

## Los banqueros desmiembran a la General Motors

por Nancy Spannaus

Tal como advirtió Lyndon LaRouche, uno de los dirigentes del Partido Demócrata, los banqueros están respondiendo a la desesperada crisis financiera de la General Motors Corporation (GM) y de otros fabricantes automotrices importantes, exigiendo su desmantelamiento y la liquidación de sus partes integrantes para sacar ganancias, en vez de proteger su capacidad productiva. La cada vez más precaria situación financiera de la GM, y las exigencias de estos banqueros, subrayan la urgencia del llamado que le hizo LaRouche al Senado de los Estados Unidos, para que tome medidas de emergencia para salvar a la industria automotriz y al sistema económico-financiero de los EU de una quiebra desastrosa.

El memorando con las medidas de emergencia que propone LaRouche, mismo que su comité de acción política, *LaRouche PAC*, está circulando en Washington, D.C., insta al Senado a poner en marcha un programa a lo Franklin Roosevelt par salvar la capacidad de máquinas-herramienta del quebrado sector automotriz, y que luego emitiría crédito con respaldo del gobierno para aprovechar dichas capacidades en programas acelerados de reconstrucción de la infraestructura económica física, como lo serían sistemas ferroviarios, hidráulicos y de energía. El Gobierno de los EU tiene que “garantizar que el empleo continuo de la fuerza laboral de esa industria [automotriz] siga funcionando, en todos y cada uno de sus lugares actuales de empleo, al margen de lo que pase con la arquitectura financiera asociada con la propiedad actual de ese conjunto de empresas”, insiste LaRouche.

### El desastre financiero

No hay duda que en lo financiero la GM y su rival, la Ford, están en la quiebra. La GM anunció el 20 de abril que sufrió pérdidas de 1.100 millones de dólares en el primer trimestre de 2005, y ahora rehusa proyectar cuál será su posición fiscal para fines de año. Según cableó Bloomberg.com el 20 de abril, la situación es peor de lo que parece, pues las cifras de la GM muestran que en el primer trimestre tuvo un flujo negativo de efectivo de 4.700 millones de dólares. Aun con los 25 mil millones de dólares de reserva que la GM dice tener, semejante flujo pronto arrasaría con la capacidad de funcionar de

la empresa.

¿Cómo es que la empresa automotriz estadounidense por excelencia cayó en tan precaria situación? No todos sus problemas pueden explicarse desde el interior de la industria automotriz. Por un lado, han convertido el negocio del financiamiento automotriz en otra burbuja financiera, prestándole ingentes cantidades de dinero para vehículos sobrevaluados a una clientela cada vez con menos posibilidades de pagar. La GMAC, el brazo de financiamiento de la GM, emprendió otras operaciones especulativas tales como la de bienes raíces, y las ventas de automóviles han ido en picada a pesar de enormes incentivos y descuentos. Con estos factores en mente, los tiburones financieros de la agencias calificadoras han elevado cada vez más la sobretasa que la GM tiene que pagar por sus bonos, los que ahora están a un pelo de caer a la categoría de chatarra.

Pregúntale a la administración de la GM cuál es el problema, y mentirá diciendo que es una consecuencia del alto costo de las prestaciones médicas y las pensiones de los retirados. En una conferencia telefónica el 20 de abril el jefe de finanzas de la GM, John Devine, amenazó con saquear el fondo de 20 mil millones de dólares que la GM tiene destinado para los trabajadores sindicalizados estadounidenses y sus dependientes, de no mejorar la situación financiera de la empresa.

### Quieren hacerla pedazos

Sin embargo, los banqueros (los mismos que sienten frustración por no haber podido avanzar en su robo del fondo del Seguro Social) tienen algo aun más destructivo en mente: cerrar sectores enormes de la empresa, despedir a los trabajadores y hacer pedazos las operaciones, para hacer de la amortización de la deuda la prioridad.

