

Las formas políticas de la expansión del capital extranjero en Argentina entre 1959 y 1963: notas preliminares a propósito de la industria automotriz.

Alejandro Fitzsimons.

Cita:

Alejandro Fitzsimons (2015). *Las formas políticas de la expansión del capital extranjero en Argentina entre 1959 y 1963: notas preliminares a propósito de la industria automotriz*. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/527>

Las formas políticas de la expansión del capital extranjero en Argentina entre 1959 y 1963: notas preliminares a propósito de la industria automotriz.

Alejandro Fitzsimons (afitzsimons@gmail.com, UBA-UNQ-CONICET)

RESUMEN

Este trabajo se propone avanzar en el conocimiento de las formas políticas que mediaron el ingreso y desarrollo del capital extranjero en Argentina entre 1959 y 1963. Partiendo del enfoque de Iñigo Carrera sobre las formas específicas de valorización del capital industrial en Argentina, el trabajo aborda cinco aspectos de las políticas estatales vinculadas a la industria automotriz en el período. En primer lugar, se examina la vinculación entre el plan de estabilización y la caída del salario por debajo del valor de la fuerza de trabajo. En segundo lugar, se analiza la vinculación entre el crecimiento del endeudamiento público externo y el desarrollo de la industria automotriz local. En tercer lugar, se estudia el modo en que el marco regulatorio de la industria permitió el ingreso de maquinaria de segunda mano. En cuarto lugar, se investigan las acciones estatales que vehiculizaron la apropiación de renta agraria por parte de las empresas automotrices extranjeras. En quinto lugar, se explicitan los vínculos entre las políticas estatales y el desarrollo del pequeño capital autopartista.

Palabras clave: Formas políticas – Industria automotriz – capital extranjero – Frondizi - Desarrollismo

1. Introducción

He argumentado en otro lugar¹ que el capital extranjero en la rama automotriz se encuentra determinado como *capital medio fragmentado*. En pocas palabras, este tipo de capital, usualmente presente en países como Argentina, muestran una condición que podría caracterizarse como contradictoria. Por un lado, los capitales medios fragmentados forman parte de capitales que son “normales” o “medios” a nivel mundial, lo cual significa que producen en las condiciones técnicas medias que corresponden, en los términos de Marx, a la determinación del trabajo socialmente necesario para producir una mercancía. Por otro, los capitales medios fragmentados, en cuanto filiales de estas empresas globales, se caracterizan por operar como si fueran lo contrario a un capital normal, esto es, como pequeños capitales,

¹ Fitzsimons, “Estado Y Acumulación En Argentina.”

capitales que utilizan condiciones técnicas atrasadas y por lo tanto con una productividad del trabajo relativamente baja.

De esta condición contradictoria se deriva el siguiente problema para estos capitales. Por un lado, como pequeños capitales, tienen costos relativamente elevados y por lo tanto no pueden valorizarse inmediatamente a la tasa general de ganancia. Por otro lado, como partes de capitales medios necesitan valorizarse a esta tasa; o, visto de otro modo, sólo invierten en países como Argentina a condición de obtener la tasa normal de ganancia. Esta “contradicción” se resuelve mediante lo que puede decirse que es la “forma específica” de valorización del capital medio fragmentado: la apropiación de ganancias extraordinarias de distinto tipo que actúan como “fuentes de compensación” de la menor productividad del trabajo con la que operan. Mediante esta forma, el capital medio fragmentado logra valorizarse a la tasa normal de ganancia (o a una superior) pese a incurrir en costos de producción elevados en términos relativos. Por consiguiente, esta forma de capital, pese a estar determinado como un aspecto de la acumulación de capital global, tiende a localizarse en ámbitos de acumulación donde existen fuentes relativamente importantes de ganancias extraordinarias, como es el caso Argentino. En este sentido, la valorización concreta del capital automotriz no se basaba simplemente en la explotación normal de la fuerza de trabajo, sino también en su explotación extraordinaria, la apropiación de la ganancia liberada por el pequeño capital y la apropiación de renta de la tierra por diversos mecanismos.

