



UNIVERSIDAD NACIONAL DE GENERAL SAN MARTIN
ESCUELA DE POLÍTICA Y GOBIERNO

Trabajo Final para la Licenciatura en Relaciones Internacionales

La cooperación argentino-brasileña en el Mercosur: análisis de la
captación de inversiones en el sector automotriz en la década de
1990.

- Tesista: Federico Eduardo Loyza.
- Tutora: Dra. Luciana Ghiotto.
- Fecha de presentación: 17/11/2023.

Índice

Introducción	4	Antecedentes	7	Marco teórico	10	El complejo automotriz del Mercosur	14
		La cooperación necesaria	19	ETN, trabajo y globalización	29	Conclusiones	37
			37	Bibliografía	40		

Índice de figuras

FIGURA 1. Producción de automotores en Argentina y Brasil - Década de 1990

21 FIGURA 2. Ventas sector automotriz en el mercado interno argentino y brasileño -

Década de 1990 22 FIGURA 3. Exportaciones argentinas y brasileñas

24 FIGURA 4. Personal ocupado en Argentina y Brasil 1980-1999

30

Introducción

La integración del Mercado Común del Sur (Mercosur) y la cooperación que de ella se desprende, son temas ampliamente debatidos y analizados, en el pasado y en la actualidad, en nuestro país, como también en los otros Estados Parte (Brasil, Uruguay y Paraguay). En particular, el sector automotriz ha tenido un rol importante en la construcción del mercado común, como también en el estrechamiento de la relación bilateral Argentina-Brasil, Estados que previa conformación del Mercosur solían competir fuertemente en torno a la atracción de capitales e inversiones para sus respectivas industrias.

La relevancia del complejo automotriz se explica a priori por distintos motivos: como generador de puestos de empleo; de desarrollo económico; de innovación y de intercambio comercial, esencialmente. Sin embargo, también se explica por la generación y gasto de divisas, lo cual se ve reflejado año a año en los déficits o superávits comerciales de ambos Estados para este rubro específico. Al respecto, este sector da cuenta de más del 40 % de las exportaciones argentinas de manufacturas de origen industrial, por lo que constituye el segundo complejo exportador del país, generando de manera directa 78 mil puestos de trabajo y alrededor de 160 mil indirectos (Ministerio de Desarrollo Productivo 2019).

El presente trabajo de tesis intenta explicar por qué los Estados argentino y brasileño deciden cooperar y proteger al sector automotriz, a ambos lados de la frontera, en el marco de un proceso de integración del Mercosur iniciado en la década de los 90´.

Como se analiza desde la Economía Política Internacional crítica, en el capitalismo los Estados compiten entre sí para atraer inversiones (Holloway 2003, Burnham 1996). Sin embargo, la construcción del Mercosur en los años noventa es una muestra de cooperación entre dos Estados. Al respecto, el argumento que se sostiene en este trabajo es que la cooperación entre estos Estados obedece a

la necesidad de garantizar que las empresas automotrices se preservaran en ambos territorios, en medio de una reorganización productiva internacional del sector. En ese contexto, y dada la competencia de los Estados por atraer capital hacia sus países, en este trabajo explicamos que la cooperación se dio como un modo de aumentar la productividad y ganancia del sector, a la vez que como estrategia de ambos Estados para conservar la inversión extranjera al interior de sus territorios.

Además, la mencionada cooperación entre Argentina y Brasil se ve cristalizada en la Política Automotriz Común (PAC), acordada y reglamentada a comienzos del 2000, pero planificada y negociada a lo largo de los años 90, como así también en los distintos acuerdos que dan forma al Mercosur y a la industria automotriz.

La delimitación de nuestro objeto de estudio se realizará en primer lugar a partir del espacio, pues nos centraremos geográficamente en la República Argentina y la República Federativa de Brasil, por ser los dos países más grandes en términos de producción automotriz e intercambio comercial del sector. Por otra parte, ambos son actores centrales para la configuración del Mercosur, desde sus inicios a la actualidad.

