

**Programa de Investigación  
sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina**

**Comunicación de Investigación**

**Cambios en el proceso de producción  
en la rama automotriz a escala mundial.  
Notas introductorias para su descripción.**

**Roberto Tarditi**

Esta comunicación presenta primeros resultados provisionales de la descripción de la evolución de una rama central de la industria: la rama automotriz; y es un primer avance respecto a la periodización de su desarrollo<sup>1</sup>.

Apuntamos aquí a diferenciar los movimientos coyunturales de aquéllos de carácter orgánico en relación al proceso de producción en la rama y tomamos como indicador los datos sobre producción mundial.

Si bien partimos del análisis de la producción, el eje de la investigación dentro de la cual este trabajo se enmarca es el movimiento de la sociedad observado fundamentalmente a partir de los cambios ocurridos en la clase obrera. Esta comunicación refiere a un aspecto dentro del conjunto de problemas que involucra la investigación sobre "crisis y movimiento de la sociedad", actualmente en curso<sup>2</sup>.

Consideramos, a nivel de hipótesis, que los cambios ocurridos en la rama en el ámbito del mercado mundial se corresponden con una crisis estructural de la rama, que no constituye un fenómeno aislado, sino que están inmersos en el marco de importantes transformaciones en el proceso de producción social y del capitalismo mundial. Nos referimos a las crisis del mercado mundial que se producen en las décadas del '70 y del '80.

La selección de esta rama obedece a que es una de las ramas centrales y de más peso en la producción industrial mundial; la dinámica de innovación tecnológica que presenta, su alta concentración de capital, su carácter de industria globalizada, etc., la convierten en una de las "industrias de punta" del capitalismo<sup>3</sup>.

Poder conocer la forma concreta que asumen los cambios en la producción material nos permite avanzar en la explicación de los cambios ocurridos en el ámbito del mercado mundial; y para lo que constituye nuestro interés fundamental: los cambios ocurridos en la estructura económica y social de la Argentina, en el marco de las nuevas condiciones que impone la acumulación general de capital.

Queda como objetivo para una nueva etapa de la investigación, avanzar en la descripción y el análisis de otros aspectos del proceso de valorización y el proceso de trabajo, es decir, avanzar en el conocimiento del proceso de producción en su conjunto.

Si observamos la industria automotriz a partir del movimiento de la producción mundial, vemos que desde sus inicios a comienzos de siglo y hasta el presente, su desarrollo está determinado por el ciclo periódico industrial, con su secuencia de animación media, prosperidad, sobreproducción, crisis y estancamiento<sup>4</sup>. El ciclo completo de producción abarca un período que se extiende entre los seis y diez años, con

---

<sup>1</sup>. La información utilizada está tomada principalmente de fuentes periodísticas.

<sup>2</sup>. La dirección del equipo de investigación está a cargo de Jorge Podestá.

<sup>3</sup>. "El automóvil es una de las innovaciones que hacen época sólo comparable a otras dos: la máquina de vapor y el ferrocarril" (Barán, Paul y Sweezy, Paul: *El capital monopolista*; Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 1974; p.175).

<sup>4</sup>. Marx, Carlos: *El Capital*; Tomo I, Vol 2; Siglo XXI Editores; p.551.

depresiones que se extienden entre uno y cuatro años y recuperaciones de alrededor de seis años.

La secuencia secular de la producción de la rama muestra dos momentos de inflexión profunda que contrastan con los movimientos coyunturales del ciclo periódico industrial, y que según nuestra hipótesis constituyen crisis estructurales, y nos permiten periodizar. El más importante es el que se observa entre 1929 y 1933, cuando la producción en los Estados Unidos -que determina el comportamiento del ciclo mundial a lo largo del siglo- cayó de 5,4 millones de unidades en 1929 a 1,4 millones en 1933. Y el otro, las importantes crisis de 1973-75 y 1978-82, crisis que desde el punto de vista del mercado mundial consideramos como una sola crisis estructural<sup>5</sup>. Precisamente esta última crisis estructural constituye ahora nuestro objeto de estudio. Le damos especial relevancia, ya que con esta crisis se cerraría un ciclo del mercado mundial, iniciado a mediados de los años '30. La contracción más brusca en esta crisis tiene una primera fase en 1973-76 y se focaliza en Japón y los Estados Unidos. Y una segunda fase desde 1978 hasta 1981/82, que marca la contracción más importante de la producción en el marco de esta crisis estructural, y se focaliza en los Estados Unidos. Allí, en 1978, se produce la crisis conocida como de la "bola de óxido", cuando la producción mundial de vehículos pasó de 12,9 millones de autos en 1978 a 6,9 millones en 1983<sup>6</sup>.

¿Cuáles son los cambios que se producen en el marco de esta última crisis estructural?

1. a.- Los años '60 y los primeros '70 ya habían mostrado lo que luego se hizo evidente con la crisis: las fábricas automotrices más importantes del mundo, las norteamericanas y las europeas, aparecían con "una pérdida relativa de mercados" frente a un nuevo competidor en ascenso: las automotrices de Japón; b.- precisamente las cifras de producción de este país muestran que desde 1965 hasta 1990 tuvo un crecimiento del 718%; c.- es en el marco de esta crisis que desapareció en Gran Bretaña la industria británica del automóvil; d.- los Estados Unidos pasaron de producir en su territorio la mitad de todos los vehículos del mundo a mediados de los años '60, a producir sólo un quinto del total a mediados de los '90; e.- en el plano del mercado mundial, los volúmenes de vehículos producidos en Japón son similares a los producidos en los Estados Unidos y similares a los de los principales cuatro países de Europa Occidental juntos (Alemania, Francia, Inglaterra e Italia); esto nos muestra un desplazamiento de la producción mundial a tres centros de importancia similar desde mediados de los '80 en adelante; f.- también hubo una importante expansión de la

---

<sup>5</sup>. Durante los años 1941-45 la producción mundial de vehículos prácticamente se paralizó, pero entonces fue a causa de la guerra; las fábricas metalmeccánicas fueron transformadas temporalmente en fábricas de armamento.

