

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Crisis-mundial-de-un-sistema-La-extincion-de-los-tres-gigantes-del-automovil>

Crisis mundial de un sistema : La extinción de los tres gigantes del automóvil

- Empire et Résistance -

Date de mise en ligne : lundi 11 août 2003

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Hay acontecimientos que, por sí mismos, muestran la envergadura de la crisis capitalista mundial. Uno de ellos fue revelado por la revista *The Economist*, en su edición del 14 de junio. El semanario británico pronostica nada menos, que "la extinción de los gigantes automotrices (norteamericanos)" : General Motors, Ford y Chrysler.

Por Luis Oviedo

Prensa Obrera

No es la primera vez que las "tres grandes" están al borde de la quiebra ; ya lograron salvarse en dos oportunidades : a fines de los '70 y a comienzos de los '90. Pero esta vez las cosas son más graves : no hay en el horizonte una nueva línea de vehículos como las camionetas deportivas (4x4) que salvaron sus ventas en los años '80/90 ; sus competidores japoneses se han instalado en el sur de Estados Unidos ; el boom bursátil que les permitió financiarse a bajo costo y, por sobre todo, aliviar el peso de sus fondos de pensión durante la década pasada, terminó.

Chrysler perdió 1.200 millones de dólares en el segundo trimestre, lo que proyecta una pérdida anual cercana a los 5.000 millones ; se espera que Ford y GM anuncien pérdidas similares o incluso superiores. Las mayores pérdidas históricas de la industria, hasta el presente, en 1991, fueron de 7.500 millones de dólares ; los números de este año superarán con creces esa cifra.

Si el cuadro operativo es malo, el financiero es catastrófico. El fondo de pensión de la General Motors, por ejemplo, tiene un agujero de 19.000 millones de dólares, el equivalente a su valor en la Bolsa ; el de salud (para activos y jubilados) tiene un déficit de 51.000 millones, equivalente al valor bursátil de los "tres grandes". En total, la desfinanciación de los fondos de pensión de la industria llega a 60.000 millones de dólares. Como los despedidos pasan a cobrar jubilaciones y mantienen su seguro de salud, dice *The Economist*, "la reducción de personal no dará ningún resultado en el corto plazo".

Las alternativas que podrían salvarlas no llegarán a tiempo. La cuestión es urgente, y el semanario británico anticipa que no pasará mucho tiempo antes de que alguno de los "grandes" se declare en convocatoria de acreedores para descargar el pago de las jubilaciones sobre las arcas estatales. Pero esto tampoco resolvería la cuestión porque, "los ejemplos del acero y las aerolíneas, con sus repetidas quiebras, muestran que el salvataje estatal no puede resolver los problemas fundamentales de una industria".

"¿Podrá Detroit escapar por tercera vez a la quiebra ? Las chances son pobres (...) La extinción de los gigantes automotrices de los Estados Unidos ya no es sólo un mal sueño : se está convirtiendo cada vez más en una realidad" ; esa es la lapidaria conclusión del semanario británico.

Una crisis histórica

Junto con los ferrocarriles, pero de una manera todavía más acusada, la automotriz es una industria histórica del capitalismo norteamericano, que funcionó como el principal motor de su economía en el último siglo. Esta íntima integración entre el desarrollo de la industria automotriz, el del mercado interno y la expansión de Estados Unidos como potencia imperialista está sintetizada en una conocida expresión : "lo que es bueno para la General Motors es bueno para Estados Unidos".

La "extinción de los tres grandes" no significa, simplemente, el cierre de tres grandes empresas y, consecuentemente, la liquidación de vastas masas de capitales y el despido de decenas de miles de obreros. Significaría, por sobre todo, la amputación de una parte del desarrollo histórico del capitalismo norteamericano y del vasto y tupido tejido de relaciones económicas, sociales y hasta políticas que se han establecido en torno a la industria automotriz. Detroit produce 16 millones de autos por año y es uno de los grandes deudores bancarios. Decenas de miles de pequeños y medianos inversores son propietarios de acciones automotrices. A su alrededor se desarrolló una vasta red de industrias proveedoras, desde las autopartes y los neumáticos hasta el petróleo. La industria automotriz fue una fuerza de penetración del capital norteamericano en América Latina y en todo el mundo. Por último, pero no menos importante, la industria automotriz es el verdadero corazón del movimiento sindical norteamericano.

La industria automotriz japonesa radicada en Estados Unidos es incapaz de reemplazar este tejido histórico y social.

Es una tendencia general. Al derrumbe de Wall Street y a la pinchadura de las "burbujas" de las telecomunicaciones e Internet, le siguieron las quiebras en las telecomunicaciones, en el acero y en las aerolíneas y los escandalosos fraudes (que eran un intento desesperado de ocultar la quiebra de grandes grupos). Ahora, con la perspectiva de la quiebra automotriz, la crisis llegó al núcleo industrial histórico del capitalismo norteamericano.

Entre 1992 y el 2000, tanto las empresas como los particulares acumularon "una deuda sin precedentes en relación a los ingresos" (Financial Times, 2/7). La necesidad de reducir estas deudas dejó a la demanda privada "crónicamente débil" (ídem), promoviendo una tendencia deflacionaria que anuncia una ola de quiebras de empresas sobre-endeudadas. La bancarrota fiscal - tanto federal como de los Estados y municipalidades - completa el cuadro.

La "globalización" forma parte de la crisis mundial ; no es la salida.

Para la clase obrera y sus organizaciones sindicales, la "extinción" de la industria automotriz norteamericana plantea un gigantesco desafío. Allí no sólo se pagan los mejores salarios y existen las mejores condiciones de trabajo y los mejores planes de retiro y salud sino que el desarrollo histórico del movimiento sindical norteamericano está indisolublemente ligado a la industria automotriz.

La crisis ha reforzado la tendencia colaboracionista de la burocracia. Financial Times (9/6) adelanta que la burocracia ya habría aceptado permitir el cierre de varias plantas en el nuevo convenio colectivo, a discutirse en poco tiempo. Al mismo tiempo, reforzará las tendencias del gran capital a barrer con las conquistas previsionales y de salud de los trabajadores.

La clase obrera norteamericana ha luchado muy duramente por sus conquistas jubilatorias y de salud y ha demostrado, en el pasado, su voluntad de lucha para defenderlas.

La crisis automotriz plantea entonces la perspectiva de una tensión social en aumento y, también, de choques entre el colaboracionismo burocrático y la tendencia de los trabajadores a defender sus conquistas.