El otro aspecto que determina nuestra delimitación es el del tiempo en el cual se intenta analizar al objeto de estudio. El periodo que va desde 1990 al 2000 constituye un buen recorte porque da cuenta de un tiempo en el que comienza a pensarse, negociarse y articularse el Mercosur, en torno a ideas de fuerte intercambio comercial. De hecho, esta etapa es conocida como el periodo “comercialista” (Kan 2015), durante la cual se erigió una estructura que perdura hasta la actualidad, sin grandes modificaciones de fondo. Este recorte temporal también es importante porque en él se puede observar el proceso que lleva a la consolidación de la PAC, que es en gran medida la que regula el complejo automotor, como también los desbalances que pueden existir entre Argentina y Brasil en diversos aspectos del intercambio. Finalmente, el periodo analizado es

relevante porque durante este lapso coexisten gobiernos con un alto nivel de coincidencias político-ideológicas: las presidencias de Carlos Menem, de un lado de la frontera, y las de Fernando Collor de Mello, Itamar Franco y Fernando Henrique Cardoso, del otro.

En la búsqueda de comprobar la hipótesis antes planteada, se realiza en primer lugar un breve repaso por la historia del Mercosur y del sector automotriz de Argentina y Brasil, en el que observamos los aspectos generales de sus inicios, en tanto bloque.

Luego, se realiza un análisis de los principales aspectos de la cooperación entre los Estados argentino y brasileño, en pos de atraer capitales y conformar un sistema protegido para el complejo automotriz, en el que ambos se vean favorecidos. Acto seguido, se explica la importancia y centralidad de la PAC, en tanto organizadora de la protección del sector, pero también en tanto estabilizadora de las asimetrías existentes entre los Estados, en el marco de un proceso en el cual cobran relevancia las cadenas globales de valor.

A continuación, analizamos el rol del Estado argentino y del brasileño, en la configuración del esquema que permite la reproducción del capital automotriz dentro de sus fronteras.

Finalmente, se explica el rol de un importante actor del sistema, que son las empresas transnacionales (en adelante, ETN) y sus filiales locales, junto con una descripción general de un contexto monopolizado por la transnacionalización del capital, globalización y las cadenas globales de valor, los cuales modificaron ampliamente el *statu quo*.

Por otra parte, esta investigación se llevará a cabo mediante una metodología cualitativa, como lo es el análisis histórico-estructural, de la integración y cooperación del Mercosur. Para ello, intentaremos comprender, a partir de un estudio analítico y descriptivo, por qué Argentina y Brasil, en tanto Estados soberanos, deciden cooperar y no competir en el periodo de tiempo que transcurre entre 1990 y el 2000. Pero, centralmente, por qué logran llegar a

determinados acuerdos, respecto de nuestro caso de estudio, que es el sector automotriz.

Las fuentes de las que se nutre este estudio son: artículos, libros, tesis, y otros tipos de documentos especializados en la temática en cuestión, en los que se valora en específico el trabajo de determinados autores con gran relevancia y conocimiento en el campo, como pueden ser Andrés Wainer (Schorr & Wainer 2014), Mariano Treacy (2018, 2019, 2021), o Damián Rodríguez Díaz (2021), por mencionar solo algunos. También se utilizaron fuentes primarias tanto de la República Argentina, como de la República Federativa de Brasil, del Mercosur y en específico de las cámaras que nuclean a los productores de automotores en ambos países. Estas están constituidas esencialmente por actas, acuerdos, estadísticas, anuarios y otros tipos de documentos oficiales, los cuales se obtuvieron a partir de archivos de repositorios digitales oficiales, como el *Boletín oficial*, fuentes de Ministerios y de otros organismos descentralizados.

Por otro lado, se ha hecho uso del recurso de informantes clave, quienes fueron entrevistados en función de enriquecer con sus distintas visiones, enfoques y aportes este trabajo. Este punto resulta de vital importancia porque ha influido en gran medida en las consideraciones finales.

