



VIII Jornadas de Economía Crítica

3 al 5 de septiembre de 2015

Río Cuarto, Córdoba

Autores: Dr. Damián Bil

Pertenencia institucional: Investigador CONICET (CEUR) – Docente de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA) – CEICS.

Correo electrónico: damibil@gmail.com

Aproximación a las transferencias estatales a la industria en la Argentina: analizando la relación entre los precios del combustible y la rama automotriz (1960-1980)

Resumen:

La industria petrolera, y en particular la trayectoria de YPF, ha sido una de las temáticas más abordadas en la historia económica argentina. En ese sentido, uno de los elementos que ha recibido cierta atención fue la política de precios de combustibles y derivados durante la segunda mitad del siglo XX. La misma fue señalada por gran parte de los estudios como una forma de transferencia, mediada por el Estado, de renta petrolera al mercado interno. Incluso muchos sostienen que fue esa política, entre otros elementos, la que llevó a la crisis de la compañía y su posterior privatización durante los '90.

En este trabajo nuestro objetivo es, a partir de esos estudios y de avances propios, analizar la relación entre la política de precios de combustibles (naftas y derivados pesados como gas oil y fuel oil) y la industria automotriz argentina, en la etapa del mercado protegido (décadas de 1960 y 1970).

A partir de ello, buscamos comprender si la política petrolera estatal sirvió como un elemento de compensación de la automotriz local, poco competitiva en términos internacionales; y de ser así, en qué medida permitió la ampliación del mercado interno durante toda la historia del sector. En segunda instancia, intentaremos determinar los límites de esta transferencia, en función de las condiciones de acumulación en las actividades de refinación y de la propia industria automotriz.

Utilizamos diversas fuentes. Entre las principales, estadística oficial (*Anuario de Combustibles*, INDEC, informes de la Fundación Bariloche), de la petrolera estatal (*Anuario Estadístico de YPF, Memoria y Balance*), de cámaras empresarias (ADEFA, CIAFARA), periodísticas y aportes de otros investigadores.

1. Introducción

En el presente artículo, realizamos una primera aproximación al estudio de un aspecto particular de la acumulación de capital en Argentina. Nos referimos a una de las formas específicas que tuvo (y tiene) la industria local, para sostenerse en el tiempo a pesar de su ineficiencia internacional: las transferencias de recursos mediadas por el estado. En este caso, buscaremos determinar si existe una relación en este sentido entre la política de precios de combustible y su efecto sobre la industria automotriz. Desde diferentes perspectivas, la cuestión de la transferencia estatal fue abordado de manera profusa para distintos períodos (Cimillo, Lifschitz et al.: 1973; Laclau: 1975; Ferrucci: 1986; Basualdo: 2006; Sartelli: 2006; Iñigo Carrera: 2007; Belini y Rougier: 2008; Sartelli, Harari et al.: 2008; Castellani: 2009; Fitzsimons: 2014). Todos estos trabajos, desde diferentes enfoques, abordaron el aspecto del papel de las transferencias estatales o la intervención directa en el devenir de la industria. No es aquí nuestro objetivo extendernos en los argumentos de cada autor, aunque intentaremos retomar algunos de sus aportes en la medida de lo posible.

Para el caso particular que tomamos, la política de combustibles, existen trabajos (en particular desde la Fundación Bariloche) que abordaron los efectos de los precios de derivados del crudo sobre la economía en general y sobre el caso de la rama petrolera en particular (Suárez y Torres: 1979; Pistonesi, Figueroa de la Vega et al.: 1990; IDEE: 1993; Kozulj y Bravo: 1993). A partir de esos aportes, nuestra intención será intentar develar la relación entre estas medidas y el mercado automotriz; en el sentido de determinar si los precios de los combustibles durante estos años tuvieron influencia en una potencial expansión (o reducción) del mercado automotriz interno.

Organizamos el trabajo de la siguiente forma: en primer lugar, reseñamos la evolución de la producción de combustibles y de los precios de los mismos, estudiando su mercado interno y las condiciones generales de fabricación. En segundo término, buscamos establecer vínculos entre esta evolución y el desempeño del mercado automotriz en estas décadas. El objetivo es determinar si existe dicho vínculo, si los precios de los combustibles influyeron en algo sobre el mercado automotriz, expandiéndolo de forma efectiva; o bien si no tuvieron influencia en el tamaño de esta plaza y por ende en la posibilidad de expandir momentáneamente la escala productiva por sobre esa capacidad.

Utilizamos diversas fuentes para realizar esta aproximación. Entre las principales, estadística oficial (*Anuario de Combustibles*, INDEC, informes de la Fundación Bariloche), de la

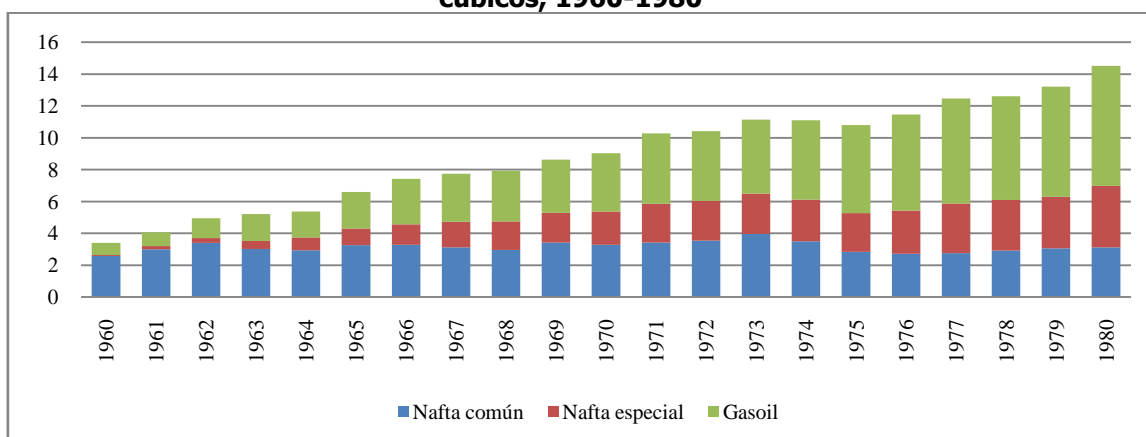
petrolera estatal (*Anuario Estadístico de YPF, Memoria y Balance*), de cámaras empresarias (ADEFA, CIAFARA), periodísticas y aportes de otros investigadores.

