

## Ley de Recuperación Económica de 2006

# La caída del dólar, la vivienda y el sector automotriz exige medidas urgentes

por Paul Gallagher

Al tiempo que la burbuja hipotecaria que infló la Reserva Federal de Estados Unidos está desapareciendo, comenzó una grave debacle del dólar desde el 18 de noviembre que, de no intervenir para pararla, arreciará a 20 o 25% o más, y trastornará a todo el sistema financiero y monetario, y el comercio internacional. El estallido simultáneo de la burbuja de la deuda hogareña estadounidense (del consumo), y el encogimiento y desplome inminente del sector automotriz (el último centro de capacidad industrial de EU), requerirán una intervención federal de urgencia fundada en los principios de las medidas que tomó el presidente Franklin Roosevelt para darle marcha atrás al crac económico y la Gran Depresión de 1929–1933. Por fortuna, ahora tenemos una mayoría demócrata en el Congreso estadounidense que puede revivir el legado de Roosevelt; y hay republicanos que intervendrán para salvar a las pequeñas y medianas firmas industriales de máquinas–herramienta y tecnología de un crac del dólar, la vivienda y la industria automotriz, que son el cimiento económico de sus distritos (y de los de sus colegas demócratas). A una Casa Blanca que no cesa de repetir los mantras del libre comercio y la globalización, puede rebasarla la necesidad de actuar, si no es que destituirse por su política bélica.

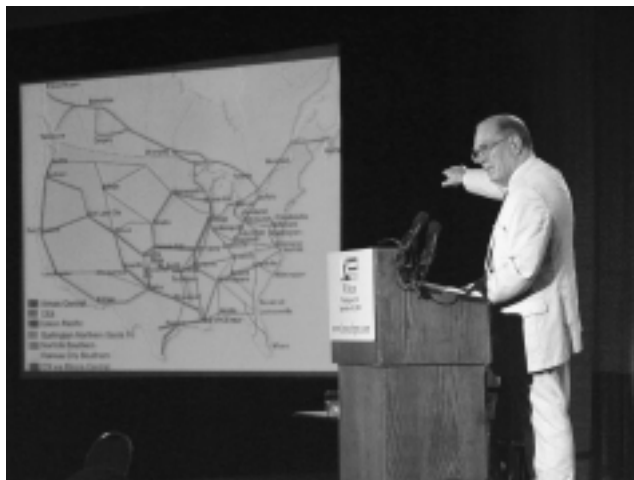
*EIR* publica a continuación un proyecto de ley federal, la ley de Recuperación Económica de 2006, que ha venido circulando los dos últimos años en la forma de memorando en el Congreso actual, pero que no se ha adoptado. La industria automotriz y la que la abastece se han encogido 12% desde que Lyndon LaRouche advirtió, en marzo de 2005, que sufrirían bancarrotas y emitió el memorando “Las medidas de

emergencia que debe tomar el Senado”. La ley de Recuperación Económica combina las medidas urgentes que debe tomar el Congreso para salvar del derrumbe irreparable a la industria más importante de EU, la automotriz, con inversiones a gran escala en infraestructura económica nueva, lo cual podrá salvar al dólar, de sumarse a una reorganización federal de emergencia del sistema bancario por bancarrota. La sección de la ley sobre el financiamiento da un paso en dirección a semejante reorganización.

Un estudio que acaba de publicar *EIR*, en su versión en inglés (ver *EIR* del 18 de noviembre y el 1 de diciembre de 2006), deja claro qué tan desesperadamente enganchado está el sistema bancario que rige la Reserva Federal a la burbuja ahora en picada de los bienes raíces de 2001–2005. En combinación con 2,5 billones de dólares en préstamos bancarios “apalancados” a los fondos especulativos y privados para la toma de empresas, esto ha creado un sistema bancario estadounidense cuyos libros contables están tan cargados de deuda impaga como los bancos japoneses allá por 1990; o sea, está quebrado. El dólar, que venía lentamente de bajada en los últimos meses, ahora, en consecuencia, está hundiéndose más rápido; la Reserva Federal ahora teme un aumento en las tasas de interés; y comienza una nueva ola inflacionaria en los mercancías. El cuadro total de la crisis y la necesaria intervención del gobierno se abordaron en la videoconferencia internacional que dio LaRouche el 16 de noviembre, “A organizar la recuperación del gran crac del 2007” (ver “LaRouche: Derrotamos a Bush; reconstruyamos ahora al mundo”, en *Resumen ejecutivo* de la 2ª quincena de noviembre de 2006).