A continuación, buscaremos identificar y analizar brevemente los antecedentes e información existente respecto de nuestro tema de investigación.

Antecedentes

La cooperación entre Estados, la integración sudamericana, el complejo automotriz, el rol de las empresas transnacionales y sus filiales locales, como el crecimiento y decrecimiento de los intercambios comerciales regionales, son piezas que cobran relevancia en los distintos análisis y debates tendientes a generar cambios positivos en nuestras latitudes. Probablemente exista una mayor cantidad de estudios y análisis por parte de la academia en Argentina y Brasil, sin

embargo, también los hay de otros organismos nacionales y regionales (Mercosur, Comisión Económica para América Latina y el Caribe —CEPAL—, cámaras empresariales, sindicatos, entre otros), quienes consideran en distinto grado que comprender el estado de situación de estas problemáticas articuladamente es importante para avanzar en agendas comunes de los Estados parte del Mercosur.

En tal sentido, este trabajo ha sido dividido en tres partes interconectadas. El primer elemento es el de la “cooperación” entre Argentina y Brasil, aspecto ampliamente abordado en la Teoría de las Relaciones Internacionales. En específico, por autores enmarcados dentro de la Economía Política Internacional (EPI), que al explicar la competencia y la cooperación con sus distintos enfoques y cosmovisiones, nutren constantemente el debate en torno de la relación Estado – mercado y las tensiones de dicha relación (Gilpin 1990; Strange 1970; Burnham 1996; Holloway 1993; Pascual 2021). La cooperación y los distintos abordajes de estos autores cobran gran importancia en el presente trabajo, principalmente porque es necesario comprender en qué grado existe cooperación estatal y por qué se produce.

Otro elemento es el del complejo automotriz, sobre el cual versará gran parte de este trabajo de investigación. Al respecto cabe señalar que hay variados análisis sobre este campo, ya que puede ser estudiado desde la política automotriz del Mercosur, más conocida como PAM (Castaño & Piñero 2016; Treacy 2021), desde análisis tendientes a los desarrollos de industrias automotrices nacionales (Santarcángelo & Pinazo 2009), pero también a partir de aportes más integrales que tienen en cuenta la vinculación directa de la industria automotriz para con procesos de integración regional y productiva (Treacy 2018, 2019, 2021; Avellaneda et al. 2006), en donde a su vez es central tener en cuenta la relación bilateral Argentina-Brasil, con todo lo que ello implica para el intercambio comercial entre estos socios (Gárriz & Panigo 2016).

El complejo automotriz también ha sido analizado a partir de las vinculaciones existentes con la cadena automotriz global (Novick, Rotondo &

Yoguel 2009) y las cadenas de valor del sector (Rozemberg 2014). Por último, además puede ser analizado desde una perspectiva histórica del comercio exterior de las autopartes (Bill 2015), desde comparaciones en torno a la productividad (Fitzsimons y Guevara 2019), y entendiendo nuestro mercado común como una plataforma de exportación para la industria automotriz (Arza 2011). Estos análisis, junto con otros más que se verán a lo largo de la investigación, nos ayudan a comprender el cuadro de situación del complejo automotriz del Mercosur, teniendo en cuenta las distintas perspectivas, dinámicas y problemáticas que pueden incidir en su funcionamiento.

La tercera pieza de esta investigación se centra en el rol e influencia que tienen las empresas transnacionales (junto con sus filiales locales) dentro del proceso de integración del Mercosur, en específico, en lo tocante a su incidencia en la cooperación argentino-brasileña. En este aspecto, diversos autores se vinculan con esta tesina, ya que se centran en su poder de presión (Verger 2003), sus aspiraciones en torno a cómo debiera a priori articularse la integración comercial y productiva, en el marco de fenómenos como la globalización (Kosakoff & López 2008; Obaya 2011; De Angelis & Porta 2011; Bembi, de Angelis & Molinari 2012; Rodríguez Díaz 2021), de las cadenas globales de valor (Gereffi 2001), de la nueva división del trabajo y sus relaciones centro-periferia (Minian 2009). También, respecto de su influencia y relaciones con distintos gobiernos en América Latina (Hernández Zubizarreta et al. 2008, 2012).

