

XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA
ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO

Caseros (Buenos Aires), 23 al 26 de septiembre de 2008

Mesa sugerida: número 3 **“Industria y servicios”**

Autora: Valeria Laura IANNI

Institución: CONICET - Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dirección postal: Av. Olivera 630, 3°18, CP (1407), Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dirección electrónica: valerianni@yahoo.com.ar

La industria automotriz en los años de instalación masiva de empresas terminales 1959 - 1963*

Resumen

El despliegue de la rama automotriz a partir de la instalación masiva de empresas terminales constituye un aspecto decisivo de las transformaciones en la estructura económica de la Argentina durante las décadas de 1950 y 1960. Retrospectivamente, aparece como símbolo de la industrialización en su fase más exitosa debido al peso que adquirió la rama en la economía local, a los eslabonamientos productivos que creó y a la demanda de fuerza de trabajo que indujo.

En este trabajo, buscaremos mostrar que su dinámica real, particularmente en los años que van de 1959 a 1963, permite relativizar el papel de esta rama como medio para el “despegue” de una economía industrial de desarrollo autosostenido: las empresas transnacionales no introdujeron innovaciones de punta, la mayoría de los proyectos de fabricación resultó inviable y la competencia entre las empresas terminales no produjo un abaratamiento significativo de los automóviles.

La mayor parte de los estudios sobre el tema adjudica esta distancia entre los propósitos del programa desarrollista y la realidad del sector a la debilidad, incoherencia

* Una versión más resumida de este trabajo está en prensa para ser publicada en la revista Estudios Ibero-Americanos.

o falta de claridad de las políticas estatales. Aquí intentaremos proponer una visión diferente centrada en la lógica de movimiento del capital.

Introducción

La instalación y desarrollo de las empresas terminales transnacionales que protagonizaron la fuerte expansión de la rama automotriz en Argentina, con peculiar ímpetu desde fines de la década de 1950 y los comienzos de la siguiente, fue uno de los aspectos más salientes de la “fase difícil” de la denominada “industrialización por sustitución de importaciones” (ISI).

A pesar de la rapidez con que esta rama se consolidó dentro de la estructura industrial, de su innegable efecto multiplicador sobre otros sectores y subsectores, y de su contribución a la transformación de la capacidad tecnológica de la sociedad en su conjunto, muy tempranamente se revelaron con nitidez las limitaciones que enfrentaba esa industria en el país.

El presente trabajo se inserta dentro de un conjunto de investigaciones que a lo largo de varias décadas se han preguntado acerca de las razones que explican esta particularidad del desarrollo de la industria automotriz que a nivel mundial fue el símbolo del éxito capitalista de la segunda posguerra. La hipótesis que buscaremos demostrar es que esta especificidad obedeció fundamentalmente al carácter contradictorio de la expansión de la acumulación de capital que, por un lado, extendió a países como Argentina la producción de “bienes de consumo durable”, pero que, al hacerlo, reprodujo el desarrollo desigual en lugar de producir una inmediata homogeneización de las condiciones de producción.

Iniciamos el trabajo con un esbozo de los rasgos centrales de la fuerte expansión de las empresas terminales a partir de 1959-60 que han llevado a clasificar a la automotriz entre las ramas dinámicas. Luego revisamos críticamente las principales hipótesis que los investigadores han planteado para explicar las fuertes limitaciones que tuvo ese “dinamismo”. Nos abocamos después al (re)planteo que proponemos del problema, indagando en distintas manifestaciones de ese carácter contradictorio para llegar a una explicación alternativa del proceso.

Rasgos generales del desarrollo de la industria automotriz en Argentina

La preocupación acerca de las condiciones en las que se expandió la producción automotriz en Argentina dio lugar a una serie de trabajos específicos. Asimismo, los

estudios que se centran en la historia económica e industrial han dedicado importantes fragmentos a esta industria¹. En ambos casos, se destaca el movimiento contradictorio de esta rama. Por un lado, la industria local pudo “quemar” ciertas etapas que ya había atravesado en los países más industrializados y significó un salto en el nivel local de las fuerzas productivas. Pero por otro, reprodujo todas las limitaciones ligadas a la pequeña escala de la producción local² sin alcanzar la madurez que esta misma industria tiene en los países más industrializados.

Resulta indudable que la rama creció rápidamente desde 1959-60 y que adquirió una gran importancia en el conjunto de la industria y de la economía del país.

De acuerdo a datos del Censo Nacional Económico de 1964, la división 38301 (Fabricación y armado de vehículos automóviles completos: automóviles, camiones, camionetas, y demás vehículos análogos) con un total de 17 establecimientos ocupaba a 24.470 personas de las cuales 17.643 eran obreros, cifra que representaría aproximadamente el 2% del total de ocupación para el país, calculada generosamente en 1.370.486 personas³. Sin embargo, hay que tomar en cuenta el importante efecto que tuvo la instalación de terminales automotrices en la activación de un conjunto sumamente variado de ramas y subramas proveedoras de materias primas, de partes y conjuntos de partes, además de la gran cantidad de personas empleadas en tareas de reparación. Sourrouille (1980, cuadro 6) calcula que la incidencia de todo el complejo automotor en la ocupación rondaba el 10%. De una mirada diacrónica, surge que la cantidad de obreros ocupados en la rama, entre 1959 y 1965, se multiplicó casi por

¹ La presentación más completa continúa siendo la de Sourrouille (1980). El libro de Baranson (1971) cuenta con una investigación de campo sobre Argentina. En Brennan (1996) hay un profundo análisis de las empresas automotrices instaladas en Córdoba. A pesar de centrarse en períodos disímiles, tanto Schvarzer (1995) como Belini (2006) contribuyen a una visión más global de la rama. Por su parte, Catalan (2007) ha presentado un trabajo comparativo entre esa industria en Argentina, Corea y España. Desde la producción de organismos estatales se destacan para el período bajo análisis CONADE (1966) y Coscia (1980). En cuanto a la extensa historiografía de la industria que se dedica al sector automotriz, remitimos centralmente a Altimir et al, 1966/67; Dorfman, 1983, Katz – Kosacoff, 1989 y Schvarzer, 1987 y 2000.