2. La producción y la política de precios de los combustibles en Argentina (1960-1980)

La producción petrolera argentina ha sido estudiada desde varios enfoques (Gadano: 2006; San Martín: 2006; Dachevsky: 2007; Castellani y Serrani: 2010; Dachevsky: 2010; Barrera, Serrani et al.: 2012), siendo una de las ramas que recibió mayor atención. No obstante, el ítem de la política de precios de derivados no recibió el mismo interés. Los que han trabajado esta cuestión son los grupos de investigación de la Fundación Bariloche. No vamos aquí a profundizar sobre la política del precios del crudo y sus distintas etapas (sector *upstream*); dejando este punto para futuros trabajos. Por el momento, solo nos vamos a remitir específicamente al mercado de productos refinados (*downstream*).

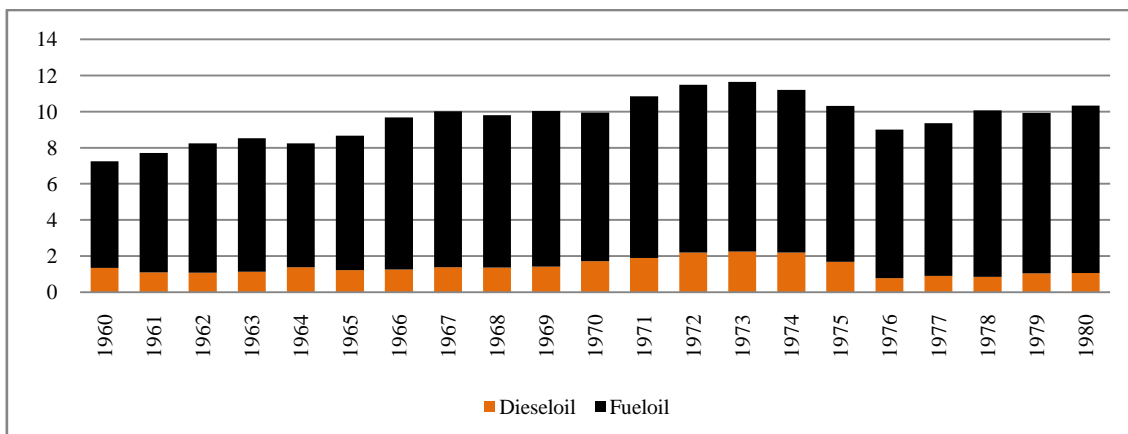
En cuanto a la producción, a partir de la información disponible en el *Anuario de Combustibles* y en el *Anuario de YPF*, podemos observar como la misma se incrementó de forma progresiva para combustibles de vehículos (naftas y gasoil), pasando de 4 millones de m³ en 1960 a más de 14 en 1980. Es interesante señalar cómo los derivados pesados (diesel oil y fuel oil), de aplicación como combustibles industriales y para generación de energía eléctrica, crecen en producción hasta comienzos de los '70; aunque a partir de 1974 van cayendo en importancia por su progresivo reemplazo por gas natural y por el incremento de la generación hidráulica para electricidad.

Gráfico 1. Producción de combustibles para vehículos, en millones de metros cúbicos, 1960-1980



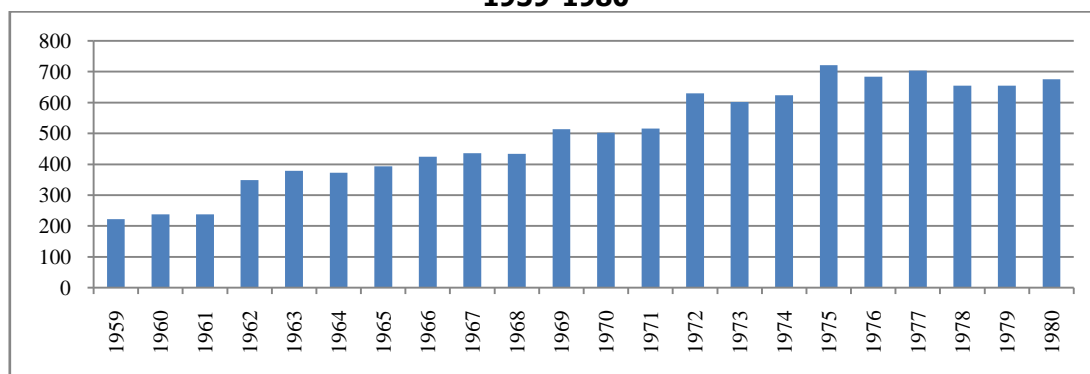
Fuente: elaboración propia en base a *Anuario de Combustibles* (varios años) y *Anuario de YPF* (Varios años)

Gráfico 2. Producción de derivados pesados de crudo, en millones de metros cúbicos, 1960-1980



Fuente: elaboración propia en base a *Anuario de Combustibles* (varios años) y *Anuario de YPF* (Varios años)

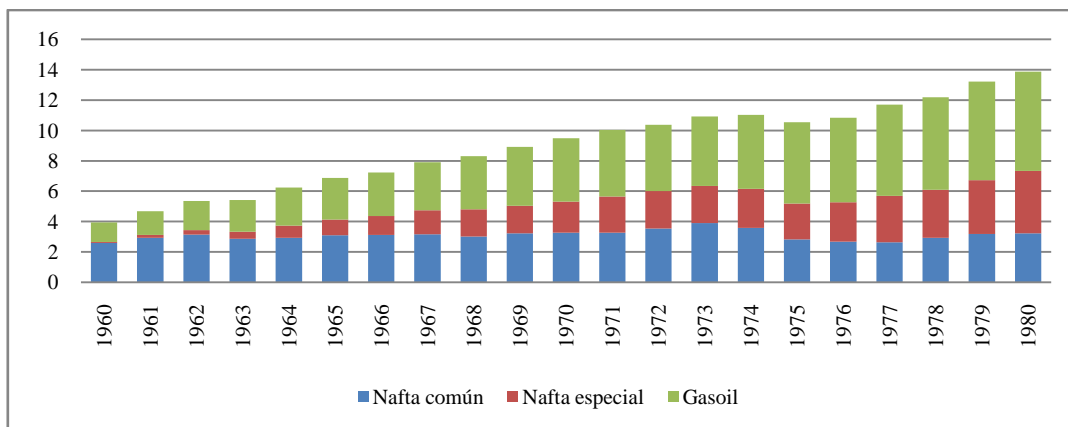
Gráfico 3. Capacidad de refinación de la Argentina, en miles de barriles diarios, 1959-1980



Fuente: elaboración propia en base a *International Petroleum Encyclopedia* (varios años) y EIA (Energy Information Administration, EEUU)

Como se percibe, el aumento en la producción de derivados estuvo sustentado en un incremento de la capacidad de refinación, entre 1960 y 1972. Luego de ese año, terminadas las inversiones de ampliación de refinerías y destilerías, la capacidad se mantuvo estable. Este incremento en la fabricación de derivados se correspondió con un aumento de la demanda, que se ubicó en casi idénticos niveles que el volumen de la producción.

