LaRouche: Reconvirtamos el sector automotriz

por Paul Gallagher

La campaña del Comité de Acción Política Lyndon LaRouche (o LaRouche PAC) y el Movimiento de Juventudes Larouchistas 'LYM, por las siglas en inglés de este movimiento internacional' para que el Congreso estadounidense apruebe un proyecto de ley que salve a la industria automotriz del cierre, representa la única oportunidad de evitar que la bola demoledora de la globalización acabe de destruir lo que resta del poderío industrial de Estados Unidos y, con él, el del mundo. LaRouche puso a su movimiento en "pie de guerra" el 1 de mayo, con un informe sobre el cierre de más de 65 plantas automotrices con una capacidad de máquinas–herramienta de más de 75 millones de pies cuadrados, este año y el que viene.

"Por tanto, lo que se necesita es que el Congreso establezca por ley una *empresa pública federal.* Esta medida debe incorporar los elementos que las empresas automotrices están desechando de su industria, y que se ajustan a las características que he identificado", escribió LaRouche el 2 de mayo en un mensaje dirigido a "economistas, legisladores y sindicalistas" (ver *Resumen ejecutivo* de la 2ª quincena de abril y 1ª de mayo de 2006).

El objetivo es movilizar al electorado y presionar al Congreso para que intervenga y "reconvierta" el 50% o más de la capacidad ociosa de la industria automotriz a la producción de infraestructura nacional nueva, en particular corredores ferroviarios de alta velocidad y nuevas redes eléctricas con eje en la energía nuclear.

"Están deslocalizando a muerte a esta nación", dijo LaRouche el 9 de mayo, en referencia a las quebradas redes financieras y bancarias internacionales que controlan a las principales compañías industriales. "La globalización está destruyéndonos. Estamos perdiendo toda nuestra capacidad de máquinas–herramienta y de producir infraestructura industrial. Dejen que desmantelen al sector automotriz, y EU se convertirá en un país económico del Tercer Mundo. ¡Acabemos con esta bazofia!"

A menos que se adopten las medidas de LaRouche —y directrices para instaurar nuevas reformas monetarias que fomenten la emisión de crédito federal y restrinjan la especulación—, un crac financiero global golpeará a más tardar para octubre. La *hiperinflación* especulativa, con eje en la desbocada burbuja creciente de los mercados mundiales de los productos primarios este año, muestra a dónde irá a parar la "era de burbujas financieras de Greenspan", y rápido.

Las medidas de emergencia

El enérgico llamado de LaRouche a los legisladores y sindicalistas, "Adoptemos legislación de emergencia, ¡pero ya!", ya ha llegado a los escritorios del Congreso, y una media docena de congresistas están considerándolo seriamente. El 9 y 10 de mayo las Cámaras de Representantes de Vermont y Rhode Island elevaron memoriales al Congreso en los que piden legislación para la "reconversión", sumándose a Alabama y a varios ayuntamientos de regiones automotrices afectadas que ya lo hicieron. Un devedé del documental "La recuperación del sector automotriz y de la economía mundial", producido por LaRouche PAC, sobre cómo aprovechar la capacidad ociosa de las plantas automotrices para la producción de infraestructura nueva, está circulando entre organizaciones demócratas, ayuntamientos, sindicatos y en el Congreso de EU.

Al igual que LaRouche, algunos congresistas consideran la protección y reconversión de la menguante industria automotriz como el meollo de un paquete de leyes urgentemente necesarias para rescatar la economía industrial estadounidense, así como el bienestar general de la población. Esto inclu-

El Movimiento de Juventudes Larouchistas está en "pie de guerra" para salvar la industria automotriz estadounidense. (Foto: Aaron Isherwood/EIRNS).

ye, por ejemplo, ampliar y reformar la estructura de las fuerzas armadas en torno a un Cuerpo de Ingenieros del Ejército mucho más grande y capaz, para la "construcción nacional"; leyes que financien específicamente elementos de una nueva infraestructura nacional como ferrocarriles de alta velocidad y nuevas hidrovías; las leyes que patrocina el representante John Conyers de Michigan para instaurar un seguro médico universal nacional en base al modelo del programa Medicare; y una reforma a la ley de bancarrotas para evitar los timos de las empresas de "globalización por bancarrota".

El principio de las máquinas-herramienta

En las muchas entrevistas de *EIR* con sindicalistas e ingenieros de plantas automotrices de todo el país, queda clara la convicción de estos empleados de que la subutilizada industria automotriz, con su extraordinaria densidad de máquinas–herramienta, "puede construir lo que sea", y puede reconvertir rápidamente plantas específicas para fabricar vagones de ferrocarril, construir esclusas y presas, elementos de plantas eléctricas, etc. Pero a estas máquinas–herramienta las están almacenando, transportando y deslocalizando para la producción automotriz en México o China, e incluso rematando por la internet, conforme va desmantelándose la muy calificada fuerza laboral de las máquinas–herramienta.