² “el sector de capital extranjero se caracteriza: a) porque *en comparación con las firmas competidoras* de capital nacional, son mayores sus tamaños de planta, la productividad de su mano de obra, sus coeficientes de importación y su dotación de capital por hombre empleado; b) porque su comportamiento tecnológico se basa en la *incorporación de tecnologías que, a pesar de no ser de frontera a escala internacional, sin duda son novedosas en el mercado local*” (Katz – Kosacoff, 1989, p.29, destacado nuestro).

³ Hay que destacar ciertos problemas que presenta esta fuente. La cantidad de establecimientos, relevada el 30 de mayo de 1964, no se corresponde con la que se recaba en la bibliografía. El criterio empleado fue sumamente amplio “El censo manufacturero tomó todos los establecimientos que a la fecha del relevamiento estaban activos o no, *sin distinción de magnitud o importancia de los mismos*” (INDEC, 1965, p.5, destacado nuestro). Si agregamos a esto el hiato entre lo declarado y lo real, concluimos que las cifras no son una evidencia irrefutable sino un índice de tendencias generales (Schvarzer, 1977).

cuatro (de 8.127 a 23.961), destacándose que la proporción de operarios calificados supera a la de peones (CONADE, 1966, p.34 y cuadro 23).

En relación con el total nacional del valor agregado industrial, sólo el subgrupo de fabricación y armado de la industria automotriz aportaba el 4,5% (Sourrouille, 1980, cuadro 6). Por otra parte, la rama fue uno de los destinos principales de las inversiones extranjeras, recibiendo casi la cuarta parte del total de las autorizaciones para radicación en el período 1959 – 1962 (Schvarzer, 1987, p.34). La tasa media anual de inversiones en el sector fue entre 1960 y 1964 casi diez veces superior a la del período 1956 – 1959 (Baranson, 1971, p.57). Por otra parte, entre 1958 y 1965 la industria automotriz, con 32,3% del total, fue el sector con mayor participación en el aumento del producto industrial (Heymann citado en Jerez, 2007, p.35). La tasa anual acumulativa de crecimiento del sector automotriz fue en ese mismo lapso de tiempo, de 11,16 % (Coscia, 1980, II 3).

Como consecuencia de estas transformaciones, no resulta llamativo que la relación entre población total y automóviles no comerciales se redujera a la mitad. En 1959 este índice era de 47,8 habitantes por automóvil y seis años después era de 23,7 (Coscia, 1980, cuadro II. 2).

Pero así como no se puede negar el efecto multiplicador de esta rama “dinámica” tampoco hay dudas sobre el carácter limitado de dicho dinamismo. Las empresas automotrices instaladas localmente no emplearon la tecnología que imperaba en la frontera internacional, tampoco contribuyeron a la conformación de un sistema nacional de innovación. Por el contrario, la rama operó con un alto grado de obsolescencia. Tampoco se concretó el alivio en el balance de pagos que se suponía vendría de la mano del avance en la sustitución de importaciones.

La historiografía sobre el problema

En líneas generales, los autores han destacado el marco institucional en el que se produjo (y fomentó) la expansión de la rama como la clave decisiva para entender este desarrollo particular⁴. El decreto 3693/59, que estableció el régimen de promoción sectorial (ALA, 1959, tomo XIX A, p.617-619), habilitaba la autorización de todas las empresas que demostraran cierta capacidad técnica y financiera, la progresiva

⁴ Belini (2006) ha criticado el consenso historiográfico que relega a las experiencias previas a 1959 al papel de “antecedente”. A pesar de las dificultades que implica cortar un proceso de desarrollo global, creemos necesario poder encontrar los momentos en que un salto cualitativo modifica el proceso. En este sentido, resulta indudable que el año 1959 marca el inicio de una nueva fase para el sector.

integración nacional del producto para reducir importaciones, además de la presentación de planes de producción de 5 años⁵. En relación con las empresas extranjeras que quisieran radicarse en el sector, la ley consideraba que el aporte de capital podía realizarse “en divisas, en máquinas, equipos e instalaciones, repuestos, materias primas y otras formas” (Ley 14.780). Para proteger el desarrollo de esta industria, el estado elevaba a niveles prohibitivos la importación de automóviles terminados (Altimir et al, 1966, p.101).

Las investigaciones coinciden en criticar fuertemente ese modelo de promoción por su laxitud en la aprobación de inversiones que condujo a una expansión del número de empresas completamente desmedido respecto del tamaño del mercado local y a altos niveles de ineficiencia⁶; y por la amplitud de los criterios para definir a una empresa como capaz de producir automotores y su puesta en práctica ya que no se rechazó ninguna propuesta presentada. Adicionalmente, la falta de definición del significado preciso de las “otras formas” en que podía radicarse capital agravó aún más la falta de control real sobre el tipo de maquinaria introducida y de la valuación real del capital declarado (Schvarzer, 1987, 28).

Como no podía ser de otro modo, muchas de las empresas que habían presentado sus planes de producción desaparecieron del mercado a los pocos años, mientras que algunas ni siquiera llegaron a iniciar la producción.

La industria automotriz en el marco del programa desarrollista

En tanto el conjunto de leyes, decretos y disposiciones que regularon la actividad de este sector específico estuvo inserto en proyecto económico, político y social más amplio, resulta difícil evaluar su racionalidad sin restituir la relación entre las medidas concretas adoptadas para promocionar la producción de automotores y el programa encabezado por Arturo Frondizi⁷.

El desarrollismo se proponía superar los problemas que, según el diagnóstico realizado, obturaban un desarrollo autosostenido del país. En este planteo había una noción de que el problema central del subdesarrollo consistía en una diferencia técnica y cuantitativa. Técnica tanto por el tipo de procesos y maquinarias, como por la falta de

⁵ El primer quinquenio era en la práctica más extenso ya que en el decreto estableció que “se considerará como fecha de vencimiento del primer año de los planes de fabricación el 31 de diciembre de 1960”.

⁶ Con matices, esta lectura se encuentra en: CONADE, 1963, aut1; CONADE, 1965, p.56; Katz – Kosacoff, 1989, p. 55-56; Schvarzer: 2000, p.226; Dorfman, 1983, p.196; Belini, 2006, p.130; Baranson, 1971, p.64; Sourrouille: 1980, p.22.

