

EL CONSUMO DE AUTOMÓVILES EN LA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (1902-1930)*

*César Yáñez y Marc Badia-Miró***

RESUMEN

El automóvil como bien de consumo duradero se difunde en la América Latina en el primer tercio del siglo XX. El comercio exterior determina su consumo en la región, a excepción de algunos países que en el decenio de los veinte consiguen instrumentar plantas de ensamblaje de automóviles con piezas importadas, lo que ocurre solamente allí donde coincide una cierta dimensión del mercado con una renta alta (Argentina, Brasil, México y Uruguay). Otros factores explicativos, aunque en un claro segundo plano, son la extensión de medidas proteccionistas y una mayor desigualdad en la distribución de la renta. Al respecto proponemos que hubo un efecto negativo en el consumo final cuando el consumo se sesgó hacia los automóviles de gama más cara; en tanto que en los países donde el consumo por habitante es alto se consumen cantidades proporcionalmente altas de vehículos de la gama de precios bajos. Las importaciones de automóviles muestran buena parte

* *Palabras clave:* automóvil, consumo de bienes duraderos, comercio en la América Latina. *Clasificación JEL:* N16, N66, N72, N76. Artículo recibido el 20 de marzo y aceptado el 20 de septiembre de 2010. Este artículo es resultado de la investigación realizada alrededor del proyecto “Importaciones y modernización económica en América Latina 1860-1960”, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia de España (Proyecto núm: BEC2003-00190 MCYT). Queremos agradecer al resto del equipo por su ánimo y ayuda: A. Carreras, M. Folchi, J. Jofré, F. Notten, C. Román, M. Rubio, X. Tafunell, A. Carreras-Marín, S. Kuntz y A. Hofman. Los autores agradecen en particular el apoyo dado por los ayudantes de investigación F. Notten y C. Román. A su vez, también agradecemos los comentarios de J. Catalán y de dos dictaminadores anónimos de *EL TRIMESTRE ECONÓMICO* que ayudaron a mejorar el artículo. La responsabilidad de lo escrito es únicamente de los autores.

** Departament de Història i Institucions Econòmiques, Centre d'Estudis ‘Antoni de Capmany’ d'Economia i Història Econòmica, XREPP, Facultat d'Economia e Empresa, Universitat de Barcelona (correos electrónicos: cesar.yáñez@ub.edu y mbadia@ub.edu).

del consumo de automóviles y nos permiten calcular los vehículos en circulación, además de indicar cuales fueron los países en los que se desarrollaron experiencias propias en la producción de autos. El papel que en ellas desempeña los Estados Unidos es casi absoluto a partir de 1920, después de la primera Guerra Mundial, aunque anteriormente tiene que compartir buena parte del, aún reducido mercado, con varios países europeos (Francia, Italia, Alemania y Gran Bretaña).

ABSTRACT

The automobile as a durable consumer good spread in Latin America in the first three decades of the 20th century. The consumption of automobiles in the region was determined by foreign trade, with the exception of some countries which in the 1920s managed to set up automobile assembly plants with imported parts. This only occurred in places where both the market was big enough and income levels, high enough — Argentina, Brazil, Mexico and Uruguay. Additional factors explaining the spread of the consumption of automobiles are the expansion of protectionist measures and a greater inequality in income distribution. In this regard, we propose that there was a negative impact on final consumption when consumption was biased towards up-market automobiles, while in those countries where consumption per inhabitant is high there is a proportionally greater consumption of down-market vehicles. Automobile imports show much of automobile consumption and allow us to calculate the vehicles in use, as well as to indicate which countries produced automobiles. The role played in these countries by the United States is virtually absolute as from 1920, after the First World War, although prior to this it had to share much of the market, albeit reduced, with various countries — France, Italy, Germany and Great Britain.

INTRODUCCIÓN

El presente artículo estudia las importaciones de automóviles en los países latinoamericanos y del Caribe desde sus inicios en 1902 hasta la Gran Depresión de 1930. El primer objetivo es determinar el consumo de automóviles en los países de la región, partiendo del supuesto de que éstos consumieron en exclusiva vehículos importados antes de iniciar la fabricación local. En ese sentido, para la mayoría de países de la zona, las importaciones coinciden con el consumo aparente de automóviles, con la excepción de Argentina, Brasil, México y Uruguay que en el decenio de los veinte ini-

ciaron diversas experiencias de producción local por ensamblaje a partir de partes importadas. El segundo objetivo, una vez determinados los consumos por países, es ofrecer una explicación para éstos a partir de las políticas comerciales y la renta *per capita*. En ese sentido, nuestra hipótesis es que el consumo de automóviles se correlaciona mejor con las rentas que con la protección arancelaria. Solamente encontramos los casos de Chile y Guatemala en el decenio de los veinte en que la política comercial parece haber distorsionado a la baja el consumo esperado de automóviles. Por último, exploraremos la hipótesis acerca del efecto que pudo tener una determinada distribución de la renta en las características del consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe.

Las fuentes de información de este artículo son fundamentalmente las estadísticas de comercio exterior: las de exportación de los Estados Unidos, el Reino Unido, Alemania y Francia, y de importaciones de los países latinoamericanos. Sin lugar a dudas, la industria automotriz de los Estados Unidos era la mayor del mundo a comienzos del siglo XX y también la que tenía una mejor inserción en los mercados internacionales.¹ La Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia fueron exportadores importantes en el decenio anterior a la primera Guerra Mundial, y en algunos mercados latinoamericanos como el argentino, el brasileño o el uruguayo superaron a los estadounidenses. En otros como México, Cuba y en general el área de Centroamérica y el Caribe los Estados Unidos ejercía un dominio que rozaba el absoluto.² Una vez acabada la primera Guerra Mundial, decir a partir de 1919, el dominio del los Estados Unidos en los mercados automotrices latinoamericanos es casi completo.

En un estudio anterior, pudimos constatar que en 1925 los Estados Unidos aportaban el 97% de todos los automóviles comprados por los países de la América Latina.³ Este hecho justifica que esta monografía utilice intensivamente las importaciones latinoamericanas realizadas desde los Estados Unidos en el periodo 1902-1930. Para ello hemos elaborado series de canti-

¹ Chandler (1964) y Wilkins y Hill (1964).

² Encontramos numerosos productos en los cuales los Estados Unidos ejercen un claro predominio en Centroamérica, el Caribe y México (Tafunell y Carreras, 2008, para el caso de los bienes de capital, Carreras-Marín y Badía-Miró, 2008, para el caso del carbón).

³ En Yáñez y Badía-Miró (2007) se compararon las estadísticas de las fuentes de los Estados Unidos y Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, México, Nicaragua, República Dominicana y Perú, y se destacó que la discrepancia agregada era de 4.25% medido el comercio de automóviles en valores (dólares); reduciéndose a 3.5% cuando la comparación incluía a los Estados Unidos, el Reino Unido, Alemania y Francia.

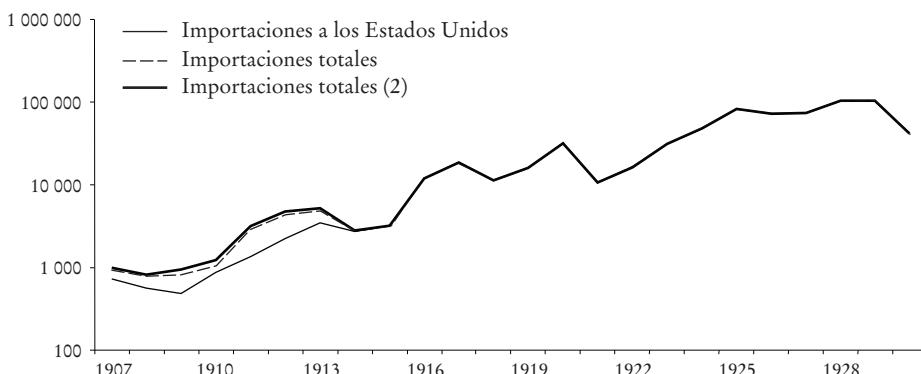
dades de automóviles importados que abarcan 29 países y territorios desde 1907 y series de valor de importaciones de automóviles y sus partes (en dólares), desde 1902 hasta 1930. Con estos datos podremos conocer desde sus inicios la secuencia del consumo automotriz, detectar la importancia que tuvieron los mercados latinoamericanos en la primera difusión del automóvil, así como seguir el dinamismo de los diferentes mercados de la América Latina. A su vez, resulta interesante observar el efecto de la primera Guerra Mundial (1914-1918) en el comercio de un bien de tecnología joven y en gran expansión, el optimismo consumista de la primera mitad del decenio de los veinte y el estancamiento anterior a la Gran Depresión.