Los cierres costarán 75.000 plazas industriales calificadas de manera directa; y mediante las consecuencias inmediatas irradiadas a las plantas proveedoras más pequeñas y los talleres de máquinas–herramienta, otras 300.000. Lo que está por cerrar representa, en términos del sector automotriz, la capacidad de fabricar 2,5 millones de automóviles y camionetas o más. Pero en términos de la urgente inversión económica nacional, representa una capacidad industrial única para la construcción de "una nueva infraestructura nacional" de transporte, energía y más.

Y ésta no es la totalidad de la capacidad ociosa "perdida" que podría restaurarse. Más o menos desde 1985 han desaparecido 5 de cada 6 empleos en la típica planta proveedora o de autopartes; y 2 de cada 3 en la típica fábrica de ensamblaje o de motores.

Los centros de máquinas–herramienta y troqueles del sector son el alma de su creatividad industrial, donde se diseñan y construyen las máquinas y moldes que usa el resto de la industria. Ya se han deslocalizado a Asia cantidades minúsculas de destrezas y capacidades que corren peligro de desaparecer por completo.

Los típicos talleres de máquinas–herramienta y troqueles están perdiendo 50% o más de sus trabajadores. General Motors (GM) tiene 5 centros de máquinas–herramienta y troqueles: Mansfield Metal Center en Ohio; Marion Metal Center en Indiana; Flint Tool and Die, Pontiac Metal Center, y Grand Rapids Metal Center, estos tres últimos en Michigan. Tres de los cinco están ociosos. Este año su fuerza laboral —de la que dependen los 100.000 empleos de producción de GM a nivel nacional— está cayendo, de cerca de 1.600 trabajadores, a sólo 1.275 ahora, y probablemente a 750 para julio.

Ahora existe la clara amenaza de que este núcleo creativo de la industria terminará de desaparecer en el corto plazo, deslocalizándose todo el trabajo de herramientas a India, China y Corea, y a pequeños talleres mecánicos de EU que por lo general tienen que asociarse por computadora con empresas indias o chinas. La pérdida para la capacidad industrial nacional de EU sería inmensa, fuera de toda proporción en relación con el número de empleos involucrados. Esto es doblemente peligroso, porque en el sector aeroespacial, la otra reserva estadounidense de capacidad de máquinas–herramienta que queda y que viene encogiéndose aun más rápido que el sector automotriz, está sufriendo casi el mismo grado de pérdida de máquinas–herramienta y control de sus productos por la deslocalización

O usamos la capacidad de producción de automóviles o la perdemos

El tremendo conjunto de capacidades clave de la industria automotriz, cuyo cierre o liquidación a corto plazo ya se ha anunciado, lo muestra en parte el mapa y la tabla sobre los 64 complejos de ensamblaje, producción, piezas y componentes de autos que aparecen a continuación. Este conjunto comprende 73 millones de pies cuadrados, en gran parte bien provistos de máquinas–herramienta, y maquinarias de alta precisión y flexibilidad, y con una gran capacidad de prensa y levantamiento. Su cierre significa la pérdida directa de 75.000 empleos calificados y, a través de los efectos indirectos inmediatos sobre plantas de abasto y de máquinas–herramienta más pequeñas, otros 300.000. Lo que está por cerrarse representa, en términos de la industria automotriz, la capacidad de fabricar 2,5 millones de automóviles y camionetas de reparto adicionales. Pero, en términos de inversión nacional urgente, representa una capacidad única para construir "una nueva infraestructura nacional" de transporte, energía y demás para Estados Unidos.

De entrevistas con representantes de las fuerzas de trabajo de ingeniería y producción de la industria automotriz queda claro que, entre otras cosas, ésta no representa el total de la capacidad sin utilizar, "pérdida", que podría restaurarse. Desde 1985 han desaparecido cinco plazas de trabajo por cada una de las que quedan en una planta típica de piezas o de componentes; y dos por cada puesto que queda en una planta típica de ensamblaje o de motores. La fábrica de sistemas de calefacción y enfriamiento de la empresa Delphi en Lockport, Nueva York, una de las poquísimas que la quebrada administración de Delphi no ha puesto en la lista de cierres, sirve de ejemplo. Aunque el complejo al parecer permanecerá abierto, el principal edificio de producción en Lockport ahora está totalmente vacío y sólo se usa para almacenamiento; otros dos edificios de producción ahora funcionan al 50% y 33% de su capacidad, respectivamente; la parte de máquinas–herramienta del complejo se ha encogido de 550 a 250 empleados muy calificados; y la fuerza de trabajo en general ha caído en 15 años de 11.000–12.000 empleados, a unos 3.700 ahora, y sigue encogiéndose.

