

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

La profundización de las tendencias propias del capitalismo en Argentina desde fines de la década del setenta; algunos aportes a partir de la historia de la industria automotriz.

Ianni, Valeria Laura.

Cita:

Ianni, Valeria Laura (2009). *La profundización de las tendencias propias del capitalismo en Argentina desde fines de la década del setenta; algunos aportes a partir de la historia de la industria automotriz. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/550>

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>.

La profundización de las tendencias propias del capitalismo en Argentina desde fines de la década del setenta; algunos aportes a partir de la historia de la industria automotriz

IANNI, Valeria Laura (CONICET – UBA)

Introducción

Desde el golpe cívico – militar de marzo de 1976 se produjeron en Argentina una serie de transformaciones cuantitativas y cualitativas de suficiente profundidad como para que exista un amplio consenso en considerar que allí se inicia una nueva etapa en la historia del país. Ante ese cambio irrefutable, que se manifiesta en todas las esferas de la vida social, importantes investigaciones sobre el tema han planteado, de un modo más o menos explícito según el caso, la tesis de que a partir de 1976 ha tenido lugar un cambio drástico en la lógica misma del movimiento de la sociedad argentina.

Resumiendo podríamos decir que los principales argumentos de esta explicación son: a) hubo un cambio en la lógica social de la ISI a la VF; b) la VF implicó la desindustrialización; c) la destrucción de la estructura industrial fue el producto de una política decidida y aplicada por las fracciones más concentradas del capital local en alianza con el capital financiero internacional; d) la implantación del nuevo modelo requirió del uso de la fuerza abierta en contra de la burguesía industrial “local” y en contra de los trabajadores.

Dado que en dos trabajos anteriores nos hemos dedicado a revisar críticamente los fundamentos y consecuencias de esa interpretación¹, en este trabajo nos abocaremos a exponer una posible aproximación alternativa a dicho proceso incorporando a ese desarrollo la discusión de los núcleos de la interpretación ISI - VF.

En este trabajo proponemos una explicación alternativa de las transformaciones que se desplegaron a partir de la segunda mitad de la década de 1970. Compartiendo la necesidad de reconocer la existencia de un cambio de etapa, aspiramos a mostrar que esta profunda reestructuración no consistió en un cambio de lógica (ISI – VF) sino en una profundización de tendencias inmanentes al modo de producción capitalista en la que la dinámica financiera no puede autonomizarse completamente (y menos aún, permanentemente) de la producción. La base empírica de una investigación en curso sobre la industria automotriz entre 1959 y fines

¹ Ianni, Valeria (2007): El problema del estudio de los cambios en las relaciones objetivas en Argentina a partir de 1976 desde una perspectiva de totalidad. Reseña de algunos aportes al debate”, **XI° Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia**, Tucumán, 19 - 22 de septiembre de 2007. Ianni, Valeria (2008 b): “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**, La Plata, 10 – 12 de diciembre 2008.

de los setenta nos servirá para mostrar que la dirección de esas transformaciones estaba contenida ya en los problemas que la rama tenía desde el período de auge del modelo de la sustitución de importaciones.

Aun cuando la industria automotriz sea un sector privilegiado para observar tanto la llamada “fase compleja” de la ISI como la posterior, no perdemos de vista que es un caso particular. Por tanto, adquiere significación sólo en tanto se lo pone en relación con el todo del que es parte, sólo cuando podemos reponer en él la dialéctica entre lo universal y lo particular.

Primera aproximación: algunas observaciones teóricas

Antes de abocarnos a la cuestión más estrictamente histórica, creemos necesario fundamentar por qué consideramos que la noción de reestructuración capitalista es más adecuada que la que supone un cambio de lógica entre ISI – VF.

La tesis de la “valorización financiera” ha sido criticada en numerosos trabajos cuyas conclusiones centrales compartimos². Dado que nos centramos en el período histórico que culmina en el '76, aquí nos interesa recuperar dos puntos de la crítica que resultan pertinentes para nuestro propósito. Primero, en esa tesis la oposición antagónica entre el trabajo y el capital queda en segundo plano frente a la que enfrenta a las fracciones de capital que se asientan con primacía en la esfera de las finanzas o en la producción. Es innegable que la relación entre capitales individuales de ese tipo puede (y está) plagada de conflictos. Pero hay una diferencia sustancial entre plantear que estas fracciones de capital entablan luchas encarnizadas por determinar la distribución de la masa de plusvalor que produce la clase obrera, y otra es sostener que el excedente puede surgir de otras fuentes³.

En su aplicación a la historia argentina reciente, esta explicación se traduce en la interpretación de que el golpe de 1976 tuvo como propósito central desestructurar a la “industria”, beneficiando a los representantes de la VF. Este es el segundo punto de las críticas a la VF que queremos destacar. A pesar de la centralidad del concepto en su

² Algunas referencias clave son: Astarita, Rolando (2008) “Crítica de la tesis de la financiarización” en <http://www.rolandoastarita.com/dt-Critica%20tesis%20de%20la%20financiarizacon.htm>. Husson, Michel (1999): “Contra el fetichismo financiero”, **Razón y Revolución**, nº 5, otoño, Buenos Aires.

³ Además de esta crítica conceptual, también se ha señalado la dificultad de sostener empíricamente la tesis de VF.

explicación, los trabajos que desde la perspectiva de ISI – VF sostienen que existió un fuerte proceso desindustrializador en Argentina no suelen explicitar qué entienden por industria⁴.