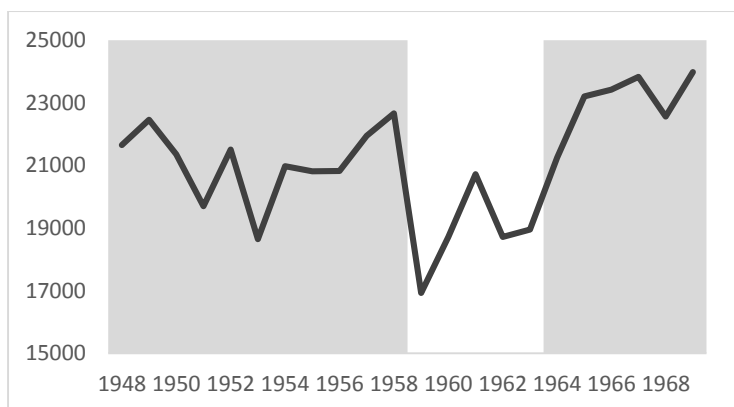
Este trabajo se propone avanzar en el conocimiento de las formas políticas que mediaron el establecimiento y desarrollo de esta forma de valorización específica en el caso de la industria automotriz en Argentina entre 1959 y 1963. El trabajo aborda cinco aspectos de las políticas estatales, ligadas, precisamente, a la apropiación de fuentes de valorización extraordinarias por el capital. En primer lugar, se examina la vinculación entre el plan de estabilización y la caída del salario por debajo del valor de la fuerza de trabajo. En segundo lugar, se analiza la vinculación entre el crecimiento del endeudamiento público externo y el desarrollo de la industria automotriz local. En tercer lugar, se estudia el modo en que el marco regulatorio de la industria permitió el ingreso de maquinaria de segunda mano. En cuarto lugar, se investigan las acciones estatales que vehiculizaron la apropiación de renta agraria por parte de las empresas automotrices extranjeras. En quinto lugar, se explicitan los vínculos entre las políticas estatales y el desarrollo del pequeño capital autopartista. Por último, se presentan algunas conclusiones provisionales que apuntan hacia una caracterización del *desarrollismo* como forma política del desarrollo de la acumulación de capital en Argentina en el período.

Con todo, las políticas estatales son expresión de la determinación del estado como representante político del conjunto del capital —o capital social total— que se acumula en un determinado ámbito de acumulación y, por consiguiente, un estudio limitado a una rama no puede aspirar a explicar la política estatal general del período, sino únicamente identificar qué aspectos de la acción estatal (la sectorial y la general) resultan, precisamente, mediaciones en la realización de la valorización del capital extranjero en el sector automotriz. En otras palabras, no es objetivo de este apartado *explicar* las políticas estatales del período, sino simplemente *explicitar* la conexión entre ellas y las formas de acumulación del capital extranjero en la rama.

2. Venta de la fuerza de trabajo por debajo del valor y el plan de estabilización de 1959 del Fondo Monetario Internacional.

La venta de la fuerza de trabajo por debajo de su valor en el período 1959-63 tiene una expresión particularmente clara en el bajo nivel del salario real industrial en términos relativos a su nivel anterior y, en menor medida, también respecto al posterior (gráfico 1). Además, la comparación directa —en el mismo período— entre el poder de compra del salario argentino respecto del norteamericano y, por tanto, de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo de ambos países, arroja un resultado particularmente desfavorable para la clase obrera argentina (gráfico 2). Por último, cabe resaltar que si bien la situación relativa en términos internacionales era mejor en la rama automotriz que en el promedio de la industria, la porción de la clase obrera empleada en el sector no escapó a la tendencia general (gráfico 3). El “plan de estabilización” anunciado el 28 de diciembre de 1958, cuyas políticas generales se prolongaron hasta 1963, fue la forma política de esta caída del salario real.

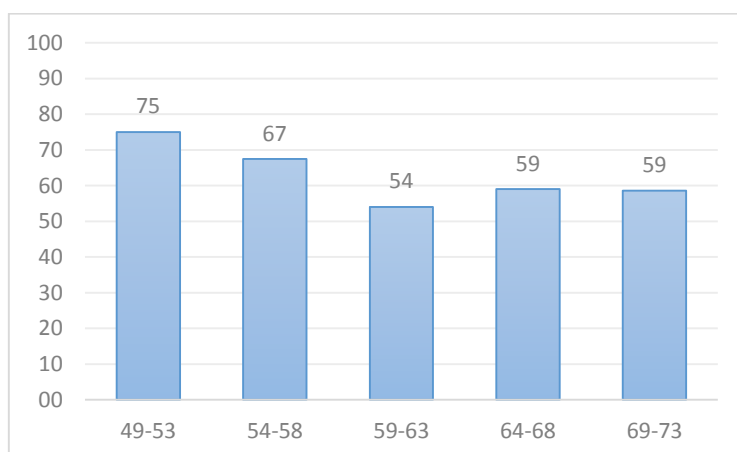
Gráfico 1 - Salario real industrial directo más indirecto, Argentina (en pesos de 2004)



