



La industria automotriz y su futuro

Por: [Antonio Gershenson](#)

Globalización, 29 de marzo 2020

[La Jornada](#)

Región: [Mundo](#)

Tema: [Economía](#)

En el siglo XX se desarrolló una de las industrias básicas para la economía de las naciones: el vehículo automotor. Aquellos que invirtieron en la fabricación de uno de los artículos que más ha cambiado la vida de millones de personas en el mundo tal vez no imaginaron la trascendencia del hecho.

El panorama de esta industria en México le ha dado al país, como a todos los que han fabricado automóviles, una oportunidad de multiplicar sus finanzas. La carrera industrial mundial, desde su inicio ha tenido más éxitos que fracasos.

La competencia entre las naciones fabricantes fue uno de los motivos del desarrollo ascendente. En 1908 nace la armadora General Motors, una de las empresas más competitivas, una de las más fuertes del mundo, igual que la Corporación Chrysler, que nació en 1925, en Detroit. Para 1939, la industria estadounidense ya había vendido un millón 727 mil vehículos, a través de sus concesionarios correspondientes a 25 mil empresas. Uno de cada cinco automóviles fue exportado. Para 1940 Estados Unidos ya contaba con un capital de 187.54 millones de dólares. La industria automotriz ha sido un gran negocio para esa nación.

México también se ha beneficiado de esta industria, aunque la producción nacional no ha sido lo suficientemente competitiva para desarrollar marcas y modelos propios.

Durante un amplio periodo, la posesión de un automóvil significó estatus social y poder adquisitivo, además de ser el centro de la atención económica y social de casi todo el mundo.

Entre 1925 y 1940 Estados Unidos fabricó millones de vehículos, además de maquinaria industrial y para labores marítimas. La competencia interna en ese país tuvo hasta entonces un equilibrio comercial favorable para la industria. Pronto, dicha competencia se caracterizaría por la participación de marcas provenientes de Japón, la Unión Soviética y China.

Recordemos que entre las catástrofes de las guerras mundiales y la debacle económica, como resultado de ellas, el desarrollo de la industria automotriz en Europa sufrió una caída trascendental. Sin embargo, el avance de la tecnología en ese continente (los países fabricantes de automóviles) pudieron desarrollar modelos propios.

En 1940 Chrysler tenía 25 plantas en Estados Unidos, Canadá y Europa y el monto de sus activos ascendía a 200 millones de dólares. El poder adquisitivo del pueblo estadounidense influyó para que en 1950 existiera un automóvil por cada tres habitantes. El diseño y el tamaño de los vehículos estadounidenses y el de los europeos dependieron de las necesidades de la población en ambos continentes.

Los europeos han tenido limitantes específicas para adquirir automóviles de ocho cilindros, amplios y útiles para recorrer grandes distancias. El problema ha sido el mayor consumo de gasolina, los altos impuestos y los elevados gastos para su mantenimiento. Por otro lado, un automóvil estadounidense, resulta impráctico ante el sistema ferroviario europeo, que es amplio, menos costoso y más seguro. Por ejemplo, el Transiberiano tiene el recorrido más largo del mundo.

Ya en la década de los 50, la cantidad de vehículos en circulación mundial pasaba de 78 millones. Y, aunque Estados Unidos seguía encabezando la lista como país de mayor producción, la competencia aumentó, al ingresar Japón a la lista de fabricantes, con una considerable presencia en el mercado mundial. Pues de cuatro autos fabricados en el mundo uno era de Estados Unidos y uno de cada cinco correspondía a Japón.

Del mismo modo, la Unión Soviética logró entonces una importante presencia entre las naciones socialistas y otras. Y unas décadas más adelante, China se convertiría en un potente competidor.

En 1998 el número de automóviles registrados en Estados Unidos fue de 210 millones, 71 en Japón, 45 en Alemania, 35 en Italia, 32 en Francia, 30 en el Reino Unido, 20 en España, 17 en Canadá, 18 en Brasil y 14 millones en México.

En 2019 de la producción total mundial anual, de 97 mil 187, a China le corresponde un poco más de 28 por ciento.

Hoy, la producción de la industria automotriz mundial está como sigue:



Antonio Gershenson

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)
Derechos de autor © [Antonio Gershenson](#), [La Jornada](#), 2020

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Antonio Gershenson](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca