

V Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata, 2008.

# **La reestructuración de las relaciones sociales capitalistas en Argentina a fines de la década del setenta: aproximación a partir del análisis del caso de la industria automotriz .**

Ianni, Valeria.

Cita:

Ianni, Valeria (2008). *La reestructuración de las relaciones sociales capitalistas en Argentina a fines de la década del setenta: aproximación a partir del análisis del caso de la industria automotriz*. V Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-096/557>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/edBm/mFP>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar>.

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## **Mesa J 37: Acumulación, dominación y lucha de clases en la Argentina (1970-2008)**

### **La reestructuración de las relaciones sociales capitalistas en Argentina a fines de la década del setenta: aproximación a partir del análisis del caso de la industria automotriz**

Valeria Ianni

CONICET – Instituto Ravignani, UBA

[valerianni@yahoo.com.ar](mailto:valerianni@yahoo.com.ar)

#### **Introducción**

A partir de la profunda derrota de la clase obrera realizada y consolidada por las clases dominantes desde 1976, se produjeron en Argentina una serie de transformaciones cualitativas de tal magnitud que existe un amplio acuerdo entre los investigadores en identificar, a partir de esa fecha, un nuevo período. Pero no todos consideran que lo que se abre es una nueva fase del desarrollo del capitalismo, sino que, poniendo un peso excesivo en la dimensión particular del proceso sostienen que lo que ha ocurrido es un cambio en la lógica misma del movimiento de la sociedad. En esa interpretación, que es la dominante, se sostiene que la ruptura estuvo dada por el pasaje del patrón de acumulación de “industrialización por sustitución de importaciones” (ISI) a otro de “valorización financiera” que implicó un proceso de “desindustrialización”.

En contraposición a estas explicaciones en este trabajo intentaremos mostrar que la profunda reestructuración que tuvo lugar no constituye un cambio de lógica, sino una profundización de las tendencias inmanentes al modo de producción capitalista (mayor internacionalización, depuración de capitales, centralización, etcétera). El trabajo articula (o por lo menos es nuestra intención hacerlo) dos dimensiones: una centrada en el problema teórico y otra ligada a la historia de la industria en la que priman las referencias a la rama automotriz. Ésta fue considerada una industria emblemática de la ISI “compleja” y, aunque reestructurada de un modo radical, pervivió hasta la actualidad.

El trabajo está organizado de la siguiente manera: comenzamos revisando el modo en que las interpretaciones de la “desindustrialización” caracterizan el período en el que la “industrialización” fue, a su juicio, el rasgo dinámico de la estructura local, para plantear los puntos que, a nuestro entender, resultan débiles en tal interpretación. Luego, avanzamos la hipótesis con la que estamos trabajando y nos abocamos a mostrar

cómo las tendencias que se despliegan tras 1976 estaban presentes en la sociedad en general, en el sector industrial en particular y en la rama singular elegida desde la década de 1960. A partir de esto, exponemos una caracterización diferente de las potencialidades y problemas de la ISI y de la producción automotriz. Finalmente, avanzamos en una aproximación al momento de cambio en la fase histórica concreta de desarrollo del capitalismo en Argentina y en la rama, destacando el lugar central que ocupó en él la dimensión de la lucha de clases.

### **La visión de la ISI construida desde la “desindustrialización”**

El consenso logrado por la interpretación de las transformaciones promovidas por la última dictadura militar y consolidadas en la década de 1990, centrada en la oposición entre “capital industrial / capital financiero” trasciende los espacios académicos y forma parte de la apropiación del pasado de parte considerable de lo que suele denominarse “campo popular”.

Investigadores que tienen diferencias y matices de importancia acuerdan en que, a partir de 1976, se emprende un movimiento decidido en contra de la estructura social que había resultado de la aceleración de la industrialización desde la década de 1930. El éxito de la industrialización quedaría reflejado tanto en el porcentaje creciente de las exportaciones no tradicionales dentro del total de las ventas al exterior, como por el hecho de que en ninguna de las crisis cíclicas (de “stop & go”) entre 1964 y 1974 se produjo una caída del producto manufacturero.

La posibilidad de profundizar ese proceso hasta alcanzar un crecimiento industrial autosostenido e integrado era, para estas interpretaciones, una posibilidad objetiva que resultó abortada por razones eminentemente políticas. Varios autores han extremado el contraste entre los períodos anterior y posterior a la dictadura, llegando a sostener que la sustitución de importaciones “no murió de muerte natural” sino que habría sido “asesinada”<sup>1</sup>. Consideran que ante la disyuntiva de elegir entre “desarrollo” y “seguridad”, una vez que el proceso histórico mostró que ambos no iban necesariamente de la mano, las viejas clases dominantes optaron por sacrificar el

---

<sup>1</sup>“La instauración de un nuevo régimen de acumulación no se origina en el agotamiento de la industrialización basada en la sustitución de importaciones” en Basualdo, Eduardo (2006): **Estudios de historia económica argentina**, Siglo XXI, Argentina, p. 115; o “La interrupción del modelo sustitutivo no sobrevino en razón de su agotamiento” en Schorr, Martín (2006): “Argentina 1976 – 1983: terrorismo de estado, desindustrialización y cambio estructural” en revista **Qué hacer**, Buenos Aires, p.27.

desarrollo con tal de garantizar la seguridad<sup>2</sup>. El propósito era asestar un golpe en la raíz del elemento desestabilizador principal: las bases económicas de lo que O'Donnell llamó la “alianza defensiva”<sup>3</sup>.

Para los investigadores que se insertan en esta línea, la “alianza defensiva” cuya expresión política era el peronismo, tenía su base de sustentación en un modelo de acumulación en el que el salario cumplía un papel irremplazable en la demanda dentro del mercado interno<sup>4</sup>. El círculo “virtuoso” de salarios e industria, permitiría que el peso de la clase obrera se viera potenciado en el plano de las relaciones de fuerza gracias a su alianza con los sectores industriales mercadointernistas<sup>5</sup>. Si bien estos autores reconocen que la política económica y el terrorismo implantados desde el gobierno militar afectaría ante todo a los trabajadores, destacan también que ración burguesa de la “alianza defensiva” sería otra de las víctimas del proceso. El resultado sería la estructuración de una nueva lógica de funcionamiento centrada en la “valorización financiera” que habría llevado a la reprimarización de la economía, a la desaparición de las pequeñas y medianas empresas y al consecuente fenómeno del desempleo estructural, sumado a la conversión del salario de un eje para la reproducción del ciclo en un mero costo<sup>6</sup>.

