

Programa de Investigación
sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina

Documento de Trabajo N° 23

La crisis mundial de los '70 y los '80
observada a partir de la evolución
de la producción automotriz

Roberto J. Tarditi

En este documento de trabajo describimos los cambios ocurridos en la rama automotriz a nivel mundial en las últimas tres décadas; la atención está puesta en aquellos elementos que nos permiten avanzar con relación a la observación de la crisis mundial de las décadas de 1970 y 1980 desde la evolución de la producción mundial.

El mismo se inserta dentro de la investigación sobre 'crisis mundiales' en su relación con 'crisis y movimiento de la sociedad argentina', que se desarrolla en el marco del PIMSA¹.

La denominada 'globalización automotriz' es expresión de una serie de cambios profundos que involucraron al conjunto de la rama al menos desde los años '60. En los medios masivos de comunicación existe abundante información en este sentido: "Toyota", afianzada en los Estados Unidos, "se expande en Europa y Oceanía" (Clarín 12-12-97); "Renault se quedó con el control de Nissan" (Clarín 28-3-99); Daimler-Benz de Alemania y Chrysler de EEUU, unidos en una mega automotriz mundial ("el negocio involucraría una suma de US\$ 318.000 millones") (Clarín 85-99); "General Motors se quedó con el 20% de Fiat" (Clarín 14-3-00); General Motors, Ford y Daimler-Chrysler "crearon una red informática única para proveedores" que es "el mayor mercado virtual del mundo" (Clarín 5-3-00).

Desde los años '80 se hizo evidente una mayor concentración y centralización del capital en la rama, un nuevo reparto del mercado mundial y cambios significativos en el proceso de trabajo. Esta nueva situación es expresión de una nueva modalidad en el proceso de producción en la rama que se comenzó a generalizar en los '80, y se profundizó en los '90. La crisis de los '70 y los '80 fue el punto de inflexión en este proceso.

Los autores más conocidos que se han ocupado de los cambios ocurridos con la crisis de los '70 y los '80 en la rama los han rotulado genéricamente como de pasaje 'del fordismo al posfordismo (o toyotismo)', o de pasaje 'de la producción en masa (mass production) a la producción magra (lean production)'. Aparece, sin embargo, un mar de dudas e imprecisiones cuando se intenta precisar acerca de qué tipo de cambios se trata².

Por otra parte, constatar la relevancia que ha adquirido este tema en los ámbitos académicos y de investigación especializados, también es significativo en relación con la importancia de los cambios ocurridos.

Toda crisis mundial del mercado es un hecho histórico singular y se manifiesta de manera compleja en cada estructura económico social concreta. Debemos tener siempre presente desde qué nivel se está efectuando el análisis; en este trabajo, concretamente, iniciamos el análisis del proceso de producción desde el ámbito del mercado mundial³.

¹ Esta investigación se desarrolla bajo la dirección de Jorge Podestá.

² Existe una abundante bibliografía en relación con esta temática; mencionamos aquellos investigadores cuyos trabajos son más difundidos: en Italia: Giuseppe Bonazzi; en Francia: Benjamin Coriat, Alain Lipietz; en Japón: T. Hideo, Yasuhiro Monden; en EEUU: James Womack, Daniel Jones y Daniel Roos; en Gran Bretaña: John Holloway.

³ "En el caso de las crisis estamos en el ámbito del mercado mundial, base y atmósfera de la producción capitalista; en el caso de la correlación de fuerzas, el ámbito es el de una formación

La elección de esta rama no es una decisión arbitraria: la misma obedece a su alto grado de desarrollo industrial que marca una época en la historia de la gran industria; en ella se concentran los avances de numerosas ramas industriales relacionadas⁴.

Conocer el movimiento del proceso de producción en esta rama a nivel mundial nos permite, a su vez, aproximarnos desde una perspectiva global a los cambios ocurridos en relación con el capital y el trabajo en Argentina y en la región (la influencia de la rama en la conformación del Mercosur, la firma de convenios laborales “altamente flexibilizados”, la “crisis” de desocupación⁵): cambios en la rama y cambios en la estructura económica y social en el marco de las nuevas condiciones que impone la acumulación general de capital a la salida de la crisis mundial.

Prácticamente desde sus inicios, a comienzos del siglo XX, los avances técnicos y organizativos del proceso de producción de automóviles se han proyectado a otras ramas de la industria y han sido utilizados corrientemente como un hito en relación a periodizar los cambios del proceso de producción industrial: así ocurrió con el ‘fordismo’ en los años ‘20 y con el ‘toyotismo’ en los ‘70 y ‘80.

Así como los ferrocarriles fueron ‘el resumen de las industrias capitalistas fundamentales’ del siglo XIX, los automóviles lo son del siglo XX⁶.

La industria automotriz ha estimulado el desarrollo de las industrias siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, electrónica, robótica e informática aplicadas directamente a los automóviles o a la producción de los mismos. Esta rama de la gran industria tiene un peso considerable en el PBI industrial de los países en donde el capitalismo ha alcanzado un alto grado de desarrollo, y tiene una gran

social determinada, un territorio social que es el ámbito a partir del cual se organizan las fuerzas sociales cuya relación queda expresada en los distintos niveles: económico, político y militar”. Podestá, Jorge y Tarditi, Roberto; *Crisis y movimiento social: de la posibilidad de la crisis a la crisis real. Observaciones sobre la crisis de los setenta y los ochenta*. Documentos y Comunicaciones; Pimsa 1997, p. 176.

⁴ “El automóvil es una de las innovaciones que hacen época, sólo comparable a otras dos: la máquina de vapor y el ferrocarril”; Barán, Paul y Sweezy, Paul, *El capital monopolista*, Siglo XXI Editores, Bs. As., 1974, p. 175.

⁵ Fernández, Fabián; *Cambios en los procesos de trabajo en la industria argentina actual: el caso de la industria automotriz*. Documento de Trabajo N°11; en PIMSA Documentos y Comunicaciones; 1998. Podestá, Jorge; *La “crisis” de desocupación en la Argentina (1993/1998)*; Documento de Trabajo N°17; en PIMSA Documentos y Comunicaciones; 1999.

⁶ “Los ferrocarriles son el resumen de las industrias capitalistas fundamentales, el carbón, el hierro y el acero; el resumen y el índice más notorio del desarrollo del comercio mundial y de la civilización democrática burguesa... se vinculan con la gran industria, los monopolios, los sindicatos de capitalistas, los cárteles, los trust, los bancos, la oligarquía financiera. La distribución desigual de los ferrocarriles, su desarrollo desigual, constituyen una síntesis por así decirlo, del moderno capitalismo monopolista en escala mundial.” Lenin, Vladimir; *El imperialismo, etapa superior del capitalismo*, Obras Completas, Editorial Cartago, t. XXIII, p. 305.

capacidad dinamizadora sobre el resto de la producción industrial; por eso las crisis en esta rama tienen un efecto multiplicador sobre el resto de la industria⁷.

El desarrollo del automóvil modificó sustancialmente el paisaje urbano a nivel mundial y permitió la incorporación productiva de vastas áreas y regiones que permanecían al margen de todo aprovechamiento humano. Impulsó la construcción de una extensa red mundial de caminos y desarrolló una enorme gama de actividades relacionadas con el uso del automóvil (construcción, hotelería, estaciones de servicio, turismo, etc.).

En el ámbito mundial, las empresas automotrices han ocupado un lugar destacado desde sus orígenes: por la primacía que han tenido en el proceso de producción industrial, el acelerado proceso de concentración y centralización del capital, la conformación de poderosos monopolios, su alto desarrollo tecnológico, su acción destacada en la 'mundialización' del proceso de trabajo y valorización de la producción industrial en sus distintas etapas, y han estimulado y potenciado el desarrollo del capital financiero y la oligarquía financiera mundial⁸.

Impulsaron, conjuntamente con otras ramas de la gran industria, la 'división internacional del trabajo' y el ingreso al mercado mundial de países productores de materias primas: petróleo, hierro, aluminio, plomo, platino, cobre, caucho.

Y tal como señalaba Lenin en relación con los ferrocarriles del siglo XIX -que constituían el símbolo de la 'civilización democrático burguesa'- el automóvil, en el siglo XX, además de sustituir a los ferrocarriles como símbolo de la 'civilización democrático burguesa' simbolizó también en el mundo entero el 'American way of life' (con su consumo masivo de automóviles).

Los obreros de las empresas automotrices y sus relacionadas constituyen una parte cualitativamente sustancial de la clase obrera moderna en todos aquellos países en donde la industria automotriz se ha desarrollado. Sus sindicatos (metalúrgicos, metalmecánicos, automotrices, etc.) se cuentan entre los más poderosos y activos, tanto en el ámbito de cada país, como en el plano mundial, y sus luchas han sido centrales en las luchas obreras desde comienzos de siglo.

En este trabajo comenzamos la descripción a partir de la confección de las series de producción de vehículos por país de origen (o ensamblado final), para luego proyectarlas a nivel mundial, apuntando a observar el 'antes' y el 'después' de la crisis mencionada.

⁷ "A mediados de los '80, en los EEUU, la industria del automóvil, respecto al consumo nacional, se adjudica el 26% del hierro y el acero, el 16% del aluminio, el 12% del cobre, el 34% del cinc, el 54% del plomo, el 40% de los metales del grupo del platino y el 5% de los materiales plásticos"; OIT; *Productividad y nuevos procesos de producción en las industrias mecánicas*, Informe II, p. 125, Ginebra, 1988.

⁸ "General Motors y la industria del automóvil en su conjunto proporcionan un notable ejemplo de entrelazamientos de poder industrial y financiero, del dominio de las grandes corporaciones por una oligarquía financiera", Perlo, Victor; *El imperio de las Altas Finanzas*, Editorial Platina, Bs. As. 1974, p. 27.

