



En septiembre de 2008 se celebró el centenario de General Motors. Hoy, cuando la empresa se encuentra en críticas condiciones económicas que hacen peligrar su sobrevivencia, entregamos este artículo en homenaje a la centenaria compañía responsable de tantos de nuestros sueños tuercas.

General Motors fue creada formalmente por **William Durant** el 16 de septiembre de 1908, teniendo como única marca a la **Buick**. El 12 de noviembre de ese año, la **Olds Motor Works** es vendida a GM siendo así la segunda marca del futuro gigante. Se da inicio al sueño de un hombre, sueño que creció rápido: Cuatro meses después, en enero de 1909 General Motors compra la mitad de la Oakland Motor Car Co. que en 1932, cambiaría su anticuado nombre por **Pontiac**.



En julio de 1909 General Motors compra por cinco millones de dólares a la **Cadillac**. Ese mismo año, compra a **Rapid Motor Vehicle Co.** y a la **Reliance**, sobre las cuales se creará posteriormente a **GMC Truck** y a un fabricante de elementos de encendido, bautizándola **AC Spark Plug Co.**

Ahora es anecdótico, pero en 1909 los banqueros le niegan un préstamo de 9,5 millones de dólares que el Sr. Durant deseaba utilizar para comprar a la Ford Motor Co.

Así en menos de un año, GM ya había formado la base empresarial y constructiva con la cual dominaría el mundo automotriz por los próximos cien años. Sólo le faltaba una marca para llegar a ser lo que es hoy. Pero el destino tenía preparada una jugada increíble: Durant es despedido de la compañía que había fundado y crea otra, llamada **United Motors Corp** que el 13 de septiembre de 1915, incorpora a la **Chevrolet Motor Co.**, que pasa a ser la matriz. En 1916 Durant efectúa un anuncio sorprendente: **A través de Chevrolet ya posee el 54,5 % de las acciones de GM.** El había mantenido todas las acciones que le correspondían de GM y había continuado invirtiendo todas sus ganancias en comprar más acciones. El Sr. Durant estaba de regreso, con todo el poder en la empresa que él había creado y toma la Presidencia. Transforma a GM en Corporación y compra todas las acciones.



Mientras Ford deseaba un auto para cada americano, pero el auto más simple y fácil de mantener, la filosofía de GM era diferenciadora: Que cada persona tuviese al auto que quisiera, según su poder adquisitivo y gustos. GM es la empresa a la cual debemos los cambios constantes de modelos, la creación de nuevos colores, el ofrecer accesorios novedosos y un menú de opciones casi interminable. Durante los años cincuenta y sesenta, con todas las opciones posibles se podían construir más de mil versiones distintas de un mismo modelo.



La poderosa empresa estableció gigantescos centros de investigación y desarrollo que, partiendo por la creación del motor de partida eléctrico (Cadillac de 1911), el uso de termostato para controlar la circulación del agua de refrigeración (Cadillac de 1914), culminando hoy con el Chevrolet Volt, lanzado este año, que se espera sea el auto eléctrico de mayor autonomía y comodidad del mundo.

No podemos repasar todos los hitos de GM en esta breve crónica, por lo cual nos centraremos en un enfoque inédito: En lo que corresponde a nuestro país. Sólo en 1969 se constituye oficialmente **General Motors de Chile**. Pero desde alrededor de 1948 se estaban armando autos de esa empresa en nuestro país, probablemente a través de licencia. Nuestras investigaciones han logrado determinar que la empresa **Raul Jaras**, habiendo sido nombrado distribuidor en Chile para automóviles **Vauxhall**, hacia 1951 había construido una armaduría que alcanzó una producción de 2.000 autos de esa marca en cinco años.

A partir de 1962, la empresa **Avayú**, antecesora de Indumotora, comenzó a armar los entonces novísimos y recién lanzados al mercado, Chevrolet II. Desde esa misma época, **Tecna** armó modelos Vauxhall y los Acadian.



Creemos que el éxito del **Chevy Nova**, de 1968 en adelante, permitió a GM establecerse directamente en Chile, presencia activa que duró 34 años con instalaciones fabriles. Desde nuestra perspectiva, consideramos que los hitos GM para Chile son los siguientes:



Hasta 1949 el mercado chileno estuvo dominado por Ford con sus modelos A y De Luxe. Pero desde 1949 Chevrolet toma el mando con uno de los autos más famosos en Chile, el modelo 1949 al 51, en sus versiones Fleetline, Styleline y el primero de la serie Bel-Air. Miles de ellos dieron servicio a diario como autos particulares, taxis y camionetas hasta el primer embargo petrolero, por allá por 1976. Se constituyen por eso en el hito número uno de la GM en Chile.