Desde otra perspectiva, sumamente influyente académicamente en el campo de la historia económica pero menos extendida socialmente que la anterior, se parte de una evaluación de las potencialidades de la ISI mucho menos idealizada<sup>7</sup>. En muchos de

---

<sup>2</sup> “esta vez la estrategia elegida consistió en restablecer el orden capitalista modificando drásticamente la estructura económica y social para disolver las bases materiales de la alianza entre la clase trabajadora y la *burguesía nacional* y, de esa manera, restablecer relaciones de dominio permanentes en el tiempo” Basualdo, op.cit. p. 116, subrayado en el original.

<sup>3</sup> O'Donnell, Guillermo (1977): “Estado y alianzas en la Argentina, 1956 – 1976” en revista **Desarrollo Económico**, Nº 64, vol. 16, enero – marzo, Buenos Aires.

<sup>4</sup> “se puede identificar una característica del proceso sustitutivo de importaciones en la cual cabe insistir, ya que ha sido poco mencionada. Se trata de la trascendencia que asumían los salarios como factor fundamental de la demanda interna, la cual impedía objetivamente su descenso más allá de cierto límite, a riesgo de introducir un proceso recesivo” Basualdo, op.cit. p.56.

<sup>5</sup> “la relación de fuerzas sociales derivada de la presencia de una clase obrera industrial acentuadamente organizada y movilizadora en términos político – ideológicos, *cuya fortaleza se potenciaba por su alianza histórica con ciertos sectores del empresariado local estrechamente vinculados a la expansión del mercado interno con eje en la industria (esto es, con lo que tradicionalmente se conoció como la *burguesía nacional*)*”, Schorr, op.cit. p.28, subrayado nuestro.

<sup>6</sup> “En tanto la *valorización financiera* desplazó a la producción de bienes industriales como el eje del proceso económico y de la expansión del capital oligopólico, el salario perdió el atributo de ser un factor indispensable para asegurar el nivel de demanda y la realización del excedente: de allí en más, contó como un costo de producción que debía ser reducido a su mínima expresión para asegurar la mayor ganancia del empresario” Basualdo, op.cit. p. 117, subrayado en el original.

<sup>7</sup> Sólo a modo indicativo: Katz, Jorge y Kosacoff, Bernardo (1989): **El proceso de industrialización en la Argentina: evolución, retroceso y prospectiva**, Centro Editor de América Latina – CEPAL, Buenos Aires. Schvarzer, Jorge (2000): **La industria que supimos conseguir**, Ediciones Cooperativas, Buenos

esos trabajos se destacan los problemas de la base técnica, de organización empresarial, de financiamiento de la industrialización, al tiempo que se recuperan los debates que dentro de los ámbitos académicos y empresariales se suscitaron desde mediados de la década del sesenta en torno a las restricciones del modelo sustitutivo. Estas restricciones de la ISI son explicadas principalmente por la inestabilidad política. Algunos trabajos llegan a esta conclusión tras mostrar las falencias del comportamiento empresario que obligaba a que el estado jugara un papel más fuerte y decidido del que efectivamente jugó<sup>8</sup>; otros a partir del análisis de empresas se inclinan por una explicación en la que habrían existido por lo menos en algunas ramas empresarios de tipo schumpeteriano pero cuyas iniciativas resultaron incapaces de hacer frente a la imprevisibilidad de las políticas estatales<sup>9</sup>.

A pesar de reconocer las limitaciones inherentes al tipo de industrialización emprendido, los autores que podemos inscribir en este enfoque coinciden con los del anterior en que podría haber tenido lugar una reestructuración y no en la destrucción del aparato industrial. En ambos casos, el contra-ejemplo de Brasil emerge como el ideal de lo que podría haber sido Argentina pero que, debido a la “revancha clasista” o a la secular ineficiencia de las políticas económicas, no pudo ser concretada.

### **Algunos problemas teóricos y empíricos de las visiones reseñadas**

Las interpretaciones de los cambios ocurridos en la estructura económica y en la sociedad argentina en su conjunto reseñadas tienen por fundamento una noción de industria, una concepción del proceso histórico y una delimitación marcadamente nacional que, a nuestro entender, merecen ser revisados críticamente.

Dado que el eje de la argumentación de los dos enfoques coincide en señalar la “desindustrialización” como fenómeno clave del proceso que se abre en 1976, cabría esperar algún tipo de explicitación acerca de qué es lo que se entiende por industria. Sin

---

Aires. Rapoport, Mario (2004): **Historia económica, política y social de la Argentina**, Ed. Macci, Buenos Aires. Rougier, Marcelo (2004): **Industria, finanzas e instituciones en la Argentina. La experiencia del Banco Nacional de Desarrollo. 1967 – 1976**, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, Bernal.

<sup>8</sup> Catalan, Jordi (2007): “Protection and national systems of innovation: The take-off of the automobile industry in Argentina, Spain and South Korea, 1945-87”, ponencia presentada en el **1er Congreso Latinoamericano de Historia Económica**, 5 – 7 de noviembre Montevideo. Schvarzer, J. (1987): **Promoción industrial en Argentina. Características, evolución y resultados**, CISEA, Buenos Aires. Sourrouille, J. (1980): **Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina**, ILET – Editorial Nueva Imagen, México DF.

<sup>9</sup> Rougier, M. (dir) (2007): **Políticas de promoción y estrategias empresariales en la industria argentina 1950 – 1980**, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires.

embargo, no encontramos este tipo de definición y, en consecuencia, menos aun está planteado cuál es la perspectiva teórica desde la cual se realiza la misma. Creemos que esta ausencia obedece a un supuesto subyacente de que no hay debate en torno a qué debe entenderse por industria; se da por sobreentendido que industria es la producción fabril o manufacturera, urbana<sup>10</sup>. Es decir, remite a lo que Marx llama al sector industrial en sentido estrecho<sup>11</sup>.