El indicador aquí seleccionado -producción de vehículos- nos permite tener una primera aproximación insustituible en la descripción de la rama, pero debemos tener en cuenta que aquello que estadísticamente aparece registrado como vehículo final no incluye toda la producción de la rama del país en consideración, ya que las fábricas automotrices arman sus vehículos con un porcentaje importante de autopartes de origen externo a la empresa, que en un porcentaje importante proceden del exterior, y a su vez, autopartes y componentes fabricados localmente se utilizan para armar vehículos en el extranjero. Así muchos países que aparecen como productores de vehículos son sólo armaduras, y otros que exportan cantidades considerables de autopartes no aparecen reflejados en las series⁹.

La producción mundial

Si observamos la evolución de la producción mundial de vehículos, desde mediados de los años '60 hasta el presente, vemos que la misma ha registrado un crecimiento sostenido en la cantidad de unidades producidas; las mismas pasaron de 24.334.000 en el año 1965 a 55.258.000 en 1997, es decir que en un lapso de tres décadas, el volumen de producción global de la rama aumentó en un ciento veinte por ciento¹⁰.

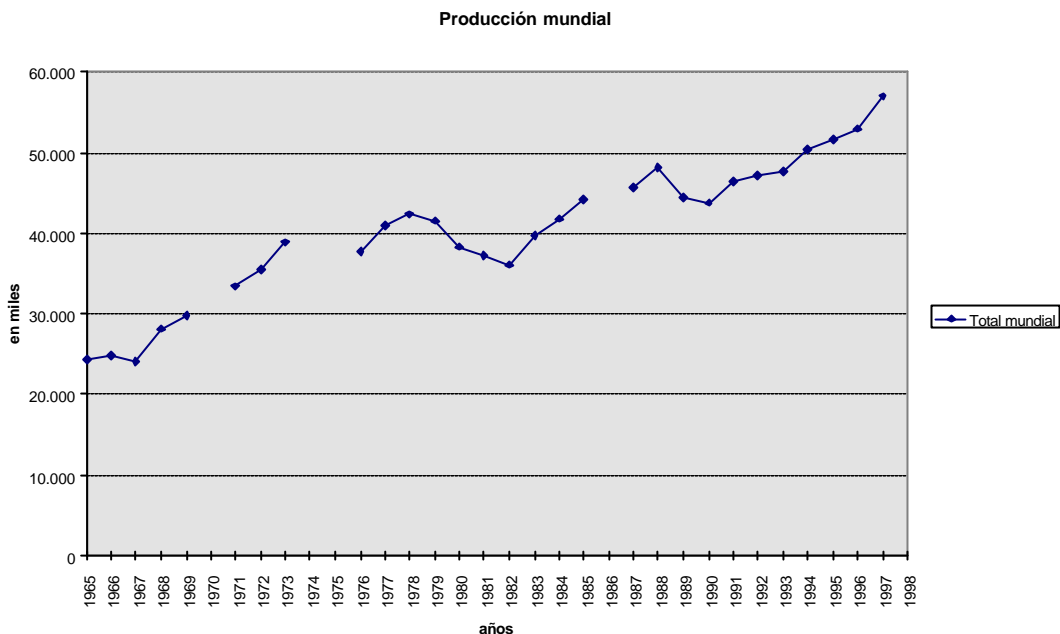
Proyectado en un gráfico el total mundial de unidades producidas anualmente, observamos que la figura resultante es una sinusoide con pendiente positiva.

⁹ Existe desde los '80 en adelante una diversidad creciente en relación con los modelos de mundialización de la producción; hay "una tendencia a la desconcentración geográfica de la producción a un ritmo más acelerado que en el pasado. Este fenómeno no es nuevo pero se ha intensificado y diversificado", y se ha visto estimulado por los progresos en la integración de las nuevas técnicas de telecomunicaciones e informática. OIT, *Situación reciente en las industrias mecánicas*, Informe 1; Ginebra, 1994, p. 11 y ss.

¹⁰ Las cifras del registro estadístico utilizado en los gráficos y publicado en el anexo son el resultado de la suma de automóviles más vehículos comerciales por país de origen. A las armaduras ubicadas en países de poca producción se las consideró vehículos finales ya que este dato es irrelevante en el plano de la producción mundial (es el caso de Colombia).

Gráfico 1

Fuentes: ver anexo. (Los espacios en blanco se deben a la inexistencia de datos para esos años).



Si bien la producción mundial se ha más que duplicado en este período, el gráfico 1 nos permite apreciar cómo el crecimiento de la misma no ha sido lineal; la constante no es el crecimiento continuo sino por el contrario el crecimiento ondulante, con altibajos en los volúmenes de producción.

El ciclo de la producción mundial con sus fases de crisis, estancamiento, recuperación, plétora y nueva crisis, abarca un período que se extiende entre seis y diez años, con depresiones que se extienden entre uno y cuatro años, y recuperaciones de alrededor de seis años.

El gráfico 1 permite apreciar un primer ciclo de seis años, que se extiende desde 1966 hasta 1973 (con una depresión de un año y una recuperación de cinco años), un segundo ciclo de cinco años desde 1973 hasta 1978 (con una depresión de dos años y una recuperación de tres o cuatro años), un ciclo decenal de 1978 hasta 1988 (con una depresión de cuatro años y una recuperación de seis años), un ciclo de nueve años, desde 1988 hasta 1997 (con una depresión de dos años y una recuperación de siete años).

Cada nuevo ciclo periódico comienza (atendiendo a la cantidad de unidades producidas) en un piso superior al anterior; en este sentido, cada nueva crisis se supera con una nueva expansión del mercado.

Si observamos la serie atendiendo a los momentos de crisis vemos que la primera ocurre en el año 1966: en ese entonces la producción mundial registra una contracción de un año de duración; luego, en 1973 (a pesar de que no tenemos las cantidades precisas la caída de la producción se puede constatar de otras fuentes) se produce una crisis que se extiende dos años.

Pero es en el año 1978, cuando se produce la crisis cíclica más prolongada y más pronunciada de toda la serie, con cuatro años de caída consecutiva de la producción mundial; esta crisis se la conoció en la industria automotriz de los Estados Unidos como la crisis de 'bola de óxido'.

Nuevamente diez años más tarde, en el año 1988, ocurre una nueva crisis de dos años de duración.

Nos interesa resaltar especialmente dos momentos de crisis significativos: 1973 y 1978, que por su incidencia con relación a los cambios en la rama consideramos como hitos en el marco de la crisis estructural de los '70 y los '80.

La crisis del año 1973 tuvo más difusión pública como 'crisis del petróleo' (o 'primer shock petrolero') que como crisis de la industria automotriz, ya que la misma coincidió con un aumento considerable de los precios del petróleo. Sin embargo, en la rama automotriz, el año 1973 es el inicio de una aguda crisis que se prolonga por varios años, tanto en algunos de los grandes países productores (por ej. Gran Bretaña, y en menor medida en Estados Unidos), como en algunos países con un bajo volumen de producción (Argentina).

La crisis de 1973 se prolongó dos años y los datos de 1976 ya permiten apreciar cómo la producción comenzó a recuperarse; consideramos a esta 'crisis de 1973-75' como 'la primera fase' de la crisis de los '70 y los '80 en la industria automotriz.

Debemos tener presente que la periodización en función del movimiento del mercado mundial no define la periodización de cada estructura específica (cada formación económico-social)¹¹.

A partir de 1976, la producción mundial creció de manera sostenida hasta el año 1978, momento en el que se registró *la contracción más importante* de toda la serie considerada. En 1978, llegaron al mercado 42.307.000 vehículos, volumen de producción que no se va a volver a alcanzar hasta 1985.

En el año 1978 hubo una notable sobreproducción de vehículos muy por encima de la demanda efectiva y se inició una depresión prolongada en la rama. Fueron necesarios siete años para recuperar el volumen de producción de 1978.

El periodo que va desde 1978 hasta 1982 constituye la 'segunda fase' de las crisis de los '70 y los '80 -y la más aguda- de la rama automotriz de posguerra.

Nuevamente la crisis de 1978-82 aparece asociada a una crisis del petróleo, y ha sido común adjudicar esta segunda fase de la crisis mundial nuevamente a la misma causa: la suba de los 'precios del petróleo'¹². La sobreproducción automotriz de 1978 precede a la suba de los precios del petróleo de 1979. Además, resulta interesante observar que una de las formas en que

¹¹ Gramsci, Antonio; *La Política y el Estado Moderno*, Ed. Península, 1971.

¹² En países dependientes de la importación de petróleo, como es el caso de Japón, a pesar de la suba considerable de los precios del petróleo, su producción automotriz prácticamente no disminuyó.

se supera en la rama la suba de los precios del petróleo es fabricando automotores de un bajo consumo de combustible.

La recuperación de la producción mundial comenzó en el año 1982 y se extendió hasta el año 1988, año en que se produjo nuevamente una crisis en la rama y una nueva caída de los volúmenes de producción.

