



Juan E. Santarcángelo (compilador)

Nuevas perspectivas sobre Economía Heterodoxa

Nuevas perspectivas sobre Economía Heterodoxa



Universidad Nacional de Quilmes

Rector

Mg. Alfredo Alfonso

Vicerrectora

Dra. María Alejandra Zinni

Secretaria de Posgrado

Mg. Nancy Díaz Larrañaga

Doctorado en Desarrollo Económico

Director

Dr. Juan Santarcángelo

Miembros de la Comisión Académica

Dra. Patricia Gutti

Dr. Bernabé Héctor Malacalza

Dr. Fernando Porta

Dra. Cintia Russo

Comité Asesor de la Colección PGD-eBooks

Mg. Gisela Fabiana Andrade

Dra. Patricia Berrotarán

Dr. Martín Bergel

Dra. Carolina Cerrudo

Mg. Darío Codner

Dr. Germán Dabat

Mg. Agustín Espada

Dra. María Eugenia Fazio

PhD. Lucía Federico

Abog. Luciano Gandolla

Dra. Lía Gómez

Dr. Sebastián Jorge Gómez

Mg. Cristina Iglesias

Mg. Mónica Iturburu

Mg. Paula Juárez

Dr. Pablo Lacabana

Dr. Diego Lawler

Dra. Natalia Inés López Castro

Mg. María Teresa Lugo

Mg. Luis Manuel Martínez

Prof. Martín Matus

Dr. Alejandro Naclerio

Abog. Hernán Olaeta

Abog. Luis Osler

Dr. Alejandro Pardo

Mg. Marlene Pedetti

Prof. Maximiliano Pérez

Lic. María Soledad Piatis

Dra. Marcela Gabriela Pilloff

Dra. Silvia Porro

Dr. Juan Santarcángelo

Dra. Selva Sena

Esp. Cielo Maribel Seoane

Mg. Patricia Sepúlveda

Mg. Gustavo Alejandro Traverso

Mg. Juana Paulina Yasnikowski

Dr. Gustavo Zarrilli

Nuevas perspectivas sobre Economía Heterodoxa

Juan E. Santarcángelo
(compilador)

Nuevas perspectivas sobre economía heterodoxa / Juan E. Santarcángelo ... [et. al.] ; Compilación de Juan E. Santarcángelo. - 1a ed - Bernal : Universidad Nacional de Quilmes, 2024.

Libro digital, PDF - (PDG-eBooks)

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-558-916-2

1. Macroeconomía. I. Santarcángelo, Juan E., comp.
CDD 339

División de Comunicación:

Esp. Alejandra Cajal

Coordinadora de la colección:

Lic. Sandra Santilli

Corrección de estilo:

Lic. Alicia Lorenzo

Idea original de diseño:

Dg. Diana Cricelli

Maquetación y diseño:

Lic. María Sol Di Lorenzo

Nueva maquetación de portada

Lic. María Sol Di Lorenzo

Imagen de portada:

Mg. Victoria Maniago

2023



Licencia CC/NC/ND

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

ISBN 978-987-558-916-2

Presentación

Juan E. Santarcángelo 7

Parte I.

Macroeconomía y desarrollo industrial

Política industrial, tecnológica y espacial argentina durante la posconvertibilidad (2003-2015)
Benjamín Cuevas 12

El particular caso de Toyota Argentina en la trayectoria automotriz reciente (2002-2019)
Bruno Perez Almansi 21

La industria biofarmacéutica global como espacio de potenciación tecnológica del capital
Juan José Pita 33

Parte II.

Ciencia y tecnología

Análisis institucional del desarrollo federal argentino en ciencia, tecnología e innovación
Verónica Larriestra 45

Federalización de la ciencia, tecnología e innovación en Argentina. El mix de instrumentos para infraestructura del conocimiento

Yamila Kababe 53

Sistema de Innovación Argentino: un análisis insumo-producto del proceso innovador en Argentina

Martín Gentili 65

Parte III.

Mercado de trabajo y teoría económica

Dinámica de la fuerza de trabajo según ciclos político-económicos en la Argentina (2003-2022)

Camila Alfageme 75

Consecuencias de las plataformas en las condiciones laborales de los trabajadores de *software* de Argentina

Florencia Podestá 84

Aportes desde el tomo I de *El Capital* para el estudio de las fuerzas productivas

Martín Guaglianone 93

Referencias de autores 102

El particular caso de Toyota Argentina en la trayectoria automotriz reciente. Presentación del problema y estado de la cuestión

1. Introducción

El presente capítulo busca introducir la presentación del problema de investigación y el estado de la cuestión de la tesis de doctorado en Desarrollo Económico titulada “La conformación de la estrategia empresarial de una firma multinacional en la cadena de valor automotriz de un país integrado periféricamente. El particular caso de Toyota Argentina (2002-2019)”.

Así, en la siguiente sección se realiza una revisión de la literatura internacional y local sobre el devenir de la industria automotriz en las últimas décadas y las particularidades del caso de estudio. Estas últimas están dadas por el veloz ascenso de Toyota Argentina luego de la crisis de la salida de la convertibilidad y durante la crisis económico-financiera de 2018 y 2019, sus superávits comerciales, el alto contenido local de sus vehículos y los lazos cooperativos con sus proveedores. Finalizan este capítulo una serie de reflexiones finales sobre las hipótesis de investigación y las distintas contribuciones de la tesis de doctorado.

2. Presentación del problema y estado de la cuestión

A partir de la década de 1980, las empresas de distintos países tendieron a transferir algunas activida-

des del proceso productivo hacia otras empresas (*outsource*) y otros países (*offshore*) formando las llamadas *cadena globales de valor* (CGV) (Gereffi, Humphrey y Sturgeon, 2005). Quienes analizaron este proceso sostuvieron que la inserción de los países y las empresas en estas cadenas genera una serie de externalidades económicas y sociales beneficiosas para ellos. Estos autores pueden agruparse con otros que sostienen que los efectos de la radicación de empresas multinacionales (EMs) en países periféricos receptores (*host country*) tienen consecuencias positivas para los últimos (Baldwin, 2016; Dunning y Lundan, 2008). Por otro lado, también existen investigaciones —principalmente desde las teorías marxistas del imperialismo, sistema-mundo y la dependencia (Dos Santos, 2011; Wallerstein, 1988)— que destacan los efectos nocivos de estas inversiones.

