

## **Índice**

<b>Presentación.....</b>	<b>11</b>
--------------------------	-----------

### Dossier

**La “etapa compleja” de la Industrialización por Sustitución  
de Importaciones y sus transformaciones  
durante la segunda mitad del siglo XX**  
coordinado por Claudio Belini y Cecilia Dethiou

La “etapa compleja” de la Industrialización por Sustitución de Importaciones y sus transformaciones durante la segunda mitad del siglo XX <b>Claudio Belini y Cecilia Dethiou.....</b>	<b>15</b>
Las políticas de regulación del comercio exterior y el fomento de las exportaciones textiles durante el primer peronismo (1946-1955) <b>Maria Helena Garibotti.....</b>	<b>23</b>
Estrategias para el desarrollo de la petroquímica durante la ISI: los casos de Ensenada, San Lorenzo y Río Tercero: actores, trayectorias e impactos regionales <b>Enzo Vicentin.....</b>	<b>61</b>
La reconfiguración asimétrica de la industria automotriz argentina (1976-2001) <b>Bruno Pérez Almansi .....</b>	<b>91</b>
Ciclo de investimento e indústria no Brasil (1974-2015): da industrialização por substituição de importações à desindustrialização da economia brasileira <b>Guilherme Grandi y Alexandre Macchione Saes .....</b>	<b>119</b>

*Reseñas*

Santilli, Daniel. 2019. La desigualdad en la Argentina: apuntes para su historia, de la colonia a nuestros días. Rosario: Prohistoria.

**Tomás Guzmán..... 153**

**Directrices para autores/as..... 157**

# La reconfiguración asimétrica de la industria automotriz argentina (1976-2001)

Bruno Pérez Almansi<sup>1</sup>  
CONICET/IDAES-UNSAM

## Resumen

La industria automotriz es un sector de suma relevancia en la estructura económica argentina: concentra una parte relevante del empleo y la producción industrial y genera numerosos encadenamientos productivos. Por lo tanto, ha sido objeto de estudio de una amplia literatura académica. El presente trabajo se inscribe en dicha producción, planteando como objetivo principal reconstruir los cambios que se dieron en el sector a partir de la salida del modelo de industrialización por sustitución de importaciones. El análisis se lleva a cabo mediante un recorrido histórico basado en el examen de estadísticas y fuentes secundarias, observando la interacción de las estrategias empresariales, la producción y la inserción externa de la cadena automotriz argentina. El artículo muestra que los impactos de las políticas aperturistas y de desregulación económica de los gobiernos de finales de 1970 y 1980 fueron significativos para la industria, sin embargo, la reconfiguración más profunda del sector se llevó a cabo durante la etapa de la convertibilidad. Estos cambios se inscribieron en la transformación del capitalismo global y de la organización de la producción internacional. Como resultado, durante la década de 1990 se reestructuró la cadena automotriz argentina, agudizando las asimetrías en su interior y de Argentina con Brasil.

## Palabras clave

Industria automotriz; empresas transnacionales; cadenas regionales de valor.

*Fecha de recepción del artículo:* 27-01-2021

*Fecha de aceptación del artículo:* 26-03-2021

---

<sup>1</sup> [bperezalmansi@unsam.edu.ar](mailto:bperezalmansi@unsam.edu.ar)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2142-7241>

## **The asymmetric reconfiguration of the argentinian automotive industry (1976-2001)**

### **Abstract**

The automotive industry is an important sector in the Argentine economic structure: it concentrates a significant part of employment and industrial production and generates numerous productive chains. Therefore, it has been the subject of study of extensive academic literature. The current article is part of this production raising the objective of analyzing the changes that occurred in the sector from the exit of the import substitution industrialization model. This examination is done through a historical overview based on the analysis of statistics and secondary sources, observing the interaction of business strategies, production and external insertion of the Argentine automotive chain. The paper shows that the impacts of the liberalization and economic deregulation policies of the governments of the late 1970s and 1980s were significant for the industry. However, the deepest reconfiguration of the sector took place during the convertibility stage. These changes were part of the transformation of global capitalism and the international production organization. As a result, during the 1990's decade the Argentine automotive chain was restructured, exacerbating the asymmetries within it and between Argentina and Brazil.

### **Key words**

Automotive industry; multinational enterprises; regional value chains.

### **Introducción**

La cadena automotriz está compuesta por la industria autopartista y la industria terminal, ambas muy relevantes dentro de la estructura económica argentina. Desde sus inicios y durante la etapa de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), el sector mostró un fuerte protagonismo en la estructura manufacturera argentina, denotando un gran crecimiento en la producción y el empleo, principalmente. Sin embargo, a pesar de ello y de los intentos por desarrollar capacidades industriales propias bajo dirección estatal, durante esta etapa no se pudieron superar rasgos básicos del sector: baja competitividad de los productos, escasa actualización tecnológica y extranjerización.

La irrupción de la última dictadura militar argentina modificó sustancialmente el sendero de esta actividad productiva, interrumpiendo el proceso de ISI. Dicho devenir se enmarca en la discusión general sobre el “agotamiento” del proceso sustitutivo en Argentina, que se expondrá brevemente en el desarrollo del artículo. A nivel sectorial, la apertura comercial con apreciación cambiaria de finales de la década de 1970 afectó negativamente su competitividad; condiciones que volvieron a imperar en distintas etapas, con efectos principalmente en el sector autopartista.

Estas modificaciones se combinaron con el cambio de la producción *fordista* a la *toyotista*, en un contexto de transformación global del modo de acumulación capitalista. En la industria automotriz, dicho pasaje implicó el rediseño de las estrategias empresariales de las terminales automotrices y la racionalización y concentración del sector durante la década de 1980. No obstante, los cambios más importantes en la industria automotriz se registran en la etapa siguiente, en base a los cambios en la organización de la producción mundial en torno a las llamadas *cadena globales de valor* (CGV). En el sector automotor, dichas cadenas de valor se organizaron en un nivel regional y tuvieron importantes efectos en él, como la concentración e internacionalización del sector autopartista, la consolidación de proveedores *sistemistas* y la mayor interconexión comercial entre países.

En Argentina, esos procesos se vieron reflejados en los acuerdos comerciales con Brasil y significaron la profundización de las asimetrías en la cadena: retroceso del sector autopartista (principalmente el de origen nacional) y mayor dependencia productiva y comercial del país con respecto a Brasil. Además, estos cambios tuvieron tal magnitud que sentaron las bases de la trayectoria automotriz argentina del siglo siguiente.

El objetivo de este trabajo es analizar, mediante un recorrido histórico basado en el análisis de estadísticas y fuentes secundarias, la interacción de las estrategias empresariales, producción e inserción externa de la cadena desde el fin del modelo de la ISI hasta la crisis del régimen de la convertibilidad<sup>2</sup>. La estructura del trabajo es la siguiente: la próxima sección aborda el inicio y consolidación del sector automotor en el país. A continuación, se estudia el período 1976-1989, signado por la apertura y desregulación de la cadena y su posterior estancamiento productivo. Fi-

---

<sup>2</sup> En la década de 1990, las políticas económicas de liberalización y desregulación en Argentina se intensificaron en el contexto del Consenso de Washington. A su vez, se complementaron con un rígido régimen de caja de conversión monetaria bajo el nombre de “Convertibilidad”, que establecía que un peso argentino equivalía a un dólar estadounidense.

nalmente, se analizan las reformas estructurales de los noventa conjuntamente con los cambios internacionales en la producción automotriz y sus impactos en el entramado argentino.

## **1. Inicio y crecimiento de la producción automotriz argentina (1920-1975)**

En el año 1922 Ford inauguró la primera planta de armado de vehículos en Argentina (Belini 2006, 110), con el objetivo de satisfacer la demanda de un pequeño mercado interno que se empezaba a desarrollar en torno a las actividades primario-exportadoras (Schvarzer 1996). Con la crisis mundial de 1930 se inicia un largo período caracterizado por controles de importación de vehículos y el intento de sustituir dichas importaciones de manufacturas por bienes producidos localmente (Nofal 1989; Sourrouille 1980). Así, luego de la segunda guerra mundial, las infantes empresas autopartistas, estimuladas por el peronismo, proveían conpartes a las plantas ensambladoras de vehículos (Nofal 1989).

A su vez, durante esta etapa comenzó la producción de automóviles y utilitarios por parte de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) que se enfocó en la producción de vehículos que imitaban y/o adaptaban diseños extranjeros, muchas veces mediante esfuerzos de ingeniería en reversa<sup>3</sup> (Picabea y Thomas 2011). Sin embargo, a partir de las dificultades técnicas de la empresa, a comienzos de 1955 se incorporó a la estadounidense Kaiser Motors Corporation, dando nacimiento a la empresa mixta Industrias Kaiser Argentina (IKA) (Morero 2013).