Entre las plantas que están por cerrar este año o el próximo están: Delphi en Columbus, Ohio, que emplea a 845 de lo que antes era una fuerza de 5.000 trabajadores; la planta electrónica de Delphi en Vandalia, Ohio, que ahora tiene 650 trabajadores, de lo que en 1990 era una fuerza de 2.400 trabajadores; el Centro de Metales de la General Motors en Pittsburgh, donde quedan 600 de los 3.500 trabajadores que tenía en su momento cumbre; la planta de repuestos Visteon en Ypsilanti, Michigan, que en un tiempo empleaba a 4.000 trabajadores, ahora tiene 700, y 19 de sus 12 plantas de estampado han estado ociosas recientemente; y a la planta de molde de inyección para plásticos de Delphi en Michigan, con un legado de muchas misiones industriales desde la Segunda Guerra Mundial, ahora le quedan 385 de lo que hace 20 años era una fuerza de 1.150 trabajadores. Entre las plantas de ensamblaje, la instalación de Ford en Hazelwood, en las afueras de San Luis, Misurí, es típica. Hace apenas once años empleaba a 3.000 empleados de producción calificados, pero para cuando cerró el pasado 11 de marzo, esto se había encogido a 1.700 empleados.

Así que, si tomamos esta capacidad ociosa y muy flexible del sector automotriz, y la empleamos para construir la tan necesaria infraestructura nacional nueva en virtud de una reorganización federal, tanto como 2 millones de estadounidenses podrían obtener un empleo nuevo o reemplearse en la industria, en una nación que ha *perdido* dos millones de empleos industriales en los últimos cinco años.

De no hacer esto, según informes recientes, la industria habrá sido demolida para el 2008. Esta existencia abundante de máquinas–herramienta se venderá como chatarra o "acabará en México" y otros centros maquiladores en Asia y Sudamérica, donde las empresas automotrices están "estacionando" cantidades crecientes de su existencia de máquinas–herramienta en sus operaciones globalizadas.

Las capacidades fabriles para propósitos legislativos

Un estudio de algunos ejemplos de cierre o subempleo de capacidad automotriz muestra que no sólo puede usarse para construir infraestructura básica, acorde a los propósitos del mandato federal del bienestar general, sino que se ha empleado a ese fin. Instalaciones más antiguas por todo el oeste de Nueva York, Ohio, Michigan, Misurí y otras partes fueron renombradas por producir aviones y otros pertrechos durante la Segunda Guerra Mundial, de resultas del proceso nacional de "conversión" que había propuesto Walter Reuther, de la Unión de Trabajadores Automotrices, ya desde los 1930. En 1945 Reuther propuso que se reconvirtieran para la construc-

ción de ferrocarriles y viviendas, a través de las autoridades federales. Aunque esto no se llevó a la práctica, muchas plantas siguieron convirtiéndose para la fabricación de otros productos, aparte de automóviles.

Según trabajadores veteranos de la industria automotriz, muchas de las fábricas más antiguas, con su mayor espacio, maquinaria pesada, y puertas para trenes y camiones, son más fáciles de adaptar que las plantas nuevas, que con frecuencia fueron construidas para fabricar un solo producto. Es un hecho sorprendente que muchos de los fabricantes de automóviles, recientemente han invertido millones de dólares en maquinaria y equipo en estas plantas establecidas, sólo para cerrarlas al poco tiempo en aras de las salvajes "demandas" de la globalización. Esto es cierto de la planta de ensamblaje de Ford en Norfolk, Virginia, por ejemplo, y de las plantas de Ford y General Motors en Oshawa y St. Catherines, Ontario, Canadá, y otras. Éstas son plantas capaces y versátiles.

Tanto en la planta de Chrysler de Fenton, en San Luis, como en la planta de instrumentos de Delphi en Adrian, Michigan, se han fabricado barras de combustible nuclear, como propone el proyecto de legislación de LaRouche. La planta de Adrian producía aluminio durante la Segunda Guerra Mundial y a finales de los 1940; frenos para aviones y camiones militares durante la guerra de Corea; y barras de combustible nuclear y tuberías en los 1950 para la Bridgeport Brass Company. Luego, en los 1960 volvió a producir aluminio para Harvey Aluminum y para Martin Marietta; y de 1974 hasta la fecha fabricó y operó prensas de molde de inyección de plásticos para Chevrolet y Delphi.

Muchos en el Congreso reconocen la necesidad de reconstruir y renovar por completo las viejas, pequeñas y desgastadas presas de todo el sistema fluvial del alto Misisipí. Como LaRouche propone, las grandes puertas de batiente modernas para estas varias veintenas de sistemas de esclusas y presas, podrían construirse en las plantas de Delphi en Buena Vista o en Lockport, Nueva York. Esta última tiene puertas de trenes y una "nave alta norteña", con cielos de 80 pies, grúas de 100 toneladas y prensas grandes, donde se construyeron aviones hace 60 años. La primera tiene una nave enorme con prensas de 2.000 toneladas y matrices de estampado, de tres pisos hacia arriba y tres pisos de profundidad, y dos puertas de tren. Esta planta también podría fabricar equipo rodante para ferrocarriles de alta velocidad u otra infraestructura pesada. Hay numerosas plantas parecidas que están por cerrarse o que no están usándose.

