



6<sup>tas</sup>  
**JORNADAS  
 URUGUAYAS  
 DE HISTORIA  
 ECONÓMICA**  
RECONSTRUIR EL PASADO  
 ENTENDER EL FUTURO


**2/3/4  
 de Diciembre  
 de 2015**

**Montevideo - Uruguay**  
 Facultad de Ciencias Sociales,  
 Universidad de la República

Se deja constancia que Damián Andrés Bil  
 ha participado en las 6tas Jornadas Uruguayas de Historia Económica.  
 Realizadas los días 2, 3 y 4 de diciembre de 2015, en la Facultad  
 de Ciencias Sociales, Universidad de la República, Montevideo, Uruguay

En calidad de: **Ponente**

**Reto Bertoni**  
 Presidente 

**Javier Rodríguez**  
 Secretario 



Apoyan:



Auspician:



Organiza:



# VI JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÓMICA

2 al 4 de diciembre de 2015

Montevideo, Uruguay

Autor: Damián Andrés Bil

Pertenencia institucional: Investigador Conicet (CEUR) / Docente del departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Correo electrónico: [damibil@gmail.com](mailto:damibil@gmail.com)

Título:

**Las transformaciones del complejo automotriz argentino durante la década de 1980.  
¿“Revancha” del capital nacional o eslabón de la crisis mundial?**

## **1. Introducción**

En los estudios sobre historia industrial argentina, la rama automotriz es uno de los sectores que recibió mayor atención, especialmente en dos períodos: la denominada etapa del mercado protegido o ISI, y la fase que se inicia en la década de 1990 con la conformación del Mercosur. Desde diferentes perspectivas, son varios los autores que han estudiado la actividad (entre varios otros Baranson, 1971; Remes Lenicov, 1974; Sourrouille, 1980; Lifschitz, 1982; Kosacoff, Todesca et al., 1991; Frenkel, 1992; Sartelli, 1999; Yoguel, Novick et al., 2001; Belini, 2006; Barbero y Motta, 2007; Harari, 2007; Basconcelo, 2008; Ianni, 2008; Novick, Rotondo et al., 2009; Arza, 2011; Harari, 2011; Santarcángelo, 2013; Garriz, Panigo et al., 2014; Harari, 2014; Picabea, 2014). En este sentido, la década de los '80 quedó relegada en los análisis, ya sea por la caída en los

niveles de actividad que se registraron en esos años o bien por considerarse un momento de transición hacia la integración en el Mercosur.<sup>1</sup>

En este trabajo, como primer paso de una investigación más profunda, nos proponemos analizar el desempeño de la actividad en esta década, reconstruyendo los elementos principales (producción, mercado, proceso productivo, entre otras). La década en cuestión es relevante, debido a que se produjeron modificaciones relevantes, tanto a nivel local como en el plano internacional. En Argentina, en 1978 General Motors (GM) abandona la explotación, y un año más tarde lo hace Citroen, cuya marca fue absorbida en el país por IES (Industrias Eduardo Sal-Lari) hasta su quiebra en 1990. En 1980, Chrysler Fevré cede su operación a Volkswagen, que se instala de esta forma en el país. La firma alemana conformó luego, junto a Ford, el consorcio Autolatina en 1987, agrupando su actividad aquí y en Brasil bajo esa nueva denominación. Por último, Fiat y Peugeot también abandonaron en parte el país al ceder sus plantas bajo licencia al grupo Sevel. En el plano internacional, la década de 1980 está marcada por la crisis de inicios del decenio, la decadencia de los fabricantes norteamericanos y el estancamiento de los europeos, y la meteórica irrupción de los fabricantes japoneses con sus nuevos modelos organizativos; y los cambios en los procesos productivos con los avances de la automatización.

Proponemos entonces avanzar en el análisis de las condiciones de acumulación en la actividad durante los '80. Cabe aclarar que este es un primer paso en esa dirección, por lo cual la tarea fundamental que asumimos en este documento es la presentación descriptiva general de la actividad. El objetivo es presentar las transformaciones que ocurren durante estos años e indagar sobre sus motivos. Es decir, determinar cómo afectaron la crisis internacional y los cambios a nivel mundial al sector en la Argentina; por qué se van algunas de las grandes multinacionales; describir la aparición de firmas con participación de capital local en la actividad ocupando ese lugar; entre otros interrogantes. El objetivo es aportar elementos para comprender la dinámica de la industria argentina en esta década particular. En este punto, el análisis permite presentar algunas objeciones a la noción de

---

<sup>1</sup>Cabe destacar que existen algunos estudios sobre el período, como por ejemplo el de Maceira (1995) o el de Kosacoff y Todesca (1991), otros que analizan las transformaciones en los tres productores de Latinoamérica (Brasil, México, Argentina) como el caso de Shaiken (1995), y análisis sobre los cambios en el proceso productivo, como el estudio de Chudnovsky sobre la utilización de robots en la industria (1985); y fuera de trabajos “académicos” hay una interesante serie de estudios de organismos públicos y privados que utilizaremos en este documento.

“desindustrialización”, en lo que respecta al caso automotriz, a partir de la evidencia empírica.

Dividimos el trabajo en las siguientes instancias: en primer lugar, reconstruimos de forma somera la historia del sector. Luego, exponemos los elementos fundamentales para dar cuenta de los inconvenientes de la actividad durante los '80: niveles de producción, mercado, sector externo, inversiones, tecnología, entre otras. Intentamos realizar esta reconstrucción en el marco de la competencia internacional, ponderando la evolución de la actividad en el mundo y su influencia sobre la Argentina.

Nos remitiremos a diversas fuentes: documentos de empresa (como Memorias y Balances contables), estadística oficial y de la cámara automotriz (ADEFSA), informes de organismos oficiales, y aportes de otros autores.

## **2. El desarrollo de la industria automotriz hasta fines de la década de 1970**

Luego de la Segunda Guerra Mundial el parque automotor presentaba una situación crítica. La edad media para 1955 era de 18,46 años (ADEFSA, 1969; Sourrouille, 1980). Esto se produjo por la imposibilidad de importar, debido a la crisis del '30, a la Guerra y por la crisis de divisas a comienzos de los '50. El gobierno decidió incrementar la producción para estabilizar la balanza. En 1951, se incorporó al sector al régimen de protección y promoción. En 1953, se sancionó la Ley de Inversiones Extranjeras, que permitió la instalación de varias multinacionales o su asociación con empresas locales. Así se instalaron Industrias Kaiser Argentina (IKA), Mercedes Benz, Ford, Citroen, Siam, y otros más.

En marzo de 1959 se firmó el decreto 3693, conocido como *Régimen de Promoción de la Industria Automotriz*. Elevaba aranceles a terminados o directamente prohibía la importación; además, plantas que utilizaran partes nacionales recibirían ventajas cambiarias y arancelarias, y se les garantizaría la provisión de divisas para equiparse. Entre 1959-60 se aprobó la instalación de 23 firmas, y el capital extranjero radicado alcanzó los 71,42 millones de dólares. Hacia 1964 once terminales habían abandonado la producción. Permanecieron Chrysler Fevré, Fiat, Ford, GM, Industrias Santa Fe, IKA, Mercedes Benz,

Siam, Citroen, DINFIA, Safrar Peugeot, Isard y Metalmecánica. A mediados de los '60, se actualizaron los mínimos de producción nacional. Se pretendía llegar a un 96% para 1968; y además se cerró la admisión a nuevos fabricantes. El sector experimentó un proceso de concentración y centralización: se redujo el número de empresas en el mercado, pero aumentó la producción casi al doble.

En este contexto, se expandió el sector de proveedores. La instalación de las terminales para producir vehículos localmente, y las normativas para la integración nacional, generaron un espacio para su mercado. Para mediados de los '60, existían firmas que estampaban chapa, ensambles de carrocería, pintura, forjado y mecanizado, de fabricación de conjuntos, entre otras. El sector se modernizó con la llegada de capital extranjero, con inversiones en firmas nacionales o la cesión de licencias de sus productos. Para 1967, la Secretaría de Industria y Comercio tenía registradas cerca de 1.400 establecimientos que fabricaban autopartes para la industria automotriz, y que ocupaban 75.000 personas (Parrellada, 1970).

No obstante, este recorrido no estuvo exento de problemas. Uno de los inconvenientes era el proceso productivo. Un ejemplo era la situación de la matricería. Un informe de un funcionario del Banco Mundial señalaba “en las prensas de estampación de las carrocerías hay que cambiar varias veces las pesadas matrices para ir fabricando en pequeñas series los 20 o 30 paneles de chapa que lleva cada modelo de coche o camión” (Baranson, 1971: 60). Sourrouille mencionaba que el consumidor argentino pagaba 2,2 veces el precio de un automóvil equivalente a los precios internacionales debido a la baja economía de escala, problemas de gerenciamiento, y déficits en insumos. ADEFA, la cámara que nucleaba a las terminales tenía una evaluación similar: sostenía que las partes eran aproximadamente un 101% más caras que en los países originarios de las marcas que se fabrican en el país (ADEFA, 1969).