Entre los años 1958 y 1959, se dictaron las leyes de inversiones extranjeras directas (ley 14.780) y de promoción industrial (ley 14.781), con el objetivo de coordinar la iniciativa público-privada y otorgar ventajas a las empresas radicadas en el territorio nacional (Kosacoff et al. 1991). Esto se llevó a cabo en plena coincidencia con lo que era un período de expansión transnacional de las grandes firmas que dominaban el mercado mundial de automóviles<sup>4</sup> (Sourrouille 1980). Como resultado, se produjo un desembarco masivo de empresas transnacionales en el entramado productivo. Así, a las empresas ya instaladas (Ford, General Motors,

---

<sup>3</sup> El Rastrojero fue el vehículo utilitario insignia de IAME, orientado a la demanda del sector primario. El prototipo se diseñó en base a las capacidades y materiales de la industria aeronáutica que poseía la empresa, e imitando y adaptando el diseño de otra pick-up de una firma estadounidense (Picabea y Thomas 2011).

<sup>4</sup> De esta forma, la tasa media anual de inversiones en el sector fue, entre 1960 y 1964, casi diez veces superior a la del período 1956-1959 (Baranson 1969, 57).

## La reconfiguración asimétrica de la industria automotriz argentina (1976-2001)

Chrysler, Mercedes Benz e IKA) se les sumaron Renault, Citroën, Peugeot y Fiat, las cuales recibieron directamente los beneficios de la nueva legislación (Panigo et al. 2017)<sup>5</sup>.

En 1971 se sancionó un nuevo régimen automotriz que reforzó el contenido nacional de los vehículos e introdujo la preocupación por la apertura exportadora<sup>6</sup>, estableciendo un 50 % de reintegro sobre las ventas externas. Con una intensa promoción gubernamental, este incentivo generó una importante expansión de las exportaciones, fundamentalmente orientadas al mercado latinoamericano<sup>7</sup> (Barbero y Motta 2007). De este modo, el complejo automotor pasó a tener una posición de liderazgo dentro de la actividad industrial, manifestando, entre 1960 y 1974, alrededor de 9 % del total del valor agregado por la producción manufacturera y una proporción aún mayor del empleo (Barbero y Motta 2007, 190). A su vez, el personal ocupado en el sector creció de 9.900 trabajadores en 1959 a 57.400 en 1974 (véanse gráficos 1 y 2).

### Cuadro 1. Densidad de vehículos por habitante

Años	Población (en miles)	Vehículos totales	Habitantes por vehículo
1955	19071	601681	31,7
1960	20083	865536	23,2
1965	21644	1487948	14,5
1970	23908	2269417	10,5
1975	25551	3328102	7,7

Fuente: Nofal (1989).

<sup>5</sup> Cabe destacar que la llegada de las multinacionales automotrices implicó el declive de IKA, la única terminal automotriz con participación local, y a fines de 1960 la totalidad de la rama terminal se encontraba extranjerizada (Harari y Bil 2017).

<sup>6</sup> Al respecto, Amico (2011) recupera dicha preocupación en los principales teóricos del estructuralismo como Raúl Prebisch, Fernando H. Cardoso, Marcelo Diamand, entre otros. Sobre estas preocupaciones de la política económica de la época, véanse Katz y Ablin (1977) o Teitel y Thoumi (1986).

<sup>7</sup> Entre 1971 y 1976 se exportaron alrededor de 59.000 unidades, lo que junto a crecientes exportaciones de autopartes generaron, en esos años, un balance comercial predominantemente superavitario (Kosacoff et al. 1991: 5)

No obstante, el fuerte crecimiento en la producción durante este proceso no logró alterar sustantivamente algunos rasgos básicos de la industria, como la existencia de modelos de vehículos obsoletos en términos internacionales, baja competitividad de los productos, y escasa actualización tecnológica (Kosacoff et al. 1991, 5). Dicho atraso en el nivel tecnológico de la industria local durante la etapa del desarrollo del sector se debió, en gran medida, a una pequeña escala relativa de producción que dificultaba la incorporación de técnicas avanzadas, ya que demandaría inversiones que sólo podrían ser absorbidas para niveles de producción muy superiores (Baranson 1969, 46-48; Nofal 1989, 89-94; Sourrouille 1980, 121). Además, la llegada de las terminales multinacionales implicó la pérdida de participación local en el sector, de modo tal que a fines de 1960 la rama terminal se encontraba completamente extranjerizada (Harari y Bil, 2017).

De este modo, todas las estrategias aplicadas para dotar de mayor dinamismo a la actividad automotriz habían fracasado a mediados de la década del setenta (Schvarzer 1995, 7). Esta rama había entrado en una especie de meseta productiva con un mercado que oscilaba en torno a magnitudes previas. Ello implicó un estancamiento y retracción del mercado interno, especialmente a partir del plan de ajuste del ministro de Economía, Celestino Rodrigo, conocido como “Rodrigazo”, que implicó una fuerte devaluación del peso argentino y agudas subas en los precios de los servicios públicos. Así, las nacientes exportaciones no lograron contener la caída de la producción que implicó la reducción del mercado interno, desencadenando una crisis sectorial (Dulcich et al. 2020).

Si bien existe un análisis mayoritario que coincide en este diagnóstico sobre las condiciones de la industria automotriz argentina a mediados de la década de 1970, también se elaboraron otros que matizan esta lectura. Por ejemplo, Katz (2009) a partir del estudio de caso de la producción del Ford Taunus, sostiene que éste fue el reflejo del proceso evolutivo de la industria de posguerra y fue el “punto cúlmine” de la etapa de industrialización endo-dirigida iniciada veinte años atrás, al haberse desarrollado un nivel tal de capacidades técnicas locales que no volvería a repetirse en el modelo productivo que le sucedería. El autor sostiene que éste no es un caso aislado, sino que reflejaba el ambiente industrial de la época y el proceso evolutivo de un gran número de empresas, por lo cual, relativiza los enfoques que señalan el atraso tecnológico en el sector durante dicho período.

A su vez, esta discusión se vincula a una más general sobre el “agotamiento” de la etapa de la ISI. En la misma se dirimían posiciones que sostenían, por un lado, que la última dictadura militar se instauró para



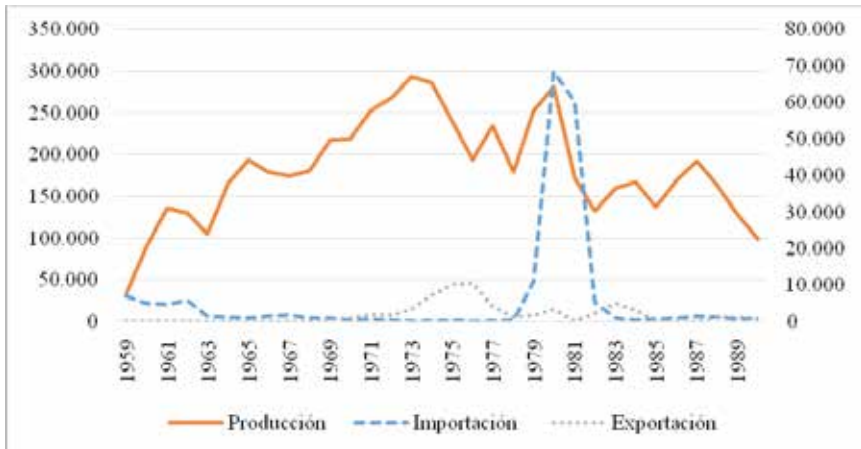
desarticular un modelo económico que se encontraba en su momento de mayor madurez, con la posibilidad de superar las contradicciones que previamente le habían impedido sortear las crisis periódicas típicas de la estructura industrial (Schvarzer 1987; Canitrot 1980, Müller 2001; Rougier y Fiszbein 2006; Basualdo 2006); y otras, que planteaban que el modelo se encontraba ya agotado al momento de irrupción del golpe militar o no tenía posibilidades de seguir operando de la misma manera (Di Tella 1970; De Pablo 1984; Gerchunoff y Llach 2003; Kosacoff 1996). De todos modos, más allá de dicho debate, la interrupción del orden democrático y la nueva orientación del gobierno militar influyeron en la trayectoria del sector automotor argentino.

