

ra poseer su licencia de conductores. La escasez de petróleo, real y posible, indubitablemente ha agregado falta de seguridad y ha estimulado este tipo de demanda desde los comienzos de 1972.

Sin embargo, el "tipo importado" de demanda ha sido solo una parte de la historia. Antes, en los últimos años de los 50's, el gobierno canadiense designó a V. I. Bladen como Comisionado Real para estudiar las condiciones de la industria automotriz en Canadá. El reporte de Bladen (2) argüía que el mercado interno canadiense no era lo suficientemente grande para sostener la existencia de las plantas manufactureras, sin fuertes asignaciones para amortización de los costos fijos medios, debido al bajo volumen de producción. A pesar de los favorables costos variables (debidos principalmente a la oferta barata de mano de obra calificada, vis a vis los Estados Unidos) los costos medios totales eran demasiado altos. En la contestación de Bladen, proponía un incremento en el volumen de producción de los automóviles canadienses y vender estos en los Estados Unidos y para finalizar proponía elaborar un tratado estableciendo un mercado común sin aranceles al nivel de manufactureros mayoristas para el comercio de vehículos de motor y refacciones.

Tales arreglos fueron formalizados por los dos gobiernos en 1964 y los resultados subsecuentes están mostrados en el cuadro 1. Cuando las importaciones canadienses son agregadas en los "tipos importados", este total se eleva a cerca del 6.5% del mercado de Estados Unidos en 1964 y a cerca de un 25% en 1972. Las plantas productoras de automóviles de Estados Unidos todavía no han recuperado la cifra de 8.7 millones de unidades alcanzadas en 1965.

III

Estos desarrollos son puestos dentro de las perspectivas de las cuen

tas internacionales de los Estados Unidos en el cuadro 2. Este es un cuadro de cuentas "T" para el periodo 1964 - 1973 (la. mitad), mostrando sumas y balances del comercio de mercancías y servicios, movimientos de capital (se incluyen aquellas transacciones unilaterales, las cuales normalmente se incluyen con las mercancías y servicios en el total de las cuentas corriente), la cuenta de reserva y la de errores y omisiones. El comercio de carros de pasajeros con Canadá y con "otras" naciones es desagregado del resto de los flujos de mercancías y servicios y se presenta en la parte superior de cada cuenta.

Las cifras agregadas son tomadas o compiladas de los usuales reportes "azules" de estadística de la conocida Survey of Current Business del departamento de comercio en los Estados Unidos usando generalmente los datos más recientes y revisados que han sido publicados para cada uno de los años mostrados. Las cifras detalladas del comercio de carros de pasajeros viene de una variedad de fuentes del departamento de comercio, incluyendo las formas anuales FT 110, FT 210, FT 135, FT 410, FT 610, y el resumen FT 990. También fue provechoso el Foreign Commerce and Navigation of the United States, 1964 y U. S. Exports and Imports Classified by OBE end Use Commodity Categories, 1923 - 1968.

Las series de valor resultantes por los carros de pasajeros parecen ser internamente consistentes en todas las cuentas de importación y en las cuentas de exportación de 1965 - 1973 (la. mitad). Ellas se refieren al total de carros de pasajeros importados y exportados, ya sean armados o no. Sin embargo, hay dos problemas que es valioso notar. En primer lugar, el departamento de comercio cree que los valores declarados de las importaciones de carros de pasajeros del Canadá (los publicados en la serie FT-135) son mayores comparados con los verdaderos valores de las transacciones, y ninguna corrección es hecha aquí. Segundo, las entradas por exportaciones en 1964 reflejan algunos problemas que se han venido teniendo desde las primeras clasificaciones de comercio, donde los vehículos no armados de las exporta-

ciones fueron listados separadamente bajo cada parte componente, consecuentemente para 1964 y antes, no es posible obtener las cifras componentes de las exportaciones por país de destino de las unidades no-armadas.