La escala era reducida. Se calculaba que el volumen mínimo de producción para poner en funcionamiento una línea automotriz, con ensamblado y producción de motores como el caso argentino, era de 250.000 unidades anuales con la tecnología más avanzada, siendo 600.000 el óptimo en EEUU (Remes Lenicov, 1974). La escala debía aumentar si se incorporaba la producción de piezas, debido a que estos procesos se encontraban más mecanizados que el ensamble. En aquellas secciones donde la inversión en maquinaria era

mayor, también lo era la escala necesaria para amortizarla. El límite del mercado interno provocaba que operaran con capacidad ociosa (alrededor del 40%), por lo que traer equipos de mayor capacidad hubiera sido antieconómico. En 1965 mientras en EE.UU. se producían 11.112.000 millones de vehículos, en Argentina se fabricaron solo 196.800 (tabla 1).

**Tabla 1. Ventas o licenciamientos en países y años seleccionados, 1970-1990**

<i>Año</i>	<b>ARGENTINA</b>	<b>BRASIL</b>	<b>EEUU</b>	<b>JAPON</b>	<b>FRANCIA</b>
<i>1960</i>	94.444	131.499	7.869.000		
<i>1965</i>	195.555	188.054	11.057.000		
<i>1970</i>	219.298	416.704	8.239.000	4.072.639	
<i>1975</i>	230.096	858.478	8.985.000	4.289.095	
<i>1980</i>	346.716	980.261	8.067.000	4.992.123	2.196.493
<i>1985</i>	138.406	763.180	11.359.000	5.535.261	
<i>1990</i>	100.237	712.741	9.300.000	7.752.568	2.756.113

Fuente: en base a Barbero y Motta (2007), ANFAVEA (2014), *U.S. Statistical Abstracts* (varios años), Anuarios de las Cámaras Francesas (CCFA, 2012) y Japonesa (JAMA, 2012) de fabricantes automotrices.

Nota: para EE.UU. solo automóviles (para el resto vehículos totales).

Como se desprende de la tabla 1, el mercado en la Argentina no permitió que se alcanzara la escala productiva de los países líderes. Al respecto, Baranson mencionaba que en las “fábricas destinadas a servir a un mercado interior limitado, estas técnicas más eficientes (mecanización y automatización) están descartadas de antemano, en razón precisamente del escaso volumen del mercado” (p. 34).

Asimismo, el sector fue deficitario en su comercio exterior. El objetivo de atenuar el déficit comercial, uno de los fines para los cuales se fomentó la actividad, no logró ser alcanzado. La industria terminal tuvo ciertos momentos donde el saldo fue superavitario, pero en términos del complejo en su conjunto el déficit persistió. Esto fue resultado del saldo negativo de la balanza de autopartes, sector que a pesar de las medidas de protección no logró revertir sus inconvenientes a nivel de proceso productivo y en sus costos.

En estas condiciones, el sector experimentó ciertas dificultades en sus indicadores financieros ya para mediados de la década de 1970 (Sourrouille, 1980). A ello se añadió la crisis económica de fines de los '70, en consonancia con la crisis internacional y cambios

profundos en el sector a nivel mundial. Esto llevó a varias firmas a retirarse del mercado, y a otras a replantear su estrategia de negocios para la región.

### **3. La industria automotriz en los '80 a nivel mundial**

Hacia los '70, la automotriz norteamericana y la europea estaban llegando a un punto de saturación, con problemas de rentabilidad crecientes. En la crisis del petróleo, en 1974-75, las grandes terminales experimentaron una caída brusca de sus ventas y de la producción, lo que obligó a los estados nacionales a efectuar medidas de salvataje. Entre otras firmas, debieron ser financiadas Chrysler, Volkswagen, British Leyland y Citroen. En efecto, entre 1978 y 1983 hay una caída absoluta de la producción de vehículos, del orden del 15% en los dos extremos de la serie. Observamos que la recesión en la actividad no es una característica específica de la Argentina, sino que la crisis en el país se inscribe en este movimiento más general.

Por su parte, en Japón la automotriz se expandió desde la salida de la Guerra. Como forma de aumentar la productividad, en las plantas japonesas se buscó flexibilizar la producción rotando a los trabajadores entre líneas, con la obligación de operar varios tipos de máquinas. Por otro lado, dada la precaria situación económica de posguerra, las empresas reforzaron el control estricto de inventarios para evitar las pérdidas financieras. Esto fue el antecedente del sistema *just in time*, el cual consiste en la reducción de stocks al mínimo, como forma de racionalizar el uso de materiales (Nofal, 1990). Eso a su vez disminuye la necesidad de personal de control, de mantenimiento y de niveles medios de gerencia. En este esquema, los proveedores de la industria auxiliar cargan con el peso de la estructura, debido a que deben cumplir estrictos estándares de calidad y alimentar la línea de montaje con varias entregas al día.

Con el método de producción flexible, los japoneses comenzaron a ganar posiciones sobre el mercado mundial. Ello provocó que varios países, incluso EEUU y europeos, establecieran medidas de protección para limitar el ingreso de los vehículos nipones. Por ejemplo, en la segunda mitad de los '70 Gran Bretaña fijó un tope de 11% del mercado para el ingreso de vehículos japoneses, mientras que Francia estableció un 3%. Eso no impidió

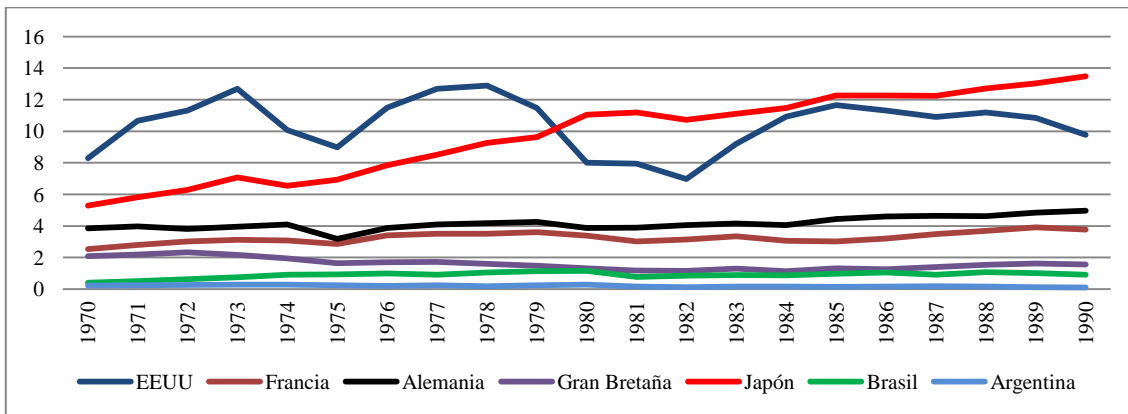
que los japoneses siguieran avanzando: en 1980 exportaron 1,9 millones de unidades a los EEUU, un 23% de su mercado, y más de un millón a Europa (10% del mercado). Una segunda oleada de proteccionismo en los países de la OCDE fue la respuesta, incluidas Alemania Federal, Bélgica y Holanda.

La ventaja de los japoneses se cimentaba en una elevada productividad, menores salarios (un 40% en relación a sus competidores) y una nueva estructura productiva de tipo flexible basada en la automatización, lo que redundó en menores costos: para comienzos de la década, eran 17% menores que en EEUU y 24% menores en relación a los de Europa occidental (Cardozo de los Santos, 1988). El auge forzó a sus competidores a reestructurarse. Ello se dio vía renovación técnica, por fusiones y la consecuente reducción de gastos en personal. En Francia, Peugeot incorporó a Citroen y a Talbot. Fiat formó un consorcio mediante la incorporación de Ferrari, Alfa Romeo y Lancia, renovó modelos y cerró operaciones en el extranjero. En Alemania, Volkswagen adquirió Audi, y en 1986 se instaló en España mediante la absorción de Seat; y Renault buscó acceder al mercado norteamericano mediante la adquisición de la mitad del paquete de American Motors. Incluso algunas americanas compraron paquetes de japonesas: Chrysler el 15% de Mitsubishi, GM el 5% de Suzuki y el 34% de Isuzu, mientras que Ford compró un 25% de Toyo-Kogyo. También hubo asociaciones temporarias para afrontar inversiones, como Fiat-Peugeot para motores o Renault-VW para cajas automáticas; British Leyland y Honda para fabricar un modelo común, VW y Nissan para que esta última fabricara el Santana en Japón, Fiat-Peugeot para la conformación de Sevel Europa, entre varias otras.

