



La quiebra de ACES no es más que una prueba, de las tantas que hay, sobre el funcionamiento de la ley de la competencia monopolista.

HECHOS Y CIFRAS

Las 50 aerolíneas latinoamericanas no han podido recuperarse del coletazo del 11 de septiembre, la guerra de Irak y la neumonía atípica. Pese a sus esfuerzos por reducir costos, aún con despidos masivos, el 85 por ciento sigue dando pérdidas, según la Asociación Internacional del Transporte Aéreo. Esta entidad dijo que la crisis no es ajena a otros continentes y que el tráfico mundial de pasajeros cayó 7.1 por ciento en el primer semestre. Pero varios expertos son optimistas sobre la recuperación, pues menos del 10 por ciento de los latinoamericanos vuela en avión. **SOS de la Aviación. EL TIEMPO, Agosto 24 de 2003, Pág. 1-1.**

En la asamblea extraordinaria de accionistas el dirigente Alvaro Maya Restrepo, vocero de un grupo de accionistas minoritario, acusó a Juan Emilio Posada, presidente de la Alianza Summa, de haber engañado a los cafeteros, pues nunca les contó la realidad sobre el balance de Aces. Maya se negó a votar la liquidación de Aces y comentó que Valores Bavaria tenía todo preparado para la Asamblea, inclusive fueron sorprendidos con la incursión de los voceros del fideicomiso de las acciones de la Alianza, quienes propusieron precipitadamente la liquidación de la aerolínea. No había escapatoria. **Pachón O. Efraín, EL ESPECTADOR, Agosto 24 de 2003, Págs. 1-1 y 1-2.**

La expropiación se va dando a través del juego de las mismas leyes immanentes de la producción capitalista, a través de la centralización de los capitales...mano a mano con esta centralización o expropiación de muchos capitalistas por una minoría de ellos se desarrolla la forma cooperativa del proceso de trabajo a una escala superior, la utilización técnica consciente de la ciencia, la explotación planificada de la tierra, la transformación de los medios de trabajo en medios de trabajo de uso común, el ahorro de todos los medios de producción a través de su uso como medios de producción del trabajo combinado y social, la compactación de todos los pueblos en la red del mercado mundial y con ello el carácter internacional del régimen capitalista. **Marx Carlos, el Proceso de Acumulación del Capital, EL CAPITAL, TOMO 1, Pág. 790, Dietz Verlag Berlin 1974, Traducción Libre. *voz**

**Frente Social y Político....
 la opción popular**

Aces y el drama de la burguesía cafetera

La quiebra de Aces y sus implicaciones en la economía colombiana

*NELSON FAJARDO

La noticia más significativa en materia económica en las últimas semanas, es la quiebra de la aerolínea nacional ACES, socia de la denominada Alianza Summa que la articulaba con Avianca y Sam, alianza desarrollada bajo el supuesto de uniones estratégicas para competir óptimamente en la prestación de los servicios de aerolíneas.

La quiebra de ACES no es más que una prueba de las tantas que hay sobre el funcionamiento de la ley de la competencia monopolista entre capitales con el propósito recurrente de asegurar alta capacidad de acumulación a través de buenas condiciones de valorización de capitales. Cuando dichas condiciones no se aseguran, la lógica del funcionamiento del capital no tiene ningún reparo para destruir empresas y proyectos que no proporcionen valorización y rentabilidad. Veamos.

ACES fue fundada en 1971 e inició actividades con capital propio soportado por la Federación Nacional de Cafeteros y Valores Bavaria y una alta calidad en la prestación del servicio. Sin embargo, los términos de la competencia la obligaron a perder su independencia para integrarse con Avianca y Sam. Es bueno recordar que el socio mayoritario de esas dos empresas es el Grupo Santo Domingo, que igualmente participaba en ACES a través de Valores Bavaria con inversiones no estratégicas que aportaron 344,5 millones de dólares en el momento de la fundación de Alianza Summa.