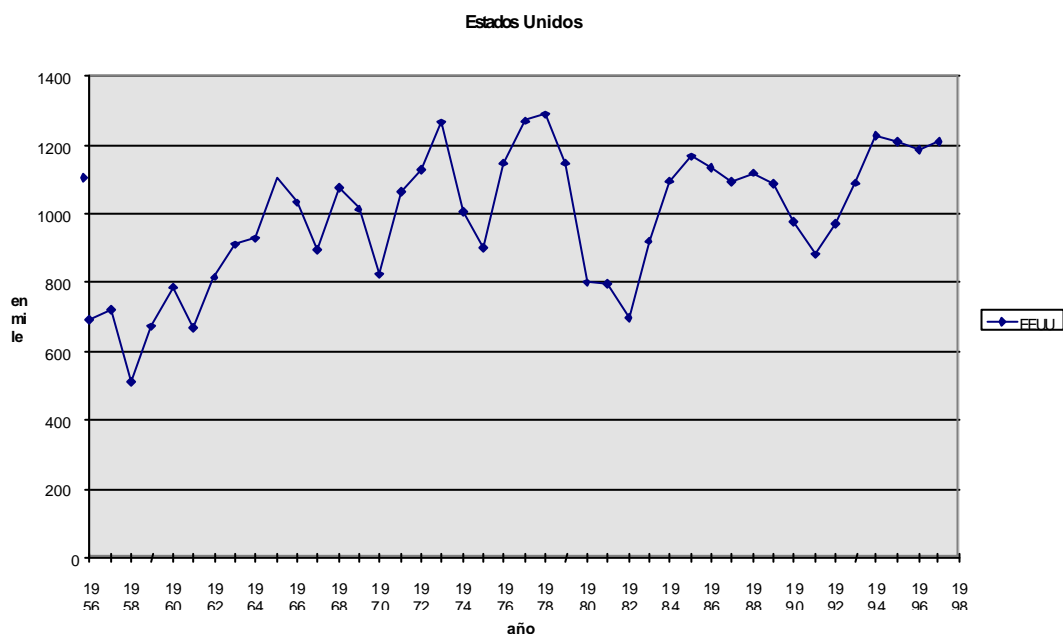
La cifra de 48.131.000 unidades que llegaron al mercado mundial en el año 1988 sólo pudo superarse cinco años más tarde en 1993, y desde este año en adelante la producción mundial volvió a incrementarse hasta 1997 en que registra nuevamente una inflexión.

Estados Unidos

Si observamos el gráfico 2, podemos apreciar los importantes altibajos que registra la producción automotriz de este país, y cómo la misma crece hasta 1965, para mantenerse de allí en más relativamente estancada comparada con la proyección ascendente que tiene la producción mundial (gráfico 3).

Gráfico 2

(Fuentes: ver anexo).



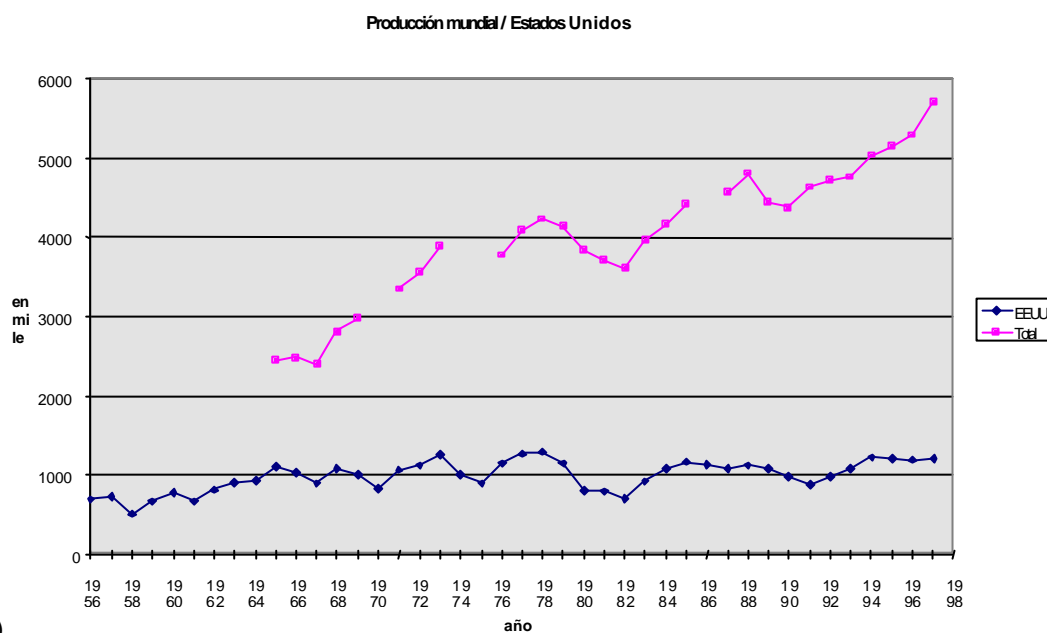
En este país, que fue la cuna de la fabricación masiva de automóviles, en el año 1965 se fabricaron 11.058.000 de vehículos y más de tres décadas después, en el año 1998, se fabricaron 12.006.000; con una cifra promedio para estos 34 años de 10.534.000 vehículos anuales.

Con relación a la producción mundial los Estados Unidos pasaron de producir la mitad de todos los vehículos fabricados en el mundo, a mediados de los años '60, a producir sólo un quinto del total, a mediados de los años '90.

En el gráfico 3 se observa a simple vista cómo crece la brecha entre la producción mundial y la producción en territorio norteamericano.

Gráfico 3

(Fuentes: ver anexo. Los espacios en blanco se deben a la falta de datos para esos



años).

Es notable cómo el movimiento del ciclo mundial de la rama y el movimiento de la producción en EE.UU. oscilan en el mismo sentido, al menos hasta mediados de los años '80, si bien crece permanentemente la brecha entre ambos.

Esta correspondencia comienza a cambiar desde la crisis del mercado mundial de 1988; de ahí en más, el movimiento de ambos ciclos muestra notables diferencias. En esta crisis, por primera vez, la contracción del ciclo de producción a nivel mundial es más pronunciado que la contracción del ciclo norteamericano.

A partir de 1994 ambos ciclos difieren en el sentido que toman: los volúmenes de producción norteamericanos comienzan a decaer mientras que la producción mundial sigue creciendo.

Estos datos nos permiten inferir, en principio, que el peso de la producción en los Estados Unidos sobre el mercado mundial no sólo ha ido disminuyendo, sino que además el mismo ha dejado de determinar el comportamiento del ciclo mundial de la rama.

Se hace evidente que en el mercado mundial de vehículos se ha abierto una nueva época, en la que la dinámica del movimiento de la rama dejó de depender sustancialmente de lo que

ocurre con la industria radicada en los Estados Unidos, y se ha desplazado hacia otros países productores. Países desde donde se satisface ahora la nueva demanda creciente del mercado mundial, incluso la del propio mercado norteamericano.

Debemos tener presente que el desplazamiento geográfico de la fabricación no significa necesariamente cambios sustanciales en relación con la propiedad de los medios de producción en la rama a nivel mundial, y es capital norteamericano el que realiza inversiones en el exterior.

La forma que ha asumido el desplazamiento de la producción de un país a otro exige una investigación específica, tanto en lo que respecta al proceso de producción, como con relación a las nuevas alianzas productivas y comerciales.

Hay algunos elementos nuevos que aparecen asociados a este fenómeno del estancamiento de la producción en Estados Unidos. En primer lugar, que en los años '70 se registró un importante ingreso de automóviles importados al mercado norteamericano, fundamentalmente de origen japonés, y en mucho menor medida de origen europeo. Con la crisis del '73-75 y luego la del 79-82 se tomaron en Estados Unidos importantes medidas proteccionistas para la industria local, que obstruyeron y cuotificaron el ingreso de vehículos importados, especialmente de Japón.

En segundo lugar, las empresas norteamericanas trasladaron algunas plantas de producción tras sus fronteras, con la intención de abastecer desde allí el propio mercado interno. Se instalaron y desarrollaron aceleradamente maquiladoras en Méjico, y en menor medida en Canadá; son terminales o autopartistas que colocan total o parcialmente su producción en el mercado norteamericano.

El importante crecimiento de los volúmenes de producción de vehículos de Méjico, desde mediados de los '80, es expresión -en parte- de este fenómeno, y además, de una expansión del mercado interno.

Si observamos el gráfico 2 más en detalle, podemos apreciar claramente varios momentos de inflexión de la producción, que se inician en 1957, 1960, 1965, 1967, 1968, 1973, 1978, 1985, 1988 y 1994, pero la crisis que se inicia en 1978 llama especialmente la atención por su profundidad y lo prolongada que resulta.

Precisamente el mayor nivel de producción de toda la serie se alcanza en el año anterior al inicio de esta crisis, 1978, con 12.889.000 vehículos, y el menor en el año 1982, con 6.986.000 vehículos.

Observada desde el punto de vista de la producción, podemos decir que la crisis de 1979-82 conocida en los Estados Unidos como 'la crisis de la bola de óxido' constituye la más importante de la rama a nivel nacional en el periodo analizado, y es la causa fundamental de la importante inflexión que registra el mercado mundial en esta misma época.

La crisis automotriz de 1979-82 en los Estados Unidos ('la crisis de la bola de óxido')

En el año 1979 la economía norteamericana entró en crisis y se estancó. La crisis se inició con la sobreproducción automotriz a fines de 1978, y se profundizó a partir de una nueva suba de los precios internacionales del petróleo después de la Revolución Iraní en 1979.

Se comenzó así a hablar de la 'crisis energética' o 'del segundo shock petrolero', etc. Es significativo que la crisis industrial en la que estaban inmersos los Estados Unidos haya quedado 'diluida' dentro de la 'crisis del petróleo'. Esta era una forma prolija de dirigir la atención hacia el exterior con relación a la crisis industrial en el país¹³.

En 1980, la crisis se ha extendido al mercado mundial. A causa de esta situación, en los Estados Unidos y en los principales países capitalistas de Europa se desató una ola de quiebras y bancarrotas que afectó desde pequeñas empresas hasta grandes conglomerados económicos: bajó la producción industrial, cayeron los precios, disminuyeron las transacciones mercantiles, se resintió el comercio internacional, etc.

Mientras la propaganda gubernamental le asignaba el papel de villanos a los 'jeques árabes' culpables de haber aumentado nuevamente el precio del petróleo, los empresarios del automóvil norteamericanos difundían la idea de que la culpa de la crisis recaía en los fabricantes de autos del Japón.

Eran ellos los responsables de la introducción de vehículos en el mercado norteamericano a precios inferiores a los nacionales. Se sumaba a esto la circunstancia de que la suba del precio del petróleo conspiraba contra los modelos tradicionalmente grandes de los automóviles norteamericanos (con un alto dispendio de combustible)¹⁴.