I. LA EVOLUCIÓN A LARGO PLAZO DEL CONSUMO DE AUTOMÓVILES EN LA AMÉRICA LATINA HASTA 1930. EL PAPEL DE LA OFERTA

Las importaciones de automóviles en la América Latina, provenientes de los Estados Unidos, el Reino Unido, Alemania y Francia (en adelante G4), mantuvieron una tendencia creciente hasta mediados del decenio de los veinte (véase gráfica 1),⁴ momento en que se entró en un estancamiento que perduró hasta 1929. La causa de esta contención importadora, como veremos líneas abajo, puede tener su explicación en la incipiente sustitución

GRÁFICA 1. *Importaciones de automóviles en la América Latina y el Caribe (1907-1930)*

(Unidades)



FUENTE: Véase apéndice.

⁴ Hemos considerado importaciones en unidades porque las importaciones de valor subestimarián el gran aumento que hay en las entradas de automóviles, debido a la caída de los precios unitarios en un contexto de gran cambio tecnológico (véase gráfica 2).

de importación en los países que recibieron plantas ensambladoras de vehículos de marcas estadounidenses, sobre todo en Argentina que tenía una fuerte incidencia en el conjunto de la zona.⁵ En sus inicios, antes de 1910, las cifras nos hablan de escasos miles de vehículos importados por la región, lo que representaba unas pocas unidades para los países más pequeños y no llegaban a un centenar en el caso de los grandes. Un primer gran impulso de las importaciones se produjo en los años anteriores la primera Guerra Mundial, pero no fue hasta los años del conflicto cuando se superaron las 10 mil unidades importadas (20 mil en 1916), con lo que la América Latina llegó a representar 38% de las ventas de los Estados Unidos al exterior.

Doce años después, los países latinoamericanos y caribeños ya compraban más de 100 mil vehículos en los Estados Unidos (103 mil en 1928), reduciendo su participación a 28%. En ese periodo, la América Latina desempeño un papel significativo en el consumo mundial de automóviles, como importador primero y luego como importador y ensamblador local de un tipo de bien que ocupaba un lugar entre los bienes de consumo con tecnología avanzada incorporada. El resto de exportaciones de los Estados Unidos se repartían entre el 30% que se dirigía a Europa (sobretodo al Reino Unido), el 8% que iba a Canadá y el 25% que se dirigía a Asia (sobretodo a la India Británica y a las Indias Holandesas).⁶ No se debe exagerar el consumo de automóviles de la América Latina en esa época, pero tampoco menospreciar. Argentina, Brasil y México eran mercados importantes para los productores mundiales, particularmente estadounidenses desde que la primera Guerra Mundial obliga a los europeos a retirarse del mercado.

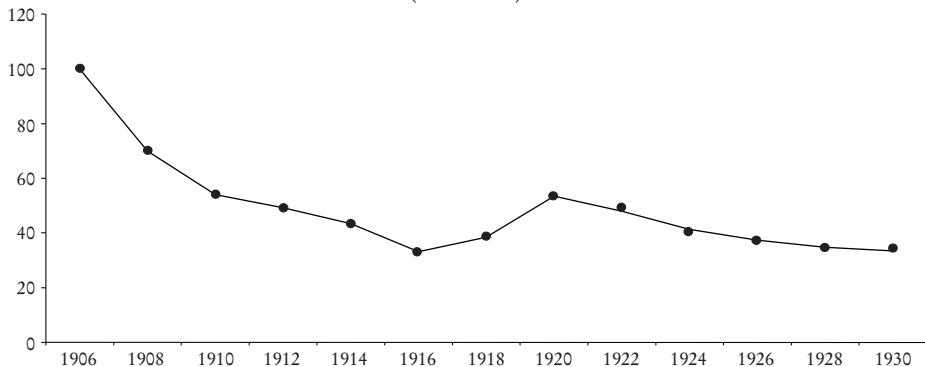
El origen de las importaciones antes de la primera Guerra Mundial combina los vehículos fabricados en los Estados Unidos y en Europa, pero el colapso del comercio internacional y las dificultades a las que se enfrentan los proveedores europeos tiene como resultado que a partir de entonces las curvas de importaciones de la América Latina y de los Estados Unidos

⁵ Los tres primeros lustros de esta serie de importaciones bien se puede identificar con el consumo aparente de automóviles en la América Latina y el Caribe; de allí en adelante peca por defecto, puesto que no incluye los automóviles ensamblados en la región, de los cuales no se disponen de cifras seguras ni aún menos de series anuales.

⁶ Aunque es cierto que las exportaciones de automóviles a la América Latina representan más de un tercio del total de las exportaciones de los Estados Unidos, no hemos de perder de vista que puede haber un sesgo geográfico que no hemos de menospreciar dado que los otros productores importantes (como Francia, el Reino Unido, Italia o Alemania) orientan su producción al mercado interno, a Europa y a las colonias asiáticas y africanas, en caso que las tuvieran. De todos modos, el papel preponderante que tienen los Estados Unidos justifican la importancia del estudio.

GRÁFICA 2. *Índice de precios de los automóviles nuevos en los Estados Unidos (1906-1930)*

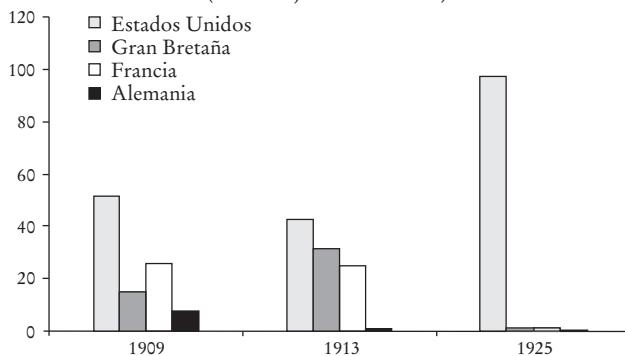
(1906 = 100)



FUENTE: *Historical Statistics of the United States: Earliest Times to the Present*, Millenial Edition, vol. V, Cambridge Univesity Press.

GRÁFICA 3. *Origen de las importaciones de automóviles en la América Latina y el Caribe*

(Porcentajes sobre el total)



FUENTE: Cruscuoli (1913).

coincidan totalmente (véase las gráficas 1 y 3). En 1913 Francia, Alemania y sobre todo la Gran Bretaña tenían capacidad para competir con los automóviles *made in USA*. Incluso, entre 1910 y 1911, la industria británica incrementó sus ventas en la América Latina a un ritmo más rápido que la de los Estados Unidos. Después y sobre todo una vez iniciada la primera Guerra Mundial, la industria de los Estados Unidos se torna hegemónica en los mercados americanos. Desde 1914 las exportaciones europeas desaparecen por el colapso del comercio europeo en el Atlántico y a diferencia de lo que sucede con otros productos, ya no se recuperarán más.

Las pruebas que hemos acumulado señalan al dinamismo de la industria automotriz de los países exportadores como el gran impulsor en la expansión del consumo de automóviles en la América Latina. Las restricciones en la producción determinan, en gran medida, la evolución de las importaciones, en un contexto de clara expansión de la oferta. De particular importancia son las mejoras en la productividad de la industria estadunidense, la que permitió reducir los precios unitarios; pero no menos importante fueron sus estrategias comerciales que le permitieron primero ocupar los nichos de mercado de sus competidoras europeas y luego ampliar sus posiciones en los principales mercados de exportación, sobre todo en la en América Latina.⁷

La industria automotriz de los Estados Unidos ejerció una posición dominante en el mundo desde los albores del siglo XX. En 1900 los 4 192 automóviles fabricados en los Estados Unidos ponían a ese país en un claro liderazgo internacional.⁸ Al final de nuestra época estudiada, entre 1924 y 1930, se fabricaron 33 762 265 automóviles en todo el mundo, de los cuales 85% salieron de fábricas estadunidenses.⁹ Esta posición de dominio se veía reflejada también en el peso que tenían los Estados Unidos sobre el acervo internacional de automóviles. Justo antes de la Gran Depresión, como mínimo cuatro de cada cinco automóviles que circulaban por todas las carreteras de la Tierra lo hacían por las de los Estados Unidos.¹⁰

La posición ganada por los Estados Unidos en la fabricación de automóviles le permitió también exportar desde muy temprano. A partir de 1907 se comienza a documentar la exportación de automóviles y sus componentes (véase el cuadro 1), siendo las exportaciones totales entre el 3 y el 5% del total fabricado en los Estados Unidos; este porcentaje se incrementó antes del estallido de la primera Guerra Mundial hasta 8% y declinó sólo en 1915 cuando fue de 5%. En plena guerra, la industria siguió expandiéndose y las exportaciones crecieron más rápido aún (véase la gráfica 4), superando por primera vez las tasas de crecimiento de la producción. La guerra del

⁷ Owen Jenkins (1977).