Ahora bien, las causas de la quiebra están no sólo en la pérdida de competitividad, sino también en inversiones erráticas como la adquisición de cuatro aviones Airbus 320 en 1997 y los erro-

res en la estrategia de consolidar una expansión rápida de rutas firmes en el exterior que permitieran alta rentabilidad.

Cuantiosas pérdidas

Según la información registrada (ver El Espectador de agosto 24) las pérdidas acumuladas desbordaron los 41.000 millones de pesos, para salvar la empresa se necesitaban aportes por un total de 83.000 millones de pesos; entre el 2003 y el 2004, los pasivos ascendían a 247.000 millones de pesos y las deudas iban en crecimiento.

A pesar de una estructura accionaria al interior de ACES del 50 por ciento para la Federación y el otro 50 por ciento para Valores Bavaria, lo cierto es que ACES entró a la Alianza en condiciones de socio inferior pues a su interior el dominio accionario absoluto está en manos del Grupo Santo Domingo que además de su fuerza en ACES posee la mayoría de las acciones en el conjunto de la Alianza; es bueno recordar también que el señor Emilio José Archila, antiguo Superintendente de Sociedades y defensor de la Ley Antimonopolio renunció a su cargo por las presiones del Grupo al oponerse enfáticamente a la Alianza Summa.

Desde luego que aquí primó el interés del Grupo por encima de la ley; esto en una franca demostración de violación de la burguesía de su propia ley cuando sus intereses económicos lo exigen.

Si bien es cierto que después del 11 de septiembre en los Estados Unidos, la industria del transporte aéreo entró en una crisis muy aguda, que ha impactado empresas tanto europeas como estadounidenses, también es cierto que los sucesos de Estados Unidos han conllevado no sólo la crisis, sino además quiebras y procesos de reestructuración. La movilidad de capitales dentro del sector apunta a una estrategia económica global que coloque el sector dentro de las exigencias del capital mundial para afrontar la consigna del momento de la lucha "antiterrorista".

La crisis de ACES no es más que una

píldora en la perspectiva señalada donde se rompe con el orgullo fundador de los empresarios paisas y el socio mayoritario ordena su liquidación por las condiciones "difíciles" en que se encuentra para poder asumir con mayor equilibrio económico los retos competitivos que tiene la Alianza, que entre otras cosas no se encuentra bien ubicada en la competencia mundial, dentro de un contexto donde la competencia monopólica absorbe, coopta, subordina o quiebra los capitales inferiores dentro de la estructura jerárquica del gran capital mundial.

Si bien es cierto que ACES y Avianca ahorraron 80 millones de dólares debido a la conformación de la Alianza, la fragilidad de estos logros se muestra con el sobreendeudamiento; situación que está señalando que el problema es del conjunto de la Alianza.

Rasgándose las vestiduras

Al respecto es de suponer que a futuro, el Grupo Santo Domingo priorizará una estrategia para una segunda alianza con capitales transnacionales que le permita estabilizar o conservar su presencia, así sea minoritaria, dentro del jet set de los grandes capitalistas del mundo; de lo contrario, la posibilidad de quiebra y desaparición del Grupo se puede ir acercando. La lógica, entonces, consiste en la subordinación de los capitales locales y minoritarios, entiéndase capitales ligados al café, al capital criollo transnacionalizado y de éste a las transnacionales en una clara demostración de mundialización por arriba de sectores de la precaria burguesía colombiana que no tienen en mente el desarrollo de la economía nacional desde abajo y desde lo endógeno.

Los llantos y la rasgada de vestiduras fue escenificada, en una especie de reality, en el Hotel Park 10 de Medellín en la asamblea extraordinaria de accionistas de la Alianza Summa por esos capitales locales y minoritarios; capitales que no logran captar la estructura jerárquica e impositiva en que se mueve el gran capital mundial. *voz