Algunos estados nacionales participaron del impulso al capital, ya por inversión directa (Gran Bretaña para una planta de motores Ford y una ensambladora de Nissan, Alemania para sostener a la Mercedes) como permitiendo exenciones impositivas (España para Ford y GM, o Austria para GM). Como respuesta a la crisis, algunas firmas lanzaron nuevos modelos. Volkswagen presentó el Passat, el Scirocco y el Golf, el cual le permitió revertir los resultados negativos. Para esto también contribuyó el despido de 30.000 empleados. Ford lanzó el Escort, con el concepto de “auto mundial”, con el objetivo de globalizar el abastecimiento.



**Gráfico 1. Producción mundial de vehículos en millones de unidades, países seleccionados, 1970-1990**



Fuente: elaboración propia en base a Freyssenet (2004)

La crisis de la automotriz, en particular en los países tradicionales, provocó ciertas transformaciones en el proceso productivo a nivel global. En general, se pasó a un patrón de consumo de autos más pequeños y de menor consumo, segmento donde los japoneses tenían amplia experiencia. A nivel de planta, avanzó la automatización en ciertas tareas, como la soldadura. Se redujo la necesidad de mano de obra en el montaje, lo que ocasionó que esta operación se expandiera hacia países con menores costos laborales, como España, Brasil y luego Corea y México. El segundo shock del petróleo a finales de los '70 encontró a americanos y europeos en medio de la reconversión de sus plantas, mientras los japoneses aumentaban su penetración. Como se observa en el gráfico 2, ya para comienzos de los '80 la automotriz japonesa era la que mayor cantidad de vehículos lanzaba anualmente, superando las diez millones de unidades.

A comienzos de los '80, buscando competir con los japoneses, se introdujeron métodos de producción flexibles controlados por microprocesadores. Se difundieron robots para manipuleo y transporte de piezas, así como en soldadura, pintura y ensamblado. El diseño por computadora redujo los costos y los tiempos en esa tarea. Incluso se logró ajustar la línea y el diseño a cambios en la demanda de manera casi inmediata. Según Cardozo, la consecuencia de ello fue un ahorro de entre 60-80% en gastos de capital, ya que la instalación de esas líneas hace que no sea necesario cambiar las máquinas transfer y otros equipamientos para cada nuevo modelo. A diferencia de lo que ocurría hasta la década previa, donde había que reemplazar la línea completa, ahora simplemente se reprogramaban

los robots y se ajustaban los movimientos de forma centralizada. Ello también redujo la escala mínima eficiente para el ensamblado. Asimismo, se dieron cambios en los materiales utilizados hacia compuestos más livianos. En ese punto aumentó el uso del plástico y del aluminio (sin dato autor, 1990).

A nivel de la estructura empresarial, la década del '80 vio consolidarse la tendencia a la “regionalización” de mercados y a la conformación de joint-ventures (Booz, Allen et al., 1989). A su vez, estos cambios llevaron a que los proveedores debieran operar en escala mundial, debido a las exigencias tecnológicas, de calidad y a que las terminales descargaban en estos el desarrollo de procesos. Se consolidaron grandes multinacionales (Bosch en electrónica, GKN y Eaton en transmisiones, entre otras) y disminuyó el número de autopartistas en general. En este punto, los mercados más grandes continuaron siendo los tradicionales: EEUU (15 millones de unidades en 1987), Japón (6 millones), Alemania Federal (3 millones).

#### **4. La industria automotriz en Argentina en los '80**

- *Condiciones del mercado*

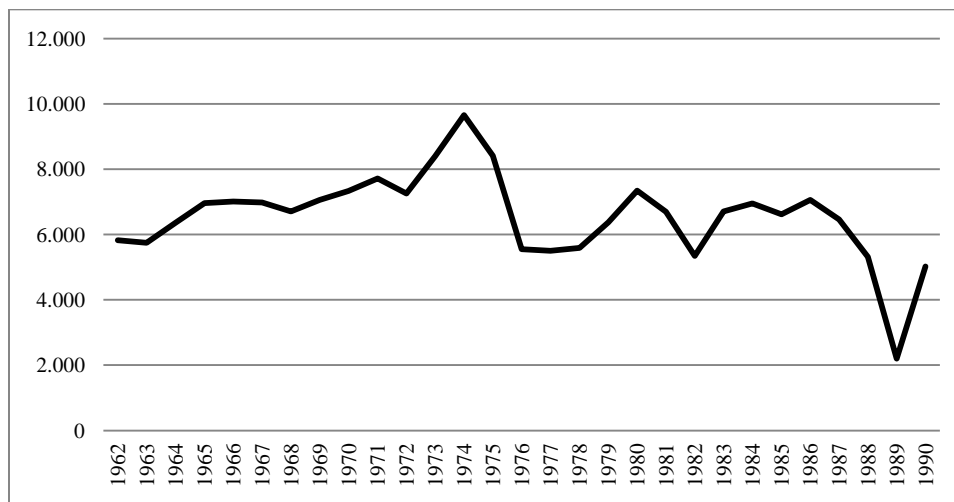
Hacia mediados de los '70, la economía argentina entró en una crisis profunda, que se manifestó en un estancamiento de los indicadores generales como el PBI. Eso llevó a una secuencia de planes de ajuste, que se inició en 1975 con el denominado “Rodrigazo”.<sup>2</sup> El plan decretaba una fuerte devaluación del peso, y provocó una disparada de la inflación y la reducción de hecho del salario. También implicaba una suba de tarifas en los servicios públicos. Si bien la huelga general logró detener momentáneamente su aplicación, durante los años posteriores (gobierno militar mediante) el ajuste se llevó a cabo. Esto respondía a los límites y a la crisis general de la estructura económica argentina.

En términos del ingreso, factor para medir el mercado potencial, la situación derivó en la caída del salario real de la economía. Esto tendrá impacto en la demanda de vehículos, debido a que gran parte de los consumidores (y de la población argentina) eran asalariados.

---

<sup>2</sup>Debido a que el Ministro de Economía que lo diseñó fue Celestino Rodrigo.

**Gráfico 2. Salario real de la economía en Argentina, en pesos de 2013, 1962-1990**



Fuente: elaboración propia en base a INDEC y Kennedy (2011)

Los ingresos reales, al menos en términos de salario, se reducen desde 1975. Eso impactará en la demanda de vehículos, sobre todo en ciertas gamas de consumo masivo. El otro elemento de fondo a considerar para entender la coyuntura de finales de los '70 y comienzos de los '80 es la inflación. Entre 1975 y 1980, rondó el 200% anual en promedio. En la década posterior, la media fue aun más alta: 823%, con los picos de hiperinflación de 1989 (4923%), 1990 (1455%) y en menor medida 1984 (688%). La década se va a cerrar con el fracaso estrepitoso de los planes de combate a la inflación (básicamente el Plan Austral y el Plan Primavera) con una descomunal hiperinflación, caída de ventas y de rentabilidad de las firmas. La distorsión provocada por este fenómeno será un elemento a tener en cuenta para comprender la particular evolución de la actividad durante los '80, máxime tomando en cuenta que el índice de precios de los automotores fue casi siempre por detrás de la inflación. Entonces, en términos generales, se ingresaba a la década con una fuerte crisis económica, la cual recrudeció desde 1981 con el déficit creciente en el balance de pagos que estalló al año siguiente. Eso provocó a su vez una retracción en el crédito, tanto al consumo como a la industria para reequiparse. Estas condiciones marcarán la situación macroeconómica general de la Argentina durante el decenio.

Estas circunstancias se manifestaron en los indicadores generales del parque automotor. Es decir, en la cantidad de vehículos, en su edad media y en las ventas anuales.

La expansión del parque se detuvo: mientras que en la década de 1970 el mismo creció a una tasa del 7,6% anual, en la década siguiente lo hizo a apenas 3,1% (incluso con una reducción absoluta en 1988 del 1,6% y un crecimiento casi nulo al año siguiente, 0,4%). El parque envejeció de manera preocupante, mostrando un límite en la compra de automotores: en 1973, la edad media era de 6,3 años; en 1989 el promedio era de 13,8 años. Las ventas anuales cayeron un 25% entre ambas décadas.

En consecuencia, uno de los problemas fundamentales del sector se encontró en el comportamiento de la demanda, lo que de paso evidencia el carácter mercado-internista de la automotriz argentina y la sensibilidad a los cambios en este aspecto. Esto provocó un ajuste en la estructura de la rama: de diez firmas a mediados de los '70, para fines de la década siguiente la cantidad de empresas se redujo a seis (tres para automóviles, y otras tantas para pesados).

Con estos insumos, podemos describir a grandes rasgos las características de la actividad fabril en el período consignado.

