

"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

"TDC", bajo el régimen de precio-productividad. Sin embargo, un estudio
 ilustra también en el caso peruano "tipo importado", donde ellos no
 hacen "GDP" para uso doméstico y "X₂" para el comercio mundial
 peruano.

Encontramos al menos un problema con este análisis en el presente
 caso: los precios de producción son superficies continuas (aunque con
 detalle sensibilidad de los volúmenes de producción a cambio de precios
 cruzados. Como vamos a ver, una de las mayores dificultades para
 este problema es ver el efecto de esto es cierto o no para el caso de los autos.
 Si no es cierto, el análisis de la figura 3 - con el eje de la
 pendiente de la producción es vista como puntos discontinuos en el eje
 lado de producción empujados de cada origen. Bajo tales circunstancias,
 los grandes cambios en precios cruzados deben reducir un efecto 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 relación curva de demanda.
 Si las posibilidades de producción en los Estados Unidos permanecían re-
 lativamente estacionarias, el resultado es un nuevo equilibrio a un nivel
 más alto, donde ahora se intersectan las funciones de oferta de los
 dos países. Este resultado es mostrado en la figura 3. Aquí, los Es-
 tados Unidos realizan más exportaciones de autos "tipo doméstico", pero
 las importaciones de autos pequeños crecen marcadamente. Según la teoría
 neo-clásica de comercio, los Estados Unidos poseen "ventajas" en los
 autos del "intercambio" pero se concentran en la producción de autos.
 Así en los Estados Unidos ocurre de este fenómeno en el presente caso.

El especial papel jugado por el problema de las importaciones de autos
 fue en el desarrollo de la balanza de mercancías y servicios de los Es-
 tados Unidos, no habla cobrado valor en la literatura económica.