Gráfico 3. Ventas al mercado interno de combustibles para vehículos, en millones de metros cúbicos, 1960-1980



Fuente: elaboración propia en base a *Anuario de Combustibles* (varios años) y *Anuario de YPF* (Varios años)

En 1966, se produjo el golpe de Estado contra Illia. El gobierno militar sancionó la ley de hidrocarburos al año siguiente (1967) y llevó adelante una política de congelamiento de precios del crudo, que llevó el precio de 1972 a un 56% de lo que era en 1966 en términos reales, afectando la operación de la petrolera estatal pero beneficiando al mercado interno consumidor y automotriz. Según los autores reseñados:

“Dentro de ese proyecto de política económica, la ampliación del mercado interno de la industria automotriz, manejada exclusivamente por empresas multinacionales, desempeña un rol fundamental. Durante este período se acentúa el proceso de sustitución del transporte ferroviario de cargas y de personas por el transporte automotriz. Esa ampliación del mercado automotriz es perfectamente coherente con el abaratamiento relativo de los productos petroleros, especialmente del gas oil y de las naftas (el precio de éstas comienza a caer en términos reales a partir de 1969). Pero, de cualquier modo la disminución de los precios reales de los derivados a nivel de productor, y del petróleo, fue aún mayor que la correspondiente a los derivados provocando un fuerte deterioro en la situación económico-financiera de la empresa petrolera-estatal” (Pistonesi, Figueroa de la Vega et al.: 1990, 157).

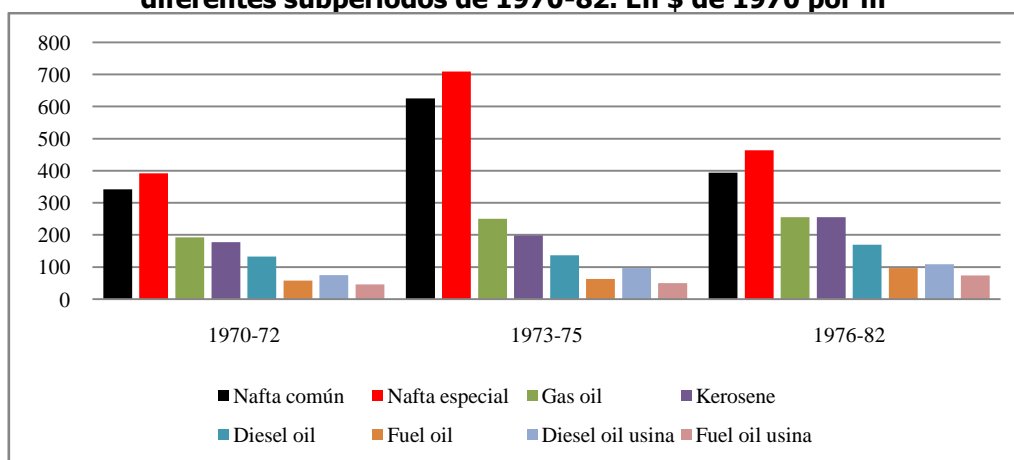
Siempre según estos autores, los precios de la década de 1970 siguen un comportamiento errático. En 1973 y 1974, subieron apuntalados por el shock petrolero de 1973. En 1975, el problema fue la crisis y la distorsión de precios provocada por la inflación. Bajo el gobierno militar, el precio fue superior en relación al gobierno de facto previo, pero se mantuvo alejado del promedio internacional; más aun con la política de 1978-80, volcada a contener la inflación, lo que se reflejó en ajustes muy por debajo de la misma. Por ello, la conclusión a la que arriban es que

“durante los gobiernos militares hubo comparativamente una transferencia de la renta petrolera a los usuarios de los derivados e indirectamente a la comunidad en su conjunto. (...) en ambos

períodos militares los principales beneficiarios fueron los propietarios de los medios de transporte individual” (p. 221).

Mientras tanto, en los gobiernos de carácter civil, el precio más cercano a la referencia internacional estaría pensado en función de la recaudación pública, mediante los impuestos al combustible. Con ellos, la administración central redirigía a la construcción de caminos e infraestructura para la expansión del parque automotor, beneficiando de forma indirecta la demanda automotriz. Eso se observa en el siguiente gráfico

Gráfico 4. Precios finales de los derivados del petróleo. Niveles medios en los diferentes subperíodos de 1970-82. En \$ de 1970 por m³



Fuente: elaboración propia en base a Pistonesi et al.

En efecto, los autores sugieren que durante los gobiernos civiles el precio tendió a estar alineado con el internacional, como forma de financiar a la petrolera estatal; mientras que en los militares los combustibles se abarataron, como una manera de capturar renta de parte de los privados:

“La política de precios aplicada a los derivados también varió de un período a otro de gobierno y dependió de la orientación global de la política socioeconómica. (...) en los dos períodos de gobierno civil las naftas tuvieron precios relativamente más elevados que los derivados de utilización en transporte público y de carga y que los de uso doméstico e industrial. La tendencia inversa puede ser observada, en cambio, durante los dos períodos de gobierno militares” (Kozulj y Bravo: 1993).

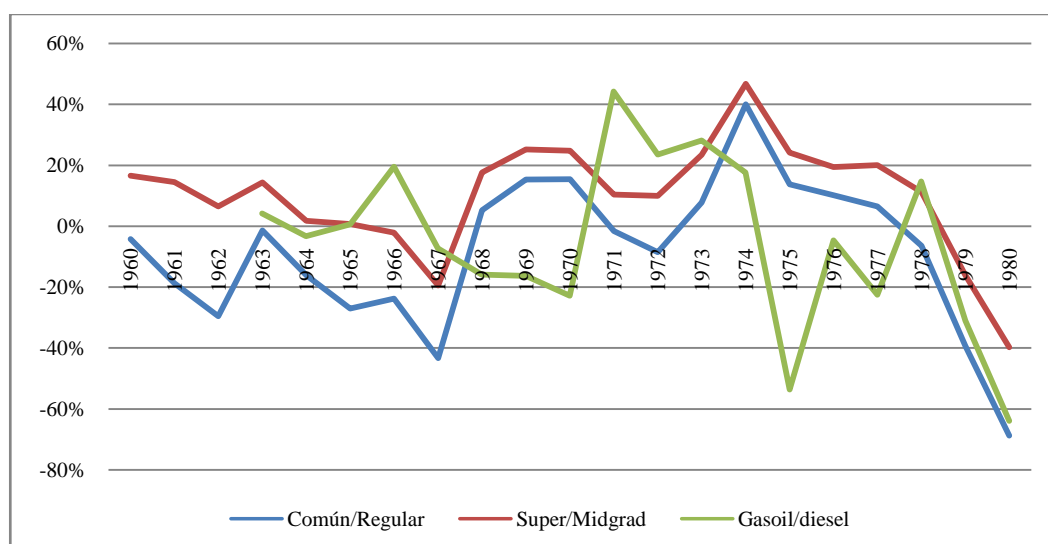
En resumidas cuentas, los autores reseñados hacen una separación fuerte entre gobiernos civiles y militares, asignándoles diferentes políticas en torno a los precios de los derivados para atender distintas demandas. Consideramos que esta diferenciación tiende a diluir, más allá de las posibles diferencias, los elementos de continuidad en la política de precios

