

## **NEODESARROLLISMO E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA, CONCENTRACIÓN ESPACIAL DE LA PRODUCCIÓN Y DISPERSIÓN DEL CONSUMO**

*Matías Donato Laborde<sup>1</sup>*

### **Resumen**

El presente trabajo tiene como objetivo central analizar el funcionamiento y las estrategias territoriales de las empresas automotrices en Argentina. Entendemos que en las ciudades de los países dependientes surgen dos circuitos económicos que son responsables no solo del proceso económico, sino también del proceso de organización espacial, circuitos denominados superior e inferior de la economía. Cuando se localizan las empresas modifican el contenido y la función de los lugares; y a pesar de que se implanta una sola parte de todo el circuito productivo, poseen el poder de cambiar la estructura del consumo de una ciudad como también alterar el uso de redes e infraestructuras. En este marco, el objetivo del trabajo es dilucidar las dinámicas territoriales vinculadas al funcionamiento de la industria automotriz Argentina entre 1990 y 2012, haciendo hincapié en los circuitos productivos, las estrategias de localización del sector, los intercambios comerciales y el consumo. Se utilizarán fuentes estadísticas del INDEC, la AFAC, ADEFA y ACARA.

Palabras claves: Neodesarrollismo- industria automotriz- dinámicas territoriales

## **NEODESENVOLVIMENTISMO E INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ARGENTINA, CONCENTRAÇÃO ESPACIAL DA PRODUÇÃO E DISPERSÃO DO CONSUMO**

---

<sup>1</sup> Correo electrónico: donatolaborde@hotmail.com Departamento de Geografía y Centro de Investigaciones Geográficas (UNLP - CONICET). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata – Argentina. Becario Conicet. Centro de Investigación de Estudios Complejos. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. CIEC. FAU. Universidad Nacional de La Plata- Argentina.

## **Resumo**

O presente trabalho tem como objetivo central analisar o funcionamento e as estratégias territoriais das empresas automobilísticas na Argentina. Entendemos que, nas cidades dos países dependentes, surgem dois circuitos econômicos que são responsáveis não apenas pelo processo econômico, mas também pelo processo de organização espacial, circuitos denominados 'superior' e 'inferior' da economia. Quando se estabelecem em um determinado local, as empresas modificam o conteúdo e a função dos lugares; e, embora se implante apenas uma parte de todo o circuito produtivo, têm o poder de mudar a estrutura do consumo de uma cidade, assim como de alterar o uso de redes e infraestruturas. Nesse sentido, o objetivo do trabalho é elucidar as dinâmicas territoriais vinculadas ao funcionamento da indústria automobilística argentina no contexto do neodesenvolvimentismo, destacando os circuitos produtivos, as estratégias de localização do setor, os intercâmbios comerciais e o consumo. Serão utilizadas fontes estatísticas do INDEC, da AFAC, da ADEFA e da ACARA.

Palabras claves: Neodesenvolvimentismo - Indústria Automobilística - dinâmicas territoriais

## **Introducción**

El objetivo principal del trabajo es analizar el funcionamiento y las estrategias territoriales de las empresas automotrices en Argentina entre 1990 y 2012, en el marco del neoliberalismo y el neodesarrollismo. Entendemos que en las ciudades de los países dependientes surgen dos circuitos económicos que son responsables no solo del proceso económico, sino también del proceso de organización espacial, circuitos denominados superior e inferior de la economía.

Argentina se caracteriza por su inserción dependiente en la economía mundial (Marini, 1976; Rofman y Romero, 1973:43). En los años 70 del siglo pasado, se inicia un plan económico de carácter neoliberal que comenzó a quebrar las bases que permitieron un desarrollo económico anclado principalmente en la industria. Este proceso se profundizó en los años 90 bajo las políticas de ajuste y el plan de convertibilidad, forzando la desaparición de empresas nacionales y favoreciendo la extranjerización de la economía (Basualdo, 2003).

El plan neoliberal entra en una recesión económica a fines de los años 90 que desencadena

una aguda crisis en el año 2001; con la salida de la convertibilidad se da un modelo denominado neodesarrollista extractivista (Feliz, López: 2010); donde el sector automotriz a partir del año 2004 muestra un dinamismo y crecimiento exponencial.