Sin embargo, la definición genérica de industria como aquella rama que es explotada de modo capitalista a través de la extracción de plusvalor por medio de relaciones asalariadas debe ser, no está presente en las investigaciones mencionadas. Esta crítica podría invalidarse señalando simplemente que si no se está trabajando dentro de una concepción marxista no habría por qué atender a sus categorías. No obstante, sí resulta problemática la fetichización de la industria que resulta de su abstracción de las relaciones sociales de la que ella es expresión y soporte material. Esto queda reflejado en la valoración positiva de la industria en sí, como proceso técnico más complejo que el de las actividades primarias y como proceso productivo en oposición a las actividades “especulativas”. La relación de explotación que tiene lugar en la industria queda totalmente fuera del campo de análisis, o en el mejor de los casos, aparece sólo como una cuestión de grado (altos o bajos salarios). Al no poner en el centro de la investigación el carácter históricamente determinado de las relaciones de clase capitalistas, la historicidad de este sistema se diluye y, al hacerlo, las tendencias que se imponen bajo el imperio de esa forma social específica son naturalizadas.

En esta cuestión resulta llamativo el retroceso teórico respecto de la economía del desarrollo en los años cincuenta y sesenta. Si en la actualidad se realiza una asociación directa, inmediata entre industria y “desarrollo” (sin adjetivar), los representantes de esa corriente tanto en el plano académico como político establecían con claridad que el problema era el desarrollo *capitalista*, esto es, el problema teórico y práctico acerca de qué condiciones debían estar presentes para que se alcanzara un proceso de acumulación de capital autosostenido<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Podría plantearse que es justamente en este tipo de operación consiste la construcción de hegemonía, es decir, la transformación de un conjunto de ideas surgidas de determinado contexto histórico y de clase, en sentido común.

<sup>11</sup> Una crítica en sentido similar, aunque extrayendo diferentes conclusiones metodológicas, ha sido realizada por Sartelli, Eduardo (2007): “¿Cómo se estudia la historia de la industria? Una crítica y una propuesta desde el estudio de los procesos de trabajo”, en *Anuario CEICS*, año 1, n° 1, Buenos Aires.

<sup>12</sup> Agarwala, A. N. y Singh, S. P. compiladores (1963): *La economía del subdesarrollo*, Editorial Tecnos, Madrid.

La interpretación de la “ISI versus valorización financiera” centra la crítica en el segundo de los polos o momentos y lo contrasta con el primero. En un plano teórico más abstracto, esto implica que las distintas formas funcionales del capital aparecen en una relación antagónica, cuando si bien cada una de ellas es la negación de la otra, lo que domina es la unidad de todas las formas particulares en el movimiento<sup>13</sup>. Pero esta concepción teórica está en la base de la noción de proceso, la caracterización de los períodos pre y post ’76 que realizan los investigadores que se enmarcan en los enfoques referidos muestra dos lógicas de funcionamiento completamente diferentes. Si durante la ISI el eje estaba en la producción material, esto dejará de ser así una vez que se imponga el régimen de acumulación financiera. Si la industrialización había permitido importantes niveles de integración social, con bajos niveles de desocupación y salarios que podían ponerse al día gracias a la fuerza del movimiento obrero organizado y que cumplían un rol activo en la realización mercantil de la producción, la dictadura iniciaría a sangre y fuego la reversión de todos esos aspectos. En consecuencia, estaríamos ante un cambio brusco, ante una ruptura que hace difícil encontrar continuidades entre ambos. Reaparece así el desgarramiento de la unidad entre los distintas figuras funcionales del capital como escisión entre los dos momentos históricos.

Así como en el proceso histórico se establece una ruptura tajante, la dinámica y los cambios que tienen lugar en Argentina aparecen desvinculados de las transformaciones que se producen en el plano internacional. Esta dimensión aparece como un “contexto externo” y no como una totalidad compleja de la que este espacio nacional de acumulación es una parte. Finalmente, al quitar determinaciones centrales del proceso, al abstraer a la industria de las relaciones sociales, al no reconocer la continuidad de las tendencias que están presentes en ambas etapas junto con la separación de este espacio nacional del sistema mundial, culmina en una sobrevaloración de la capacidad de las políticas de definir y pautar el rumbo de la acumulación.

Sin embargo, atendiendo a los cambios cualitativos que implicó el despliegue del capitalismo desde fines de la década de 1970 y al modo en que se alteró en

---

<sup>13</sup> “El capital como valor que se valoriza no sólo implica relaciones de clase, determinado carácter social que se basa en la existencia del trabajo como trabajo asalariado. Es un movimiento, un proceso cíclico a través de distintas fases, que a su vez encierra tres formas distintas [dineraria, productiva y mercantil] del proceso cíclico. Por eso sólo se la puede concebir como movimiento y no como cosa estática”, Marx, Kart (1995): **El Capital. Crítica de la Economía Política**, Siglo XXI, México, tomo II, p. 123.

profundidad la correlación de fuerzas entre las clases fundamentales, ¿no resultaría una explicación más comprensiva si concebimos que esas dos fases constituyen momentos históricamente particulares del desarrollo del modo de producción capitalista? Podría contestarse que, aun siendo capitalista, la acumulación durante la ISI tenía una lógica de funcionamiento esencialmente diferente a la imperante con posterioridad. Pero, ¿si han cambiado las tendencias de movimiento, las determinaciones esenciales de esa forma histórica de sociedad, sería entonces el mismo modo de producción?<sup>14</sup>

Como ya dijimos, nuestra hipótesis central para intentar una aproximación alternativa va en el sentido de la primera pregunta. En lo que sigue, realizaremos una revisión de esta hipótesis centrándonos específicamente en la experiencia de la rama automotriz. Trataremos de mostrar que las tendencias a la internacionalización, a la concentración y centralización, al aumento de la productividad marcaron la dinámica del sector durante la ISI. Lejos de ser meramente el resultado objetivo del proceso, muchos de los reajustes posteriores venían a realizar y/o profundizar medidas que los empresarios de las terminales automotrices venían reclamando con anterioridad. Asimismo, destacaremos que estos problemas y estas soluciones no pueden aislarse del papel en la lucha de clases que jugaron los obreros de esa rama, aunque esto obligue a sobrepasar el estudio “de caso”.