En la tradición marxista el término “industria” tiene una doble acepción. Por un lado, industria refiere a cualquier rama o negocio en el que se explote trabajo asalariado. El capital industrial no se determina aquí por valor de uso o por el proceso de trabajo concreto a que dé lugar, sino por las relaciones sociales. Es decir, el capital no es una cosa, ni un factor, sino valor que se valoriza. Este valor en proceso adopta necesariamente distintas formas funcionales que se suceden negándose unas a otras (capital dinerario, capital productivo, capital mercantil). El capital industrial no es uno de esos momentos, sino la unidad de los tres⁵. Existe además un sentido descriptivo de la noción de industria en su oposición al agro, pero no hay duda de que este último no está al nivel conceptual del anterior. Dentro de esta perspectiva teórica, industria no se asimila a “capital productivo” ni siquiera cuando se emplea el término en su segunda acepción.

El concepto de industria de la explicación de la “desindustrialización” se identifica con determinadas ramas, con determinado tipo de producción, sin poner en el núcleo de la cuestión el carácter históricamente determinado de las relaciones sociales. El modo en que la línea perspectiva de ISI – VF incorpora lo social consiste en analizar el movimiento de fracciones, corporaciones o empresas ya que conciben que el curso que tome el movimiento de la sociedad depende de la capacidad que tengan de imponer sus intereses.

Por nuestra parte, consideramos que el proceso de reestructuración capitalista no puede reducirse a las decisiones de programa económico de una fracción de clases⁶. Mientras el capital –como relación social de explotación de trabajo asalariado- sea la relación dominante, un conjunto de tendencias complejas y contradictorias inherentes a él seguirán operando. La contradicción entre lo social y lo privado, contenida ya en el trabajo que transforma a un producto en mercancía, está presente en todos los órdenes de la vida bajo el capitalismo. Sin duda, una de sus manifestaciones más evidentes es la que opone al capitalista individual (sea realmente un individuo o una fracción autónoma del capital social que adopta otra forma jurídica) con el capital en general. Por eso, para el capital individual, las tendencias

⁴ 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. Nos hemos dedicado más extensamente a este problema en Ianni, Valeria (2008 b), op. cit.

⁵ “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, Karl (1995): **El Capital. Crítica de la Economía Política**, Siglo XXI, México, tomo II, p. 123.

⁶ Más abajo incorporamos un ejemplo de la industria automotriz sobre esto.

propias del capital en general operan como fuerzas ciegas sobre las que no tiene control. A lo sumo puede manejarlas para tratar de sacar provecho de ellas, como ocurre con las fuerzas de la naturaleza, pero no anularlas. Estas tendencias, que se le presentan al capital individual y al capitalista singular como imposición externa, resultan de la relación entre los muchos capitales en la competencia⁷.

Por tanto, a diferencia de las posiciones ISI – VF que enfatizan el poder de los sectores más concentrados de la clase dominante para determinar el desarrollo de la economía, nosotros consideramos que ese poder se da en un marco en el que su propia acción es determinada por una lógica social objetiva que no es el producto de la acción consciente de los individuos.

Lo planteado en el párrafo anterior puede aparecer como un posicionamiento teórico abstracto, sin embargo, resulta sumamente pertinente para dar cuenta del desarrollo histórico de la industria al que podemos aproximarnos a partir de la rama automotriz.

Segunda aproximación: las tendencias propias del capital en el proceso histórico

Quienes sostienen que fueron las decisiones de los capitalistas individuales o del estado las que delinearon el proceso económico durante la ISI, parten del supuesto de que la competencia entre los “muchos capitales” no fue determinante del mismo. Así, el blanco principal de la crítica ortodoxa a la ISI fue, justamente, la supuesta anulación de la competencia que habría dado como resultado un aparato industrial ineficiente e hipertrofiado. Pero también desde una posición heterodoxa y crítica se ha postulado que el mercado en las ramas más dinámicas de la economía tuvo una estructura oligopólica. La rama automotriz es citada como ejemplo de ello⁸.

Uno de los estudiosos de la industria automotriz argentina ha planteado que “La industria automotriz dispone de amplia libertad en cuanto a la elección de su nivel de actividad en el país y a la determinación del precio al que ofrece su producción. (...) En esta industria los precios son fijados por las fábricas terminales a través de la difusión de sus listas,

⁷ Lukács, Georg (1969): “¿Qué es el marxismo ortodoxo?” y “Consciencia de clase” en **Historia y conciencia de clase. Estudios de dialéctica marxista**, Grijalbo, México.

⁸ Remes Lenicov, Jorge L. (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. Facultad de Ciencias Económicas: **Problemas económicos argentinos: diagnóstico y políticas**, Ediciones Macchi, Buenos Aires, p.85. Abot, Jorge; Abramzón, Mónica; Chorne, Miriam; Fariña, Eduardo; Khavisse, Miguel y Torre, Juan C. (1971): “La concentración en la industria argentina en 1964” y Cimillo, Elsa; Khavisse, Miguel; Lifschitz, Edgardo y Piotrkowski, Juana (1972): “Un proceso de sustitución de importaciones con inversiones extranjeras: el caso argentino”; esto dos trabajo en CONADE (1974): **El desarrollo industrial de la Argentina: sustitución de importaciones, concentración económica y capital extranjero (1950 -1970)**.

de donde es inmediatamente evidente que de ninguna manera existe atisbo alguno de lo que podría llamarse un ‘mercado’ donde los productores ofrecen sus automóviles para ver qué ocurre”⁹.