### **Globalización y espacio geográfico**

El proceso de globalización trajo aparejado nuevas modalidades y relaciones de producción con fuerte peso de la tecnología, la ciencia y el capital; las estrategias de las empresas globales vinculadas a los recientes avances científico-técnicos propios del periodo denominado técnico científico informacional<sup>2</sup> (Santos, 1996: 198) permitieron a escala mundial la separación territorial de las etapas que integran el proceso productivo.

Para ello, se asume que cada periodo histórico puede ser visto como un orden socio-espacial, un momento de la formación socio-espacial, debido a que la categoría de formación social engloba a la totalidad de la sociedad, siendo una unidad del todo social, teniendo en cuenta su funcionamiento y proceso (Sereni: 70:1973). De este modo, se plantea que el espacio geográfico constituye un “conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones” (Santos, 1996:51).

Es decir, se considera al espacio geográfico como un enrejado de divisiones territoriales del trabajo, sinónimo de territorio usado (Santos y Silveira, 2001), en tanto éste último está constituido por los sistemas de ingeniería o las infraestructuras, la distribución de la industria, la estructura normativa, la legislación, lo fiscal y lo financiero.

En las ciudades de los países subdesarrollados o dependientes surgen dos circuitos económicos que son responsables no solo del proceso económico, sino también del proceso de organización espacial, circuitos denominados superior e inferior de la economía. El circuito superior es resultado directo de la modernización tecnológica, sus elementos más representativos son los monopolios y la mayor parte de sus relaciones ocurren fuera de la ciudad y del área que la circunde. (Santos, 1975: 125).

---

<sup>2</sup> Santos (1996) define cinco períodos: 1) el período del comercio en gran escala (a partir de finales del siglo XV hasta 1620 aprox.); 2) el período manufacturero (1620-1750); 3) el período de la Revolución Industrial (1750-1870); 4) el período industrial (1870-1945); 5) el período tecnológico, también denominado por el autor como técnico-científico-informacional.

Cada circuito se define por el conjunto de actividades realizadas, y por el sector de población que se asocia a esta, ya sea por la actividad o por el consumo. De este modo, el circuito superior estaría constituido por los bancos, comercios e industrias de exportación, industria urbana moderna, servicios modernos, mayoristas y transportistas; mientras que el circuito inferior está compuesto esencialmente, por producciones intensivas en mano de obra, por servicios no modernos, y por comercio no moderno de pequeñas dimensiones.

Las actividades de fabricación del circuito superior poseen dos organizaciones; la primera, correspondiente al circuito superior propiamente dicho, y la segunda, el circuito superior marginal, constituido por formas de producción menos modernas desde el punto de vista tecnológico y organizacional, con características propias de cada uno de los circuitos. Desde esta perspectiva, los circuitos de la economía urbana son subsistemas del sistema urbano, que poseen relaciones de complementariedad, de competencia y de jerarquías.