- *Producción*

Antes de describir las condiciones de la producción, debemos señalar el lugar de la automotriz argentina en el mercado mundial. Se supone que los cambios producidos en los '80 en el núcleo de la producción automotriz relegaron a las filiales de los países denominados *periféricos*, dado que la estrategia de las matrices se concentraría en las regiones clásicas. Este argumento supone, al menos en términos implícitos, que antes de ello las regiones secundarias tenían cierto peso. No obstante, al observar los volúmenes de producción, se percibe que siempre fueron marginales. Por caso, la Argentina antes de los '80 representaba apenas el 0,7% de la producción mundial de vehículos. En los '80, la participación fue del 0,4%. Evidentemente, se trata de guarismos irrelevantes en el escenario internacional, tanto antes como después de la crisis de fines de los '70. Eso pone en duda, al menos para el caso automotriz, la categoría de “desindustrialización” como expresión de dos momentos diametralmente opuestos.

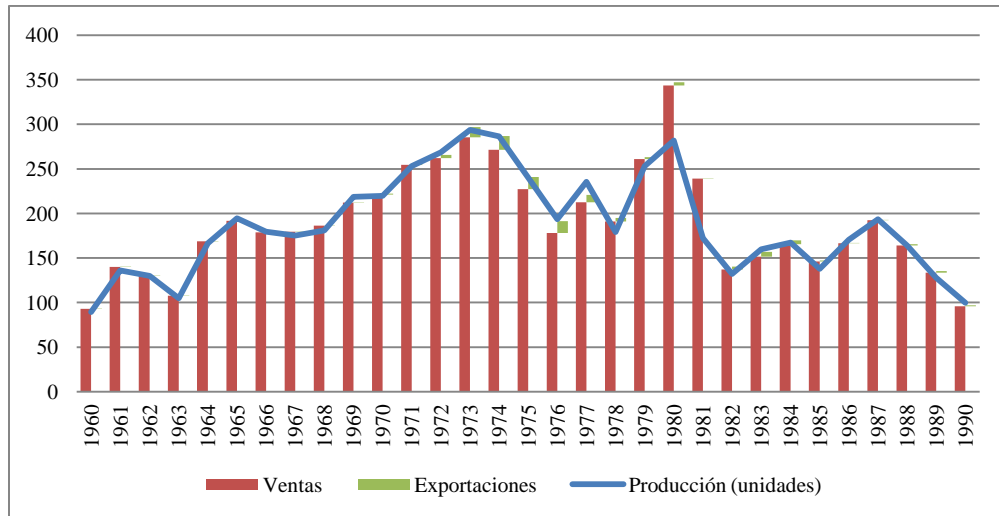
En este punto, el fenómeno de reorganización a escala global se manifestó en la Argentina con sus particularidades. El segmento de consumo masivo fue el que sufrió con

la retracción en el ingreso. Por ese motivo, las terminales que mantuvieron un mix de modelos en diferentes estratos tuvieron menos inconvenientes que otras. Por caso, Citroen, GM y Peugeot, concentradas en un segmento y sin peso en vehículos comerciales, registraron resultados negativos y terminaron por retirarse de la actividad. Por otra parte, en 1979 se modificó el régimen de la industria automotriz, habilitando un mayor valor de importaciones en la supuesta búsqueda de mejorar la competitividad del sector. No obstante, la sobrevaluación de la moneda y la disponibilidad de deuda hacen que las importaciones se incrementen de forma considerable. Sobre todo, de partes que precisaban gran escala (como carrocerías y estampados) y las automatizadas en los países tradicionales.

Como consecuencia de estos procesos, se produjeron cambios en la estructura del sector. En 1978, GM alegó no estar en condiciones de afrontar los gastos necesarios para reequipar la planta y mantener su lugar en un mercado reducido y decidió cerrar su operación en el país. Por su parte Citroen, que operaba en el segmento de autos pequeños, decidió cerrar en 1979 su fabricación al caerse el mercado de este sector. Chrysler, con dificultades financieras, vendió sus activos a la Volkswagen en 1980, lo que también implicó la salida de otra de las “Big Three” norteamericanas del país. Ese mismo año se retiró la nacional IME. También en 1980, Fiat y Peugeot se fusionaron en el consorcio Sevel (Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica), absorbiendo Safrar (lo que era Peugeot Argentina) a Fiat (BAPRO, 1982). En 1981, el consorcio reestructuró su actividad comercial y fabril, desvinculándose Safrar de la operación. En noviembre, se recompuso el capital accionario: el grupo argentino Macri, asociado a Fiat en construcciones y servicios (socios en firmas como Manliba, Impresid-Sideco, y otras), queda con el 58,9% del paquete de Sevel Argentina.

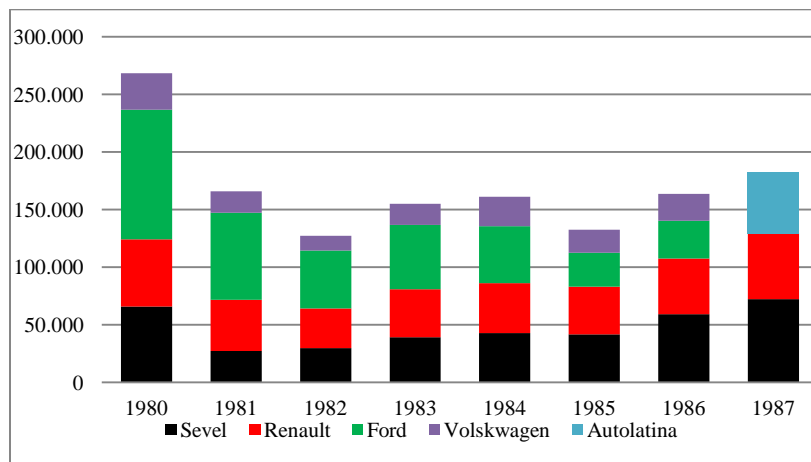
Justamente en 1981 recrudeció la crisis económica y la recesión, iniciando un ciclo de declive de la producción.

**Gráfico 3. Producción (línea), ventas y exportaciones (barras) de la industria terminal automotriz argentina, en miles de unidades, 1960-1990**



Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA (varios años)

**Gráfico 4. Producción por firma (automóviles solamente), en unidades, 1980-1987**



Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA (1989)

Nota: en 1987 Volkswagen y Ford se fusionan en Autolatina.

Merced a la crisis y a la caída en la producción, de casi 282 mil unidades en 1980 a 138 mil en 1985, la actividad evidenció una performance deficitaria de sus indicadores. La capacidad ociosa alcanzó el 60%. Por otro lado, el empleo se redujo casi en un 50% en apenas tres años: de 41.200 en 1979 a 28.300 en 1981. Cabe aclarar que la reducción de personal no se produjo solo por la recesión, sino que también fue resultado de las fusiones y reorganización en las firmas y la incorporación de nuevas tecnologías, aun cuando estas fueran aplicadas con retraso o en un volumen menor que en el resto del mundo.

En relación a las firmas, las características principales de las mismas eran las siguientes:

- Ford: alcanzó un récord de fabricación en 1980, pero en 1981-1982 cayó más del 30% de forma anual. Su personal se redujo en más de 3.000 operarios para ese año. A comienzos de la década mantuvo cerca de un tercio de participación en el mercado. Los modelos más relevantes en ese período fueron el Taunus, el Falcon y el Sierra. Controlaba dos autopartistas: Transax en Córdoba, para la producción de ejes; y Metalúrgica Constitución, en Villa Constitución, para la producción de otros insumos.
- Renault: planta radicada en Santa Isabel, Córdoba, con siete secciones: prensa, carrocerías en blanco, mecanizado, pintura, ensamblaje, ingeniería y desarrollo de producto, y calidad. Hacia 1982, el área más moderna era la destinada a la producción del R18 y la planta de pintura, de las más avanzadas de América Latina. Contaba con dos líneas: una para los modelos R12 (modelo que databa de los años '60), R6 y R4 (que se discontinúan a mediados de los '80), y otra de montaje final para el R18 y la Coupé Fuego. En dos turnos de trabajo, se fabricaban más de 350 unidades diarias.

Hasta 1986, concentrada casi exclusivamente en autos. Ese año lanzó la Traffic, que en poco tiempo desplazó a la Kombi (VW-Autolatina) del liderazgo en utilitarios. Para fines de la década, estaban en producción el R11 y R9, con un breve rezago en relación a la matriz. El R21 fue el modelo más novedoso, solo con dos años de atraso.

Controlaba a ILASA, Latinoamericana de Accesorios (cárteres, cubrevolantes, carcazas, cuerpos de carburador, bombas de combustible, cajas de distribución, mazos de cable, estructuras de asientos, piezas tapizadas, defensas tubulares de paragolpes, tapizados, apoya cabezas, consolas), Metalúrgica Tandil (múltiples de admisión y escape, árboles, cigüeñales, campanas de frenos, volantes, tapas de bancadas, cubrevolantes, portacoronas, diferenciales, carcazas de cajas de cambio y diferencial, puentes traseros y tubos de soporte, bombas de agua y aceite, discos de frenos), Forgal (tubos de forja y cualquier tipo de cromados), CRAFMSA (piezas de forja), IMPER (matrices industriales de alta precisión), Perdriel (matrices,

máquinas, moldes para piezas inyectadas, piezas estampadas y de precisión, bombas hidráulicas, cilindros, insumos para aviación, y otras) y Cormecánica (esta última en Chile, para cajas de velocidad).