*El sino de esta planta que acaba de cerrar en Baltimore, y de sus talleres de máquinas-herramienta, debe prevenirse en el caso de 65 a 70 plantas que representan una capacidad de producción automotriz ociosa y subutilizada. “Existe capacidad en prácticamente cada planta” para el proyecto de construcción de infraestructura, informan los obreros automotrices. (Foto: Paul Gallagher/EIRNS).*



*Desde hace casi dos años, el economista y demócrata estadounidense Lyndon LaRouche propuso la idea de reconvertir la capacidad automotriz ociosa para la construcción de infraestructura. Él mencionó el ejemplo de una red ferroviaria nacional de alta velocidad en su videoconferencia del 16 de septiembre de 2005 (ver Resumen ejecutivo de la 2ª quincena de noviembre de 2005). (Foto: Stuart Lewis/EIRNS).*

## Cómo salir de un crac

El dólar ha caído 13% en relación con el euro en lo que va del año, pero casi 5% (de 1,275 euros a 1,335) en las dos semanas que siguieron al 18 de noviembre, debido a una serie de informes mucho peores de lo “esperado” sobre la construcción, permisos y ventas de casas nuevas y en inventario. “La marcada caída del dólar remece los mercados” fue uno de los encabezados típicos la semana del 18 de noviembre, y, a pesar de los discursos del creador de la burbuja hipotecaria, sir Alan Greenspan, y de su fiel ayudante, el actual presidente de la Reserva Federal, Ben Bernanke, lo peor aún está por venir. A los informes sobre la vivienda siguió un aumento “inesperado” en los despidos y la solicitud de beneficios por desempleo (de 309.000 a 356.000 en esas dos semanas), y luego informes de la reducción de la actividad manufacturera en EU en noviembre y más recortes a la producción automotriz. La economía estadounidense se desmorona a una velocidad vertiginosa.

No hay recuperación posible sin movilizar al sector industrial automotriz, que por un siglo ha sido el más importante y capaz de EU, y el centro de su capacidad de máquinas-herramienta, e investigación y desarrollo tecnológico. El puñado de grandes fabricantes de automóviles y sus proveedores empezó este año el proceso de cierre de entre 65 y 70 plantas de ensamblaje y producción, con 23 millones de metros cuadrados de versátil capacidad productiva, y de remate o dismantelamiento de sus máquinas-herramienta en la “globalizada” economía mundial. Esto ha golpeado a miríadas de proveedores medianos y pequeños de autopartes, y a cientos de talleres más chicos.

Lo que se alega en el Congreso y otras partes, de que la industria automotriz estadounidense no está encogiéndose, sino sólo *cambiando* conforme fabricantes extranjeros y sus

proveedores replazan a las “tres grandes” —Ford, General Motors y Chrysler—, sería una necedad, aun de ser cierto. Pero es patentemente falso. El sector industrial automotor de EU empleaba a 1.330.000 trabajadores en julio de 2000 y a 1.056.000 en octubre de 2006, según la Oficina de Estadísticas Laborales; una reducción de 21%. Sólo en los últimos 15% ha disminuido 12%, y eso únicamente refleja parte del desastre del “rescate” en marcha con el que Ford, GM y Delphi por sí solos han venido botando a más de 90.000 obreros en poco más de un año. Dos terceras partes de la reducción las sufre la fuerza laboral de abastecedores pequeños y medianos de autopartes, sistemas, herramientas e investigación.

La producción automotriz ahora está decayendo con rapidez y mudándose a México. La industria norteamericana, incluyendo a todos los fabricantes nacionales e “importados”, están en su nivel más bajo de producción desde 1996. La producción *estadounidense* caerá 6,2% este año, a su nivel más bajo desde 1993 (cuando había 35 millones de estadounidenses menos); la canadiense, 4,7%, 16% menos que en 1999; pero la mexicana aumentará 19,6% en el año.