Por fuera de estas visiones más polarizadas, en numerosos trabajos empíricos se arriba a resultados heterogéneos sobre el impacto de la inversión extranjera directa (IED), sosteniendo que este depende de múltiples factores. En particular, el caso de la industria automotriz se enmarca en dicha discusión por estar dominada por grandes EMs en todo el mundo. Acerca de esta cadena existe mayor consenso sobre los impactos positivos de la IED en términos de creación de empleo y capacidad de producción, pero hay más discusión acerca de la transferencia de tecnología y

know-how, localización de partes y piezas y efectos en el comercio exterior de los países receptores (Pardi, 2019; Pavlínek & Žížalová, 2016; Wuttke, 2021). La literatura ha señalado que los impactos de la inversión extranjera automotriz dependen de los costos de producción del país (Kumaraswamy, Mudambi, Saranga y Tripathy, 2012), la política industrial y el poder de negociación (*bargaining power*) del Estado receptor (Barnes, Black y Monaco, 2021; Natsuda y Thoburn, 2014), la obtención de economías de escala (Domański y Gwosdz, 2009; Hassler, 2011) y las estrategias de las terminales automotrices, sobre todo las vinculadas a los centros de diseño y localización de partes (Humphrey y Salerno, 2000; Pardi, 2019).

Por otro lado, si bien el sector automotor también se integró globalmente en la década de 1980, lo hizo con fuertes rasgos de escala regional (Rugman y Collinson, 2004; Sturgeon, Memedovic, Biesebroeck y Gereffi, 2009). En América del Sur esta forma se expresó fundamentalmente en la política automotriz común (PAC) entre Argentina y Brasil en el marco del Mercosur durante la década de 1990 (Vispo, 1999). En Argentina, este proceso de regionalización terminó con la organización automotriz basada en la industrialización por sustitución de importaciones (ISI) y generó una desintegración de la industria local que afectó profundamente a ciertas producciones (autopartes, algunas actividades metalúrgicas, etc.) y a determinadas firmas (en especial, a las locales de pequeño y mediano porte) (Azpiazu, Basualdo y Schorr, 2001; Schvarzer, Rojas Brey y Papa, 2003). No obstante, el eslabón terminal del sector automotor no se vio perjudicado por las reformas estructurales de dicha década, ya que se benefició con el régimen automotriz de principios del decenio que le brindó una salida exportadora frente a la crisis del sector en 1980 (Etchemendy, 2001; Villalon, 1999). Por otro lado, estos cambios también implicaron una modernización de los procesos productivos en el sector y la llegada de nuevas terminales automotrices, como el caso de Toyota (Morero, 2013; Novick, Yoguel, Catalano y Albornoz, 2002).

A comienzos del presente siglo, Argentina atravesó una de las crisis económicas y sociales más importantes de su historia, que dio comienzo al período de la posconvertibilidad. En esta última etapa, el sector automotor tuvo un rol preponderante ya que lideró el crecimiento industrial del país, mostrando un fuerte ritmo de incremento en el empleo, la producción interna, las exportaciones y la productividad (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013). A la vez, distintos actores involucrados en esta cadena formaron parte del grupo de empresas *ganadoras*¹ de dicho período (Gaggero y Schorr, 2016; Santarcángelo y Perrone, 2012). No obstante, a pesar de este auspicioso desempeño, se observaron severas dificultades para inducir la reactivación de eslabonamientos productivos, lo cual se hizo evidente en las marcadas diferencias en las tasas de crecimiento de los distintos subsectores (Castells y Manzanelli, 2014), así como en los altos niveles de déficit comercial a partir de la creciente importación de autopartes (Cantarella, Katz y Monzón, 2017). Dicha tendencia responde, en parte, a procesos de transformación globales, entre los que se encuentran la fragmentación internacional de los procesos de producción, la tendencia hacia la desintegración vertical de las grandes firmas industriales, la nueva división internacional del trabajo o la introducción de nuevas zonas al comercio mundial (Frigant y Zumpe, 2017; Pinazo, 2015).

Si bien el déficit comercial de esta rama está presente en otros países, las particularidades del complejo automotor argentino en este aspecto resaltan por su tamaño relativo. Esto puede observarse, en primer lugar, en las dimensiones del déficit sectorial registrado entre 2002 y 2019, que alcanzó cerca del 60 % del superávit comercial del total de la economía nacional para el mismo período. En segundo lugar, este dilema asume mayor importancia al agravar el histórico problema argentino de restricción externa por falta de divisas (Braun y Joy, 1968; Diamand, 1973).² Por lo tanto, dicho problema es de especial interés para el caso argentino.

La literatura local ofrece distintas explicaciones para este desempeño del sector: un primer grupo de autores (Bil, 2015; Bil y Mussi, 2015; Fitzsimon y Guevara, 2017), desde un enfoque marxista, considera que la situación de la industria automotriz es producto de las condiciones estructurales del “tardío” capitalismo argentino; otros trabajos enfatizan el rol de “enclave” de esta rama industrial en el país a partir de los cambios productivos globales de 1980, en el cual el capital trasnacional aprovecha el bajo costo de la mano de obra local (Pinazo, 2015; Pinazo, Dinerstein y Córdoba, 2019). Otro conjunto de autores coincide en señalar las limitaciones que le imprimen al complejo automotor su pequeña escala local y las escasas capacidades tecnológicas del autopartismo local, aunque difieren en cuanto a la imposibilidad de modificar dicha situación bajo el sistema capitalista, planteando márgenes de acción en esta línea (López, Arza, Laplane, Sarti y Bittencourt, 2008; Baruj, Obaya, Porta, Santarcángelo, Sessa y Zweig, 2017; Motta, Roitter, Delfini, Yoguel, y Miles, 2007; Panigo, Gárriz, Lavarello, Monzón y Langard, 2017).