- Sevel Argentina: actividad concentrada en El Palomar (provincia de Buenos Aires) y Ferreyra (Córdoba). En esta se hacía mecanizado, fabricación de motores, cajas de dirección, trenes, fundición de aluminio para tapas de cilindro, cuerpos de carburador. Mientras que en Palomar se realizaba montaje, carrozado, ensamblaje final y pintura. En la localidad de Jeppener (Buenos Aires) controlaba a Emeca, que ejecutaba las partes mecánicas para la línea Peugeot y tapicería. Entre 1980 y 1982, merced a la fusión, redujo su personal en casi un 60%. La producción también cayó en el mismo volumen, sobre todo por la merma en utilitarios. Los modelos producidos eran en la serie Fiat: 600, 133 (ambos discontinuados durante el decenio), 147, 128, 125; y en Peugeot: 404 (discontinuado), 504, 505. Comerciales: F125 y Pickup Peugeot. También se producían modelos antiguos rediseñados (Europa, Spazio, Brio), y hacia fines de la década se lanzaron otros con menor antigüedad como el Regatta, el Duna y el Uno. La línea Peugeot era menos dinámica: el 504 se seguía produciendo aun habiendo sido discontinuado en Francia varios años atrás. El 505 fue el último que se lanzó al mercado, en 1985. Para 1982, acaparaba 22,2% del mercado, pero en 1987 ya dominaba el 42%. La dispersión de modelos le permitía atender todos los segmentos, merced a una red de 180 concesionarias. Controla Sevel Uruguay, donde se producían series cortas, Est. Metalúrgicos Jeppener y Corni (fundición y forja).
- Fiat Vehículos Industriales: funcionaba como empresa independiente, para la producción de camiones. En 1987, contaba con 11,4% de participación en este segmento. Controlaba Mecamotor (Córdoba) para la producción de motores. La dotación tecnológica mostraba cierto grado de obsolescencia en relación a la de la casa matriz.
- Mercedes Benz: existía en el país desde comienzos de los '50. Junto a Scania y a Fiat V.I. se repartían el mercado de camiones. Alcanzaba el 40% en este rubro y el 80% en ómnibus. Las unidades producidas aquí y en Brasil ya habían sido discontinuadas en Alemania.



- Volkswagen: contaba con dos plantas en Buenos Aires: San Justo para administración, y Monte Chingolo. En 1982 incorporó línea de comerciales y el modelo 1500. Para 1982, con una producción reducida, ocupaba el 4° lugar en el mercado con 8,7%.
- Autolatina (Volkswagen + Ford): ambas empresas decidieron en 1987 fusionar su actividad en Brasil y Argentina, bajo la denominación de Autolatina. La firma produjo los modelos Falcon, Sierra, Escort, Gacel, Carat, pick up y camiones, W1500, Kombi. Hacia fin de la década había mermado la participación en segmento de automóviles, y caído en utilitarios, por el desplazamiento de la Kombi por el modelo Traffic. Para 1987, contaban con el 27,5% del mercado. La edad media de los modelos da cuenta de cierto rezago técnico en la matriz productiva de la automotriz argentina: por caso, el Falcon era un modelo que databa de los años '50, y solo se producía en Argentina y Australia. El 1500 también era un modelo obsoleto, que se había discontinuado en la casa central. La ventaja que tenía su mantenimiento en línea era su elevado porcentaje de composición nacional, lo que permitía mayor importación para usar en otros modelos (ADEFA, 1989). Los modelos que mantuvieron cierta novedad fueron el Sierra (1984, dos años después que en Europa), Gacel (1983, réplica del Voyage brasileño), Carat (1987, un año después de su lanzamiento) y el Escort (1987).

En resumen, la situación del mercado se exhibe en la tabla 2.

**Tabla 2. Concentración industrial y participación en el mercado de las terminales automotrices, Argentina, 1976-1981-1987**

1976		1981		1987	
Firma	%	Firma	%	Firma	%
<b>Autos</b>					
Fiat	27,3	Sevel	17,9	Sevel	40,3
Peugeot	10,7	Renault	31,7	Renault	34,1
Renault	21,3	Ford	37,7	Autolatina	24,1
Ford	13,9	Volkswagen	12,4		
Chrysler	10,6				
GM	6,1				
Citroen	9,8				
<b>Comerciales</b>					
Fiat	10,8	Sevel	6,5	Sevel	23,6
Peugeot	1,7	Renault	0,3	Renault	8,6

Renault	1,0	Ford	69,4	Autolatina	43,3
Ford	27,3	Mercedes Benz	18,0	Mercedes Benz	16,0
Chrysler	13,4	Scania	1,2	Scania	3,7
GM	14,6	Volkswagen	3,6	FVI	3,4
Citroen	3,7	FVI	0,7		
Mercedes Benz	13,0				
IME	13,9				

Fuente: ADEFA (1989: 114)

**Tabla 3. Modelos con mayor inserción en el mercado y precio de venta al público en dólares, 1989**

MODELO (por segmento)	Precio (U\$S)
<u>Pequeños</u>	
Fiat 147 (modelo antiguo exitoso)	7.000
Fiat 128 CL (modelo antiguo exitoso)	8.500
Fiat Duna	10.500
Fiat UNO Scv	12.000
Renault 9 TS	13.000
Renault 11 TS	14.000
VW Gacel	14.000
Ford Escort Ghia	16.000
<u>Mediano</u>	
VW 1500 (modelo antiguo exitoso)	8.000
Renault 12 (modelo antiguo exitoso)	9.500
Fiat Regatta SC	13.000
Peugeot 504SR (modelo antiguo exitoso)	13.000
Renault 18GTS (modelo antiguo exitoso)	14.500
VW Carat	24.000
Peugeot 505SR	24.500
Ford Sierra Ghia	25.000
Renault 21 TXE	28.000
<u>Grande</u>	
Ford Falcon GL (modelo antiguo exitoso)	10.500

Fuente: Booz, Allen y Hamilton (1989)

A nivel del autopartismo, en 1984 el censo registró 1.660 establecimientos. Aunque apenas 29 concentraban el 40% de la producción. Entre los proveedores existían subsidiarias de las terminales (ya mencionadas), filiales de firmas multinacionales como Perkins (motores), Eaton (ejes y diferenciales), Lucas (alternadores, eléctrica), Armetal (chasis, frenos), Hoesch (resortes), SKF (rodamientos), Mann (filtros), Pirelli (correas), Jaeger (instrumental). Algunas firmas se retiraron de la fabricación en el país, como Bosch (bujías). Luego existía un grupo de grandes firmas nacionales, con licencia de compañías internacionales: Argelite (carburadores Solex y Holley), Daneri (aros de pistón Dana Corp.), Buxton (pistones Mahle), Wobron (embragues Sachs), Indufren (frenos Bendix),

Thompson Ramco (suspensión TRW), Monroe (amortiguadores), Fric Rot (amortiguadores Gabriel), Trinter (columnas de dirección Saginaw Essex), entre otras. A su vez, algunas controlaban a otras: por ejemplo, Daneri controlaba Danargen, Indufren, Fric Rot y Monroe. Luego existía un numeroso grupo de pequeños establecimientos, con baja capacidad técnica, volcados en general al mercado de reposición.

- *Inversiones, tecnología, productividad*

En este período, las terminales en la Argentina introdujeron mejoras y cambios técnicos, si bien con rezago en relación a los estándares internacionales. Este retraso se debió en gran medida a la menor escala interna, que no permitía amortizar las enormes inversiones que requerían los últimos adelantos para montar líneas con la productividad media internacional. En ese punto, cada firma adoptó ciertos caminos en la renovación tecnológica, producto de diferentes motivaciones: la fabricación de modelos específicos, la relación con la casa matriz o con otras subsidiarias, entre otros.

Por ejemplo, Ford automatizó la pintura y la soldadura en Pacheco. También se separó la producción de automóviles y camiones en edificios distintos, para mejorar el flujo de trabajo y aumentar la velocidad de producción.

Sevel incorporó la electroforesis catódica, la robotización también en pintura y soldadura y máquinas de control numérico (que ya había incorporado Fiat en 1976), como asimismo máquinas para inyección de plástico de grandes dimensiones. La producción del Peugeot 505 implicó la incorporación de una máquina automática de balance de cigüeñales y nuevos dispositivos. Al lanzamiento de nuevos modelos, agregó novedades como la caja de cinco velocidades, motorización diesel, motor a inyección, entre otras.

Volkswagen también automatizó la pintura, eliminando las tareas manuales en esa sección de la antigua planta de Chrysler. Asimismo, desarrolló métodos de flexibilización para permitir la rotación de tareas.