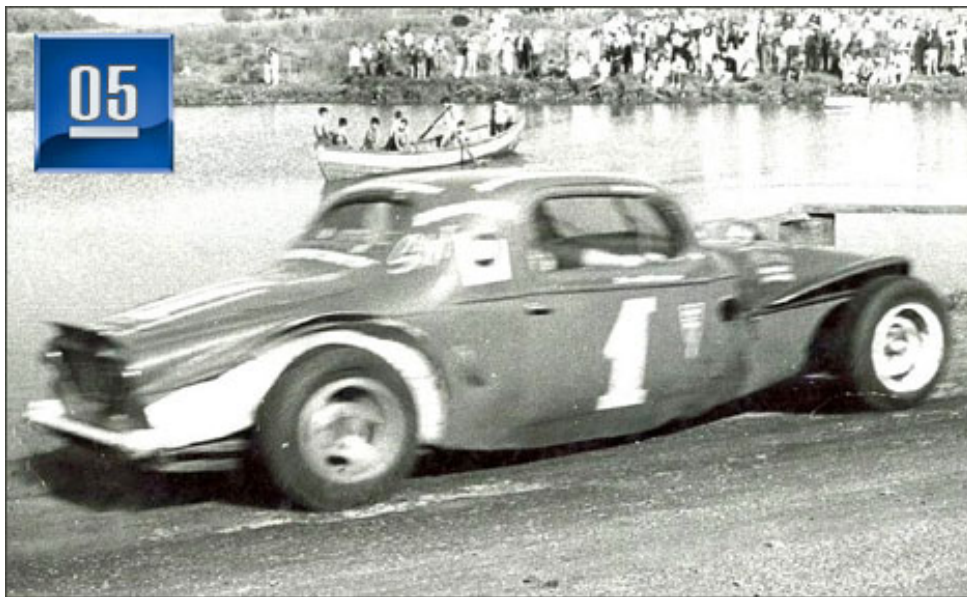
El segundo hito corresponde a los Oldsmobile del '56. Llegaron muchos y fueron el ícono de las clases acomodadas de nuestro país. El modelo Holiday en especial con sus tonos bicolores y sus poderosos motores Rocket de 8 cilindros, representaba una modernidad inalcanzable para muchos.



Los Chevrolet del '55 al '57 no marcaron una gran distinción es su momento en Chile. Su fama llega después. Por eso el tercer hito es el Impala, exóticos automóviles que por muchos años fueron sinónimo de lo máximo en autos. Un Impala, en el sentir popular, era mejor o más que un Cadillac. Y el modelo de 1959 con sus aletas de murciélago y sus luces traseras de “ojito de gato”, como se decía entonces, quedaron estampados en el inconsciente de los chilenos.



El cuarto hito, 1961 - 63, puede ser compartido entre el Chevy II y el Opel Rekord, modelos que comparten la misma filosofía de construcción y diseño: Volver a lo básico después de la tormenta de autos de tamaño grande, con aletas majestuosas y cromados a destajo. Ambos modelos fueron armados en Chile, con éxito de ventas y de calidad: Aún hoy aquellas carrocerías que duermen en desarmaduras no muestran signos de óxido ni desajustes en sus paneles.



El quinto hito, en justicia, lo merece un auto no de línea. El Turismo Carretera se especializaba en modificar autos para dejarlos más livianos y aerodinámicos y a la vez, transformar su mecánica para más rapidez, llegando a superar los 180 kilómetros por hora con motores de seis cilindros. Y hubo un Chevrolet que alcanzó el grado supremo en todo lo anterior: el Chevrolet de Papín Jaras, que permitió a los fanáticos de Chevrolet gozar de primeros puestos en turismo carretera en las rutas de Chile.



El sexto hito GM en Chile, lo merece el Acadian Beaumont, gentileza de la GM de Canadá que nos permitió contar con el auto más “avanzado en los caminos de Chile”. No se sabe cuántos se armaron aquí, se rumorea que unos 1.500, pero sí se sabe que Chile fue el único país del mundo que construyó modelos de Acadian 1970 y 1971. En esos años la marca ya había sido cerrada por GM de Canadá. Fue un auto aspiracional, elegido entonces por quienes tenían buena situación económica para disfrutar de un auto hardtop sin pilares, atrevida línea que sólo era posible encontrar en esa época, en Chile, en los Acadians. Juegos de palabras de esa época era asociar la frase publicitaria de cigarrillos “Belmont lo máximo”, con los propietarios de Beaumont.



El séptimo hito, por allá por 1968-69 lo marcará para siempre el Chevrolet Camaro. Deportivo incontrolable, de vocación juvenil que en Chile estaba destinado sólo a los privilegiados que podían importarlo directamente. A Chile llegaron versiones con motor 6 cilindros (el mismo que equipaba a los Beaumont) y potentes V8.



El octavo hito lo tiene un cómodo sedan familiar: el Chevy Nova, especialmente el modelo 70 y 1/2, con el que se crea GM Chile.



El noveno hito GM en Chile lo marcan dos tranquilos sedanes. Uno, de diseño alemán construido en la planta brasileña de GM y derivado del Opel Rekord: El Opala. Y es hito simplemente por la gran cantidad de ellos llegados a Chile. En su gran mayoría taxis, se incorporaron al paisaje nacional por todas partes. Destaca sin embargo su modelo *fastback*, de atractivo diseño y línea deportiva. Son el símbolo automotriz de los '80, al igual que el Chevette, armado en Chile, el cual aún hoy, más de veinte años después de su fabricación, continúa siendo el transporte diario de muchas personas.



El décimo hito de GM en Chile es la LUV. Sin lugar a dudas una camioneta “nuestra”, chilena. Fue el último vehículo armado en nuestro país en un sistema fabril organizado. Con miles de miles de ellas construidas, en sus cuatro generaciones mantuvo la presencia chilena siendo exportada a países tan diversos como Bolivia, Venezuela y México, con altísimos niveles de calidad. Todo un ícono del que pasarán muchos años todavía para que desaparezca de nuestras carreteras.