



DETROIT: MOTOR DE LA **ECONOMÍA** ESTADOUNIDENSE SE VA A LA **BANCARROTA**

Por: Adry Sotolongo

ESTA SERIE MENSUAL BUSCA PROVEER UNA PERSPECTIVA GLOBAL PARA ENTENDER MEJOR LAS CAUSAS Y POSIBLES SOLUCIONES A LA CRISIS ECONÓMICA DE PUERTO RICO. CADA PUBLICACIÓN EXAMINA ESTRATEGIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES EN OTRAS NACIONES Y JURISDICCIONES PARA FOMENTAR LA PROSPERIDAD. TAMBIÉN IDENTIFICA PARALELOS Y SOLUCIONES QUE SEAN APLICABLES A LA SITUACIÓN ACTUAL PUERTORRIQUEÑA.

Para la década de los 1950's, la ciudad de Detroit se posicionaba entre las más poderosas en los Estados Unidos, con el ingreso promedio más alto en la Nación (Moreland, 2016). Su economía gozaba de la presencia del "Gran Trio" ("The Big Three" en inglés) –las fabricas automotrices Ford, General Motors y Chrysler– quienes ofrecían una fuente de ingreso para la ciudad e innumerables empleos (Sugrue, 2004). Sin embargo, el crecimiento acelerado de Detroit no vislumbraba los cambios en la economía que llevaron a esta ciudad a declarar bancarrota en el 2014. A continuación, analizaremos las razones que llevaron a la caída de esta gran ciudad y los retos que todavía enfrenta en el camino hacia su recuperación.



TRASFONDO HISTÓRICO

Para principios del Siglo XX, Detroit era una ciudad industrial de poca importancia, con varias pequeñas fábricas manufactureras diversificadas en productos como enseres, trabajos en metal, tabaco, químicos, entre otros (Sugrue, 2004). Sin embargo, gozaba de una posición geográfica idónea para la manufactura a gran escala ya que se encontraba en el centro de la región industrial, a corta distancia por tren o por río, de recursos importantes como el carbón, el hierro, y el cobre (Sugrue, 2004). Es por eso que algunas de las compañías manufactureras de automóviles establecieron operaciones en la ciudad, ofreciendo salarios altos para atraer empleados a la región (Sugrue, 2004).

Para el 1950, la ciudad era la cuarta más grande en los Estados Unidos (Moreland, 2016) con una población de cerca de 1.85 millones (Padnani, 2013). El aumento estrepitoso en población estaba atado al éxito de las manufactureras automotrices; de manera de ejemplo, una sola fábrica Ford en el Río Rouge llegó a tener sobre 90,000 empleados (Sugrue, 2004).

Sin embargo, los importantes cambios sociales de esa década, incluyendo el auge en el movimiento obrero, llevaron a las manufactureras a abrir fábricas en las afueras de la ciudad con miras a continuar la producción en caso de huelga (Padnani, 2013). El movimiento hacia los suburbios también contaba con una vertiente racista en la medida que la población blanca comenzó a abandonar áreas urbanas con poblaciones predominantemente afroamericanas (Boyle, 2009). Se comenzaron a crear barrios pobres de poblaciones afroamericanas quienes fungían de obreros en las fábricas mientras que los blancos con empleos ejecutivos se trasladaban a los suburbios y ciudades alejadas (Sugrue, 2005). A su vez, los pequeños negocios y restaurantes se trasladaron a las afueras, dejando innumerables edificios vacíos en áreas de la ciudad casi abandonadas (Sugrue, 2004).

Aun ante este desplazamiento, el crecimiento económico de las automotrices mantenía a la ciudad en buena salud fiscal. Sin embargo, la situación se agudizó en la medida que la industria comenzó a automatizar sus procesos con miras a reemplazar mano obrera por maquinaria (Padnani, 2013). Los años setenta también vieron el despunte de la industria automotriz japonesa a la vez que los Estados Unidos combatía los efectos de la crisis petrolera (Boyle, 2009). Ante este panorama, la industria se fue achicando cada vez más - en tan solo dos décadas del 1972 al 1992 la ciudad perdió dos tercios de sus empleos manufactureros (Boyle, 2009).