Las cinco grandes plantas de ensamblaje de automóviles que tienen General Motors, Chrysler y Ford (ésta última acaba de cesar la producción de autos) en el área de San Luis, junto con los muchos proveedores y talleres de maquinaria en los alrededores, cuentan con el servicio de una especie de centro nacional ferrocarrilero; la zona urbana también tiene patios de reparación de trenes. Constituyen un centro ideal para la fabricación de nuevas locomotoras eléctricas, equipo rodante y otros componentes de un sistema ferroviario de alta velocidad para la nación, como pretende la legislación propuesta por LaRouche. Las plantas de Chrysler y una de las de Ford han recibido grandes inversiones en herramientas nuevas, automatización y demás en la última década. Las plantas de Chrysler construyeron aviones en los 1940, luego tanques durante la guerra de Corea y, finalmente, conjuntos combustibles nucleares en los 1950.

La plantas en Michaud, Luisiana, donde la NASA ha construido grandes cohetes, eran plantas de Chrysler. La conexión con la aeronáutica es clara en muchas partes de la industria automotriz. La planta de Chrysler en Lima, Ohio, a punto de cerrar con sólo 200 trabajadores restantes de los 3.800 que tenía en 2001, fue adquirida por General Dynamics para producir tanques Abrams, y ahora emplea una fuerza de producción de 800 trabajadores.

Es irónico que muchas plantas de fabricación de piezas de automóviles en Michigan hayan tenido contratos de larga data para producir blindaje de alta calidad para uso personal y para autos de policía, al tiempo que miembros del Congreso se quejaban amargamente de que soldados estadounidenses morían de forma innecesaria debido a la producción insuficiente de blindaje para sus vehículos militares o *Humvees*. ¿Por qué el Pentágono no cursó instrucciones para que el blindaje de los *Humvees* se construyera en la plantas automotrices, que pudieron haberse reconvertido rápido para producirlo en serie?