## **2. Fin de la ISI y estancamiento productivo en el sector automotor argentino (1976-1990)**

La irrupción de la última dictadura militar argentina modificó sustancialmente el sendero de esta rama industrial debido a las reformas estructurales instauradas en el conjunto de la economía, las cuales se llevaron a cabo con el objetivo específico de alcanzar una inserción competitiva de Argentina en los mercados mundiales aunque implicaban el propósito mayor de remover la estructura económica-social que dio sustento al proceso de industrialización anterior (Nochteff 1991; Schorr 2012). La conjunción de la represión salarial de 1976 con la reforma financiera de 1977, la arancelaria y el endeudamiento externo, derivados de la apertura de 1979, interrumpió el modelo sustitutivo anterior. De esta forma, en los años posteriores a 1976 se produjo el cierre de más de 20.000 establecimientos fabriles, el producto bruto del sector industrial cayó cerca de 20 % entre 1976 y 1983, la ocupación disminuyó en forma pronunciada, y se redujo el peso relativo de la actividad en el conjunto de la economía (pasó de 28 a 22 % del PIB) (Schorr 2012, 36).

Al nivel sectorial, también se produjo un importante giro en la orientación de las políticas públicas. En 1979, el gobierno militar sancionó la ley 21.932, con el fin de “insertar al sector productor dentro del orden económico general, posibilitar su mejoramiento tecnológico, permitir la apertura de mercados de exportación, e inducir una creciente competitividad interna y externa” (Presidencia de la Nación, 1979). Como parte del paquete de medidas se ampliaron los contenidos importados permitidos, se autorizó la importación de vehículos terminados, y se eliminó toda restricción a la integración vertical de las empresas terminales. El resultado más visible de dichas medidas, que estuvieron acompañadas por el establecimiento de un tipo de cambio fijo atrasado, fue un fuerte creci-

**Gráfico 1. Producción (eje izquierdo), importación y exportación (eje derecho) de vehículos terminados (1959-1989)**



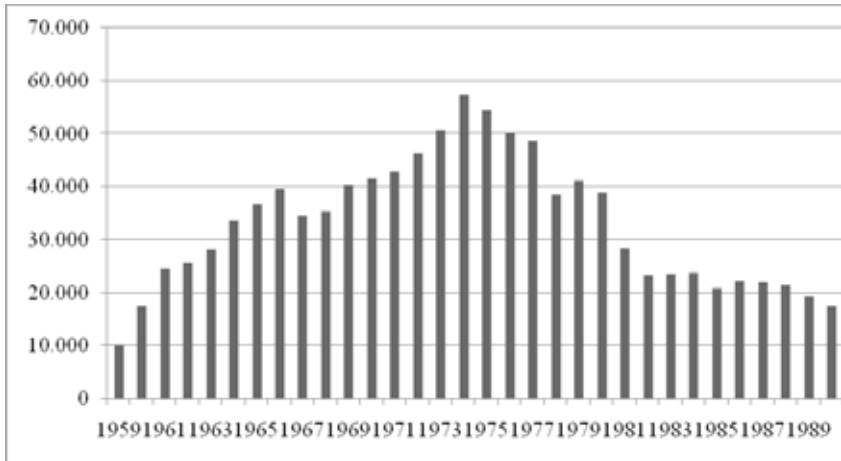
Fuente: Sourrouille (1980) y Morero (2013).

miento de las importaciones: de 460 unidades importadas en 1978 a más de 68.000 en 1980, lo que representó 20% del consumo interno (Barbero y Motta 2007, 209). Si bien dicha apertura se mantuvo sólo hasta 1981, la adaptación de las terminales a este nuevo esquema de reglas de juego implicó su virtual transformación en agentes importadores, favorecido por el alto nivel de precios internos, alejados de los niveles internacionales (Morero 2013).

Otro de los aspectos salientes de transformación de este periodo fue el fuerte aumento de la proporción de partes y componentes importados en los vehículos producidos nacionalmente. El contenido importado por unidad producida se duplica de 1973 a 1979 (alrededor de 300 dólares) y se triplica a 1980 (supera los 1.000 dólares por unidad) (Morero 2013, 20). El nivel promedio de contenido importado se triplica entre 1973-1980 y 1980-1990, desde alrededor de 500 dólares por unidad a más de 1.500 dólares por unidad (Morero 2013, 20), teniendo severos efectos en el eslabón autopartista.

Asimismo, la caída del salario real, que se agravó con el colapso del programa económico de Martínez de Hoz, donde perdió más de 40 % de su valor entre el pico de 1974 y 1983 (Bil 2017a, 99), también generó una fuerte caída en las ventas de automóviles, principalmente en los modelos más económicos. El segmento de autos pequeños, que había expe-

**Gráfico 2. Personal ocupado en el sector automotor (1959-1989)**



Fuente: ADEFA (distintos años).

rimentado el crecimiento más acelerado en la década previa, se redujo de forma drástica. La venta se concentró en medianos y de gama alta, correspondientes a sectores de mejores ingresos (Bil 2017b, 301). Así, durante los años de la dictadura, desde 1976 a 1982, la producción de vehículos cayó 36 %, lo que representó en 1982 123.200 unidades, casi la mitad de la producción de 1975 (240.000 unidades) (Morero 2013, 18).

Mientras la industria automotriz y autopartista de Argentina sufría estas regresiones productivas, la función de producción automotriz estaba mutando significativamente en los principales centros de producción global. En busca de nuevos soportes para el ahorro de tiempo y la ganancia de productividad se pasó de líneas unidimensionales de ritmo rígido a organizaciones multidimensionales, en red y a ritmos flexibles<sup>8</sup>. A su vez, cambió la forma de producción en masa de productos indiferenciados por una de crecimiento más lento y diferenciado, comenzando la era de la competencia por la calidad, de los productos especificados y de la fabricación por lotes. De ello resulta la necesidad de líneas flexibles de producción, logrando fabricar sin una mayor reorganización productos diferentes a partir de una misma organización básica de los equipos y con una reducida demora de ajuste (Coriat, 2000). A estas modificaciones se sumaron las innovaciones tecnológicas a partir de la aparición del micro-

<sup>8</sup> Generando mayores niveles de productividad.

chip en 1971 y luego de la computadora y las tecnologías de información y comunicación (TICs). Estos avances científicos y técnicos potenciaron aún más los cambios descriptos precedentemente permitiendo altos niveles de control inmediato de la producción y mayores grados de automatización industrial. Esta serie de cambios marcaron el tránsito del *fordismo* al *toyotismo*, también denominado *producción flexible* y en lo referente a la industria automotriz mundial consolidó a Japón como uno de los grandes productores automotrices (Bil 2017a)<sup>9</sup>.

En el plano local, ante las consecuencias negativas que tuvieron estos cambios macroeconómicos e institucionales en el sector industrial y su rama automotriz, sumado a la reestructuración internacional del sector, las firmas del complejo automotor rediseñaron sus estrategias empresariales. Entre ellas, cabe mencionar el cambio de enfoque de la producción de automóviles chicos por grandes (véase cuadro 2), el redimensionamiento y reorientación de la oferta, la racionalización de la mano de obra, la presentación de nuevos modelos o el retiro de la mayoría de los antiguos. Por otra parte, algunas empresas del sector tomaron caminos más radicales: 1) retirándose del país, como General Motors en 1978 o Citroën en 1979; 2) transfiriendo operaciones, como Chrysler a Volkswagen en 1980; 3) fusionando sus firmas, como Fiat y Peugeot que crearon Sevel y la vendieron al grupo local Macri en 1982, o 4) uniendo las filiales de Argentina y Brasil, como Ford y Volkswagen que formaron la firma Autolatina en 1986, la primera experiencia de coordinación regional de producción automotriz (Bil 2017a; Gaggero y Pérez Almansí 2020; Schvarzer 1995). En suma, estos cambios dieron lugar a un proceso de concentración y racionalización productiva que determinó la reducción del número de terminales automotrices en el país durante la década de 1980.

---

<sup>9</sup> Estos cambios se dan en el marco de un proceso más profundo de transformación del modo de acumulación capitalista global. Es decir, de la disolución del modelo fordista-keynesiano que permitió la integración de la clase trabajadora y el modo de regulación política en torno al Estado de bienestar para llevar a cabo progresos en la producción, con altas tasas de ganancia y un crecimiento económico relativamente constante (Hirsch 1997). Sin embargo, a fines de la década de 1960 este modo de acumulación comienza a entrar en crisis a partir de la caída en las tasas de ganancia y la reanimación del conflicto distributivo entre capital y trabajo, lo cual se expresó en la crisis del petróleo de 1973 (Harvey 2007). Esto tuvo diversas consecuencias en los procesos productivos como el aumento de la productividad por trabajador o la internacionalización y financiarización del capital (Harvey 2007).