A su vez, se ha señalado que las características del sector en el país están relacionadas con la fuerte dependencia y subordinación de las autopartistas a las empresas terminales, las cuales se constituyen como las líderes de la cadena de producción automotriz (Cantarella, Katz y De Guzmán, 2008; Novick y otros, 2002; Panigo, Lavarello, Gárriz y Castillo, 2017). Otro grupo de trabajos destaca la forma de inserción de Argentina en el Mercosur y las disparidades con Brasil como otra de las causas que configuran los problemas del complejo en su conjunto y de la rama autopartista en especial (Di Marzo Broggi y Moldovan, 2017; Gárriz, Panigo y Gallo, 2014; González y Manzanelli, 2012). A su vez, distintos autores plantearon la escasa voluntad o ineffectividad de los gobiernos kirchneristas para revertir la herencia de la década de 1990 (Cantarella y otros, 2017; Cantarella y otros, 2008; Castells y Manzanelli, 2014; Gárriz y otros, 2014; González y Manzanelli, 2012; Pérez Artica, 2019; Schorr y Castells, 2015).

A partir de la victoria de Macri en Argentina y de Bolsonaro en Brasil, los países del Mercosur productores de vehículos atravesaron una serie de cambios que implicaron un giro hacia la apertura y la liberalización de sus economías y la contracción de sus mercados internos (Wainer y Belloni, 2017). En términos generales, la nueva experiencia neoliberal en Argentina significó un importante retroceso en el área industrial (Santarcángelo, Wydler y Padín, 2019). En cuanto al sector automotor, se acentuaron los problemas comerciales de la rama, a la vez que se perdieron algunas características virtuosas del ciclo anterior, como el nivel de producción local de vehículos y el empleo sectorial (Perez Almansi, 2022).

No obstante, a pesar de estas tendencias estructurales y coyunturales, la firma Toyota Argentina logró un gran desempeño económico, ya que escaló del séptimo lugar en el *ranking* de firmas según niveles de producción en sus inicios en 1997, al primer lugar en 2019, colocando su principal producto —la camioneta *pick up* Toyota Hilux— como líder del mercado local y mejorando su posición relativa dentro de la cúpula empresarial argentina (Perez Almansi, 2023).³ Al mismo tiempo, además de estos notorios resultados positivos, en los medios de comunicación y ámbitos empresariales se transmite que esta empresa es la única comercialmente superavitaria (en un sector muy deficitario), la que exporta a mayor cantidad de destinos, la que más proveedores locales integra, y la que construye más lazos cooperativos con dichos proveedores (“Toyota, a contramano: por qué es la única automotriz optimista para 2019”, 2019, 1 de enero; “Daniel Herrero, de Toyota: ‘Vamos por el récord histórico de producción y exportación’”, 2021, 14 de octubre; “Toyota rompió récords en 2017 y acaparó el 41% de las exportaciones de la industria automotriz argentina”, 2018, 1 de enero). Estas características le confieren una particularidad en el sector automotor argentino porque logra resultados que superan dificultades estructurales de la industria automotriz en el país. A pesar de ello, son escasos los estudios de caso académicos sobre dicha experiencia tanto en Argentina como en América Latina.

En el nivel global, el caso de Toyota fue extensamente estudiado en las décadas de 1970 y 1980 en el marco de la introducción de la forma de producción *flexible* —también conocida como *toyotismo*, o *just-in-time*—, que sustituyó al método fordista anterior (Boyer y Freyssenet, 2002; Coriat, 2000; J. Liker, 2003; Ohno, 1988). Otros autores han destacado la particularidad de la estrategia empresarial de Toyota con relación a sus objetivos de largo plazo (Liker y Meier, 2006; McMillan, 2019; Sosnovskikh, 2016; Takeuchi, 2009). Dentro de esta visión corporativa se destacan las relaciones de largo plazo y cooperación con sus redes de proveedores y su preferencia por la calidad sobre la reducción de precios (Dyer & Nobeoka, 2000; Heim, 2013; Helper & Henderson, 2014; McMillan, 2019). Otros estudios se enfocaron en la estrategia global de la empresa en el siglo XXI (Chowdhury, 2014; Heim, 2020; Pardi, 2019; Shimizu, 2009).

Sobre las trayectorias de las filiales de Toyota fuera de Japón existe un conjunto de trabajos que analizan su rol en los países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (*Association of Southeast Asian Nations*, Asean). Al respecto, los autores destacan un desarrollo virtuoso de sus ramas automotrices a partir de la implementación de determinadas políticas industriales y la articulación con EMs japonesas (Doner, 1991; Doner & Wad, 2014; Natsuda & Thornburn, 2020). Esto se ha señalado con énfasis para el caso de Tailandia, donde Toyota posee una presencia preponderante (Arnold, 2006; Itoh, Kato, Shimono, Haraguchi & Taehoon, 2018; Kawabe, 2013). Otros investigadores se han enfocado en la cuestión laboral de Toyota en los países de la Asean (Fumio, 2006; Haruchi, 2006).

Un caso *a priori* relevante para Argentina, dadas las similitudes en la especialización productiva,⁴ es el de Toyota Sudáfrica. En ese sentido, existen trabajos que analizan los desempeños y estrategias de las distintas terminales en Sudáfrica a inicios del siglo y los resultados para Toyota en el comercio exterior son notablemente distintos de los de Argentina (Black,

2009); aunque otros artículos sostienen que esa dinámica se revirtió y la trayectoria de la firma fue muy exitosa en los años siguientes (Black, 2011; Lamprecht, 2009; Pheko, Bick, Barnardo, 2017).

En América Latina no abundan los estudios sobre Toyota. Un libro reciente de Reyes (2023) reconstruye la trayectoria de esta compañía en México durante la década de 1950 cuando se dedicó a la fabricación de bienes de capital para la producción textil. En Brasil, algunos autores estudian el caso de Toyota prestando especial atención a sus funciones de diseño y transferencia tecnológica (Consoni & Quadros, 2004; Costa, 2008; Ibusuki, Bernardes & Consoni, 2015). En Argentina, la mayoría de los artículos sobre dicha empresa refieren al método de producción toyotista y, principalmente, a los procesos de trabajo en estas plantas (Álvarez Newman, 2017; Battistini, 2001; Dolensky, 2012; Medina Freyer, 2018; Sano y Di Martino, 2003).⁵ Un trabajo reciente examina la relación de Toyota Argentina Sociedad Anónima (TASA) con el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (Smata) en los últimos años (Tamayo, 2021). Otro analiza la productividad de Toyota Argentina durante la primera década del siglo sosteniendo que existe una diferencia con la de los países centrales, pero que la misma es cada vez menor (Maito, 2017). También existen otros más específicos sobre el plan de negocios de la división de autoelevadores de Toyota Argentina (Novelino, 2019), el servicio de *car-sharing* (Balzano, 2019), la responsabilidad social empresarial (Rodas González, 2020) y la división financiera (Arnaudo, 2012).