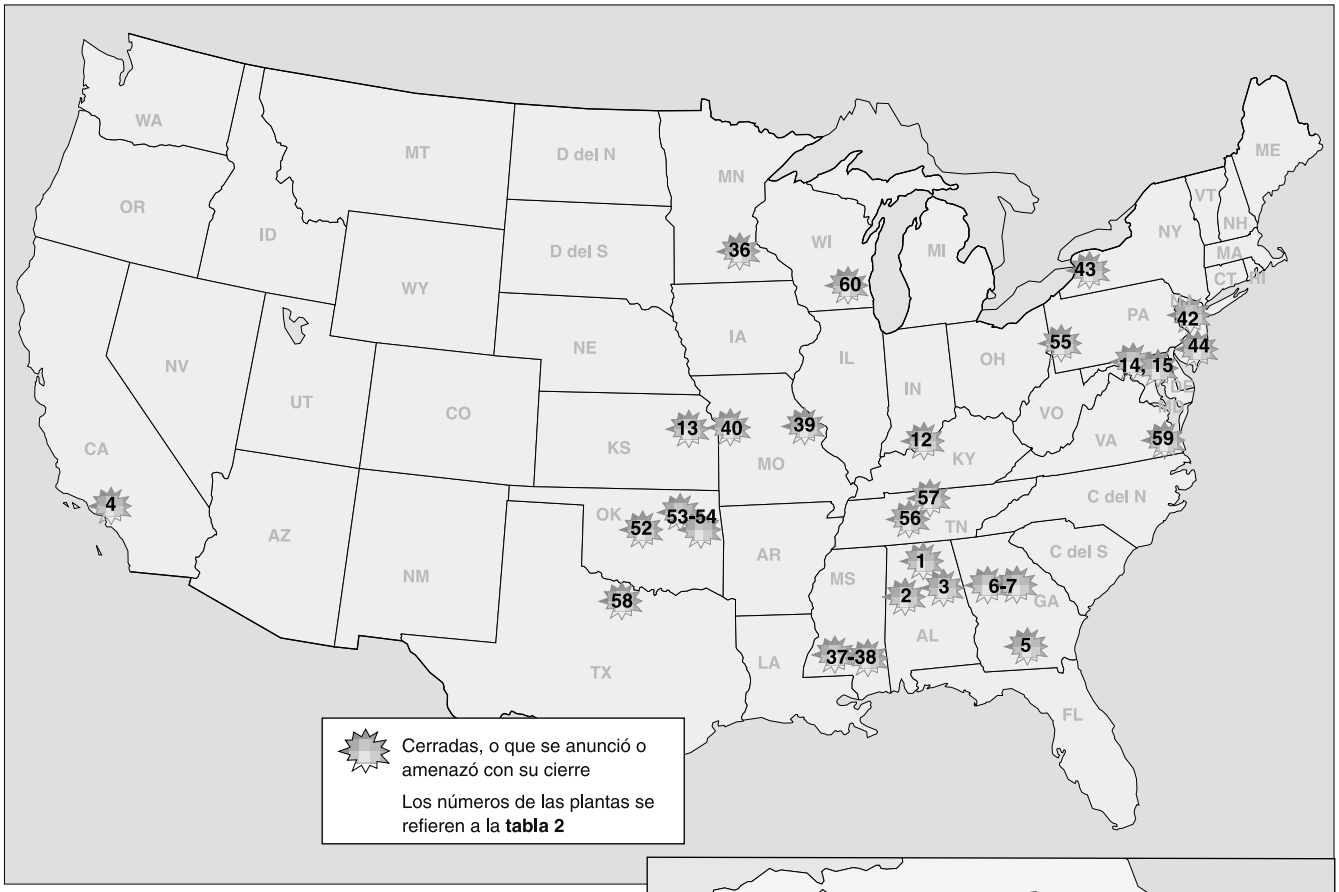
En específico, las máquinas-herramienta

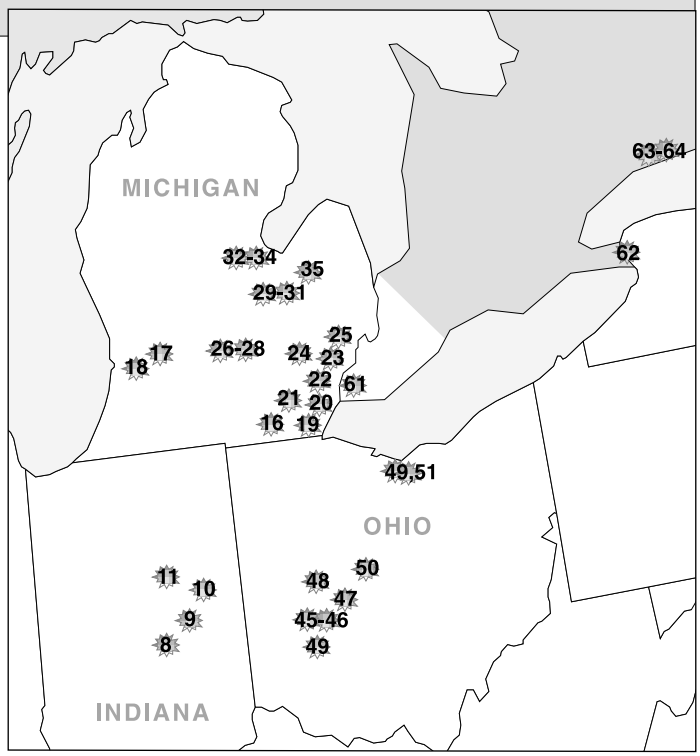
Los centros de herramientas y troqueles del sector automotriz son su corazón de creatividad industrial— de "nueva fabricación", como llaman a algunos— donde son diseñadas y fabricadas las máquinas y moldes que usa el resto de la industria. Ya es poco lo que le queda en términos de destrezas y capacidades, y está en grave riesgo de desaparecer por completo, al deslocalizarse al Asia.

Los talleres de herramientas y troqueles típicos están perdiendo 50% o más de sus trabajadores. General Motors tiene cinco centros de herramientas y troqueles: el Centro Metalmecánico de Mansfield en Ohio; el Centro Metalmecánico de Marion en Indiana; y el Centro Metalmecánico de Pontiac, el taller de Herramientas y Troqueles de Flint, y el Centro Metalmecánico de Grand Rapids, todos tres en Michigan. Tres de los cinco no están funcionando. Su empleo, que hace posible el trabajo de todos los 100.000 trabajadores de General Motor a nivel nacional, ha caído este año de unos 1.600 trabajadores a unos 1.275 ahora, y es probable que haya como 750 trabajadores de herramientas y troqueles para julio. (Un centro comparable de "nueva fabricación" de la empresa Delphi en Lockport, ha caído de 550 a 250 mecánicos, diseñadores de herramientas, troqueladores, modeladores y demás). Un "troquel tipo" empresarial es la unidad básica para medir el trabajo de máquinas–herramienta de alta calificación, y los

MAPA 2

‘Exceso’ de plantas automotrices disponibles para que las opere una agencia federal de infraestructura