### **La industria automotriz en Argentina**

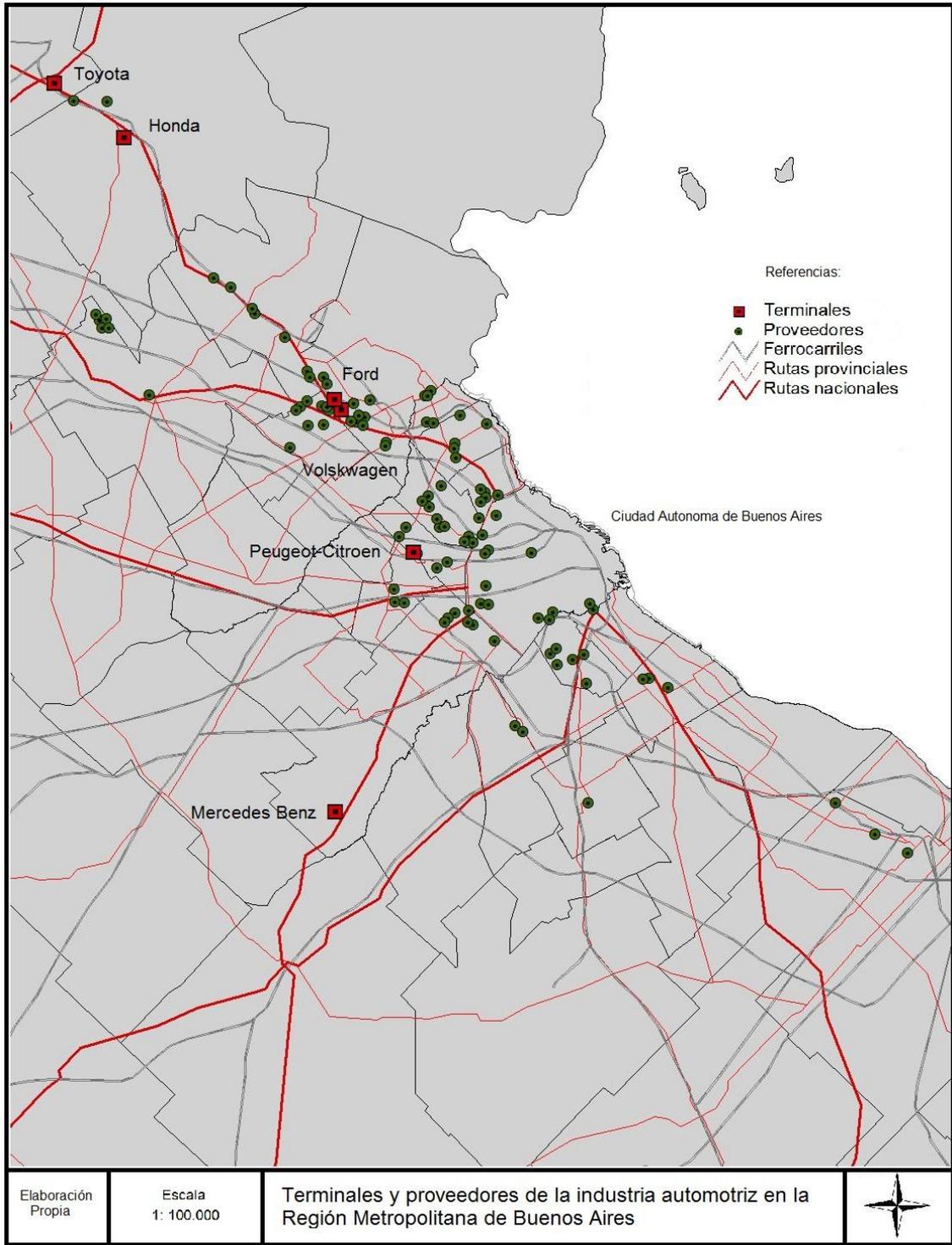
En nuestro país se ha desarrollado desde mediados de siglo pasado la industria automotriz con políticas específicas vinculadas al proceso de sustitución de importaciones (ISI). Estas políticas han generado condiciones que permitieron la instalación y reproducción de un entramado de empresas vinculadas al sector.

En el territorio nacional encontramos diez terminales ensambladores de automóviles y utilitarios, siete de ellas se localizan en el dinámico eje fluvial que abarca la Región Metropolitana de Buenos Aires (Ford, Volkswagen, Peugeot Citroën, Toyota, Honda y Mercedes Benz) y la Región Metropolitana de Rosario (General Motors); mientras que en la Región Metropolitana de Córdoba encontramos las 3 restantes, Fiat, Renault e Iveco.

Estas empresas forman parte del circuito superior de la economía urbana, mientras que el circuito superior y superior marginal está integrado por unos 400 proveedores que se localizan en varias provincias del país. La industria automotriz se concentró históricamente en las ciudades de Córdoba, Buenos Aires y sus alrededores pero, en los últimos años, una parte importante de la inversión de capital extranjero se ha establecido en el eje fluvial Buenos Aires-Rosario, con localizaciones puntuales en el norte de la región metropolitana. Fundamentalmente, esta parte de la región constituye un lugar atractivo y de abrigo para la

localización de empresas terminales como son los casos de Toyota y Honda -en las ciudades de Zarate y Campana-, Ford y Volkswagen -en General Pacheco- y Peugeot-Citroën -en la ciudad de Tres de Febrero-, como se puede observar en la Figura N° 1.

**Figura N° 1 Terminales y proveedores de la industria automotriz**



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos en trabajo de campo.

### El régimen del sector automotriz, crisis y recuperación

Pocos meses después de la implementación del plan de convertibilidad –abril 91- sostenido en la ley de convertibilidad, el decreto de desregulación de la actividad económica y la política de privatizaciones de los activos públicos, se lanzó en diciembre de ese mismo año el régimen especial para el sector vía decreto 2677-91. (Tomadoni: 2009). Mediante este régimen se otorgó a las terminales localizadas, o prontas a hacerlo en el país, una reserva parcial de mercado, a través de un sistema de cuotas de importación de vehículos completos. Pero como contrapartida se requería de las terminales un proceso de modernización, reconversión y especialización de sus plantas, modificaciones que solo podrían ser cubiertas a través de fuertes inversiones.