Renault fue la terminal que introdujo mayores modificaciones, al inicio de la década para la producción del R18 y para lograr la estandarización de partes con la casa matriz, y en el transcurso de los años posteriores. Las *Memorias* de la empresa permiten ver los

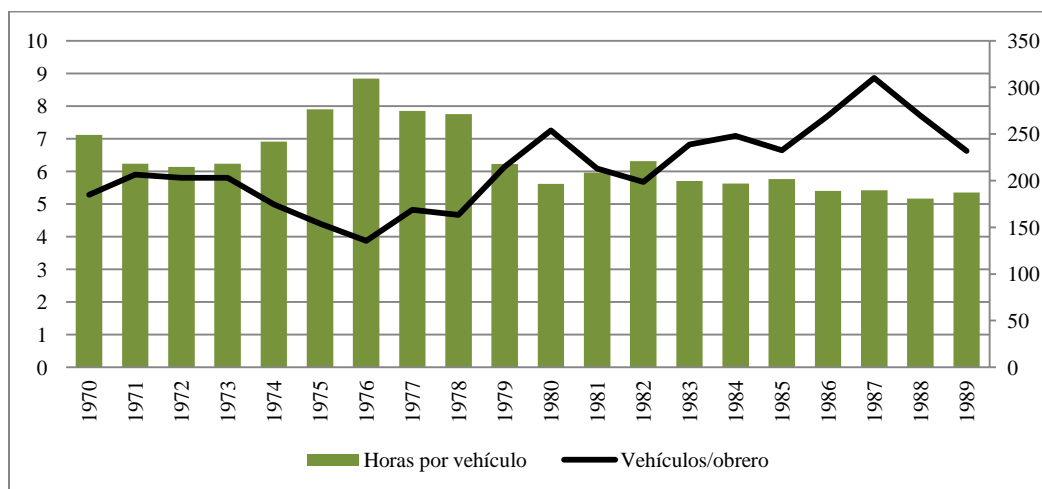
cambios introducidos con sumo detalle (Renault, varios años). En ese sentido, pueden observarse cambios en tres aspectos: proceso, producto y relación con proveedores. En este último, la firma había iniciado a fines de los '70 un plan de racionalización y mejora de calidad en proveedores. En cuanto a sus controladas, avanzaron sobre otras producciones en ciertas coyunturas: por ejemplo, en 1983 Perdriel adquirió una empresa química para producir autoadhesivos para vehículos; y en 1984 Metalúrgica Tandil compró una planta de moldeo por 4,8 millones de dólares, mismo año en el que ILSA gastó 5 millones para el desarrollo de proceso de inyección de grandes piezas plásticas. Incluso durante 1989, año crítico por la elevada inflación, Metalúrgica Tandil consiguió incorporar dos hornos eléctricos nuevos para la fundición nodular (para cigüeñales o cilindros, que se exportaban a la casa matriz), mientras que la CRAFMSA incorporó un horno de tratamiento isotérmico para producir 2.600 toneladas de forja.

A nivel de producto, año a año se incorporaban mejoras a los modelos en producción, como elementos de confort (desempañador eléctrico, lavalimpiaparabrisa, levantavidrios, aire acondicionado, etc) o en la motorización. Además, se lanzaban modelos de forma periódica que impulsaban el recambio técnico y cambios en el proceso productivo. En 1981, el R18TX, para lo cual se adquirieron 220 equipos de soldadura con circuitos eléctricos integrales, y 170 maquetas de armado de carrocería y conjuntos automatizados con bridas de accionamiento neumático. Para la fabricación de este modelo, incorporó modernas prensas de estampado de alta velocidad, lo que constituyó el primer cambio importante de la automotriz argentina en esta área, aunque también la innovación con mayor demora en relación a los países tradicionales. Se compran asimismo dos nuevas líneas transfer para el block motor, y en subsidiarias como Metalúrgica Tandil se consigue adaptar el proceso para fabricar hierro nodular. Con estos cambios, se redujo el tiempo de producción del block de cilindros, cigüeñales y discos para frenos. Con ello, se logró exportar motores de calidad a otras firmas del mundo. Con nuevos métodos flexibles, la productividad se elevó de 3,2 vehículos por operario en 1975 a casi 6 en 1981 (Cardozo de los Santos, 1988). Asimismo, ese año se instaló una línea de montaje para el motor de 2.0 con capacidad para 20 unidades por hora. La línea de maquinado demandó 13 millones de dólares de inversión. En 1984 comenzó la producción de utilitarios livianos, para lo que se gastaron 22 millones. Ese mismo año, se avanzó con la integración nacional en el motor 2.0

con una erogación de 2,85 millones. En 1985, el proyecto de la Traffic se llevó 13 millones de dólares, mientras que la ampliación de la planta de cataforesis y de pintura insumió otros 9 millones. También durante este ejercicio se logró reducir el componente importado del R11 en un 11%. En 1986, se anunciaban relevantes avances en la fabricación de piezas de poliéster de gran tamaño, como asimismo en la industrialización del proceso para fabricar espuma poliuretánica para aislación térmica y acústica de carrocerías. También se declamaban avances en la producción de piezas en SMC (hojas moldeadas compuestas) como la tapa superior de la Traffic en una de las filiales de la firma. En 1988, previo a la hiperinflación del año posterior, la sociedad informó una inversión de 7 millones para nuevos modelos, y 13,6 millones solo para el R21 (vía programa de capitalización de la deuda externa argentina).

Esta breve recorrida evidencia que las firmas invirtieron y modificaron procesos durante la década. Los cambios técnicos incorporados, implicaron en efecto una reducción del tiempo de trabajo para la fabricación de vehículos y un aumento en la productividad (gráfico 5)

**Gráfico 5. Productividad de la industria automotriz medida en: vehículos por obrero (eje izquierdo) y horas trabajadas por vehículo (eje derecho), 1970-1989**



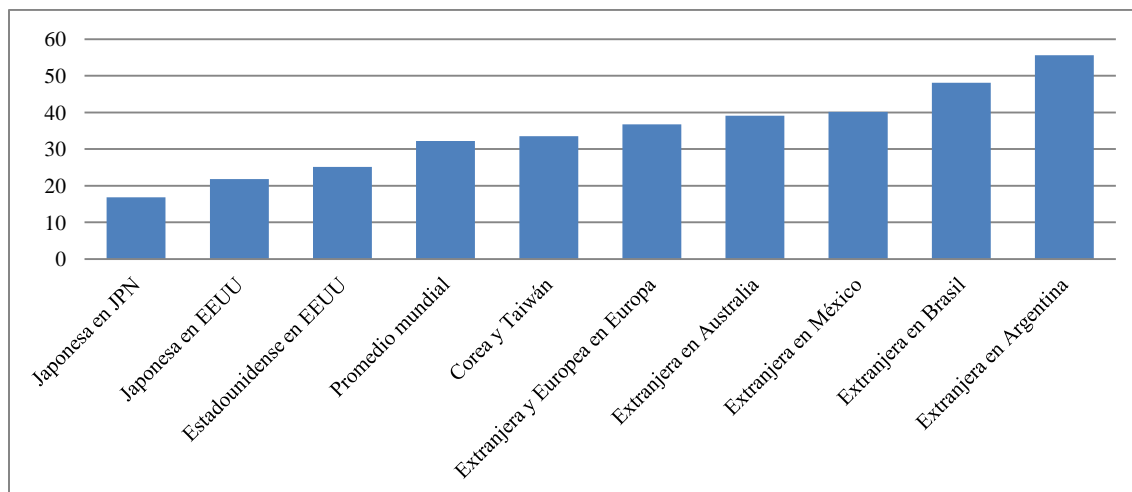
Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA (varios años)

En efecto, la productividad aumentó. No obstante, pervivieron los problemas históricos de la actividad. Queda pendiente comparar la magnitud de los desembolsos en

inversiones productivas en perspectiva histórica, aunque podemos afirmar que la inversión no desaparece. Por lo tanto, no deberíamos buscar los déficits de la actividad en este indicador. Estos parecen residir en el proceso productivo y en los límites que impone el mercado y la escala misma. Es decir, un mercado pequeño que impedía la incorporación de las últimas tecnologías. Por ejemplo, con las tecnologías vigentes en Japón el óptimo del costo de la fabricación de motores o de transmisiones se ubicaba en torno a las 200.000 unidades mientras que en EEUU en 300.000 de la misma serie. En la Argentina, toda la producción automotriz de los casi 20 modelos en fabricación no alcanzaba esa cifra. Por otro lado, la dispersión en modelos, muchos de los cuales ya eran obsoletos, y con series muy cortas para reducir sus costos unitarios debido a la pérdida de tiempo en preparativos, la necesidad de mantener alto inventario, y una automatización menos desarrollada que en otras regiones del mundo. En 1988, se fabricaban 19 modelos con un promedio apenas superior a las 7.000 unidades cada uno, un nivel muy reducido (Nofal, 1990). Los costos de la producción local, debido a estos déficits y a los precios de insumos, era mayor que los internacionales. Este es el punto que limitaba la expansión hacia otros mercados, única forma de saltar los límites de la escala interna.