<sup>6</sup>. En 1978 hubo una producción de vehículos muy por encima de la demanda efectiva del mercado y se desató una profunda crisis. La recesión afectó principalmente al complejo industrial del Nordeste de los Estados Unidos. "Se redujo la demanda y se importaron autos japoneses más baratos (...). Los trabajadores de las cadenas automovilísticas han sido las primeras víctimas. De los 800 mil obreros del sindicato de trabajadores del automóvil (la ilustre UAW), un tercio está actualmente en paro. Y esto no es más que una parte del balance de la crisis industrial general" (Servan Schreiber, Jean: *El desafío mundial*, Plaza y Janés, Barcelona, 1981; p.88). "En 1982 el número de desocupados era del 26% en Chicago y en Pittsburgh, del 24% en Cleveland, 34% en Detroit" (Perlo, Victor: *La militarización de la economía de los Estados Unidos agrava el desorden financiero internacional*; Problemas de Economía, N° 81, mayo/junio de 1984, Buenos

producción y los mercados en otros países, que van a configurar una nueva realidad en los '90: son Corea del Sur, España, Canadá, Brasil, China, Méjico, India, Tailandia, Suecia, Bélgica, Polonia, Sudáfrica, Taiwan, Australia, Argentina, Suiza, la ex Checoslovaquia, Turquía, Austria, Holanda, etc.

2.- El crecimiento de la producción de vehículos en Japón se corresponde con un nuevo método de producción en el marco de la gran industria, surgido en los años '50 y '60, genéricamente conocido como "toyotismo" (o producción ajustada, "lean production"), que se impone, de una manera u otra, a toda la rama a nivel mundial en los '80 y '90.

3.- a.- La "mundialización" supone una reorganización de los mercados y de la producción, por lo que las fronteras nacionales comienzan a perder gradualmente la importancia que antes tenían para planificar la producción, con los consiguientes desplazamientos de ésta y cambios en los circuitos comerciales; b.- si bien con la crisis crece el proteccionismo (la compleja normativa legal que regula los mercados protegidos existe en casi todos los países receptores de inversiones multinacionales), con la superación de la crisis la presión de la competencia en las nuevas condiciones expande nuevamente el mercado mundial superando las trabas que lo dificultan<sup>7</sup>; c.- se firman nuevos acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales, regionales e internacionales (e interregionales) para las exportaciones e importaciones intra y extra mercado regulado de unidades terminadas y autopartes entre numerosos países del mundo; es el caso del NAFTA, la Unión Europea, el ASEAN, el Mercosur, etc.; d.- se cuotifica el ingreso de vehículos importados de origen japonés a varios mercados; e.- para salvar esta situación, las empresas japonesas continúan instalando fábricas en el exterior; f.- se suman además nuevos elementos de integración: alianzas estratégicas, acuerdos en materia de concesión de licencias, distintas modalidades de subcontratación, acuerdos financieros, acuerdos con las redes de distribución, aparecen proveedores globalizados, etc.

4.- Si bien la recolección de información estuvo centrada en datos de producción, la bibliografía consultada<sup>8</sup> nos lleva a plantear, como hipótesis que deberán ser demostradas en otra etapa de la investigación, las siguientes tendencias con respecto a la evolución del empleo y el salario en la rama: a.- crece el empleo en términos absolutos en la rama a nivel mundial; b.- hay una tendencia relativamente creciente a reubicar las actividades industriales que exigen una densidad elevada de mano de obra en los países de salarios más bajos; c.- no crece el empleo en la rama o lo hace de manera muy atenuada en los países capitalistas centrales; d.- aumenta la cantidad absoluta y relativa de mujeres en la producción; e.- hay más trabajadores temporarios tanto en términos absolutos como relativos respecto al conjunto de trabajadores ocupados en la rama; f.- la proporción de trabajadoras temporarias femeninas es mayor que la de trabajadores

---

Aires; p.46).

<sup>7</sup>. "Las estadísticas nacionales de la construcción de automóviles son año tras año más tramposas, porque ellas no dan indicación acerca de la procedencia de los componentes" (OIT (Comisión sobre las Industrias Mecánicas): *Situación recientes en las industrias mecánicas*; Tomo I; Ginebra, 1983; p.124).

<sup>8</sup>. Diversas fuentes periodísticas y OIT (Comisión sobre las Industrias Mecánicas): *Situación recientes en las industrias mecánicas*; Tomo I; Ginebra, 1983.

temporarios masculinos para el conjunto de la rama; g.- la disparidad entre salarios masculinos y femeninos se mantiene o tiende a incrementarse; h.- bajan los salarios reales en los países de ingresos más altos, especialmente entre los trabajadores poco calificados; i.- se reduce la jornada laboral en algunos países de ingresos más elevados, como en Alemania; j.- se incrementan los horarios efectivos de trabajo en los países de ingresos más bajos; k.- hay un importante aumento del empleo en las áreas de comercialización; l.- se achican las diferencias entre los trabajadores peor pagos de los países capitalistas centrales y los mejor pagos de los países dependientes.