Fuente: Elaboración propia con base en ²

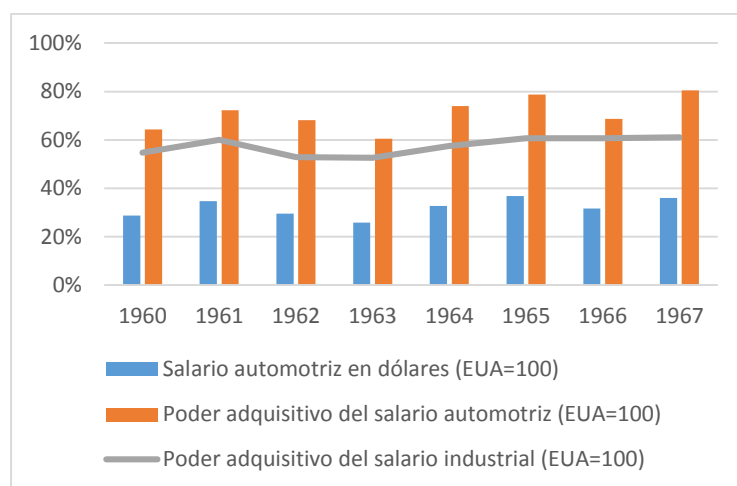
² Iñigo Carrera, *La formación económica*.

Gráfico 2 - Poder adquisitivo del salario industrial argentino en relación al de EUA, por quinquenios (porcentajes).



Fuente: elaboración propia con datos de ³

Gráfico 3 - Salarios automotrices (Argentina respecto a EUA)



Fuente: elaboración propia con base en ⁴

El año 1958 fue un año de expansión de la acumulación de capital en la Argentina, en buena medida debido al nivel relativamente alto de renta de la tierra y, sobre todo, de la magnitud de ella apropiada por sujetos sociales distintos a los terratenientes⁵. Se desarrollaron abiertamente, por tanto, las formas típicas de apropiación de la renta por el capital industrial, en particular en este año, la sobrevaluación de la moneda, el aumento de los salarios reales, el aumento del gasto

³ Iñigo Carrera, *La formación económica*.

⁴ Asociación de Fábricas de Automotores, *La industria automotriz argentina*; United States Census Bureau, "Statistical Abstract of the United States"; World Bank, *Global Purchasing Power Parities*; Iñigo Carrera, *La formación económica*.

⁵ La renta apropiada primariamente por sujetos distintos a los terratenientes fue en 1958 un 87% superior al promedio de 1956-57 y el casi exactamente el triple a la del promedio 1959-63. La renta total de 1958 fue un 12% mayor a la de 1956-57 y un 50% superior a la de 1959-63; cf. Iñigo Carrera, *La formación económica*.

público combinado con expansión monetaria y crediticia (provocando una tasa de interés real marcadamente negativa) y los controles de precios internos. Como ha sido muy discutido en la historiografía económica, estas fases de expansión encerraban una limitación que se manifestaba abiertamente en la balanza comercial⁶, dado que la expansión industrial y la misma sobrevaluación tienden a expandir la salida de divisas y a contraer su ingreso. Así como el ascenso de la renta en 1957 y 1958 había dado lugar a una fase de auge de la acumulación de capital, su reducción en 1959 determinó el desarrollo de la fase contractiva.

Precisamente, durante los últimos meses de 1958 se desarrollaron las negociaciones con el Fondo Monetario Internacional para el desarrollo del plan de estabilización, que incluía liberación y unificación cambiaria (con la consecuente devaluación de la moneda), reducción del gasto público, contracción monetaria y crediticia y la contención de los aumentos nominales de los salarios públicos, contribuyendo de este modo a que la devaluación provocara una caída del salario real en el conjunto de la economía. En síntesis, los compromisos de política económica involucraban, en esencia, el desmantelamiento de algunos de los mecanismos de apropiación de renta por el capital industrial en general que se habían expandido anteriormente. No obstante, otros se mantuvieron, como el control de precios interno de la carne o la tasa de interés real negativa (aspecto, este último, que revela el mucho menor éxito del plan en lograr la reducción del déficit fiscal que en bajar los salarios reales) e incluso se agregó como forma de apropiación de renta las retenciones a las exportaciones, aunque su nivel fue menor a la devaluación, sin alcanzar por tanto a contrarrestarla. El acuerdo incluía, además, el otorgamiento de créditos externos por 329 millones de dólares, monto equivalente al triple de las reservas del Banco Central en ese momento y a un cuarto de las importaciones de 1958.

Posteriormente, la política económica fue supervisada por misiones anuales del FMI hasta 1963, de las cuales una sola (en 1962) consideró que el gobierno había incumplido sus compromisos⁷. Estas misiones culminaron en nuevos préstamos de 100 millones de dólares anuales para ser utilizados en 1960 y 1961. Esto implicó que la política económica siguió siendo supervisada por el FMI, y continuó concentrándose en el sostenimiento de la caída del salario real por debajo de los niveles de 1958, mediante la contención del empleo y los salarios estatales y la negación de créditos para financiar aumentos salariales en el sector privado (mecanismo

⁶ Véase, por ejemplo, el estudio clásico de Braun and Joy, "Un Modelo de Estancamiento Económico - Estudio de Caso Sobre La Economía Argentina."

⁷ Para una descripción de las políticas económicas, veáse Gerchunoff and Llach, *Ilusión y desencanto*, 155–156; Eshag and Thorp, "Economic and Social Consequences," 18–22; para la caracterización de la determinación de las fases expansivas de la acumulación en Argentina en relación con la apropiación de la renta, ver Iñigo Carrera, "Acumulación de Capital En Argentina," 14.

que había sido utilizado anteriormente⁸) y en la contención del déficit fiscal. No obstante, en ambos aspectos, las políticas fueron relajadas hacia 1961, siguiendo la recuperación económica alimentada por el aumento moderado de la renta agraria en 1960 (en 1961, la renta cayó nuevamente a los niveles de 1959 por una mala cosecha, aunque la porción apropiada por sujetos distintos a los terratenientes se mantuvo en los niveles absolutos de 1960) y por el flujo de capitales externos bajo la forma de créditos e inversiones⁹.

3. Importaciones y endeudamiento externo

Otra de las principales formas de valorización del capital automotriz fue la posibilidad de importar con aranceles promocionales. El régimen de promoción automotriz¹⁰ permitía la importación de maquinaria y equipos sin aranceles y la importación de partes con aranceles reducidos, en torno al 40%, con un cupo máximo por vehículo. La importación de maquinaria fue realizada mayormente bajo la forma de radicación de capital, razón por la cual no fueron utilizadas divisas para pagarlas. Sin embargo, la importación de partes requirió de 440 millones de dólares contantes y sonantes entre 1959 y 1964. Especialmente en 1960 y 61, años de expansión de la industria y en menor medida en 1962, las importaciones totales de la economía superaron ampliamente a las exportaciones. Este déficit, que alcanzó los U\$S 790 millones en 1960-61, fue compensado por el ingreso de capital en inversión directa y endeudamiento, que totalizaron U\$S 910 millones. Mirando la cuestión desde un punto de vista más general —es decir, trascendiendo el análisis del balance de las cuentas externas— esto indica que la valorización del capital industrial en general se alimentó del ingreso de capital desde el exterior.

En el caso de la industria automotriz, las importaciones de partes requerían divisas a las que los capitales pudieron acceder gracias al endeudamiento público externo relacionado con el plan de estabilización implementado bajo supervisión del FMI, por un monto de al menos 529 millones de dólares entre 1959 y 1961¹¹. Esta cifra es sustancialmente mayor al pago de intereses por deuda externa pública en el período 1959-63¹², de tal modo que el resultado de los

⁸ García Heras, “La Argentina Y Los Organismos Financieros Internacionales (1955-1963),” 534.

⁹ Eshag and Thorp, “Economic and Social Consequences,” 24–26.

¹⁰ Las normas legales específicas que regulaban el régimen de aranceles promocionales fueron los decretos 3639/59 y 6567/61

¹¹ Eshag and Thorp, “Economic and Social Consequences,” 29–30.

¹² Los datos publicados por Ferreres muestran un pago de intereses por U\$S 381 millones en 1959-63 (205 en 59-61). Los datos presentados por Iñigo Carrera comienzan en 1961 y presentan pagos por intereses de menor magnitud, totalizando 56 millones para 1961-63 (los datos de Ferreres indican para esos años 251 millones). El ingreso positivo neto de fondos por deuda, según datos de Iñigo Carrera para 61-63 es de más de 200 millones. En cualquier caso, ambas series de datos muestran un flujo positivo a favor del estado nacional en nuestro período de estudio (más adelante, en la segunda mitad de la década de 1960, el flujo neto acumulado se torna negativo). Estas conclusiones, además, coinciden con las de Eshag y Thorp, basadas en datos del FMI, sobre la financiación externa del déficit en 1960-62. Cf. Ferreres, *Dos siglos*, fig. 7.2.2; Iñigo Carrera, *La formación económica*, fig. B.42; Eshag

flujos de endeudamiento y pago de intereses en el período fue una afluencia neta de capital a la Argentina. Adicionalmente, las empresas privadas parecen haber recurrido al endeudamiento privado externo, al menos bajo la forma de créditos comerciales¹³. Esto nos permite concluir que el endeudamiento externo actuó como una fuente adicional de potenciación de la valorización del capital extranjero en la rama automotriz, al permitir la importación masiva de partes bajo el régimen de aranceles promocionales, que permitía a su vez obtener ganancias extraordinarias dados los elevados precios internos. Por otra parte, la deuda externa también alimentó la acumulación del capital industrial mediante su conversión en gasto público¹⁴, expandiendo la demanda en general y, con ello, la de automóviles y camiones.