**Cuadro 2. Discontinuaciones y presentaciones  
 de modelo por marca**

	Ford	Volkswagen	Renault	Sevel
Discontinuaciones	Fairlane (1981) y Taurus (1984)	Coronado (1980) y 1500 (1982) heredados de Chrysler	Torino (1982) y R4 (1986)	Peugeot 404 (1980), Fiat 128 (1981) y 600, 133 y 125 (1982).
Presentaciones	Ford Sierra (1984)	VW 1500 (1982), VW Gacel (1983)	Coupé Fuego (1982), R11 (1984) y R9 (1987)	Peugeot 505 y el Fiat 147 (1981), Europa y Super (1982-83), Regatta (1985), Brío y Duna (1987)

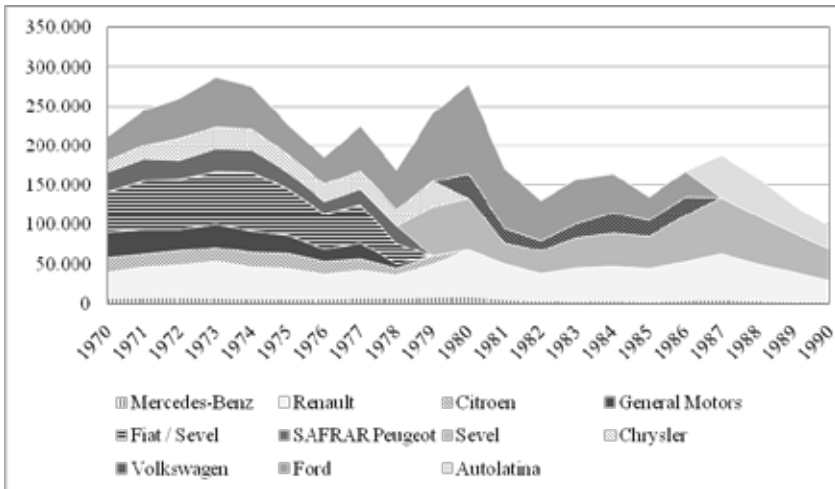
Fuente: Bil (2017b).

En términos comerciales, mientras que para la industria terminal este período fue de una nula inserción externa, durante los últimos años del decenio la rama autopartista logró contener el avance de las importaciones de los años anteriores; lo que se refleja en que se estabilizó e incluso disminuyó su déficit comercial, haciendo descender levemente el valor de las importaciones de autopartes promedio por vehículo producido (Dulcich et al. 2020, 107). Esto se debe a que la crisis de finales de la década de 1980 deprimió la producción local y afectó negativamente las importaciones, así como posicionó a la salida exportadora como una alternativa ante la fuerte retracción del mercado interno.

### **3. La reconfiguración asimétrica de la cadena de valor automotriz en el marco de las reformas estructurales (1990-2001)**

Como parte de los cambios en la reestructuración del capitalismo mundial de fines del siglo XX se produjeron otras modificaciones en la organización de la producción que también tuvieron como objetivo principal ganar competitividad reduciendo costos y aumentando la variedad (Gereffi et al. 2001 y 2005). En el centro de estos cambios se encuentran las decisiones de ciertas empresas multinacionales de transferir algunas actividades –generalmente, las menos rentables y sofisticadas– del proceso productivo hacia otras empresas (*outsourcing*) y otros países (*offshore*)

**Gráfico 3. Producción anual de vehículos de las principales empresas automotrices en Argentina (1970-1990)**



Fuente: ADEFA (distintos años).

–mayormente de la periferia-, reteniendo para sí los segmentos que más valor agregan (actividades *core*) y terciarizando los procesos productivos genéricos o de bajo valor, centrados en el volumen y en la competitividad-precio (Porta et al. 2017). Ello generó una interdependencia mayor en las redes comerciales internacionales dado que una parte importante del valor de las exportaciones contiene valor importado en más de un origen y es posible que circulen por más de un destino hasta llegar a los consumidores finales, conformando las denominadas *cadena globales de valor* (CGV) (Gereffi et al. 2001)<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> La raíz teórica del concepto de CGV se halla en el de *cadena de commodities* desarrollado por los autores de la teoría del sistema-mundo Hopkins y Wallerstein (1986). En base a ello, Gereffi y Korzeniewicz (1994) elaboraron la noción de *cadena globales de commodities*, introduciendo nuevas preocupaciones en el marco de análisis basadas en cómo la participación en las cadenas puede facilitar la mejora industrial para los exportadores de los países en desarrollo (Bair 2005). Luego, este concepto fue reelaborado por Gereffi y otros (2005) en el de CGV, modificando el término “commodity” por el de “valor” para que el análisis se focalizara en la agregación de valor y en cómo los distintos eslabones de la cadena lo generan y apropian. Dicho marco teórico continúa con la visión desarrollista

Como resultado de dichos cambios, en la cadena de valor automotriz mundial se dieron otras tendencias que afectaron las relaciones entre los distintos eslabones de la cadena, éstas se llamaron *commonolisation*, *modularisation* y *global sourcing* (Arza y López 2008). La *commonolisation* implicó extender y compartir la plataforma a escala global para la fabricación de diferentes modelos, es decir, la parte inferior de los vehículos (chasis, transmisión, suspensión), incluida a veces la motorización, así como los componentes mecánicos más importantes, y concentrar todas las actividades de diseño de producto en unas pocas localizaciones (Bastos Tigre et al. 1999)

La segunda tendencia, *modularisation*, significa pensar al automóvil como un sistema que puede ser reconfigurado a partir de modificar los subsistemas que lo componen. Esto implicó, en los hechos, asignar mayores responsabilidades a los proveedores de subsistemas (*mega-suppliers* o *sistemistas*), con quienes las terminales tienen una relación cada vez más simbiótica, al punto que realizan actividades de ingeniería simultánea<sup>11</sup>. Por este motivo, en lugar de alentar la competencia entre un número elevado de proveedores para reducir los costos, las terminales han buscado establecer relaciones de más largo plazo con un menor número de proveedores que en el pasado (Arza y López 2008; Barletta et al. 2013).

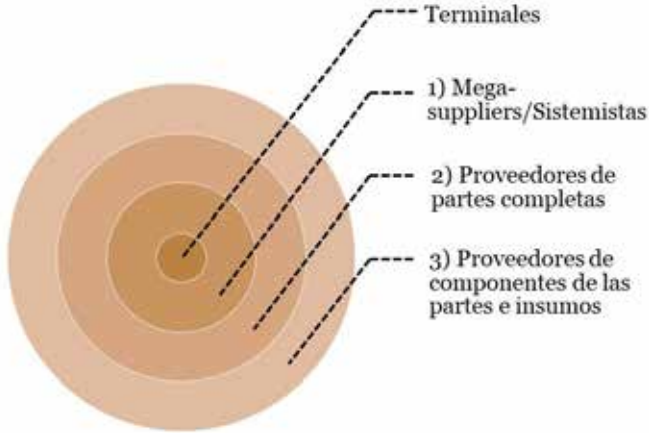
En suma, las terminales empezaron a abastecerse de los mismos proveedores en cualquiera de las localizaciones en donde decidan producir, implicando una transnacionalización de las empresas autopartistas. Así, en algunos casos las autopartistas pasaron a ser empresas ligadas vía participación accionaria a las propias terminales, mientras en otras continuaron como firmas independientes, pero de gran tamaño y con capacidad de internacionalizarse. Este fenómeno es denominado *global sourcing* y sería la tercera de las tendencias globales. En Argentina la preferencia que tienen las terminales por el *global sourcing* afecta en gran medida al autopartismo local en cuanto estos *mega-suppliers* o *sistemistas* no se radiquen en el país (Arza y López 2008).

---

previa, por lo cual fue criticado por sus autores originarios del sistema-mundo (Wallerstein 1988). A partir de los años 2000, el concepto ganó terreno en el ámbito académico y del *policymaking* de tal forma que la mayoría de los organismos internacionales lo adoptaron (Pérez Ibáñez 2019). Algunos de éstos lo utilizaron amoldándolo a su visión económica neoliberal (Fernández 2015), sin embargo, Gereffi sostuvo que dichas lecturas no respetan el carácter heterodoxo y desarrollista que dicho marco analítico propone (Gereffi 2014).

<sup>11</sup> Esto es, trabajan cooperativamente en las actividades involucradas en la generación de nuevos modelos.

### Imagen 1 - Anillos de empresas autopartistas



Fuente: elaboración propia.