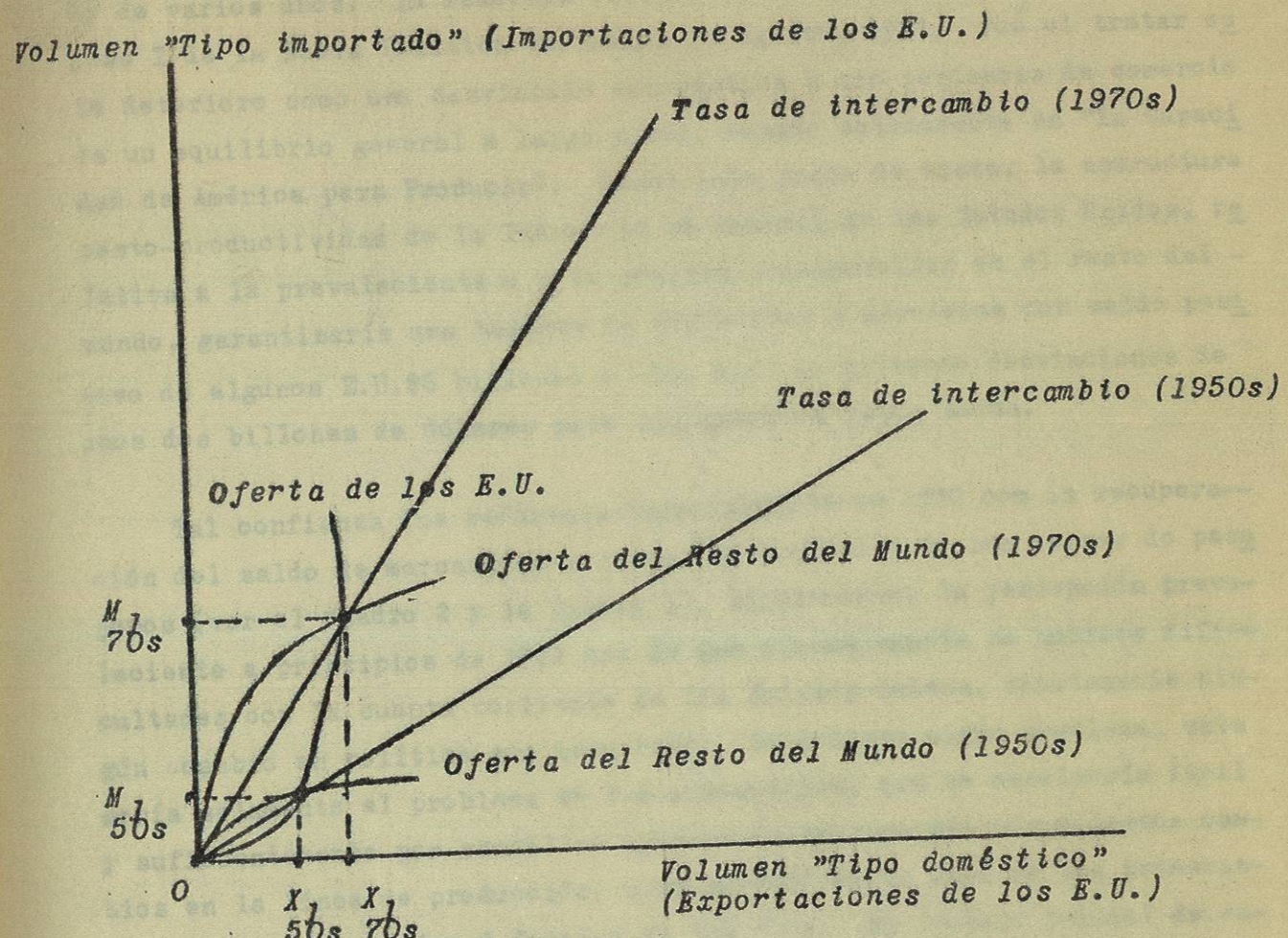


Figura 3

UN MODELO DE LAS TASAS DE INTERCAMBIO
 POR LOS CARROS DE PASAJEROS, 1950s--1970s

pesar de ésto, los datos, los cuales hemos venido discutiendo, han sido conocidos generalmente dentro de la Industria y el Gobierno por un período de varios años. La reacción inicial en estos círculos, anterior a la fase I de la Nueva Política Económica en Agosto, 1971, fué el tratar este deterioro como una desviación estocástica y sin tendencia de comercio de un equilibrio general a largo plazo, basado solidamente en "La Capacidad de América para Producir". Desde este punto de vista, la estructura costo-productividad de la Industria en general de los Estados Unidos, relativa a la prevaeciente o a la posible a desarrollar en el resto del mundo, garantizaría una balanza de mercancías y servicios con saldo positivo de algunos E.U.\$6 billones o algo así, permitiendo desviaciones de unos dos billones de dólares para cualquiera de ambos lados.

Tal confianza fue reforzada temporalmente en 1970 con la recuperación del saldo de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros (ver el cuadro 2 y la figura 1). Acordemente, la percepción prevaeciente a principios de 1971 era de que probablemente no hubiera dificultades con la cuenta corriente de los Estados Unidos, ciertamente ningún cambio en política era requerido. Si hubiera algún problema, este sería solamente el problema de los automoviles, que se resolvería fácil y suficientemente por sencillos ajustes en precios y/o por modestos cambios en la línea de producción, como sucedió en el caso de las primeras importaciones surgidas á finales de los 50's. El trabajo inicial de este artículo empezó en este tiempo, debido a un desacuerdo con el anterior punto de vista mencionado.

