

Figura 1

ESTADÍSTICAS DE MENCIONADAS 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

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

los años. En la figura 2 podemos considerar dos gráficas, a la parte (1) para la naturaleza general de los cambios en las condiciones de comercio en los países pasaje relevancia del modelo sin descartar análisis. En la figura 2 nosotros - Internacional I, quienes tienen una mentalidad muy ágil para indagar la - en deuda con la generación actual de estadísticas mexicana de Comercio - Internacional (ver Kindlerberger (1) y Vanek (2)). En este punto estamos te constantes con el tipo de productos, dos países del análisis de - En valores notar aquí que estos resultados históricos son planamen-

IV

no hay disponibles). Desafortunadamente no se dispone en - los datos un giro favorable. (Cifras comparativas para los primeros años

dólares o algo semejante. Desafortunadamente no se dispone en - 1970 (ver cuadro 2) con un remanente positivo del orden de un billón de estas líneas adicionales, los efectos en la balanza de pagos después de autos para productos especiales), tanto como partes y máquinas. Sobre vehículos de motor de otros tipos (camiones de carga, autobuses, y vehi- los carros de pasajeros. Después de todo la industria también produce - do que es incompleto y quizás erroneo limitar estas comparaciones a solo Algunos economistas que ahora trabajan en la industria han observa-