de derivados del crudo durante toda la etapa. Es decir, cómo los precios de derivados funcionaron en todo el período como una manera de transferir riqueza a los capitales que acumulaban en el mercado interno (Bil y Farfaro Ruiz: 2012).

Para ello, debemos analizar diferentes elementos. Uno es el nivel de precios internos del combustible en comparación con la referencia internacional durante el período. Una primera aproximación a ese cálculo puede realizarse comparando los precios del combustible para vehículos (naftas de diferente calidad y gasoil) en Argentina y los EEUU. Utilizamos el precio de este país como referencia, en tanto y en cuanto los EEUU reúnen en sí la cualidad de productor de crudo y combustibles (también importador) y posee un gran mercado interno por su extenso parque automotor. Reiteramos que se trata de una primera aproximación, debido a que la comparación internacional debería reunir el cotejo con otras situaciones y países (resto de Latinoamérica, países de Europa, Japón, etc.); lo que debe ser retomado en futuros análisis. No obstante, es relevante para plantear algunos avances en torno a los objetivos de este trabajo.

Existe la idea de que una de las formas en que YPF transfirió riqueza al mercado interno fue mediante la venta de los combustibles por debajo de su precio internacional, lo que funcionaría como una especie de subsidio para el capital. Según los autores reseñados aquí, esto no habría sido algo constante, sino que diferentes gobiernos asumieron distintas políticas en torno a este ítem. Mediante la comparación con el precio de referencia en EEUU, deberíamos efectivamente matizar la primera afirmación: si observamos en detalle, el precio de venta de los derivados más relevantes no es sustantivamente menor al de referencia:

Gráfico 5: diferencial de precio entre diversos tipos de naftas y gasoil en Argentina y en EE.UU., en %, 1960-1980

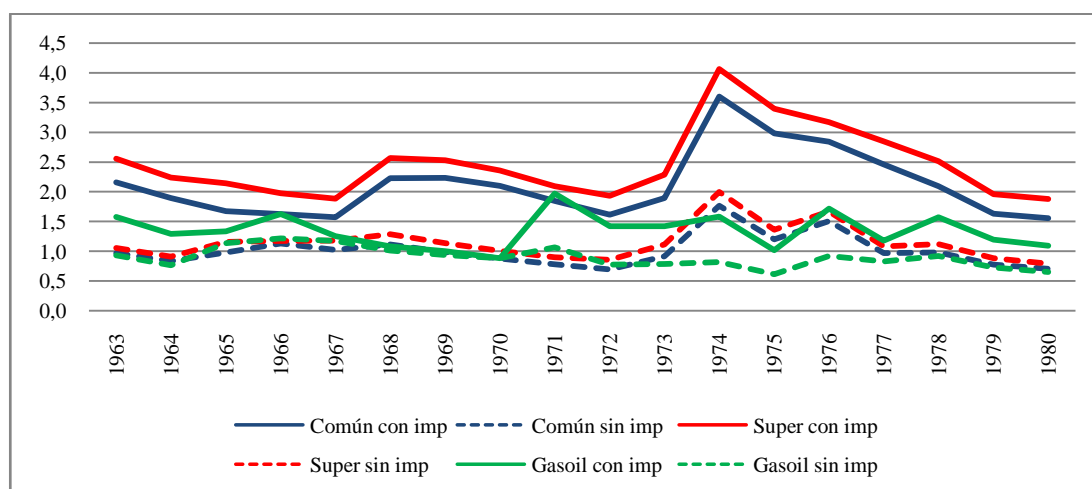


Fuente: para EE.UU., Energy Information Administration, e Iñigo Carrera (2007) para completar la serie de gasoil (1963-1977). Para Argentina, Anuario de Combustibles (varios años). Precios de EE.UU. al tipo de cambio de paridad según productividad e IPC (elaboración propia en base a método descrito en Iñigo Carrera, op cit).

Nota: a los efectos del cálculo, se comparó regular (EE.UU.) con común (ARG); y midgrade (EE.UU.) con super (ARG). El promedio de los dos tipos de nafta tomadas en su conjunto sigue una evolución similar. El valor positivo significa que es más caro en Argentina, y negativo la situación inversa.

Lo que observamos a partir de este gráfico es que el combustible no se comercializó en el mercado interno por debajo del precio internacional en el período estudiado, al menos no de manera sostenida en el tiempo. Si existieron períodos relativamente acotados donde el expendio se realizó de forma abarataada, como en el denominado período “desarrollista” (1962-67) y durante otros lapsos breves (1975-77 y 1979-81).¹ Pueden surgir varias hipótesis a partir de este último cuadro en relación al desarrollo previo de los argumentos. En los períodos de precios elevados, parte de la renta contenida en el diferencial de precios del crudo no llegaría al mercado interno de derivados, siendo aparentemente capturada por el negocio de la refinación. No obstante, falta en este razonamiento un paso, que es el impuesto que cobra el estado sobre el combustible.

Gráfico 6: precio del combustible (naftas y gasoil) en el mercado interno, con y sin impuesto, en pesos de 2008, 1963-1980



Fuente: elaboración propia en base a datos de *Anuario de Combustibles* (varios años) y a Secretaría de Energía.