Como hemos visto previamente, la temática elegida ha sido objeto de diversos estudios, análisis y reflexiones por parte de la academia desde distintos campos disciplinarios. Esta investigación ha tenido en cuenta todos estos aportes previos y se los ha considerado con el objetivo de comprender las motivaciones que llevan al Estado argentino y al brasileño a cooperar y no competir, en función de sostener y privilegiar al sector automotriz del Mercosur. Por tanto, se intentó realizar un trabajo más global, que fuese crítico de los vacíos o falencias en la

literatura existente, pero que de alguna manera lograra integrar las diversas perspectivas.

Marco teórico

A continuación se explicitan algunos aspectos y conceptos vitales de esta investigación. En primer lugar, esta se inscribe en el campo de estudios de la Economía Política Internacional (en adelante EPI). Esta decisión se encuentra fundamentada en el hecho de ser considerada como el encuadre general con mayor nivel de explicación y alcance para el análisis de esta temática, que atañe tanto a empresas automotrices transnacionales y a sus filiales locales, como a decisiones consensuadas por dos Estados nación.

En específico, se ha utilizado el enfoque crítico, ya que permite una mejor problematización dentro del campo de la EPI al abordar la relación del binomio Estado-mercado, en sus tensiones y vinculaciones.

En este recorrido se han usado a modo de “lentes” los principales conceptos y aportes del académico Peter Burnham (1996) quien, en su ensayo “Estado y mercado en la economía política internacional: una crítica marxiana”, tiene como hipótesis central que el “método de la economía política” de Marx, es la mejor herramienta para analizar, de manera coherente y no reduccionista, la ya mencionada relación Estado-mercado. Y en tal sentido sostendrá que este método “debe ascender desde lo simple, como el trabajo, la división del trabajo, la necesidad, el intercambio de valor, hasta el Estado, el intercambio entre países y el mercado mundial” (Burnham 1996, 5). Con este método, se pone de relevancia que la separación Estado y mercado es ilusoria, abriendo el espacio para teorizar los nexos entre Estado y sociedad civil, en donde se ubican las empresas transnacionales (en adelante, ETN).

También se utilizan los aportes de otro autor de la EPI crítica, como es John Holloway, quien teoriza en la misma línea que Burnham, complementándose.

Holloway analiza el rol de los Estados capitalistas, los movimientos del capital a escala global (en sus diversas formas), como también la correlación existente entre Estado, capital y trabajo. En este sentido, se prioriza la conceptualización del Estado con diversas funciones atadas al capital (Holloway, 2003), dentro de las cuales está la de restringir el movimiento del capital, además de la de inmovilizar a la fuerza de trabajo dentro de sus fronteras, ya que depende, para su reproducción, de la acumulación del capital, porque le garantiza ingresos. Estos a su vez derivan en la base para el orden social, mientras se genera una fuerza de trabajo “flexible”, para favorecer al capital. No obstante, el autor va más allá y sostiene que todos los Estados compiten en la búsqueda de atraer el capital dentro de su territorio o para retenerlo. Por esta razón, los Estados (en este caso, el argentino y el brasilero) tienden a generar medidas favorables para garantizar la acumulación del mencionado capital dentro de sus fronteras (Holloway 2003).

Ahora bien, hay otro aspecto importante que se debe mencionar de este “rompecabezas”, ya que como explicita Werner Bonefeld (1998), la antes mencionada acumulación capitalista, ya ocurra dentro de un Estado o de manera global, dependerá en gran medida de una obediencia pacífica y bien ordenada de la clase trabajadora, en tanto actor importante de nuestro esquema, y esto debe estar legalizado y normativizado en un marco nacional del mercado laboral. Este punto nos lleva a analizar la relación Estado/sociedad, desde este trabajo se coincide con que el Estado se sostiene a partir de ser la forma política de las relaciones sociales de producción vinculadas directamente al mercado mundial, y en este sentido lo que subyace a este binomio es la existencia del antagonismo entre el trabajo y el capital (Bonefeld 1998).