Si realmente la competencia hubiera desaparecido, nuestra hipótesis de explicación se enfrentaría a serios problemas ya que desaparecería una mediación fundamental entre los intereses de los capitalistas individuales y la lógica del capital. Sin embargo, encontramos en la historia de la rama automotriz diversas manifestaciones de la competencia.

En primer lugar, es la entrada de las Tres Grandes norteamericanas la que elimina en 1961 a cinco de las empresas más pequeñas que ni siquiera habían llegado a la producción en serie. Por otro lado, la necesidad de competir con las gigantes del norte fue la que empujó a dos empresas para nada pequeñas (IKA y SIAM automotores) a fusionarse¹⁰.

En segundo lugar, las crisis muestran con toda crudeza que la lógica de conjunto se impone de manera violenta a las empresas individuales. En 1963 la crisis termina por reducir a la mitad la cantidad de automotrices que habían iniciado la fabricación. Otro tanto ocurre en 1966-7. Hay que destacar que la reducción es el resultado en parte de la tendencia a la centralización del capital, pero también de la depuración de capitales (ver gráfico 1). Resumiendo, tal como había argumentado Frondizi, la competencia se encargó de eliminar a los menos competitivos, aunque, como siempre en el capitalismo, esto implicara una gran dilapidación de trabajo social.

Por otra parte, la evolución de los precios también permite confirmar que existió una pelea por bajar los costos de producción. La Asociación de Fábricas de Automotores da un índice de esta tendencia a la baja relacionando el precio promedio de un automóvil pequeño (de 850cm³ de cilindrada) y el salario promedio de un obrero oficial en la Capital Federal (tomando este dato del Instituto Nacional de Estadística y Censos). “En 1960 el precio del automóvil equivalía a los salarios percibidos por un obrero promedio con oficio durante 50 meses y 17 días de labor; cinco años después, en 1965, se necesitaban 33 meses y 26 días. Esta relación bajó a 23 meses y 4 días en 1970”, alcanzando el guarismo más bajo en 1973 con 19 meses y 22 días¹¹. La evolución del índice de precios de un automóvil argentino sobre los precios mayoristas no agropecuarios conduce a las mismas conclusiones (ver gráfico 2).

⁹ Sourrouille, J. (1980): **Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina**, ILET – Editorial Nueva Imagen, México DF, p.111.

¹⁰ Rougier, Marcelo y Schvarzer, Jorge (2006): **Las grandes empresas no mueren de pie: el (o) caso de SIAM**, Norma, Buenos Aires, p. 29 – 49.

¹¹ Asociación de Fábricas de Automotores, **Industria Automotriz Argentina 1976**, edición de ADEFA, p. 4.

La competencia, la pelea por posicionarse en un mercado restringido, no se dio en Argentina de un modo esencialmente diferente del que rige en cualquier país capitalista. Es cierto que el sector automotriz contó con una protección total, que ADEFA tuvo una para nada despreciable capacidad de presión en la definición de las políticas de promoción; pero no es realista pensar que esto no ocurre en los países centrales.

La correlación entre el volumen de unidades producidas y el total de ocupación directa de las terminales apunta en el mismo sentido y permite colegir la existencia de una dinámica de aumento de la productividad del trabajo (ver gráfico 3). Este punto resulta, por supuesto, más complejo, ya que el incremento de la productividad de la rama puede obedecer a un aumento de la productividad: en las propias terminales, en las industrias proveedores, en la economía en su conjunto (mejora de las comunicaciones, en la provisión de energía, etc.), o lo más frecuente, a una combinación de todas ellas.

Tampoco este fue un fenómeno excluyente de la industria automotriz sino que fue una característica de la economía en general, en el agro con una expulsión absoluta de fuerza de trabajo y en la industria con una reducción relativa. Numerosos trabajos se dedicaron a analizar la cuestión de cómo un avance en la industrialización podía dar lugar a una disminución de la ocupación¹². Es cierto que los elevados niveles de la tasa de desocupación en las décadas del '80 y '90 no encuentran antecedentes ni siquiera tras la fuerte recesión del año 1963, pero el hecho de que el problema del desempleo fuera analizado por los contemporáneos y el que se haya comenzado a medir la desocupación en 1964, obligan a revisar las caracterizaciones globales acerca del “pleno empleo” imperante durante la ISI.

Pero para comprender el modo en que se desarrolló la industria y el sector automotriz, no basta con marcar la existencia de estas tendencias que se pueden observar en cualquier economía capitalista. Es necesario avanzar en las características específicas de estas leyes durante el *boom* que se inició con la segunda posguerra y que culminó en una fuerte crisis general. Además, hay que analizar cómo en esa etapa histórica concreta se vinculó este espacio nacional con el resto del mundo capitalista¹³.

La importancia real que durante la segunda posguerra y hasta fines de la década de 1970 tuvo el mercado nacional y la política económica nacional como marco de la acumulación, ha facilitado que se desdibujara la relación de Argentina con el mercado

¹² Di Tella, Guido: “Criterios para una política de desarrollo industrial”, en Brodersohn, Mario (1970): **Estrategias de industrialización para la Argentina**, Ed. del Instituto, Buenos Aires, p. 443. Cimillo, et al, op cit. 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, op. cit.