La capacidad industrial le plantea el reto al Congreso de EU: úsala o piérdela

“He aquí cómo va a funcionar la cosa. Tenemos una utilización de la capacidad que anda por el orden del 35 a 40%, entre las tres grandes compañías automotrices. Sabemos más concretamente, en el caso de General Motors, que usa como un 35% para producir realmente su parte del mercado de automóviles, camionetas, y todoterrenos y todo esto. . . De modo que vamos a salvaguardar esa sección de estas compañías automotrices, y seguirán funcionando como lo hacen. Pero vamos a someter la capacidad sin usar a la intervención de alguna agencia temporal del gobierno, y a tomar esa capacidad ociosa de la planta, a los trabajadores despedidos, y asignarle tareas específicas vitales en esta reconstrucción de la infraestructura del país. Así que, realmente vamos a someter a esos elementos del sector automotriz que en estos momentos no están en uso o se subemplean. . . a una reorganización mediante la intervención del gobierno federal. Y contrataremos de vuelta a los trabajadores, y emitiremos crédito federal”.

TABLA 1

Cierre o liquidación de las principales plantas automotrices

Núm.	Estado	Ciudad	Tipo de planta	Trabajadores por horas	Trabajadores asalariados	Millones de pies cuadrados
1	**Alabama**	Athens	Delphi sistemas eléctricos y de dirección	2.037	174	0,7
2	**Alabama**	Cottondale/Tuscaloosa	Delphi térmicos e interiores	225	40	0,2
3	**Alabama**	Gadsden	Delphi térmicos e interiores	185	40	0,3
4	**California**	Irvine	Delphi sistemas electrónicos	89	4	0,2
5	**Georgia**	Fitzgerald	Delphi baterías	363	22	
6	**Georgia**	Atlanta/Hapeville	Ford ensamblaje	1.978	174	2,8
7	**Georgia**	Doraville	GM ensamblaje	2.856	220	3,6
8	**Indiana A**	Indianápolis	Visteon partes para dirección	1.800	300	
9	**Indiana**	Anderson	Delphi fuerza y chasis	791	89	0,5
10	**Indiana**	Muncie	GM transmisiones	385		
11	**Indiana**	Kokomo	Delphi ambiente y seguridad	2.421	2.913	2,3
12	**Indiana**	Corydon	Tower estampado automotriz	800		
13	**Kansas A**	Kansas City	Visteon emsamblaje de faros	95	15	
14	**Maryland**	Baltimore	GM ensamblaje	883	120	3,0
15	**Maryland**	Baltimore	GM transmisiones (PT)	376	68	0,4
16	**Michigan**	Adrian	Delphi térmicos e interiores	387	66	0,3
17	**Michigan**	Grand Rapids	Delphi fuerza y chasis	543	110	1,8
18	**Michigan**	Coopersville	Delphi fuerza y chasis	575	95	0,3
19	**Michigan A**	Monroe	Visteon chasis	1.330	220	
20	**Michigan A**	Milan	Visteon tren motriz	900	150	
21	**Michigan A**	Saline	Visteon interiores	1.585	265	
22	**Michigan A**	Ypsilanti	Visteon chasis	770	130	
23	**Michigan A**	Plymouth	Visteon control de ambiente	1.245	205	
24	**Michigan**	Wixom	Ford ensamblaje	1.663	167	4,7
25	**Michigan A**	Chesterfield Twnship	Visteon relleno para asientos	155	25	
26	**Michigan**	Lansing/Delta Twnshp	GM ensamblaje	130	16	
27	**Michigan**	Lansing/Grand River	GM ensamblaje	1.303	185	2,
28	**Michigan**	Lansing	GM central metalúrgica	1.514	144	1,
29	**Michigan**	Flint East	Delphi sistemas de escape	649	84	1,1
30	**Michigan**	Flint East	Delphi fuerza, motores	2.173	257	4,2
31	**Michigan**	Flint North	GM tren motriz	2.262	360	
32	**Michigan**	Saginaw	GM hierro maleable (PT)	292	41	0,3
33	**Michigan**	Saginaw	Delphi fuerza y chasis	1.015	185	0,7
34	**Michigan**	Saginaw	Delphi sistemas de dirección	3.780	1.200	1,0
35	**Michigan A**	Shelby Township	Visteon interiores y exteriores	1.415	215	
36	**Minesota**	St. Paul	Ford ensamblaje	1.805	160	2,1
37	**Misisipí**	Brookhaven	Delphi eléctronicos	479	44	0,2
38	**Misisipí**	Laurel	Delphi sistemas de fuerza	73	9	0,2
39	**Misurí**	San Luis/Hazelwood	Ford ensamblaje	1.589	153	3,2
40	**Misurí A**	Kansas City	Visteon ensamblaje de faros	95	15	
41	**Nueva Jersey**	New Brunswick	Delphi baterías	283	29	
42	**Nueva Jersey**	Linden	GM ensamblaje	1.654	88	2,6
43	**Nueva York A**	West Seneca	Visteon compresores	110	85	0,3
44	**Ohio**	Kettering	Delphi fuerza y chasis	1.094	147	2,6
45	**Ohio**	Moraine	Delphi fuerza y chasis	1.145	113	0,3
46	**Ohio***	Moraine	GM ensamblaje	3.821	344	4,1
47	**Ohio**	Dayton	Delphi compresores	1.409	252	1,2
48	**Ohio**	Vandalia	Delphi interiores	641	3	0,7
49	**Ohio A**	Sandusky	Visteon luces	1.285	215	
50	**Ohio**	Columbus	Delphi térmicos e interiores	737	105	1,4
51	**Ohio**	Sandusky	Delphi fuerza y chasis	930	212	1,3