La crisis en la industria automotriz rápidamente arrastra a la recesión a numerosas actividades industriales, comerciales y financieras relacionadas. También quedan involucrados los proveedores de insumos industriales locales y extranjeros. Se traslada así la recesión a los países proveedores de materias primas. Esto, a su vez, deteriora la capacidad de compra en el exterior por parte de los países dependientes, alterando la balanza comercial y la balanza de pagos de esos países. Este fenómeno se manifestó también como 'crisis de la deuda externa'.

La crisis incrementó el desempleo y contrajo la demanda de bienes de consumo¹⁵.

¹³ Este fenómeno de encubrimiento sobre las causas más directas de las crisis es algo corriente en la economía moderna y se repite luego con la crisis del tequila, del vodka, del sudeste asiático, etc.

¹⁴ La prensa señala la existencia de grupos (¿de obreros?) que salían con bates de béisbol a destruir autos japoneses por las calles.

¹⁵ "La industria del automóvil con sus derivados empleaba a principios de 1980 casi el 20% de la población activa de los EE.UU. Este mismo indicador es aproximadamente de un 15% en los países de Europa. Cifra enorme en ambos casos. Masas de hombres y mujeres dependientes del automóvil, han sido alcanzados de lleno por el latigazo de las primeras convulsiones del orden antiguo. A partir del tercer choque del petróleo, el de 1979, la industria del automóvil está a punto de hundirse". Servan Schreiber, J. J.; *El desafío mundial*, p. 86.

Con relación a las propias empresas automotrices norteamericanas se señala: "En este año de 1979, la empresa Chrysler, la tercera automotriz de los EE.UU., se declaró insolvente; ante el cierre de las líneas de crédito de la banca privada hacia la empresa, ésta debió recurrir al 'prestamista de última instancia': el Estado, el cual interviene ('por primera vez en la historia de los EEUU') en un salvataje directo a una industria de punta. También los otros dos gigantes mundiales del automóvil, Ford y General Motors, anunciaron importantes descensos en las ventas y mostraron déficit en sus balances (en el caso de Ford, por primera vez en 35 años). Todas estas empresas automotrices van a iniciar el cierre de una serie de fábricas propias"¹⁶.

El déficit de Ford alcanzaba 1,8 millones de dólares y su participación en el mercado norteamericano descendía del 21% de 1979, al 18%; decidió cerrar tres importantes plantas de producción, entre ellas la gigantesca fábrica de Mahwas, en Nueva Jersey. La reducción de personal en seis meses alcanzó el 12%, y sus ventas, con relación al año anterior, se redujeron en un 31%. Antes del verano de 1980 el inmenso complejo industrial del Nordeste de los Estados Unidos, alrededor de Detroit y a través de Michigan, Ohio, Illinois y Nueva Jersey, se vio 'arrastrado por una implacable espiral de la recesión'.

"Detroit y los estados que la rodean sufren hoy la crisis más dolorosa de su historia. El año 1980 marcó un descenso del 30% en la fabricación de coches con relación al año anterior; se redujo la demanda y se importaron autos japoneses más baratos... Los trabajadores de las cadenas automovilísticas han sido las primeras víctimas. De los 800 mil obreros del sindicato de trabajadores del automóvil (la ilustre UAW), un tercio está actualmente en paro. Y esto no es más que una parte del balance de la crisis industrial general, de la que el automóvil es, de momento, el centro más visible"¹⁷.

Por cada obrero desocupado en las fábricas de automóviles, hay al menos dos trabajadores en las empresas derivadas y proveedoras que pierden su empleo. En el verano de 1980 se agregaron así 750 mil nuevos parados en la zona de Detroit. "En 1982 el número de desocupados era de 26% en Chicago y en Pittsburgh, del 24% en Cleveland, 34% en Detroit"¹⁸.

Por otra parte, la venta de autos japoneses alcanzó en estos años importantes avances en Norteamérica, y llegaron a ocupar el 27% del mercado, antes de que el gobierno de los EE.UU. obligara a Japón a reducir las exportaciones hacia Estados Unidos.

Todas las empresas japonesas juntas lograron colocar más autos en EE.UU. que la empresa Ford. A pesar del 'nuevo gusto' norteamericano por los autos japoneses (más sobrios en el dispendio de combustible) no se puede adjudicar la causa de la crisis de la industria automotriz norteamericana a las crecientes ventas de automóviles japoneses.

Otras ramas afectadas por la crisis fueron: la fabricación de camiones pesados, bulldozers, tractores, vagones de ferrocarril, ómnibus y maquinaria agrícola. Una de las grandes compañías

¹⁶ Ídem; p. 88.

¹⁷ Ídem; p. 88.

afectadas fue la International Harvester¹⁹. Pero, no sólo las automotrices y sus relacionadas sufrieron la crisis; las bruscas alteraciones de los precios del petróleo también hicieron sentir sus efectos en la industria naviera, la fabricación de máquinas herramienta, etc.²⁰.

Con la crisis, el hambre y la desnutrición crecieron rápidamente y el tema llegó a la opinión pública. En 1983 el presidente Reagan declaró "que está asombrado de escuchar decir que hay un gran número de hambrientos en los EE.UU. (...) En 1983, 3.000.000 de niños han estado privados de desayuno escolar (...) En 1982 el número de personas que vivían por debajo del 'nivel de pobreza' oficial ha aumentado de 10 a 34,4 millones, o sea el 15% del conjunto de la población. Pero para los expertos este nivel está por debajo de la realidad; si se utiliza el concepto de 'presupuesto familiar base' (adoptado por la Sección de Trabajo), 55 ó 60 millones de americanos, o sea el 25 por ciento del conjunto del país, se encontraría por debajo del umbral de la pobreza"²¹.

En 1984, alrededor del 36% de la población negra vive por debajo del 'umbral de la pobreza' oficial, debajo de la cual se encuentra igualmente el 30% de las personas originarias de América Latina y el 12% de los blancos. En el período que va desde 1979 hasta 1984, los ingresos familiares de los obreros bajaron un 10,2%, mientras que para las familias negras o hispanoparlantes la caída fue del 15,5% y del 12,7% respectivamente²².

El deterioro salarial de las familias trabajadoras ha sido considerable, mientras que los impuestos a la renta pagados por los trabajadores siguieron creciendo.

Las bajas salariales más sensibles afectaron fundamentalmente a los obreros no calificados, a las minorías nacionales y las mujeres. Estos sectores representan actualmente el 38% de los salarios medios de los obreros industriales, mientras que en 1968 eran el 54%²³.

¹⁸ Perlo, Victor; *La militarización...* p. 46.

¹⁹ Con una deuda de 4.200 millones de dólares, la empresa era líder mundial en equipamiento agrícola y camiones pesados. Registró las mayores pérdidas de su historia en el tercer trimestre de 1982, y en todo ese año las pérdidas ascendieron a 1.600 millones de dólares. La reestructuración del déficit patrimonial de la empresa implicó transferir un tercio de las acciones a los bancos. La sucursal de la empresa en Australia, en tanto, fue puesta bajo administración judicial, y sus dos principales competidores, la John Deere y la Caterpillar, se apropiaron de plantas importantes de la empresa. El número de trabajadores, de los 93 mil originales, quedó reducido a un tercio; el número de plantas manufactureras pasó de 45 a 18. Las instalaciones en el extranjero se redujeron de 22 a 5.

²⁰ "La industria norteamericana de máquinas herramienta está disolviéndose. En 1964 Estados Unidos era un exportador neto. En 1986, el 50% de sus máquinas herramienta eran importadas y la mayor parte de ese incremento sobrevino a partir de 1977. La producción es ahora sólo la mitad de lo que era en su momento de auge. Como en el caso de los autos, los japoneses están creciendo en el extremo inferior y los alemanes están presionando hacia abajo en el extremo superior". Thurow, Lester; *La guerra del siglo XXI*; Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 1992; p. 232.

²¹ Perlo, Victor; op. cit., p. 44.

²² Ídem; p. 45.

²³ Con la llegada del Partido Republicano al gobierno en los EEUU, y ante la crisis económica y social que afectaba al país, se instrumentaron medidas políticas para hacer retroceder a los trabajadores del espacio social que ocupaban; se desarrolló una ofensiva capitalista sobre todos

Consideramos a la 'crisis de la bola de óxido' en la industria automotriz de los Estados Unidos, como uno de los hitos que marcan la crisis de los años '70 y '80; y en relación con la evolución mundial de la rama marca un punto de inflexión.

Japón

Entre los grandes países capitalistas, Japón fue aquél cuya producción automotriz creció más rápidamente en las últimas tres décadas. En el año 1965 producía 1.876.000 vehículos; en el año 1990 producía 13.487.000, registrando un crecimiento de su producción en esos 25 años del 718%.