¹³ Nos vamos a restringir a ciertas dimensiones estrictamente económicas. Sin embargo, también desde lo político e ideológico se puede demostrar que no existió aislamiento alguno.

mundial. Frente a quienes consideran que la internacionalización (o “extranjerización de la economía”) es propia de la VF, nosotros encontramos que esta tendencia propia del capital no estuvo ausente durante la ISI.

El peso preponderante de las automotrices extranjeras en la rama es una primera muestra de ello. Sin embargo, la internacionalización del capital adoptó diversas formas y no se limitó a la instalación de filiales. Todos los emprendimientos en esta industria conducidos por representantes del “capital nacional” se basaron en acuerdos de licencia y patente con empresas extranjeras. La diferencia es que las empresas locales más pequeñas fueron licenciatarias de las automotrices más pequeñas a nivel internacional¹⁴. Más aun, estas empresas “nacionales” sobrevivieron mientras pudieron seguir importando partes y conjuntos de partes, evadiendo el cumplimiento de las exigencias de porcentajes de integración nacional estipuladas por el régimen de promoción¹⁵.

Estos contratos para transferencia de tecnología fueron firmados por el conjunto del sector. En una encuesta realizada en 1971 luego de la sanción de la Ley 19.135 de Reversión de la Industria Automotriz sobre los contratos de tecnología, se concluye que “Las siete empresas terminales, se ha comprobado, giraron 18 millones de dólares. Puede decirse por tanto que la industria automotriz es la fuente principal de los pagos externos por regalías al exterior. El otro sector destacado es la industria farmacéutica”¹⁶. Esta dimensión del problema es importante porque a diferencia de las pautas sumamente precisas que se establecieron sobre el porcentaje de valor de partes nacionales que debían cumplir las empresas, en la cuestión de tecnología existió un amplio margen de indeterminación en cuanto a los conceptos y montos a abonar a la licenciante.

En síntesis, la existencia de automotrices “nacionales” y el avance en la sustitución de importaciones a través de la integración de partes de locales en el orden del 90% se dieron junto (y no en relación antagónica) con una vinculación creciente con el capital internacional.

Sin negar lo anterior, es importante tomar en cuenta que la internacionalización como tendencia de movimiento del capital adquiere formas históricas específicas muy relevantes a la hora de analizar etapas concretas. Durante la segunda posguerra, la internacionalización adoptó como forma dominante la de inversiones extranjeras directas. En nuestro país, a

¹⁴ Para un análisis más detallado de estos emprendimientos menores remitimos a Ianni, Valeria (2008 a): “La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959 – 1963” **Estudios Ibero-Americanos**, Pontificia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, Brasil.

¹⁵ Decreto 3693/59 y modificaciones posteriores. Ver **Anales de Legislación Argentina** 1959, tomo XIX A, Ediciones La Ley, Buenos Aires, p.617-619.

¹⁶ Raddavero, Bruno C. (1972): “Análisis de la transferencia de la tecnología externa a la industria argentina: el caso de la industria automotriz”, **Económica**, Año XVIII, N° 3, septiembre – diciembre, La Plata, p.369.

diferencia de lo que ocurriera a fines del siglo XIX, estas inversiones se dirigieron a ramas cuya producción tenía como destino principal el mercado interno. Mucho se ha debatido acerca de las razones de este movimiento. Por lo que podemos concluir hasta ahora, el aumento de competencia en los países centrales y la obsolescencia acelerada del capital fijo jugaron un papel determinante¹⁷. La posibilidad de valorizar capitales que ya no encontraban espacio en las economías centrales impulsó a esa exportación hacia nuestro país sin que esto condujera a una homogenización de las condiciones de producción locales con las internacionales¹⁸. Las diferencias que habían estimulado la exportación de capital que en los espacios de valor de origen ya no podían aspirar a la ganancia media, reprodujeron ese desarrollo desigual y combinado a través de la separación del mercado de determinadas mercancías local del mundial. Las barreras aduaneras del orden del 200% a la importación de automóviles terminados, la prohibición de nuevos ingresos a la fabricación de automotores y las exigencias de partes nacionales eran formas concretas de reproducir -a otro nivel de complejidad- la desigualdad entre espacios nacionales. Este peso real del mercado interno es el fundamento objetivo del mayor margen relativo de acción que tuvo el estado hasta los setenta.

A mediados de la década de 1970, la crisis impulsó al capital a una fuerte ofensiva en contra del trabajo a nivel internacional. Una de las manifestaciones de esto fue la realización de un nuevo salto en la subsunción del trabajo en el capital en el proceso laboral apoyándose en la posibilidad material de fragmentar el proceso de producción y organizarlo a escala mundial¹⁹. Cada vez más el mercado mundial se convirtió en el espacio de realización para un conjunto significativo de mercancías. La industria automotriz como todas las industrias paradigmáticas de la segunda posguerra fue drásticamente reestructurada en el nuevo contexto. La especialización en la producción de partes y la integración regional, junto con un avance en la automatización, tornaron insostenible una producción eminentemente mercadointernista con altos porcentajes de partes nacionales²⁰.

¹⁷ Mandel, Ernest (1979): **El capitalismo tardío**, Era, México D.F.

¹⁸ Hacia fines de los cincuenta, momento de mayor afluencia de inversiones a Argentina, la reconstrucción europea había concluido. A diferencia de lo que había acontecido una década antes, la escasez del dólar se transformó en sobreabundancia de dólares. (Panitch, Leo y Leys, Colin (2005): "Las finanzas y el imperio norteamericano", **El Imperio Recargado**, CLACSO, Buenos Aires, 2005, p. 79 -80). Esto es coherente con la hipótesis de la existencia de un excedente relativo de capital en los países centrales, como fundamento de las exportaciones a países del Tercer Mundo.