Además, si bien es cierto que los indicadores mejoraron en términos absolutos, no lo hicieron en términos relativos. Es decir, en relación a otros participantes en el mercado mundial. Por caso, según un estudio para fines de los '80 (gráfico 6), la automotriz argentina insumía 57 horas para fabricar un vehículo, mientras que en Brasil se utilizaban 41 horas y el estándar internacional se ubicaba en 23 horas (Booz, Allen et al., 1989; Nofal, 1990).

**Gráfico 6. Productividad (horas por vehículo) en plantas automotrices en países seleccionados, 1987**



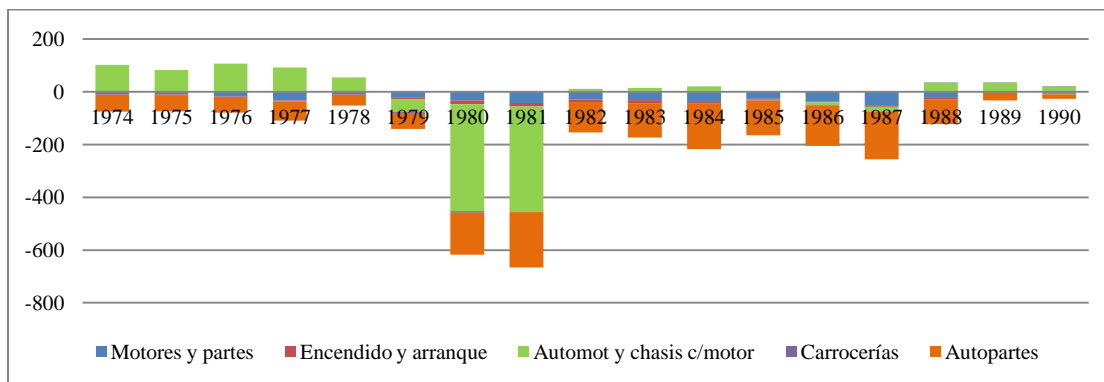
Fuente: elaboración propia en base a Nofal (1990)

En cuanto al proceso productivo, si bien se realizaron transformaciones a partir de la robotización de la soldadura (casos Renault y Ford), no se avanzó en la incorporación de los métodos de producción flexible. El menor costo laboral en la automotriz y el bajo nivel de producción restó incentivo para la incorporación de estas tecnologías. Queda pendiente para futuros trabajos reconstruir el peso del costo laboral y su papel tanto en como forma de reproducir el capital automotriz en el mercado interno (reduciendo uno de los insumos) como su rol, combinado con el mercado acotado, para hacer menos atractiva la incorporación de las tecnologías.

- *Comercio externo*

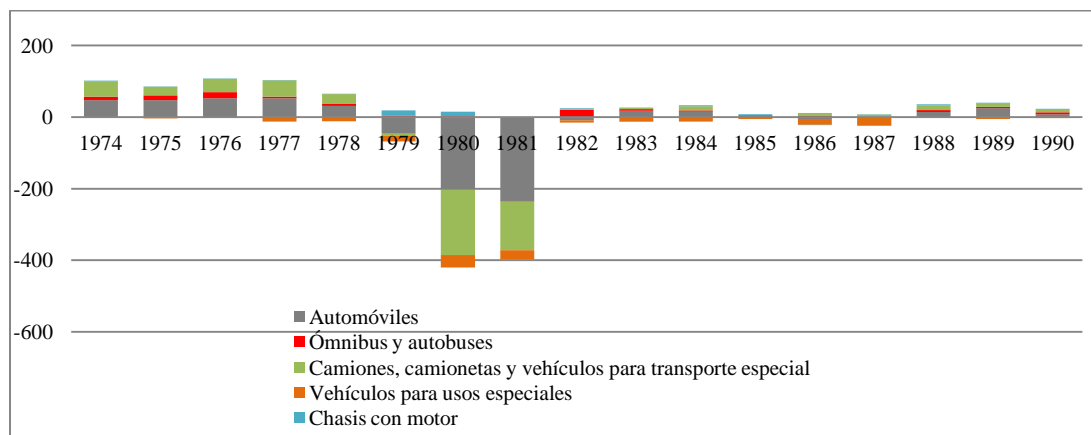
Uno de los inconvenientes históricos del complejo, que en parte daba cuenta de sus problemas de competitividad y los límites de la salida exportadora, fue su saldo de divisas. Este fue crónicamente deficitario, con pocos años de excepción. En los '80, esta situación se profundizó. Las nuevas tecnologías incorporadas acentuaron este fenómeno, dado que requerían insumos importados. La remoción de las restricciones y la rebaja de aranceles en 1979 incentivó este proceso. Para 1981, el déficit de la balanza automotriz explicó el 13% del déficit de la balanza de pagos del país (Cardozo de los Santos, 1988). Esto provocó la recomposición de cupos para importación y el restablecimiento de normativas de composición nacional, lo que de todas maneras no revirtió el saldo deficitario.

**Gráfico 7. Saldo de la balanza de autopartes por sector, en millones de dólares corrientes, 1974-1990**



Fuente: elaboración propia en base a Kosacoff, Todesca y Vispo (1991: 54)

**Gráfico 8. Saldo de la balanza de la industria terminal por vehículo, en millones de dólares corrientes, 1974-1990**



Fuente: ídem anterior

Durante los '80, según el estudio de Kosacoff, el saldo anual fue deficitario en 292 millones de dólares (3.217 millones de déficit de 1980 a 1990). Las exportaciones se dirigían a mercados secundarios (América Latina, algunos países de África), no por el desarrollo de un “perfil exportador”, sino por acuerdos bilaterales o por provisión a mercados cercanos. Por su parte, se verificaban saldos negativos con los países de las casas matrices y con Brasil. En cuanto a los productos, el déficit se explicaba por el subsector de autopartes, a saber: embragues, cajas de velocidad, convertidores hidráulicos, puentes, ejes,



árboles, ruedas, mazas, campanas, partes de carrocerías, rodamientos, partes de la dirección y el rubro agrupado bajo la denominación de “otras autopartes” (donde se incluyen las piezas del motor).

El déficit en la balanza de la actividad continuó en el período, ya que las terminales dependían en gran medida de los insumos del exterior. En el período, la aparición de nuevas tecnologías, materiales y productos generó el incremento del componente importado, porque se precisaban insumos o materiales que aquí no se fabricaban. Es decir, como ocurre en la actualidad, la producción de vehículos terminados incrementó la demanda de insumos y profundizó el déficit del complejo. También evidencia una performance deficiente de la industria auxiliar y la escasa perspectiva exportadora. Este punto será objeto de futuros análisis.

## **5. Reflexiones finales y líneas a continuar**

En este trabajo, reconstruimos a grandes rasgos las características de la automotriz argentina durante la década del '80. Este fue un período bisagra, debido a que se producían cambios en la estructura de la industria a nivel mundial (en cuanto a la organización empresaria y procesos productivos) y a su vez en la Argentina. El objetivo original del trabajo fue ambicioso, ya que pretendíamos encontrar los motivos de la decadencia de la actividad en esta década a partir del desarrollo de sus varias determinaciones. De todas formas y a pesar de no haber profundizado en todos los elementos presentados, consideramos que este primer documento tiene la virtud de presentar una serie de factores centrales para el análisis de la actividad en perspectiva histórica y en el marco de la competencia internacional. Eso resulta fundamental para entender la situación de la actividad y, sobre todo, determinar si hubo modificaciones de fondo en relación al período previo.

Por un lado, el considerar la perspectiva internacional nos llevó a concluir que la crisis (en términos generales y en particular manifestada en la industria automotriz) no fue algo exclusivo de la Argentina. La automotriz local se inscribió en la corriente de cambios diversos que se gestaban tiempo atrás y se aceleraron con la crisis. A saber: el ascenso de

las firmas japonesas con nuevos métodos de producción y la creciente automatización de tareas, el intento de norteamericanos y europeos por renovar sus estructuras para no retrasarse en la competencia, el aumento general de la productividad y el incremento de las escalas que configura cambios a nivel de la organización de empresas mediante fusiones, joint ventures, etc. Además, los nuevos métodos permitieron expandir operaciones a países con mano de obra barata, como el sudeste asiático y Brasil y México para el mercado latinoamericano, lo que afectó la actividad en la Argentina y en otros países (es decir, la reconfiguración espacial de la industria, elemento que la noción de desindustrialización no permite ponderar). Por otra parte, constatamos que la industria automotriz argentina fue marginal en el mercado internacional. En este punto, entendemos que la crisis de fines de los '70 no marca una ruptura en la actividad, sino la profundización de elementos que ya existían. Es decir, no hay dos momentos opuestos sino una continuidad con más dificultades. Sin considerar estas transformaciones, no es posible comprender en toda su magnitud el proceso de la automotriz local en los '80.

