEDERACION SINDICAL MUNDIAL  
www.fte-energia.org | prensa@fte-energia.org  
Volumen 9, Número 132, junio 2 de 2009

## GM: ¡No es nacionalización!

El 1 de junio, la corporación General Motors (GM) se declaró en bancarrota. Se dijo que la transnacional será nacionalizada “temporalmente” y, entre sus nuevos dueños, estará el sindicato. Pero no hay ninguna nacionalización, sino el rescate por parte del gobierno para la recuperación de las ganancias de la corporación, apoyada por el colaboracionismo sindical.

### Quiebra el gigante automotriz

Fundada en 1908, ahora está en quiebra. “Lo que es bueno para GM, es bueno para los EU”, dice su slogan publicitario pero la actual quiebra es una muestra de la profundidad de la crisis capitalista. La industria automotriz, y la de la construcción, son los sectores tradicionalmente detonantes e indicadores de las crisis; ambos procesos de trabajo son interdependientes.

Por ello, de inmediato, el gobierno de Obama acudió al rescate de la transnacional. El mecanismo a seguir es la reestructuración de la corporación mediante la inyección de dinero a cargo del gobierno. A los 20 mil millones de dólares ya otorgados, se adicionarán 30 mil millones de dólares más. De esta manera, el gobierno norteamericano poseerá el 60% de las acciones de la empresa, según explicó el propio Barack Obama, presidente estadounidense.

Se trata de un evidente rescate mediante la utilización de fondos públicos. Pero el gobierno solamente pondrá el dinero, de ninguno modo administrará a la corporación. “No tenemos interés en administrar a GM”, dijo Obama. “Eso, será realizado por su junta directiva privada y sus ejecutivos”, y señaló que, “el gobierno buscará salirse de su papel como accionista lo más rápido posible después de que la empresa sea resucitada, aunque expertos prevén que no será pronto” (Brooks D., en La Jornada, 1 junio 2009).

Es decir, no se trata de ningún proceso de nacionalización, ni siquiera estatización, sino simplemente la utilización de los recursos públicos para la recuperación de una de las empresas más emblemáticas del capitalismo.

### “Nacionalización” que no es nacionalización

En efecto, no hay nacionalización ni siquiera “encubierta”, como han señalado algunos analistas. Según la explicación de Obama, “esta opción es la mejor alternativa, ya que permitir el quiebre permanente y liquidación de esta empresa generaría desempleo masivo y otros daños en toda la economía nacional”.

Obama agregó que “la reestructuración implica grandes sacrificios de todos los que tienen intereses en la empresa, desde los trabajadores que deberán sacrificar más empleo y concesiones, así como accionistas, acreedores y las comunidades que dependen de la industria automotriz. Se perderán más empleos, se cerrarán más plantas, advirtió, pero destacó que ese sacrificio es necesario para las siguientes generaciones” (sic).

2009 elektron 9 (132) 2, FTE de México

Enseguida, GM anunció el cierre de 14 de las 47 plantas que posee anunciando el despido de 22 mil trabajadores. El rescate, obviamente, es la “mejor opción” para el capital y sus acreedores insolventes de Wall Street. Los perdedores son los trabajadores, tanto de GM, como de las empresas asociadas al proceso de trabajo metal-mecánico, específicamente, el automotriz.

### Sindicalismo colaboracionista

Se anunció que “el sindicato automotriz, UAW, aceptó este plan de rescate a cambio de ser dueño minoritario de la empresa (17.5 por ciento), a través de uno de sus fondos de jubilaciones. Pero esas acciones también están seriamente devaluadas: al comienzo de esta década estaban en alrededor de 70 dólares; a fines de la semana pasada estaban a 0.75 centavos de dólar”.

Esta no es la expresión de algún capitalismo “extraño” sino del colaboracionismo explícito del sindicato, sobre la base de una política desclasada. Un sindicato “accionista” de la empresa desnaturaliza a la organización sindical. No es función del sindicato rescatar a la empresa ni menos ser co-propietario. Pero, éste no el único caso.

La noche anterior al anuncio de GM, “un juez aprobó la propuesta respaldada por el gobierno de Barack Obama para que Chrysler saliera de la bancarrota que anunció hace un mes. Los bienes de la empresa serán vendidos a una nueva entidad que será administrada por Fiat, con 20 por ciento de las acciones, aunque el accionista mayoritario, con 55 por ciento, será el fondo de jubilación del sindicato automotriz UAW”.

Lo anterior revela que el sindicalismo automotriz norteamericano está a la cola del capital y a su servicio. Los trabajadores asumirán el costo de la recuperación de la empresa, cuyas ganancias fueron elevadas durante décadas; ahora, se pretende volver a recuperar e incrementar la tasa de ganancia con la anuencia del sindicato-accionista.

Esa política colaboracionista es nociva para el movimiento obrero. Como nuevos dueños minoritarios, asumirán los costos de la quiebra. ¿Cómo resolverá el sindicato la contradicción de agrupar asalariados y, a la vez, ser capitalistas? No podrá, porque no se puede representar a los trabajadores ante el capital y, a la vez, ser representantes del capital ante los trabajadores. Esa degeneración sindical no tiene futuro.

El capital tiende a recuperarse de su propia crisis a costa de su contrario histórico. Eso es parte de la lucha de clases. Lo grave es que el propio sindicato acepte la continuación de la opresión. Pero esa no es la voluntad de los trabajadores sino de las cúpulas sindicales convertidas en simples agentes del capital. Empresa y sindicato son verdugos de los trabajadores, si bien, éstos aceptan pasivamente la existencia de un sindicalismo desclasado.

Esta situación debe cambiar, y puede cambiar, aún dentro de las entrañas del monstruo pero, sobre la base de una política basada en la independencia de clase.

Frente de Trabajadores de la Energía,  
de México