Lo novedoso de esta nueva configuración es que, del mismo modo que los sistemistas detentan un menor tamaño relativo que el de sus demandantes (las terminales), las autopartistas de segundo y tercer nivel -mucho más atomizadas y con menores niveles de concentración de capital y desarrollo tecnológico- deben enfrentar también un oligopsonio con capacidad de imponer condiciones, pero ya no conformado por los fabricantes de vehículos, sino por los sistemistas (Inchauspe y García 2017).

Por otro lado, a pesar del proceso de reorganización mundial de la producción, la industria automotriz no se constituyó como una cadena global de valor, sino que se configuró en torno a *cadena regionales de valor*.<sup>12</sup> Esto se debe a un conjunto de factores, tales como: 1) las terminales interactúan con otros agentes en las regiones en donde producen y venden, tanto “aguas abajo” (e.g. proveedores) como “aguas arriba” (e.g. distribuidores claves, servicios de financiamiento, mantenimiento y reparación, etc.), lo cual lleva a que haya una regionalización de las operaciones, tanto por cuestiones de cercanía física -que pesan fundamentalmente en el caso de los proveedores-, como de captura de mercados -el contar con redes de distribución, financiamiento y post-venta bien establecidas es fundamental en ese sentido; 2) por barreras culturales; 3) porque las economías

<sup>12</sup> De todas formas, el mayor volumen y los proyectos más importantes de I+D de la industria se mantienen en los países de origen de dichas firmas (Sturgeon et al., 2008)



de escala de producción usualmente se logran satisfacer regionalmente; 4) por regulaciones concernientes al medio ambiente, seguridad, etc.; 5) por el uso de combustibles específicos; y también, 6) porque el nivel de las protecciones arancelarias se define en muchos casos a nivel regional (Rugman y Collinson 2004)<sup>13</sup>.

En América del Sur esta forma de integración regional del sector se vio expresada en la Política Automotriz Común (PAC) entre Argentina y Brasil. Los primeros antecedentes de la PAC datan del año 1988 cuando, dentro del Programa de Integración y Cooperación Económica sancionado en diciembre de 1986, ambas naciones celebraron el Protocolo 21° referido a la regulación de los flujos de comercio del complejo automotor (Vispo 1999). No obstante, no fue hasta el año 1991 que dicha normativa entró en vigor, luego de sufrir varias modificaciones y ser incluida en el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 14<sup>14</sup> celebrado en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Las disposiciones más relevantes para la cadena automotriz eran el tratamiento de producto nacional para los vehículos y autopartes de ambos países en el mercado del socio comercial, la remoción de barreras para-arancelarias en el comercio bilateral, el intercambio bilateral libre de aranceles para un cupo determinado de vehículos<sup>15</sup> y el intercambio bilateral libre de aranceles para las autopartes, por un cupo que no debía superar el 15% de las exportaciones FOB de vehículos de cada país, y bajo la condición de que se cumpla con los requisitos de contenido local exigidos en cada país, entre otras (Dulcich et al. 2020). Este acuerdo aún no regulaba el comercio extrazona de manera conjunta; y mantuvo la relevancia de los regímenes nacionales vigentes en cada país (Gárriz y Panigo 2016).

---

<sup>13</sup> Así, se conformaron distintos mercados regionales entre los que se pueden diferenciar entre la integración entre países desarrollados (NAFTA, por ejemplo) o entre países en desarrollo (Mercosur o ASEAN). Por su parte, China e India se ven exceptuados de esta conformación y siguen produciendo a nivel nacional (Baruj et al., 2017).

<sup>14</sup> Según consta en el Protocolo que le da origen, mediante su instauración los países pretendían: “a) *expandir y diversificar, de forma dinámicamente equilibrada, el intercambio bilateral en el sector de la industria automotriz; (...) e) aumentar la participación [regional] de partes, piezas y componentes, en especial de los componentes de elevado valor agregado o de elevado contenido tecnológico; (...) g) mejorar el balance de divisas, tendiendo a generar saldos positivos en el intercambio con terceros países...*” (ACE N° 14, Anexo VIII, Art. 1°, 1990).

<sup>15</sup> Este debía crecer en el tiempo, comenzando en 1991 por una cuota de 10.000 vehículos para cada país.

Concomitantemente, durante la década de 1990 en Argentina se desplegó un proceso de profundización de las políticas implementadas a mediados de la década de 1970<sup>16</sup>, las cuales se vieron complementadas y reforzadas con la conversión fija entre el peso y el dólar estadounidense por medio del Plan de la Convertibilidad (Basualdo 2006; Nochteff 1999). Durante este período el sector industrial resultó sumamente afectado, consolidándose la tendencia a la *desindustrialización* que se había iniciado a mediados de los años setenta (Azpiazu et al. 2001; Schvarzer 1998). No obstante, el eslabón terminal del sector automotor no se vio perjudicado por las reformas estructurales de dicha década, ya que se benefició con un nuevo “Régimen Automotriz” que comprendió una serie de decretos dictados entre 1990 y 1992. La estructura de dicho régimen fue negociada dentro de la Comisión de la Concertación para la Reconversión de la Industria Automotriz, creada por el gobierno de Menem en 1990 (Etchemendy 2001). Las principales características del Régimen eran: 1) un acuerdo salarial entre empresarios y sindicatos orientado a moderar los salarios y bajar el precio de los vehículos; 2) un compromiso por parte de las empresas de invertir para cubrir la brecha tecnológica con los mercados internacionales; 3) una barrera tarifaria del 30 % -cuando la tarifa promedio de toda la economía luego de la reforma comercial era de alrededor del 10%- combinada con la posibilidad para la industria terminal de importar unidades con una tarifa de sólo 2%; y 4) cupos de importación con una tasa del 10% de la producción local anual en vehículos comerciales (Etchemendy 2001; Villalon 1999). A su vez, las terminales automotrices extranjeras se vieron favorecidas por la Ley de Inversiones Extranjeras de 1993, la cual no establecía condicionamientos a la remisión de utilidades, tributación específica ni repatriación de capitales (Kosacoff y Porta 1997).

En este nuevo entorno regulatorio, retornaron diversas empresas terminales que se habían retirado de la Argentina, e instalaron plantas distintas empresas que no habían tenido presencia productiva en el país con anterioridad. En 1995 Ford y Volkswagen retomaron el control de sus filiales en Argentina, al disolverse Autolatina. Un año después finalizó la experiencia de Sevel Argentina, y Citroën reingresó al país para producir junto con Peugeot, en una fusión de alcance global (PSA Peugeot-Citroën). Chrysler retomó la producción en Argentina en 1996, para dos años después fusionarse con Mercedes Benz en otra integración de carácter

---

<sup>16</sup> Entre las mismas se pueden mencionar la liberalización comercial y financiera, “desregulación” de una amplia gama de mercados, privatización de empresas públicas, regímenes especiales de privilegio para ciertos sectores del poder económico, etc. (Basualdo 2006; Nochteff 1999).

global (Daimler Chrysler). Por su parte, GM volvió a instalar una planta propia también en 1996, y un año después Renault recuperó el control de su producción en el país. Toyota instaló su planta de Zárate en 1997, en la primera radicación productiva de una empresa automotriz japonesa en la Argentina. De esta forma, con la retirada de los grupos locales y el ingreso de terminales, la industria automotriz argentina llegó en esta etapa a una extranjerización total de la rama.

Por otro lado, a mediados de los noventa, el marco regulatorio local sufrió dos modificaciones significativas. Mediante el Decreto 2278/94 se otorgó la posibilidad de multiplicar por 1,2 a las exportaciones de autopartes para calcular las compensaciones, y se determinó que las importaciones de autopartes originarias del MERCOSUR serían consideradas nacionales en el cálculo del contenido importado de los vehículos. Por otra parte, el Decreto 33/96 determinó, entre otros, un esquema levemente decreciente del máximo contenido importado de los vehículos producidos bajo los beneficios del régimen automotriz, y un esquema análogo para el caso de las autopartes para que fueran consideradas nacionales (Dulcich et al. 2020). A nivel bilateral con Brasil, con la implementación del Protocolo 28 del ACE 14 en el año 1996, se incluyeron muchos de estos principios en la regulación regional y se ahondó en la liberalización del comercio bilateral, ampliando el acceso argentino en el mercado de Brasil para enmendar su creciente déficit bilateral automotriz (Gárriz y Panigo 2015)<sup>17</sup>.

