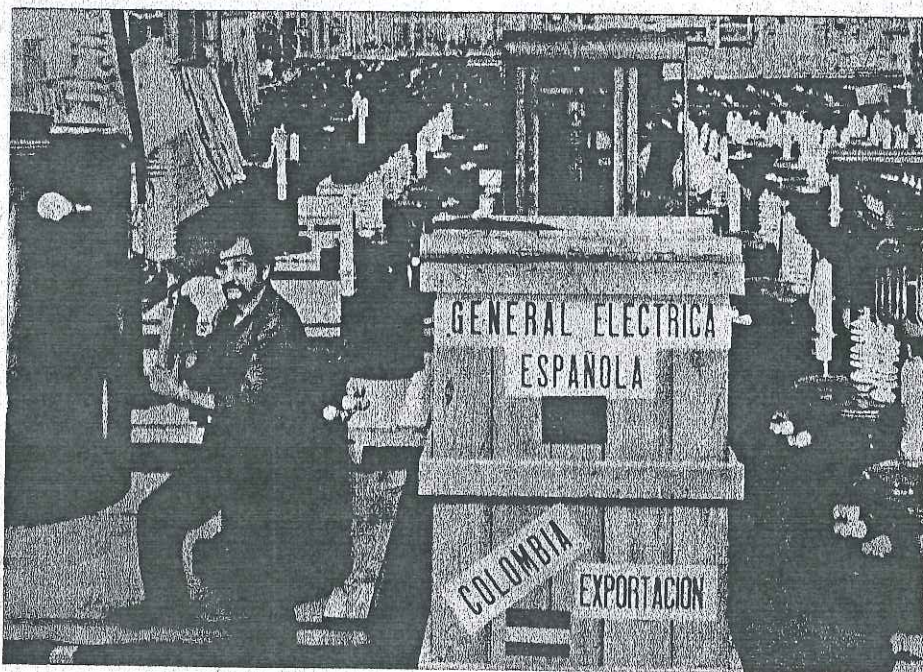


# ECONOMIA Y EMPRESAS

## España: Paraíso de empresas multinacionales



INDUSTRIA HISPANA

Primero el crecimiento, después la exportación

Desde Madrid escribe el corresponsal Armando Puente:

Lord Stockes, presidente de British Leyland llegó la semana pasada a Madrid para negociar con el ministro de Industria, López de Letona, los planes de ampliación de su fábrica de Pamplona (Navarra), donde se construirá la nueva planta capaz de producir un mínimo de 150 mil automóviles anuales de los tipos Austin, MG y Rover.

La fábrica es la más pequeña de las cinco industrias de automóviles existentes en España; las otras son: Fiat (hispanizada Seat), Renault (Fasa), Chrysler y Citroën.

En noviembre del año pasado el gobierno inauguró una nueva fase de la historia económica española al dictar un decreto que fija el sector del automóvil como "industria de interés preferencial", otorgando una serie de ventajas que pueden interesar solamente a las grandes empresas, capaces de producir más de 100 mil vehículos anuales y de estar en condiciones de competir con los gigantes del Mercado Común Europeo.

Inmediatamente después de conocerse el decreto, la Ford anunció su propósito de instalarse en Valencia con una fábrica que producirá 250 mil automóviles y General Motors, Toyota y Peugeot empezaron a estudiar las posibilidades de seguirla. Mientras, las cinco compañías ya radicadas iniciaron una carrera para ampliar su capacidad de producción a fin de no que-

darse atrás. Después de un viaje del ministro de Industria a París, Renault y Citroën anunciaron la decisión de invertir, cada una por su lado, 175 millones de dólares en los programas de expansión. La ofensiva hizo retroceder a los accionistas españoles asociados con las dos compañías francesas: se comentó que el grupo bancario Fierro cedería parte de sus acciones en la primera de ellas mientras que el presidente y director general de la filial española de la segunda, el ex ministro González Bueno, dimitió, siendo reemplazado por un técnico llegado de París.

Con la nueva política, la capacidad de producción de automóviles en España superará largamente el millón de unidades anuales dentro de tres años.

En 1939, al concluir la guerra civil, el país se encontraba en ruinas y la II Guerra Mundial comenzaba. El gobierno de Franco inició entonces una dura etapa de reconstrucción y desarrollo, apoyándose en el esfuerzo y el sacrificio nacionales. Se dictó una ley de "Ordenanza y Defensa de la Industria" que consideraba a ésta como "parte integrante del patrimonio nacional y subordinada al interés supremo de la nación". En ese período, con el esforzado ahorro de los españoles, se creó el Instituto Nacional de Industrias, a través del cual se promovieron una treintena de grandes empresas estatales para poner en marcha sectores básicos: altos hornos, minería, combustibles, metalurgia, defensa nacional; la Compañía Telefónica, contro-

lada por la ITT, fue nacionalizada.