4. Utilización de maquinaria usada

La importación de maquinaria estaba regulada por la Ley de Inversiones Extranjeras 14.780 de 1959 y por una serie de decretos. La ley tenía como principales puntos los siguientes: a) la igualdad jurídica con los capitales nacionales; b) se permitía la inversión bajo la forma de equipos, además de en efectivo y “otras formas de aportes”; c) se permitía la remisión de utilidades a través del mercado libre de cambios y la remisión del capital sólo quedaba sujeta a las limitaciones fijadas al momento de la aprobación de la inversión; d) se faculta al Poder Ejecutivo a reducir o eximir de aranceles aduaneros o cambiarios, a reducir impuestos, a otorgar créditos preferenciales y a incluir al capital extranjero en regímenes de promoción a empresas nacionales, e) se establecía la necesidad de obtener autorización por parte del Poder Ejecutivo para los proyectos de inversión¹⁵. Los decretos 11.917/58 y 11.919/58 eximían el pago de aranceles a la importación de maquinaria en el marco de la radicación de capital extranjero¹⁶ y, más en general, el decreto 13277/59 amplía esta exención a la importación de maquinarias (en

and Thorp, “Economic and Social Consequences,” 30. Los datos de Iñigo Carrera nos permiten comparar la magnitud total del endeudamiento ingresado entre 1961 y 1963 con la renta apropiada por sujetos distintos a los terratenientes, durante el mismo período. Esta comparación arroja que el ingreso bajo la forma de deuda equivale al 22% de dicha porción de la renta (expresada en dólares al tipo de cambio oficial).

¹³ Eshag and Thorp, “Economic and Social Consequences,” 30. Sin embargo, estos autores también resaltan que el efecto positivo de los créditos comerciales en la expansión de las importaciones, especialmente en 1961, fue parcialmente contrarrestado por la necesidad de pagarlos en los años recesivos posteriores (1962-1963). La deuda pública externa, en contraste, se mantuvo como fuente neta de ingresos.

¹⁴ A pesar de las insistencias del FMI en contrario, el estado nacional continuó financiando su déficit recurriendo al Banco Central. Cf. Eshag and Thorp, “Economic and Social Consequences,” 31.

¹⁵ Anales de Legislación Argentina, 1958, tomo XVIII, pp. 314 ss. Ver también Altimir, Santamaría, and Sourrouille, “Los Instrumentos de Promoción Industrial En La Postguerra,” 1967, 364–365.

¹⁶ Altimir, Santamaría, and Sourrouille, “Los Instrumentos de Promoción Industrial En La Postguerra,” 1967, 366.

cualquier contexto) cuando éstas compongan una línea completa de producción¹⁷. El decreto 8626/60 autorizaba explícitamente la importación de maquinaria usada¹⁸.

En síntesis, en la regulación general de la radicación de capitales extranjeros se permitía la inversión bajo la forma de maquinarias, que podían ser usadas y que se importaban sin pago de aranceles. Adicionalmente, en el régimen particular de promoción automotriz (decreto 3639/59) se contemplaba también la importación de maquinaria usada¹⁹.

5. Las políticas estatales y la apropiación de la renta de la tierra

La apropiación de la renta de la tierra por el capital automotriz se encuentra mediado por las políticas estatales de modo evidente. El primer aspecto de esta política fue el régimen especial de promoción del sector automotriz, que consistió, esencialmente, en la protección arancelaria de los capitales (extranjeros en su mayoría) que operan internamente frente a la importación de vehículos terminados, combinado con aranceles promocionales, otorgados a estos mismos capitales, para la importación de partes, insumos y exención de aranceles para la importación de maquinaria y equipos (decretos 3639/59 y 6567/61). De este modo, en los primeros años de operación de las automotrices, cuando se permitían altos niveles de importación por vehículo, las empresas automotrices obtenían una ganancia extraordinaria de “comprar barato” en el mercado mundial (con aranceles de entre 40% y 60% y “vender caro” en el mercado interno (protegido a tasas del orden del 400%).

