

El complejo sectorial automotriz en América Latina: Argentina, Brasil y México*

El estudio y análisis de la industria automotriz ha ido cobrando recientemente una enorme importancia sobre todo por la presencia y agudización de la crisis que, a partir de los setenta, afecta al capitalismo y de manera particular a este sector, y ha provocado importantes cambios en las estrategias adoptadas por los grandes monopolios trasnacionales del sector; afecta la producción mundial, particularmente en los países productores de América Latina que han desarrollado la fabricación de autopartes e impulsado los procesos de integración: Argentina, Brasil y México.

Es en torno a esta temática que el profesor Edgardo Lifschitz publica un interesante artículo, en el que recoge en líneas generales la evolución y principales etapas del desarrollo de la industria automovilística tanto en los países centrales como en los de América Latina, y concluye que ambos procesos siguieron vertientes distintas y en cierto sentido opuestas: mientras en los primeros se evolucionó de formas competitivas a procesos de concentración y centralización que determinaron condiciones oligopólicas, en

los tres países de América Latina se pasó de formas cuasi-monopólicas en la fase de ensamble a mercados oligopólicos con los procesos de integración e ingreso de nuevas plantas de origen no sólo norteamericano sino europeo y japonés y con la conformación del sector de autopartes por lo cual el estudio de la industria automotriz en América Latina debe tener como marco de referencia la evolución en los países centrales dado que se trata precisamente de un sector altamente trasnacionalizado.

Esta situación le imprime características particulares al complejo sectorial automotriz de los países latinoamericanos en cada fase de su desarrollo que comprende la importación, ensamble e integración, etapas que han recorrido Argentina, Brasil y México aproximadamente durante las mismas épocas.

Por razones de espacio nos referiremos sólo a la última fase que incluye el desarrollo de los procesos de integración y las políticas de exportación y llega a la crisis actual y las modificaciones que ésta produce en la estrategia trasnacional.

Las «políticas de integración»

* Edgardo Lifschitz, "Comportamiento y proyección de la industria de automotores en América Latina. Los casos de Argentina, Brasil y México", en *Comercio Exterior*, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 32, núm. 7, julio de 1982, pp. 775-785.

de la industria automotriz generan un proceso de acumulación de capital en el que el sector terminal de los tres países se encuentra dominado por las empresas trasnacionales productoras de autos y camiones, con participación marginal de capital privado y estatal.

Por otro lado, en la industria de autopartes se ubican tanto empresas trasnacionales como nacionales mostrando "[...] una clara correlación: los niveles más altos de concentración y presencia trasnacionales se registran [...] en los productos de mayor innovación tecnológica y menor diferencia específica por modelo, marca y fábrica. En los restantes bienes predominan las empresas nacionales que producen tanto equipo original como de reposición. La actividad fabricante de carrocerías, los talleres de servicios y las comercializadoras constituyen etapas predominantemente nacionales, aún cuando en los tres países puede encontrarse la presencia aislada de ET."* [p. 783].

Esta presencia trasnacional en el sector de autopartes muestra —en los tres países— una tendencia creciente a ampliarse, con lo que determina una mayor concentración y reclama altos volúmenes de capital y tecnología así como formas de competencia que se circunscriben al cambio de mo-

delo y uso intensivo de la publicidad.

En conclusión, se aprecia que es el capital trasnacional el que domina también en la producción de autopartes, subordina a las empresas nacionales y controla al conjunto de mercados: terminal, de reposición y de exportación, en el que son también dichas empresas las principales beneficiarias y responsables del déficit comercial de los países en cuestión.

En cada etapa de desarrollo del sector en América Latina se diseñaron políticas económicas específicas que si bien orientaron los derroteros que la industria automotriz siguió, distaron de alcanzar sus objetivos pues, por un lado, las políticas de integración se ponen en entredicho con la contundente presencia del capital trasnacional en el conjunto de los mercados y, por el otro, las medidas de fomento a las exportaciones no sólo no lograron sanear el déficit comercial sino que lo ampliaron y mostraron sus límites desde mediados de la década de los setenta, frente a la crisis y el cambio de estrategias de las empresas trasnacionales.

Actualmente para nadie es ajeno que la industria automotriz en todo el mundo padece la más severa crisis de su historia, que empuja modificaciones en las estrategias que adoptan las empresas trasnacionales. Hoy se obser-

* Empresas trasnacionales.

van los siguientes cambios, entre otros:

1. El de los vehículos de mayor tamaño y cilindrada por los automóviles compactos, más económicos en el consumo de energéticos.
2. La producción del «auto mundial», que implica el aprovechar la producción de parte en las regiones del mundo donde resulte más conveniente y rentable, proyecto en el que ya se observa el papel tan importante que está cobrando América Latina.
3. Aunque el autor no lo trata, considero importante destacar los recientes cambios tecnológicos introducidos en la producción de automotores, como la llamada «robotización», la sustitución en los insumos utilizados, por ejemplo los materiales plásticos y de aluminio, y los cambios en el diseño: motor transversal y tracción delantera.
4. Se opera también un renovado avance en el proceso de centralización de capital que probablemente reducirá el número de firmas, y ampliará el ya considerable poderío económico y dominio a nivel mundial de las que «sobrevivan».

El trabajo del profesor Lifschitz, además de su actualidad, debe ser reconocido como un buen avance en el conocimiento del complejo sectorial automotriz en la medida en que abre el espectro de la investigación en dos vertientes importantes:

- a) Entiende al sector automotriz como un «complejo sectorial», al relacionar el estudio de la producción terminal de automotores (automóviles y camiones) con el conjunto de actividades económicas que directa e indirectamente se relacionan con ésta; y
- b) Logra explicar la evolución de esta industria en los países de América Latina que han alcanzado la fase de la producción: Argentina, Brasil y México y a pesar de que las fases del desarrollo de la industria se corresponden en el tiempo en los tres países, no por ello propone un reduccionismo simplista sino que llama la atención en la necesidad de tener presente las características particulares del desarrollo de cada uno de ellos y su inserción en el sistema imperialista mundial.

En síntesis, se trata de un trabajo muy sugerente pues abre, sobre sólidas bases, nuevas vetas

de investigación del tema, por lo que consideramos que es un material, ampliado en otros escritos del propio Lifschitz, que será de

gran utilidad para los estudiosos de un tema tan importante. Manuel VIZCAÍNO MEJÍA.*

* Investigador del IIEC-UNAM.