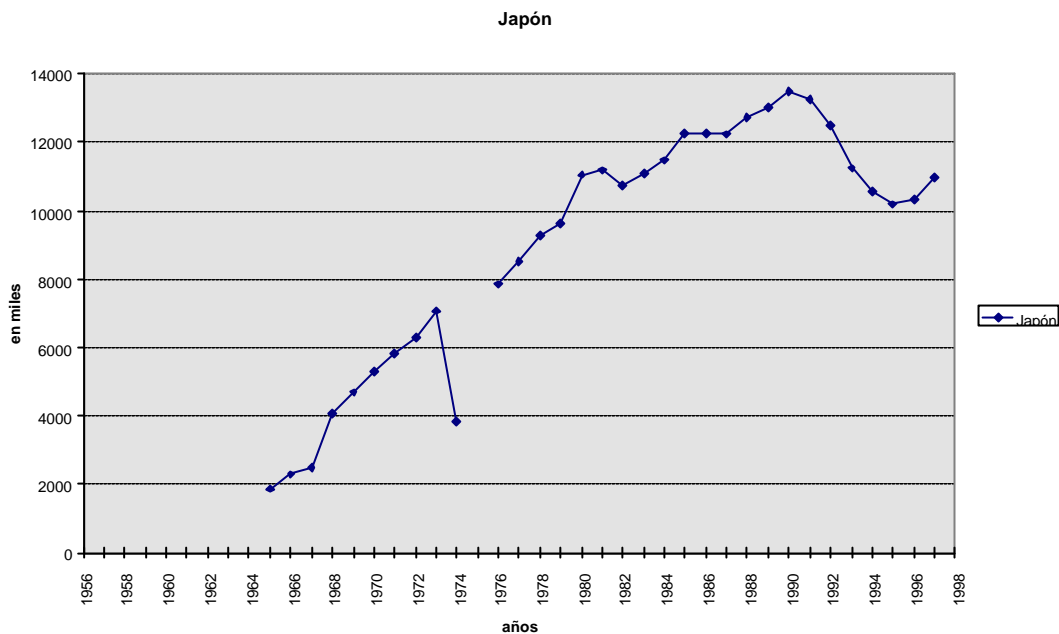
Sin embargo, a partir de 1990, la producción japonesa comenzó a declinar y en 1996 había descendido hasta 10.346.000 unidades, si bien desde 1995 registra una leve recuperación. Esta crisis en la rama está inmersa en una profunda crisis de toda la producción industrial local.

los obreros, que no distinguió entre ocupados y desocupados: "Se han reducido los programas de distribución de bonos de alimentación y otros programas de ayuda a los indigentes. Estos programas son particularmente necesarios a los negros y a los dependientes latinos, pues éstos son los estratos del pueblo que sufren la mayor miseria... La policía con uniforme o de civil, envalentonada por las acciones de Reagan, ataca cada vez más seguido a los negros. Cada semana la policía o grupos racistas matan negros y dependientes latinos, inocentes de todo hecho. En ese caso los asesinos quedan generalmente impunes. Las patrullas de guardafronteras yanquis se jactan de haber hecho crecer en 40% el número de expulsados 'sin permiso', de países latinoamericanos que entraron ilegalmente a los EEUU. Ese número ha sido llevado en el curso de los primeros meses de 1983, a un millón de personas". Perlo, Victor; op. cit. p.46.

El presupuesto militar no dejó de aumentar en los años más difíciles de la crisis, y su incidencia sobre el déficit del estado fue directo. "El crecimiento de 650.000 millones de dólares de la deuda pública de los EEUU en sólo 3 años, tiene su base en un desaforado incremento de los gastos militares que subieron de 135.000.000.000 de dólares en 1980, a 277.000.000.000 en 1985 y a 314.000.000.000 que se proponen alcanzar en 1986". Entrevista a Fidel Castro, en *Endeudamiento y crisis de la deuda externa*, p. 113.

Gráfico 4

(Fuentes: ver anexo. Los espacios en blanco se deben a la falta de datos para esos años).



En el gráfico 4 vemos cómo desde mediados de los años '60 hasta comienzos de los '90 se observa una notable pendiente positiva. La excepción la constituye la crisis de 1973 que marca una contracción muy brusca de la producción; la fabricación de vehículos cayó en 1974 a casi la mitad de la de 1973, y Japón pasó de producir más de 7 millones de vehículos en 1973 a sólo 3.850.000 en 1974.

En 1976, la producción rápidamente se recuperó, e incluso superó el nivel previo a la crisis.

Por otra parte, y con relación a la segunda fase de la crisis mundial (1978-82), la misma repercutió en este país desde 1980 registrándose un estancamiento y una baja leve de la producción hasta el año 1982.

Esta segunda fase de la crisis mundial tuvo una limitada repercusión, y en términos generales podemos decir que si bien la crisis japonesa de 1980-82 es expresión de la crisis del mercado mundial iniciada un año antes, no supera –hipotéticamente– el carácter de crisis coyuntural.

Puesto en relación con la evolución de la producción mundial, Japón crece más rápidamente y lo hace de manera más sostenida. Sin embargo, aparecen dos notables excepciones: la crisis de 1974, en que la caída de su producción es la más pronunciada de todo el mundo, y se convierte, probablemente, en el epicentro de la crisis mundial de la rama de 1973-75 (existe una extensa bibliografía respecto a la crisis económica de Japón en el año 1973); y la crisis de 1991, cuando la fabricación japonesa de automóviles entra en progresiva declinación que se prolonga por cinco años consecutivos, hasta el año 1995. La producción bajó de 13.487.000 en el

año 1990 a 10.196.000 en 1995, cayendo así un 25% en estos cinco años, dejándose de fabricar más de tres millones de vehículos.

Es importante destacar que el alza de la producción mundial de automóviles desde 1990 en adelante ya no se explica por la producción de autos en Japón. En la primera mitad de los '90, el movimiento de la producción mundial va en sentido contrario al de Japón.

Japón es desde los años '50 y '60 uno de los países donde más crece la producción automotriz y lo hacía a un ritmo superior al del mercado mundial.

La base de este proceso residía en una forma de producción avanzada conocida genéricamente como 'toyotismo', en donde se conseguían niveles de productividad del trabajo superiores a la media mundial. Esta forma particular de producción, originaria de Japón, se extendió al conjunto de la rama a posteriori de la crisis de los '70 y los '80. El 'toyotismo' se habría originado sustancialmente en las condiciones que se generan a posteriori de la derrota de importantes luchas obreras en los '50, y se crean condiciones en el país que permiten una extracción de plusvalía superior a la media mundial²⁴.

Durante los '80, ya las principales fábricas automotrices del mundo han incorporado 'los aspectos sustanciales del toyotismo'.

La crisis que se inicia en 1990 en Japón es la primera crisis importante en el propio país de origen del 'toyotismo', y en momentos en que los 'métodos japoneses' de producción se han extendido al mundo entero.

Europa Occidental

En lo que respecta a los cuatro principales países de Europa Occidental: Alemania, Francia, Gran Bretaña e Italia, observados en su conjunto, los mismos aumentaron su producción en un tercio en las últimas tres décadas y media. Fabricaron en conjunto 7.945.000 vehículos en 1965, y 11.908.000 en 1996.

Si bien la producción de todos juntos creció en cuatro millones de unidades, la evolución de la producción en cada uno de ellos ha sido muy dispar.

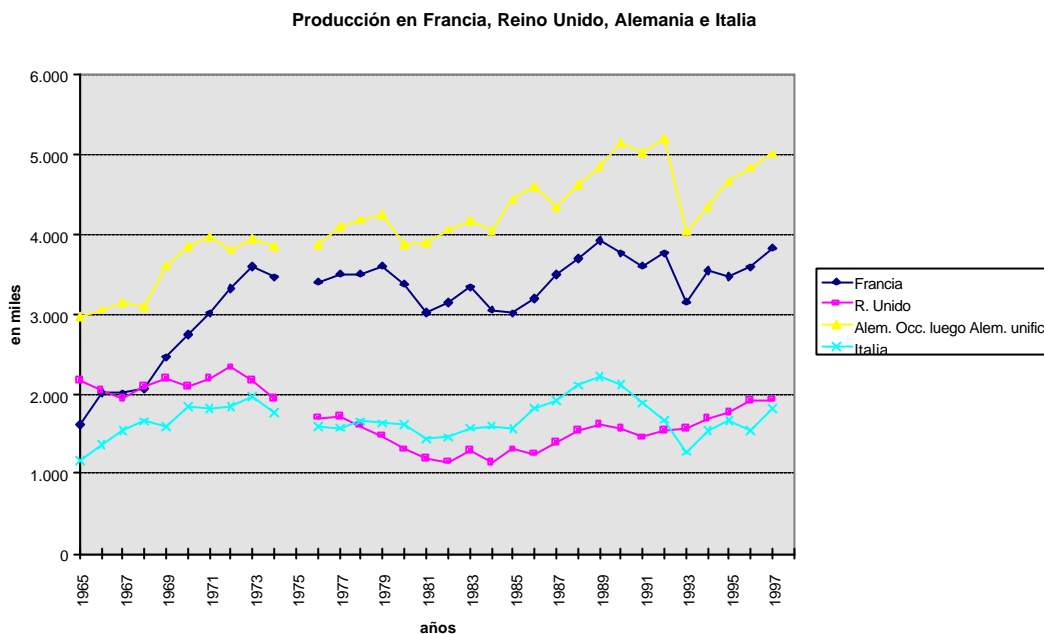
Aumentó notablemente la producción de Francia y Alemania; Italia, en cambio, tuvo un crecimiento más moderado; y Gran Bretaña se mantuvo prácticamente estancada.

Francia aumentó su volumen de producción en más de un 100%, a lo largo de estos 35 años, mientras que **Alemania** la aumentó en más del 50%.

²⁴ Ichiyo, Muto; *Lucha de clases e innovación tecnológica en Japón*, Ed. Antídoto, Bs. As., 1996.

Gráfico 5

(Fuentes: ver anexo. Los espacios en blanco se deben a la falta de datos para esos años).



Italia tuvo un crecimiento más atenuado, si observamos lo ocurrido desde 1965 a 1996, pero si nos detenemos en el año 1989 -antes de que se iniciara una importante crisis local-, había duplicado su producción con relación a 1965. De ahí en más vio caer su producción en un 40% hasta 1993; desde 1994 comenzó una lenta recuperación que se extendió hasta 1995.

Gran Bretaña es el único país capitalista desarrollado de Europa Occidental, que contrarresta las tendencias observadas en los otros tres.

A diferencia no sólo de los europeos, sino también de Estados Unidos y Japón, Inglaterra disminuyó la producción de automóviles en estas tres décadas y media. En el año 1996, producía un 10% menos de vehículos que en 1965.

La producción inglesa creció suavemente hasta el año 1972, momento en que se abre una crisis prolongada en la industria automotriz de este país. En el cuarto de siglo siguiente, es decir hasta 1996, la fabricación inglesa de automóviles no va a alcanzar nunca más los volúmenes de producción del año 1972.