¹⁹ Roldán, Martha (2000): **¿Globalización o Mundialización? Teoría y Práctica de Procesos Productivos y Asimetrías de Género**., NP (SJB) Delegación Zonal Trelew – FLACSO-Eudeba, Buenos Aires. Katz, Claudio (2001): "Desequilibrios y antagonismos de la mundialización", **Realidad Económica**, n 178, febrero.

²⁰ ADEFA (1990): **La industria automotriz** (Informe sobre la industria automotriz presentado al Sr. Secretario de Industria y Comercio Dr. Oscar Saggese).

Esta tendencia histórica tuvo sus expresiones concientes entre los representantes de las terminales automotrices. En un famoso y muy citado estudio sobre el sector automotriz encargado por ADEFA, en pleno auge de la ISI, se buscaba determinar cuáles eran las principales fuentes de la distorsión de costos de la producción nacional respecto de los valores internacionales²¹. Sobre datos de 1967, este informe calculaba que un automóvil producido en Argentina era 2,22 veces más caro que el valor medio internacional de un auto análogo. Especial énfasis se ponía en resaltar la incidencia de las autopartes en la distorsión de costos del automóvil promedio final, estableciendo que dicha distorsión se ubicaba en torno al 19,15%. A partir de eso se reclamaba la ampliación del margen de importación así como la racionalización del sector autopartista. A conclusiones similares llegaba Baranson tomando el mismo año base²².

Sourrouille ha analizado en profundidad los cálculos anteriores y concluyó que el método empleado es sumamente deficiente. Entre otras cosas, los cálculos se realizan sobre datos de 1967 antes de la devaluación dispuesta por Krieger Vasena. Tomando en cuenta la nueva paridad, la diferencia del costo local resulta muy inferior a la de 2,22²³. Sin embargo, es interesante marcar que la racionalización del sector autopartista era un reclamo que las terminales venían planteando desde la década de 1960²⁴. Ya entonces, éstas veían la solución de ciertas trabas a la acumulación en una menor dependencia del mercado local para sus compras.

La cuestión del tamaño del mercado para las ventas también fue una preocupación de los representantes del capital invertido en las automotrices. Las restricciones que habían impuesto a las importaciones de automóviles terminados, primero la crisis del '30 y luego la Segunda Guerra Mundial, condujeron a que en los primeros años posteriores de la década de 1960 existiera un considerable mercado que todavía la producción local no podía cubrir. Pero ya en la segunda mitad de esa década la demanda se estabiliza alrededor de las 200.000 unidades anuales²⁵. Recordemos que a diferencia de lo que ocurriera en los países centrales, el automóvil nuevo no fue un bien de consumo de masas en Argentina.

²¹ Comisión de Estudios Económicos de la Industria Automotriz (1969): **La industria automotriz argentina. Informe económico**, Buenos Aires.

²² Baranson, Jack (1971): **La industria automotriz en los países en desarrollo**, Editorial Tecnos – Banco Mundial, Madrid.

²³ Sourrouille, J. (1980): **Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina**, ILET – Editorial Nueva Imagen, México DF. El autor demuestra la enorme variación que surge al considerar el precio corriente en dólares según sea el tipo de cambio al que se realiza la conversión (implícito en las exportaciones, paralelo o de equilibrio). Ver cuadro 16, p. 119.

²⁴ En el mismo sentido puede interpretarse el conflicto de las terminales con el gobierno de Illia cuando debía sancionarse un nuevo régimen de promoción al sector.

²⁵ ADEFA, **Industria Automotriz**, varios años.

Esta restricción, sumada a la cantidad de empresas autorizadas a fabricar automotores, estaba estrechamente asociada al problema de la escala en la producción²⁶. Por un lado, la restricción de la producción a este espacio nacional de valor había sido una de las condiciones para que la instalación de terminales se realizara. Pero en determinado punto, el desarrollo del proceso necesitó de una reformulación.

Como muestran los autores que trabajan la ISI desde una perspectiva de historia de la industria, la dificultad para aprovechar economías de escala no fue una particularidad de la rama automotriz. Dentro la perspectiva general de ISI – VF, pero con una evaluación menos optimista respecto de las potencialidades de la ISI tal como se había conformado, estos autores muestran que desde la crisis de 1962 – 63 las restricciones y la necesidad de una reformulación de la ISI no pasaron inadvertidas para los contemporáneos; y darían lugar a una profunda discusión entre economistas, intelectuales y empresarios en la segunda mitad de esa década²⁷.

En la reunión internacional organizada por el Centro de Investigaciones Económicas del Instituto Di Tella a fines de 1966 el diagnóstico de que el mercado interno era demasiado pequeño, que esto generaba problemas de escala, y que por ello era necesario encontrar una salida exportadora para la industria, fue ampliamente compartido por los expositores aunque difirieran la definición de propuestas de política económica²⁸.

El que los representantes más lúcidos de los capitalistas, formularan en forma de programa estas tendencias sería una expresión de la “libertad como consciencia de la necesidad”, lo que es muy diferente de afirmar que ellos crearon o provocaron tal tendencia. Por el contrario, en la mayoría de los casos el movimiento del “capital en general” aparece a los ojos de los capitalistas individuales como una constricción a su voluntad que se les impone a través de la competencia.