⁷ Hemos desarrollado este problema en Ianni (2007).

producción local de medios de producción importantes; cuantitativa por la escasez de capital o de “ahorro interno” para emprender los grandes proyectos productivos. La conclusión necesaria era que esta deficiencia podía resolverse a través de la entrada masiva de capitales que por su dimensión y por su tecnología contribuyera a desarrollar las fuerzas productivas⁸. Así, la Ley 14.780 estableció la igualdad entre capitales nacionales y extranjeros (Anales de Legislación Argentina, 1958, tomo XVIII, p. 314-316). Ante las críticas Frondizi diría que la intransigencia estaba en el objetivo: desarrollar al país, mientras que debía regir la máxima flexibilidad en cuanto a los medios para lograrlo.

Por otro lado, la línea desarrollista entendía que era función del estado el establecer la protección necesaria que garantizara la instalación y maduración de empresas que apuntaran a superar la “estructura agroimportadora”. Pero, esto no significaba que el programa se basara en una concepción “estatista”. Por lo contrario, el desarrollismo hacía una fuerte defensa ideológica de la libertad de mercado, de la propiedad privada y de la iniciativa empresarial⁹. La articulación entre proteccionismo externo y amplia libertad en el mercado interno fue la norma seguida por este y otros gobiernos y sólo desde una mirada poco profunda puede presentarse como un dilema real¹⁰.

Sin embargo, si las referencias anteriores nos permiten encontrar la lógica subyacente a la forma de la promoción, no son suficientes para explicar por qué se priorizó un sector como el automotriz desde un programa general que enfatizaba la necesidad imperiosa de desarrollar la industria de base. Como ha argumentado Remes Lenicov (1974) la industria automotriz no era la única que podía tener un fuerte efecto multiplicador sobre el resto de la estructura industrial. Por otra parte, si la avanzada obsolescencia de la infraestructura de transportes era un problema real, de eso no se

⁸ Es imposible citar todos los discursos y escritos en los que esta argumentación es defendida por Frondizi y Frigerio. Puede consultarse: Frondizi (1963, 1978), Frigerio (1959, 1962) y las entrevistas realizadas por Luna (1963) y Amato (1983).

⁹ En el Mensaje de asunción, el 1º de mayo de 1958, Frondizi sostuvo: “En el orden interno, deberá garantizarse la libre competencia como estímulo de progreso, con miras al bien común y facilitarse la función creadora de la iniciativa privada. La función del Estado no debe consistir en suplir la acción de los particulares sino donde éstos no puedan desenvolverse eficazmente”. Frigerio (1959, p.30-31) en un Banquete en Nueva York con hombres de negocios afirmaba: “La obra que estamos realizando (...) consiste simplemente en aplicar a la realidad argentina la filosofía de la libre iniciativa y el estímulo a la imaginación creadora del hombre que han hecho la grandeza de vuestro país”.

¹⁰ Frondizi lo explicaba de este modo: “Establecido el principio de que el proteccionismo conviene al desarrollo económico del país, nosotros entendemos también que la libre competencia interna es fundamental para la expansión de las fuerzas productivas” (Luna, 1963, p. 79-80). Diamand (1973, p. 307 y sigs.) ha caracterizado como “falso dilema” el que se plantea entre libertad de mercado e intervencionismo.

deriva que la opción de desarrollar la producción de automóviles de turismo familiares sea la más apropiada para resolver esa restricción.

Replanteo del problema desde la lógica contradictoria del capital

Los problemas señalados hasta aquí han sido analizados por la mayoría de los autores. Desde la perspectiva teórico – metodológica que adoptamos, compartimos la caracterización general de estas limitaciones de la rama y de la política hacia el sector, pero discrepamos en la identificación de las causas que condujeron a ese resultado. Consideramos que generalmente se ha sobreestimado la capacidad de la política para determinar la economía.

En primer lugar, difícilmente pueda demostrarse que fueron las políticas económicas las que tuvieron la iniciativa en el ingreso de capitales bajo la forma de empresas transnacionales. En este punto, compartimos la aguda observación de Schvarzer: “A pesar del interés de los inversores externos, ese proyecto se presentó como ‘nacional’ y se lo caracterizó como industrialización sustitutiva de importaciones; *se lo podría haber llamado con más precisión, de ‘industrialización por desborde de las empresas transnacionales de su mercado local’*. La repetición de los mismos fenómenos en todas las grandes naciones de América latina, donde actuaron las mismas transnacionales en las mismas ramas, sugiere que las políticas locales apenas tendieron a poner un ‘toque’ propio a un proceso global” (2000, p.222, destacado nuestro). Desde este punto de vista, la cuestión planteada anteriormente sobre los motivos por los que grandes magnitudes de capital se dedicaron a una rama que no era de base queda resignificada. La iniciativa en la elección de esto hay que buscarla del lado de las empresas.

Por otro lado, el reconocimiento de que la entrada de capitales no lograra alcanzar el objetivo del desarrollo autosostenido no puede explicarse sólo por las inconsistencias en la puesta en práctica del plan por parte del elenco gobernante. Lo que resulta discutible es el supuesto de que la diferencia entre Argentina y otros espacios de acumulación fuera una cuestión técnica, cuantitativa.

Si el capital en su internacionalización homogeneizara de un modo inmediato las condiciones de producción, el problema que planteamos -cómo dar cuenta del desarrollo de una rama particular, en nuestro caso la automotriz, en una formación social determinada como la Argentina- carecería de importancia. Tampoco sería pertinente hablar de “especificidad” si la diferencia existente entre la producción automotriz local

e internacional obedeciera a meras divergencias cuantitativas originadas en la diferencia de estadíos en el despliegue de la rama. En ese caso, sería comprensible que una conformación tardía de la industria trajera aparejada una distancia inicial respecto de las economías en las que el sector automotriz ya había alcanzado una etapa de madurez.

Sin embargo, la realidad de la industria automotriz en sus años iniciales muestra que existió una relación mucho más compleja y contradictoria. Por un lado, implicó un cambio en el desarrollo de las fuerzas productivas locales, pero por otro, reprodujo todas las limitaciones ligadas a la pequeña escala de la producción local¹¹. Este doble aspecto puede ser explicado desde una perspectiva centrada en la lógica contradictoria del capital y que analice la forma concreta que adoptaron en la rama a nivel local ciertas tendencias generales. Con este propósito, revisaremos ciertos rasgos cruciales de la industria automotriz en el momento de su mayor expansión en cuanto a número de empresas en 1959 hasta el ajuste violento que se dio con la crisis general de la economía argentina en 1962 – 1963, y que en la rama bajo estudio se hizo sentir con fuerza en los primeros ocho meses del segundo de esos años (ADEFA, 1964, p.4).