⁸ Catalan (2000).

⁹ U. S. Department of Commerce, *The World Almanac of Books and Facts*, Nueva York, 1925, 1927 y 1929. Los otros principales productores fueron Francia, la Gran Bretaña y Canadá, con poco más de 3.5% en cada caso (la producción de Canadá, además, está íntimamente vinculada a la industria de los Estados Unidos).

¹⁰ En 1929 el acervo mundial de automóviles era de 28 738 315 unidades, de las que el 92%, es decir 26 501 443 unidades, estaba en los Estados Unidos (*The World Almanac of Books and Facts*, 1930).

CUADRO 1. *Estados Unidos: fabricación de automóviles, total de automóviles exportados y automóviles exportados a la América latina y el Caribe (ALC)*

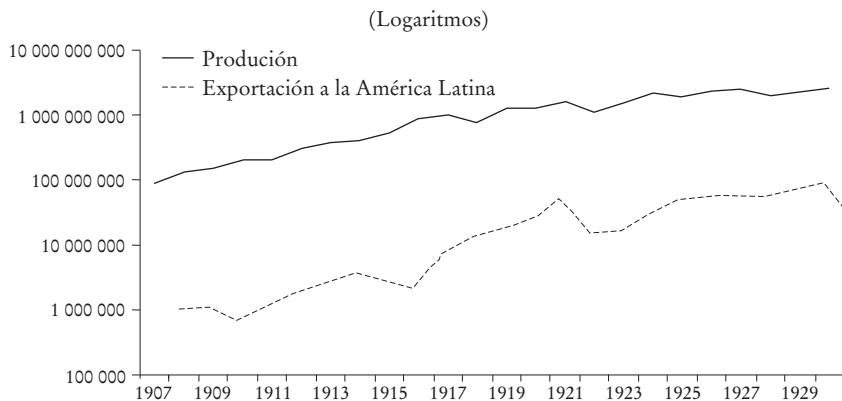
	Producción (millones de dólares corrientes)	Exportaciones totales	Exportaciones totales a ALC (dólares corrientes)	Porcentaje de exportaciones totales/producción	Porcentaje de exportaciones a ALC/ exportaciones totales
1907	89.6	4 890 886	1 236 594	5.5	25.3
1908	132.2	4 656 991	1 295 749	3.5	27.8
1909	154.3	5 387 021	808 518	3.5	15.0
1910	203.8	—	1 325 634	—	—
1911	209.2	—	2 171 496	—	—
1912	311.3	—	3 127 915	—	—
1913	372.8	29 516 392	4 455 277	7.9	15.1
1914	399.6	32 017 195	3 294 908	8.0	10.3
1915	537.8	28 967 136	2 432 738	5.4	8.4
1916	873.7	63 196 748	8 245 011	7.2	13.0
1917	996.7	76 033 545	15 774 490	7.6	20.7
1918	762.7	69 885 342	20 054 948	9.2	28.7
1919	1 286.9	116 262 713	28 709 047	9.0	24.7
1920	1 292.6	251 453 934	60 213 644	19.5	23.9
1921	1 628.3	71 592 454	17 955 341	4.4	25.1
1922	1 115.5	89 347 848	19 581 023	8.0	21.9
1923	1 546.1	110 558 038	33 478 415	7.2	30.3
1924	2 188.8	186 295 963	58 931 155	8.5	31.6
1925	1 922.5	256 585 996	67 141 833	13.3	26.2
1926	2 340.2	208 966 955	67 846 156	8.9	32.5
1927	2 504.3	318 197 782	65 545 486	12.7	20.6
1928	1 967.8	408 638 233	89 129 909	20.8	21.8
1929	2 294.9	427 615 024	103 650 847	18.6	24.2
1930	2 567.0	221 507 940	29 476 772	8.6	13.3

FUENTE: U. S. Department of Commerce, *The World Almanac of Books and Facts*, Nueva York, 1925, 1927 y 1930 B y C. Department of Commerce, *The foreign Commerce and Navigation of the USA*, Washington, Government Printing Office.

Catorce, a la vista de los datos, fue una coyuntura bien aprovechada por la industria de automóviles de los Estados Unidos para ganar posiciones en los mercados internacionales, proyectando su expansión exportadora hasta 1920.¹¹ La crisis de 1921 dejó huella en las estadísticas de exportación en el bienio 1921-1922, pero a partir de 1923 su expansión fue constante y nuevamente mayor que la producción, al menos hasta 1929. Al año siguiente,

¹¹ El cambio que supone la primera Guerra Mundial en los socios comerciales de la América Latina está ampliamente estudiado de forma general en Bulmer-Thomas (2003). Pese a ello, nuevos estudios muestran como ese cambio no fue ni tan drástico ni tan igual para el conjunto de la región, y estructuras comerciales anteriores a la Guerra se mantuvieron después como en el caso del carbón (Carreras-Marín y Badia-Miró, 2008).

GRÁFICA 4. *Producción automotriz de los Estados Unidos y sus exportaciones a la América Latina y el Caribe (1907-1930)*



FUENTE: Las mismas del cuadro 1.

la Gran Depresión mostró su cara más negra en la caída en picada de las exportaciones.

En términos generales, la América Latina y el Caribe representó 22% de todas las exportaciones de automóviles de los Estados Unidos entre 1907 y 1930, una tendencia similar a las exportaciones totales. Eso significó que las exportaciones con destino a la América Latina y el Caribe crecieron desde 1% de la producción a 4.7% de 1920 (el pico más alto). En el decenio de los veinte esta evolución continúa estancada o incluso decae un poco hasta 1928-1929 cuando se recuperó hasta valores similares a los de 1920, 4.5% de la producción total. Si el referente son las exportaciones totales de autos de los Estados Unidos, las ventas a los mercados latinoamericanos llegaron a representar más de 30% de las exportaciones de los Estados Unidos, lo que no deja de sorprender para una región que aportaba sólo el 4% del producto mundial en 1913¹² y teniendo en cuenta las características tecnológicas del producto.

En la historia de las importaciones de automóviles en valor de la América Latina provenientes de los Estados Unidos existen dos grandes períodos separados por 1920 (véase gráfica 4). En el primero, las importaciones crecieron a un ritmo más acelerado que en el segundo, marchando a un ritmo sólo un poco más alto que la producción.¹³ Probablemente la explicación

¹² Maddison (2002).

¹³ En esos años las empresas aplicaron estrategias agresivas de comercialización, creando las primeras representaciones comerciales en los países grandes de la región (Wilkins y Schöter, 1998).

esté en los bajos montos iniciales de la estadística. La primera Guerra Mundial sólo afecta a 1914 y 1915, para después lograr la máxima inclinación en la curva histórica de 1916 a 1920.¹⁴ Posteriormente, el ritmo de la expansión se desacelera en ambas curvas, pero cabe destacar que las tendencias mantienen una alta sintonía. Esta evolución paralela de las dos series refuerza el argumento de que la demanda está muy condicionada por la evolución de la oferta, más aún si tenemos en cuenta que nos encontramos ante un producto que está en pleno proceso de difusión. Hasta la crisis de 1929, tanto el ritmo al que crece el consumo de automóviles como sus inflexiones parecen que están gobernadas por la dinámica de la oferta de una industria que no para de innovar, reducir precios unitarios e instrumentar políticas comerciales expansivas, pese a que en algunos países aparecen los primeros signos de agotamiento y estancamiento económico. Las restricciones de demanda sólo se hicieron notar con fuerza al final de nuestro periodo estudiado, cuando la Gran Depresión ya era una realidad incuestionable. Es posible que en algunos países estas restricciones aparecieran antes de 1929, pero el empuje de Brasil, Argentina, Cuba y Chile los habría ocultado.