En conclusión, podemos decir que tanto la internacionalización, como la competencia, la tendencia a elevar la productividad del trabajo y, en consecuencia, a disminuir en términos relativos (e incluso absolutos) la fuerza de trabajo necesaria para poner en movimiento la

²⁶ Comisión de Estudios Económicos de la Industria Automotriz, op. cit. Baranson, op.cit. Coscia, S. (1980): **Evolución, dinámica actual y perspectivas de la industria automotriz**, Banco Nacional de Desarrollo, Gerencia de Investigaciones Económicas, Departamento de Estudios Económicos Sectoriales, s/l. 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 *Ier Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, 5 – 7 de noviembre Montevideo. Harare, Ianina (2008): “IKA: Auge y crisis de una empresa mixta (1955-1967)”, en **XXI Jornadas de Historia Económica**, Caseros, septiembre.

²⁷ Rougier, Marcelo (2004): **Industria, finanzas e instituciones en la Argentina**, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, Bernal.

²⁸ Brodersohn, Mario (1970): **Estrategias de industrialización para la Argentina**, Ed. del Instituto, Buenos Aires.

producción estuvieron presentes durante la ISI. Sin embargo, la forma y magnitud en la que se expresaron en ese momento y el modo en que lo harían después permiten reconocer un cambio de etapa a fines de la década de 1970.

Tercera aproximación: la necesidad de integrar la lucha de clases al análisis

Hasta aquí hemos presentado una explicación de las transformaciones que tienen lugar desde la segunda mitad de la década de 1970 a partir del modo en cómo la lógica del capital opera históricamente, poniendo especial énfasis en destacar que sus “leyes” objetivas se imponen como las verdaderas fuerzas motoras de la historia. Los representantes más lúcidos de la clase dominante son aquellos que logran captar cuál es la tendencia que muestra el movimiento del capital y defienden sus intereses en función de ello. Encontramos no sólo que el contenido social de las tendencias antes y después de 1976 era el mismo, sino que pudimos aproximarnos al modo en que esa naturaleza capitalista impulsaba las transformaciones de calidad que dieron lugar al cambio de etapa.

Sin embargo, esta aproximación sigue siendo incompleta; no sólo por los datos que necesariamente quedan fuera de la exposición, sino porque hasta aquí sólo consideramos las categorías económicas propias del capitalismo, en su funcionamiento objetivo que se impone a la voluntad individual de los capitalistas. Nuestro punto de partida fue cuestionar el punto de vista que entiende el movimiento de la sociedad capitalista como resultado de las decisiones de la clase dominante sin incorporar al análisis las restricciones que el propio modo de producción capitalista impone al margen de esas decisiones. Pero nada hemos avanzado en cuanto a la crítica de esas categorías mismas, no hemos mostrado su carácter histórico, con lo cual el resultado alcanzado hasta ahora reproduce la escisión de la esfera económica del resto de esas esferas.

Por tanto, para que la interpretación que proponemos se aproxime a captar la totalidad debemos integrar al análisis la dimensión de la lucha de clases²⁹. Porque la profunda reestructuración del capital a nivel mundial y nacional tuvo como condición y a la vez como resultado una drástica redefinición de las relaciones de fuerza entre las clases fundamentales. Sólo a partir de esto puede explicarse, histórica y teóricamente, la posibilidad y realización de un salto cualitativo en el desarrollo del capitalismo³⁰.

²⁹ Por una cuestión de espacio no vamos a detenernos en los aspectos fácticos de la lucha de clases.

³⁰ A pesar de las dificultades y críticas que ha recibido la teoría de las ondas largas de Mandel (1986: **Las ondas largas del desarrollo capitalista: una interpretación marxista**, Ed. Siglo XXI, España) la importancia que otorga a la definición de la lucha de clases en la recomposición a mediano plazo de las condiciones para la acumulación mantiene su vigencia.

Es necesario aclarar que entendemos a la lucha de clases como un proceso. Su manifestación más habitual y menos desarrollada, consiste en la lucha entre los trabajadores y la burguesía y/o entre los trabajadores y el estado en torno a las condiciones de vida y trabajo dentro del orden social vigente. Oposición y lucha en la que los trabajadores se organizan y se identifican en tanto asalariados. Pero potencialmente, la lucha de clases puede enfrentar a obreros y capitalistas de otro modo, cuando los primeros se organizan y luchan en tanto expropiados de las condiciones objetivas de producción. Entonces, la lucha de clases alcanza en ese momento su expresión más elevada cuando en ella y a través de ella, se define la naturaleza de la sociedad.

El desarrollo de la lucha de clases en Argentina en los años previos al golpe de 1976 había alcanzado este nivel. La retroalimentación entre las dimensiones objetivas y subjetivas alcanzó su clímax hacia 1975.

Mientras la crisis internacional se manifestó localmente como un aumento sin precedentes de los precios de las exportaciones agropecuarias, existieron márgenes que permitían sostener una política de distribución. Los salarios aumentaban (aunque la inflación relativizaba el incremento real), entretanto el gobierno destinaba importantes montos de los ingresos públicos para promover las exportaciones de las ramas más dinámicas, en particular de la industria automotriz³¹. Pero al aumento de los precios de las exportaciones tradicionales siguió su desplome ya a fines del '74, lo que amplificó la crisis interna.