## **Las tendencias propias del movimiento del capital en dos momentos de su desarrollo**

### ***La tendencia a la internacionalización del capital***

A pesar de las experiencias de montaje e incluso de producción previas, recién podemos hablar de fabricación masiva de automóviles en Argentina a partir de fines de la década de 1950 y comienzos de la siguiente. El proceso que lleva a la instalación de terminales automotrices en el país formó parte de un movimiento general. En este sentido, a diferencia de lo que plantea la mayor parte de la historiografía sobre el tema, consideramos que esa instalación no fue principalmente una respuesta a la legislación de promoción sancionada bajo el gobierno de Arturo Frondizi sino que obedeció a un

---

<sup>14</sup> “Lo en sí que ya no fuera en sí, sería así otra cosa; por consiguiente, habría allí una variación, un cambio. En el cambio hay algo que llega a ser otra cosa. En la evolución podemos también, sin duda, hablar del cambio, pero este cambio debe ser tal que lo otro, lo que resulta, sin embargo, es aún idéntico a lo primero, de manera que lo simple, el ser en sí, no sea negado. Es algo concreto, algo distinto; pero, sin embargo, contenido en la unidad, en el en sí primitivo” Hegel, Georg (1980): **Introducción a la historia de la filosofía**, Aguilar, Buenos Aires, p. 57.

conjunto más complejo de determinaciones que tuvieron lugar en el capitalismo a nivel internacional. Para tener una dimensión del proceso, señalemos que en julio de 1966 los países más industrializados (Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania Occidental, Japón, Italia y Suecia) tenían funcionando 387 cadenas de montaje en 55 países<sup>15</sup>. Los drásticos cambios en la normativa -como la equiparación en derechos del capital extranjero que viniera a radicarse y el capital local reconocida en la Ley 14.780, o el modo en que se fomentaban esas inversiones en regímenes de promoción como el 3693/59 para el sector automotriz sancionados en función de la Ley 14.781- cumplieron más el rol de adaptar la situación nacional a los requerimientos de esas exportaciones y, sin duda, potenciarlas, pero no fueron las normas jurídicas de Argentina las que crearon esas nuevas condiciones.

La situación de la industria automotriz fue uno de los ejemplos de una tendencia general a la exportación de capital bajo la forma de inversiones extranjeras directas en el sector manufacturero como forma principal de la internacionalización del capital desde la segunda posguerra. Si inicialmente, el país origen de esos capitales había sido Estados Unidos y su destino la reconstrucción de Europa, hacia fines de los '50 la competencia recrudesció y, entre los diversos mecanismos puestos en juego en esa disputa, estuvo la instalación de plantas en los “países en desarrollo”. La inversión en este tipo de países permitía amortiguar el efecto de la acelerada rotación de capital constante fijo que resultaba del hecho de que la innovación técnica generaba una obsolescencia prematura de los medios de trabajo<sup>16</sup> (Mandel: 1979).

El caso de la industria automotriz muestra además el modo contradictorio que asumió la internacionalización que a pesar de desarrollar una rama antes inexistente en el país, por otro lado no lo hizo homogenizando inmediatamente las condiciones de producción. A raíz de ello, los automóviles producidos por las empresas transnacionales tuvieron como destino principal el mercado interno. Este desarrollo desigual, combinado y contradictorio se expresó objetiva y subjetivamente. Las empresas extranjeras bregaron en el plano nacional por la limitación legal de la competencia

---

<sup>15</sup> Baranson, Jack (1971): **La industria automotriz en los países en desarrollo**, Editorial Tecnos – Banco Mundial, Madrid, “Anexo”, cuadro 6.

<sup>16</sup> Mandel, Ernest (1979): **El capitalismo tardío**, Ediciones Era, México. Nos queda pendiente realizar una aproximación al peso relativo de la exportación al “Tercer Mundo” dentro del proceso global de producción (y reproducción) de las matrices.

exterior, tanto a través de la prohibición al ingreso de nuevas terminales desde 1961<sup>17</sup> como al mantenimiento de las restricciones aduaneras a la entrada de unidades terminadas en el extranjero una vez finalizados los primeros cinco años del régimen de promoción<sup>18</sup>. Mientras en las relaciones de este espacio nacional con el mercado mundial las terminales reclamaron que el estado garantizara la separación necesaria para que sus inversiones fueran rentables, en el plano interno presionaron para disminuir la regulación estatal del sector. Para facilitar la realización interna de las mercancías producidas, las terminales criticaron con insistencia la decisión del gobierno de Arturo Illia de gravar impositivamente las ventas de automóviles<sup>19</sup>.

Otro de los blancos recurrentes en los documento de la cámara era la exigencia de integrar porcentajes crecientes de partes nacionales en los automóviles terminados lo que implicaba mayores gastos que si se hubiera podido recurrir a la importación de partes. La gran dispersión de los talleres de autopartes junto a con su incapacidad técnica y financiera para producir de acuerdo a las exigencias de las terminales, redundaba en los mayores costos de las propias fábricas terminales que tuvieron que mantener un grado de integración vertical superior al que tenían en las casa matrices en los países de origen<sup>20</sup>. En 1964 la cámara de las terminales consiguió que se aprobara un régimen de draw – back que permitiría descontar del cupo de divisas para importación asignado la cantidad de esas importaciones que fuera exportado<sup>21</sup>. Sin embargo, esta “salida exportadora” que desde la crisis de 1962 – 63 apareció en el horizonte de todas las ramas industriales, no pudo ser concretada en dimensiones importantes por las automotrices.

También en 1964, ADEFA emprendió una decidida batalla en pos de que en el régimen de promoción que debía prorrogarse ese año se modificara la valuación aduanera sobre la que se calculaba el porcentaje de las importaciones que las empresas podían hacer pagando una tarifa promocionada. Finalmente, logró que ésta dejara de

---

<sup>17</sup>El Decreto 6567/61 fue la primera reformulación importante del régimen de promoción al sector automotriz. Allí, se especifican con mayor detalle ciertas condiciones que deben cumplir las empresas acogidas al régimen y se dictamina que no se autorizará la instalación de nuevas terminales.