El estado contribuyó por otro lado a la ampliación de la demanda de la industria mediando en la apropiación de la renta de la tierra por sujetos sociales distintos a los terratenientes. Durante el período 1959-1963 esto fue realizado principalmente mediante las retenciones a la exportación (fijadas como compensación de la liberación cambiaria y la consiguiente devaluación²⁰), convertidas luego en gasto público (ver el Gráfico 4, donde la renta apropiada por el estado por retenciones aparece representada por la barra “1”). Sin embargo, una parte del elevado nivel interno de precios se explica por la situación excepcional de demanda “atrasada” de años anteriores, que determinó la existencia de una diferencia importante entre la producción local y la necesidad social solvente. En este sentido, las políticas estatales que vehiculizaron la expansión del capital industrial mediante la apropiación de renta de la tierra desde el fin de la

¹⁷ Sourrouille, *El complejo automotor*, 48.

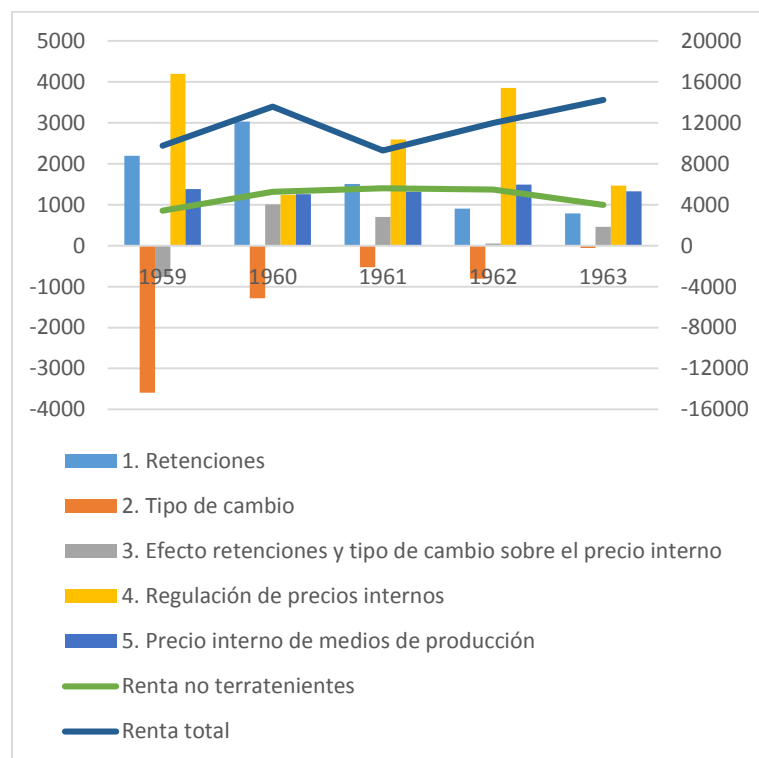
¹⁸ Nofal, *Absentee Entrepreneurship*, 20.

¹⁹ Altimir, Santamaría, and Sourrouille, “Los Instrumentos de Promoción Industrial En La Postguerra,” 1966, 101.

²⁰ En 1959, la subvaluación del peso resultante de la devaluación fue mayor que las retenciones; es decir, éstas últimas no llegaron a compensar completamente la transferencia de riqueza social al sector agrario. A partir de 1960, la apreciación relativa de la moneda respecto del momento más bajo implicó que las retenciones pasen a ser forma de apropiación efectiva de renta agraria, más que compensando la subvaluación, ahora menor, del peso.

segunda guerra mundial, con la expansión de la fuerza de trabajo y de los salarios reales correspondiente, fueron mediadoras, a su vez, de la generación de la demanda que posibilitó la realización de los precios internos de la industria automotriz. Es decir que el nivel de la demanda interna de automóviles y camiones no se explica solamente por la expansión del consumo debido a la transferencia de renta agraria contemporánea al período de instalación, sino también por las transferencias previas que posibilitaron la expansión de la acumulación de capital en general. En este sentido, las empresas automotrices se valorizaron a expensas de la capacidad de valorización contemporánea de otros sujetos sociales que se habían beneficiado, previamente, de la apropiación de renta agraria. En síntesis, los precios a los que venden los capitales automotrices no podrían haberse ubicado en un nivel tan elevado si no si no hubiera existido un flujo de riqueza social anterior que les diera sustancia²¹ o, dicho de otro modo, si no fueran una forma de apropiación de dicho flujo de riqueza por parte de los capitales automotrices.

Gráfico 4 - Formas de apropiación primaria de renta de la tierra (columnas, eje izquierdo) y renta de la tierra total y apropiada por no-terratenientes (líneas, eje derecho)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Iñigo Carrera, *La formación económica*.

²¹ Iñigo Carrera, *La formación económica*, 68.