El drástico colapso del saldo de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros, el cual comenzó durante la primera mitad de 1971, fue suficiente para conducir a la fase I de las implementaciones de la Nueva Política Económica. En el área del comercio, estos cambios incluyeron el comienzo de la flotación del dólar, el recargo de diez por ciento al valor de todas las importaciones, (sujeto al límite tope establecido por los acuerdos de las naciones más favorecidas, ya existente -

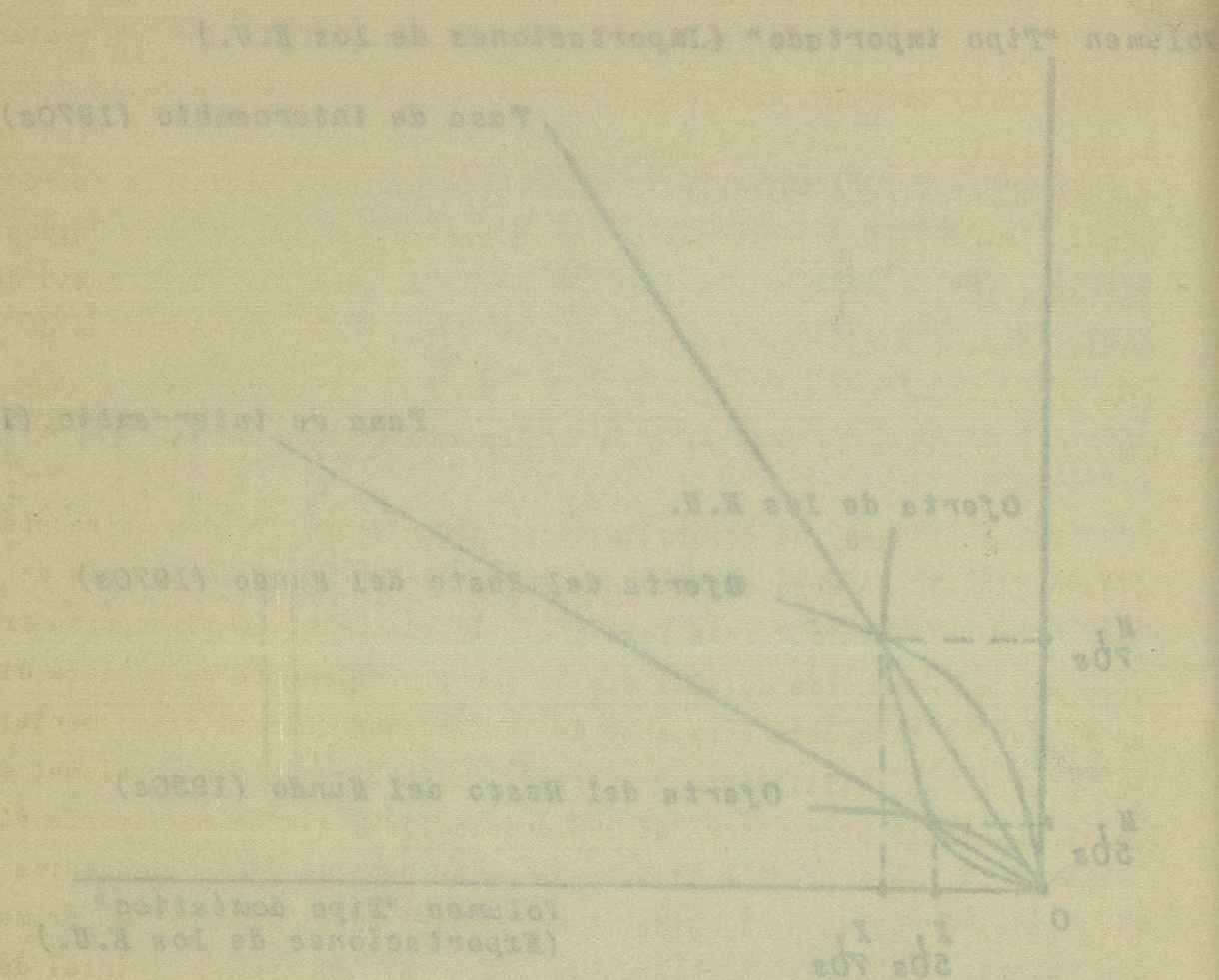


Figura 1
UN MODELO DE LAS TASAS DE INTERCAMBIO
POR LOS CARROS DE PASAJEROS, 1950-1970