En cuanto a debilidades analíticas, el principal aspecto para considerar es que la EPI crítica genera teoría para analizar fenómenos globales ligados al movimiento del capital y sus derivaciones. Esta teoría luego es aplicada a casos puntuales como el nuestro. En este punto radica una posible falencia, pues no es posible cubrir o explicar en su totalidad fenómenos o lógicas muy arraigadas en

nuestras latitudes, como la autonomía y su vinculación con el desarrollo (Tussie 2015).

Ahora bien, al abordar la cooperación argentino-brasileña, y adentrándonos en las conceptualizaciones, es central comprender que:

las relaciones interestatales se caracterizan por el conflicto y la colaboración, en la medida en que los estados nacionales buscan mediar en la tensión entre lo nacional y lo global. Mientras cada Estado nacional lucha por regular los términos del conflicto de clase en su jurisdicción, las relaciones de antagonismo y colaboración se reproducen a nivel interestatal. (Burnham 1996, 21)

Por lo tanto, en este punto es lícito preguntarse *a priori* ¿por qué la cooperación?, ya que ambos Estados podrían estar compitiendo en pos de atraer capital. Una primera aproximación para responder esta pregunta es la de Rodrigo Pascual, quien sostiene que la cooperación se produce cuando dos o más Estados acuerdan las formas comunes de subordinación del trabajo, lo cual no siempre tiene que ver con una complementariedad productiva. Por consiguiente, el objetivo principal de esta cooperación interestatal no es otra que generar condiciones coordinadas para reproducir el capital a escala ampliada (Pascual 2021). Por otra parte, tenemos el concepto de integración, el cual

está basado en una política preferencial de comercio e implica —desde el punto de vista de las oportunidades de acceso a los respectivos mercados de los países socios— un tratamiento específico más ventajoso, más abierto, que el que reciben los países terceros no miembros. Sin embargo, un esquema de integración no incluye solamente objetivos de coordinación de políticas comerciales y puede alcanzar a diferentes instrumentos de política económica y de política externa. (Porta, Gutti & Bertoni 2010, 19)

El Mercosur es la experiencia de integración que se analizará en esta tesina, en la que un aspecto fundamental consistirá en evaluar si efectivamente se ha transformado en un mercado común, si tiene miras de ello —como fue pensado

en sus orígenes—, o bien si es una simple unión aduanera imperfecta que corre el riesgo de desarticularse.

Otro concepto relevante para esta tesina, en tanto actor clave, es el de las ya mencionadas ETN. En tal sentido y como se ha expuesto previamente, la vinculación de estas con los Estados es de suma relevancia para comprender determinadas dinámicas. Para caracterizarlas y definir las, seguimos a Luciana Ghiotto y Marcelo Saguier, quienes explican que son:

actores legítimos y constitutivos de nuevas institucionalidades, tales como los regímenes de cooperación público-privada, privada-privada en el que las empresas generan sus propios estándares y códigos de conducta sin la participación directa de gobiernos, pero también en la construcción de un orden jurídico internacional caracterizado por la asimetría normativa entre los derechos de las ETN y los derechos humanos. En este proceso las ETN adquieren poder instrumental, discursivo y estructural frente a los Estados y sociedades en materia regulatoria de los procesos económicos internacionales, constituyéndose así en nuevas formas de autoridad privada. (Saguier & Ghiotto 2018, 169)

Ahora bien, hemos expuesto que la EPI en su vertiente crítica, y en específico el método de la economía política de Karl Marx, pero adaptado por Peter Burnham (1996), son el mejor enfoque para llevar adelante esta investigación, dadas las herramientas conceptuales que posee, las cuales se ajustan a esta temática en particular. Adicionalmente, en la búsqueda de fortalecer determinados argumentos y mostrar los matices existentes, se tendrán en cuenta importantes aportes y definiciones de otros autores enmarcados dentro de la EPI crítica, como John Holloway (1993, 2003) y Werner Bonefeld (1998), quienes expanden de alguna manera la obra de Burnham.