Por otro lado, constituyen antecedentes de importancia para la investigación en curso los trabajos realizados por Freyssenet (1998) al examinar el proceso de instalación de Toyota en Argentina; por Rama (2004) al analizar exhaustivamente los mecanismos de selección, coordinación y desarrollo de proveedores de Toyota Argentina, y por Rubio, Dias Lourenco, Pezzarini y Bril Mascarenhas (2022) al estudiar el desarrollo de una proveedora de TASA —Industrias

Guidi— y su especial vínculo con la terminal japonesa. Además, el trabajo de Arza y López (2008), si bien no está enfocado en el caso de Toyota, tiene un gran nivel de desagregación, por lo cual realiza aportes interesantes para examinar la trayectoria de la empresa durante los primeros años del siglo.

3. Reflexiones finales

A partir de lo expuesto, se plantea el objetivo general de la tesis, que consiste en analizar las características y los factores que explican la organización y la gestión de la cadena de valor de la filial argentina de Toyota Motor Corporation (TMC) y su mejor desempeño en comparación con el resto de las terminales automotrices radicadas en el país entre 2002 y 2019.

Las hipótesis que guían el trabajo plantean, en primer lugar, que la trayectoria de Toyota Argentina está vinculada a la *estrategia empresarial* general de Toyota Motor Corporation a inicios de siglo, que se caracterizaba por una mayor expansión en los mercados emergentes y la búsqueda de instalarse como una marca “global”. Además, esta estrategia estaba influenciada por rasgos del empresariado japonés internacionalizado, que se caracteriza por la planificación a largo plazo y los lazos cooperativos con sus proveedores locales. Esta forma japonesa de vinculación —y la de Toyota en particular— permitió un modelo de negocios comercialmente sustentable con un alto desarrollo de proveedores locales en el país.

En segundo lugar, que la estrategia pionera de Toyota en el Mercosur de tener plataformas de producción exclusivas para Brasil y Argentina, le confirió a este último un rol de productor de camionetas *pick up* medianas y vehículos utilitarios deportivos (*Sport Utility Vehicles*, SUVs) para América Latina. Esto, a su vez, le permitió aumentar la producción de un bien demandado por el sector primario de la región (la *pick up* Hilux), que se encontraba en pleno ascenso a inicios de siglo, y de vehículos de pasajeros para sectores sociales de altos ingresos (SUV SW4), cuya

demanda tuvo una menor correlación con la alta volatilidad económica de Argentina y los países de la zona.

Las contribuciones de la tesis se dividen en distintos niveles. En su dimensión más teórica y general, esta se enmarca en el debate presente en las ciencias sociales sobre la acción económica de las empresas. En particular, la investigación abona la idea de que las firmas son actores sociales que están influidos por múltiples factores, alejándose de la interpretación de la economía neoclásica —retomada en los estudios del *management* e *international business*— que las entiende como agentes unitarios maximizadores de información completa y racionalidad perfecta. Por el contrario, se examina a la filial de una EM interpretándola como una organización compleja que está *doblemente incrustada* a partir de su red internacional y local. De este modo, si bien se retoma la reciente propuesta realizada por autores de las CGV que sugiere el análisis de estas cadenas en el nivel de empresa, esto se lleva a cabo con un enfoque distinto de la estrategia empresarial.

En tercer lugar, la investigación pretende enriquecer con nueva evidencia la discusión sobre los efectos de la IED de EMs en países en desarrollo, dando sustento a la visión que sostiene que no se puede establecer una regla general sobre dichos movimientos ya que estos impactos dependen de numerosas variables. En lo concerniente a la IED en CGV automotrices, se sostiene la importancia de los análisis en el nivel de la firma, a sabiendas de que las mismas no son homogéneas.

En una dimensión más específica, se busca contribuir a los escasos estudios sobre esta multinacional en países de América Latina. Además, en el caso argentino no abundan los trabajos que analicen las estrategias de las filiales locales en el país, sino que la mayoría de estos suelen estudiar al sector automotor en su totalidad. De este modo, la investigación procura aportar la especificidad del análisis del sector, entendiendo que existen estrategias diferenciadas

entre las multinacionales automotrices. Asimismo, se realizarán novedosas mediciones sobre las exportaciones, importaciones y contenido local de los vehículos producidos por las terminales que no se registran en trabajos previos. Además, la tesis proporciona información original de Toyota Argentina a través del análisis de datos de sus balances, del relevamiento de medios gráficos y del Boletín Oficial de la República Argentina (BORA), y de entrevistas en profundidad con sus principales ejecutivos, proveedores autopartistas y líderes sindicales del SMATA.

Se considera que este tipo de análisis adquiere especial relevancia en el caso de Toyota Argentina porque puede brindar algunas respuestas a los nudos problemáticos de esta rama industrial en el país, tales como su déficit comercial, la dependencia comercial con Brasil, la escasa complementariedad productiva en el Mercosur, el bajo contenido local de los vehículos o la forma de vinculación entre terminales y proveedores locales. De este modo, se pretende identi-

ficar los factores extrapolables del caso Toyota que podrían mejorar la trayectoria del resto de la industria automotriz en Argentina (y visibilizar las limitaciones que representan los factores no extrapolables en dicho proceso), así como esbozar el rol de la política pública en dicho desarrollo.

La industria automotriz global está atravesando un gran cambio tecno-productivo a partir de la mayor conectividad, autonomía, compartición y electrificación de los vehículos (CASE, por sus siglas en inglés) en un contexto de rápidos avances tecnológicos y aguda crisis climática. En este marco, el sector automotor argentino —y principalmente el entramado autopartista local— se verá frente a múltiples desafíos. Por lo tanto, desde el ámbito de la política pública y la planificación es imprescindible entender las distintas estrategias de las terminales multinacionales que dominan la cadena automotriz para buscar las mejores formas de articulación con ellas.