De este modo, el segmento autopartista sufrió una enorme competencia importadora, producto de la apertura comercial de la rama, sus niveles de protección efectiva negativa<sup>18</sup> y la apreciación cambiaria. Así,

---

<sup>17</sup> Los aspectos más relevantes del acuerdo fueron condicionar la preferencia arancelaria del 100% en las importaciones de vehículos y autopartes a que ellas fueran compensadas con exportaciones a cualquier destino, aspecto regulado por los regímenes automotrices de cada país; considerar las autopartes de origen de la contraparte como nacionales para el cálculo del contenido mínimo local exigido por las regulaciones de cada país; determinar una cuota de importación libre de arancel suplementaria y sin compensación para la Argentina en el mercado de Brasil de 85.000 vehículos, para subsanar el déficit bilateral automotriz argentino; y establecer cuotas libres de arancel adicionales en ambos mercados de importación, destinadas a las empresas terminales radicadas en uno solo de los socios (Gárriz y Panigo 2015)

<sup>18</sup> Cantarella et al. (2008) estiman que oscilaba entre un 2% para conjuntos y sistemas, hasta un nivel de -23,50% para cojinetes, -21,30% para juntas y -17,50% para anillos sincronizados, manteniendo niveles en torno al -9% para discos de

**Cuadro 3: Importación y exportación de partes y accesorios para vehículos (1991-2001).  
Valor (en miles de dólares) y Volumen (en miles de toneladas)**

Año	Partes y accesorios			
	Valor exportación	Volumen exportación	Valor importación	Volumen importación
1991	143.275	39.569	259.896	54.171
1992	231.869	44.945	720.055	338.513
1993	369.736	62.086	876.179	214.991
1994	456.719	87.469	968.044	166.603
1995	546.153	110.055	867.714	134.288
1996	440.776	78.835	1.061.300	153.877
1997	426.121	75.782	1.622.552	246.113
1998	457.027	78.014	1.693.255	282.237
1999	496.803	88.253	1.065.699	189.597
2000	522.644	107.14	1.161.893	330.274
2001	427.163	91.172	800.401	214.72

Fuente: Morero (2013).

pese a las caídas debido a las crisis del tequila y la devaluación del Brasil, las importaciones de autopartes y accesorios se multiplicaron prácticamente por siete entre 1991 y el 2000, medidas en volumen, y por seis, medidas en valor (cuadro 3). En tanto que la producción de vehículos poco más que se duplicó para este período, el volumen de importaciones de partes y accesorios por vehículo casi se duplica, pasando de 1.870 dólares en 1991 a 3.400 dólares en 2001 (Morero 2013)<sup>19</sup>.

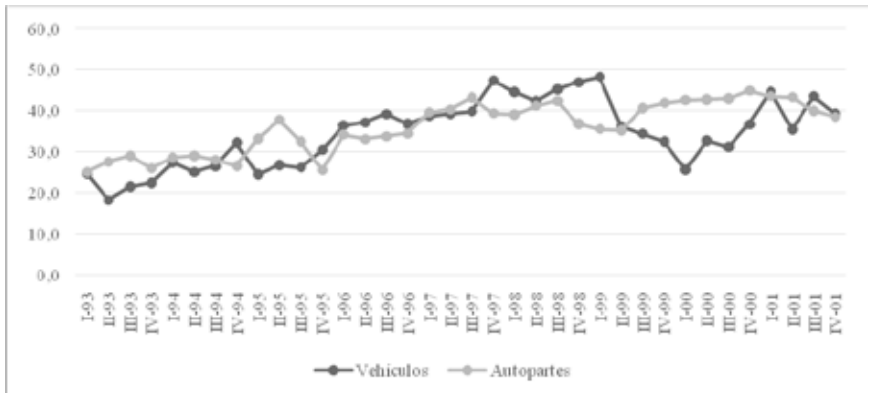
Así es que las sobrevivientes a esta invasión importadora debieron atravesar un fuerte proceso de reconversión productiva y *cacching up*

---

freno, sistemas de escape, campanas de freno y elásticos y niveles en torno al -4% para neumáticos y paragolpes.

<sup>19</sup> Es importante destacar que durante toda la década, y especialmente a partir de 1996, disminuyó la producción nacional de motores, hasta su virtual desaparición (Schvarzer et al. 2003).

**Gráfico 4: Importaciones de vehículos y autopartes sobre  
consumo aparente (1993-2001)**



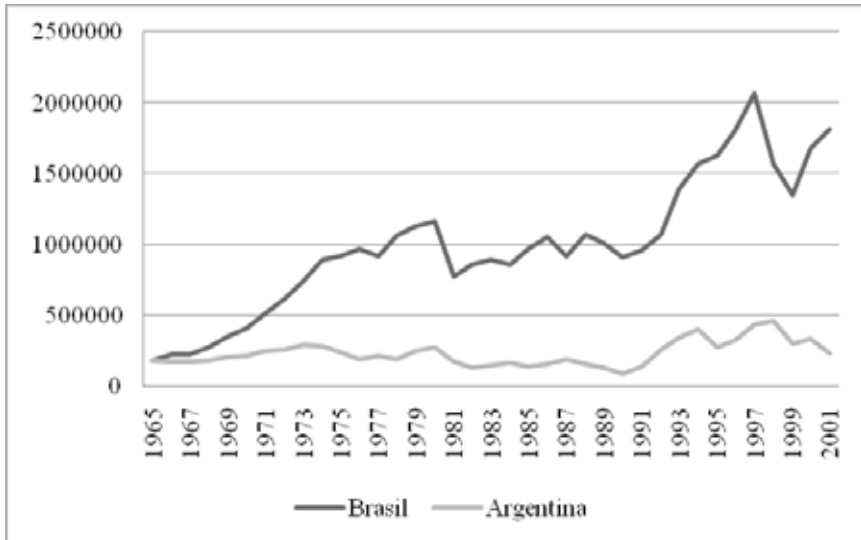
Fuente: CEP

Nota: Los datos de Consumo Aparente, se estimaron utilizando datos de la encuesta industrial, del Sistema de índices de precios mayoristas de INDEC y del Censo Económico Nacional de 2004.

tecnológico que implicó un dispar proceso de desarrollo de competencias, fundamentalmente impulsado por las exigencias de las terminales. Así, se extendió el producir con estándares certificados de calidad, y la introducción de cambios en materia organizacional y de gestión, la profesionalización de los niveles superiores, la reingeniería de procesos administrativos, y la difusión de la planificación estratégica. Se abandonaron progresivamente los esfuerzos de desarrollo de productos, predominando la especificación de características y planos directamente desde las terminales. Así es que, en materia de diseño de productos, las autopartistas transitaron un sendero de pérdida de las capacidades tecnológicas que habían desarrollado décadas atrás. Sin embargo, en materia de procesos, organización y gestión de la producción, la importancia de las capacidades tecnológicas mantuvo su importancia, sobre todo por la necesidad de reducir costos para afrontar la competencia externa (Morero 2013).

A su vez, las modificaciones de esta etapa dieron como resultado un creciente déficit comercial de la industria automotriz, motorizado tanto por el comercio con Brasil como con el resto del mundo. La particularidad del período fue la fuerte regionalización del comercio del sector, con énfasis en la relación comercial de Argentina con Brasil, que creció como origen de importaciones y especialmente como destino de las exportaciones de vehículos (Dulcich et al. 2020).

**Gráfico 5. Producción anual de vehículos en Argentina y Brasil (1965-2001)**



Fuente: Tarditi (2000) y OICA.

A partir de la crisis del sudeste asiático de 1998 y la devaluación de 1999 de Brasil, Argentina empezó a encontrar dificultades en la obtención de financiación externa y, con el recurso de las privatizaciones agotado, el rígido régimen de la convertibilidad se topó con sus limitaciones hasta desembocar en una aguda crisis económica a fines de 2001, la cual implicó una caída del PIB del orden del 25% en tres años y niveles de desempleo y pobreza que rondaban el 25% y 50%, respectivamente (Porta et al. 2014, 4), finalizando con la caída del gobierno de La Alianza<sup>20</sup>. Esta crisis significó un punto de inflexión en la historia económica argentina, ya que dio inicio a una nueva fase que diversos autores llamaron *posconvertibilidad*. En ella, se estableció un nuevo esquema económico con un tipo de cambio real depreciado y estuvo signada por el crecimiento del sector industrial en general y del automotor en particular. Sin embargo, la profunda reconfiguración de la industria automotriz de las etapas previas marcó su trayectoria posterior. Esencialmente, la concentración e inter-

<sup>20</sup> El frente político-partidario “La Alianza para el Trabajo, la Justicia y la Educación”, conocida simplemente como “La Alianza”, fue una coalición política entre la Unión Cívica Radical (UCR) y la alianza Frente País Solidario (Frepa), conformada en 1997 en la Argentina, que ganó las elecciones de 1999.