II. EL CONSUMO APARENTE DE AUTOMÓVILES EN LA AMÉRICA LATINA ANTES DE 1930

Llegar a precisar el número de automóviles que consumía cada uno de los países de la América Latina y el Caribe exige una digresión en torno de los datos disponibles. Para empezar, antes del decenio de los veinte la información completa no está disponible, ya que no conocemos pormenores del número de automóviles que Alemania, Francia e Italia enviaban a cada uno de los países de la región.¹⁵ Las características de los datos de comercio exterior de estos países impiden un recuento minucioso al respecto y la primera Guerra Mundial agravó aún más la situación. En el decenio de

¹⁴ El crecimiento de las exportaciones de los Estados Unidos en los años de la primera Guerra Mundial se hizo sobre los nichos de mercado que abandonaron sus competidores. Hasta 1913 la Gran Bretaña y Francia, y en mucho menor medida Alemania, se esforzaban por ganar cuota de mercado para sus automóviles en la América Latina, pero la guerra interrumpió esos esfuerzos y los Estados Unidos pudieron avanzar en esos mercados para ocupar posiciones virtualmente en exclusiva (véase la gráfica 3). Es particularmente crítica la situación de la industria británica del automóvil en el decenio de los veinte (Peng, 2006), lo contrario de la estadounidense que duplicó su producción entre 1920 y 1930.

¹⁵ El análisis pormenorizado de las fuentes nos muestra como las estadísticas de comercio exterior de estos países, antes de 1920, no ofrecen un desglose suficiente en las partidas. Los automóviles están incorporados en partidas poco concretas como vehículos de motor para el caso de las estadísticas de Alemania.

los veinte mejora nuestra expectativa, ya que los Estados Unidos es el proveedor casi exclusivo y sus estadísticas son en extremo pormenorizadas. Podemos saber con exactitud cuántos y de qué calidad fueron los automóviles que compraron los países latinoamericanos en los Estados Unidos. Sin embargo, en esa época se inició la fabricación (o ensamblaje) de autos, de marcas estadunidenses, en al menos cuatro países de la región. El consumo de automóviles, en consecuencia, no lo podemos extraer directamente de sus importaciones, ya que debemos tener en cuenta los autos ensamblados en Argentina, Brasil, México y Uruguay.¹⁶

Para la industria automotriz de los Estados Unidos la dimensión del mercado de las mayores economías latinoamericanas justificaba que en el decenio de los veinte se iniciaran inversiones directas allí donde el consumo de automóviles era más dinámico. Los países en los que el comercio exterior había detectado previamente potencialidades para la expansión del consumo, comenzaron a recibir las inversiones de Ford, General Motors y Chrysler, que antes habían experimentado con redes de comercialización y talleres de reparaciones, y sus expectativas eran suficientemente buenas como para avanzar en la internacionalización de sus empresas.¹⁷ Una señal que refuerza lo apuntado por la historiografía es la importación de motores para automóviles por parte de los países latinoamericanos. Hasta 1927, cuando la estadística de comercio exterior de los Estados Unidos permite seguir detalladamente este renglón del comercio, toda la América Latina había comprado 55 536 motores para automóviles, repartidos entre los 36 033 (65% del total) de Argentina, los 17 542 (32% del total) de Brasil y los 1 387 (2% del total) de México; dejando apenas 1% para los países restantes.¹⁸ Los guarismos de Uruguay son exiguos,¹⁹ lo que hace pensar que las empresas estadunidenses usaron el puerto de Buenos Aires como destino inicial de los motores para las plantas ensambladoras uruguayas. Las compras de Chile y Cuba, 188 y 116 motores respectivamente en el mismo periodo, no

¹⁶ La bibliografía de la industria automotriz en la América Latina antes de 1930 es escasa y fragmentada, pero nos permite tener la certeza respecto a un intento de sustitución temprano de importaciones con protagonismo de las empresas de los Estados Unidos. En relación con Uruguay véase Jacob (1979), con Argentina pueden consultarse Lluch (2006) y García Heras (1985), en el caso de Brasil todavía es válida la referencia a Pelaez (1965) y, por último, respecto a México consultese Riguzzi (2003).

¹⁷ Lluch (2006).

¹⁸ Estas cifras se consiguen sumando las importaciones de motores para automóviles registradas por la estadística de los Estados Unidos desde 1912 hasta 1927.

¹⁹ Solamente tres motores de automóviles exportados por los Estados Unidos al Uruguay en 26 años.

CUADRO 2. El acervo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1923 y 1927)

	World Almanac	1923		1927		1923		1927	
		Importaciones corregidas	Diferencia	World Almanac	Importaciones corregidas	Diferencia	Acervo corregido	Acervo corregido	Acervo corregido
Argentina	85 850	27 525	58 325	222 610	120 675	101 935	85 850	222 610	222 610
Bolivia	450	291	159	2 020	773	1 247	450	2 020	2 020
Brasil	28 000	16 254	11 746	81 100	61 380	19 720	28 000	81 100	81 100
Chile	8 000	7 075	925	18 000	13 433	4 568	8 000	18 000	18 000
Colombia	2 430	2 263	167	7 916	7 233	683	2 430	7 916	7 916
Costa Rica	320	402	-77		1 216		325	1 216	1 216
Cuba	26 500	27 217	-717	38 038	49 884	-11 846	27 217	49 884	49 884
Ecuador	620	734	-114	1 159	1 270	-111	620	1 159	1 159
El Salvador	525	650	-125	1 450	1 837	-387	525	1 450	1 450
Guatemala	575	715	-140	1 569	1 941	-372	575	1 569	1 569
Haití	685	792	-107	1 974	1 637	337	685	1 974	1 974
Honduras	240	288	-48		549		240	549	549
México	24 485	31 984	-7.499	50 476	65 403	-14 927	31 984	65 403	65 403
Nicaragua	200	303	-103		662		200	662	662
Panamá	2 127	2 056	71	5 122	4 352	771	2 127	5 122	5 122
Paraguay	457	158	299		313		457	313	313
Perú	3 500	3 517	-17	9 300	7 723	1 577	3 500	9 300	9 300
R. Dominicana	2 110	2 028	82	2 830	5 360	-2 550	2 111	2 830	2 830
Uruguay	13 000	12 082	918	30 060	27 546	2 514	13 000	30 060	30 060
Venezuela	3 800	3 902	-102	10 045	10 956	-911	3 800	1 045	1 045

FUENTES: U. S. Department of Commerce, *The World Almanac of Books and Facts*, Nueva York, 1925, 1927 y 1930, y Department of Commerce, *The foreign Commerce and Navigation of the USA*, Washington, Government Printing Office.

permiten especular con la existencia de plantas de ensamblaje de automóviles allí, sino hasta después de nuestro periodo de estudio.²⁰

La dificultad que existe para conocer el consumo de automóviles en los países latinoamericanos por medio de sus importaciones de vehículos, nos obliga a recurrir a los datos del acervo. Al respecto, el *World Almanac* publicó en sus ediciones de 1925, 1927 y 1930 el número de automóviles matriculados en la mayor parte de los países del mundo.²¹ Estos datos los presentamos en el cuadro 2 para 1923 y 1927, comparándolos con el acervo de automóviles que hemos estimado utilizando las exportaciones de automóviles desde los Estados Unidos.²² Los resultados de la comparación nos permiten confiar en las cifras del *World Almanac*, con algunas excepciones entre las que México es la más importante. En la mayoría de casos, nuestra estimación a partir de las importaciones sobreestima el acervo, porque consideramos valores pequeños para la depreciación (aunque se considera 10% de depreciación como bueno para los bienes de equipo es posible que sea bajo para los automóviles en ese primer periodo). Sólo en los casos en los que existe producción propia, nuestra estimación está por debajo de los valores que ofrece el *World Almanac*. Este es el caso de países como Argentina, Brasil, México y Uruguay.

En los casos de Bolivia y Paraguay el acervo estimado por las importaciones es menor que los datos del acervo del *World Almanac*, ya que sabemos que la condición geográfica de ambos países, sin acceso a puertos de mar, subestima la información que proviene de las estadísticas del comercio exterior. En cambio, las cifras de matriculación que da el *World Almanac* para México parecen manifiestamente bajas, por lo que hemos optado por nuestro cálculo a partir de importaciones en las columnas que hemos llamado de "acervo corregido". También damos por buenos nuestros cálculos, con un margen de sobreestimación posible, para el caso de países que en 1927 no aparecen nombrados en la publicación del *World Almanac*.

Expresado el acervo de automóviles en términos relativos a la población (véase el cuadro 3), se observa la posición delantera de Argentina, Uruguay

²⁰ Para los casos de Chile y Cuba, los indicios apuntan a la importación de motores para recambio.

²¹ U. S. Department of Commerce, *The World Almanac of Books and Facts*, Nueva York, 1925, 1927 y 1930.

²² El procedimiento que hemos seguido para calcular el acervo por medio del comercio exterior es en extremo sencillo, sumando las exportaciones anuales de automóviles de los Estados Unidos a cada país latinoamericano y descontando 10%, que equivaldría hipotéticamente al desgaste del material rodante a lo largo de los 20 años considerados.