Con la caída de la industria, la reducción poblacional fue dramática: de 1.8 millones en el 1950 a 1.027 millones en el 1990 y tan solo 713,000 en el 2010 (State of Michigan, 2013). La población restante, en su mayoría de escasos recursos, comenzó a experimentar recortes en programas sociales y aumento en la criminalidad (Boyle, 2009). La década de los noventas vio un total de 5,032 asesinatos en la ciudad (Boyle, 2009).

El siglo XXI comenzó bajo el mandato de un nuevo alcalde, Kwame M. Kilpatrick, quien buscó impulsar el redesarrollo del área portuaria para atraer nuevo capital al casco urbano (Padnani, 2013). Sin embargo, su mandato también se caracterizó por el aumento en la deuda de la ciudad con miras a cubrir la deficiencia entre recaudos y gastos (Padnani, 2013). Su sucesor, Dave Bing, heredó una ciudad al borde de la bancarrota y con un legado de años de malgastos y malversación de fondos públicos (City Mayors, 2013). Bing comenzó a delinear estrategias para atender la crisis presupuestaria y fiscal, incluyendo el redirigir recursos a las áreas habitadas de la ciudad, abandonando los vecindarios desalojados por la merma poblacional (City Mayors, 2013).

A pesar de los esfuerzos de la administración de Bing, la situación se había tornado insostenible. La ciudad tenía sobre \$18 mil millones en deudas a largo plazo (Davey, 2013) y una falta de liquidez de cerca de \$198 millones para gastos corrientes (Turbeville, 2013) como resultado de décadas de merma poblacional y recaudos limitados. En marzo del 2013, el Gobernador de Michigan, Rick Snyder, designó a Kevyn Orr para fungir como gerente de emergencia sobre la ciudad, con la autoridad para revisar los presupuestos de la ciudad, renegociar los convenios colectivos, despedir empleados públicos, y decidir si la ciudad ameritaba una declaración de bancarrota (City Mayors, 2013). Para julio de ese mismo año, Orr autorizó la declaración

de bancarrota para Detroit, convirtiéndose en la ciudad más grande en los Estados Unidos a acogerse a una reestructuración bajo el Capítulo 9 (City Mayors, 2013).

El proceso de reestructuración bajo el Capítulo 9 de bancarrota duró poco más de un año, desde el 18 de julio del 2013 al 10 de diciembre del 2014 (Clark, 2016) bajo el liderato del Juez Gerald Rosen (Lewis, 2015). Además de reestructurar las deudas con los bonistas, la complicada tarea incluía el atender la deuda de \$9 billones con la ciudadanía en pagos a pensiones y servicios de salud (Bomey, 2016). Las ideas para atender la crisis llegaron al extremo en que algunos postularon como alternativa el vender la colección del Instituto de Artes de Detroit (DIA, por sus siglas en inglés) para levantar fondos para la ciudad (Lewis, 2015).

La amenaza a la histórica colección de arte sirvió como punto de partida para lo que hoy se conoce como el Gran Negocio (the Grand Bargain) (Detroit Historical Society, 2016). El trato tenía tres vertientes: primeramente, varias fundaciones, corporaciones, uniones obreras, el DIA y el propio estado de Michigan se comprometieron a levantar los \$816 millones necesarios para atender la deficiencia en el sistema de retiro (Detroit Historical Society, 2016). En segundo lugar, se le permitió al DIA convertirse en una institución independiente separada de la ciudad para poder proteger a perpetuidad las obras de arte (Lewis, 2015). Por último, se recortaron los beneficios de los pensionados del sistema de retiro por un 4.5% (Chambers, 2016).

En adición al Gran Negocio, el Juez bajo proceso de bancarrota ordenó la condonación de \$7 mil millones de la deuda y la reestructuración de \$3 mil millones (Lewis, 2016). También dejó a la ciudad bajo la supervisión de una Comisión de Revisión Financiera para supervisar el cumplimiento con los términos de la bancarrota y el manejo prudente de futuros presupuestos (State of Michigan, 2016).



Photo: (Paul Sancya/AP)

ANÁLISIS

► MERMA EN RECAUDOS POR PÉRDIDA POBLACIONAL Y DESEMPLEO

Detroit sufrió una dramática reducción en los recaudos gubernamentales. Por ejemplo, para el año fiscal 2011-2012, las proyecciones estimaban \$1.56 mil millones en recaudos, pero solo recibieron \$1.1 mil millones o 30% menos de lo esperado (Snyder, 2013). Para atender esta deficiencia, la ciudad acudió al mercado de bonos con sobre \$600 millones para atender gastos a corto plazo (Snyder, 2013) y \$18 mil millones en deuda a largo plazo (Davey, 2013).