La caída de la producción inglesa iniciada en 1972 se extendió de manera ininterrumpida hasta 1984; a partir de este momento se recupera lentamente hasta 1989 en que ocurre una leve contracción de la producción, para recuperarse de nuevo lentamente desde 1991 en adelante.

Es notable, en Europa Occidental, la prolongada crisis de la industria automovilística inglesa, ya que la misma no va a recuperar los niveles de producción de la segunda mitad de los años '60 y los comienzos de los '70.

Los cuatro países europeos registran suaves oscilaciones cíclicas de su producción, y acompañan de manera más atenuada las inflexiones que registra el movimiento de la producción mundial.

Observados los cuatro en su conjunto, podemos ver que cae la producción vehicular en todos, entre los años 1973 y 1976. En Inglaterra, la inflexión había comenzado un año antes, en 1972.

Luego desde 1976 en adelante, se recuperan Alemania y Francia, se mantiene estacionaria Italia y no se detiene la caída de Inglaterra.

En 1979 se abre una nueva crisis en Alemania y en Francia, crisis que se inicia también en Italia en 1980; Inglaterra continúa en tanto, con su línea descendente.

El año 1981 es el valle de la crisis para todos. En 1981 se comienzan a recuperar Alemania y Francia, y un año más tarde lo hacen Italia e Inglaterra. Hay una leve recuperación que se extiende hasta el año 1983, para nuevamente entrar en crisis en 1984. Este año de 1984 es nuevamente el valle de esta crisis, y a partir de 1985 comienza una recuperación prolongada que se extiende al menos hasta 1989.

El próximo inicio de una crisis va a ser precisamente este año 1989, tanto para Francia, Italia e Inglaterra, mientras que en Alemania se mantiene la fase expansiva de la producción hasta 1992.

Será Alemania el país que registra la más brusca caída de su producción entre 1992-93; este país se suma ahora a la contracción que venían registrando Francia e Italia.

El año 1993 parece ser el fondo de la crisis para todos, excepto para Inglaterra, que comenzó una leve recuperación desde 1991, y desde 1993 todos comienzan una nueva fase ascendente que se mantiene hasta 1996.

Sintetizando, respecto a los países europeos, Francia y Alemania, y en menor medida Italia, acompañan aunque de manera mucho más leve la fase expansiva que vive la producción mundial de vehículos desde mediados de los sesenta hasta comienzos de los '90; desde 1989-90 en adelante la producción decae para comenzar a recuperarse con altibajos desde 1991-93.

La crisis de la producción mundial de 1988 se manifiesta en estos países desde el año 1989 y se presenta como más aguda que la del mercado mundial, y con respecto a la recuperación posterior, los países europeos considerados, acompañan el movimiento ascendente del mercado mundial pero de manera más atenuada.

La industria inglesa del automóvil, por su parte, ha entrado en una crisis que prácticamente no reconoce comparación histórica en la rama.

El resto del mundo

En los años '90, ya se ha hecho evidente en el plano del mercado mundial, la aparición de nuevos países productores cuya producción nacional se encuentra en una acelerada fase expansiva, con un alto crecimiento de su producción, y que comienzan a imponerle la tónica al mercado mundial.

Son precisamente estos 'nuevos países' -algunos de ellos tienen lejanos antecedentes de ensamblado y producción automotriz en su territorio- los que le imprimen una nueva dinámica al mercado mundial, especialmente a partir de 1990, y son los receptores de la última ola de inversiones de las empresas transnacionales en nuevos territorios y mercados regionales hasta bien avanzada la década de los '90, momento en que este proceso comienza a alterarse; si bien aún no disponemos de los datos suficientes como para apreciar la magnitud del cambio ocurrido.

Sobresalen así, entre otros: España, que en 1998 se ha convertido en el quinto productor mundial con 2.826.000 vehículos, Canadá (1998) con 2.173.000, Brasil con 2.070.000 en 1997 y 1.573.000 en 1998, Corea con 2.818.000 en 1997 y 1.955.000 en 1998, China (1998) con 1.627.000, y México (1998) con 1.453.000.

El crecimiento de la producción mundial desde los '90 encuentra su explicación en el crecimiento de la producción fundamentalmente de este grupo de seis países que ahora producen 11.607.000 unidades en su territorio; son ellos los que han logrado imponerle la tónica al mercado mundial.

Le siguen a éstos, un grupo de países con una producción superior a las 400 mil unidades anuales, y que son Rusia, India, Suecia, Argentina, Polonia, Checoslovaquia, Bélgica y Taiwán.

Luego, y con más de 300 mil unidades, se encuentran Australia y Turquía. En el rango de las 200 mil unidades está Sud África; el resto de los países productores se ubican por debajo de las 100.000 unidades anuales.

Un caso especial es el de la ex Unión Soviética, que bajó la fabricación de vehículos en su territorio en más de dos millones de unidades. En 1990 fabricaba 2.117.000 vehículos y en 1996 sólo producía 1.037.000 es decir un 50% menos, cifra en la que aproximadamente se mantiene.

Es necesario tener presente que la 'mundialización' de la rama posterior a la crisis de los '70 y los '80 impuso una reorganización de los mercados y la producción; las fronteras nacionales comenzaron a perder gradualmente la importancia que tenían para planificar la producción nacional, con la consiguiente internacionalización del proceso de trabajo y de cambios en los circuitos comerciales. Y algunos países trasladaron parte de su producción 'trabajo intensiva' allende sus fronteras, buscando bajar costos salariales.

Se firmaron numerosos acuerdos comerciales y productivos bilaterales y multilaterales, regionales e internacionales (e intrarregionales) para el movimiento comercial y productivo intra y extra mercado regulado, tanto para las unidades terminadas como para las autopartes y los porcentajes de 'componentes nacionales'. Surgieron nuevos mercados regionales y se redefinieron

otros ya existentes: Mercosur, TLC, ASEAN, Unión Europea, etc.; en todos ellos la industria automotriz tuvo un papel relevante en la constitución de los mismos.

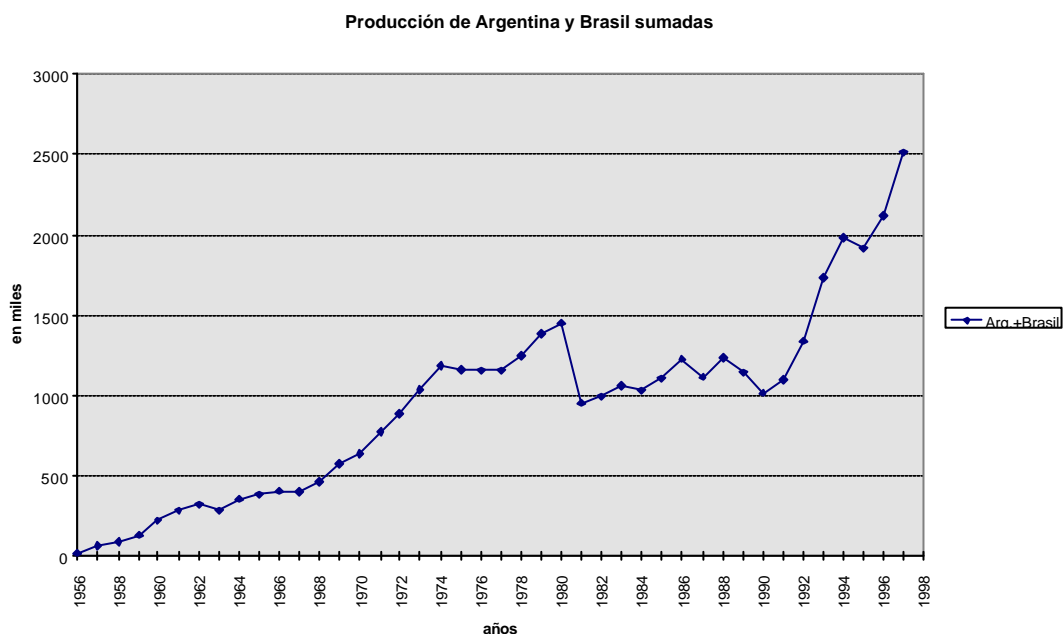
El Mercosur y Argentina

El Mercosur se constituyó como mercado regional a comienzos de los '90, e involucró en un principio a Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay. Implicó reajustes importantes en algunas ramas de actividad de los países involucrados, y no sólo en el comercio exterior. Una de las ramas en la que los cambios fueron más significativos fue precisamente la industria automotriz.

Las empresas automotrices ya existentes regionalizaron su producción y comercialización, y pasaron a considerar cada vez más al mercado regional como un bloque; se radicaron nuevas empresas (llegaron las radicaciones de empresas japonesas), volvieron fábricas que se habían retirado en el marco de la crisis de los '70 y los '80, se reorganizaron los grupos empresarios, etc.

Gráfico 6

(Fuentes: ver anexo).



Si consideramos la evolución de la producción conjunta de los dos principales países del Mercosur -Argentina y Brasil-, observamos que la misma creció considerablemente en las últimas cuatro décadas.

La producción creció de manera sostenida hasta 1973, en que se estancó bruscamente. A partir de 1977 volvió a crecer de manera pronunciada hasta 1980, momento en que se produjo la crisis más pronunciada de todo el período analizado.

La producción se mantuvo visiblemente estancada durante más de una década (la 'década perdida'), y retomó un brusco sesgo alcista desde 1990 en adelante, tal como se observa en el gráfico 6.

En el año 1997, ambos países del Mercosur alcanzaron una cifra récord de 2.500.000 vehículos fabricados en su territorio.

El Mercosur se convirtió en uno de los mercados regionales en donde el crecimiento de la producción ha sido más intenso en la década del '90 a nivel mundial.