Otra forma de acción estatal que actuó como forma de apropiación de la renta agraria por el capital industrial fue la circulación interna de medios de vida por debajo del precio de producción, que a su vez abarataba la fuerza de trabajo (abaratamiento que se sumaba a su venta por debajo del valor a la que nos referimos anteriormente). El abaratamiento interno de los medios de vida se realizó mediante las ya mencionadas retenciones a la exportación y mediante la fijación directa de precios internos de los granos y la carne, que fue mantenida pese a la insistencia del FMI en la desregulación de precios²² (Gráfico 4, barras 3 y 4).

Por otro lado, la licuación de las deudas internas de los capitales automotrices también requirió de la acción específica del estado en la generación de la tasa de interés real negativa. Y, para que exista esta negatividad de la tasa de interés, hacen falta elevados niveles de inflación y tasas nominales de interés relativamente bajas. En este sentido, y aunque la reducción del gasto público fue uno de los objetivos declarados del acuerdo con el FMI de 1959 y años subsiguientes, el déficit fiscal nunca fue eliminado, aunque se logró reducirlo en 1960 y, sobre todo, en 1961, año pico de la breve expansión económica. Este último año fue, entonces, el de menor inflación del período pero, aun así, la tasa de interés activa fue apenas positiva en términos reales (0,97%)²³. Sin embargo, la expansión de esos años no fue acompañada de un incremento de la renta agraria (de hecho, ésta se había contraído respecto de 1960) ni de las otras fuentes que habían impulsado la acumulación, pues el salario real había aumentado respecto del piso de 1959 (reduciendo por tanto el grado de explotación de la fuerza de trabajo) y el aumento de endeudamiento externo no alcanzó a compensar la caída de la inversión extranjera²⁴. El mismo límite a la acumulación de capital que se había manifestado en la crisis de divisas de 1958 volvió a la superficie a principios de 1962, y con una nueva devaluación los salarios reales volvieron a caer a los niveles de 1960 por dos años más. Asimismo, la inflación resultante de la devaluación volvió a ubicar la tasa de interés real en niveles marcadamente negativos. En definitiva, la tasa de interés real, resultado de las políticas cambiarias, fiscales y monetarias del estado nacional, promedió -14,6% anual en 1959-63²⁵. Dada la tasa de interés real negativa, entonces, durante este período el endeudamiento interno fue una forma de apropiación de riqueza social por parte del capital automotriz (que, como vimos, fue un fuerte tomador de crédito) a expensas de los depositantes netos en el sistema financiero, esencialmente

²² Eshag and Thorp, "Economic and Social Consequences," 21.

²³ Calculada en relación al índice de precios industriales (en relación a los precios al consumidor la tasa real es negativa en un 2,66%); cf. Iñigo Carrera, *La formación económica*, 274.

²⁴ Eshag and Thorp, "Economic and Social Consequences," 30.

²⁵ Nos referimos a la tasa activa nominal en relación al índice de precios industriales, cf. Iñigo Carrera, *La formación económica*, fig. B.31.

terratenientes y obreros, estos últimos mediante los fondos jubilatorios²⁶. Cabe aclarar que, en la parte correspondiente a la renta de la tierra, la porción transferida por medio de la tasa de interés real negativa no aparece registrada en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** dentro de la renta que escapa a los terratenientes porque, a diferencia de las anteriores formas de apropiación, se trata de una redistribución de riqueza apropiada en primer lugar por los terratenientes (queda registrada, por tanto, dentro de la renta total).

6. La vinculación con el pequeño capital

La vinculación de las empresas terminales con el pequeño capital, en particular con el de la rama autopartista, consiste en una relación comercial en la cual el primer tipo de empresas, en su condición de capital medio fragmentado, relativamente concentrado dentro del ámbito nacional, se valoriza a expensas de la apropiación de plusvalía extraída a sus obreros por las del segundo tipo. Dado que esta relación se establece directamente en el mercado, en nuestro caso específico mediante la compra por parte de las terminales del producto de las autopartistas, en primera instancia parece que las políticas estatales no juegan mayor papel en tal relación. Sin embargo, aunque es cierto que la determinación de la relación de valorización diferenciada reside estrictamente en las relaciones económicas entre los capitales en cuestión, al menos dos aspectos de las políticas estatales ya vistas contribuyen a la conformación de la relación particularmente provechosa del capital medio fragmentado con el pequeño capital que caracteriza a la valorización del capital extranjero en Argentina. La primera de estas políticas es la conversión de la renta apropiada por el estado nacional en gasto público, por medio del cual se expande la demanda del pequeño capital, con particular fuerza desde la posguerra. La segunda es el sostenimiento de la tasa de interés real negativa, que determina que la proporción de plusvalor que el capital medio fragmentado logra apropiarse a expensas de la valorización de los capitales menos concentrados sea mayor a la que ese capital medio obtiene de la misma relación en los países clásicos.