La primera bancarrota de las “tres grandes”, de la que advirtió LaRouche hace 18 meses, acecha ahora inminente. El préstamo de “hipoteca el changarro” por 18 mil millones de dólares que anunció Ford el 28 de noviembre, claramente es un paso previo a la bancarrota, y quizás precipite la espiral de muerte de la empresa. Ford gastará unos 17 mil millones del préstamo —empeñando toda instalación productiva y oficinas, acción de Volvo y Ford Credit, y propiedad intelectual, para conseguir el dinero— en rescatar (7 mil millones de dólares) y cerrar (10 mil millones) plantas para encoger la compañía en el transcurso de 2008 (según su plan actual). ¡Ford está empeñando sus plantas para poder pagar el costo de cerrar

algunas de ellas! Estos 17 mil millones de dólares consumirán casi la mitad de los 38 mil millones que Ford dice que espera recibir para fines de este año, y otros 10 mil millones para septiembre de 2007. La empresa espera perder entre 10 y 11 millones de dólares de nuevo en 2007, y acaba de anunciar su tercera ronda de recortes a la producción este trimestre.

Así, toda la capacidad industrial de Ford, con todas su capacidad de máquinas–herramienta, que el Congreso podría aprovechar para construir nueva infraestructura económica, está dando, en cambio, un paso gigantesco hacia el basurero.

Las ventas de automóviles en Norteamérica están cayendo entre 4 y 5% al año; la industria no sobrevivirá estimulando las ventas. Las caídas más grandes en las ventas en 2006 tuvieron lugar en los estados más afectados por el derrumbe de la burbuja hipotecaria: California (una caída de 16% en el año hasta octubre), Florida, Arizona, Colorado, etc.

La ley de Recuperación Económica de 2006 le da al sector automotriz una nueva misión para el 50% o más de su capacidad ahora ociosa: producir el “lote de insumos” para los proyectos de obras públicas en la construcción de una nueva infraestructura nacional, de los que es típica la necesidad de una red ferroviaria electrificada nacional de alta velocidad, tanto para el transporte de pasajeros como de carga. La ley toma como modelo la Agencia de Plantas de Defensa de 1940 de la Agencia de Financiamiento de la Reconstrucción (RFC) de Roosevelt; pero la “reconversión” de la capacidad automotriz y de máquinas–herramienta mediante la intervención del Congreso no es ahora para la producción de guerra, sino de los elementos prefabricados de nuevos sistemas de transporte y navegación, generación y transmisión eléctrica, hidráulicos, de salud pública y otra infraestructura.

Dejemos que esta capacidad de máquinas–herramienta —el alma de los avances en una economía productiva— desaparezca, ha advertido LaRouche, y EU deviene en una nación del Tercer Mundo en lo industrial. El motor de la productividad y el potencial de recuperación de un crac económico se pierde.

### **Recuperación vs. el caos del libre comercio**

Peligrosamente, algunos economistas han recibido con beneplácito la caída del dólar y pedido más, incluso los asentados en Washington en el influyente Instituto Nacional de Economía (IIE) y los librecambistas derechistas del Instituto Empresarial Estadounidense (AEI). Los principales economistas del IIE piden que el dólar caiga un 20% más en relación, al menos, con todas las monedas asiáticas; prevén “un letargo de dos años” y alegan que entonces las exportaciones estadounidenses empezarán a aumentar de manera substancial. En realidad, ni las industrias exportadoras ni los economistas sobrevivirían dos años del caos que acarrearía semejante hundimiento del dólar; sería imparable tras una caída del 20%, y el sistema comercial y financiero internacional fundado en el dólar no lo sobreviviría. Y el déficit de la balanza comercial estadounidense ha empeorado de manera constante durante el período de decadencia gradual del dólar desde 2001.

La “solución” librecambista está descartada de hecho y a juicio de la mayor parte de la ciudadanía estadounidense, como han puesto de relieve y documentado los libros recientes de los senadores demócratas Byron Dorgan y Sherron Brown (recién elegido).