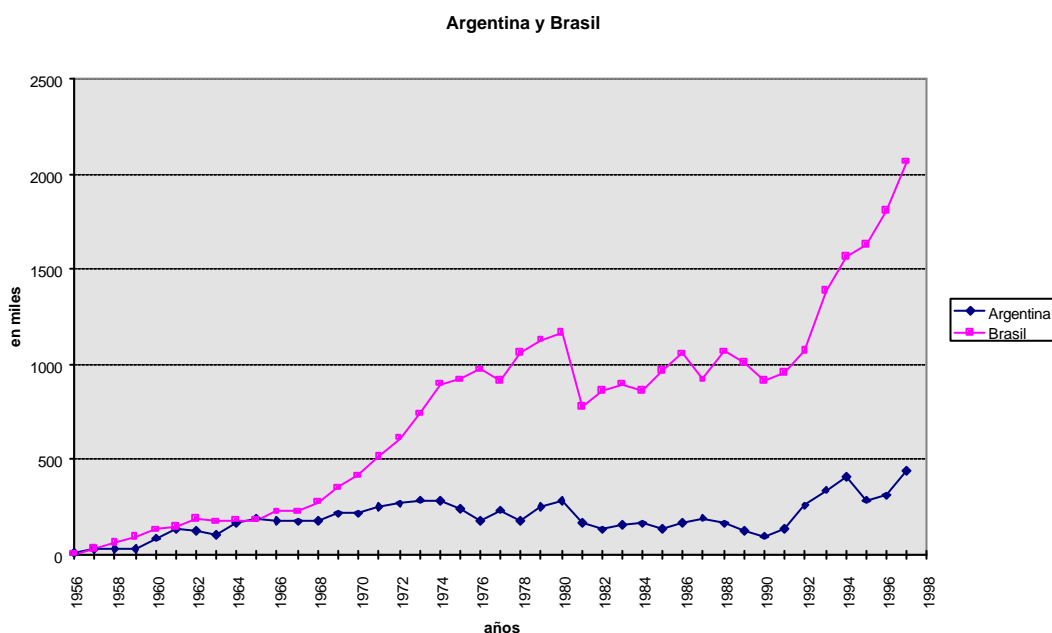
En un mercado mundial en donde se producen 57.000.000 de vehículos en 1998, el 2,3% de la producción mundial corresponde a lo fabricado en el Mercosur.

¿Qué ocurre cuando discriminamos al interior del Mercosur, especialmente Brasil y Argentina?

Si observamos ahora el gráfico 7 podemos ver la notable diferencia que existe en relación con el crecimiento de la producción de Brasil sobre Argentina. La fabricación local de vehículos en ambos países creció de manera similar hasta mediados de los '60, momento en que empieza a distanciarse Brasil.

Gráfico 7

(Fuentes: ver anexo).



Ambos países sienten los efectos de la crisis mundial de 1973. Mientras que Brasil mantiene su movimiento ascendente con oscilaciones, Argentina entra en un proceso de estancamiento de su producción que se va a mantener con altibajos hasta 1992 cuando se supera, después de 19 años, la cifra de 1973.

Pero el momento crítico más importante es la crisis de 1980 que marca una inflexión profunda en la producción de ambos países. La producción permanecerá relativamente estancada hasta que inicia una nueva fase ascendente en la década de los '90.

La crisis de 1994 prácticamente no se siente en Brasil, mientras que en Argentina se convierte en una contracción importante de su producción nacional.

Si bien las tendencias generales del ciclo industrial atraviesan de manera similar a ambos países, es notable cómo desde mediados de los '60 se amplía la brecha entre Brasil y Argentina; de producir ambos países cantidades similares hasta mediados de los '60, Argentina hoy produce sólo el 16% de lo que produce Brasil. Este solo dato muestra la 'inclinación natural' que han tenido las empresas automotrices a localizar mayoritariamente sus inversiones, sus plantas de producción, sus centros regionales de gestión, etc., en el Brasil.

El análisis de las características específicas acerca de la evolución de la producción automotriz en Argentina debe ser objeto de un trabajo específico.

Conclusión

La descripción de la evolución del volumen de la producción automotriz a escala mundial nos ha permitido aproximarnos a la crisis mundial de los '70 y los '80.

La crisis mundial de la industria automotriz adquirió distinta magnitud según de que país se tratase; vista desde el ámbito de la producción, en algún caso se manifestó como una crisis coyuntural y en un tiempo relativamente breve la producción recuperó sus niveles previos, y no trascendió más allá de una crisis periódica industrial; en otros, la crisis se manifestó como una crisis estructural prolongándose por un período considerable con importantes modificaciones en la estructura económico social.

La confección de las series de producción y su proyección gráfica nos permitieron observar distintos momentos de inflexión, de inversión de tendencias en la producción y nos permitió periodizar.

Identificamos dos momentos de contracción aguda de la producción en el ámbito del mercado mundial, y en el marco de lo que consideramos la crisis de los '70 y '80: la primera, se extiende desde 1973 a 1975, y la segunda, desde 1979 a 1982.

El indicador seleccionado nos permitió reforzar la hipótesis de que estamos ante una crisis mundial de la rama, observar la magnitud que alcanzó la crisis e identificar su carácter de hito. Las series estudiadas no nos permiten comparar con la crisis de 1929-33; deberían buscarse los indicadores que las hicieran comparables. Planteamos como hipótesis que ambas son crisis de magnitud comparable.

Los cambios que suceden en la rama automotriz en el marco de la crisis se manifiestan tanto en lo que respecta a la extensión como a la organización de la rama, y comienzan a

imponerse al conjunto de la industria automotriz en los '80. Los años '90 dan pautas de una nueva época, en la que lo más significativo es la crisis de Japón, lugar de origen del 'toyotismo'; y a modo de hipótesis podríamos decir que aquellas ventajas comparativas que mostraba la producción japonesa desde los '60, no sólo han quedado neutralizadas sino que han sido superadas.

Desde el punto de vista metodológico, el indicador 'volumen de producción' nos permite una primera aproximación necesaria al fenómeno bajo estudio pero sus limitaciones son evidentes, especialmente a la salida de la crisis de los '70 y los '80, en que una de las formas en las que se resuelve esta crisis, en algunos de los países más desarrollados, es trasladando parte del proceso de producción al exterior.

Por lo tanto, este análisis debe complementarse con otros indicadores y abordajes que permitan un cruzamiento de la información; sólo a partir de esta tarea aquellos aspectos que aquí mantenemos a nivel de hipótesis pueden comenzar a tener consistencia²⁵.

El trabajo hasta aquí realizado nos permite observar que en el marco de la crisis de los '70 y los '80, la industria del automóvil británico prácticamente desapareció, se estancó la producción en su propio territorio como en el caso de Estados Unidos, retrocedió la producción para mantenerse estancada durante un período prolongado en países como Argentina, y hubo un crecimiento productivo considerable en numerosos 'nuevos países' productores.

Desde el punto de vista del mercado mundial la crisis de 1973-75 impone una contracción brusca de la producción fundamentalmente en Japón y en los Estados Unidos; la producción automotriz de Japón durante el año 1974 cayó a casi la mitad de la que registraba el año anterior. También en 1974, la producción automotriz de los Estados Unidos se contrajo en un 20% con relación a los volúmenes anuales anteriores. Si sumamos la caída de la producción en ambos países, es decir, cuántas unidades se dejaron de fabricar en 1974 en relación con 1973, obtenemos un valor de casi 6 millones de vehículos menos. Estos dos países explican en lo fundamental la caída que registró el mercado mundial en la primera fase de la crisis.

Luego, en el año 1982, llegaron al mercado mundial 6.188.000 unidades menos que en el año 1978. Si concentramos nuestra atención en los Estados Unidos, vemos que la caída de la producción de este país en 1978 fue de 5.903.000 de vehículos menos. Esta sola cifra explica en lo

²⁵ En las grandes fábricas automotrices actuales, se calcula que sólo el 15% del valor agregado de cada vehículo se efectúa en la empresa que le da la marca final al vehículo, es decir, que el 85% restante se fabrica en una compleja gama de empresas proveedoras. Muchas de estas empresas proveedoras son autopartistas multinacionales, que incluso pueden proveer a más de una empresa automotriz. Este sistema de aprovisionamiento externo de autopartes y componentes (conocido como 'supply system') adquirió una enorme importancia cuando se comenzó a generalizar en la rama el método 'kan ban' de 'aprovisionamiento externo continuo' utilizado inicialmente por la empresa Toyota en Japón, en el marco de lo que ha sido conocido como el 'just in time'.

La fabricación mundial de vehículos está actualmente en manos de un reducido grupo de grandes empresas multinacionales (alrededor de 50), que se continúan concentrando, y cada empresa tiene numerosas fábricas y terminales, diseminadas por distintos países del mundo.

sustancial la caída que registra el mercado mundial en esta coyuntura: el foco de esta crisis fue precisamente este país. En la segunda fase, la crisis estuvo concentrada en los Estados Unidos.

Consideramos a la crisis de los '70 y los '80, como una crisis general de la rama que se manifiesta de manera diversa en cada una de las estructuras económico-sociales en donde se desarrolla el proceso de producción. Sin embargo, debemos tener presente, que cuando aparece la crisis en el mercado mundial, la misma ya es la manifestación de transformaciones estructurales y cambios (cambios estructurales) que preceden en el plano lógico y temporal lo que luego se impone en el ámbito del mercado mundial. Y serán precisamente aquellas estructuras en donde el proceso de producción se encuentra en un grado más avanzado de su desarrollo, las que impongan sus condiciones al conjunto de la rama en el nuevo período; consideramos a nivel de hipótesis y en relación a este estadio particular del desarrollo histórico, que este lugar lo ocupa la industria japonesa del automóvil, al menos hasta los '90.