**Cuadro 4. Concentración del comercio  
sectorial con Brasil (en %) (1991-2001)**

Años	Vehículos		Autopartes	
	Exportación	Importación	Exportación	Importación
1991	41.8	41.9	45.5	s/d
1992	74.4	58.2	43.6	46.0
1993	80.2	42.8	55.3	47.4
1994	74.9	27.8	74.5	47.7
1995	88.5	27.8	77.0	52.8
1996	94.8	32.7	71.6	51.8
1997	95.6	45.7	69.6	34.1
1998	91.3	47.2	55.1	33.0
1999	88.1	45.8	46.4	34.5
2000	84.9	56.4	48.1	31.6
2001	79.7	47.2	46.6	32.6

Fuente: CEP.

nacionalización de la rama autopartista y la inserción de Argentina en el MERCOSUR serán dos herencias centrales de la década de 1990 que darán la forma -y las limitaciones- del despliegue de la industria automotriz argentina en el siglo posterior.

### **Reflexiones finales**

En el presente artículo se reconstruyó la trayectoria del sector automotor argentino desde la salida de la ISI hasta fines de la década de 1990. De este modo, se planteó que durante el modelo sustitutivo se llevó a cabo una fuerte expansión de la industria que implicó acelerados aumentos en la producción y el empleo. Además, durante los últimos años de esta fase se lograron incrementar las exportaciones automotrices, principalmente dirigidas hacia América Latina. Sin embargo, se destacó que no se superaron algunos rasgos básicos del sector, como la baja competitividad de sus productos, la escasa actualización tecnológica y su extranjerización. Con la llegada de la última dictadura militar se interrumpió el modelo sustituti-

vo y se establecieron ciertos cambios en el sector automotor dados a partir de la apertura comercial, la retracción del mercado interno y la crisis internacional, que implicaron la racionalización de la producción y el paso del modelo *fordista* al *toyotista*. En la industria local, ello trajo como resultado el fuerte aumento de las importaciones a inicios de la década de 1980, el estancamiento del sector durante la “década perdida” y la concentración del eslabón terminal en un reducido número de firmas.

Sin embargo, las mutaciones más profundas de la industria automotriz argentina se encuentran en la década de 1990 a raíz de la conformación del mercado regional entre Argentina y Brasil y las reformas económicas estructurales del gobierno de Menem, que implicaron mayor apertura comercial, apreciación del tipo de cambio y desregulación de la economía. De este modo, mientras el sector industrial a nivel general era fuertemente afectado por la nueva orientación estatal, el eslabón terminal se vio beneficiado por la conformación del mercado regional, que le permitió una salida exportadora frente al estancamiento de la década previa, a la vez que era protegido por un nuevo régimen automotriz. En cuanto a la rama autopartista, la misma estuvo más expuesta a la competencia importadora, sumándose a las transformaciones en la cadena automotriz a nivel global, que implicaron la aparición de grandes sistemistas multinacionales. Ello tuvo como resultado una fuerte concentración e internacionalización del sector autopartista argentino, que afectó en mayor medida a las firmas locales más pequeñas.

A su vez, el establecimiento de la Política Automotriz Común signó una posición de dependencia comercial y productiva del sector automotor argentino en relación con su par brasileño. En gran parte, esto se debió a las ventajas productivas de Brasil frente a Argentina, dadas a partir del tamaño de su mercado interno y sus mayores escalas de producción. Así, se establecieron ciertas tendencias que se van a mantener y agudizar durante las décadas posteriores, como la alta concentración de las exportaciones argentinas en dicho mercado, principalmente en el eslabón de vehículos, y un déficit comercial crónico con el país vecino, mayoritariamente dado por la rama autopartista.

De este modo, si bien la nueva organización regional de la producción de 1990 permitió una reactivación del sector a partir de la orientación exportadora, el regreso de las multinacionales automotrices que se habían retirado y la llegada de otras nuevas, y un proceso de actualización tecnológica de la industria, también implicó un aumento de la penetración importadora en el sector autopartista y una inserción asimétrica en el mercado regional. De esta forma, dichos cambios establecieron las rupturas definitivas con el modelo productivo anterior, principalmente dirigido



hacia el mercado interno y con un alto contenido local de los vehículos, y fijaron las bases de la trayectoria automotriz del siglo siguiente. Así, luego de la crisis de la salida de la convertibilidad, con un contexto económico distinto y una nueva orientación estatal, la organización de la producción automotriz en el mercado regional se mantendrá y profundizará a partir de la unificación del comercio extrazona entre Argentina y Brasil y una mayor especialización productiva de las terminales automotrices en cada uno de estos mercados.

### Referencias bibliográficas

Amico, Fabián. 2011. «Buscando adentro la fuente de la competitividad externa». *H-industri@*, n° 5: 9.

Arza, Valeria, y Andrés López. 2008. *La industria automotriz en el MERCOSUR*. Montevideo: Red Mercosur de Investigaciones Económicas.

Azpiazu, Daniel, Eduardo Basualdo, y Martín Schorr. 2001. «La industria argentina durante los años noventa: profundización y consolidación de los rasgos centrales de la dinámica sectorial post-sustitutiva». *FLACSO*, n° 63.

Bair, Jennifer. 2005. «Global Capitalism and Commodity Chains: Looking Back, Going Forward». *Competition & Change* vol. 9, n° 2: 153-80. <https://doi.org/10.1179/102452905X45382>.

Baranson, Jack. 1969. *Automotive Industries in Developing Countries*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

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 *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina*, compilado por Marcelo Delfini, Daniela Dubbini, Manuel Lugones e Ivana N. Rivero, 189-229. Buenos Aires: Prometeo Libros.

Barletta, F., Rodrigo Katashi, y Gabriel Yoguel. 2013. «La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa». En *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI*, compilado por Giovanni Stumpo y Diego Rivas, 159-90. Santiago de Chile: CEPAL.

Baruj, Gustavo, Martín Obaya, Fernando Porta, y Juan Santarcángelo. 2017. «Complejo Automotriz Argentino: situación tecnológica, restricciones y oportunidades». *CIECTI*, n°106.

Bastos Tigre, Paulo, Mariano Laplane, Gustavo Lugones, Fernando Porta, y Fernando Sarti. 1999. «Impacto Del Mercosur En La Dinámica Del Sector Automotor». En *Impacto sectorial de la integración en el Mer-*

*cosur*, editado por Juan José Taccone y Luis Jorge Garay, 1-235. Buenos Aires: INTAL.

Basualdo, Eduardo. 2006. *La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas de la sustitución de importaciones a la valorización financiera*. Buenos Aires: CLACSO.

Belini, Claudio. 2006. «Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958». *Revista de Historia Industrial* vol. 15, n° 31: 109-35. <https://doi.org/10.1344/rhi.v15i31.19663>.

Bil, Damián Andrés. 2017a. «La crisis mundial del sector automotriz (1978-1982) y los efectos sobre el complejo en Argentina». *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História* n° 60: 281-318. <https://doi.org/10.23925/2176-2767.2017v60p281-318>.

———. 2017b. «Trayectoria de una empresa multinacional en la crisis automotriz de los '80. El caso de Renault Argentina». *Anuario de la Escuela de Historia Virtual* vol. 8, n° 11: 92-116.

Canitrot, Adolfo. 1980. «La disciplina como objetivo de la política económica. Un ensayo sobre el programa económico del gobierno argentino desde 1976». *Desarrollo Económico*, vol. 19, n° 76.

Cantarella, Juan E, Luis Katz, y Gonzalo de Guzmán. 2008. «La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes». *LITTEC-UNGS*, n° 43.

Coriat, Benjamín. 2000. *El taller y el robot: ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*. Ciudad de México: Siglo XXI.

De Pablo, Juan Carlos. 1984. *Política económica argentina*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.

Di Tella, Guido. 1970. «Criterios para una política de desarrollo industrial». *En Estrategias de industrialización para la Argentina*, dirigido por Mario Brodersohn. Buenos Aires: ITDT.

Dulcich, Federico, Dino Otero, y Adrián Canzian. 2020. «Trayectoria y situación actual de la cadena automotriz en Argentina y Mercosur». *Ciclos* vol. 27, n° 54: 93-130.

Etchemendy, Sebastián. 2001. «Construir Coaliciones Reformistas: La Política de las Compensaciones en el Camino Argentino Hacia la Liberalización Económica». *Desarrollo Económico* vol. 40, n° 16: 675-707. <https://doi.org/10.2307/3456000>.

Fernández, Víctor Ramiro. 2015. «Global Value Chains in Global Political Networks: Tool for Development or Neoliberal Device?» *Review of Radical Political Economics* vol. 47, n° 2: 209-30. <https://doi.org/10.1177/0486613414532769>.