Ciertamente gran parte de esta merma se debió a la estrepitosa caída poblacional y la correspondiente pérdida en recaudos en impuestos sobre rentas e impuestos sobre la propiedad en Detroit. Además, el traslado y cierre de las fábricas automotrices dejó a muchos de los residentes que permanecieron en la ciudad sin alternativas de empleo (Turbeville, 2013); del 2000 al 2012, la ciudad vio una reducción en la tasa laboral de 53% (Turbeville, 2013). El desempleo también aumentó la carga al estado en la medida que su reducida población dependía de los servicios públicos. Los años de altos gastos y pocos ingresos fueron un factor clave en llevar a la ciudad a la bancarrota.

Cabe resaltar que en los años previos a declarar bancarrota, la ciudad exitosamente emprendió esfuerzos de recortar gastos resultando en una reducción de 38% en gastos operacionales (Turbeville, 2013). Sin embargo, las medidas no fueron suficientes para revertir las décadas de pérdidas.

► RECORTES ESTATALES Y SUBSIDIOS CORPORATIVOS EXACERBAN CRISIS FISCAL

Ante la llamada Gran Recesión, el Estado de Michigan implementó medidas de recortes para manejar sus finanzas. El resultado fue la pérdida de \$67 millones en fondos destinados a la ciudad de Detroit para los años fiscales 2011-2013 (Turbeville, 2013). En gran medida, el Estado mejoró y estabilizó sus finanzas a costa de la economía de Detroit.

Por otro lado, la ciudad de Detroit había otorgado grandes subsidios corporativos para promover el redesarrollo del sector portuario y el casco urbano (Turbeville, 2013). Algunos de estos subsidios se formularon como incentivos contributivos y ayudas económicas a negocios privados. Aunque los subsidios fueron exitosos en promover algunos nuevos negocios, el peso fiscal para la ciudad en momentos de gran fragilidad contribuyó a la falta de liquidez del fisco.

► BONOS CON TÉRMINOS ONEROSOS

El acudir al mercado de bonos no tiene de por sí un efecto nocivo en la economía. La ciudad de Detroit recurrió a esta medida por años para desacelerar su camino hacia la bancarrota. Sin embargo, en momentos de gran fragilidad, la ciudad recurrió al utilizar bonos riesgosos con intereses variables (Turbeville, 2013). Entre estos se incluye la toma de \$1.44 mil millones en instrumentos incluyendo derivados financieros y permutas de incumplimiento crediticio (mejor conocidas como CDS por sus siglas en inglés), con miras a atender las obligaciones del retiro de empleados públicos (Sugrue, 2005). Cabe resaltar que no existía buena reglamentación o monitoreo federal sobre este tipo de financiamiento de alto riesgo, lo que a su vez muchos atribuyeron al colapso del mercado de la vivienda años más tarde y, en parte, la bancarrota de Detroit (Sugrue, 2005).

► ECONOMÍA NO DIVERSIFICADA

Los cambios en la industria automotriz –los efectos de la mecanización de procesos y la globalización– no son exclusivos a la ciudad de Detroit. Sin embargo, la presencia del “Gran Trío” creó una relación de dependencia en este sector. En vez, otras metrópolis como Chicago y Pittsburgh, que también gozaban de fábricas automotrices, mantuvieron economías diversificadas con industrias robustas en los campos de banca, educación y servicios (Padnani, 2013). El resultado es que otras ciudades pudieron enfrentarse mejor a los cambios y retos económicos que devastaron a Detroit.

► TENSIONES RACIALES DIVIDEN LA CIUDAD

Aunque las tensiones raciales no llevaron al colapso económico de la ciudad, ciertamente propiciaron un ambiente hostil que promovía la desconfianza e incertidumbre en Detroit. Algunos han aludido a estas tensiones como factor importante en la merma poblacional y en la pérdida de empleos. El resultado del desplazamiento poblacional siguiendo líneas raciales ha convertido a la ciudad en una predominantemente afroamericana (82%) (Padnani, 2013).