<sup>18</sup> Si en 1959 las medidas excepcionales de promoción se habían justificado por el carácter incipiente de la industria, la renovación del régimen cumplidos los primeros cinco años mostró que esas medidas no eran transitorias.

<sup>19</sup> ADEFA (1964): **La industria automotriz argentina. Su gravitación en el desarrollo de la economía del país.** Allí la cámara publica las cartas presentadas al ministro de economía y al presidente Illia con el propósito de que no se procediera a establecer una tasa diferencial en el impuesto a las ventas de los automóviles.

<sup>20</sup> Baranson, op.cit.

<sup>21</sup> ADEFA (1964): **El régimen de draw – back y la industria automotriz.**

hacerse sobre el valor CYF de las unidades completas y se hiciera sobre el valor FOB (menor debido a que no incluye en costo del flete). En un extenso encargado por esa ADEFA y realizado por la CEEIA sobre datos de 1967 tras calcular la incidencia de las autopartes en la distorsión de costos del automóvil promedio final en un porcentaje de 19,15%, reclamaba la ampliación del margen de importación así como la racionalización del sector.

En resumen, la exigencia de una mayor liberalización de las importaciones de partes y /o una profunda racionalización del sector proveedor local fue una de las exigencias reiteradas por ADEFA y que se fue haciendo más fuerte a medida que el potencial de expansión del mercado interno se reducía, y se imponía el imperativo de realizar parte de la producción en el mercado mundial. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que la reestructuración del sector expresada jurídicamente en la ley 21.932 de enero de 1979 vino a satisfacer ese reclamo largamente expuesto por ADEFA sobre la necesidad de reducir los porcentajes de integración nacional exigidos habilitando que una mayor cantidad de autopartes pudiera comprarse en el exterior<sup>22</sup>. La medida coincidió con el momento en que a nivel internacional el sector entraba en una profunda reestructuración a nivel internacional producto de las grandes innovaciones en el plano del proceso de producción y en la organización del trabajo, y que estaba conduciendo ya a una nueva articulación entre los distintos espacios nacionales de producción. En el nuevo contexto la posibilidad objetiva de contar con una industria automotriz altamente integrada en términos nacionales y centrada en el mercado interno comenzó a evaporarse. La rama seguirá existiendo pero bajo formas muy diferentes a las imperantes durante la ISI.

### ***Las tendencias a la concentración, centralización y depuración de capitales***

El proceso de depuración de capitales y de centralización que se produce en torno al ajuste violento que trae consigo la crisis mundial de la década del setenta, tuvo una manifestación contundente en la industria automotriz argentina. En los años previos a la crisis de la deuda, a raíz del retraso cambiario, de la apertura del mercado local de unidades terminadas y en especial de autopartes, se modificó la estructura que había caracterizado al complejo automotor hasta entonces. Sin duda, el eslabón más débil en términos capitalistas, el de los talleres de autopartes (particularmente del sector

---

<sup>22</sup> Coscia, op.cit., cuadro III – 1.

metalúrgico), fue el más afectado. Si durante la década de 1960 el 90% de la actividad de las autopartes tenía como destino las fábricas automotrices, dos décadas después el principal destino de los autopartistas pasó a ser el de proveer al mercado de reposición<sup>23</sup>. A esto debe agregarse la progresiva integración de la producción automotriz con Brasil que llevó a especializar la producción de piezas y conjuntos de piezas.

Mas este proceso no afectó sólo a los proveedores de autopartes; la depuración y centralización avanzó entre las empresas terminales. A comienzos de la década del setenta operaban en el país ocho empresas automotrices. Con la única excepción de DINFIA – IME todas ellas eran filiales de empresas transnacionales. A finales de esa década y comienzos de la siguiente, las siete terminales de capital privado se van reducir a tres tras los retiros sucesivos de General Motors, Chrysler, Citroën y Peugeot.

Sin embargo, si remontamos el análisis a los comienzos de la fabricación observamos que lo que acontece llegando a la década de 1980 es la culminación de una tendencia que venía desplegándose desde entonces<sup>24</sup>.

Entre 1959 y 1961, fueron presentados y aprobados 26 planes de producción, sin embargo, cuatro empresas no llegaron a producir nunca (Alcre, Dinarg, Imena, Industrias Platenses Automotrices). Si bien había un mercado potencial importante debido a una “demanda insatisfecha” a causa de las dificultades para importar en el contexto de la crisis del '30 y la Segunda Guerra Mundial, el número de 22 terminales automotrices resultaba desproporcionado desde cualquier punto de vista<sup>25</sup>. 1961 fue un año importante para el sector con un nuevo reajuste que eliminó cuatro empresas más (Goliath Hansa Argentina, Industrias de Transporte Automotor, Onofre Marimón, Panambí). Entre 1959 y 1961 éstas habían aportado menos del 0,2% a la producción total<sup>26</sup>. La entrada de las Tres Grandes norteamericanas a la producción de automóviles ese año, elevó la productividad media local indispensable para mantenerse en mercado. Acompañando todo esto, como ya dijimos, el gobierno modificó el régimen del sector,

---

<sup>23</sup> Schvarzer, Jorge (1995): “La reconversión de la industria automotriz argentina: un balance a mitad de camino”, en **Ciclos**, año V, Vol. V, N° 8, 1er. semestre, Buenos Aires. p.10-11.

<sup>24</sup> Lo acontecido en los primeros años retoma lo presentado en Ianni, Valeria (2008): “La industria automotriz en los años de instalación masiva de empresas terminales 1959 – 1963” en **XXI Jornadas de Historia Económica**, Caseros (Buenos Aires), 23 al 26 de septiembre de 2008.