Expansión y depuración de capitales

En el cuadro N° 1 presentamos la lista completa de las empresas que presentaron planes de producción para acogerse a los beneficios del Decreto 3693/59, el año en que iniciaron el programa de producción (si es que lo hicieron) y en el que se retiraron de la actividad¹².

A partir de los datos de ese cuadro, podemos afirmar que el período bajo análisis puede dividirse a su vez en dos momentos, ambos muy breves para el tiempo que implica una inversión fabril. El primero, de alrededor de dos años, se extiende hasta el primer saneamiento de la cantidad de empresas. No hablamos de fábricas sino de empresas debido a que muchas de ellas eran simples talleres. Acordamos con Schvarzer (1987; 2000) en que la lógica con que estas empresas invirtieron en la industria automotriz estuvo guiada por la posibilidad de obtener parte de la ganancia que el sector podía realizar gracias al cierre de la importación de vehículos terminados. Baranson

¹¹ “el sector de capital extranjero se caracteriza: a) porque *en comparación con las firmas competidoras* de capital nacional, son mayores sus tamaños de planta, la productividad de su mano de obra, sus coeficientes de importación y su dotación de capital por hombre empleado; b) porque su comportamiento tecnológico se basa en la *incorporación de tecnologías que, a pesar de no ser de frontera a escala internacional, sin duda son novedosas en el mercado local*” (Katz – Kosacoff, 1989, p.29, destacado nuestro).

¹² Varias de las empresas que están en el cuadro N°1 dejaron de existir luego de 1965. No incluimos esos datos para resaltar los cambios ocurridos bajo el período delimitado.

(1971, p. 30-31) ha observado que muchas empresas automotrices internacionales que invertían en países en desarrollo esperaban “obtener rápidos rendimientos durante los primeros dos a cuatro años, antes que las exigencias de fabricación local y la intensificación de las restricciones en materia de divisas empiecen a mermar los beneficios obtenidos en el país”. No casualmente, varios de los proyectos fracasados terminaron de ser expulsados del mercado cuando el gobierno exigió el cumplimiento de los compromisos de integración de partes locales, más caras que las importadas. Esta mayor exigencia hacia el sector quedó plasmada en el Decreto 6567/61 (ALA, tomo XXI, p.738), complementario del 3693/59.

Junto con lo anterior, hay que destacar también el cambio de escenario que provocó la entrada de las “Tres Grandes” (Ford, Chrysler y General Motors) al mercado de automóviles no comerciales. Indudablemente, la intensificación de la competencia que esto trajo consigo y el establecimiento de una media de producción y de productividad más alta aceleraron la salida de los emprendimientos menores¹³. Sin embargo, hay que destacar el carácter mediado de este impacto ya que esas tres empresas se dedicaron a la producción de automóviles grandes, de la que sólo participaba en 1959-60 IKA¹⁴ y no se introdujeron en la producción de automóviles chicos donde abundaban las empresas más pequeñas.

Un segundo momento va desde 1961 a la crisis de 1963, cuando se produce una nueva ola de depuración del sector. De las 26 empresas originales, cuatro no produjeron nunca, cuatro más desaparecieron en los primeros dos años, y otras cinco se retiran o dejan de existir como fracción autónoma de capital en torno a la crisis. El resultado es elocuente: en cuatro años, la cantidad de empresas se redujo a la mitad.

Más notoria resulta la tendencia si subdividimos la producción en los distintos tipos de automóviles. La mayor parte de las empresas más pequeñas se dedicaron a la producción de autos chicos, esto es, de hasta 1000cc de cilindrada¹⁵. Según Remes Lenicov (1974, p. 99), en 1959-60 trece firmas participaban en ese mercado pero las cuatro primeras abastecían el 72, 6% del mercado (de autos chicos). El avance en la

¹³ Esta entrada afectó al conjunto del sector y no sólo a las empresas más pequeñas. Para ver la reacción de una empresa de la talla de SIAM ante este hecho, ver Rougier – Schvarzer, 2006, p. 31-32 (en particular la nota 14).

¹⁴ Estrictamente, también Fiat vendió este tipo de vehículos en 1959-60 pero IKA se llevó el 99,7% de ese mercado.

¹⁵ Es notable que White (1972) señala también para Estados Unidos esta orientación de las empresas menos grandes (las “Independientes”) hacia el mercado de autos pequeños cuyo desarrollo era incipiente en el mercado norteamericano, y su fracaso por la competencia de autos grandes producidos en el mismo país de costo similar y por la importación de autos pequeños europeos.

concentración que tuvo lugar en esos años, se refleja en el siguiente dato: en 1964, las primeras cuatro empresas ocupaban el 99,7% de ese mercado. Asimismo, la reducción del número total de empresas de trece a cinco da cuenta de la depuración de capitales que se había concretado. Otra diferencia importante que se observa entre ambos años es que en 1959-60 la única empresa “extranjera” era IKA y se ubicaba en el segundo lugar debajo de Metalmecánica S.A., mientras que en 1964 además de IKA (que se ubicaba en el primer lugar) estaban Fiat y Citroën¹⁶. Encontramos las mismas tendencias en el mercado de autos medianos (de entre 1000 y 2000cc de cilindrada) pero de un modo menos acusado (Remes Lenicov, 1974, p. 100).

Al igual que en las sociedades capitalistas más industrializadas, la crisis aceleró las tendencias propias del movimiento de este modo de producción¹⁷. Parecería confirmarse la efectividad de la política del desarrollismo de combinar un fuerte proteccionismo externo con una amplia libertad de mercado interna en pos de que la competencia seleccionara a los más aptos. Hasta cierto punto, esto fue así. Las primeras seis empresas produjeron cerca del 80% del total de la rama, mientras que ninguna de las firmas que se retiraron llegó a aportar siquiera el 1% de ese total. Si consideramos al conjunto de las nueve empresas que se vieron obligadas a retirarse resulta que su aporte fue de menos del 2,6% durante el período (ver cuadro N°2).