Photo: (Paul Sancya/AP)

La división racial se perpetúa hoy en día tanto en la calidad de servicios como en el nivel socioeconómico. Las familias que gozan de los nuevos desarrollos en el casco de la ciudad en áreas como Palmer Woods son predominantemente blancas y afluentes (Gottesdiener, 2014). Por otro lado, áreas urbanas pobladas principalmente por familias afroamericanas sufren ante la escasez de recursos y servicios gubernamentales (Gottesdiener, 2014). Tanto así que oficiales de las Naciones Unidas denunciaron a la ciudad por violaciones a los derechos humanos de estas poblaciones, particularmente ante recortes al servicio de agua que desproporcionalmente afectaron a poblaciones vulnerables y familias afroamericanas de escasos recursos (OHCHR, 2014).

► BANCARROTA OFRECE COSTOSO ALIVIO

La debacle económica en Detroit tuvo un costo social extremadamente alto. Los servicios básicos gubernamentales sufrieron recortes dramáticos para tratar de evitar acudir a la bancarrota. Por ejemplo, en el 2008, la ciudad vio alrededor de 90,000 casos de fuego, el doble de la ciudad de Nueva York, pero tuvo que recortar el presupuesto y los empleos del cuerpo de bomberos (Sugrue, 2005). De igual manera, para el 2013, el 40% de las luces de tránsito estaban fuera de funcionamiento (Bomey, 2016). Al presente, aunque los servicios han sido restablecidos, la ciudad se mantiene con problemas serios de desempleo y desigualdad social (Doucet, 2015).

Ya culminado el proceso de bancarrota, todavía se sienten los efectos de la debacle económica. Cientos de pensionados acudieron a los tribunales federales para tratar de reivindicar sus derechos luego de que vieran un recorte de 4.5% en sus beneficios (Lewis, 2016). El caso fue uno de muchos que actualmente siguen en los tribunales con miras a recuperar lo adeudado luego del proceso de bancarrota (Lewis, 2016).

El proceso de bancarrota también sometió a la ciudad a un régimen de supervisión bajo una Comisión para regular su manejo del presupuesto (State of Michigan, 2016). A la fecha, la ciudad deberá mantener el buen manejo de sus finanzas por un año fiscal más para poder recobrar su independencia de la Comisión (Lewis, 2016).





LECCIONES PARA PUERTO RICO

Puerto Rico se encuentra en un momento crítico frente a la entrada de la Junta de Control Fiscal y las próximas elecciones que ofrecen un nuevo liderato local. Ante este panorama, es de gran utilidad revisar los paralelos entre nuestra presente situación y la debacle ocurrida en Detroit.

En ambos escenarios, vemos patrones recurrentes de sobreestimación de recaudos llevando a déficits presupuestarios que obligaron al gobierno a acudir al mercado de bonos para cerrar la brecha entre ingresos y gastos. En el caso de Detroit, el problema se fue empeorando por la dramática merma poblacional y la pérdida de empleos de su industria principal: la manufactura automovilística. De manera muy parecida, la situación de Puerto Rico también se vio agravada por el acelerado éxodo hacia los Estados Unidos continentales y la pérdida de empleos en la industria de manufactura farmacéutica.

Como evidencia el caso de Detroit, la restauración del orden fiscal conlleva sacrificios. Puerto Rico debe observar las acciones de los distintos grupos afectados que en el caso de Detroit, unieron esfuerzos para salvaguardar su legado y aliviar la carga al sistema de pensiones como lo hicieron en el caso del Instituto de Arte de Detroit.

Prospectivamente, el caso de Detroit nos urge a diseñar un plan económico diversificado que no ponga todas las fichas sobre una sola industria. El plan económico debe ampliar la libertad económica de los puertorriqueños y fomentar una economía robusta y diversificada. Puerto Rico debe reinventarse con miras a atraer empleos para así tratar de detener el éxodo.