Un vistazo a las cuentas "T" en el cuadro 2 es suficiente para notar que la cuenta de comercio en carros de pasajeros, por si misma ha venido a contribuir criticamente en el decaimiento de la posición de los Estados Unidos en la cuenta total de mercancías y servicios. Pero el problema no se encuentra en las exportaciones. De 1964 a 1972 el valor de las exportaciones de automóviles de los Estados Unidos se incrementó de E.U.\$0.3 billones a E.U.\$1.3 billones y en términos porcentuales de menos de uno por ciento acerca de dos por ciento del total de las mercancías y servicios exportados. Claramente, el sector exportador de la industria no se encuentra moribundo. Los resultados favorables en el lado de exportaciones, sencillamente fueron contrarrestados por el veloz desarrollo de las fuerzas desfavorables en el lado de las importaciones.

Así, hubo un constante incremento en el flujo de carros de pasajeros del exterior, empezando con modestos niveles de E.U.\$0.6 billones en 1964 (dos por ciento de las importaciones de mercancías y servicios) y aumentando constantemente; para 1972 era E.U.\$5.9 billones (más del siete por ciento del total de importaciones de mercancías y servicios). Como se indica figura 1 el dibujo de los datos mostraron un demérito de cerca de E.U.\$5 billones en el saldo de la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos. Más de la mitad de esta cifra, E.U.\$2.7 billones, ocurrieron solamente en el mercado de carros de pasajeros. E.U.\$1.3 billones de ésta cifra fué debido al estilo "doméstico" de carros de pasajeros del Canadá, el remanente de E.U.\$1.4 billones fueron importaciones procedentes de Europa y Japón. Un subsecuente demérito masivo de otros E.U.\$7.8 billones en la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos, ocurrió entre los años de 1970 y 1972, mos-

Un vistazo a las cuentas "T" en el cuadro 2 es suficiente para ver que la cuenta de comercio en cuenta de pasajeros, por el lado de los Estados Unidos en la cuenta total de mercancías y servicios. Pero el problema no se resuelve en las exportaciones. De 1964 a 1972 el valor de las exportaciones de automóviles de los Estados Unidos no muestra un aumento de E.U.\$0.3 billones a E.U.\$1.3 billones y en términos porcentuales de menos de uno por ciento sobre el nivel de los Estados Unidos. Por lo tanto, el sector exportador de mercancías y servicios exportados. Los resultados favorables en la industria no se encuentran reflejados. Los resultados favorables en el lado de exportaciones, especialmente en el sector exportador de mercancías y servicios, se ven reflejados en el lado de las importaciones.

Así, hubo un constante crecimiento en el flujo de carros de pasajeros con el exterior, empezando con niveles de E.U.\$0.6 billones en 1964 (dos por ciento de las importaciones de mercancías y servicios) y aumentando considerablemente para 1972 en E.U.\$2.9 billones (más del siete por ciento del total de importaciones de mercancías y servicios).

Como se indica en la Figura 1 el flujo de los datos muestra un crecimiento de cerca de E.U.\$2 billones en el saldo de la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos. Más de la mitad de este crecimiento, E.U.\$1.3 billones, corresponden solamente al mercado de carros de pasajeros. E.U.\$1.3 billones de este crecimiento se debe al efecto "doméstico" de los carros de pasajeros del Canadá, el remanente de E.U.\$1.4 billones fueron importaciones procedentes de Europa y Japón. Un subsecuente desarrollo masivo de otros E.U.\$1.8 billones en la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos, ocurrió entre los años de 1970 y 1972, cuando