El elixir mágico del “libre comercio” y la globalización ha destruido mucho de la economía física de EU. El antídoto para el libre comercio, aunque necesario, no la recuperará. Lo que se necesita es revivir el nivel tecnológico y la productividad de la economía mediante nueva infraestructura nacional; la emisión de crédito federal para este propósito ascenderá a los miles de millones de dólares al año. El déficit de infraestructura, en un cálculo muy conservador, representa millones de dólares de dicha inversión nueva.

Pero, sobre todo, el sistema bancario, cargado de cuentas impagas que van empeorando, necesita una reorganización por bancarrota según los principios que Roosevelt aplicó en marzo de 1933. La ley de Recuperación Económica crea una empresa de infraestructura que ha de recibir nuevos bonos del Tesoro estadounidense a una baja tasa de interés, con un propósito especial. Así, hace que la Reserva Federal deje su preocupación actual —por la hiperinflación del abasto del agregado monetario M3 para préstamos de corto plazo para este sistema bancario quebrado— por la compra, en cambio, de grandes volúmenes de crédito nuevo de largo plazo del Tesoro para la infraestructura. Éste es un paso hacia la necesaria reorganización por bancarrota.

## **Ley de Recuperación Económica de 2006**

*El Comité de Acción Política Lyndon LaRouche redactó el siguiente proyecto de ley para someterlo a la consideración del Congreso de Estados Unidos.*

1. TÍTULO: LA LEY DE RECUPERACIÓN ECONÓMICA DE 2006

2. CONCLUSIONES:

EL CONGRESO CONCLUYE LO SIGUIENTE:

A. Con el efecto de la “globalización”, la economía estadounidense viene sufriendo una pérdida enorme de sus capacidades de máquinas–herramienta. Este peligro tiene como centro la “deslocalización” y cierre acelerado de plantas en la industria más importante y versátil de máquinas–herramienta de EU, la automotriz. Veinticinco millones de metros cuadrados de capacidad manufacturera automotriz están cerrando y su maquinaria se remata en el transcurso de 2006 a 2008; una pérdida de capacidad mayor que la de los últimos 30 años combinada. Dieciocho millones de metros cuadrados de capacidad del sector aeroespacial y de la Defensa están cerrando y su maquinaria viene rema-

tándose desde 1990. El consumo de máquinas–herramienta de EU es sólo 60% del que era en 1980; de ese consumo, 60 a 70% son máquinas–herramienta importadas; muchas de estas existencias, a su vez, vienen destruyéndose o vendiéndose al exterior conforme cierran las plantas; manufacturas vitales para la seguridad nacional, incluso la producción aeroespacial y para la Defensa, se han y se están deslocalizando.

- B. El sector de máquinas–herramienta es el alma de una economía industrial en la que las ideas científicas y tecnológicas se convierten en una nueva realidad económica. De destruirse la industria manufacturera automotriz estadounidense, Estados Unidos de América deviene en una virtual nación “tercermundista” de la noche a la mañana. La capacidad de diseño de máquinas–herramienta de la nación, la mayor parte de la cual se reduce a las firmas de manufactura y abasto automotriz, se perdió. La pérdida de la capacidad de fabricación de herramientas de ese sector industrial y otras estrechamente relacionadas tendría consecuencias incalculables de reacción en cadena en nuestra nación, y también en el mundo en general.

La pérdida de plantas automotrices y de autopartes significa un desastre económico, que cobra proporciones de pueblo fantasma para poblados, ciudades y condados enteros, incluso estados de la Unión que ya son altamente vulnerables.

La pérdida de empleos de ese estrato del diseño de máquinas–herramienta de esa parte de la fuerza laboral, significa muchas veces ese número de trabajadores calificados y no calificados desempleados.