Es decir, lo que encontramos a primera vista es que hay una gran diferencia entre el precio de combustibles que paga el consumidor (línea llena) y el que reciben los involucrados en la cadena de producción de combustibles (sin impuestos, para estaciones de servicio, refinadoras, jobbers, etc.). Por lo tanto, al parecer la renta que escapaba de la apropiación del Estado por el precio reducido del crudo, retornaba en parte en forma de impuestos al combustible que recauda el erario público. El impuesto al combustible, según la normativa

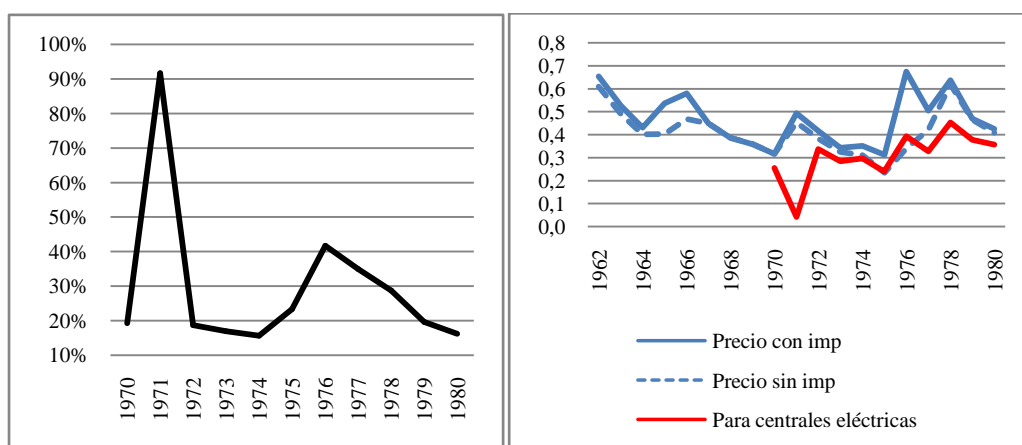
¹Hemos trabajado esto con mayor detalle en Bil y Farfaro Ruiz (2012).

vigente, se destinaba al financiamiento de obra pública carretera y vial. La transferencia que se opera por esa vía estaría así subsidiando al capital que acumulaba en el mercado interno, a partir de facilitarle infraestructura de transporte.

Una dificultad para profundizar el análisis en esta dirección es la escasez de estadística que muestre cuanto efectivamente recaudaba el Estado en concepto de impuesto interno al combustible. A su vez, nos resta relevar la legislación que indica los sujetos exentos del impuesto, lo que permitiría determinar qué otros sectores se benefician de la política de precios de combustible de los diferentes gobiernos.²

Por otro lado, existen otros derivados del petróleo que tienen importancia como combustible para diferentes actividades: el dieseloil, el kerosene, en su momento el agrícola (utilizada en la década del '60 para maquinaria agrícola), la alconafta, entre otros. Otro de los derivados es el fuel oil. Este tenía peso en el volumen del conjunto de los derivados del crudo y en ventas al mercado interno, debido a que nos posibilita plantear otra línea de investigación a futuro. El fuel oil fue utilizado históricamente como combustible para centrales eléctricas; además de otros usos (industria, ferrocarriles, navegación). Es necesario señalar que la venta de fuel oil estaba subsidiada para el consumo en centrales eléctricas.

Gráfico 7: porcentaje de descuento de precio de venta de Fuel oil para centrales eléctricas en relación a precio de mercado, 1962-1980; y precio de venta de mercado con y sin impuesto, y precio especial para centrales eléctricas, en pesos de 2008, 1970-1980



Fuente: *Anuario de Combustibles y Anuario Estadístico de YPF* (varios años)

Observamos entonces que este combustible para la producción eléctrica está subsidiado durante ciertos períodos de la historia argentina. Es decir, se transforma en un subsidio

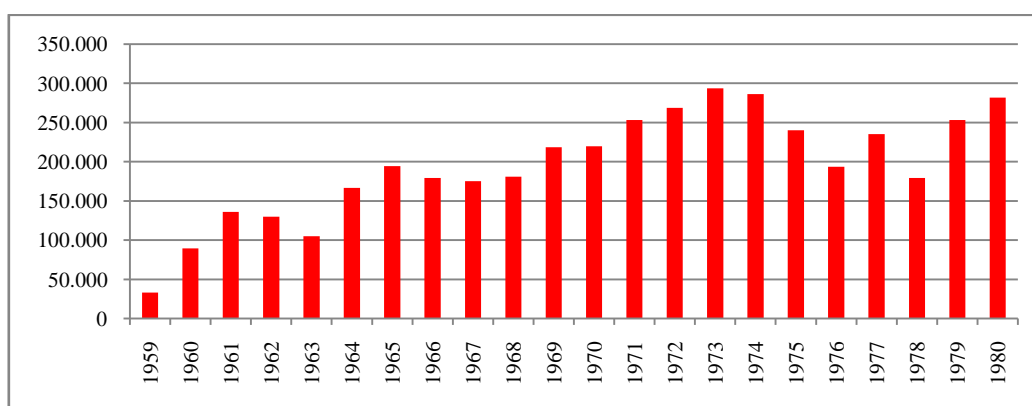
²En la actualidad, el combustible se encuentra subsidiado ya sea a tasa preferencial o con reintegros en lo que respecta a transporte automotor de pasajeros, transporte ferroviario, navegación, y aeronáutica (aunque se han quitado subsidios en este rubro en los últimos meses); entre otras actividades. Detalles de los montos pueden verse en la página web de la Secretaría de Transporte, en sus diversos programas de subsidios.

indirecto al capital a nivel interno, al abaratar el precio del suministro eléctrico (fundamental para la industria, consumo de hogares, y otros). El fuel oil tuvo un uso difundido en el momento en que el precio del crudo no era elevado; aunque luego fue perdiendo posiciones frente a otras fuentes más baratas como el gas. La mayor incidencia del subsidio al fuel oil para centrales eléctricas se dio en los años 1960, 1962 y en los períodos 1971-1975 y 1977-1979. Entre 1960 y 1962 el subsidio se ubicó entre un 14 y 26% del precio, en 1971-75 de 2 a 17% y entre 1977-79 un 32% (Suárez y Torres: 1979). Entendemos que el subsidio al fuel oil para centrales eléctricas permitía disminuir el costo del suministro y por ende de las tarifas de electricidad para la industria, lo que habría funcionado como transferencia para ese sector. Eso habría estimulado la producción industrial, en las diferentes ramas que utilizaban la electricidad como insumo energético. Esto lo planteamos como hipótesis de trabajo para futuros avances, debido a que nos faltan datos para ponderar el peso de este punto sobre la estructura de costos en este caso del sector automotriz; y aun está pendiente reconstruir la estructura tarifaria en diferentes regiones y los precios específicos para el sector industrial.