Hasta aquí se han expuesto los principales conceptos en torno de nuestra pregunta. Conceptos como la cooperación, el movimiento y transnacionalización del capital, el rol de los Estados y el trabajo. También se han definido actores clave, como las ETN. Estos son fenómenos amplios, sobre los cuales existe variada literatura y aportes desde distintos enfoques, pero lo importante aquí es su

vinculación, su relación. En ese sentido, este trabajo sostiene a priori la hipótesis de que la decisión de los Estados argentino y brasileño de cooperar en el fortalecimiento de la integración del sector automotriz no respondería tanto a una decisión de plena autonomía política de ambos Estados, la cual podría desprenderse de un análisis *mainstream* de las RRII (en tanto centralidad de los Estados y menor relevancia de otro tipo de actores). Por el contrario, consideramos que esta decisión más bien respondería en gran medida a una necesidad de estos Estados por atraer al capital transnacional dentro de sus fronteras, y lograr un proceso de acumulación del capital *in situ*. Por lo tanto, se intentará determinar si la premisa antes expuesta es efectivamente válida o si existen otras explicaciones para este fenómeno.

A continuación, se desarrollará el trabajo de investigación, cuyo punto de partida es la comprensión del complejo automotriz del Mercosur. Para ello se explicarán los principales aspectos, cambios y normativas para el sector, las cuales han tenido lugar en el periodo estudiado.

El complejo automotriz del Mercosur

El Mercosur nace en el Tratado de Asunción del 26 de marzo de 1991. Este es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia (esta última, en proceso de adhesión). Desde su creación tuvo como objetivo principal propiciar un espacio común que generara oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional.

En su etapa inicial, durante la década de los 90, este acuerdo de integración regional tuvo una impronta de apertura económica y de regionalismo abierto (Bizzozero 2011), al calor de las ideas neoliberales del momento, en las que se buscaba fortalecer el intercambio comercial.

En el marco del Mercosur, se encuentra su complejo automotriz, el cual es: el principal rubro del comercio entre Argentina y Brasil. En efecto, alcanza un valor promedio anual de casi 3.5 millones de dólares en el periodo 1996/1999. Este monto es equivalente a aproximadamente un 26 % del intercambio bilateral total. (Bouzas & Fanelli 2002, 157)

Este sector precedía a la conformación del Mercado Común, ya que en los dos lados de la frontera existía una industria automotriz incipiente desde la década del 50. En este sentido, como explica Treacy (2021), Argentina y Brasil son los dos países de Sudamérica en los que más se desarrolló históricamente esta industria. A su vez, entre estos países existen muchos paralelismos, de hecho y a modo de ejemplo, Ford instala sus primeras plantas en ellos antes de 1920, pero a partir de mediados de siglo toma fuerza, con los impulsos de gobiernos desarrollistas como el de Perón, en Argentina, y el de Vargas, en Brasil.

Durante la década del 60, 70 y 80, el sector pasa por momentos de crecimiento y crisis (especialmente en Argentina, durante la década del 80). El gran cambio se da en la década de 1990, cuando aparecen las tendencias globales dirigidas básicamente a acrecentar la competitividad a partir de reducir los costos y el incremento de variedad de productos. En consecuencia, se reorganiza la cadena global de valor (en adelante, CGV) y se internacionaliza la producción. Este proceso se conoce como “estandarización”, e implica un uso común a escala global, de las plataformas y diversos componentes mecánicos, junto con la concentración de las actividades de diseño en pocos lugares, los cuales son esencialmente donde se ubican las casas matrices en los países centrales (Arza 2011).

