

General Motors está al borde de la quiebra

¡Es hora de la recuperación rooseveltiana de LaRouche!

por Nancy Spannaus

El hecho de que la quiebra inminente de la General Motors Corporation (GM), el gigante automotriz que representa uno de los últimos bastiones de una planta industrial bien equipada y con una fuerza laboral calificada en los Estados Unidos, no se haya convertido en el centro de la atención política nacional en el mes de marzo, es un testimonio de la demencia de los órganos informativos, el Gobierno de Bush y la mayor parte de la dirigencia política estadounidense. Todo ese mes hubo anuncio tras anuncio de que la GM estaba a punto de quebrar y, muy probablemente, de llevarse consigo a buena parte del mercado bursátil y del sistema financiero mundial.

La desaparición de esta empresa, una pieza fundamental de la capacidad manufacturera de los EU, es inaceptable, afirmó el economista y líder demócrata Lyndon LaRouche. No puede permitirse que decaiga su capacidad de producción física, así que hay que echar a andar un plan de supervivencia. LaRouche de inmediato puso a su organización a diseñar dicho plan, discutiendo a fondo con dirigentes sindicales, industriales y políticos cómo emprender un programa de reconstrucción de emergencia para los EU.

Esta campaña para reemplazar a la fuerza laboral calificada de los EU en un programa urgente de construcción de la infraestructura necesaria, como lo hizo Roosevelt en los 1930, es el fruto natural de la pelea por el Seguro social, dijo LaRouche. Es claro que el plan de Bush de robarse el Seguro Social está en aprietos, pero de no tomar medidas *ahora* para que el Partido Demócrata, los trabajadores y los republicanos juiciosos salven capacidades industriales decisivas como la de la GM, perderemos la capacidad vital de máquinas-herramienta que necesitamos para salir de la depresión y estimular el necesario renacimiento económico mundial.

La noticia de la crisis de la GM comenzó a punzar en la

prensa financiera a fines de febrero, y ha empeorado casi cada semana. El detonador visible fue la drástica caída de las ventas de automóviles en los EU en enero y febrero, lo cual le creó problemas enormes a la empresa de financiamiento de la GM, la GMAC, que tiene una deuda de 300 mil millones de dólares, la segunda más grande de cualquier empresa estadounidense después de la agencia hipotecaria semiprivada Fannie Mae. Sus perspectivas de seguir a flote tras la caída en las ventas (9% en enero y 13% en febrero) eran sombrías.

De inmediato las acciones de la GM sufrieron el impacto. Desde principios de marzo los “mercados” empezaron a ponerse nerviosos y exigieron tasas de interés 3 o 4% mayores que las de los bonos del Tesoro. Lo que se veía venir era el hecho de que la GM tendrá que refinanciar o pagar 44.700 millones de dólares de su deuda en el 2006.

El principal fabricante de repuestos de la GM, Delphi, también se vio afectado, dizque por un escándalo contable “a la Enron”. A principios de marzo la calificación crediticia de Delphi cayó dos puntos, por debajo de la categoría de “chatarra”, y la empresa aceleró su reducción de costos cortando el pago del seguro de salud para los jubilados y adelantando despidos ya programados.

El 16 de marzo la crisis empeoró, y mucho. Esa mañana la GM declaró que sus ganancias en el 2005 serían hasta 80% menores que su pronóstico anterior, y que las “ganancias” del primer trimestre del 2005 serían negativas. También dijo que esperaba tener un flujo de caja *negativo* de 2.000 millones de dólares para todo el 2005.

Los mercados de inmediato voltearon a ver a las agencias calificadoras, pues ya se había rumorado que pensaban considerar las acciones de la GM como chatarra. La principal agencia calificadora, Standard and Poor's, convocó a una rueda



La General Motors empezó cerrando plantas, y ahora encara la bancarrota quizás más grande de la historia.

de prensa para anunciar que había empezado a “revisar la calificación de la GM a la baja”. “Ahora consideramos la calificación [de la GM] como débil”, dijo. “Podríamos bajar la calificación en cualquier momento si llegamos a dudar que la GM estuviera en vías de mejorar su desempeño financiero”.