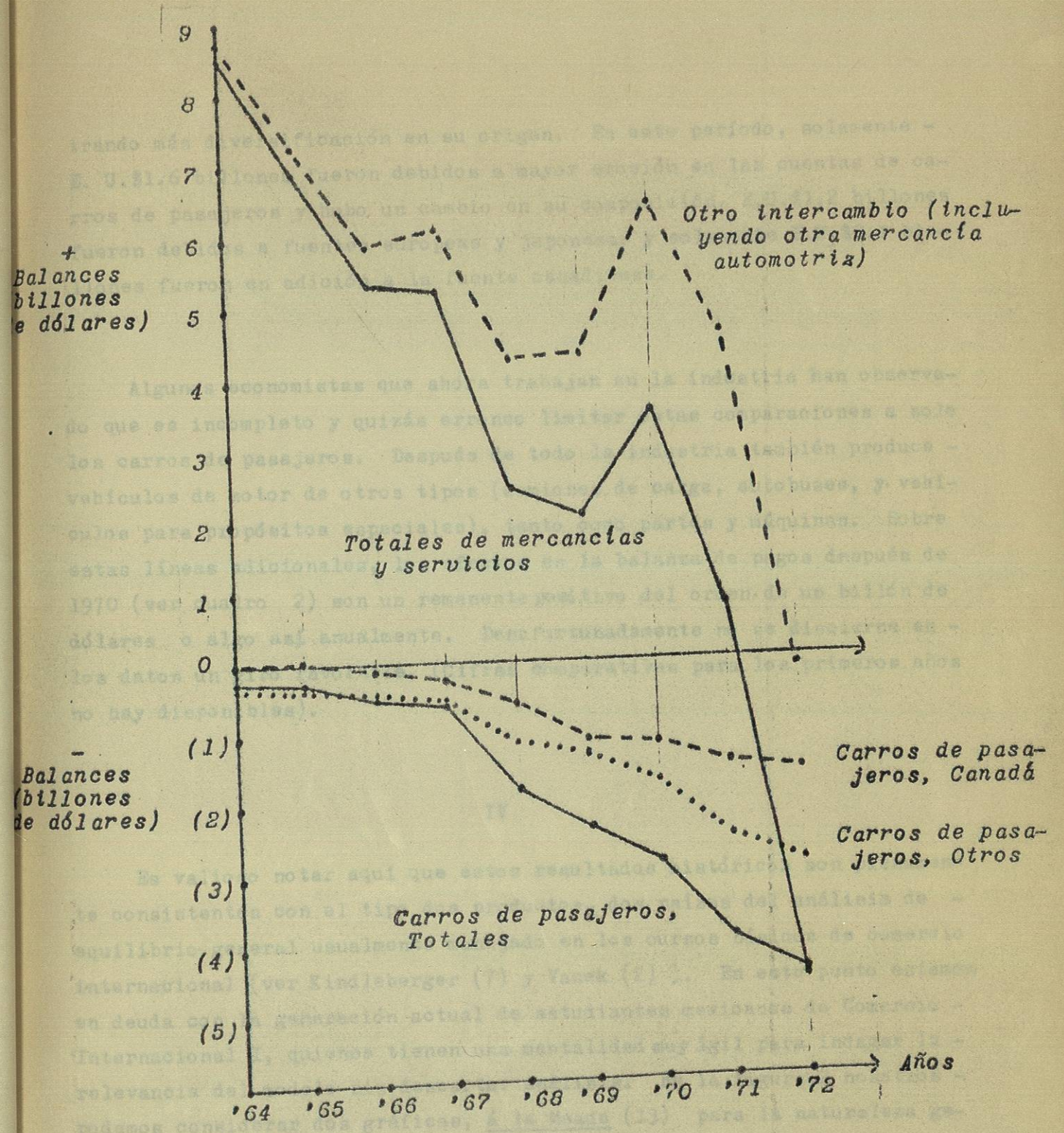


Figura 1
BALANZAS DE MERCANCIAS Y SERVICIOS
PARA LOS ESTADOS UNIDOS, 1964-1972

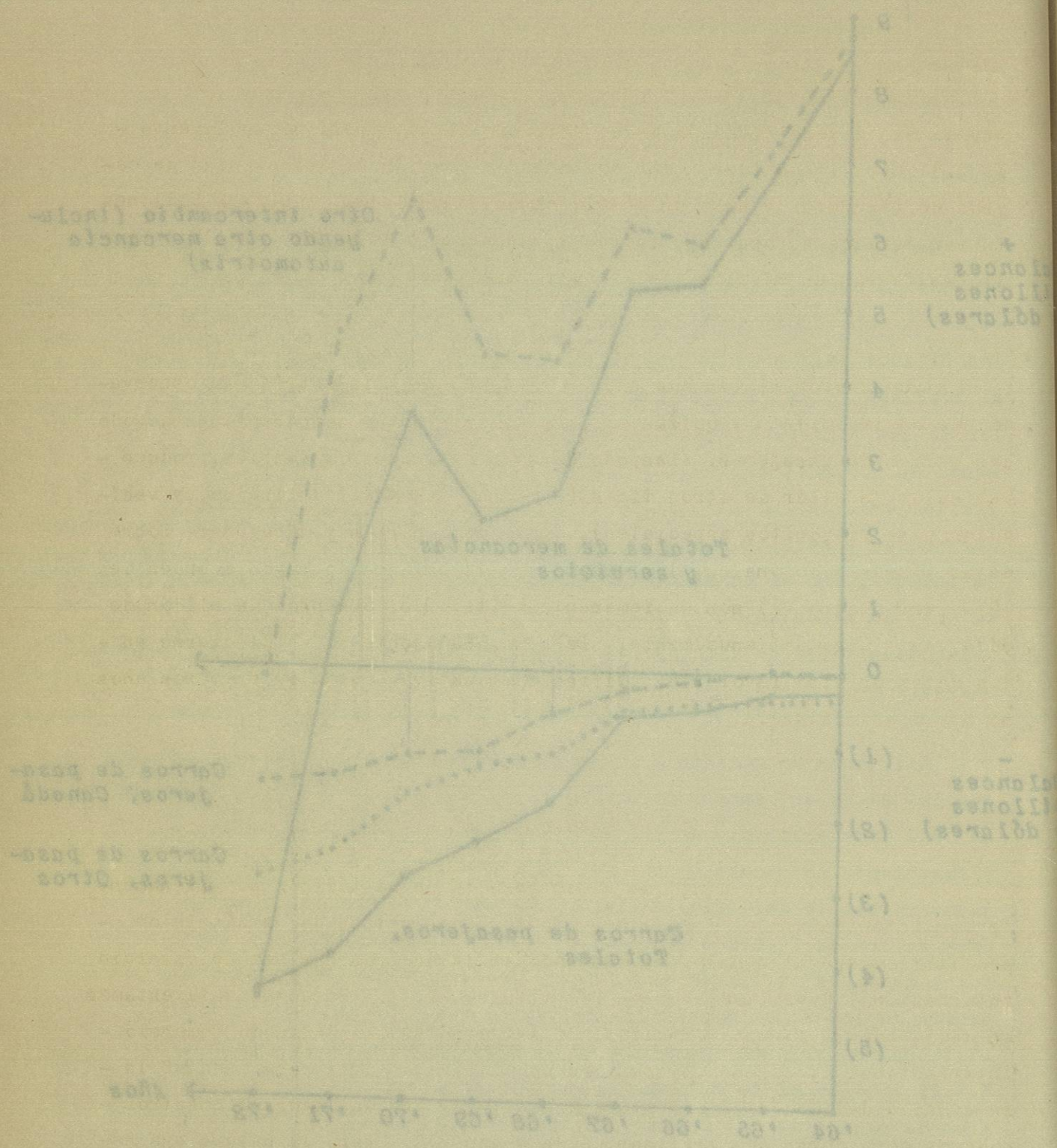


Figura 1

BALANZA DE MERCANCIAS Y SERVICIOS PARA LOS ESTADOS UNIDOS 1964-1974

trando más diversificación en su origen. En este período, solamente E. U. \$1.6 billones fueron debidos a mayor erosión en las cuentas de carros de pasajeros y hubo un cambio en su composición. E.U. \$1.2 billones fueron debidos a fuentes europeas y japonesas y solamente E.U. \$0.4 billones fueron en adición a la fuente canadiense.

Algunos economistas que ahora trabajan en la industria han observado que es incompleto y quizás erróneo limitar estas comparaciones a solo los carros de pasajeros. Después de todo la industria también produce vehículos de motor de otros tipos (camiones de carga, autobuses, y vehículos para propósitos especiales), tanto como partes y máquinas. Sobre estas líneas adicionales, los efectos en la balanza de pagos después de 1970 (ver cuadro 2) son un remanente positivo del orden de un billón de dólares o algo así anualmente. Desafortunadamente no se discierne en los datos un giro favorable. (Cifras comparativas para los primeros años no hay disponibles).

IV

Es valioso notar aquí que estos resultados históricos son plenamente consistentes con el tipo dos productos, dos países del análisis de equilibrio general usualmente manejado en los cursos básicos de comercio internacional (ver Kindleberger (7) y Vanek (2)). En este punto estamos en deuda con la generación actual de estudiantes mexicanos de Comercio Internacional I, quienes tienen una mentalidad muy ágil para indagar la relevancia del modelo sin descartar análisis. En la figura 2 nosotros podemos considerar dos gráficas, á la Meade (13) para la naturaleza general de los cambios en las condiciones de comercio en los carros pasajeros.

Figura-2-A (modelo de las condiciones del "segundo período" durante