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

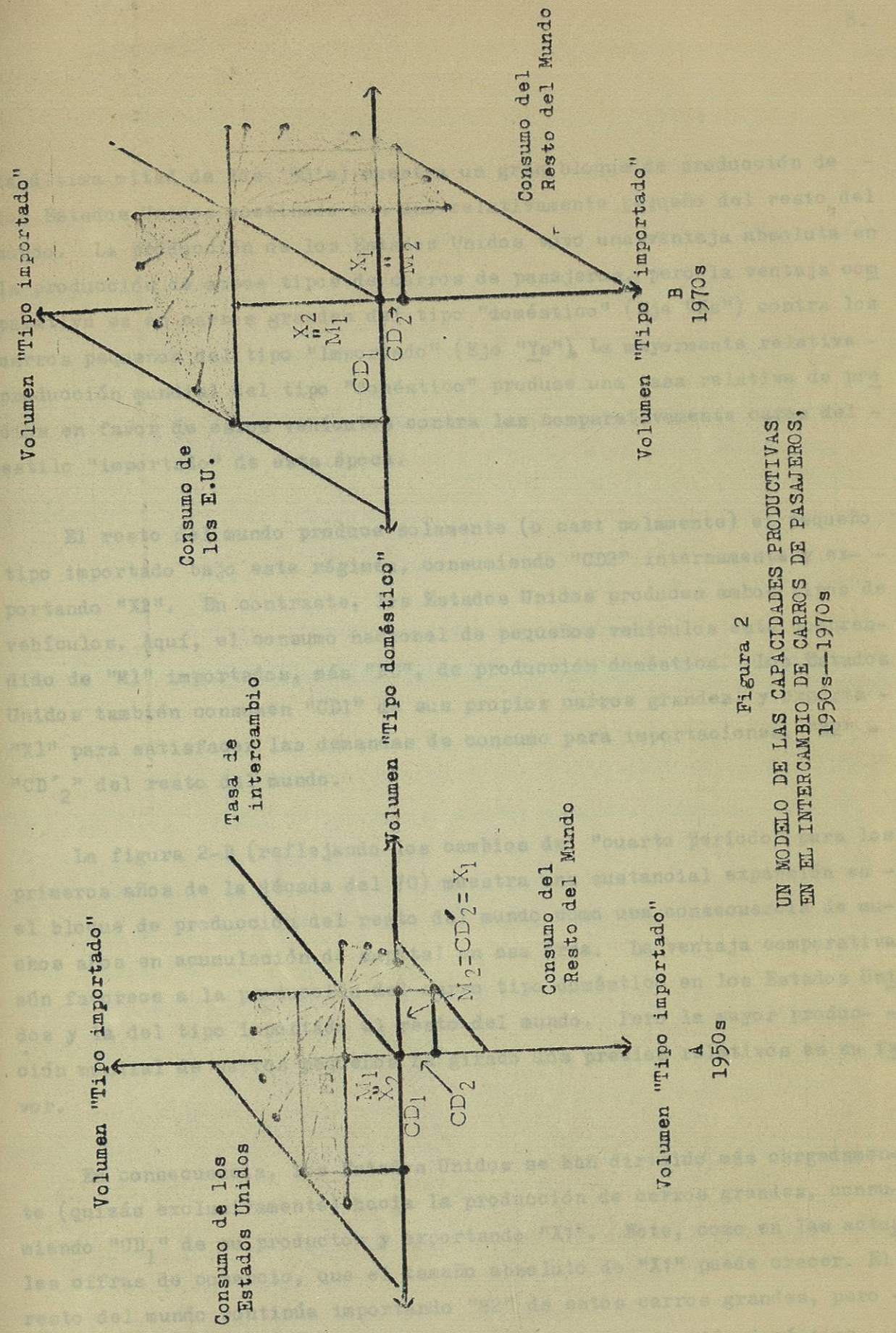
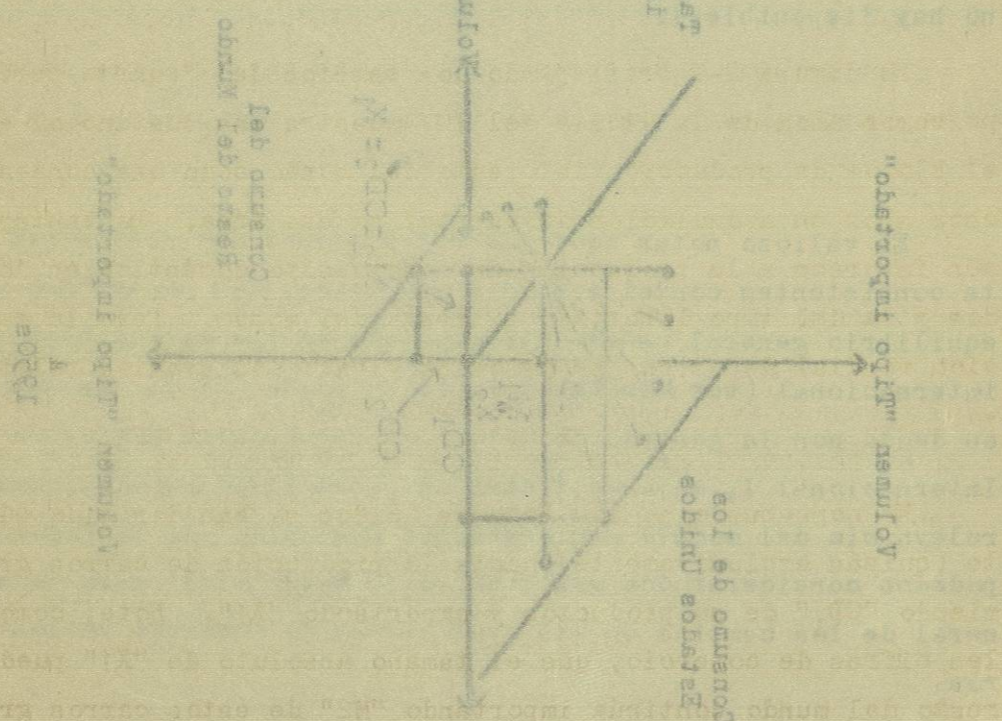
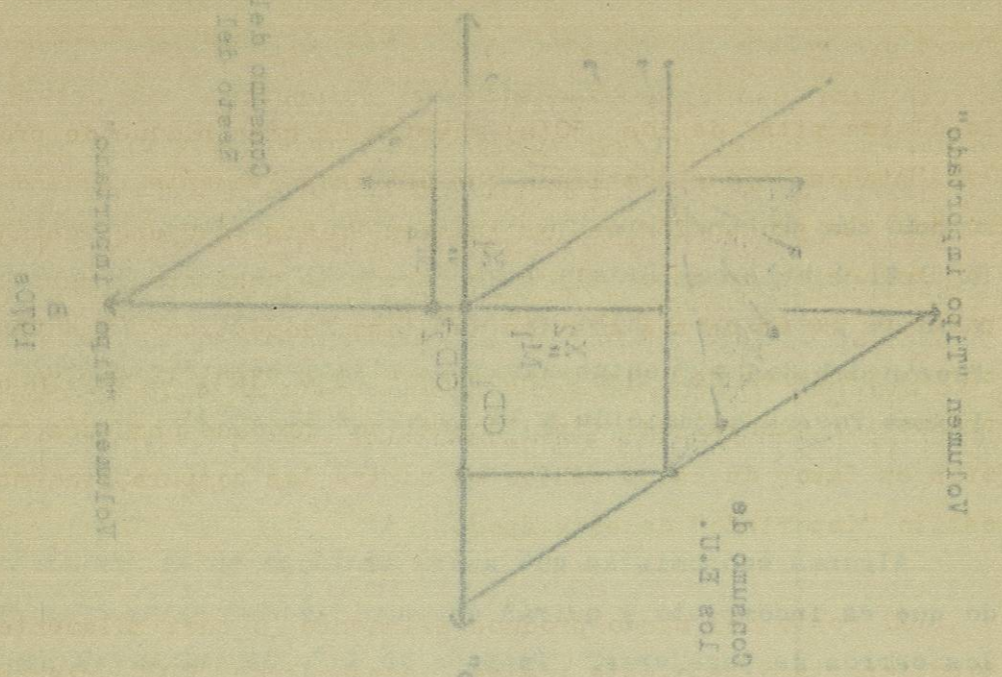