Por otra parte, del cruce de datos de ADEFA (1964b) sobre sus empresas asociadas¹⁸ con los valores totales recogidos por CONADE (1966) surge que las primeras ocuparon entre el 73 y el 85% del total del personal del sector (ver Cuadro N° 3) en el período 1959 - 1963.

El desarrollo de la rama a nivel nacional e internacional

Sin lugar a dudas, vista desde el rotundo fracaso de los emprendimientos menores, las empresas más grandes dentro del país aparecen como exitosas. Pero el panorama cambia radicalmente si la comparación la establecemos con los parámetros que regían en las empresas más importantes en el mercado mundial.

¹⁶ No hay que olvidar las grandes dificultades teóricas y empíricas que implica delimitar qué capital es nacional y cuál no lo es. Habría que adoptar como criterio el del control de la propiedad ya que, por lo menos en la industria que estamos analizando, en muchos casos el aporte de capital local a través del crédito interno fue lo suficientemente importante como para asociar el carácter de “extranjero” al origen mayoritario de ese adelanto.

¹⁷ “La competencia prolifera aquí en razón directa al número y en razón inversa a la magnitud de los capitales rivales. Finaliza siempre con la ruina de muchos capitalistas menores, cuyos capitales en parte pasan a las manos del vencedor, en parte desaparecen”. (Marx, 1995, p.779, nota a 3ª / 4ª ed).

¹⁸ Las primeras seis del cuadro N° 2 más Mercedes Benz.

En primer lugar, si al analizar el cuadro N°2 remarcábamos una diferencia de escala notoria entre las primeras y últimas empresas en cuanto a la producción, podemos afirmar que la discrepancia entre la escala de la industria automotriz argentina y la imperante a nivel internacional es aún mayor. Ante todo, el parque de automóviles nacional fue entre 1959 y 1963 en porcentaje del 0,66; 0,68; 0,72; 0,76 y 0,78 del parque mundial (Coscia, 1980, cuadro II.5). En el plano productivo, mientras que la rama en Argentina durante el período considerado no llegó a superar las 200.000 unidades anuales divididas en una gran diversidad de modelos¹⁹, internacionalmente se calculaba que el volumen mínimo aceptable era de 250.000 unidades/anuales de un mismo modelo durante 6 a 8 años (C.E.E.I.A., 1969, 21). En contraste, las dos empresas automotrices más grandes del mundo, General Motors y Ford, ambas norteamericanas, produjeron en 1965 más de 8,8 millones de vehículos, cifra que representaba el 36,5% de la producción mundial.

Inevitablemente, esta realidad se reflejaba en los costos de producción. Visto el proceso desde el espacio nacional, y tal como lo ha señalado ADEFA, entre 1959 y 1964 los precios de los automóviles aunque aumentaron en términos nominales debido a la dinámica inflacionaria, lo hicieron en un 21,8% por debajo de los precios mayoristas del sector no agropecuario lo que resulta en una baja real de los precios del ramo (ADEFA, 1964, p.5 cálculo a precios índice 1960). No obstante, ese abaratamiento no siguió el ritmo de los vehículos similares fabricados en los países de origen de las terminales, razón por la cual el costo local aumentó comparativamente a lo largo del tiempo (Coscia, 1980, 4.2). Por ejemplo, en 1967 el costo de un automóvil producido en Argentina era más de dos veces superior a uno similar realizado en los Estados Unidos (Baranson, 1971, p.53 y 55; C.E.E.I.A., 1969, p.180).

Esta información permite relativizar el énfasis que varios estudios han puesto en la alta concentración de la rama en la Argentina (Abot et al, 1974; Remes Lenicov, 1974). Resultaría más acertado reconocer que la tendencia a la centralización y depuración de capitales, propia del capitalismo en general, aunque opera localmente, lo hace de tal forma que continúa reproduciendo una escala pequeña de acumulación ya que aquí, empresas que producen menos de 50 mil unidades / anuales son las de mayor peso.

¹⁹ En 1960 se produjeron 50 modelos, considerando a ocho tipos de vehículos fabricados; en 1964 esa cantidad aumentó a 57 (Remes Lenicov, 1974, p. 106 y sigs.). Un año después, el total de modelos llegaba a 68 (Baranson, 1971, cuadro 12 anexo).

En este sentido, es significativo que la fábrica de mayor producción en Argentina en el período bajo estudio haya sido IKA, cuando la Kaiser en su país de origen no había podido competir por sus costos excesivos, ni siquiera en el nicho del mercado de los autos pequeños en el que aún no habían entrado las “Tres Grandes” (White, 1972, p. 186). Por otra parte, en la producción de automóviles grandes, a la que éstas se abocaron en Argentina, no desplazaron a IKA que en 1964 ocupó el segundo lugar de participación en ese mercado. La experiencia argentina de la fabricación de este tipo de vehículos parece ir a contramano de la tendencia general a la centralización ya que si en 1959-60 sólo una empresa participaba con el 99,7% de la producción, cinco años después había cuatro firmas, ninguna de las cuales se llevaba más de un tercio del total (Remes Lenicov, 1974, cuadro 16).

Otra de las expresiones del desarrollo desigual de la rama se encuentra en las características del proceso de producción, especialmente en el nivel de predominio del factor objetivo sobre el subjetivo en el proceso de trabajo. La diferencia de tamaño -el de las plantas en Argentina no superaban el 10 o 15% del considerado normal en los países más industrializados (Katz – Kosacoff, 1989, p. 54)- impedía la utilización de tecnología de punta lo que hacía que la calidad final dependiera de la fuerza de trabajo especializada en lugar de quedar garantizado por el propio proceso automático o mecanizado. Por ejemplo, Brennan (1996, p.124-126) indica que en las automotrices instaladas en Córdoba la terminación de las matrices se hacía a mano, asimismo, “los bloques de motor seguían moviéndose manualmente, en pequeños carretones, más que en cintas transportadores o máquinas de transferencia, y los obreros trabajaban en ellos utilizando diversas máquinas herramienta de usos múltiples”. En la filial de Fiat no contaban con los taladros automáticos que se empleaban Turín y en esta fábrica y en IKA el montaje del motor se hacía a mano. Baranson (1971, p.58) refiere que en las automotrices en Argentina se usaba “un instrumental de soldadura portátil y remachadores manuales, en lugar del equipo (...) automatizado que se utiliza en las cadenas de montaje de Detroit”. Por otra parte, la complejidad de algunos de esos procesos obligó a las empresas terminales a operar con un nivel de integración vertical superior al que tenían en sus países de origen debido a las dificultades de conseguir esas partes en el mercado local.