En 1945 terminó la II Guerra Mundial, pero no los sacrificios para España: las Naciones Unidas condenaron al régimen de Franco al aislamiento, estableciendo un cordón sanitario similar al que más tarde impusiera la OEA a Cuba.

**BIEN VENIDO MR. MARSHALL.** La guerra de Corea y el muro de Berlín habían dividido al mundo en dos bloques. Era la hora de la guerra fría. Los Estados Unidos juzgaron que dentro de ese tablero armado la península ibérica tenía un extraordinario valor estratégico y dejando a un lado los escrúpulos democráticos que los habían impulsado a patrocinar el establecimiento de un cordón sanitario, firmaron con Franco un acuerdo militar que les permitió, a partir de 1953, construir las grandes bases de Torrejón (Madrid) para bombarderos nucleares y de Rota (Cádiz) para los futuros submarinos atómicos Polaris. A partir de entonces el capital norteamericano, que siempre había ignorado España, comenzó a afluir. Primero —en la década de los 50— fue el público, en forma de donativos de excedentes agrícolas, préstamos y créditos, en gran parte para modernizar las fuerzas armadas, por un total de 900 millones de dólares. Luego, en la década de los 60, las grandes empresas privadas.

En 1958 España ingresó en el Fondo Monetario Internacional y con su ayuda se programó el primer Plan de Estabilización; la peseta fue devaluada y una misión del Banco Mundial formuló unas recomendaciones acerca de la forma en que debía realizarse el desarrollo en el marco de una política económica liberal y como condición previa para la concesión de créditos. "La prueba de fuego de la nueva política será su habilidad para atraer capitales extranjeros", sentenció el Banco Mundial.

La ley de 1959 sobre inversiones extranjeras arrumbó para siempre la política nacionalista de los años 40. Se autorizó invertir libremente, sin trabas, hasta un 50 por ciento en sociedades españolas, pudiéndose llegar al 100 por ciento con la autorización del consejo de ministros. Sólo quedaban cerradas al capital extranjero las industrias relacionadas directamente con la defensa, los servicios públicos y las empresas periodísticas y de radio y televisión. Tres años más tarde se autorizaron las transferencias al exterior de los beneficios y el derecho a retirar el capital invertido, sin limitación cuantitativa alguna.

**LA DÉCADA DEL DESARROLLO.** Durante la década del 60 hicieron su entrada la mayoría de las empresas mul-

tinacionales, principalmente las norteamericanas, que pasaron a ocupar el primer plano, desplazando a las compañías europeas que desde principios de siglo tenían intereses en el país (principalmente en minería (Solvay, Río Tinto), y metalurgia (Babcock, Wilcox, Fiat, Olivetti, Mannesmann).

Si en la década de los 40 sólo se atrevió a invertir la Texaco y en la del 50 lo hicieron 14 compañías, en la siguiente fue un alud: al llegar 1970 las 300 principales empresas norteamericanas poseían ya en España 387 filiales: únicamente General Motors, Ford y Boeing no se habían interesado aún por este país. Es en esa década de los 60 cuando se incorporaron las compañías multinacionales al espectacular desarrollo español, que durante el período ha crecido a un ritmo sólo comparable al Japón o Brasil. Algunos consideran que esas empresas jugaron un papel decisivo en ese proceso. Otros, como el economista Funes Robert, lo juzgan "secundario" y atribuyen el "milagro español" a la modernización del equipo industrial, gracias a los 12.000 millones de dólares que se invirtieron en su mejora. En cualquier caso, y dado que no se conocen las cifras exactas de las inversiones realizadas y el grado de control adquirido por las empresas multinacionales, es evidente que su contribución fue muy importante.

En efecto, durante ese período se constituyeron sociedades como Esso Petróleos Españoles, controlada por la Standard Oil of New Jersey, que posee otras cinco compañías químicas y de fibras artificiales; la Shell Petrolífera Española, filial de la anglo-holandesa Royal Dutch Shell; la General Electric, que se ha convertido en la tercera en importancia en el sector de material eléctrico y cuenta con otras seis sociedades de electrodomésticos y calculadoras; IBM, Mobil Oil, Chrysler, que es el tercer fabricante español de au-

tomóviles y tiene otras nueve compañías auxiliares, financieras y de transportes; Unilever con sus nueve fábricas alimenticias y de productos agrícolas; ITT, que controla las compañías Standard y Marconi, primera y novena empresas nacionales de material eléctrico, así como otras ocho compañías, entre ellas Avis Rent a Car, de autos de alquiler, Sheraton y Compañía Internacional de Telecomunicaciones y Electrónica; Gulf Oil, que posee refineries en Bilbao y Huelva, una industria de fertilizantes y otras seis menores; la holandesa Philips, primer fabricante de electrodomésticos; la United States Steel, que participa en Altos Hornos de Vizcaya; Westinghouse, con fábricas de material eléctrico y una central nuclear; la británica Imperial Chemical Industries, con una docena de empresas químicas y farmacéuticas; las francesas Pechiney, segundo fabricante español de aluminio, y Renault, segundo fabricante de automóviles; la suiza Nestlé, que se ha convertido en la primera industria española en el ramo de alimentación y bebidas; Firestone, segundo fabricante de neumáticos, después de Michelin; Down Chemical, Krupp, Union Carbide, International Harvester, Otis, Swift, Philip Morris, RCA, Deere Corp y otras.