Gaggero, Alejandro, y Bruno Pérez Almansi. 2020. «La diversificación del grupo empresarial Macri en el sector automotriz durante la última dictadura militar en Argentina». *América Latina en la Historia Económica* vol. 27 n° 2: 1019. <https://doi.org/10.18232/alhe.1019>.

Gárriz, Ana Inés, y Demian Panigo. 2015. «Prebisch y el principio de reciprocidad. Una aplicación para el caso de la Política Automotriz Común entre Argentina y Brasil». *Ensayos Económicos* n° 73: 117-50.

Gárriz, Ana, y Demian Panigo. 2016. «El impacto de la Política Automotriz Común (PAC) sobre la industria autopartista de Argentina y Brasil». Fundación Friedrich Ebert, n° 25.

Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach. 2003. *Ved en trono a la noble igualdad. Crecimiento, equidad y política económica en la Argentina, 1880-2003*. Buenos Aires: Fundación PENT.

Gereffi, Gary. 2014. «Global Value Chains in a Post-Washington Consensus World». *Review of International Political Economy* vol. 21, n° 1: 9-37. <https://doi.org/10.1080/09692290.2012.756414>.

Gereffi, Gary, John Humphrey, Raphael Kaplinsky, y Timothy J. Sturgeon. 2001. «Introduction: Globalisation, Value Chains and Development». *IDS Bulletin* vol. 32, n° 3: 1-8. <https://doi.org/10.1111/j.1759-5436.2001.mp32003001.x>.

Gereffi, Gary, John Humphrey, y Timothy Sturgeon. 2005. «The Governance of Global Value Chains». *Review of International Political Economy* vol. 12, n° 1: 78-104. <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>.

Gereffi, Gary, y Miguel Korzeniewicz. 1994. *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport, Conn: Praeger.

Harari, Ianina, y Damián Andrés Bil. 2017. «Desarrollo y crisis en una terminal automotriz El caso de Industrias Kaiser Argentina (IKA), 1955-1967». *Páginas* vol. 9, n° 21: 123-51. <https://doi.org/10.35305/rp.v9i21.275>.

Harvey, David. 2007. *Breve historia del Neoliberalismo*. Madrid: Ediciones Akal.

Hirsch, Joachim. 1997. «¿Qué es la globalización?». *Realidad Económica* n° 147: 7-17.

Hopkins, Terence K., e Immanuel Wallerstein. 1986. «Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800». *Review Fernand Braudel Center* vol. 10, n° 1: 157-70.

Inchauspe, E., y N. García. 2017. «El complejo automotriz-autopartista en América Latina. Estrategias globales, regionales y desempeño reciente». En *La encrucijada del autopartismo en América Latina*, dirigido por Demian Panigo, Ana Gárriz, Pablo Lavarello y Martín Schorr, 127-88. Buenos Aires: UNDAV Ediciones.

Katz, Jorge y Ablin, Eduardo. 1977. «Tecnología y exportaciones industriales: un análisis microeconómico de la experiencia argentina reciente». *Desarrollo Económico*, 89-132.

Katz, Jorge. 2009. Innovación, tecnología y desarrollo en la economía argentina: una visión histórica. En *Del Ford Taunus a la soja transgénica: reflexiones en torno a la transición argentina al siglo XXI*, coordinado por Jorge Katz. Buenos Aires: Edhasa.

Kosacoff, Bernardo. 1996. «La industria argentina: de la sustitución de importaciones a la convertibilidad». En *Estabilización macroeconómica, reforma estructural y comportamiento industrial*, dirigido por Jorge Katz, 125-162. Buenos Aires: Alianza.

Kosacoff, Bernardo, y Fernando Porta. 1997. *La inversión extranjera directa en la industria manufacturera argentina: tendencias y estrategias recientes*. Santiago de Chile: CEPAL.

Kosacoff, Bernardo, Jorge Todesca, y Adolfo Vispo. 1991. *La transformación de la industria automotriz argentina: su integración con Brasil*. Buenos Aires: CEPAL.

Morero, Hernán. 2013. «El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina», *H-Industri@*, n° 36.

Nochteff, Hugo. 1991. «Reestructuración industrial en la Argentina: Regresión estructural e insuficiencias de los enfoques predominantes». *Desarrollo Económico* vol. 31, n° 123: 339-58. <https://doi.org/10.2307/3466909>.

———. 1999. «La política económica en la Argentina de los noventa. Una mirada de conjunto». *Revista Época* vol. 1, n° 1: 16-32.

Nofal, María Beatriz. 1989. *Absentee entrepreneurship and the dynamics of the motor vehicle industry in Argentina*. Nueva York: Praeger.

Panigo, Demian, Pablo Lavarello, Ana Gárriz, y K. Castillo. 2017. «El autopartismo latinoamericano en un contexto de proteccionismo global, reshoring y debilitamiento de acuerdos regionales de comercio». En *La encrucijada del autopartismo en América Latina*, dirigido por Demian Panigo, Ana Gárriz, Pablo Lavarello y Martín Schorr, 18-74. Avellaneda: UNDAV Ediciones.

Pérez Ibáñez, Javier. 2019. «Cadenas globales de valor: una revisión bibliográfica». *Semestre Económico* vol. 22, n° 51: 63-81. <https://doi.org/10.22395/seec.v22n51a4>.

Picabea, Facundo, y Hernán Thomas. 2011. «Análisis sociotécnico del proyecto de producción automotriz local integrada en la segunda presidencia peronista (1952-1955)». *Realidad Económica*, n° 261: 29-57.

Porta, F, J Santarcángelo, y Daniel Schteingart. 2017. «Cadenas Globales de Valor y Desarrollo Económico.» *Desarrollo Económico*: 21.

Porta, Fernando, Juan Santarcángelo, y Daniel Schteingart. 2014. «Excedente y desarrollo industrial en Argentina situación y desafíos». *CE-FIDAR*, n° 59: 110.

Rougier, Marcelo y Martín Fiszbein. 2006. *La frustración de un proyecto económico. El gobierno peronista de 1973-1976*. Buenos aires: Cuadernos Argentinos Manantial.

Rugman, Alan M., y Simon Collinson. 2004. «The Regional Nature of the World's Automotive Sector». *European Management Journal* vol. 22, n° 5: 471-82. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2004.09.006>.

Schorr, Martín. 2012. «La desindustrialización como eje del proyecto refundacional de la economía y la sociedad en Argentina, 1976-1983». *América Latina en la Historia Económica* vol. 19, n° 3: 31-56. <https://doi.org/10.18232/alhe.v19i3.528>.

Schvarzer, Jorge. 1987. «Promoción industrial en argentina. Características, evolución y resultados». *CISEA*, n° 90.

———. 1995. «La reconversión de la industria automotriz argentina». *Ciclos en la Historia, la Economía y la Sociedad* vol. 5, n° 8: 5-27.

———. 1996. *La Industria Que Supimos Conseguir*. Buenos Aires: Planeta.

———. 1998. *Implantación de un modelo económico: la experiencia argentina entre 1975 y el 2000*. Buenos Aires: A-Z Editora.

Schvarzer, Jorge, Mariana Rojas Breu, y Javier Papa. 2003. «La industria automotriz argentina en perspectiva: la reconversión de la década del noventa como prólogo a la crisis actual». Buenos Aires: CESP, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Sourrouille, Juan. 1980. *El complejo automotor en Argentina (Transnacionales en América Latina)*. Ciudad de México: Nueva Imagen.

Sturgeon, T., J. Van Biesebroeck, y G. Gereffi. 2008. «Value Chains, Networks and Clusters: Reframing the Global Automotive Industry». *Journal of Economic Geography* vol. 8 n° 3: 297-321. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbn007>.

Tarditi, Roberto J. 2000. «La crisis mundial de los '70 y los '80 observada a partir de la evolución de la producción automotriz». Programa de Investigación sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina.

Teitel, Simon y Francisco Thoumi. 1986. «From import substitution to exports: the manufacturing exports experience of Argentina and Brazil». *Economic Development and Cultural Change* vol. 34, n° 3: 455-490.

Villalon, Roberta. 1999. «Proteccionismo y política industrial en la Argentina de los '90: la economía política de la reconversión del sector automotriz». Tesis Senior, CABA, Argentina: Universidad Torcuato Di Tella.

Vispo, A. 1999. «Reservas de mercado, cuasi rentas de privilegio y deficiencias regulatorias: el régimen automotriz argentino». En *La desregulación de los mercados*. Paradigmas e inequidades de las políticas del neoliberalismo, 270-380. Buenos Aires: Norma.

Wallerstein, Immanuel. 1988. «Development: Lodestar or Illusion?». *Economic and Political Weekly* vol. 23, n° 39.