Además de estas determinaciones que afectan a todas las ramas en las que opera el pequeño capital, el régimen de promoción automotriz fue, él mismo, forma concreta del establecimiento de esta relación entre los pequeños capitales y los capitales medios fragmentados. Lo era porque la exigencia de los altos porcentajes de producción local (90% para autos y 80% para camiones) estimulaba particularmente a la industria autopartista aunque, cabe resaltar, dichos porcentajes debían ser alcanzados completamente recién en 1964. Con todo, el decreto 6567 de 1961 que

²⁶ Iñigo Carrera, *La formación económica*, 59.

complementaba el régimen de promoción establecido en 1959, procuraba forzar el cumplimiento de las cuotas mediante la mayor precisión en el modo de cálculo del contenido local e importado. Además, introdujo beneficios especiales a quienes superasen el 75% de contenido nacional, excluyó explícitamente la maniobra de comprar internamente partes importadas por terceros y restringió la importación de repuestos. Todas estas medidas pueden ser vistas como una forma de limitar la tendencia de las terminales a importar muchos insumos y partes para aprovechar la transferencia implícita en el arancel promocional y, por lo mismo, poder contener las importaciones en general. En este sentido, parecen ser políticas que van en contra de los intereses de los capitales del sector terminal. Sin embargo, estas políticas tienen, además, el efecto de desarrollar la industria autopartista local, de cuya existencia son beneficiarios los capitales medios fragmentados extranjeros del sector terminal. La exigencia de contenido local, frecuentemente presentada como simple forma de fomento del capital nacional y del ahorro de divisas era, entonces, también y principalmente, una forma política de la valorización del capital automotriz extranjero.

7. Bibliografía

- Altimir, Oscar, Horacio Santamaría, and Juan Sourrouille. "Los Instrumentos de Promoción Industrial En La Postguerra." *Desarrollo Económico* 6, no. 21 (1966): 89–144. doi:10.2307/3465777.
- . "Los Instrumentos de Promoción Industrial En La Postguerra." *Desarrollo Económico* 7, no. 27 (1967): 361–76. doi:10.2307/3465591.
- Asociación de Fábricas de Automotores. *La industria automotriz argentina; informe económico*. Buenos Aires, 1969.
- Braun, Oscar, and Leonard Joy. "Un Modelo de Estancamiento Económico - Estudio de Caso Sobre La Economía Argentina." *Desarrollo Económico* 20, no. 80 (January 1, 1981): 585–604. doi:10.2307/3466720.
- Eshag, Eprime, and Rosemary Thorp. "Economic and Social Consequences of Orthodox Economic Policies in Argentina in the Post-War Years." *Bulletin of the Oxford University Institute of Economics & Statistics* 27, no. 1 (1965): 1–44. doi:10.1111/j.1468-0084.1965.mp27001001.x.
- Ferrerres, Orlando J. *Dos siglos de economía argentina, 1810-1910-2010 : historia argentina en cifras*. Buenos Aires: El Ateneo : Fundación Norte y Sur, 2010.
- Fitzsimons, Alejandro. "Estado Y Acumulación de Capital En Argentina: La Expansión de Las Empresas Extranjeras Entre 1958 Y 1963". Tesis Doctoral, Universidad de Buenos Aires, 2014.
- García Heras, Raul. "La Argentina Y Los Organismos Financieros Internacionales (1955-1963)." *El Trimestre Económico* 67, no. 268(4) (October 1, 2000): 523–56. doi:10.2307/20857040.
- Gerchunoff, Pablo, and Lucas Llach. *El ciclo de la ilusión y el desencanto: un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Ariel, 1998.

- Iñigo Carrera, Juan. "La Acumulación de Capital En La Argentina." CICP, 1998. <http://www.cicpint.org/Investigaci%C3%B3n/JIC/Argentina/Assets/La%20acumulaci%C3%B3n%20de%20capital%20en%20la%20Argentina.pdf>.
- . *La formación económica de la sociedad argentina. Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2007.
- Nofal, Maria Beatriz. *Absentee Entrepreneurship and the Dynamics of the Motor Vehicle Industry in Argentina*. New York: Praeger, 1989.
- Sourrouille, Juan V. *El complejo automotor en Argentina : transnacionales en América Latina*. México, D.F.: Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales : Editorial Nueva Imagen, 1980.
- United States Census Bureau. "Statistical Abstract of the United States." U.S. Government Printing Office, Varios años.
- World Bank. *Global Purchasing Power Parities and Real Expenditures. 2005 International Comparison Program*. Washington, D.C.: International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, 2008. <http://siteresources.worldbank.org/ICPINT/Resources/icp-final.pdf>.