Rod Lache y Michael Heifler del Deutsche Bank dijeron que la GM quizá se vea “obligada a emprender una gran reestructuración, que podría significar el cierre de cuatro plantas de ensamblaje y la eliminación de entre 20.000 y 30.000 plazas de trabajo en Norteamérica”, según informó el *Detroit News* del 19 de abril. También dijeron que eso puede significar la desaparición de una de sus marcas —probablemente la



*Lyndon LaRouche le ha exigido al Congreso de los EU intervenir para salvar de los banqueros a la fuerza laboral y la capacidad productiva de la industria automotriz. (Fotos: Wieck Media Services y Stuart Lewis/EIRNS [LaRouche]).*

Buick—, renegociar las prestaciones de salud con el sindicato de la UAW, y cortarle otras prestaciones a los trabajadores despedidos, quienes representan la mayor parte de su nómina. “Recomendaron” una medida que recortaría 2.500 dólares al año por trabajador en prestaciones de salud, y predijeron que la GM, luego de seguir sus recomendaciones, “puede surgir como un fabricante automotriz más pequeño, pero más saludable”.

Otros “analistas” han “pronosticado” que la GM tendrá que eliminar un “exceso de capacidad, que equivale a ocho plantas de ensamblaje, en los próximos dos trimestres”. Todos estos planes implican despidos generalizados que, en efecto, echarían por la borda a gran parte de la fuerza laboral más calificada de la nación.

Y no es sólo la GM la que está en el destazadero. Los bonos de la Ford, la segunda empresa automotriz de los EU, tienen la misma calificación precaria que los de la GM, y Ford también ha anunciado la caída de sus utilidades.

No es de sorprender que la crisis de los principales fabricantes de automóviles esté teniendo efectos colaterales sustanciales en la industria de abasto de los talleres de máquinas-herramienta, como es el caso de Delphi y Visteon, las que también están viendo mermados sus ingresos.

### Una crisis sistémica

Los anuncios de una reducción de la producción automotriz —que la Ford y la GM ya hicieron— no crearán problemas en el abasto de vehículos necesarios; los EU ya producen demasiados automóviles (y demasiados “todo terreno”). Pero los EU no pueden darse el lujo de perder su fuerza laboral productiva, que de inmediato debe emplearse en reequipar las plantas para la producción vital en sectores del desarrollo de la infraestructura.

Como Lyndon LaRouche le dijo por teléfono a una reu-

nión que tuvo lugar en Lima el 20 de abril (ver pág. 24), la crisis de la industria automotriz, tanto a nivel internacional como en los EU, no es sólo un problema de producción sino de los detonadores potenciales de un derrumbe impresionante del castillo de naipes que es el sistema financiero basado en el dólar. Los cientos de miles de millones de dólares que adeuda el sector automotriz, apalancados y multiplicados por un sistema financiero mundial al que han presionado al máximo, y una crisis de confianza en dicho sector, muy bien podrían ser los detonadores del desastre.

Pero esto no quiere decir que lo que necesitamos es un rescate financiero de la industria automotriz “a la Chrysler”, como en los 1970. Al contrario. LaRouche ha insistido que nos deshagamos de las obligaciones impagables,

pero que el Gobierno de los EU ofrezca crédito (a largo plazo y bajas tasas de interés) para garantizar que los trabajadores reciban sus prestaciones y, lo más importante, que los operarios calificados trabajen en obras prioritarias de reconstrucción. El gobierno federal puede encontrar con facilidad los mecanismos para otorgar este crédito, dice LaRouche, de ceñirse al modelo de Roosevelt y su Corporación de Financiamiento para la Reconstrucción.

Los funcionarios de la GM y sus acreedores han amenazado a los trabajadores con que tienen que aceptar de inmediato la demanda de romper sus contratos y paquetes de prestaciones y el cierre de plantas, o tomarán medidas aun más drásticas en una reorganización por bancarrota a manos de los acreedores. LaRouche ha opuesto esta perversión del concepto de bancarrota, con la afirmación de que no debe haber ningún esfuerzo para proteger las estructuras de la firma o la administración y los valores financieros, y que la GM necesita someterse a una reorganización supervisada por el gobierno, que impida que su administración y los acreedores saqueen su capacidad productiva y su mano de obra calificada.

Junto con las medidas de emergencia internas, dice LaRouche, tendrá que darse una reorganización financiera mundial en colaboración con otras naciones que establezca al dólar, reestablezca los tipos de cambio fijos y reanude la cooperación en las grandes obras que se necesitan con urgencia.

La crisis automotriz está ayudando a forzar este gran cambio, que nos regresaría a las condiciones que había antes de la ominosa adopción del sistema que reemplazó al de Bretton Woods en 1971, dijo LaRouche. La alternativa es clara: o tenemos un desplome del dólar estadounidense y de la economía, o un rescate rooseveltiano de la economía física que empiece por tratar a la industria automotriz como el bien nacional que es.