Precisamente a la salida de la crisis de los '70 y los '80 se hace evidente:

- . el peso de la industria japonesa del automóvil en el mercado mundial, mercado que geográficamente ahora reconoce tres polos: América del Norte, Europa Occidental y Asia Oriental;

- . el traslado de parte de la producción al exterior de los países desarrollados (aumento de los componentes y autopartes de origen extranjero) como en el caso de Méjico, cuya producción de 233.000 vehículos en 1987, creció a 1.453.000 once años más tarde; es decir que su producción creció el 623%. Una parte considerable de estos vehículos van al mercado norteamericano;

- . la importancia creciente de los 'nuevos países' en distintas regiones del planeta en la fabricación de automóviles;

- . el nuevo reparto del mercado mundial;

- . la concentración de la propiedad en la rama;

- . la conformación de nuevos mercados regulados.

Estas conclusiones provisionarias sugieren nuevos planteos de problemas de investigación. Si consideramos que desde el punto de vista del proceso de producción el 'toyotismo' es la modalidad de producción que se generaliza en la rama a la salida de la crisis mencionada, en los años '90 ya estamos ante una crisis de nuevo tipo que se habría iniciado en Japón y luego extendido al sudeste asiático y América Latina a fines de la década del '90, involucrando a muchos de los 'nuevos países' productores.

Anexo

Producción de vehículos por país de origen

(Fuentes: elaboración sobre datos de UN, Fitim y ADEFA)

Años	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Francia	1.616	2.024	2.010	2.076	2.459	2.750	3.010
Japón	1.876	2.286	2.482	4.086	4.674	5.289	5.811
R. Unido	2.177	2.042	1.937	2.100	2.183	2.098	2.198
Alemania	2.976	3.051	3.146	3.107	3.605	3.842	3.983
EE.UU.	11.058	10.329	8.952	10.745	10.147	8.239	10.638
Italia	1.176	1.366	1.543	1.660	1.593	1.854	1.817
Canadá	855	902	947	1.177	1.353	1.194	1.375
URSS	616	675	727	760	818	922	1.130
Australia	408	344	367	367	425	473	470
España	225	340	363	393	454	536	532
Brasil	185	225	225	279	354	416	516
Suecia	206	200	215	241	271	310	317
Bélgica	167	195	183	216	302	272	296
Argentina	195	179	175	181	219	219	254
RDA	110	130	130	138	135	140	158
México	97	118	126	147	166	193	211
Checoos.	91	112	132	142	169	170	177
India	71	71	70	78	78	73	89
Polonia	61	67	68	80	88	113	146
Yugoslav.	45	49	56	57	81	130	132
Holanda	36	40	57	70	72	79	91
Rumania	23	27	25	25	26	34	35
Hungría	7	9	8	9	9	9	10
Austria	5	4	4	4	3	4	7
Finlandia	2	2	1	1	1	1	2
S. Africa							
Turquía							
Suiza	1	1	1	1	1	1	1
Portugal		0,3	0,3		0,2		0,2
Corea							
China							
Indonesia							
Tailandia							
Taiwan							
Venezuela	57	58	54	57	71	61	
Perú							
Colombia	2	1	3	3	3	18	23
Chile		7	13	18	22	25	23
Otros							
Total	24.334	24.852	24.022	28.194	29.745	29.403	33.424

La crisis mundial de los '70 y los '80 observada a partir de la evolución de la producción automotriz

Años	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Francia	3.328	3.596	3.463		3.403	3.508	3.508
Japón	6.294	7.083	3.850		7.841	8.515	9.269
R. Unido	2.329	2.164	1.936		1.705	1.714	1.607
Alemania	3.816	3.949	3.850		3.868	4.104	4.186
EE.UU.	11.271	12.638	10.058	8.985	11.472	12.703	12.889
Italia	1.840	1.958	1.773		1.591	1.584	1.657
Canadá	1.474	1.575	1.527	1.424	1.640	1.775	1.818
URSS	1.376	1.602	1.774		1.850	2.080	2.151
Australia	467	454	501		455	453	385
España	695	822	837		866	1.130	1.144
Brasil	614	744	899	921	973	919	1.062
Suecia	351	378	368		368	287	306
Bélgica	271	299	817		327	336	304
Argentina	269	289	282	239	180	235	179
RDA.	171	171				207	208
México	230	276	343	338	294	281	384
Checoes.	183	170	233		252	199	219
India	90	97	82		85	89	98
Polonia	156	190	205		290	374	418
Yugoslav.	126	144	130		154	258	280
Holanda	100	97	82		50	66	76
Rumania	71	71			13	106	120
Hungría	11	7	12			13	16
Austria	6	2	9		8	8	5
Finlandia	1	2					
S. Africa							
Turquía							
Suiza	1	1				1	1
Portugal	0,3	0,4	0,4		0,6	1	1
Corea							
China							
Indonesia							
Tailandia							
Taiwan							
Venezuela	89	100	118	144	163		
Perú							
Colombia	24	26	36	30	36		
Chile	26	17	14	8	8		
Otros							
Total	35.578	38.853			37.736	40.946	42.299

Años	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Francia	3.613	3.378	3.019	3.149	3.336	3.062	3.016
Japón	9.636	11.043	11.180	10.732	11.111	11.465	12.271
R. Unido	1.479	1.313	1.184	1.156	1.289	1.134	1.311
Alemania	4.250	3.878	3.897	4.063	4.171	4.045	4.446
EE.UU.	11.480	8.010	7.943	6.986	9.205	10.939	11.650
Canadá	1.632	1.374	1.323	1.276	1.524	1.829	1.933
URSS	2.173	2.197	2.198	2.210	2.180	2.209	2.200
Australia	461	362	392	409	337	399	411
España	1.123	1.182	987	1.070	1.286	1.309	1.418
Brasil	1.128	1.165	780	861	896	865	967
Suecia	355	298	314	350	396	432	461
Bélgica	315	260	257	278	285	249	267
Argentina	253	282	172	132	160	167	138
RDA	210	214	219	222	228	245	244
México	444	490	597	473	285	344	398
Checoos.	233	238	230	224	224	230	238
India	101	113	149	152	154	181	231
Polonia	433	419	308	269	336	343	312
Yugoslav.	315		266	241	248	272	258
Holanda	106	96	90	109	122	129	129
Rumania	124	132	127	125	154	160	
Hungría	16	16	14	14	13	12	15
Austria	9	16	15	15	12	11	14
Finlandia							
S. África							
Turquía							
Suiza	1		1	1			
Portugal		0,2	0,1	0,1			
Corea			134	163	221	265	378
China							
Indonesia							
Tailandia							
Taiwan							
Venezuela							
Perú							
Colombia							
Chile							
Otros							
Total	41.524	38.364	37.230	36.113	39.751	41.739	44.279

La crisis mundial de los '70 y los '80 observada a partir de la evolución de la producción automotriz

Años	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Francia	3.195	3.493	3.698	3.920	3.769	3.611	3.768
Japón	12.260	12.249	12.700	13.026	13.487	13.245	12.499
R. Unido	1.248	1.389	1.545	1.626	1.566	1.454	1.540
Alemania	4.597	4.346	4.625	4.852	5.156	5.034	5.194
EE.UU.	11.335	10.925	11.190	10.870	9.783	8.810	9.728
Canadá	1.854	1.635	2.043	1.994	1.925	1.905	2.019
URSS	2226	2.199	2.180		2.117	1.929	1.448
Australia	362	330	340		384	293	260
España	1.533	1.704	1.886	2.046	2.053	2.081	2.122
Brasil	1.057	920	1.069	1.013	915	960	1.074
Suecia	487	502	484	466	410	345	357
Bélgica	276	334	399		385	338	314
Argentina	170	193	164	128	100	139	262
RDA	264	267	262	257			
México	272	233	338	641	821	624	1081
Checoos.	240	227	230		242	201	216
India	239	288	311	333	363	354	320
Polonia	356	367	351		347	185	241
Yugoslav.	282	322	330		319	116	131
Holanda	142	152	139	155	151	111	118
Rumania							
Hungría	18	13	13	25	17	5	13
Austria	12	11	11	18	20	19	42
Finlandia							
S. África						313	278
Turquía						224	323
Suiza							
Portugal							
Corea	602	980	1.084	1.129	1.322	1.498	1.730
China	373	473	647		509	644	1.080
Indonesia							
Tailandia							
Taiwán							
Venezuela							
Perú							
Colombia							
Chile							
Otros							
Total		45.752	48.305	44.462	48.283	48.283	47.557

Años	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Francia	3.156	3.558	3.475	3.591	2.580	2.954
Japón	11.228	10.540	10.196	10.347	10.975	10.050
R. Unido	1.569	1.694	1.770	1.920	1.936	1.976
Alemania	4.032	4.349	4.667	4.843	5.023	5.727
EE.UU.	10.898	12.265	12.064	11.859	12.131	12.006
Italia	1.277	1.543	1.667	1.545	1.828	1.693
Canadá	2.246	2.249	2.407	2.044	2.257	2.173
URSS(CIS)			1.078	1.037	1.031	1.093
Australia	311	351	334	325	349	384
España	1.768	2.142	2.334	2.413	2.562	2.826
Brasil	1.391	1.571	1.629	1.805	2.070	1.573
Suecia	337	423	490	463	480	483
Bélgica	405	504	489	438	431	405
Argentina	342	409	286	313	446	458
RDA						
México	1.055	1.123	937	1.226	1.359	1.453
Checoes.	229	237	216	272	368	410
India	372	630	573	686	596	513
Polonia	347	243	382	384	322	415
Yugoslav.	8	9	10	10		
Holanda	94	115	132	165	218	271
Rumania						
Hungría	25	34	53	63	79	93
Austria	45	54	68	106	108	103
Finlandia						
S. África	310	303	377	393	345	286
Turquía	421	243	282	277	344	344
Suiza						
Portugal			159	237	149	159
Corea	2.050	2.262	2.526	2.813	2.818	1.955
China	1.044	1.132	1.435	1.470	1.580	1.628
Indonesia	204	337	388	325	224	43
Tailandia	420	434	526	559	360	158
Taiwan	405	423		366	381	404
Venezuela						
Perú						
Colombia						
Chile						
Otros		233	267	357	491	383
Total	47.606	50.810	51.623	52.676	54.046	52.420