A su vez, encontramos que existieron especificidades locales. La caída de la demanda por la caída de los ingresos de los asalariados (la masa de la población argentina) retrajo el mercado interno, destino casi exclusivo de los vehículos nacionales. A eso se sumó el contexto macroeconómico desfavorable que se extendió durante toda la década, signado por la elevada inflación, la falta de divisas para importar, la falta de crédito para la oferta y para la demanda. En ese sentido, encontramos que el problema fundamental se encontró en el mercado. Al no tener capacidad exportadora, la reducción del mercado y de la capacidad estatal para subsidiar a esta industria, implica la reducción de la rentabilidad y del atractivo para invertir. Es por ello que varias multinacionales se van, incluso Renault venderá su filial local al grupo Antelo (que conformará Ciadea entre 1992 y 1997, fuera del período bajo estudio). En un mercado reducido, capitales de menor magnitud como los nacionales se interesaron por la operatoria abandonada por las grandes multinacionales (Sevel, o Industrias Eduardo Sal-Lari). Esto trajo dos consecuencias: por un lado la caída del atractivo económico permitía cierto nicho para el capital local que en otras condiciones no habría podido ingresar a la actividad, a su vez limitaba la incorporación de la tecnología más moderna, que por su costo requería una producción a gran escala. Dentro de las posibilidades, las compañías se adaptaron a las circunstancias e incorporaron cambios en

los procesos y equipamiento, racionalizaron la producción y lanzaron nuevos modelos en búsqueda de expandir el mercado (como se observó en el caso de Renault); lo cual se reflejó en un incremento de la productividad. No parece haber aquí un proceso desindustrializador, sino antes bien una depuración por achicamiento del mercado, y el intento de subsistir de los capitales que permanecen mediante modernización del proceso productivo. Es decir, una continuidad de las características históricas de la industria automotriz. El inconveniente es que por los límites descritos este proceso no alcanzó los parámetros internacionales, lo que provocó un retraso mayor en la competencia, debido a que los costos eran mayores que en otros países fabricantes. Esto bloqueaba la salida exportadora, única opción para expandir el mercado y la escala ante la decadencia del mercado doméstico.

En definitiva, consideramos que el problema general excede el recorrido específico de la actividad o el peso de las políticas para el sector (elemento que debemos analizar en otros estudios). La limitación de fondo se encuentra en las características fundamentales del capitalismo en Argentina, que se expresan en la evolución de la automotriz: el carácter chico y tardío. Un mercado pequeño, que no alcanza para lograr escalas competitivas, y mercados externos acaparados por productores cuyo tamaño es el de la escala mundial.

A partir de este primer avance, queda pendiente para próximos trabajos profundizar las líneas abiertas: analizar las inversiones en términos históricos, reconstruir el proceso productivo en el país y en los países clásicos, estudiar la situación del empleo y la evolución del costo laboral en función de acercarnos a la estructura de costos de la actividad para analizar su capacidad competitiva, entender las implicancias del déficit comercial en la actividad, y el papel del Estado en el sostenimiento de esta industria.

## **Bibliografía**

-(1990). *Reorganización industrial y eslabonamientos productivos en el bloque metalmeccánico y construcción: una visión del sector automotriz en los ochenta*. Buenos Aires, Proyecto Análisis Sectorial en Base a Técnicas de insumo-producto.

-ADEFA (1969). *La industria automotriz argentina*. Buenos Aires, Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina.

- ADEFA (1989). *La inserción en el mundo de las empresas terminales y sus subsidiarias en los años recientes*. Buenos Aires, Ministerio de Economía.
- ADEFA (varios años). *Anuario de la Industria Automotriz Argentina*. Buenos Aires.
- ANFAVEA (2014). *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*. Sao Paulo, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.
- Arza, V. (2011). "El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz", en *Revista de la CEPAL*, n° 103.
- BAPRO (1982). *Industria automotriz*. La Plata, Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- Baranson, J. (1971). *La industria automotriz en los países en desarrollo*. Madrid, Tecnos.
- Barbero, M. I. y J. Motta (2007). "Trayectoria de la industria automotriz en la Argentina desde sus inicios hasta fines de la década de 1990". En Delfini, M. et al: *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina*. Buenos Aires, Prometeo.
- Basconcelo, J. M. (2008). "Estrategias industriales y dinámica territorial del sector automotriz argentino en el contexto del Mercosur (1994-2007)", en *Huellas*, n° 12, pp. 9-26.
- Belini, C. (2006). "Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958", en *Revista de Historia Industrial*, n° 31.
- Booz, Allen, et al. (1989). *Industria automotriz argentina, estudio de competitividad*. Buenos Aires (para Renault Argentina).
- Cardozo de los Santos, J. (1988). *Phases in the development of the automotive industry in Argentina*. Tesis Master of Science. Universidad de Sussex.
- CCFA (2012). *L'industrie automobile française*. Paris.
- Chudnovsky, D. (1985). "La difusión de tecnologías de punta en la Argentina: el caso de las máquinas herramientas con control numérico, el CAD/CAM y los robots", en *Desarrollo económico*, vol. 24, n° 96, pp. 483-515.
- Frenkel, L. (1992). *Juan Ignacio San Martín. El desarrollo de las industrias aeronáuticas y automotriz en la Argentina*. Buenos Aires, Germano Artes Gráficas.
- Garriz, A., D. Panigo, et al. (2014). "Common Automotive Policy between Argentina and Brazil: its impact at local and regional auto parts industries", en *22nd International Colloquium of GERPISA*, Kyoto.
- Harari, I. (2007). "Crónica de una privatización anunciada: alcances y límites de la producción automotriz bajo el peronismo", en *Anuario CEICS*, n° 1.
- Harari, I. (2011). *Evolución y transformación del proceso de trabajo en la industria automotriz entre 1952 y 1976*. Tesis de Doctorado con mención en Historia. Facultad de Filosofía y Letras Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.

- Harari, I. (2014). “El fracaso de las tentativas exportadoras en la industria automotriz argentina entre 1960 y 1976”, en *Regional and Sectoral Economic Studies*, vol. 14, n° 2.
- Ianni, V. (2008). “La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963”, en *Estudios Ibero-Americanos*, Vol. XXXIV, n° 2, pp. 97-113.
- JAMA (2012). *The Motor Industry of Japan*. Tokyo.
- Kennedy, D. (2011). *Economía política de la contabilidad social. Vínculos entre la teoría de la riqueza social y sus formas de cuantificación*. Tesis Doctorado, Facultad de Ciencias Sociales, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.
- Kosacoff, B., J. Todesca, et al., Eds. (1991). *La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil*. Buenos Aires, CEPAL.
- Lifschitz, E. (1982). “Comportamiento y proyección de la industria de automotores en América Latina. Los casos de Argentina, Brasil y México”, en *Comercio Exterior*, vol. 32, n° 7, pp. 775-785.
- Maceira, D. (1995). *Reconversión industrial y cambio estratégico en el bloque automotriz argentino, 1980-1993*. Santiago de Chile, CEPAL.
- Nofal, M. B. (1990). *Recomendaciones para la reestructuración de la industria automotriz argentina*. Buenos Aires, Ministerio de Economía.
- Novick, M., S. Rotondo, et al. (2009). *El rol de las políticas públicas en la relación entre tramas locales y cadenas globales: el caso de la industria automotriz en Argentina*. Buenos Aires, Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, Ministerio de Trabajo.
- Parrellada, E. (1970). *La industria automotriz en la Argentina*. Santiago de Chile, CEPAL.
- Picabea, J. F. (2014). “Modelo de acumulación y cambio tecnológico en torno a la creación del corredor automotriz argentino (1952-1960)”, en *Revista de Historia Americana y Argentina (Mendoza)*, vol. 49, n° 2, pp. 155-186.
- Remes Lenicov, J. (1974). “Algunos resultados de la política desarrollista (1958-64): el caso de la industria automotriz”. *Problemas económicos argentinos. Diagnóstico y política*. Buenos Aires, Macchi.
- Renault (varios años). *Memoria y Balances Contables de Renault Argentina S.A.* Buenos Aires, Renault Argentina S.A.
- Santarcángelo, J. (2013). “Dinámica productiva y generación de empleo en el sector automotriz. Argentina durante la Postconvertibilidad”, en *Ensayos de Economía*, n° 42, pp. 133-155.
- Sartelli, E. (1999). “¿Sobre ruedas? Los trabajadores, el Mercosur y la industria automotriz”, en *Américas*, n° 5.
- Shaiken, H. (1995). *Technology and work organization in Latin American Motor Vehicles industries*. Santiago de Chile, CEPAL.

-Sourrouille, J. (1980). *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México, Nueva Imagen.

-U.S. Statistical Bureau (varios años). *Statistical Abstracts of the United States*. New York.

-Yoguel, G., M. Novick, et al. (2001). “Estilos de vinculación, procesos de innovación y tecnologías de gestión social en una trama productiva del complejo automotriz argentino”, en *Redes*, vol. 8, n° 17.