De inmediato, los inversionistas empezaron a deshacerse de las acciones de la GM. Cuando el *Financial Times* informó el 22 de marzo que la enorme filial financiero–especulativa de la General Electric, GE Capital, le retiró un servicio financiero de 2 mil millones de dólares a la GM, fue visto como un voto de desconfianza, y la cosa empeoró aun más.

Desmantelar o reconstruir

Cuando una empresa o un país sufren una crisis de insolvencia como la de la GM, tiene dos alternativas diametralmente opuestas. Empezar a parar la producción para “reducir costos”, una espiral descendente que casi siempre lleva a la muerte. O emprender un programa que salve y acelere la capacidad productiva para salir de la crisis. Esto, por supuesto, sólo puede hacerse asegurando que haya demanda para el producto de la empresa; una demanda que, en este caso, depende de que Washington tome la decisión política de iniciar un esfuerzo de reconstrucción que aproveche las capacidades de la GM.

A nadie le sorprendió que la GM —a últimas fechas descrita como una empresa financiera cuyo pasatiempo es producir automóviles— pensara recortar la producción. Los “expertos” financieros de lugares como Morgan Stanley, empezaron a decir que la GM tenía “demasiadas plantas, demasiados obreros, demasiados modelos, demasiados concesionarios, y que las prestaciones de sus empleados son demasiado buenas”. La propia GM dijo que pensaba proponerle al sindicato

de trabajadores automotrices UAW un recorte al seguro médico, e insinuó la posibilidad de eliminar algunos de sus modelos. Delphi pretende cerrar la mitad de las 23 plantas que tiene en los EU, lo cual sería una gran pérdida de fuerza laboral calificada y de capacidad productiva.

No obstante, LaRouche ha decidido emprender una lucha por el segundo enfoque. Desde el principio, el trato con los sindicalistas de la UAW arrojó un panorama de la versátil capacidad de máquinas–herramienta de las plantas automotrices, que podrían reacondicionarse para construir ferrocarriles de alta velocidad o componentes para muchos otros proyectos de infraestructura con urgencia necesarios. Muchos trabajadores del UAW, en especial los de las empresas que producen autopartes como Visteon y Delphi, de hecho son ingenieros industriales con tremendas capacidades para ajustar el proceso de producción a lo que la nación necesita.

Al mismo tiempo, el debate con ingenieros y dirigentes políticos ha desempolvado una gran cantidad de proyectos que los trabajadores automotrices, entre otros, podrían empezar a construir de inmediato, siempre y cuando haya crédito disponible. Los Cuerpos de Ingenieros del Ejército han preparado ya muchos de estos proyectos, y muchos otros llevan décadas planeándose.

¿Hoover o Roosevelt?

El enfoque de LaRouche parte de la misma perspectiva que el de Franklin D. Roosevelt, mientras que los planes imperantes en Washington le siguen los pasos a los fracasos de Herbert Hoover. Como LaRouche seguido ha señalado, Hoover no creó el crac del mercado de valores, pero sus estúpidas medidas económicas para enfrentarlo en realidad profundizaron la depresión y la empeoraron. Y eso es lo que están a punto de hacer el Gobierno de Bush y quienes piensan en términos monetaristas en general. Voltean para todos lados y dicen, “no hay dinero”, y a recortar se ha dicho.

Roosevelt adoptó el enfoque contrario. Él decidió que tenía que ponerse a la gente a trabajar de nuevo, a producir, y reorganizó el sistema bancario a fin de conseguirlo. A la hora de financiar un gran conjunto de proyectos públicos, estableció la Administración de Obras en Progreso (WPR) o hizo acuerdos de financiamiento a través de la Corporación de Financiamiento de la Reconstrucción (RFC). Los requisitos financieros nunca condicionaron lo que tenía que hacerse, sino que más bien los medios financieros se adaptaron a las necesidades de la economía física, al menos en la medida en que Roosevelt pensó que podía hacer que el Congreso y los banqueros emprendieran sus programas. Él sabía que el gobierno federal tenía la facultad de hacer lo necesario por el bienestar del pueblo.