<sup>25</sup> Ver una extendida crítica en Remes Lenicov, J. (1974): “Algunos resultados de la política desarrollista (1958 – 1964): el caso de la industria automotriz”. En Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Provincia de Buenos Aires, Universidad Nacional de La Plata y Facultad de Ciencias Económicas: **Problemas económicos argentinos: diagnóstico y políticas**, Ediciones Macci, Buenos Aires.

<sup>26</sup> Cálculos propios a partir de Consejo Nacional de Desarrollo (1966): **La industria automotriz; análisis preliminar**. Buenos Aires.

adoptando normas más precisas para exigir los grados de integración nacional lo que volvió inviable la producción de estas pequeñas empresas que habían sobrevivido hasta entonces importando o comprando en el mercado local autopartes importadas.

El siguiente hito lo encontramos en torno a 1963. Allí, la crisis que afectó al conjunto de la economía y al sector industrial en particular, se manifestó con fuerza en la industria automotriz afectando no sólo los niveles de actividad (sobre todo en los primeros 8 meses de ese año) sino produciendo, como toda crisis, el ajuste violento en la cantidad de fracciones autónomas de capital. En esta situación, Los Cedros se fusionó con Isard y salieron del mercado Autoar (pionera en el rubro), Cisitalia, Dinborg y la Fábrica de Automotores Utilitarios. Por haber incumplido con el régimen, la licenciataria de Peugeot tuvo que cambiar de nombre. Las cuatro empresas que salieron de la producción en ese momento habían aportado entre 1959 y 1962 inclusive menos del 1,5% a la producción total<sup>27</sup>.

Podríamos decir que hacia mediados de los años sesenta ya habían sido eliminadas la mayoría de las empresas más pequeñas del sector. A medida que la producción de automotores local se estabilizaba en torno a las 200.000 unidades anuales y no mostraba indicios de aumentar exponencialmente, el proceso comenzó a avanzar sobre empresas más grandes. En 1967, tras haber fracasado un intento de fusión entre ambas, Siam Automotores se retiró definitivamente del mercado<sup>28</sup> e IKA fue absorbida por su principal licenciataria, la francesa Renault<sup>29</sup>. Mucho menos importante que las dos mencionadas, y tres años después desaparecía IASF (Autounión) luego de cinco años de descenso de su volumen de producción.

### ***La tendencia a disminuir la demanda de fuerza de trabajo***

El fenómeno de la desocupación estructural con un piso de dos dígitos a partir de la crisis de la hiperinflación implicó, a la vez que permitió, un profundo retroceso en los niveles salariales, en las condiciones de vida y trabajo y en la organización de la clase obrera argentina. Como consecuencia de esta alteración drástica la correlación de

---

<sup>27</sup> Ídem.

<sup>28</sup> Rougier, Marcelo y Schvarzer, Jorge (2006): **Las grandes empresas no mueren de pie: el (o) caso de SIAM**, Norma, Buenos Aires.

<sup>29</sup> Brennan, James (1992): "El clasismo y los obreros. El contexto fabril del 'sindicalismo de liberación' en la industria automotriz cordobesa, 1970 - 1975", en **Desarrollo Económico**, vol. 32, N° 125, abril - junio, Buenos Aires. Brennan, James (1996): **El cordobazo; las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976**, Sudamericana, Buenos Aires.

fuerzas objetivas entre capital y trabajo, la capacidad de resistencia (ni hablemos ya de tener la iniciativa) de los trabajadores disminuyó enormemente.

Si en el caso del sector proveedor la desocupación fue en gran medida en conjunto con la desaparición de subsectores, no ocurrió lo mismo en el caso de las terminales. Si la ocupación en estas fábricas había alcanzado el máximo de 55.000 personas en 1975, quince años después esa cantidad se había reducido más de un 60% al ocupar tan sólo a 20.000 personas. Parte de los puestos de trabajo que desaparecieron deben atribuirse a las terminales que dejaron de producir localmente, pero tan importante como eso fue la racionalización emprendida por las terminales privadas que permanecieron en el mercado: Renault, Fiat y Ford. Renault redujo su planta de 12.000 de 1975 a 8.000 en 1980, Ford hizo lo propio al disminuir el número de trabajadores ocupados de 9.000 a 5.000, Fiat pasaría de 14.000 a 6.000 a fines de los '80<sup>30</sup>.

Como no podía ser de otro modo en una situación de profunda reestructuración capitalista y tras una de las derrotas más duras infligidas a los trabajadores, la disminución de puestos estuvo acompañada de un salto en la productividad e intensidad del trabajo. Sin embargo, ¿era realmente nueva la tendencia o la novedad era la dimensión en que se imponía?

La magnitud sin precedentes de los niveles de desocupación abierta y encubierta que se alcanza con la crisis de la hiperinflación y que se agrava posteriormente, lleva a que se identifique el problema del desempleo con una fase particular del capitalismo (“valorización financiera”) oscureciendo de esta forma que éste es uno de los rasgos inmanentes al sistema, tan necesario como la existencia de una masa de expropiados de los medios de producción. Tal como planteamos al inicio de este trabajo, esta afirmación no pretende de ningún modo menospreciar las terribles consecuencias que trae consigo un cambio semejante en la forma y en la magnitud de ese sector de la clase obrera que no puede vender su fuerza de trabajo; pero esto no es lo mismo que afirmar que con anterioridad no había ejército industrial de reserva. El porcentaje relativo entre el activo y la reserva de la clase obrera puede variar pero no hay posibilidad de una ocupación total en el capitalismo. Más aún, la tendencia a que el aumento de la productividad disminuya, en términos relativos, la cantidad de trabajo vivo que es necesario para movilizar un volumen creciente de trabajo muerto estuvo presente por lo menos desde que domina un modo de producción específicamente capitalista.

---

<sup>30</sup> Schvarzer, Jorge (1995), op cit., p. 8- 9.