CUADRO 3. *El acervo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1923 y 1927)*

(Por mil habitantes)

	1923	1927
Argentina	8.8	20.3
Uruguay	8.6	18.3
Cuba	11.5	13.8
Panamá	4.7	1.1
Chile	2.0	4.3
México	2.2	4.1
Venezuela	1.3	3.3
Costa Rica	0.7	2.6
Brasil	1.0	2.6
Rep. Dominicana	2.2	2.5
Perú	0.7	1.7
Colombia	0.4	1.1
El Salvador	0.4	1.1
Nicaragua	0.3	1.0
Guatemala	0.4	1.0
Bolivia	0.2	0.9
Haití	0.3	0.8
Ecuador	0.4	0.6
Honduras	0.3	0.6
Paraguay	0.6	0.4

FUENTE: Elaborado con base en el cuadro 2.

y Cuba en los años veinte. En los tres países el liderazgo de 1923 se fortalece en 1927, muy posiblemente por el efecto de la instalación de industrias ensambladoras en ese periodo en la región del Río de la Plata y a la ya tradicional estrecha relación comercial entre Cuba y los Estados Unidos. En este último caso, queda de manifiesto el rezago cubano respecto a las repúblicas rioplatenses en el segundo lustro del decenio de los veinte. Tanto Panamá como Cuba eran dos países de la órbita comercial más cercana a los Estados Unidos y eso debe haber influido en la ventaja que le sacaban a Chile y a México, que si consideramos su renta, tendrían que encontrarse a una distancia menor de los países líderes. El grupo de Venezuela, Costa Rica, Brasil y República Dominicana estaba justo por debajo del consumo medio de automóviles de la América Latina (2.2 y 4.4 respectivamente para 1923 y 1927). Los demás países consumían uno o menos de un automóvil por cada mil habitantes, lo que refleja la importancia que la renta tuvo en el consumo

de un bien duradero de tecnología avanzada antes de 1930 en la América Latina y el Caribe.

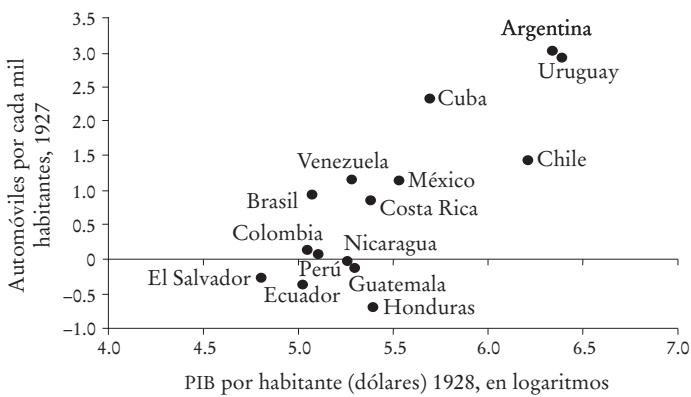
III. LA INFLUENCIA DE LA RENTA, SU DISTRIBUCIÓN Y LAS POLÍTICAS COMERCIALES EN EL CONSUMO DE AUTOMÓVILES EN LA AMÉRICA LATINA

La variable que mejor explica el consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe es la renta de los países. Una mirada a la gráfica 5, en la que hemos cruzado el PIB *per capita* con el acervo de automóviles por habitante de 1927 nos permite sostener la afirmación anterior.²³ Los países con una renta más alta en la época, como eran Argentina, Uruguay, Cuba y Panamá son también los que más automóviles *per capita* consumían, destacando los dos primeros por delante de todos los demás. El caso de Chile, que deberíamos contar entre los de renta alta en la región, es la excepción, en lo que pudo influir tanto su política comercial como la distribución de la renta, como veremos líneas abajo.²⁴ Los países de renta media podríamos reunirlos en dos grupos, poniendo en el primero a México y Brasil, que consumían automóviles en cantidades comparables con los líderes (65 mil y 81 mil respectivamente en 1927 como refleja el cuadro 2), pero que en términos relativos a su población consumían de acuerdo con su posición respecto a las rentas regionales, ocupando posiciones en la mitad de la tabla.

Distinta es la situación de Venezuela, Costa Rica y República Dominicana, que aunque consumen pocos automóviles en términos absolutos, mejoran en sus posiciones relativas encuadrados junto a los países de renta y consumos de automóviles medios. Diez países, entre 20, forman el pelotón de cola en el consumo de automóviles en la región, coincidiendo con los países de rentas más bajas (gráfica 5). Vale la pena destacar que el gradiente entre ellos es importante, puesto que la diferencia entre el número 10 y el 20 es de 3 a 1, como ocurre entre Perú y Bolivia en 1923 y Perú y Ecuador y Honduras en 1927 (dejando de lado a Paraguay en este último caso). Esta diferencia en el consumo de automóviles ya de por sí importante entre los países más pobres, se torna una distancia enorme cuando la comparación se hace con los líderes. En 1923, entre Argentina y Perú la distancia es de 1 a 12 y con Haití y Honduras

²³ Una estimación sencilla por mínimos cuadrados ordinarios arroja un pendiente positiva entre las dos variables y un ajuste moderadamente alto de $R^2 = 0.70$ (estos resultados se tienen que tomar con mucha cautela porque sólo disponemos de 15 datos).

²⁴ Omitiendo esta variable, conseguimos mejorar notoriamente el ajuste de la estimación por mínimos cuadrados ordinarios, hasta $R^2 = 0.75$.

GRÁFICA 5. *PIB por habitante y acervo de automóviles por cada mil habitantes en la América Latina (1927)*

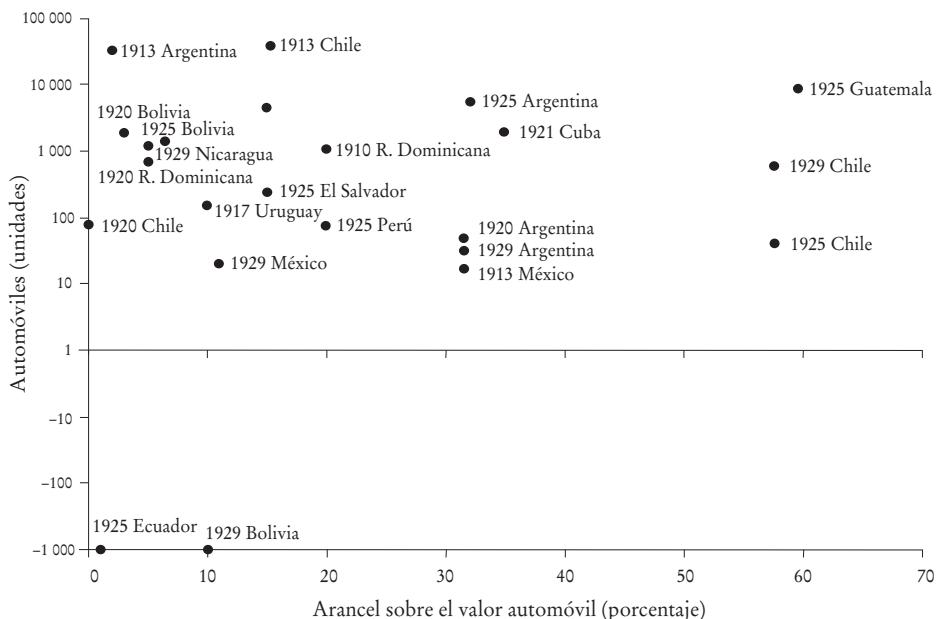
FUENTE: *World Almanac* (1927) y Bulmer-Thomas (2003).

es de 1 a 30 (con Bolivia, el foco rojo del pelotón, ésta es de 1 a 44 veces); en 1927 las cosas seguían más o menos igual, entre Argentina y Perú de 1 a 11 y con Ecuador y Honduras de 1 a 33 (la distancia con Paraguay era de 1 a 50). En síntesis, que la renta fue un determinante clave en el consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe en la época estudiada, pero que las diferencias en el consumo superan de largo las diferencias en la renta.

¿Cómo pueden explicarse estas diferencias tan acentuadas? Dos hipótesis contrastaremos a continuación para ofrecer una explicación a la desigualdad en el consumo de automóviles: primero analizaremos la influencia que pudieron haber tenido las políticas comerciales, en particular el efecto de los aranceles en la importación de automóviles, y después intentaremos buscar una explicación en las diferencias en el valor de los automóviles importados que nos llevarán a la pista de la distribución de la renta.