Notas

¹ Así entendidas por su avance en la participación en la elite económica, es decir, las 200 empresas de mayor facturación en el mercado local (exceptuando las financieras). En dicho grupo se pueden encontrar a distintas terminales automotrices (Toyota, Volkswagen, Ford, Fiat Auto, General Motors, Renault, Mercedes Benz, Peugeot-Citroen, Honda), industrias metálicas básicas (Siderar, Siderca, Acindar, Aluar) (Gaggero y Schorr, 2016) y, en algunos años, un puñado de autopartistas (Scania, Mirgor, Dana, Famar), aunque en menores niveles que los grupos anteriores (Santarcángelo y Perrone, 2012, p. 18).

² En Argentina esta ha sido una limitación histórica al desarrollo en tanto el nivel de actividad y las tasas de crecimiento económico se han visto restringidas por la disponibilidad de divisas (Schorr y Wainer, 2014). Es decir que en etapas de crecimiento industrial se generan “cuellos de botella” en la disponibilidad de divisas que dificultan avanzar hacia procesos de transformación y complejización productiva del sector. Los primeros cuellos de botella en el sector externo que vivió el país remiten a la década de 1930 y se hicieron manifiestos en diferentes momentos del modelo de sustitución de importaciones. El crecimiento extensivo y, sobre todo, intensivo de la industria dependía de la importación de bienes de capital e insumos intermedios, pero las divisas necesarias para financiar dichos requerimientos provenían fundamentalmente de las exportaciones del sector agropecuario, cuya oferta, en especial la agrícola, se encontraba virtualmente estancada. Desde el plano teórico, los problemas de restricción externa fueron abordados en América Latina por las corrientes estructuralistas y dependentistas hacia mediados del siglo pasado. Entre los primeros estudios que relacionaron esta problemática con el comportamiento errático de la economía argentina se encuentran los trabajos fundacionales de Braun y Joy (1968) y Diamand (1973). Luego, Thirlwall (1979) formalizó este proceso planteando que la tasa de crecimiento requerida para alcanzar el pleno empleo se encuentra por encima de aquella compatible con el equilibrio externo. Este problema ha sido central a lo largo de la historia económica argentina, pues ha representado una de las principales trabas para la concreción de procesos de desarrollo económico.

³ En 2019, Toyota se ubicó tercero en el *ranking* de la revista *Mercado* de las empresas más grandes del país, solo debajo de las estatales Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y Banco Nación de Argentina (BNA).

⁴ Toyota Sudáfrica produce la *pick up* Hilux desde la década de 1970.

⁵ El artículo de Novick y otros (2002) también se centra en el aspecto laboral de Toyota Argentina pero abarca otros temas, como la estrategia de la empresa en el momento de su instalación y el análisis de su vínculo con los proveedores comparado con la firma Volkswagen Argentina, a partir de la creación de un índice de examen de tramas productivas.

Referencias bibliográficas

Álvarez Newman, D. (2017). El toyotismo, la gestión de la implicación en el nivel de la empresa. En Álvarez Newman, D. *La hegemonía del capital*. Buenos Aires: Teseo.

Arnaudo, J. (2012). Creatividad e innovación en procesos: El caso Toyota Compañía Financiera. *Revista UCEMA*, 19. Disponible en: <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/2356>

Arnold, D. (2006). Toyota in Thailand: Capital and Labour un «Harmonious» Globalised Production. En D. Chang (Ed.). *Labour in Globalising Asian Corporations: A Portrait of Struggle* (pp. 215-247). Corea: Asia Monitor Resource Centre.

Azpiazu, D., Basualdo, E. y Schorr, M. (2001). *La industria argentina durante los años noventa: Profundización y consolidación de los rasgos centrales de la dinámica sectorial post-sustitutiva*. Buenos Aires: Flacso.

Baldwin, R. E. (2016). *The great convergence: Information technology and the new globalization*. London: The Belknap Press of Harvard University Press.

Balzano, J. P. (2019). *Toyota Mobility Services Corporativo*. Tesis de Maestría. Universidad de San Andrés.

Barletta, F., Kataishi, R. y Yoguel, G. (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* (pp. 159-190). Santiago: CEPAL.

Barnes, J., Black, A. & Monaco, L. (2021). Government Policy in Multinational-Dominated Global Value Chains: Structural Transformation within the South African Automotive Industry. En J. Barnes, A. Black & L. Monaco. *Structural Transformation in South Africa* (pp. 100-119). Oxford: Oxford University Press. DOI: <https://doi.org/10.1093/oso/9780192894311.003.0005>

Baruj, G., Obaya, M., Porta, F., Santarcángelo, J., Sessa, C. & Zweig, I. (2017). Complejo Automotriz Argentino: Situación tecnológica, restricciones y oportunidades. CABA: Publicaciones Ciecti.

Battistini, O. (2001). Toyotismo y representación sindical. Dos culturas dentro de la misma contradicción. *Revista Venezolana De Gerencia*, 6(16), 553-572.

Bil, D. A. (2015). Un análisis en perspectiva histórica del comercio exterior de las autopartes argentinas. *Tiempo y economía*, 2(1), 111-135. DOI: <https://doi.org/10.21789/24222704.1008>

Bil, D. A. y Mussi, E. A. (2015). La reproducción de los límites de la industria argentina (2003-2012). *Perspectiva histórica. Revista de Economía Crítica*, 19, 29-51.