En un contexto sumamente complejo para la burguesía en su conjunto, el aumento de la producción durante el tercer gobierno peronista se produjo a través de un uso más intensivo de la capacidad instalada y a una mayor contratación de trabajadores. Con una productividad estancada o incluso a la baja, se daban las condiciones en las cuales los aumentos de salarios implican una merma en el plusvalor. De acuerdo a Bonnet, entre 1974 y 1976 “La lucha de la clase trabajadora, en síntesis, impuso una reducción en los niveles de explotación del trabajo. Las ganancias de los capitalistas (consideradas como relación entre los precios y los costos de los insumos determinados según la matriz insumo – producto de 1963) declinaron levemente en la industria, entre -1,2% y -3,6% respecto de los niveles de 1972, y marcadamente en el campo, un -33,5% respecto de la excelente rentabilidad de 1972”³². En la rama automotriz se verifica en estos años un retroceso en la relación entre personal

³¹ Las exportaciones de unidades terminadas había comenzado muy débilmente tras la crisis de 1963. Recién en 1969 las exportaciones se llegan a valores de tres cifras, en 1971 son más de 1800 las unidades exportadas, un año después cerca de 3500, pero el salto se observa en 1973 – 1976 con un piso de 11.000 y un máximo de 15.000 unidades aproximadamente (ADEFA, varios años).

³² Bonnet, Alberto (2008): **La hegemonía menemista: el neoconservadurismo en Argentina, 1989 – 2001**, Prometeo, Buenos Aires, p. 172.

ocupado y unidades producidas, así como un aumento en el índice de precios (ver gráficos 2 y 3).

Políticamente, la represión arreciaba pero no había conseguido aislar a las organizaciones político – militares revolucionarias. Los trabajadores avanzaban en la pelea en contra de las patronales y la burocracia sindical, ganaban sindicatos, formaban movimientos de coordinación masivos por fuera de la oficialista CGT. La amenaza real de una transformación revolucionaria de la sociedad fue la base para que la burguesía dejara a un lado las disputas que enfrentaban a sus distintas fracciones y comenzara a responder como clase (en sí y para sí). Primero apostando a una salida constitucional de la autodenominada Revolución Argentina. Luego, definiéndose a favor del retorno de Perón. Finalmente, organizando y apoyando el golpe.

La coyuntura de junio y julio de 1975 mostró no sólo la crisis “objetiva” de la ISI, sino la crisis política en la que estaba sumido el estado capitalista. La definición de la situación no se dio, por tanto, entre una alianza ofensiva y otra defensiva, ambas integradas y dirigidas por fracciones burguesas, sino entre clases³³.

El hecho de que la reestructuración del capitalismo condujera, como siempre ocurre bajo la lógica del capital, a la expulsión del mercado de una gran cantidad de capitalistas medianos y pequeños no debe confundirse con la definición violenta de la lucha de clases en contra de la clase obrera. Tal vez esta sea la consecuencia más seria de las concepciones como la de ISI – VF en las que el análisis minucioso de las fracciones empresarias terminan por desdibujar la unidad de clase que siempre existe objetivamente, pero que subjetivamente se expresa de un modo muy claro cuando se enfrentan a la clase trabajadora.

A modo de cierre provisorio

A pesar de lo limitado del presente trabajo, creemos haber mostrado la necesidad de discutir el contenido y la forma en que fueron posibles y necesarios los cambios posteriores al golpe de estado de 1976. Asimismo, tratamos de evitar la mera crítica planteando las que para nosotros tendrían que ser las líneas de aproximación al problema. En primer lugar, la importancia de recuperar el debate teórico tan menospreciado en el marco del culto a la facticidad. En segundo lugar, la importancia de que el debate teórico no se reduzca a la discusión de conceptos abstractos, que por lo general dificultan el diálogo entre corrientes teóricas distintas. Pero aquí también consideramos que hay una cuestión de método, muy

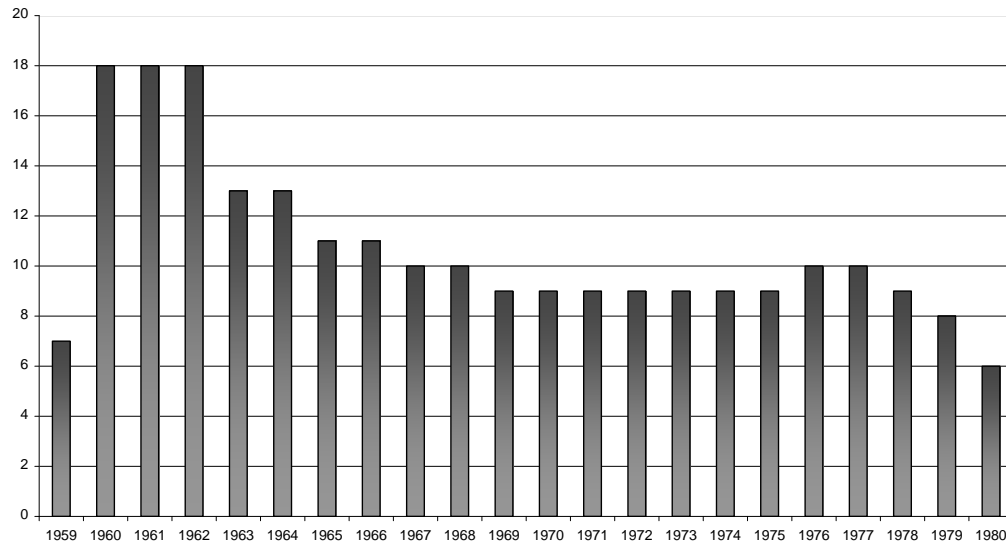
³³ Esto no significa que todos los obreros se enfrentaron a todos los capitalistas, pero sí que la definición pasó por la contradicción antagónica entre las clases sociales fundamentales (y no entre fracciones de la burguesía).

compleja, a resolver, la de la integración entre teoría y proceso social. En tercer lugar, y en un sentido similar, creemos que una comprensión verdadera de las determinaciones que dieron lugar a un cambio de etapa debería poder integrar en una totalidad orgánica la dimensión objetiva y subjetiva del movimiento de la sociedad.