En cuanto al primer punto, las pruebas acumuladas de los aranceles aplicados a la importación de automóviles no nos permite sostener que existiera a lo largo de todo el periodo y en todos los países una relación positiva entre barreras proteccionistas e importación de automóviles. La gráfica 6 descarta un comportamiento homogéneo para la región, lo que nos permite negar que las políticas comerciales tuvieran un efecto determinante en el consumo automotriz de la zona. Del cuadro 4, que refleja los aranceles que hemos podido reunir para la importación de automóviles, se deduce una diversidad de casos que tendremos que analizar uno por uno, Argentina, que como sabemos era el mayor importador y consumidor de automóviles,

GRÁFICA 6. *Importaciones y tipo arancelario en la América Latina (1910-1929)*



FUENTE: Véase la nota al pie de página 28.

tenía antes de la primera Guerra Mundial un arancel mínimo (de 2%) sobre los automóviles, que incrementó hasta 32% en el decenio de los veinte. Esta subida arancelaria coincide con la implantación de fábricas de ensamblaje y, por tanto, nos haría pensar en un efecto negativo en las importaciones. Sin embargo, no parece haber sido ese el resultado; en decenio de los veinte se importaron el doble de automóviles que los que se podrían haber fabricado en el país. El arancel de 32%, siendo relativamente alto, no llegó al porcentaje de Chile o El Salvador, que rondaban el doble que el argentino, y descartamos un posible efecto negativo en las importaciones.

En el caso de Uruguay sabemos por la historiografía que el gobierno quería promover la industria del automóvil en ese decenio,²⁵ mientras nosotros hemos podido documentar una tendencia liberadora en el periodo previo (véase el cuadro 4). Lo que está fuera de dudas es el efecto positivo

²⁵ Jacob (1979), p. 54: "El proteccionismo oficial se extendió a otras ramas: así el ministro de industrias don Edmundo Castillo propuso que se rebajara en un 15% los aforos de aduana a la importación de automóviles semidesarmados o de fabricación incompleta, pese a que la General Motors había instalado una planta de armado sin requerir previamente protección alguna."

CUADRO 4. *Porcentaje arancelario de los automóviles, por países en la América Latina (1910-1929)^a*

<i>Año</i>	<i>País</i>	<i>Arancel</i>
1910	R. Dominicana	20
1910	Uruguay	15
1913	Argentina	2
1913	Chile	15
1913	México	32
1917	Uruguay	10
1920	Argentina	32
1920	Bolivia	3
1920	Chile	0
1920	R. Dominicana	5
1921	Cuba	35
1925	Argentina	32
1925	Bolivia	6.5
1925	Chile	58
1925	Ecuador	0
1925	El Salvador	15
1925	Guatemala	60
1925	Perú	20
1929	Argentina	32
1929	Bolivia	10
1929	Chile	58
1929	México	11
1929	Nicaragua	5

FUENTE: *World Almanac*.

^a Argentina, Dirección General de Estadística, *Anuario del Comercio Exterior de la República Argentina*, Buenos Aires, VV.AA. Bolivia, Dirección General de Aduanas, *Comercio especial de Bolivia. Importación y exportación*, La Paz, VV.AA. Colombia, *Tarifas para el cobro de los derechos de importación de las aduanas de la República*, por Rafael Gómez Mesa, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1911; *Tarifas y derechos de aduana e índice alfabético de las misma*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1931. Costa Rica, *Arancel de aduana de la República de Costa Rica*, S.J. de C.R., Imprenta del Comercio, 1912; *Arancel de aduana de la República de Costa Rica*, S.J. de C.R., Tipografía Nacional, 1923. Cuba, *Informe sobre Aranceles e impuestos*, La Habana, Imprenta La Propagandista, 1922. Chile, Oficina Central de Estadística, *Anuario Estadístico de la República de Chile. Comercio Exterior*, Valparaíso, VV.AA. Ecuador, Ministerio de Hacienda, Ley Arancelaria de Aduanas vigente del 1 de enero de 1918, Quito, Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1918 y 1920. El Salvador, *Tarifas de aforo para el cobro de los derechos e impuestos sobre importaciones y exportaciones*, San Salvador, Imp. Nacional, 1915 y 1926. Honduras, República de Honduras, *Arancel de aduanas 1913*, Tipografía Nacional, 1913. México, *Tarifas de los derechos de importación y exportación de la República Mexicana*, México, Herrero Hermanos Sucesores, 1922; *Tarifas de los derechos de importación y exportación de los Estados Unidos de México*, México, Ed. Alfredo López, 1930. Nicaragua, *Recaudador de aduanas*, s/d, 1928, 1929 y 1930. República Dominicana, *Ley sobre aranceles de importación y exportación*, Sto. Domingo, Imprenta Flor de Ozama, 1910; *Ley sobre aranceles de importación y exportación*, Sto. Domingo, Imp. De J.R. viuda de García, 1920. Uruguay, *Tarifas derechos de importación y exportación*, s/n, 1910; *Tarifas de aduanas sobre importaciones y exportaciones*, Montevideo, Lagomarsino Hermanos, 1917.

que las políticas uruguayas tuvieron en el consumo, que se encumbró con Argentina a los niveles más altos de la región. En el caso de Costa Rica, que duplicó el arancel de los automóviles importados entre 1912 y 1923,²⁶ tampoco podemos atribuir a esta alza una disminución de la compra de vehículos extranjeros, puesto que su consumo no dejó de crecer en el periodo, pasando de un acervo de 400 vehículos a otro de 1 816 entre 1925 y 1931, y su consumo no difiere del que era de esperar de acuerdo con su renta.²⁷ Cuba, por su parte, que tenía un arancel en particular favorable a las importaciones de los Estados Unidos,²⁸ tampoco parece haber importado automóviles por encima de los que podría hacer pensar su riqueza. México, el segundo país por importación de número de automóviles, siguió una trayectoria inversa a la argentina, arrancando con aranceles altos antes de la primera Guerra Mundial (entre 30 y 34%) y reduciéndolos a 11% en los años veinte, lo cual tampoco parece haber sido decisivo para hacer crecer el consumo de vehículos importados más allá de lo que sus rentas justificaban. Esto es particularmente claro en los casos de las pequeñas economías que hemos podido documentar, Bolivia, Nicaragua y Ecuador, este último con importaciones libres de aranceles, no aumentaron sus importaciones en el decenio de los veinte por encima de las expectativas.

Los argumentos anteriores podrían no ser igualmente eficaces cuando hablamos de Chile y de Guatemala. En ambos casos sí que podrían haberse visto resentidas sus importaciones de automóviles por el efecto de unos tipos arancelarios excepcionalmente altos desde mediados de 1920. Chile desde un principio siguió una política comercial ambigua: en 1913 cobraba un arancel de 15% a los vehículos importados, en 1920 habían evolucionado a la baja hasta declarar la libre importación, pero en 1925 tenía uno de los aranceles más altos de la región, de 58%, sólo superado por Guatemala, lo que se consolidó hasta el final del periodo estudiado. El resultado es que el consumo de automóviles en Chile sí que se separa de la expectativa creada por su renta, distanciándose de los países líderes más de lo que era de esperar. La situación de Guatemala, con un arancel de 60% en 1925, pudo haber sido similar a la de Chile, pero al tratarse de una economía más pequeña la distorsión pasa más inadvertida en el contexto latinoamericano.

²⁶ En Costa Rica, el arancel de aforo pasó de 20 a 40 córdobas entre 1912 y 1923.

²⁷ Datos extraídos del *World Almanac*.

²⁸ En 1921 el arancel cubano general para automóviles estaba en 30% *ad valorem*, pero con un tratamiento privilegiado para las importaciones de los Estados Unidos, que solamente pagaban 20% en las aduanas cubanas.