Black, A. (2009). Location, Automotive Policy, and Multinational Strategy: The Position of South Africa in the Global Industry since 1995. *Growth and Change*, 40(3), 483-512. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2009.00491.x>

- Black, A. (2011). Trade Liberalization, Technical Change and Firm Level Restructuring in the South African Automotive Component Sector. *International Journal of Institutions and Economies*, 3(2), 173-202.
- Boyer, R. & Freyssenet, M. (2002). *The Productive Models: The Conditions of Profitability*. London: Palgrave Macmillan.
- Braun, O. & Joy, L. (1968). A Model of Economic Stagnation—A Case Study of the Argentine Economy. *The Economic Journal*, 78(312), 868-887.
- Cantarella, J. E., Katz, L. y de Guzmán, G. (2008). La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes. *DT*, 1, 43.
- Cantarella, J., Katz, L. y Monzón, N. (2017). Argentina: Factores que debilitan la integración de autopartes locales. En *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 243-296). Avellaneda: Undav Ediciones.
- Castells, M. J. y Manzanelli, P. (2014). Dilemas del sector automotriz en la argentina actual. *Industrializar Argentina*, 22(12), 26-34.
- Chowdhury, S. D. (2014). Strategic roads that diverge or converge: GM and Toyota in the battle for the top. *Business Horizons*, 57(1), 127-136. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2013.10.004>
- Consoni, F. & Quadros, R. (2004). Between Centralisation and Decentralisation of Product Development in Multinational Corporations: Recent Trajectories in Brazilian Subsidiaries of Car Assemblers. *Adm. Faces Belo Horizonte*, 3(1), 18-30.
- Coriat, B. (2000). *El taller y el robot: Ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*. México-Argentina: Siglo XXI.
- Costa, R. M. da (2008). *Estratégias competitivas e desempenho econômico: O caso da indústria automobilística brasileira de 1986 a 2007*. Tesis de Maestría. Universidade Federal do Rio Grande Do Sul. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10183/15631>
- “Daniel Herrero, de Toyota: ‘Vamos por el récord histórico de producción y exportación’” (2021, 14 de octubre). *El Cronista*. Recuperado de: <https://www.cronista.com/economia-politica/daniel-herrero-de-toyota-vamos-por-el-record-historico-de-produccion-y-exportacion/>
- Di Marzo Broggi, E. Y Moldovan, P. (2017). La política automotriz común de Argentina y Brasil. Implicancias para el sector autopartista. En *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 188-215). Avellaneda: Undav Ediciones.
- Diamand, M. (1973). *Doctrinas económicas, desarrollo e independencia*. Buenos Aires: Paidós.
- Dolensky, J. (2012). *Toyota: Un análisis de la implementación de «lean production» en la empresa y una comparación con las prácticas japonesas*. Tesis de Licenciatura. Universidad de San Andrés. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10908/956>
- Domanski, B. & Gwosdz, K. (2009). Toward a More Embedded Production System? Automotive Supply Networks and Localized Capabilities in Poland. *Growth and Change*, 40(3), 452-482. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2009.00490.x>
- Doner, R. (1991). *Driving a bargain: Automobile industrialization and Japanese firms in Southeast Asia*. California: University of California Press.
- Doner, R. & Wad, P. (2014). Financial Crises and Automotive Industry Development in Southeast Asia. *Journal of Contemporary Asia*, 44(4), 664-687. DOI: <https://doi.org/10.1080/00472336.2014.923635>
- Dos Santos, T. (2011). *Imperialismo y dependencia*. Buenos Aires: Clacso. Disponible en: <https://public.ebook-central.proquest.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=5425733>

- Dunning, J. H. & Lundan, S. M. (2008). *Multinational enterprises and the global economy* (2nd ed). Cheltenham UK: Edward Elgar Publishing.
- Dyer, J. H. & Nobeoka, K. (2000). Creating and managing a high-performance knowledge-sharing network: The Toyota case. *Strategic Management Journal*, 23. DOI: [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1097-0266\(200003\)21:3<345::AID-SMJ96>3.0.CO;2-N](https://doi.org/10.1002/(SICI)1097-0266(200003)21:3<345::AID-SMJ96>3.0.CO;2-N)
- Etchemendy, S. (2001). Construir coaliciones reformistas: la política de las compensaciones en el camino argentino hacia la liberalización económica. *Desarrollo Económico*, 40(16), 675-707. DOI: <https://doi.org/10.2307/3456000>
- Fitzsimon, A. y Guevara, S. (2017). La industria automotriz argentina y sus fuentes de ganancia: un análisis de largo plazo (1960-2013). *América Latina en la historia económica*, 25(1), 239-274.
- Freyssenet, M. (1998). L'usine Toyota de Zarate (Argentine). *La Lettre du GERPISA*, 119, 15-18.
- Frigant, V. y Zumpe, M. (2017). Redes Globales de Producción: ¿cada vez más globales? Una comparación de los procesos de integración global y regional basada en datos sobre el intercambio comercial de autopartes. En *La encrucijada del autopartismo en América Latina*. Avellaneda: Undav Ediciones.
- Fumio, K. (2006). Toyota and Asian Automobile Workers. En D. Chang (Ed.). *Labour in globalising Asian corporations. A portrait of struggle* (pp. 181-215). Corea: Asia Monitor Resource Center.
- Gaggero, A. y Schorr, M. (2016). La cúpula empresarial durante los gobiernos kirchneristas. *Realidad Económica*, 297, 61-92.
- Gárriz, A., Panigo, D. & Gallo, P. (2014). *Common Automotive Policy of Argentina and Brazil: Its impact on local and regional auto part industries*. 22nd International Colloquium of GERPISA, Kyoto, Japón.
- Gereffi, G., Humphrey, J. & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78-104. DOI: <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>
- González, M. y Manzanelli, P. (2012). La industria en la posconvertibilidad. El caso del complejo automotor. Área de Economía y Tecnología de la FLACSO. *Documento de Trabajo*, 25, 87.
- Haruchi, T. (2006). Toyota in the Philippines: Drive our Dreams or Drive to the Bottom? En Dae-oup Chang (Ed.). *Labour in Globalising Asian Corporations: A Portrait of Struggle* (pp. 247-273). Asia Monitor Resource Centre.
- Hassler, M. (2011). Localisation Processes within Global Production Networks: Automobile Component Sourcing in Thailand. *DIE ERDE – Journal of the Geographical Society of Berlin*, 142(4), 429-442.
- Heim, S. (2013). Capability building and functions of SMEs in business groups: A case study of Toyota's supply chain. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 13(4), 338. DOI: <https://doi.org/10.1504/IJATM.2013.056860>
- Heim, S. (2020). The Japanese automotive industry since 2000: Causes and impacts of growth disparities. *New Frontiers of the Automobile Industry: Exploring Geographies, Technology, and Institutional Challenges*, 203-226.
- Helper, S. & Henderson, R. (2014). Management Practices, Relational Contracts, and the Decline of General Motors. *Journal of Economic Perspectives*, 28(1), 49-72. DOI: <https://doi.org/10.1257/jep.28.1.49>
- Humphrey, J. & Salerno, M. S. (2000). Globalisation and Assembler-Supplier Relations: Brazil and India. En J. Humphrey, Y. Lecler & M. S. Salerno (Eds.). *Global Strategies and Local Realities* (pp. 149-175). Cheltenham, UK: Palgrave Macmillan. DOI: https://doi.org/10.1057/9780333977712_7
- Ibusuki, U., Bernardes, R. C. & Consoni, F. L. (2015). New Brazilian automotive industrial policy: Analysis of the consequences for local R&D based on new comer's strategies. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 15(1), 63. DOI: <https://doi.org/10.1504/IJATM.2015.067092>