Como bien sostiene Treacy (2021), las CGV son en la actualidad la forma adoptada por la división global del trabajo, en el marco de la actual organización capitalista de la producción. Y esto no es menor, ya que en este proceso las ETN logran expandirse productivamente a otras fronteras, instalándose de esta manera en espacios geográficos (como puede ser el Mercosur), en donde se les garantiza determinado nivel de rentabilidad y protección, para de esta manera generar la

incorporación de estos espacios a los circuitos productivos. Dentro de este mecanismo, las ETN tienen un rol central, debido a que planifican e implementan el proceso de trabajo (uso de la tecnología, mecanismos laborales, entre otros), a lo largo de las CGV, pero en específico tienen el poder de internalizar o incorporar precios y costos al interior de las CGV, lo que les confiere el poder de obtener una parte de las ganancias generadas por entidades que pueden parecer autónomas, pero no lo son de hecho (Treacy 2021).

El complejo automotriz, está conformado esencialmente por las terminales ensambladoras, el sector autopartista y las concesionarias que venden los productos terminados o finales. Sobre esta tríada se asienta el principal rubro industrial, el cual implica al mismo tiempo uno de los principales rubros de intercambio comercial al interior del Mercosur. Pero su relevancia también radica en el hecho de que esta industria ha sido excluida del Programa de Liberalización Comercial, en los inicios del bloque, lo que demuestra en principio que esta era “importante” para Argentina y Brasil. De esta manera se le otorgó un régimen especial, a diferencia de otros sectores y actores de la economía. Este tratamiento especial se consolida a partir de la Política Automotriz Común del Mercosur y una serie de acuerdos de complementación económica (ACE) con países como Chile y México, en donde además se ven reforzados por una serie de protocolos específicos para el complejo (Granato 2016; Treacy 2019).

La PAC es el principal acuerdo que reglamenta el comercio bilateral, en especial, del sector automotriz, entre Argentina y Brasil. Esta fue discutida a lo largo de la década de los 90, pero fue suscripta en la Cumbre de Florianópolis de diciembre del 2000 y reglamentada en el año de 2002. La PAC consta esencialmente de tres pilares: un arancel externo común (AEC) a los efectos de la importación de vehículos y piezas producidas fuera del Mercosur, un coeficiente de desvío comercial bilateral (conocido como “Flex”) y un acuerdo de régimen de origen (en adelante, RO) (Treacy 2021).

Además, el AEC es una política arancelaria coordinada frente a los países que están fuera del Mercosur, que favorece el comercio intrarregional. Este va del 0 % al 35 %, siendo el de vehículos el segmento más protegido, pero también en cuanto a las autopartes se observa un alto arancel que va desde el 14 % a 18 % (Treacy 2021). La aplicación y la búsqueda de consenso respecto de la aplicación de esta herramienta de política comercial dan cuenta de la intención de los dos principales productores automotrices, con miras a proteger y desarrollar el sector.

Respecto del segundo pilar, el coeficiente de desvío sobre las importaciones (en adelante, CD) esencialmente es un mecanismo que estabiliza el intercambio comercial entre Argentina y Brasil, el cual establece las posibilidades cuantitativas del libre comercio bilateral sectorial en función de un valor máximo para el desequilibrio comercial. Según este no existe un límite para las exportaciones entre los dos países en la medida en que se preserven las proporciones acordadas. En tal sentido:

... puede decirse que sus principales objetivos eran establecer un límite para evitar que se exacerbara en forma descontrolada el desbalance comercial sectorial de Argentina en el intercambio automotriz con Brasil, así como también otorgar el marco de previsibilidad y estabilidad comúnmente demandado por las empresas. (Castaño & Piñero 2016, 6)

Este ha sido modificado, o bien ha intentado negociarse en diversas oportunidades por parte de los Estados, ya que en este mecanismo se encuentra implícita la asimetría productiva y comercial de ambos países.