CUADRO 5. Automóviles exportados desde los Estados Unidos a la América Latina y el Caribe en 1925, 1926 y 1927, según gama de precios

	Primer quintil	Segundo quintil	Tercer quintil	Cuarto quintil	Quinto quintil	Total
	Hasta 500 dólares	Sobre 500 y hasta 800 dólares	Sobre 800 y hasta 1 200 dólares	Sobre 1 200 y hasta 2 mil dólares	Sobre 2 mil dólares	
<i>Unidades</i>						
Argentina	48 446	19 208	17 667	4 481	1 479	91 281
Bolivia	10	94	193	82	60	439
Brasil	24 890	7 308	9 169	2 322	1 062	44 751
Chile	2 149	1 018	1 085	518	199	4 969
Colombia	1 098	876	1 542	1 009	318	4 843
Costa Rica	39	169	389	133	26	756
Cuba	9 420	3 765	2 362	1 009	716	17 272
Ecuador	115	75	87	88	25	390
El Salvador	37	251	391	201	101	981
Guatemala	73	129	426	318	91	1 037
Haití	188	188	260	70	24	730
Honduras	106	58	52	17	1	234
México	15 203	5 440	5 328	1 719	706	28 396
Nicaragua	44	70	144	56	3	317
Panamá	606	473	611	312	100	2 102
Paraguay	67	50	39	8	0	164
Perú	1 311	494	931	267	94	3 097
R. Dominicana	1 648	641	450	158	83	2 980
Uruguay	7 749	2 146	2 146	623	193	12 857
Venezuela	2 013	927	2 632	753	278	6 603
América Latina	115 212	43 380	45 904	14 144	5 559	224 199
<i>Porcentajes</i>						
Argentina	53.1	21.0	19.4	4.9	1.6	100.0
Bolivia	2.3	21.4	44.0	18.7	13.7	100.0
Brasil	55.6	16.3	20.5	5.2	2.4	100.0
Chile	43.2	20.5	21.8	10.4	4.0	100.0
Colombia	22.7	18.1	31.8	20.8	6.6	100.0
Costa Rica	5.2	22.4	51.5	17.6	3.4	100.0
Cuba	54.5	21.8	13.7	5.8	4.1	100.0
Ecuador	29.5	19.2	22.3	22.6	6.4	100.0
El Salvador	3.8	25.6	39.9	20.5	10.3	100.0
Guatemala	7.0	12.4	41.1	30.7	8.8	100.0
Haití	25.8	25.8	35.6	9.6	3.3	100.0
Honduras	45.3	24.8	22.2	7.3	0.4	100.0
México	53.5	19.2	18.8	6.1	2.5	100.0
Nicaragua	13.9	22.1	45.4	17.7	0.9	100.0
Panamá	28.8	22.5	29.1	14.8	4.8	100.0
Paraguay	40.9	30.5	23.8	4.9	0.0	100.0
Perú	42.3	16.0	30.1	8.6	3.0	100.0
R. Dominicana	55.3	21.5	15.1	5.3	2.8	100.0
Uruguay	60.3	16.7	16.7	4.8	1.5	100.0
Venezuela	30.5	14.0	39.9	11.4	4.2	100.0
América Latina	51.4	19.3	20.5	6.3	2.5	100.0

FUENTE: Elaboración propia a partir de Department of Commerce, *The foreign Commerce and Navigation of the USA*, Washington, Government Printing Office, 1925, 1926 y 1927.

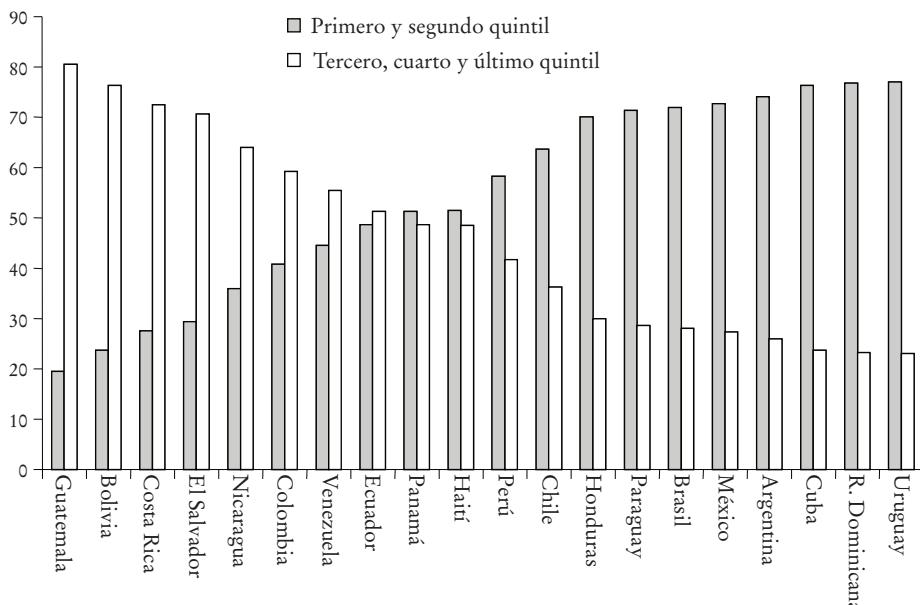
Si las políticas comerciales poco nos ayudan a resolver nuestro dilema, ¿qué podemos decir respecto a la distribución de la renta? ¿Podría ser que una mayor presencia de sectores de renta media fuera determinante en el consumo de automóviles? Para responder estas preguntas nos apoyaremos en la pauta de consumo de automóviles reflejada en la estructura de precios de estas importaciones. La estadística comercial de los Estados Unidos nos permite hacer este ejercicio, ya que presenta sus ventas fraccionadas en cinco segmentos de acuerdo con su precio (véase el cuadro 5). En nuestra hipótesis, la presencia de sectores de renta media debería verse reflejada en una pauta de consumo en que se compraran proporcionalmente más automóviles de la gama de precios bajos, reduciéndose su consumo a medida que se incrementasen los precios. Con base en el mismo razonamiento, la ausencia de estos sectores se debería reflejar en un consumo proporcionalmente menor de automóviles de la gama baja de precios y con un incremento de los de precio alto. En este caso, sólo una *élite* estaría en condiciones de consumir bienes duraderos de una generación tecnológica avanzada, como eran los automóviles antes de 1930. No podemos decir en rigor que esta sea una medición de la distribución de la renta de los países analizados, pero sí creemos que es una señal indirecta de la existencia de sectores de renta media, lo que parcialmente incide en la distribución de la renta, e indicaría la existencia de un proceso de modernización de la estructura económica y social en las primeras etapas del desarrollo.²⁹

Con la información del cuadro 5, podemos afirmar que Argentina y Uruguay se ajustan perfectamente al criterio de consumir de modo mayoritario, más de 50% (53 y 60% respectivamente) de automóviles de la gama más baja de precio, la de 500 dólares y menos, y declinar gradualmente hasta llegar a la gama alta de más de 2 mil dólares (1.6 y 1.5% en cada caso). Cuba, México y República Dominicana siguen una pauta de consumo semejante a la de los dos líderes. Con la excepción del último país, estamos hablando de grandes consumidores regionales de automóviles. La pauta de consumo descrita parece confirmar la existencia de unas capas medias de temprana

²⁹ Un estudio “tradicional” de la distribución de la renta tendría que incluir el análisis de todos los segmentos de renta, desde el más bajo hasta el más alto. Nuestro universo, limitado a quienes compraban automóviles en los años veinte, deja fuera del análisis a los grupos de rentas más bajas, lo que nos impone una limitación y nos obliga a imaginar una visión no tradicional del estudio de la distribución de la renta. En la práctica esto significa que a lo más podemos detectar la presencia o ausencia de sectores medios con capacidad para comprar automóviles, lo que no deja de ser también una variable dependiente del desarrollo de cada país.

GRÁFICA 7. *Pauta de consumo de automóviles en la América Latina (1925)*

(Porcentaje)



FUENTE: Elaboración propia a partir del cuadro 5.

aparición en estos países, las que en el decenio de los veinte se convirtieron en un mercado efectivo para la empresa automotriz. En el extremo opuesto, Bolivia, El Salvador y Guatemala consumen más automóviles de “lujo” (del último quintil) que de los más baratos (primeros quintiles), poniendo de manifiesto la ausencia de sectores medios proclives al consumo de bienes duraderos, lo que se restringe las élites acaudaladas del país. Es notorio observar que más de 70% de los automóviles importados en Bolivia y El Salvador son de gama alta (los dos quintiles más caros). En Guatemala, por su parte, el porcentaje en los segmentos más caros alcanza más de 80%, lo que probablemente tenga relación con las altas tasas arancelarias con que se gravaba la importación de vehículos, como es el caso de Chile también (véase la gráfica 7).