En nuestro país, en pleno auge de la ISI, uno de los problemas que diversos investigadores contemporáneos comenzaron a señalar con preocupación fue, justamente, la debilidad con que crecía la ocupación industrial a partir de la “modernización” emprendida a fines de la década de 1950. A fines de 1966 en una reunión internacional organizada por el Centro de Investigaciones Económicas del Instituto Di Tella, Guido Di Tella centró su exposición en la cuestión, criticando la estrategia de desarrollo desequilibrado puesta en práctica durante el gobierno de Frondizi. Destacaba que si gracias a la situación creada por la Segunda Guerra la capacidad empleadora de la industria había crecido, el proceso se modificó desde “la crisis de 1962, que volvió a crear una masa de desocupación como el país no había conocido en casi treinta años. (...) La muy fuerte capitalización del país en los años 1960 y 1961 pareció dar comienzo a un fenómeno de desocupación estructural, por haber elegido actividades y tecnologías más capital – intensivas que lo que la proporción de los factores aconsejaba para el país”<sup>31</sup>.

En 1972 un estudio realizado por especialistas del Consejo Nacional de Desarrollo sobre el proceso de sustitución de importaciones<sup>32</sup>, coincidía en marcar entre fines de la década de 1950 y comienzos de la de 1960 el origen del problema de la ocupación. A partir de la elaboración de los datos de los Censos Económicos Nacionales de 1953 y 1963<sup>33</sup>, mostraban que la entrada de masiva de inversiones extranjeras desde 1958 había provocado la desaparición de sectores enteros de la economía que hacían uso intensivo del “factor trabajo”; la desocupación así generada había reducido los mercados consumidores estimulando indirectamente una nueva ola de expulsión de mano de obra. Durante los primeros años, el ascenso de la media de productividad resultante de la instalación de plantas más modernas había balanceado los efectos globales de este proceso de expulsión a raíz de la fuerte demanda inicial de fuerza de trabajo que dichos emprendimientos requerían. Sin embargo, en términos relativos, los autores preveían que las nuevas empresas “dinámicas”, cuyo paradigma

---

<sup>31</sup> Di Tella, Guido: “Criterios para una política de desarrollo industrial”, pág 443, publicado luego en Brodersohn, Mario (1970): **Estrategias de industrialización para la Argentina**, Ed. del Instituto, Buenos Aires.

<sup>32</sup> Cimillo, Elsa; Khavisse, Miguel; Lifschitz, Edgardo y Piotrkowski, Juana (1972): “Un proceso de sustitución de importaciones con inversiones extranjeras: el caso argentino” en CONADE (1974): **El desarrollo industrial de la Argentina: sustitución de importaciones, concentración económica y capital extranjero (1950 -1970)**.

<sup>33</sup> Schvarzer, 1977, reseña críticamente el trabajo referido, llamando la atención acerca de los problemas y el margen de error que presenta el uso de los datos censales y más aún la comparación intercensal. Para no desviarnos del eje del trabajo con la polémica en torno a este punto, preferimos centrarnos en las tendencias que marcan los autores más que en las cifras precisas.

eran las automotrices, serían menos demandantes de mano de obra que las “vegetativas”.

Un análisis análogo realizaba en las Jornadas de Economía de la Universidad Nacional de La Plata un especialista en el problema del empleo, Adolfo Canitrot. Tomando el período 1951 – 1970 observaba que el aumento del empleo asalariado había crecido en valores absolutos pero su tasa de crecimiento había sido inferior a la de aumento de la población, mientras que la productividad se había incrementado. Al analizar sectorialmente esta evolución el fenómeno más llamativo era el de la reducción absoluta del empleo en el sector agropecuario, pero la industria, a pesar de no haber atravesado ese proceso, había retrocedido porcentualmente. Si en 1951 la industria manufacturera empleaba al 27,3 % del total del personal ocupado, este porcentaje decrecía hasta llegar en 1970 a representa el 25,6% de la ocupación<sup>34</sup>.

Lejos de ser una particularidad del funcionamiento del capitalismo en Argentina, el proceso que desde diversas perspectivas analizaban los investigadores mencionados, expresaba, en un momento de su desarrollo, el movimiento contradictorio clásico entre productividad y demanda de asalariados. El hecho de que las cifras que se consideraban altas en la década de 1960 estuvieran por debajo del piso de lo que ocurrió después, llevó a que se interpretara que la desocupación no había sido un problema de la ISI.

### **La importancia de la dimensión de la lucha de clases para comprender el movimiento de la sociedad**

Si las tendencias que son identificadas como novedosas por quienes adhieren a la explicación “desindustrialización” ya estaban presentes en la historia anterior de la ISI, ¿qué fue lo que permitió que éstas se desplegaran desde fines de los setenta en un modo y en un grado sin precedentes?

Sin duda no fue un solo elemento, problema o tendencia lo que condujo a la profunda transformación de Argentina. No obstante, hay una dimensión que suele estar ausente o por lo menos desplazada del foco de análisis que, a nuestro juicio, es fundamental: la lucha de clases<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Canitrot, Adolfo (1974): “Algunas características del comportamiento del empleo en la Argentina entre 1950 y 1970”, en Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Provincia de Buenos Aires, Universidad Nacional de La Plata y Facultad de Ciencias Económicas (1974): **Problemas económicos argentinos: diagnóstico y políticas**, Ediciones Macci, Buenos Aires, cuadro II.

<sup>35</sup> Creemos que este oscurecimiento de la lucha de clases es parte de la naturalización de las relaciones sociales capitalista a la que conduce una visión que no repone las condiciones históricas para que éstas existan y dejen de existir.

La generalización y radicalización de la lucha de clases en las décadas de 1960 y 1970 constituyó sin duda un fenómeno clave a nivel mundial. Si las luchas características del “Tercer Mundo” combinaban las tareas de descolonización con el socialismo, en el centro del capitalismo mundial el blanco de la lucha de los trabajadores fue la organización de la relación capital / trabajo que se había estructurado en la industria y que muchos han denominado “fordismo”. En esa disputa los trabajadores cuestionaban los ritos que llevaban la intensidad del trabajo al extremo, las cláusulas que ataban el salario a los incrementos en la productividad, las consecuencias nefastas de un trabajo vaciado de todo contenido. Esa pelea se dio en el interior las fábricas de manera cotidiana, cada vez más hacia el fin del período tendió además a expresarse por fuera de ella. Hay que reconocer que este tipo de reivindicaciones no implica necesariamente un cuestionamiento de la relación salarial en sí, pero sin duda plantea un arco mucho más amplio que el exclusivamente centrado en la “puja salarial”, funcional en última instancia a la reproducción “fondista”. En consecuencia, la época de oro de la industrialización que hoy muchos añoran fue combatida por los trabajadores que veían en esa industria un lugar de la explotación y de alienación. Entre ellos, los de la industria automotriz encabezaron y simbolizaron la lucha contra el orden industrial de posguerra<sup>36</sup>.