El desarrollo desigual y combinado de la industria automotriz en la Argentina

La instalación de las automotrices estuvo por lo tanto lejos de permitir superar la restricción externa y la dependencia tecnológica. Por el contrario, impulsó el drenaje de divisas no sólo a través de las importaciones sino que las remesas de utilidades y el pago de regalías pesaron cada vez más en el balance de pagos (Raddaveró, 1972)²⁰. Adicionalmente, la “brecha tecnológica” existente entre los países más industrializados y Argentina se amplió. Una de las consecuencias del desarrollo desigual de las fuerzas productivas fue la imposibilidad de exportar al mercado mundial los automóviles fabricados en este espacio nacional. Por lo tanto, la rama no sólo promovió un aumento de las importaciones y de las remesas, sino que no pudo contrapesar esa salida con ingresos derivados de la exportación²¹.

En definitiva, la forma técnica del proceso no hace más que revelar la especificidad de la Argentina como espacio de acumulación. Podemos sostener que el conjunto de determinaciones que dio forma al proceso en sus inicios se constituyó también en un resultado del mismo. Lejos de ser una diferencia meramente cuantitativa o técnica, el desarrollo desigual era un fenómeno más complejo²². La cuestión más difícil consiste en resolver por qué las mismas empresas que se posicionaban en los primeros lugares de la producción mundial, con enormes magnitudes de adelanto de capital, de innovación tecnológica y de ventas, estuvieron interesadas en instalarse en un país como la Argentina.

Como ya hemos dicho, la iniciativa de las transformaciones que se producen localmente se encuentra en las necesidades de las empresas transnacionales. La capacidad de estos grandes capitales para modificar las instituciones que ponen obstáculos a la internacionalización ha sido remarcada en repetidas ocasiones²³.

²⁰ Este tipo de comportamiento caracterizó a todas las empresas, también a las “nacionales” (CONADE, 1966, anexo a). Los contratos de patentes, marca y asistencia fomentaban el flujo de importaciones desde la empresa licenciante, aun cuando esto no estuviera estipulado en el acuerdo escrito. (Raddaveró, 1972, p.383).

²¹ “es inmediato de la observación de los datos –cualquiera sea su calificación- que el saldo directo en divisas de las operaciones del complejo [automotor] ha sido, sobre todo en los años iniciales, sustantivamente negativo.” (Sourrouille, 1980, p.187). “A partir del año 1959 (...) comienzan nuevamente a aumentar las importaciones del sector Automotor”; “(...) para el período 1958-64 lo remesado en concepto de utilidades fue ya superior a lo realmente invertido” (Remes Lenicov, 1974, p.129 y 132).

²² A pesar de discrepar con su repuesta a la cuestión, consideramos un verdadero aporte de J. Iñigo Carrera (1998) el haber planteado de un modo sistemático el problema teórico de la especificidad de la acumulación en Argentina.

²³ En Ianni (2008) ofrecemos un ejemplo concreto de esto ligado a las automotrices norteamericanas.

Adicionalmente, la limitación de la mirada a un espacio nacional suele dejar en segundo plano lo que hay de general en procesos que son presentados como particulares. En este sentido, cabe recordarse que el proceso que llevó a la instalación de transnacionales automotrices en la Argentina se extendió a numerosos países. 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. (Baranson, 1971, cuadro 6 anexo). La dimensión del proceso implica que esta tendencia no se originó en decisiones aisladas de las empresas.

Sin pretender dar una respuesta acabada a la pregunta de por qué las empresas transnacionales se instalaron en Argentina y por qué lo hicieron de ese modo - problema que seguimos investigando-, un aspecto fundamental a tomar en consideración es el momento que atravesaba el capitalismo, en particular en los países más industrializados. Luego de la inmediata posguerra, la recuperación de la producción automovilística europea permitió a las empresas de ese origen reposicionarse en el mercado mundial e incluso ingresar en el mercado norteamericano ofreciendo autos pequeños (White, 1972). La creciente competencia impulsó la aceleración de la innovación tecnológica - algunos autores la han denominado la “tercera revolución tecnológica”- avanzó en la automatización de los procesos productivos. La reducción del precio de los automóviles por medio de un impresionante aumento de la productividad, multiplicaba, a su vez, la competencia entre los distintos fabricantes que se veían compelidos a introducir innovaciones. El resultado fue una aceleración en el tiempo de rotación del capital fijo que se tradujo en períodos de amortización acortados y una obsolescencia más rápida (Mandel, 1979, cap.VII-VIII). Varias empresas internacionales del ramo se fusionaron y/o desaparecieron entre la segunda mitad de la década del cincuenta y la siguiente por no poder seguir este ritmo²⁴. No casualmente, muchas de ellas fueron las licenciadas de patentes y marcas con las que firmaron contrato las empresas más chicas de la Argentina²⁵.

Para las empresas más exitosas la dinámica que adquiría el proceso implicaba la desvalorización de maquinarias que, en caso de emplearla en el espacio de valor de su país de origen, habrían resultado en costos de producción por encima de la media. Las

²⁴ “En rigor de verdad, una de las principales razones por las que Kaiser había trasladado sus operaciones de los Estados Unidos a la Argentina era que no podía invertir en máquinas automatizadas” (Brennan, 1996, p.125).

²⁵ A modo de ejemplo: Borgward (licenciante de Dinborg) fue a la bancarrota en 1961; Goliath Werke, un desprendimiento de Borgward (licenciante de Goliath Hansa) sobrevivió sólo hasta 1963 cuando cerró. Hans Glass (licenciante de Isard) fue comprada por BMW hacia 1960.

economías de los países “subdesarrollados” o “en vías de desarrollo” ofrecían la posibilidad no sólo de valorizar ese capital constante sino de obtener ganancias extraordinarias al realizar la producción dentro de los mercados internos de esos países gracias a que su nivel tecnológico aunque obsoleto en el país central, estaba por encima de la media en el país de destino.