3. Estadística de la evolución de la demanda automotriz en la Argentina

Como ya fue largamente estudiado, durante la segunda mitad del siglo XX el mercado interno argentino estuvo protegido de hecho para la producción interna de una gran cantidad de bienes.³ Entre estos sectores se encontraba el complejo automotriz. En efecto, entre 1960 y 1980 la producción se incrementó en casi tres veces, pasando de menos de cien mil en 1960 a casi trescientas mil en 1973, el mejor año de la serie.

Gráfico 8. Producción de vehículos, en unidades, 1959-1980

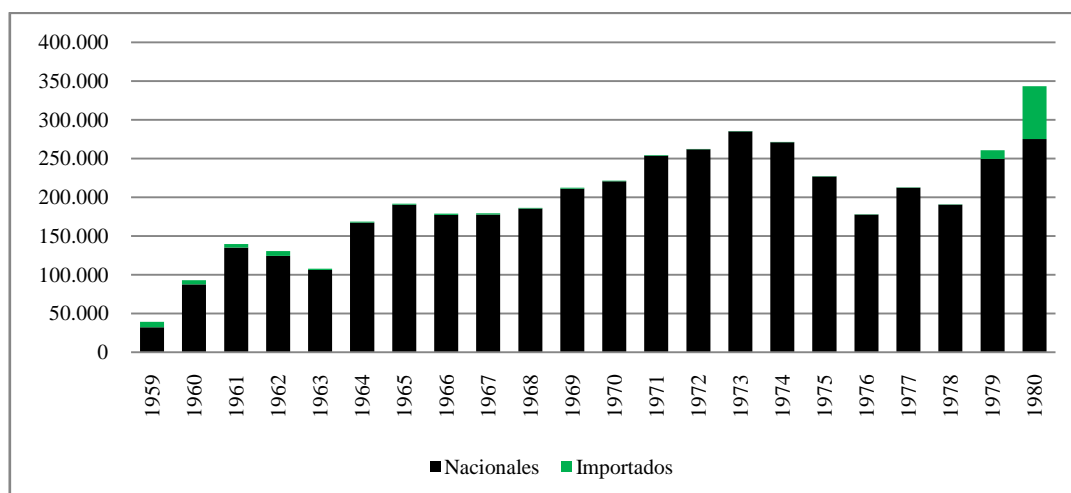


Fuente: en base a *Anuario de ADEFA*

³Reseñamos y discutimos con la periodización de esta etapa en Bil (2010).

Esa producción en crecimiento se volcó casi de forma exclusiva al mercado interno. En términos generales, las ventas se expandieron durante la década de 1960, en gran medida debido a la necesidad de rejuvenecer el parque automotor:

Gráfico 9. Ventas de vehículos al mercado interno (nacionales e importados), en unidades, 1959-1980



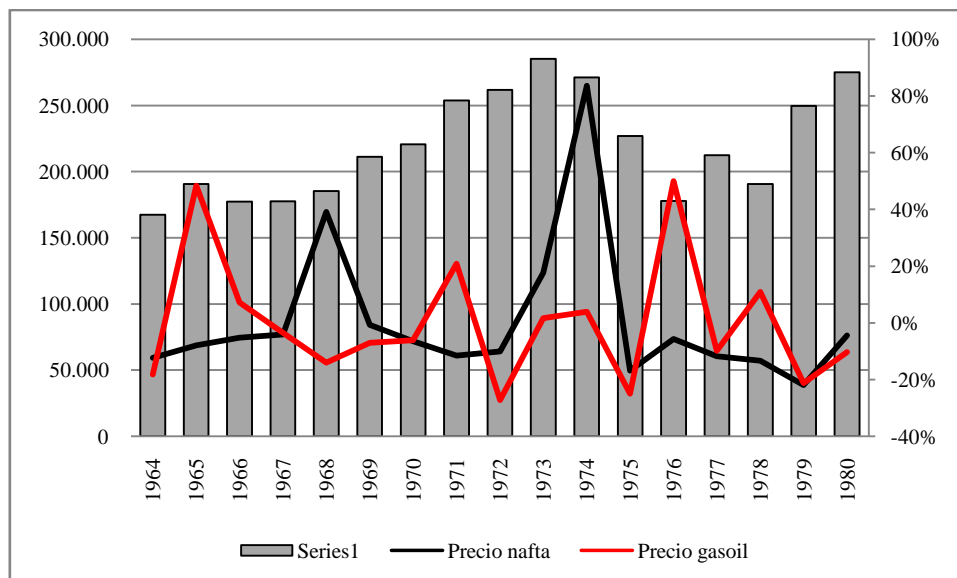
Fuente: en base a *Anuario de ADEFA*

Con excepciones, la tendencia llegó hasta mediados de los '70, momentos en los cuales la crisis interna general y también del sector automotriz afectará la producción y el mercado interno.

- *Relación entre demanda de vehículos y precios de los combustibles*

Ahora bien: debemos responder si la evolución de los precios de combustibles afectó (o no) a la demanda interna, y si así fuera de qué manera lo hizo. Para ello, haremos una primera comparación, analizando la evolución de cada indicador, a fin de ver si podemos establecer ciertas relaciones entre ambos. Comparamos estos indicadores con la evolución general de precios expresada en el índice de precios al consumidor y en el índice de precios mayoristas, para observar si los mismos se ubicaron por debajo de la inflación (lo que podría indicar otro elemento de "estímulo").

Gráfico 10. Ventas de vehículos en unidades (eje izquierdo) y evolución de precios de combustibles (eje derecho), 1964-1980



Fuente: *Anuario ADEFA y Anuario de Combustibles* (varios años)

Antes de analizar los resultados, debemos tomar en cuenta el peso de cada tipo de motor en el parque total. No contamos con la discriminación de las ventas de vehículos por tipo de combustibles, pero sí de la producción: en el período escogido (1959-1980), el 89% de la producción fue de vehículos nafteros, incluyendo la casi totalidad de los automóviles y una gran parte del parque de vehículos de carga. Las unidades con motor diesel fueron fundamentalmente los ómnibus. Por eso, deberíamos prestar mayor atención al efecto del precio de la nafta para los objetivos de este trabajo.