- C. Se perdieron 250.000 plazas netas en el sector manufacturero y de abasto automotriz de 2000 a 2005, con un empleo total a fines de 2005 de 1.090.000. En 2006 fabricantes importantes de automóviles y los proveedores de autopartes más grandes de EU han anunciado el cierre y liquidación de 67 plantas, que ocurrirán entre 2006 y 2008, con la pérdida directa e indirecta, concretada y esperada, de otras 250.000 plazas netas en el sector automotriz.
- D. Aceptando la reducción en la cantidad de automóviles que producen los fabricantes automotrices, tenemos que reemplazar de inmediato ese trabajo pasándolo a otras categorías de productos de muy alto nivel tecnológico para las que la capacidad de máquinas–herramienta de esta industria está singularmente capacitada para diseñar y producir.
- E. EU sufre una crisis de su infraestructura pública que empeora. Esta desintegración es clara en las fallas de la gestión de aguas, la infraestructura de transporte, la eléctrica en los estados del Golfo afectados por los huracanes Katrina y Rita; en los prolongados y calientes apagones que sufrieron cientos de miles en ciuda-

des importantes durante el verano de 2006 a causa de fallas en las obsoletas redes de distribución eléctrica y su capacidad inadecuada; en la falta de capacidad de refinación y la dependencia de las importaciones de petróleo; en la profusión de crisis de agua por toda la mitad occidental del país en la última década.

En EU escasea la infraestructura de transporte ferroviario y colectiva, con redes menguantes de transporte aéreo; su infraestructura eléctrica está rezagándose con la desregulación; ha perdido fuentes de agua fósil y dulce para la irrigación, y tiene un abasto inadecuado de agua potable en regiones rurales; su infraestructura de gestión de aguas —en especial presas río arriba— e hidrovías es obsoleta; su infraestructura portuaria y de conexión ferroviaria de sus puertos es insuficiente; e insuficiente es su infraestructura hospitalaria en caso de cualquier crisis grave de salubridad pública. Esto es sólo con un cálculo mínimo de las “notas sobre infraestructura” de la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles, que supone la necesidad de 1,7 billones de dólares en inversiones sólo para reparar y reemplazar la infraestructura obsoleta e inservible.

1. Cada mil millones de dólares de fondos federales invertidos en nueva infraestructura moderna crean aproximadamente 50.000 empleos y 6 mil millones de dólares en actividad económica.
2. Los estados, ciudades, autoridades de tránsito y aeroportuarias, y otras entidades, tienen miles de proyectos que están listos para realizar, que crearán bienes de capital de largo plazo para EU y que pueden ayudar a estimular la economía nacional.

- F. Es urgentemente necesario que el Gobierno federal de EU y otros tomen medidas para evitar un desplome general, no sólo de la industria automotriz estadounidense, sino de condados, pueblos, ciudades y estados, y de su gente.

### 3. OBJETIVOS:

EL CONGRESO ADOPTA LOS SIGUIENTES OBJETIVOS:

- A. Evitar la pérdida al por mayor del sector industrial automotriz estadounidense, con su vital y versátil capacidad de máquinas–herramienta y fuerza laboral calificada a gran escala; como se está perdiendo con rapidez, el Congreso tiene que actuar con velocidad y fuerza.
- B. Dar marcha atrás, mediante inversiones federales, al descuido, deterioro y desregulación de infraestructura económica vital de EU; y fomentar la construcción de las obras de una nueva infraestructura nacional con el uso de tecnologías de transporte, energía, navegación, purificación de agua y otras del siglo 21.
- C. Preservar una capacidad nacional estratégica de dise-

ño y producción de máquinas–herramienta, y de la fuerza laboral asociada, de entre las plantas de la industria automotriz de otro modo ociosas y abandonadas cuya producción han deslocalizado los fabricantes de automóviles.

- D. Salvar empleos calificados e industriales, y crear nuevos de tales empleos mediante la reconversión de estas plantas y capacidad ociosas a la fabricación y producción del *lote de insumos* para proyectos de infraestructura eléctrica, ferroviaria, de transporte, de gestión de aguas y energética; crear de manera indirecta muchas decenas de miles de empleos semicalificados y no calificados en la construcción, por medio de los proyectos de que implica construir infraestructura nueva.
- E. Con este fin, el Congreso adopta el modelo de funcionamiento de la Agencia de Financiamiento de la Reconstrucción (RFC) y su enmienda, la Agencia de Plantas de Defensa (DPC) de 1940, por el que miles de plantas industriales automotrices y otras fueron reconvertidas para —en ese entonces— la producción para la Defensa. La mitad de toda la capacidad industrial automotriz estaba ociosa al momento de la creación de la Agencia de Plantas de Defensa en junio de 1940

#### 4. SECCIONES:

**Sección 1: Agencia Federal de Plantas de Infraestructura.** Se crea una agencia pública federal, la Agencia Federal de Plantas de Infraestructura para que asuma control y el manejo —directo o por contrato— de la capacidad abandonada y sin usar de plantas y equipo del sector automotriz y de abasto de autopartes, y otras instalaciones industriales, bases militares o astilleros ociosos.