En ese período se suprimieron los controles que impedían la inversión extranjera en las industrias de defensa y los servicios públicos. De esta manera, por ejemplo, la Northrop Corp. de los Estados Unidos adquirió el 25 por ciento de Construcciones Aeronáuticas S.A., que fabrica aviones militares.

**LA EUFORIA DE LAS MULTINACIONALES.** España sigue golpeando las puertas del Mercado Común, al que espera asociarse algún día. Para el gobierno español, más que los obstáculos políticos que de vez en cuando enarbolan los diputados belgas, holandeses o italianos, el problema es el de la capacidad competitiva de la industria nacional, porque sabe que los partidos de las coaliciones ministeriales tienen que inclinarse ante los ministros Philips o Fiat, que no cambian aunque turnen los equipos gobernantes. Para alcanzar el nivel competitivo requerido el capital extranjero aparece, de nuevo, como una ayuda imprescindible.

Durante la década del '60 ese capital había sido llamado para contribuir al milagro del desarrollo. Ahora el ministro de Industria, López de Letona, ha dicho: "Yo pido a las empresas multinacionales que reclamen un puesto más avanzado. Tenemos un mercado importante de 32 millones de consumidores, pero desde aquí se pueden acometer grandes acciones en otros mercados extranjeros". El primer paso se ha dado otorgando ventajas económicas e "intereses preferentes" a las grandes empresas automovilísticas. La mirada está puesta en el Mercado Común y, también, en la América latina.

De las cien mayores empresas multinacionales, 86 se han instalado ya en España. Sólo están ausentes las japonesas y los grupos tabaqueros.

El proceso ha abierto una polémica. Destacados economistas gritan: "Estamos siendo colonizados". Y en el curso de una reciente asamblea universitaria un estudiante dijo: "Consumimos sopas Libby's o huevos de gallinas de Ralston, engordadas con alimentos compuestos de Corn, CPC. Bebemos Coca-Cola y Pepsi-Cola que conservamos en heladeras Westinghouse y compramos en almacenes de la cadena Spar. Viajamos en Dodge Dart de Chrysler, con combustibles refinados por Esso sobre neumáticos Firestone, en autopistas de peaje financiadas por The Chase Manhattan Bank y nos alojamos en Hoteles Hilton. Nos afeitamos con Gillette, vestimos telas de Coats Patons, compradas en Sears. En nuestras casas tenemos televisores Telefunken, en los que aparecen anuncios Colgate hechos por Walter Thompson. Nuestras ventanas y vajilla son de Saint Gobain, el parquet de Boise, los ascensores Otis, las bombillas Osram, la calefacción de American Standard". El estudiante levantó la bandera de la nacionalización, creado por sus compañeros. Pero ni los obreros, ni los empresarios españoles están dispuestos a volver a los años de sacrificios y sólo aspiran a alcanzar el nivel de vida de sus vecinos de la Europa del Mercado Común, para lo cual creen deben entrar en el club de los "9" al precio del liberalismo económico y político.

Más realista, el profesor Arturo Cabello dijo: "En el sector del material eléctrico, en el químico, en el farmacéutico, en el de las construcciones mecánicas y el hotelero, un porcentaje elevadísimo está en manos extranjeras. Se hace necesario un análisis profundo no sólo de las empresas multinacionales —que es un término con el que se introduce de contrabando otra cosa— sino todo lo referente a las inversiones extranjeras. No sabemos con exactitud en qué empresas españolas participa el capital extranjero y en qué proporción, de dónde reciben los fondos, qué sucede con los pagos por tecnología, qué condiciones imponen esos pagos y si se están imponiendo equipos y materias primas a través de compañías multinacionales a precios arbitrariamente altos. Es necesario que se haga una investigación como las que se realizan en Canadá, en la India, en Colombia, en México o Perú".

No es esa la opinión de los ministros. El ministro Gregorio López Bravo, que tuvo a su cargo la cartera de Industria antes que la de Relaciones Exteriores, dijo en una ocasión: "Es más que improbable el colonialismo por parte de otros países; lo que debe preocuparnos es que la inversión extranjera no venga a cubrir el déficit de los capitales nacionales". Y su sucesor en la cartera de Industria, López de Letona, opinó acerca de la necesidad de establecer controles para conocer la importancia de las inversiones extranjeras en sectores de la industria nacional: "Hay que saber qué es lo que pasa, pero no con ánimo de controlar, sino para tener la información necesaria para adoptar decisiones". ♦



FRANCISCO FRANCO

A favor de la "reconstrucción"