En sus inicios, el régimen automotriz tenía como objetivos la especialización y el incremento de las escalas de producción, pero al facilitar la radicación de nuevas empresas, el objetivo originario se desvirtuó. Las firmas comenzaron a producir nuevos modelos y algunos de ellos directamente a fabricarse tanto en Argentina como en Brasil, en detrimento de la especialización y la escala, perjudicando la complementación productiva.

**Cuadro N° 1.** Producción de Automóviles por año

<b>Año</b>	<b>Producción de automóviles</b>
1990	99.639
1991	138.958
1992	262.022
1993	342.344
1994	408.777
1995	262.401
1996	313.152

1997	446.306
1998	457.956
1999	304.834
2000	339.246
2001	235.577

Fuente: Elaboración propia a base de datos de ADEFA.

Como se observa en el cuadro N° 1, la puesta en marcha del régimen automotriz condujo a un importante aumento de la producción de automóviles ensamblados en la Argentina, pasando de producir 138.958 autos en 1991 al record de 1998 con 457.956. Como puede deducirse de lo expuesto, el Régimen era acorde a la estrategia de internacionalización e integración desplegada por las automotrices, que podían diseñar su producción regional disminuyendo los costos.

En contraposición al crecimiento del ensamblaje de autos se produjo un aumento de las importaciones de insumos que generó una reducción de la cantidad de proveedores nacionales, convirtiendo al sector autopartista en el elemento central de la desintegración de la industria automotriz de la Argentina, debido a que este sector soporta alrededor del 70% del coste del vehículo, representando el mayor valor agregado del proceso productivo, tal como se observa en la Imagen N° 2.

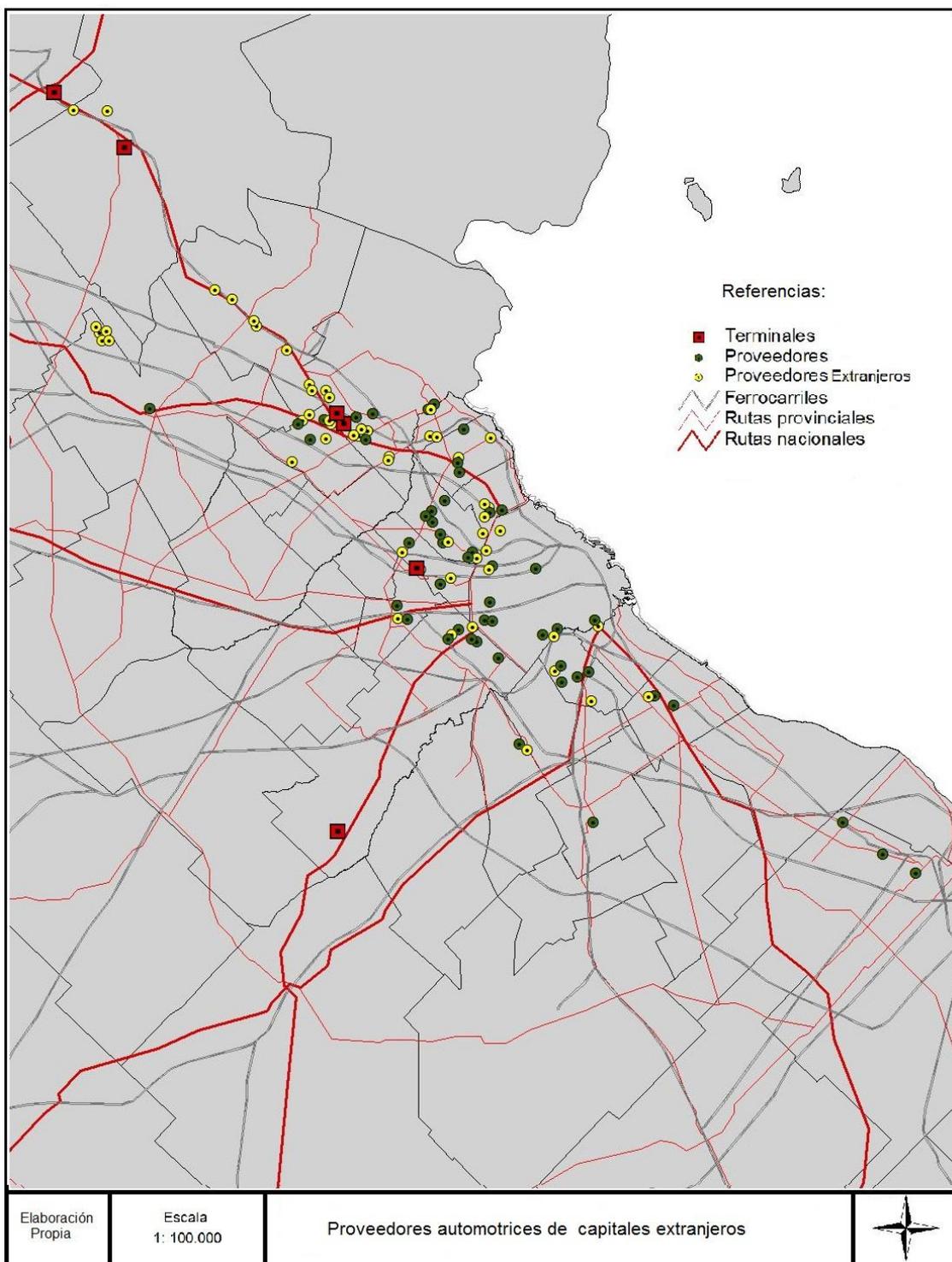
Finalmente, el plan neoliberal entra en una recesión económica a fines de los años 90 que desencadena una aguda crisis en el año 2001. Con la consiguiente salida de la convertibilidad asistimos en el año 2002 a un nuevo modelo denominado neodesarrollista, que establece una política económica sostenida en tres grandes pilares: un dólar caro y estable, crecimiento salarial no mayor al crecimiento de la productividad laboral y un superávit fiscal del Estado (Feliz y López: 2012). Esto permite a la economía local, fuertemente globalizada y