**Sección 2: Infraestructura.** La Agencia financiará y emprenderá, y puede ayudar a otras agencias o entidades públicas estatales o locales a emprender obras de nueva infraestructura económica moderna como: a) transporte ferroviario de carga y pasajeros, incluidos corredores ferroviarios regionales y nacionales de alta velocidad, trenes magnetolevitados en rutas prioritarias, y sistemas de trenes ligeros y de tránsito colectivo; b) generación eléctrica, incluidas plantas nucleares de tercera y cuarta generación, y sistemas de distribución eléctrica; c) infraestructura de purificación y desalación de agua; d) sistemas modernos de gestión de aguas; e) puertos marítimos y sistemas de hidroviás para el transporte de carga; y, f) hospitales e infraestructura de salubridad pública.

#### **Sección 3: Facultades.**

- A. La Agencia esta autorizada para: 1) producir, adquirir y transportar máquinas–herramienta estratégicas y otra maquinaria industrial necesaria para producir lotes de insumos para obras de infraestructura; 2) comprar y alquilar tierra, comprar, alquilar, construir y

ampliar plantas, y comprar y fabricar equipo, insumos y maquinaria para la manufactura de lotes de insumos para construir infraestructura económica nueva; 3) arrendar dichas plantas a empresas privadas para que emprendan dichas manufacturas; y, 4) participar en dichas manufacturas ella misma

- C. La Agencia también está autorizada para hacer convenios con agencias estatales o locales que quieran aprovechar las plantas y maquinaria automotrices ociosas para proyectos de infraestructura, de conformidad con la Sección 3D; o para hacer convenios con firmas que quieran alquilar plantas y maquinaria automotrices para tales contratos, de conformidad con la Sección 3D; o para comprar líneas de productos automotrices o de abasto de autopartes cuando sea necesario para no perder empleos industriales con fabricantes extranjeros.
- D. Contratación y empleo: las agencias estatales o locales, o los contratistas, deben: 1) mantener abiertas y en reparación todas las instalaciones de las plantas, y al menos mantener los niveles de empleo; 2) darle preferencia a la contratación de miembros de la fuerza laboral que ya existía, que quieran seguir trabajando en las plantas; 3) someterse a las reglas Davis–Bacon para los contratos federales; y, 4) gastar de 90 a 95% de los fondos otorgados en dos años a partir del inicio del proyecto.

**Sección 4: Estudios técnicos de las plantas e instalaciones.** El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EU (USACE) deberá emprender estudios técnicos de estas plantas y otras instalaciones en un plazo de seis meses a partir de la promulgación de esta ley, para determinar y planificar el empleo potencial en la producción de los lotes de insumos para obras modernas de infraestructura.

**Sección 5: Directiva.** La Directiva de la Agencia incluirá al Presidente; al Secretario de la Tesorería; al Subsecretario del Ejército para Asuntos Civiles; y a los Secretarios de Transporte, Agricultura, Energía, Educación, Trabajo, Vivienda y Urbanización, y Salud y Servicios Humanos.

**Sección 6: Financiamiento de la Agencia.** La Agencia recibirá un presupuesto para gastos de capital con la emisión de bonos de largo plazo de propósito especial a 2% de interés de la Tesorería de la Agencia, para su redescuento en bancos de la Reserva Federal. La Agencia funcionará bajo la autoridad del Secretario de la Tesorería.

- A. La autorización de la emisión de crédito de la Tesorería mediante bonos de propósito especial emitidos para esta Agencia, asciende a un límite de 200 mil millones de dólares cada año fiscal desde 2007 hasta 2011, y de 300 mil millones cada año fiscal desde 2012 hasta 2016.