- Itoh, M., Kato, A., Shimono, Y., Haraguchi, Y. & Taehoon, P. (2018). Localization Process of Japanese Automobile Companies in ASEAN—The Role of Local Parts Development Division at Toyota. En M. Itoh, A. Kato, Y. Shimono, Y. Haraguchi & P. Taehoon, *Automobile Industry Supply Chain in Thailand* (pp. 47-62). Singapur: Springer Singapore. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-13-2360-7_4
- Kawabe, N. (2013). Roles of multinational companies in the self-sustenance of the Thai automobile industry: The case of Toyota Motor Thailand. *WasedaShogaku*, 438, 415-448.
- Kumaraswamy, A., Mudambi, R., Saranga, H. & Tripathy, A. (2012). Catch-up strategies in the Indian auto components industry: Domestic firms' responses to market liberalization. *Journal of International Business Studies*, 43(4), 368-395. DOI: <https://doi.org/10.1057/jibs.2012.4>
- Lamprecht, N. (2009). The impact of the Motor Industry Development Programme (MIDP) on the export strategies of the South African light motor vehicle manufacturers (1995–2008). PhD. University of South Africa. Disponible en: https://uir.unisa.ac.za/bitstream/handle/10500/3262/thesis_lamprecht_n.pdf
- Liker, J. (2003). *Toyota Way: 14 Management Principles from the World's Greatest Manufacturer*. N. Y.: McGraw-Hill.
- Liker, J. K. & Meier, D. (2006). *The Toyota way fieldbook: A practical guide for implementing Toyota's 4Ps*. N.Y.: McGraw-Hill.
- López, A., Arza, V., Laplane, M., Sarti, F. y Bittencourt, G. (2008). *Industria automotriz en el Mercosur*. Montevideo, Uruguay: Red Mercosur.
- Maito, E. E. (2017). Diferencias internacionales de productividad en la industria terminal automotriz: Evidencia a partir de las plantas de ensamblado de Renault y Toyota. Disponible en: https://www.academia.edu/33268019/Maito_Esteban_Ezequiel_Diferencias_internacionales_de_productividad_en_la_industria_terminal_automotriz_evidencia_a_partir_de_las_plantas_de_ensamblado_de_Renault_y_Toyota
- McMillan, C. (2019). Organizational Identity, Corporate Strategy, and Habits of Attention: A Case Study of Toyota. En O. Lawrence Emeagwali (Ed.). *Strategic Management—A Dynamic View*. IntechOpen. DOI: <https://doi.org/10.5772/intechopen.81117>
- Medina Freyer, J. E. (2018). *Convergencia y divergencia de prácticas organizacionales en Empresas Multinacionales*. Ponencia presentada en IV Congreso Internacional de Relaciones del Trabajo, Buenos Aires, Argentina.
- Méndez Reyes, J. (2023). Moisés Gámez y Jorge Olvera Aguilar, En medio del fracaso y la transformación empresarial. Toyoda de México: laboratorio industrial de bienes de capital, 1953-1961: LABORATORIO INDUSTRIAL DE BIENES DE CAPITAL, 1953-1961. *Revista de Historia de América*, (164), 237-242.
- Morero, H. (2013). El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina. *H-industri@ Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, 1(12). Recuperado de: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/531>
- Motta, J., Roitter, S., Delfini, M., Yoguel, G. y Miles, D. (2007). Articulación y desarrollo en la trama automotriz argentina: Morfología, innovación y empleo. En *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina* (pp. 231-275). Buenos Aires – Polvorines: Prometeo-UNGS.
- Natsuda, K. & Thoburn, J. (2014). How much policy space still exists under the WTO? A comparative study of the automotive industry in Thailand and Malaysia. *Review of International Political Economy*, 21(6), 1346-1377. DOI: <https://doi.org/10.1080/09692290.2013.878741>
- Natsuda, K. & Thoburn, J. (2020). *Automotive Industrialisation: Industrial Policy and Development in Southeast Asia* (1ra ed.). London: Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429445354>
- Novelino, L. G. (2019). Plan de negocio para la creación de un centro de formación de operadores de autoelevadores en Toyota Argentina. Tesis de Maestría. Instituto Tecnológico de Buenos Aires.