► BIBLIOGRAFÍA

- Bomey, Nathan. (2016). *Detroit Resurrected: To Bankruptcy and Back*. New York, New York: W.W. Norton & Company, Inc. ISBN 978-0-393-24891-3
- Boyle, Kevin. (2009, May). Requiem: Detroit and the Fate of Urban America. *Origins: Current Events in Historical Perspective*, vol #2, issue 8. Retrieved from <http://origins.osu.edu/article/requiem-detroit-and-fate-urban-america>
- Chambers, Jennifer. (2016, Oct 4). *Appeals Court Rejects Challenge to Detroit Pension Cuts*. The Detroit News. Retrieved from <http://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2016/10/03/appeal-rejects-bankruptcy-challenge/91481570/>
- City Mayors Foundation. (2013). Dave Bing Mayor of Detroit, Michigan USA. *Mayor of the Month Series*. Retrieved from <http://www.citymayors.com/mayors/detroit-mayor-bing.html>
- Clark, Anna. (2016). 5 Revelations about Detroit's Bankruptcy Story. *Next City*. Retrieved from <https://nextcity.org/daily/entry/detroit-resurrected-book-nathan-boomey-bankruptcy>
- Davey, Monica. (2013). In Detroit, Mayor's Race Is One Piece of a Puzzle. *The New York Times*. Retrieved from http://www.nytimes.com/2013/11/03/us/politics/in-detroit-mayors-race-is-one-piece-of-a-puzzle.html?rref=collection%2Ftimestopic%2FBing%2C%20Dave&action=click&contentCollection=timestopics®ion=stream&module=stream_unit&version=latest&contentPlacement=3&pgtype=collection&r=0
- Detroit Historical Society. (2016). *Grand Bargain*. Encyclopedia of Detroit. Retrieved from <http://detroithistorical.org/learn/encyclopedia-of-detroit/grand-bargain>
- Doucet, Brain. (2015, Feb. 17). *Detroit's Gentrification Won't Give Poor Citizens Reliable Public Services*. The Guardian. Retrieved from <https://www.theguardian.com/public-leaders-network/2015/feb/17/detroit-gentrification-poverty-public-services-race-divide>
- Gottesdiener, Laura. (2014, Nov. 20). The City of Detroit: Divided, Separate, and Unequal. *Utne Reader*. Retrieved from <http://www.utne.com/community/city-of-detroit-zb0z1411zhur>
- Lewis, Barbara. (2015, Nov. 30). The DIA'S Grand Bargain. *Detroit's Public Radio Station Website*. Retrieved from <http://wdet.org/posts/2015/11/29/82007-the-dias-grand-bargain/>
- Moreland, James. (2016, Aug. 13). Detroit is an Example of Everything that is Wrong in Our Nation. *Economy in Crisis*. Retrieved from <http://economyincrisis.org/content/detroit-americas-war-torn-city>
- Office of the High Commissioner on Human Rights (2014, Oct. 20). Joint Press Statement by Special Rapporteur on Adequate Housing as a component of the Right to an Adequate Standard of Living and to Right to Non-Discrimination; and Special Rapporteur on the Human Right to Safe Drinking Water and Sanitation. *OHCHR: News*. Retrieved from <http://www.ohchr.org/en/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=15188&LangID=E>
- Padnani, Amy. (2013, Dec. 8). Anatomy of Detroit's Decline. *The New York Times*. Retrieved from <http://www.nytimes.com/interactive/2013/08/17/us/detroit-decline.html>
- State of Michigan. (2013). Detroit's Financial Crisis: What You Need to Know. *Detroit Can't Wait Fact Sheets*. Retrieved from http://www.michigan.gov/documents/detroitcantwait/detroitfactsheet_412909_7.pdf
- State of Michigan. (2016). *About the Detroit Financial Review Commission (FRC)*. Michigan Department of Treasury. Retrieved from http://www.michigan.gov/treasury/0,4679,7-121-1751_51556_77310---,00.html
- Snyder, Rick. (2013, Mar. 1). Solving Detroit's Fiscal Crisis. *State of Michigan: Reinventing Michigan Blog*. Retrieved from http://www.michigan.gov/snyder/0,4668,7-277-57577_60279-296098---,00.html
- Sugrue, Thomas J. (2004). From Motor City to Motor Metropolis: How the Automobile Industry Reshaped Urban America. *Automobile in American Life and Society*. Retrieved from http://www.autolife.umd.umich.edu/Race/R_Overview/R_Overview1.htm#popsugrue
- Sugrue, Thomas J. (2005). *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press. ISBN-13 978-0691121864.
- Turbeville, Wallace. (2013, Nov 20). The Detroit Bankruptcy. *Demos: An Equal Say and an Equal Chance for All*. Retrieved from <http://www.demos.org/publication/detroit-bankruptcy>