Conclusión

La forma específica en que se desarrolló la industria automotriz en la Argentina en los años iniciales de su expansión es el resultado de un proceso en el que, citando a Schvarzer, “las políticas locales apenas tendieron a poner un ‘toque’ propio a un proceso global”. Adicionalmente, este recorrido por los primeros años de fuerte expansión de la producción de la rama, permite afirmar que la forma específica que adoptó su desarrollo aun cuando contó con el protagonismo de las empresas transnacionales no resolvió sino que reprodujo las restricciones principales de la industrialización local. Si bien es necesario avanzar en la investigación empírica y profundizar en la dimensión teórica del problema, creemos que la perspectiva presentada permite explicar múltiples dimensiones de la cuestión.

Julio de 2008

Cuadros**Cuadro N° 1: Empresas autorizadas a producir bajo el Régimen Automotor**

Empresa	Año de inicio	Año cierre	Observaciones
Alcre S.A.	1959	1961	No alcanzó a producir (sólo presentó prototipos)
Autoar Automotores Argentinos S.A.	1949	1963	En 1964 sólo produjo 10 vehículos.
Cisitalia Argentina S.A.	1961	1963	
Citröen Argentina S.A.	1960		
Dinámica Argentina Dinarg	-	-	No hay datos de que haya producido.
Dinborg - Industrias Argentinas Automotrices	1958	1963	
Fábrica de Automotores Utilitarios S.A.	1960	1963	
Févre y Basset Ltda., S.A. y Chrysler Argentina S.A.	1961		Desde 1960 producía utilitarios, su plan de producción de automóviles fue aprobado en 1961
Fiat Someca Concord S.A.	1960		Desde 1954 producía tractores en el país
Ford Motor Argentina S.A.	1961		Desde 1959 producía utilitarios, su plan de producción de automóviles fue aprobado en 1961
General Motors Argentina S.A.	1961		Desde 1959 producía utilitarios, su plan de producción de automóviles fue aprobado en 1961
Goliath Hansa Argentina S.A.	1960	1961	
IAFA S.A. (Peugeot)	1960	1964	Se convirtió en SAFRAR a raíz de un problema legal.
D.I.N.F.I.A. (ex I.A.M.E.)	1953		
Imena S.A.	-	-	No hay datos de que haya producido
Industria Automotriz Santa Fe S.A.	1960		
Industrias de Transporte Automotor S.A.	1960	1961	
Industrias Kaiser Argentina S.A.	1956		
Industrias Platenses Automotrices	-	-	No hay datos de que haya producido
Isard Argentina S.A.	1960		
Los cedros S.A.	1957	1962	En 1963 se fusionó con Isard, adoptando el nombre de esta última.
Mercedes Benz Argentina S.A.	1959		En 1953 había iniciado la fabricación en el país, pero fue interdicta por el golpe de 1955.
Metalmecánica S.A.	1958		
Onofre Marimón y Cía. SRL	1960	1961	
Panambí S.A.	1960	1961	
Siam Di Tella Automotores S.A.	1960		

Fuente: elaboración propia en base a CONADE, 1966, Anexo A, cuadros 31 y 32, y Sourrouille, 1980.

Cuadro N° 2: Participación porcentual de las empresas en la producción anual, 1959 – 1964

Empresa	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1959-1964
Industrias Kaiser Argentina S.A.	73,7	37,3	30,9	30,8	26,4	30,2	33
Ford Motor Argentina S.A.	2,2	13,2	9,9	9,1	8,6	16,3	11,2
Fiat Someca Concord S.A.	-	4,8	8,3	10,9	17,7	14,2	10,9
General Motors Argentina S.A.	-	12,4	9,9	9,3	8,7	11,6	9,9
Siam Di Tella Automotores S.A.	-	4,6	10,3	5,5	8,1	7,0	6,9
Févre y Basset Ltda., S.A. y Chrysler Argentina S.A.	-	4,9	5,4	7,7	7,8	6,3	6,1
IAFA S.A. (Peugeot)	-	2,1	3,7	6,8	8,0	1,6	4,1
D.I.N.F.I.A. (ex I.A.M.E.)	12,1	4,2	2,4	2,9	4,0	2,3	3,4
Citröen Argentina S.A.	-	1,1	3,1	4,2	3,1	4,2	3,2
Industria Automotriz Santa Fe S.A.	-	1,0	2,2	3,1	3,3	3,6	2,6
Isard Argentina S.A.	2,8	1,7	2,9	3,5	2,2	1,4	2,4
Mercedes Benz Argentina S.A.	2,4	2,9	2,7	1,8	1,6	1,3	2
Metalmecánica S.A.	3,3	3,8	3,3	1,5	0,2	0,09	1,7
Autoar Automotores Argentinos S.A.	0,7	1,6	1,8	1,3	0,2	-	0,9
Los cedros S.A.	2,1	2,7	0,9	0,8	-	-	0,8
Dinborg - Industrias Argentinas Automotrices	-	0,7	1,2	0,4	-	-	0,4
Goliath Hansa Argentina S.A.	-	0,5	0,8	-	-	-	0,2
Cisitalia Argentina S.A.	-	-	0,2	0,3	-	-	0,09
Fábrica de Automotores Utilitarios S.A.	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,08
Panambí S.A.	0,4	0,3	-	-	-	-	0,06
Onofre Marimón y Cía. SRL	0,3	0,01	-	-	-	-	0,02
Industrias de Transporte Automotor S.A.	-	0,01	0,03	-	-	-	0,007

Fuente: elaboración propia en base a datos de CONADE, 1966, cuadro 33.

Cuadro N° 3: Ocupación en la industria automotriz, 1959 – 1963 (números absolutos y %)

Años	Personal ocupado ADEFA	%	Personal ocupado por el resto	%	Total de personal ocupado	%
1959	8.509	73	3.059	27	11.562	100
1960	15.096	81	3.524	19	18.620	100
1961	19.585	83	3.935	17	23.520	100
1962	20.114	73	7.432	27	27.546	100
1963	22.872	85	3.840	15	26.712	100

Fuente: elaboración propia con base en datos de ADEFA, 1964b, p.3 y CONADE, 1966, cuadro N° 23.