extranjerizada, recuperar la tasa de beneficio de las empresas y poder exportar la producción<sup>3</sup>. En este contexto, el sector automotriz como parte de la cadena de producción de mercancías a escala global, vuelve a mostrar a partir del año 2004 un dinamismo y crecimiento exponencial.

---

<sup>3</sup> La tasa de ganancia en la etapa neodesarrollista supera con creces el promedio de los años de auge y crisis de los noventa. Entre 1993 y 2001 la tasa general de ganancia del conjunto del capital se ubica en el 6 %, mientras que entre 2002 y 2009 el promedio es de 8,3 %. Si nos centramos en las empresas más grandes la tasa de ganancia entre 2003 y 2009 promedia el 14,3 % (Feliz, López: 46:2012).

**Imagen N° 2. Proveedores automotrices de capitales extranjeros**



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos en trabajo de campo.

Según la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) y la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFAs) el sector automotriz en su conjunto emplean aproximadamente entre 60.000 y 75.000 trabajadores. El entramado de autopartes es el que más puestos de trabajo genera, empleando entre 40000 y 50000 trabajadores sobre el total, dependiendo de la oscilación de la producción. En cuanto al peso sobre conjunto de la economía, en complejo automotriz abarca el 8.5 por ciento del total de la producción industrial y según datos del INDEC, en el año 2011 las exportaciones del sector contabilizaron el 13,34 por ciento del total del país.

Como mencionábamos y observamos en el cuadro N° 2, a partir del nuevo modelo de desarrollo Argentino pos-convertibilidad, desde el año 2004 se manifiesta un crecimiento sostenido que se mantiene hasta el año 2011, donde se llegó al record histórico de 828.771 autos ensamblados, bajando en el año 2012 a 764.495, pero manteniendo cifras altas para la media histórica de nuestro país.

**Cuadro N° 2. Producción de Automóviles por año**

<b>Año</b>	<b>Producción de automóviles</b>
2002	159.356
2003	169.621
2004	260.402
2005	319.755
2006	432.437
2007	544.647

2008	597.086
2009	512.924
2010	716.540
2011	828.771
2012	764.495

Fuente: elaboración propia a base de datos de ADEFA.

Este crecimiento en el ensamblaje de autos no se corresponde con un proceso de sustitución de importaciones de autopartes, debido a la liberación arancelaria en el marco del MERCOSUR y a las estrategias de las terminales, que es comprar insumos en el exterior. Las políticas implementadas en el neodesarrollismo resultaron insuficientes para incentivar la producción local de autopartes. El funcionamiento de este sector tiene como resultado un saldo comercial negativo que trepo del año 2003 de 560,2 millones de dólares a 8.315 millones de dólares para el año 2012. Este déficit comercial se ha incrementado sostenidamente, siendo uno de los límites que presenta el sector automotriz y que perjudica a la balanza comercial de la Argentina en su conjunto.