Los trabajadores argentinos no fueron la excepción a ese proceso de conflictos y todo el período que se cierra en 1976 está marcado por la movilización de ese sector social y no puede reducirse a la cuestión salarial<sup>37</sup>. Hasta los sindicatos burocratizados exigían participación política institucional y proponían programas de gobierno que, carentes de cualquier iniciativa revolucionaria, no se restringían al interés exclusivamente económico. Sin embargo, creemos que el rasgo distintivo de los años previos al golpe del 24 de marzo y que resignificó todos los aspectos de la lucha de clases en Argentina fue el surgimiento de una “fuerza revolucionaria”. Con diferentes organizaciones, incluyendo las político – militares, no hay duda de que muchos trabajadores confluyeron en ella; aun cuando no lo hicieran de manera orgánica, la creciente movilización de las bases, la disputa de las conducciones de los sindicatos y el

---

<sup>36</sup> Coriat, B. (2003): **El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa**, Siglo XXI, México DF, cap. 8.

<sup>37</sup> Creemos que sería muy importante avanzar en la recomposición de las mediaciones que existen entre el desarrollo de la lucha de clases en distintos espacios nacionales. Generalmente, cuando se habla de internacionalización del capital el análisis se centra en las transformaciones en las clases dominantes domésticas y su relación con las de los países centrales. Sin embargo, la confluencia en las dinámicas de la lucha de los trabajadores, superando la articulación política organizada, merece ser profundizada. Una hipótesis al respecto se encuentra en Mandel (1986).

ascenso de dirigentes sindicales clasistas, muestra que correlación de fuerzas sociales había alcanzado una polarización que no puede abarcarse con la categoría de “alianza defensiva”.

Entendemos que es la subestimación de esa dimensión de política revolucionaria que adquiriría el conflicto la que lleva a quienes exaltan al país de la ISI a poner en primer plano la confluencia de intereses entre trabajadores y “burguesía nacional”. Asumiendo el funcionamiento del círculo virtuoso “fondista”, obreros y patrones tendrían el mismo interés en fomentar la industria, los altos salarios y el consumo interno. Esta concepción cuyo horizonte teórico no puede elevarse por sobre la lógica de funcionamiento de una sociedad capitalista es la que está por debajo de la afirmación de que la dictadura militar perjudicó “tanto” a los trabajadores como a la industria nacional.

También en esta dimensión del problema el caso del sector automotriz es ejemplar. Los trabajadores de las empresas terminales tenían mejores salarios y condiciones de trabajo que gran parte de la clase obrera local y es probable que individualmente muchos, o incluso la mayoría de ellos, compartieran la visión de que “si a la industria le va bien, nos va bien a todos”. Sin duda, este tipo de conciencia es el que surge de forma inmediata de la realidad del capitalismo. Sin embargo, en el proceso de recomposición de la clase como sujeto colectivo, los trabajadores automotrices fueron mucho más allá de eso<sup>38</sup>. El ciclo de rebeliones a nivel nacional en torno al Cordobazo, al Viborazo, las jornadas de junio y julio de 1975 los tuvieron como protagonistas destacados<sup>39</sup>.

La feroz represión desatada en contra de ellos por parte de la dictadura militar, en combinación con la más rancia burocracia sindical y con los industriales del sector<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> En Schneider, Alejandro (2005): **Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo 1955 – 1973**, Imago Mundi, Buenos Aires se puede rastrear el proceso molecular de lucha de los obreros automotrices incluso en Buenos Aires donde las estructuras burocráticas estaban mucho más arraigadas.

<sup>39</sup> Brennan (1996) op. cit; Balvé, Beba; Marín, Juan Carlos; Murmis, Miguel; Aufgang, Lidia; Balvé, Beatriz; Bar, Tomás; Jacoby, Roberto y Jacob, Graciela (2005): **Lucha de calles, lucha de clases**, Razón y Revolución – CICSO, Buenos Aires. Colom, Yolanda y Salomone, Alicia (1998): “Las coordinadoras interfabricales de Capital Federal y el Gran Buenos Aires” en **Razón y Revolución**, N°4, otoño, Buenos Aires. Cotarelo, María Celia y Fernández, Fabián (1997): “Lucha del movimiento obrero y crisis de la alianza peronista. Argentina junio y julio de 1975 y marzo de 1976” en **PIMSA 1997 Documentos y Comunicaciones**, Buenos Aires. También de estos últimos autores (1998): “Huelga general con movilización de masas. Argentina junio y julio de 1975” en **PIMSA 1998 Documentos y Comunicaciones**, Buenos Aires.

<sup>40</sup> Basualdo, Victoria (2006): “Complicidad patronal – militar en la última dictadura argentina. Los Casos de Acindar, Astarsa, Dálmene Siderca, Ford, Ledesma y Mercedes Benz”, **Revista Engranajes** de la Federación de Trabajadores de la Industria y Afines, Número 5 (edición especial), marzo; disponible en formato digital en

se explica por ese protagonismo, por esa iniciativa desplegada en la lucha de clases. La desaparición de dirigentes, de delegados de base, de integrantes de comisiones internas y de las coordinadoras de fábrica, no es bajo ningún concepto un hecho equiparable a la depuración de las fracciones de capital que desperdician trabajo social.

Consideramos ocioso incluir un apartado de conclusiones cuando éstas fueron expuestas a lo largo del trabajo. Lo que queremos destacar es que el recorrido realizado permite cuando menos plantear la necesidad de discutir categorías e interpretaciones que por estar tan extendidas pareciera que ya no requieren de fundamentación. Asimismo, consideramos que el excesivo valor que se le viene otorgando en las ciencias sociales, y en historia en particular, al trabajo empírico y con fuentes opera como una vía para evadir estas discusiones.

octubre de 2008