(continúa)

TABLA 1 (continuación)

Cierre o liquidación de las principales plantas automotrices

Núm.	Estado	Ciudad	Tipo de planta	Trabajadores por horas	Trabajadores asalariados	Millones de pies cuadrados
52	**Oklahoma**	Oklahoma City	GM ensamblaje	2.534	200	3,9
53	**Oklahoma A**	Tulsa	Visteon vidrio	600	100	
54	**Oklahoma**	Tulsa	Delphi	118	6	
55	**Pensilvania**	Pittsburgh	GM fábrica de metal	541	72	0,9
56	**Tennessee**	Spring Hill	GM ensamblaje	5.067	709	5,2
57	**Tennessee A**	Nashville	Visteon vidrio	730	120	
58	**Texas**	Wichita Falls	Delphi fuerza y chasis	198	30	0,5
59	**Virginia**	Norfolk	Ford ensamblaje	2.400		
60	**Wisconsin**	Milwaukee	Delphi fuerza y chasis	485	70	0,5
Canadá						
61	**Ontario**	Windsor	Ford motores	2.200		
62	**Ontario**	St. Catherines	GM tren motriz	300		
63	**Ontario***	Oshawa Planta #1	GM ensamblaje	1.000		
64	**Ontario**	Oshawa Planta #2	GM ensamblaje	2.300		

En la última década (1996-2005)

Estado	Ciudad	Tipo de planta	Trabajadores	Empresa	Año de cierre
Alabama	Athens	Sistemas eléctricos y de dirección	2.037	Delphi	2001
Indiana	Indianápolis	Fundidora	881	Chrysler	2005
Maryland	Baltimore	Ensamblaje	883	GM	2005
Michigan	Detroit	McGraw vidrio	717	Chrysler	2003
Michigan	Detroit/Mound Rd.	Motores		Chrysler	2002
Michigan	Dearborn	Ensamblaje	2.000	Ford	2004
Michigan	Detroit/Mt. Elliot	Herramientas	290	Chrysler	2003
Michigan	Dearborn	Vulcan Forge	80	Ford	2003
Michigan	Detroit	Tanques	536	Chrysler	1998
Michigan	Flint/		1.200	GM	1999
Michigan	Saginaw	Hierro maleable (PT)	292	GM	
Nueva Jersey	Linden	Ensamblaje	1.654	GM	
Nueva Jersey	Edison	Ensamblaje de camionetas	900	Ford	2004
Nueva York	Tarrytown		3.456	GM	1996
Ohio	Brook Park/Cleveland	Fundidora de aluminio	78	Ford	2003
Ohio	Toledo	Maquinados	1.628	Chrysler	2003
Ontario	Windsor/Pillette Rd.			GM	2001-03
Quebec	St. Therese	Ensamblaje		GM	2002

A = planta de la "Automotive Components Holdings, LLC" de Ford Motor Company, hasta el 1 de octubre de 2005.
*Se eliminará el tercer turno de la planta, lo cual representa un tercio de la fuerza laboral de la misma.
Fuentes: empleados industriales; General Motors Corp.; Ford Motor Co.; Delphi Automotive; Visteon Corp.; *EIR.*

centros de máquinas–herramienta de General Motors ya han caído de 1.600 a 1.000 "troquel tipo" empresarial–año, una baja de 40%.

Existe la clara amenaza de que este corazón creativo de toda la industria desaparecerá en el corto plazo, y que toda la fabricación de herramientas se enviará a maquiladoras en (típicamente) India, China y Corea, y a pequeños talleres de Estados Unidos, que con frecuencia tienen que asociarse por computadora con sociedades indias o china. La pérdida que esto representaría para la capacidad industrial de Estados Unidos sería inmensa, muy por encima del número de trabajadores afectados. Esto es cuanto más peligrosos porque casi se está perdiendo el mismo grado de máquinas–herramienta y control de producto debido a la deslocalización en el sector aeroespacial estadounidense, la otra fuente de capacidad de máquinas herramientas que queda, y que se ha encogido a un ritmo más rápido aun que la del sector automotriz.