En cuanto al consumo, las ventas de autos usados vienen aumentando sostenidamente desde el año 2002, en el año 2004 se vendieron 926.433 autos, mientras que para el año 2011 el número de ventas trepo a 1.832.278, creciendo un 197 % en 8 años. Las transferencias de autos usados para el año 2011 se concentraron en Capital Federal y provincia de Buenos Aires, juntas alcanzan el 50 % por ciento del total del país, con un total de 917.932 autos.

Cabe destacar que para el año 2011 los autos 0 Km comprados en Argentina provienen en un 63,4 % del exterior, de ese porcentaje el 74,4 por ciento desde Brasil, el 15,5 de México y el 2,9 de Corea del sur. En consecuencia solo el 36, 6 % es de origen local, que solo se componen de piezas nacionales en un 25 por ciento.

## **Aproximaciones finales**

El proceso de globalización vinculado a las estrategias de las empresas globales permitieron a escala mundial la separación territorial de las etapas que integran el proceso productivo. En el periodo estudiado nuestro país modernizó el sector automotriz, recibiendo capitales que permitieron la ampliación e instalación de ensambladoras. Simultáneamente, este proceso trajo aparejado una reducción del sector autopartista local-nacional, que no consiguió posicionarse o mantenerse en el círculo de proveedores de las ensambladoras.

Las empresas automotrices utilizan el territorio como plataforma para la exportación, aprovechando las condiciones de rentabilidad que los lugares brindan. La modernización y cambio de las estrategias de las empresas, en el marco de una nueva división internacional y territorial de la industria automotriz, desplaza pretéritas divisiones de trabajo sustituyendo proveedores nacionales por proveedores extranjeros que actúan a escala global.

Como consecuencia, la producción de industria automotriz se encuentra territorialmente más concentrada, con mayores niveles de extranjerización y mayor dependencia de Brasil, debido a nuestra posición subordinada. Mientras que el consumo de autos se expande en todo el territorio nacional empujado por créditos públicos y privados. El proceso neodesarrollista iniciado en el año 2002 no ha podido modificar la posición y composición de los proveedores nacionales, con marcados límites para su crecimiento, beneficiando la rentabilidad de las empresas extranjeras que conforman el circuito superior de la industria automotriz.

## **Bibliografía**

BASUALDO, Eduardo (2003) *"Las reformas estructurales y el Plan de Convertibilidad durante la década de los noventa. El auge y la crisis de la valorización financiera"*. *Realidad Económica*, no. 200.

FELIZ, Mariano, LOPEZ, Emiliano (2010) *Contradicciones, barreras y límites en la dinámica del capitalismo periférico posneoliberal neodesarrollista*. Argentina 2002-2010.

FELIZ, Mariano, LOPEZ, Emiliano (2012) *Proyecto neodesarrollista en la Argentina. ¿Modelo nacional-popular o nueva etapa en el desarrollo capitalista?* Editorial El colectivo y Ediciones Herramienta. Buenos Aires. Argentina.

MARINI, Ruy Mauro (1973) *Dialéctica de la dependencia*. Era, México.

ROMERO, Luis y ROFMAN, Alejandro (1973) *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina, Amorrortu*. Editores, Buenos Aires.

SANTOS, Milton (1996) *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. San Pablo, Hucitec.

SANTOS, Milton. (1975) *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. EDUPS, Sao Paulo, 2002.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, María Laura (2001) *O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI*. São Paulo. Record.

SERENI, Emilio (1973) *El concepto de formación económica social. Cuadernos de pasado y presente (N°39)*. Córdoba.

TOMADONI, Claudia (2009) *Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz. Los autos nunca compran autos*. Encuentro Grupo Editor. Córdoba, Argentina.

#### **Fuentes consultadas**

-INDEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. *Censos Nacionales Económicos 1974, 1985 y 1994*. Ministerio de Economía. República Argentina. [www.indec.mecon.ar](http://www.indec.mecon.ar). Fecha de consulta: abril de 2013.

-AFAC. Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. [www.afac.org.ar](http://www.afac.org.ar). Fecha de consulta: junio de 2013.

-ADEFA. [Asociación de Fábricas de Automotores](http://www.adefa.com.ar). [www.adefa.com.ar](http://www.adefa.com.ar). Fecha de consulta: junio de 2013.