- Novick, M., Yoguel, G., Catalano, A. M. y Albornoz, F. (2002). Nuevas configuraciones en el sector automotor argentino. La tensión entre estrategias productivas y comerciales. *Cuadernos del Cendes*, 19(49), 127-153.
- Ohno, T. (1988). *Toyota Production System-Beyond Large-Scale Production*. London: Productivity Press.
- Panigo, D., Gárriz, A., Lavarello, P., Monzón, N. y Langard, F. (2017). La industria autopartista argentina: Estudio de caso para el análisis de sus desafíos de inserción comercial. En *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 425-465). Avellaneda: Undav Ediciones.
- Panigo, D., Lavarello, P., Gárriz, A. y Castillo, K. (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* (pp. 18-74). Avellaneda: Undav Ediciones.
- Pardi, T. (2019). The role of multinational company strategies in structuring global supply chains in the automotive industry. *ILO Research Department Working Paper*, 44.
- Pavlínek, P. & Žižalová, P. (2016). Linkages and spillovers in global production networks: Firm-level analysis of the Czech automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 16(2), 331-363. DOI: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbu041>
- Perez Almansi, B. (2022). La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: Un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019). *Revista CEPAL*, 137, 209-231.
- Perez Almansi, B. (2023). La excepcionalidad del caso Toyota en la trayectoria reciente de la industria automotriz argentina (2002-2019). *H-industria*, 32, 129-156. DOI: [https://doi.org/10.56503/H-Industria/n.32\(17\)](https://doi.org/10.56503/H-Industria/n.32(17))
- Pérez Artica, R. (2019). Política industrial en América Latina. El caso de los recientes regímenes autopartistas en Argentina. *Revista Galega de Economía*, 28(3), 73. DOI: <https://doi.org/10.15304/rge.28.3.5809>
- Pheko, S., Bick, G. & Barnardo, C. (2017). Toyota Hilux: How South Africa's top pickup battled market challenges. *Emerald Emerging Markets Case Studies*, 7(4), 1-30. DOI: <https://doi.org/10.1108/EEMCS-03-2017-0053>
- Pinazo, G. (2015). *El desarrollismo argentino: una mirada crítica desde la industria automotriz* (Vol. 8). Polvorines: Ediciones UNGS.
- Pinazo, G., Dinerstein, N. y Córdoba, F. (2019). Sobre la industria automotriz, la productividad laboral y el pensamiento crítico. *Cuadernos de Economía Crítica*, 3(6), 101-125.
- Rama, V. (2004). Transferencia de tecnología de corporaciones multinacionales y los procesos de aprendizaje subyacentes. El caso de Toyota Argentina. Tesis de Maestría. Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Rodas González, S. C. (2020). Responsabilidad social empresarial y sostenibilidad: Coca-Cola FEMSA y Toyota en Argentina. Tesis de Posgrado. Universidad Nacional de Rosario. DOI: https://doi.org/10.48713/10336_25491
- Rubio, J., Dias Lourenco, M. B., Pezzarini, L. y Bril Mascarenhas, T. (2022). Mejorar la productividad argentina: El caso Guidi y la industria automotriz. *Fundar*. Recuperado de: <https://fund.ar/publicacion/caso-guidi-industria-automotriz/>
- Rugman, A. M. & Collinson, S. (2004). The Regional Nature of the World's Automotive Sector. *European Management Journal*, 22(5), 471-482. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.emj.2004.09.006>
- Sano, M. y Di Martino, L. (2003). Tres casos de japonización de la relación de empleo en Argentina.pdf. *Revista de la CEPAL*.
- Santarcángelo, J. & Perrone, G. (2012). Transformaciones, rentabilidad y empleo en la cúpula industrial. Análisis de la cúpula automotriz en la post-Convertibilidad. *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, 6(10), 34.

- Santarcángelo, J., Wydler, A. y Padín, J. M. (2019). Política económica y desempeño industrial. *Revista de Ciencias Sociales*, 35, 171-188.
- Schorr, M. y Castells, M. J. (2015). Cuando el crecimiento no es desarrollo. Algunos hechos estilizados de la dinámica industrial en la posconvertibilidad. *Cuadernos de Economía Crítica*, 2, 49-77.
- Schorr, M. y Wainer, A. (2014). La economía argentina en la posconvertibilidad: Problemas estructurales y restricción externa. *Realidad Económica*, 286, 137-174.
- Schvarzer, J., Rojas Breu, M. y Papa, J. (2003). *La industria automotriz argentina en perspectiva: La reconversión de la década del noventa como prólogo a la crisis actual*. CABA: Cespa UBA.
- Shimizu, K. (2009). The Uncertainty of Toyota as the New World Number One Carmaker. En *The Second Automobile Revolution. Trajectories of the World Carmakers in the XXI Century*. Cheltenham, UK.: Palgrave Macmillan.
- Sosnovskikh, S. (2016). Toyota Motor Corporation: Organizational Culture. *Philosophy Study*, 6(7), 442-454. DOI: <https://doi.org/10.17265/2159-5313/2016.07.005>
- Sturgeon, T. J., Memedovic, O., Biesebroeck, J. V. & Gereffi, G. (2009). Globalisation of the automotive industry: Main features and trends. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 2(1/2), 8-24. DOI: <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2009.021954>
- Takeuchi, H. (2009). The contradictions that drive Toyota's success. *Strategic Direction*, 25(1). DOI: <https://doi.org/10.1108/sd.2009.05625aad.009>
- Tamayo, J., Snowberg, E. y Martínez Buitrago, J. (2021). Toyota and Its Labor Union in Argentina. *Harvard Business School* 721-412, January.
- Thirlwall, A. (1979). The Balance of payments constraint as an explanation of international growth rate differences. *PSL Quarterly Review*.
- "Toyota, a contramano: por qué es la única automotriz optimista para 2019" (2019, 1 de enero). *Clarín*. Recuperado de https://www.clarin.com/economia/toyota-contramano-unica-automotriz-optimista-2019_0_QwCMkrhSI.html
- "Toyota rompió récords en 2017 y acaparó el 41% de las exportaciones de la industria automotriz argentina" (2018, 16 de enero). *iProfesional*. Recuperado de <https://www.iprofesional.com/autos/261846-toyota-rompio-records-en-2017-y-acaparo-el-41-de-las-exportaciones-de-la-industria-automotriz-argentina.amp>
- Villalón, R. (1999). *Proteccionismo y política industrial en la Argentina de los '90: La economía política de la reconversión del sector automotriz*. Tesis Senior. 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* (pp. 270-380). Buenos Aires: Norma.
- Wainer, A. & Belloni, P. (2017). La "solución" de Cambiemos al estrangulamiento externo: El remedio, peor que la enfermedad. *Fundación Friedrich Ebert*, DT, 18.
- Wallerstein, I. (1988). Development: Lodestar or Illusion? *Economic and Political Weekly*, 23(39), 7.
- Wuttke, T. (2021). The automotive industry in developing countries and its contribution to economic development. *CAE Working Paper*, 2. Recuperado de: <https://ruc.dk/en/automotive-industry-developing-countries-and-its-potential-contribution-economic-development>