Junio de 2009

Gráfico 1

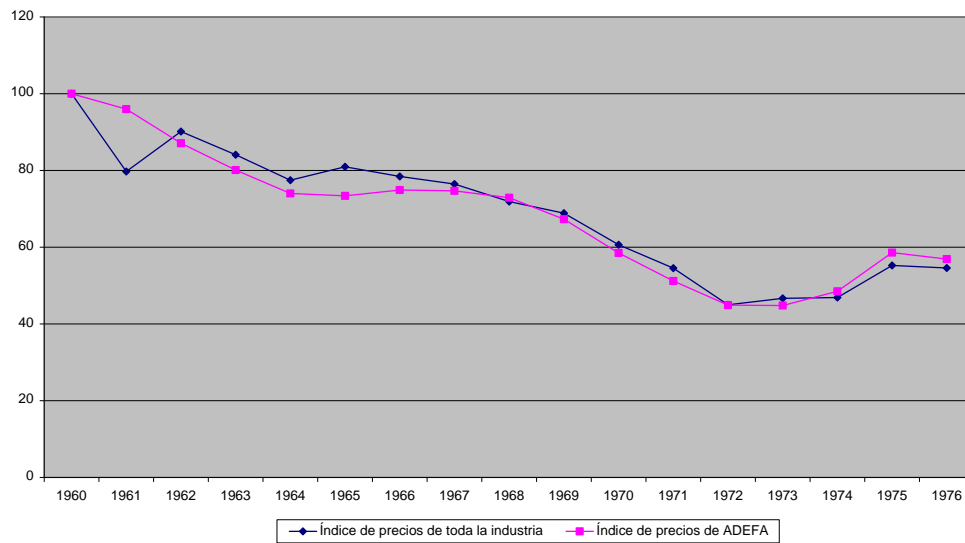
Evolución de la cantidad de empresas terminales



Elaboración propia a partir de CONADE (1966) y ADEFA (varios años)

Gráfico 2

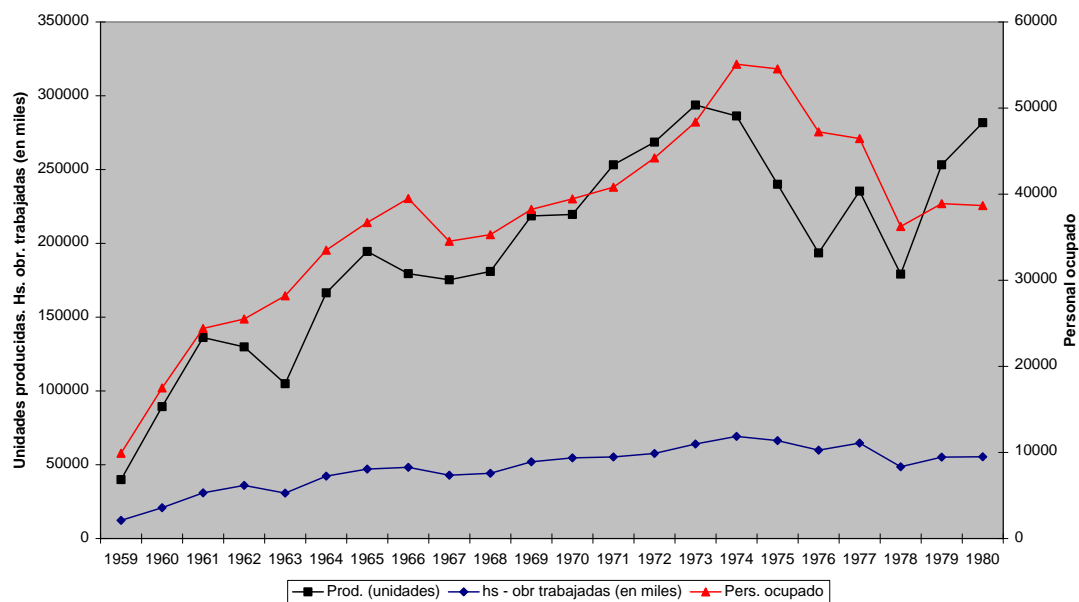
Índice de precios de un automóvil sobre precios mayoristas no agropecuarios. Base 1960 = 100



Elaboración propia a partir de Sourrouille (1980), op. cit, cuadro 16 para el índice de toda la industria.
ADEFA (1980) para el índice de las fábricas de ADEFA.

Gráfico 3

Evolución de la producción, ocupación y horas trabajadas



Elaboración propia a partir de ADEFA. Entre 1969 y 1980 la cantidad de personal ocupado está corregida según Nofal, María Beatriz (1989), **Absentee entrepreneurship and the dynamics of the motor vehicle industry in Argentina**, Praeger, New York, tabla 1.16.