En la pauta latinoamericana de consumo de automóviles observamos que es el tercer quintil de precios, el de más 800 y menos de 1 200 dólares, el que con más frecuencia concentra las preferencias de compra. Esto ocurre en 9 de los 20 países que estudiamos aquí: Bolivia, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Haití, Nicaragua, Panamá y Venezuela. Coincide con

que son los países que tienen un menor consumo de automóviles los que a su vez consumen, proporcionalmente, autos de la gama más alta de precios, lo que nos induce a pensar en que existe una relación entre ambos factores. Este argumento se refuerza al realizar análisis de correlaciones por rangos. Mientras que existe una gran correlación entre los rangos de la dimensión del mercado y del valor de automóviles importados en el primero, el segundo y el tercer quintil, esta correlación se torna más débil en el cuarto quintil y desaparece en el último quintil.³⁰

CONCLUSIONES

La América Latina y el Caribe estuvieron presentes en la historia del consumo automotriz desde sus inicios mediante la importación de vehículos europeos y estadounidenses. Desde fecha temprana destacaron unos pocos países como consumidores de cierto relieve internacional y otros quedaron a la zaga. Con el tiempo, y refiriéndonos siempre hasta 1930, esta situación tendió a consolidar e incluso a ampliar la brecha entre los grandes y pequeños consumidores de automóviles. Entre los primeros destacaron Argentina y Uruguay; Cuba, Panamá y en algún grado también Chile siguieron a los líderes a distancia. Los países más ricos de la región marcaron diferencias con los más pobres, Bolivia, Paraguay, Honduras, El Salvador, Haití (entre otros) que nunca superaron el consumo de unas pocas unidades destinadas a la *élite*, sin llegar a ampliar su consumo hacia sectores medios.

El momento de máxima difusión del automóvil en la época que estudiamos coincide con el papel predominante que tienen los Estados Unidos como proveedor. Esto se pone de manifiesto después de la primera Guerra Mundial, momento en que los productores europeos entran en crisis y pierden una parte considerable del mercado. Además, el decenio de los veinte coincide con las primeras experiencias de producción propia en algunos países que combinan una alta renta y una mayor dimensión del mercado interno, iniciándose en Argentina, Uruguay, Brasil y México el ensamblaje con partes importadas.

El acervo de automóviles, y también el monto de importaciones, muestra una relación intensa y creciente con la renta de los países. Las contadas

³⁰ Los valores de la ρ de Spearman entre los rangos del acervo de automóviles y los valores importados para los distintos quintiles son significativos a 5% para el primer, el segundo y el tercer quintil. Para el cuarto quintil, la significación se reduce a 10% mientras que no es significativo para el último quintil.

excepciones encontradas nos remiten al efecto que pudieron tener tímidas políticas proteccionistas, que en algunos casos, como Chile y Guatemala, distorsionaron a la baja su consumo. Por último, un nuevo argumento aparece con fuerza, nos referimos al efecto negativo que en el consumo final pudo tener el sesgo del consumo hacia los automóviles de gama más cara. Detectamos una gran correspondencia entre el consumo de automóviles de gama alta de precio y bajo consumo, mientras que en los países donde el consumo por habitante es alto también se consumen (importan) cantidades proporcionalmente altas de vehículos de la gama de precios bajos. Esto, a su vez, lo interpretamos como una señal de la existencia de sectores medios con ingresos suficientes para consumir bienes duraderos de la más reciente innovación tecnológica.

APÉNDICE

Construcción de los datos de número de automóviles de los principales países exportadores para la América Latina y el Caribe

La reconstrucción del número de autos importados para el conjunto de la América Latina y el Caribe incluye la información directa que nos dan las estadísticas de comercio exterior de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña. Para el primer caso disponemos de datos en número y en valor para todos los países, sin restricción, de la América Latina y el Caribe; para los datos de la Gran Bretaña tenemos más restricciones dado que sólo disponemos de datos en número y valor de los países más importantes. Si bien a partir de 1920 esto no es un problema significativo porque más de 90% de las importaciones proceden de los Estados Unidos, esto no es así en la etapa anterior.

Sobre todo antes de 1913 incluimos las importaciones de Francia y Alemania dado que su peso sobre el total, en algunos casos, es superior al de los Estados Unidos. El problema reside en que la información de las estadísticas francesas y alemanas no explica el número de autos importados, sino que indica el valor de las importaciones. Para resolver este problema hemos aproximado estas cantidades al número de autos a partir de la información sobre importaciones de autos del Brasil para determinados años (Cruscuoli, 1913). Conociendo el número de autos y el valor de las exportaciones para Brasil en ambos casos, hemos calculado un valor medio para cada uno de los coches (considerando que en esta etapa inicial la parte más importante de las importaciones es la partida “autos y sus partes”; se refiere a autos), y lo hemos extrapolado al conjunto de la región a partir de las exportaciones totales a la América Latina y el Caribe, obteniendo un número de autos concreto.

Puesto que no disponemos de datos de Brasil para todo el periodo, hemos considerado que a partir de 1911 el valor unitario de las unidades importadas de Alemania se mantiene constante. Dado que el hueco dejado por las estadísticas francesas es importante hemos considerado que éstas crecen igual a la media de las exportaciones de la Gran Bretaña y Alemania, al menos hasta la primera Guerra Mundial, momento en que consideramos que se colapsan. Hemos considerado que las exportaciones francesas siguen un comportamiento similar al de sus vecinos europeos, dado que la coyuntura comercial es muy parecida en los tres casos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Belini, C. F. (2004), "La industria durante el primer peronismo. Un análisis de las políticas públicas y de su impacto. 1946-1955", tesis doctoral, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Bértola, L., y J. Williamson (2003), "Globalization in Latin America before 1940", NBER Working Paper núm. 9687.
- Bulmer-Thomas, V. (2003), *The Economic History of Latin America since Independence*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Carreras-Marín, A., y M. Badia-Miró (2008), "The First World War and Coal Trade Geography in Latin America and the Caribbean (1890-1930).", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 45, pp. 369-391.
- Catalan, J. (2000), "La creación de la ventaja comparativa en la industria española", *Revista de Historia Industrial*, 18, pp. 113-156.
- Chandler, D. (1964), *Giant Enterprise: Ford, General Motors and the Automobile Industry: Sources and Readings*, Nueva York, Harcourt.
- Cruscuoli, E. (1913), *Commercio delle automobili nel Brasile*, Roma, Ministero di Agricultura, Industria e Commercio.
- García Heras, R. (1985), *Automotores norteamericanos. Caminos y modernización urbana en la Argentina. 1918-1939*, Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica.
- Jacob, R. (1979), *Inversiones extranjeras y petróleo*, Montevideo, FCU.
- Lluch, A. (2006), "Redes y empresas en la comercialización de bienes de consumo importados en la Argentina 1900-30", artículo presentado en XIV International Economic History Congres, session 78, Helsinki.
- Maddison, A. (2002), *World Economy: Historical Statistical*, París, OCDE.
- (2006) (base de datos de los países en http://www.ggdc.net/Maddison/Historical_Statistics/horizontal-file_2006.xls).
- Owen Jenkins, R. (1977), "Dependent Industrialization in Latin America: The Automotive Industry in Argentina, Chile, and Mexico", 166, Praeger Special Studies in International Economics and Development, Praeger Special Studies in U.S. Economic, Social, and Politics, Praeger.

- Pelaez, C. M. (1965), "Unbalance in Demand and Supply, and Input-Provision Capital Formation: Brazil, 1920-1951", *The Journal of Economic History*, 25, 4, pp. 700-703.
- Peng, Y. (2006), "Product Quality Selection and Firm Survival. Evidence from the British Automobile Industry, 1895-1970", Working Papers 0601, Florida International University, Department of Economics.
- Raff, D. M. G., y M. Trajtenberg (1997), "Quality-Adjustment Prices for the American Automobile Industry: 1906-1940", T. F. Bresnahan y R. J. Gordon, *The Economics of New Goods*, The University Chicago Press, Chicago y Londres.
- Riguzzi, P. (2003), "Reciprocidad imposible? La política del comercio entre México y Estados Unidos. 1857-1938", México, El Colegio Mexiquense y Instituto Mora.
- Román, C. (2006), "Importación de bienes de consumo duradero y crecimiento económico en América Latina (1890-1913)", tesis de maestría, Universitat de Barcelona-Universitat Autònoma de Barcelona.
- Tafunell, X., y A. Carreras (2008), "América Latina y el Caribe en 1913 y 1925: Enfoque desde las importaciones de bienes de capital", *EL TRIMESTRE ECONÓMICO*, vol. LXXV (3), núm. 299, pp. 715-754.
- Wilkins, M., y F. E. Hill (1964), *American Business Abroad. Ford on Six Continents*, Detroit, Wayne State University Press.
- , y H. Schröter (comps.) (1998), *The Free-Standing Company in the World Economy. 1830-1996*, Oxford University Press.
- Yáñez, C. (2004), "Importaciones de bienes de consumo duradero en América Latina durante 1925. Una aproximación desde el punto de vista de la renta y su distribución", artículo presentado en el II Congreso Nacional de Historia Económica Mexicana.
- , y M. Badia-Miró (2007), "Las importaciones de relojes y automóviles en América Latina durante 1925. Una aproximación desde el punto de vista de la renta y su distribución", *Revista de Historia Industrial*, 35, pp. 143-164.