Figura 2
UN MODELO DE LAS CAPACIDADES PRODUCTIVAS
EN EL INTERCAMBIO DE CARROS DE PASAJEROS,
1950s---1970s

EN EL INTERCAMBIO DE CARROS DE PASAJEROS
EN EL MUNDO DE LAS CIENTOS Y CINCUENTA



la última mitad de los '50's) muestra un gran bloque de producción de los Estados Unidos combinado con uno relativamente pequeño del resto del mundo. La producción de los Estados Unidos tuvo una ventaja absoluta en la producción de ambos tipos de carros de pasajeros, pero la ventaja comparativa es en carros grandes del tipo "doméstico" (Eje "Xs") contra los carros pequeños del tipo "Importado" (Eje "Ys"). La mayormente relativa producción mundial del tipo "doméstico" produce una tasa relativa de precios en favor de estos vehículos contra las comparativamente caros del estilo "importado" de esta época.

El resto del mundo produce solamente (o casi solamente) el pequeño tipo importado bajo este régimen, consumiendo "CD2" internamente y exportando "X2". En contraste, los Estados Unidos producen ambos tipos de vehículos. Aquí, el consumo nacional de pequeños vehículos está comprendido de "M1" importados, más "PD", de producción doméstica. Los Estados Unidos también consumen "CD1" de sus propios carros grandes, y exportan "X1" para satisfacer las demandas de consumo para importaciones, "M2" = "CD₂" del resto del mundo.

La figura 2-B (reflejando los cambios del "cuarto período" para los primeros años de la década del 70) muestra una sustancial expansión en el bloque de producción del resto del mundo como una consecuencia de muchos años en acumulación de capital en esa área. La ventaja comparativa aún favorece a la producción del carro tipo doméstico en los Estados Unidos y la del tipo importado al resto del mundo. Pero la mayor producción mundial de carros pequeños ha girado los precios relativos en su favor.

En consecuencia, los Estados Unidos se han dirigido más cargadamente (quizás exclusivamente) hacia la producción de carros grandes, consumiendo "CD₁" de sus productos y exportando "X1". Note, como en las actuales cifras de comercio, que el tamaño absoluto de "X1" puede crecer. El resto del mundo continúa importando "M2" de estos carros grandes, pero ellos pueden también empezar algunas líneas de producción doméstica,

"PD2", bajo el régimen de precio-productividad. Sin embargo, su especialización continúa en el carro pequeño "tipo importado", donde ellos producen "CD2" para uso doméstico y "X2" para el creciente mercado norteamericano.

Encontramos al menos un problema con este análisis en el presente - caso: los bloques de producción con superficies continuas implican considerable sensibilidad de los volúmenes de producción a cambios de precios cruzados. Como vamos a ver, una de las mayores disputas producidas sobre este problema es ver si esto es cierto o no para el caso de los automóviles. Si no es cierto, el análisis de la figura 2 es aún válido si la superficie de la producción es vista como puntos discontinuos en rayos aislados de producción emanados de cada origen. Bajo tales circunstancias, los grandes cambios en precios cruzados deben requerir un brinco de un determinado punto discontinuo (combinación de producción) al siguiente.

La relativa expansión de la producción del resto del mundo, tuvo un efecto a través del tiempo de "aumentar" su recíproca curva de demanda. Si las posibilidades de producción en los Estados Unidos permanecían relativamente estacionarias, el resultado es un nuevo equilibrio a un nivel más alto, donde ahora se intersectarán las funciones de oferta de los Estados Unidos. Este resultado es mostrado en la figura 3. Aquí, los Estados Unidos realizan más exportaciones de autos "tipo doméstico", pero las importaciones de autos pequeños crecen masivamente. Según la teoría neo-clásica de comercio, los Estados Unidos poseen "ventajas en los términos del intercambio" pero se conocen pocas descripciones complementarias en los Estados Unidos acerca de este fenómeno en el presente caso.

V

El especial papel jugado por el problema de las importaciones de autos en el deterioro de la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos, no había cobrado valor antes en la literatura académica. A