En un devedé sobre la reconversión de la industria automotriz que acaba de editar el Comité de Acción Política de Lyndon LaRouche (LaRouche PAC), titulado "La recupera-

Vista aérea del complejo automotriz de Lockport, Nueva York, que ahora es propiedad de Delphi. Se ha cerrado parte de este complejo y otros sectores del mismo trabajan al 50 o 70% de su capacidad. Con un eficiente sistema ferroviario y carretero, maquinaria pesada, y una bahía enorme, sus plantas han construido incluso aeronaves en el pasado, y podrían construir sistemas ferroviarios en el futuro inmediato. (Foto: Sociedad Histórica Cataratas del Niágara).

ción del sector automotriz y de la economía mundial", varios sindicalistas de la industria del automóvil y funcionarios públicos recalcan la pregunta de seguridad nacional que con frecuencia plantean los trabajadores automotrices y aeroespaciales: ¿Qué pasa si en momentos de guerra prolongada la industria estadounidenses se vuelve *totalmente* dependiente de las naciones asiáticas para sus máquinas–herramienta y no puede diseñar armamentos ni la capacidad espacial de la NASA sin comprar diseños de máquinas–herramienta "deslocalizados" o "tercerizados"? Como explica un dirigente sindical: A través de la globalización en realidad estamos oprimiendo a China al deslocalizar la manufactura en grande a ese país, y explotar sus salarios ultrarreducidos. ¿Qué tal si las tensiones resultantes conducen a hostilidades, y al mismo tiempo hemos venido a depender de China o de otras naciones asiáticas en lo estratégico para nuestras capacidades de máquinas–herramienta?

El Congreso puede conjurar dicha situación estratégica difícil al mismo tiempo que atiende el bienestar general de la nación, al intervenir del modo como propone LaRouche.

Los trabajadores de ingeniería y diseño de la industria automotriz realizan una función relacionada con la creación de máquinas–herramienta, aunque también están muy metidos en diseñar el "estilo". Estos trabajadores podría desempeñar una función importante como fuerza de inspección y planificación de la "reconversión" de toda la industria, al evaluar la conversión rápida de las plantas apropiadas para la construcción de infraestructura específica. Aunque todavía no se encuentran en un estado agónico como los equipos de trabajadores de herramientas y troqueles, el número de estos también está encogiéndose. Ejemplo de ello son los 11.000 ingenieros, diseñadores y analistas en la planilla de Ford. Un equipo de diseñadores de la empresa contaba con 15.000 ingenieros y diseñadores en su punto máximo a principios de los 1980; entre 7.000 y 8.000 en 1995; y 350 ahora. La deslocalización, en este caso, ha sido hacia India, en la mayor parte.

Las funciones de los estados y los municipios

Los funcionarios públicos por elección en todos los lugares donde están cerrando plantas de automóviles en el oeste medio y en el sur de EU están realizando reuniones, audiencias, participando en manifestaciones, como fue el caso en Lansing el 29 de abril, y buscándole soluciones a la pérdida de una gran porción de su base impositiva que esto representa. El cierre inminente de las dos fábricas de repuesto que quedan en Saginaw, Michigan, por ejemplo, deja cesante al equivalente del 10% de la población en merma de esa ciudad y reduce aun más su base impositiva. Los ingresos del sistema escolar de Batavia y Sharonville, dos ciudades en Ohio, se reducen en 30% por el cierre de una planta en Batavia. Hazelwood, Misurí, probablemente perderá su fuerza de policía y otros servicios junto con su planta Ford, y tendrá que obtener protección policial del estado o el condado.

La medida desesperada de darle enormes exenciones impositivas a las compañías automotrices con la intención de inducirlas a mantener o iniciar operaciones nuevas, no puede funcionar. El estado de Misisipí le dio 460 millones en exenciones tributarias, terrenos gratis y subsidios directos a la Nissan, lo que equivalió a 60.000-70.000 dólares por cada plaza de trabajo que "creó" la empresa con su planta en Canton. Ahora Misisipí está descubriendo que, con los salarios bajísimos que paga Nissan, tomará 20 años de impuestos sobre la renta para recuperar el ingreso perdido. Cabe notar que la pequeña ciudad de Fenton, Misurí, emitió mil millones de dólares en bonos de desarrollo industrial para financiar una rebaja de impuestos para la planta de Chrysler, y que Misurí está proponiendo abolir todos los impuestos estatales sobre la venta de automóviles fabricados en ese estado, lo que representaría un pérdida de 1.000 dólares por carro.

Semejantes "soluciones" locales, al igual que los esfuerzos locales de tratar de salvar una planta de automóviles al "convertirla" para que ocupe un nicho en la economía local de servicios, equivalen a arar en el mar en medio del colapso de la industria automotriz bajo la globalización. Una solución federal como la que propone LaRouche, mediante la emisión de créditos federales para la construcción de infraestructura, puede mantener y expandir las bases impositivas estatales y municipales también.