Referencias bibliográficas

- Abot, Jorge; Abramzón, Mónica; Chorne, Miriam; Fariña, Eduardo; Khavisse, Miguel y Torre, Juan Carlos. La concentración en la industria argentina en 1964. En: CONADE. El desarrollo industrial de la Argentina: sustitución de importaciones, concentración económica y capital extranjero (1950 -1970). Argentina: 1974.
- Altimir, Oscar, Santamaría, Horacio y Sourrouille, Juan. Los instrumentos de la promoción industrial en la posguerra. Desarrollo Económico. Buenos Aires: IDES, v.6, n.21, 1966.
- Amato, Alberto. Cuando fuimos gobierno. Conversaciones con Arturo Frondizi y Rogelio Frigerio. Buenos Aires: Paidós, 1983.
- Anales de Legislación Argentina: 1958. Buenos Aires: Ediciones La Ley, tomo XVIII, 1959.
- Anales de Legislación Argentina: 1959. Buenos Aires: Ediciones La Ley, tomo XIX A, 1960.
- Anales de Legislación Argentina: 1961. Buenos Aires: Ediciones La Ley, tomo XXIA, 1962.
- Asociación de Fábricas de Automotores. Informe estadístico n° 133. Buenos Aires: 1964b.
- Asociación de Fábricas de Automotores. La industria automotriz argentina. Su gravitación en el desarrollo del país. Buenos Aires: 1964.
- Baranson, Jack. La industria automotriz en los países en desarrollo. Madrid: Editorial Tecnos – Banco Mundial, 1971.

- Belini, Claudio. Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943 – 1958. Revista de Historia Industrial. Barcelona: Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona, n. 31, año XV, 2006.
- Brennan, James. El cordobazo; las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1996.
- Catalan, Jordi. Protection and national systems of innovation: The take-off of the automobile industry in Argentina, Spain and South Korea, 1945-87. En: 1er Congreso Latinoamericano de Historia Económica. Montevideo: 5-7 noviembre 2007.
- Comisión de Estudios Económicos de la Industria Automotriz. La industria automotriz argentina. Informe económico. Argentina: 1969.
- Consejo Nacional de Desarrollo. Diagnóstico de la Economía Argentina 1953 – 1962. Buenos Aires: 1963.
- Consejo Nacional de Desarrollo. La industria automotriz; análisis preliminar. Buenos Aires: 1966.
- Consejo Nacional de Desarrollo. Plan de desarrollo 1965 – 1969. Buenos Aires: 1965.
- Coscia, Santiago. Evolución, dinámica actual y perspectivas de la industria automotriz. Argentina: Banco Nacional de Desarrollo, Gerencia de Investigaciones Económicas, Departamento de Estudios Económicos Sectoriales, 1980.
- Diamand, Marcelo. Doctrinas económicas, desarrollo e independencia; economía para las estructuras productivas desequilibradas: caso argentino. Buenos Aires: Paidós, 1973.
- Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores. Año 1960. Sesiones ordinarias. Buenos Aires: Publicación del Cuerpo de Taquígrafos del Senado de la Nación.
- Dorfman, Adolfo. Cincuenta años de industrialización en la Argentina 1930 – 1980. Buenos Aires: Ed. Solar- Hachette, 1983.
- Frigerio, Rogelio. El desarrollo argentino y la comunidad americana, Buenos Aires: 1959.
- Frigerio, Rogelio. Los cuatro años (1958 – 1962). Buenos Aires: Editorial Concordia, 1962.
- Frondizi, Arturo. Mensajes presidenciales. Buenos Aires: Ed. Centro de Estudios Nacionales, 1978.
- Frondizi, Arturo. Política económica nacional. Buenos Aires: Ediciones Acayú, 1963.

- Ianni, Valeria. El problema de la escisión de “lo económico” de la totalidad social: conclusiones a partir de la vinculación entre la instalación de terminales automotrices en Argentina y el programa del desarrollismo. Ponencia presentada en: II Jornadas de Estudios Sociales de la Economía, CESE, IDAES, UNSAM, Buenos Aires, 14 y 15 de noviembre de 2007
- Ianni, Valeria. La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959 – 1963. Estudios Ibero-americanos. Porto Alegre: Pontificia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, *en prensa*.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. Censo Nacional Económico 1963. Industria manufacturera: resultados generales relevado el 30 de abril de 1964 Informe Serie C.N.E.2. Buenos Aires: INDEC, 1965.
- Iñigo Carrera, Juan. La acumulación de capital en la Argentina. Argentina: Centro para la Investigación como Práctica Política, 1998.
- Jerez, Patricia. Treinta años en la evolución de la industria siderúrgica argentina. (1946-1976). Una cuestión de oferta y demanda. En: Rougier, Marcelo (dir). Políticas de promoción y estrategias empresariales en la industria argentina. 1950 -1980. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas, 2007.
- Katz, Jorge y Kosacoff, Bernardo. El proceso de industrialización en la Argentina: evolución, retroceso y prospectiva. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina – CEPAL, 1989.
- Luna, Félix. Diálogos con Frondizi. Buenos Aires: Editorial Desarrollo, 1963.
- Mandel, Ernest. El Capitalismo Tardío, México: Ediciones Era, 1979.
- Marx, Karl. El Capital. Crítica de la Economía Política. España – México: Siglo XXI, 1995, t. 1, v. 3.
- Raddavero, Bruno C. Análisis de la transferencia de la tecnología externa a la industria argentina: el caso de la industria automotriz. Económica, La Plata, Argentina, año XVIII, n. 3, 1972.
- Remes Lenicov, Jorge L. 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. Buenos Aires: Ediciones Macchi, 1974.

- Rougier, Marcelo y Schvarzer, Jorge. Las grandes empresas no mueren de pie. El (o)caso de SIAM. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma, 2006.
- Schvarzer, Jorge. La industria que supimos conseguir. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas, 2000.
- Schvarzer, Jorge. La reconversión de la industria automotriz argentina: un balance a mitad de camino. Ciclos, Buenos Aires, año V, v. V, n. 8, 1995.
- Schvarzer, Jorge. Las empresas industriales más grandes de la Argentina. Una evaluación. Desarrollo Económico. Buenos Aires: IDES, v. 17, n.66, 1977
- Schvarzer, Jorge. Promoción industrial en Argentina. Características, evolución y resultados. Buenos Aires: CISEA, 1987.
- Sourrouille, Juan Vital. Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina. México: ILET – Editorial Nueva Imagen, 1980.
- White, Lawrence. The American automobile industry and the small car, 1945 – 1970. The Journal of Industrial Economics. v.20, n. 2, 1972.