En ese sentido, lo que se observa es que los precios de las naftas (promedio de la común y la especial o super) y el gasoil se mueven de distinta manera. Es decir, no siguen el mismo patrón en los aumentos o descensos de su precio. Por eso, el análisis particular debe hacerse en relación a cada tipo de combustible. En cuanto a la evolución del mercado interno de vehículos y su relación con los precios de la nafta, lo que se observa es que la relación esperable de descenso de precios de combustible / aumento de comercialización de vehículos ocurre a partir de la década de 1970. En el lapso 1964-69 no percibimos una relación firme en ese sentido, probablemente debido a que la demanda de vehículos se había estabilizado luego de la renovación del parque entre fines de los '50 y comienzos de los '60. Desde 1969, se inició un período de baja del precio real del combustible hasta 1973, mientras que las ventas internas de vehículos se incrementaron alcanzando un récord en 1973-74. Este último año el precio de la nafta alcanzó un aumento récord, mientras que las ventas de vehículos cayeron recuperando los niveles previos recién en 1979-80, momento de nueva caída de precios de nafta.

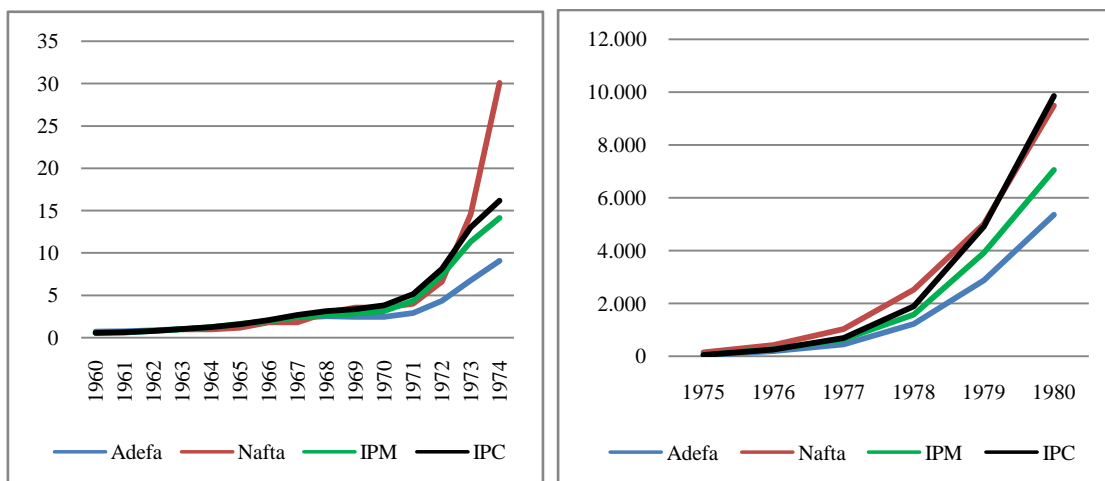
Para el caso del gasoil, la relación es más difusa. Por un lado, debemos tener en cuenta que los vehículos producidos por la industria automotriz con motores diesel eran casi exclusivamente los ómnibus urbanos y de media y larga distancia, y una cantidad no menor de camiones y otros de carga. La demanda de estos vehículos no solo está determinada por el

precio del combustible. Al contrario, parecería ser un elemento con menor relevancia que en el consumo particular de autos. En su mercado tendrían mayor incidencia otros elementos, como la marcha de la economía en general y la necesidad creciente (o no) de transporte de personas y mercancías. En ese sentido, nos faltan aquí elementos para esbozar una respuesta. Lo único que podemos sostener es que al menos el nivel de producción de vehículos diesel no guarda relación con la evolución del precio de este derivado: entre 1969 y 1977 la producción se expandió con pocos altibajos, pasando de 25 a 35 mil unidades; mientras que el precio del gasoil mostró continuas oscilaciones. Esto nos acercaría a pensar que no hay una relación concreta al menos en este combustible. Queda por analizar si los agentes que utilizaban gasoil, como las empresas de transportes de carga y de personas, contaban con algún tipo de subsidio o rebaja que los beneficiara y actuara como otra vía de transferencia que a partir de los datos estadísticos aquí analizados no se puede distinguir. Esto será objeto de futuros estudios.

- *Relación entre precios de la economía y demanda de vehículos*

Ahora bien: si culmináramos con este ejercicio aquí, el lector bien podría asumir que estamos tomando el precio de la nafta como la variable si no única, al menos fundamental en la demanda de vehículos en el mercado interno. La cuestión dista de ser tan simple, puesto que hay diversos elementos adicionales a considerar. En otras palabras: podría ocurrir que bajara considerablemente el precio de la nafta, pero si aumentara el valor de los vehículos en el mercado o se redujera el ingreso de los potenciales consumidores, la demanda podría caer sin relación con el combustible. Por eso, es necesario ponderar otros indicadores, como ser la evolución del precio de los vehículos y del combustible comparados también con la evolución general de precios (a partir del índice de precios al consumidor y de precios mayoristas). También, mensurar el ingreso de los diferentes estratos consumidores. Este último punto requiere una investigación extensa, que no hemos iniciado aun, por lo que queda para un futuro estudio. Lo que si podemos hacer es plantear la evolución de los precios de la economía en general y de los productos aquí analizados en particular (naftas y vehículos):

Gráfico 11. Evolución de precios mayoristas, al consumidor, y de vehículos, 1963=1, 1960-1980



Fuente: *Anuario ADEFA* y *Anuario de Combustibles* (varios años)

Notas: "Adefa" es precio medio de vehículos informado por la Cámara; "Naftas" en base al precio a diciembre de cada año de común y especial informado por el *Anuario...*, "IPC" e "IPM" índices de precios al consumidor y mayoristas informados por INDEC.

La gráfica arroja resultados para reflexionar. Las naftas muestran el crecimiento más acentuado, sobre todo desde 1974 a 1978. Recién en este año, el congelamiento de los valores de expendio hará que su nivel se empareje con el de la inflación.

El caso de los vehículos es llamativo: los aumentos nominales a lo largo del período se ubican siempre por detrás de la inflación. Entonces, lo que podría suponerse a partir de esta información es que probablemente el precio del combustible al público no influyera de manera determinante en la evolución de la demanda de automóviles. Los canales por los cuales se estimuló el mercado interno no habrían estado, al menos en primera instancia, determinados por los precios del combustible. Es probable que parte de la explicación del sostenimiento de la demanda se encuentre en un retraso del precio del automóvil en relación a los niveles de precio de la economía. Queda pendiente el abordaje de otros elementos a raíz de esta presentación, como por ejemplo el subsidio a los derivados del crudo para producción de energía eléctrica, que podrían haber incidido en la reducción de tarifas de electricidad para la industria en general; y los niveles de ingreso de los consumidores de este bien.

4. Recapitulación y puntos pendientes

En este documento, intentamos indagar en la posible relación entre precios del combustible y demanda potencial de vehículos en el mercado interno. Existían trabajos que buscaron analizar las transferencias de renta petrolera, a partir de la política de concesiones o de precios de derivados en diferentes etapas, y sus efectos en el conjunto de la economía. En el marco de esos avances, retomando algunos de sus planteos, nos propusimos un objetivo más humilde ya mencionado. La intención de fondo era ver si existió por intermedio de la política de precios de

combustibles una transferencia, o al menos un estímulo, a los demandantes de vehículos. Comparamos entonces el comercio anual de unidades (automóviles, camiones y ómnibus) en el mercado interno con el movimiento interanual de los valores de expendio de la nafta y gasoil. Los resultados que obtuvimos no son concluyentes: si bien en los '70 el aumento de la demanda de vehículos es coincidente con una caída de largo plazo en el precio de la nafta, durante la década previa no ocurre lo mismo. Esto puede deberse a varios motivos: la meseta de la demanda en los '60 podría estar vinculada a cierto techo en la renovación del parque ocurrida entre fines de los '50 y comienzos de esa década. Lo cierto es que, en el estado actual de la investigación, no tenemos los suficientes elementos para establecer una relación directa.

Observamos también que la demanda de vehículos no está determinada por una sola variable. En ella inciden muchos otros factores: nivel de ingreso de la población, precios relativos, etc. En este trabajo, planteamos líneas para ver uno de estos elementos, como es el nivel de precios de los productos en cuestión en relación al resto de la economía. Lo que pudimos observar es que, a partir de datos oficiales, la evolución de los precios de los vehículos se encontraría por debajo de la inflación; hecho que podría haber sido un factor que sostuviera cierta demanda. Nos faltan indicios para corroborar esa afirmación (además de tener que analizar cómo compensa la industria automotriz, si es que lo hace, esa pérdida por inflación).

Quedarán pendientes para futuros trabajos, además, algunos puntos relacionados con este problema. Ya mencionamos la necesidad de analizar quiénes demandaban estos bienes, sus niveles de ingreso y las formas de subsidio que implementaba el estado como transferencias a la actividad. Por otro lado, debemos ir más allá de la demanda, e indagar cómo la política de precios de la energía impactó sobre la oferta. Es decir, en el plano de la producción. Esa entrada al problema permitirá analizar las formas de transferencia directa del estado a la industria, y asimismo, aportar a la reconstrucción de la estructura de costos de un buen número de ramas industriales.

Bibliografía

- Anuario de Combustibles*. Buenos Aires, Dirección Nacional de Energía y Combustibles (varios años).
- Anuario de la Industria Automotriz Argentina*. Buenos Aires, ADEFA (varios años).
- Barrera, M., E. Serrani, et al. (2012). *Historia de una privatización. Cómo y por qué se perdió YPF*. Buenos Aires, Capital Intelectual.
- Basualdo, E. (2006). *Estudios de historia económica argentina*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- Belini, C. y M. Rougier (2008). *El Estado empresario en la industria argentina. Conformación y crisis*. Buenos Aires, Manantial.
- Bil, D. (2010). Fantasías del pasado. Los límites de la industria argentina en el llamado período de "industrialización por sustitución de importaciones" (1950-1976). *III Jornadas de Economía Crítica*. Rosario.
- Bil, D. y B. Farfaro Ruiz (2012). Aproximación a la medición de la renta petrolera argentina y sus mecanismos de transferencia (1963 a la actualidad). *V Jornadas de Economía Crítica*. Buenos Aires.

- Castellani, A. (2009). *Estado, empresa y empresarios: la construcción de ámbitos privilegiados de acumulación entre 1966 y 1989*. Buenos Aires, Prometeo.
- Castellani, A. y E. Serrani (2010). "La persistencia de los ámbitos privilegiados de acumulación en la economía argentina. El caso del mercado de hidrocarburos entre 1977 y 1999." en *H-Industria* 4(6).
- Cimillo, E., E. Lifschitz, et al. (1973). *Acumulación y centralización del capital en la industria argentina*. Buenos Aires, Tiempo Contemporáneo.
- Dachevsky, F. (2010). Los límites de la industria petrolera argentina. Buenos Aires, CEICS.
- Ferrucci, R. (1986). *La promoción industrial en Argentina*. Buenos Aires, EUDEBA.
- Fitzsimons, A. (2014). "Estado y acumulación de capital en Argentina: la expansión de las empresas extranjeras entre 1958 y 1963". Facultad de Ciencias Sociales. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires. Tesis de Doctorado.
- Gadano, N. (2006). *Historia del petróleo en la Argentina. 1907-1955: desde los inicios hasta la caída de Perón*. Buenos Aires, Edhasa.
- IDEE (1993). *Precios de la energía en Argentina 1966-1990/3. Notas metodológicas y series históricas*. Bariloche, Instituto de Economía Energética.
- International Petroleum Encyclopedia*. Oklahoma, The petroleum publishing Co. (varios años).
- Iñigo Carrera, J. (2007). *La formación económica de la sociedad argentina*. Buenos Aires, Imago Mundi.
- Kozulj, R. y V. Bravo (1993). *La política de desregulación petrolera argentina. Antecedentes e impactos*. Buenos Aires, CEAL (Centro Editor de América Latina).
- Laclau, E. (1975). Modos de producción, sistemas económicos y población excedente. *El régimen oligárquico*. M. Giménez Zapiola. Buenos Aires, Amorrortu.
- Pistonesi, H., F. Figueroa de la Vega, et al. (1990). *Política de precios de la energía en Argentina 1970-1989; precios del petróleo y derivados*. San Carlos de Bariloche, Instituto de Economía Energética - Fundación Bariloche.
- San Martín, J. (2006). *El petróleo y la petroquímica en la Argentina (1914 - 1983). Emergencia, expansión y declinación del nacionalismo petrolero*. Buenos Aires, Ediciones Cooperativas.
- Sartelli, E. (2006). *La Plaza es nuestra*. Buenos Aires, Ediciones ryr.
- Sartelli, E., F. Harari, et al. (2008). *Patrones en la ruta. El conflicto agrario y los enfrentamientos en el seno de la burguesía (marzo-julio 2008)*. Buenos Aires, Ediciones ryr.
- Suárez, C. y S. Torres (1979). *Análisis comparativo, por sectores económicos, de la evolución de los precios de los combustibles en la Argentina (1960-1979)*. San Carlos de Bariloche, Instituto de Economía Energética - Fundación Bariloche.
- YPF. *Anuario Estadístico de Yacimientos Petrolíferos Fiscales*. Buenos Aires, S.E.N. (varios años).