El tercer elemento del cual consta la PAC es el Régimen de Origen (RO). Este es el establecimiento de un mínimo de integración regional en las partes y piezas que debe tener un producto final como puede ser un vehículo, pero además implica una fórmula para el cálculo del ICR (Índice de Contenido Regional). El RO se emplea para los productos realizados totalmente dentro de los Estados Parte, los cuales deberían utilizar solo materiales locales, teniendo de esta manera el objetivo de generar cadenas productivas y fortalecer a los proveedores y pymes, para así reemplazar las importaciones extra bloque por partes y piezas nacionales.

Objetivamente, el RO fue pensado con muy buenas intenciones y como un punto importante de la PAC, pero en la actualidad es uno de los más discutidos en las negociaciones entre Argentina y Brasil por no cumplirse esencialmente (Treacy 2021). De hecho, en las negociaciones del 2008, ambos Estados convinieron en considerar originarios del Mercosur todos aquellos productos finales, conjuntos y subconjuntos que tengan un contenido regional de al menos el 60 %, calculado sobre las autopartes importadas por fuera del Mercado Común (Cantarella, Katz & Monzón 2017).

Como hemos visto hasta aquí, la PAC se asienta sobre todo en sus tres pilares: AEC, CD y RO. Por tanto, la negociación y acuerdo de la PAC es implícitamente una prueba de la cooperación entre los dos Estados para mantener protegido y encapsulado al sector. De esta manera, como explica Burnham (1996), lo que sucede es que hay una recomposición de las relaciones capital-trabajo, que se expresa en una reestructuración de las relaciones de conflicto y colaboración. El movimiento hacia la regionalización (en este caso, el Mercosur) representa la reducción de la tensión entre los dos Estados nacionales y la economía global, generando un entorno facilitado para la circulación de mercancías y del capital (Burnham 1996). Por otra parte, Rodríguez Díaz (2021), fortalece este punto al explicar que

la Política Automotriz del Mercosur, es un instrumento clave que permite comprender la forma en cómo las distintas fracciones del capital automotriz jugaron un rol central en la etapa de la génesis, fundación e institucionalización del Mercosur. Este acuerdo automotriz se explica, a su vez, por las transformaciones estructurales que atravesó el sector ante el incremento de la movilidad del capital en el escenario de la globalización regionalizada durante la década de 1990. El esquema automotriz adoptado por los gobiernos del bloque durante los años de apertura y de liberalización comercial, se debe interpretar como expresión de una conjunción de intereses de actores sociales, locales y transnacionales. (Rodríguez Díaz 2021, 10).

Ahora bien, es importante comprender también la motivación de los gobiernos en torno al apoyo/crecimiento de la industria automotriz. En este sentido López y Arza (2008) explican que los gobiernos de países en vías de desarrollo justifican dicho apoyo a partir de tres pilares. El primer aspecto, es que el complejo automotriz suele generar grandes cantidades de empleos de manera directa, pero sobre todo, de manera indirecta. Por otra parte, se cree que al ser un sector con avances tecnológicos constantes, estos pueden ser absorbidos en distintos grados por otros sectores industriales. Por último, en la medida en que crecen los ingresos de la población, suele crecer también la presión sobre las divisas internacionales (López & Arza 2018), aspecto que es evidente y fácilmente comprobable en Argentina. Por tanto, como sostienen los autores antes mencionados, fortalecer la producción automotriz puede ser defendido también desde una lógica macroeconómica, ya que podría favorecer el ahorro de divisas, siempre y cuando el sector funcione de manera “ideal”.

A continuación, se desarrollan los aspectos salientes que muestran la cooperación existente entre las dos principales economías del Mercosur.

La cooperación necesaria

Las relaciones bilaterales entre Argentina y Brasil tienen alrededor de doscientos años de historia. A lo largo de este trayecto compartido, este vínculo estuvo signado por momentos de cooperación, pero principalmente por momentos de competencia y disputa regional. Esto se explica por diversos factores, pero el principal probablemente sea la disputa por la hegemonía en el subcontinente, de hecho, luego de la guerra de 1825-1828 (Guerra Cisplatina) existió por lo general, una relación de competencia y rivalidad por el predominio regional (Hilton 1985; Calviño 1988; Paradiso 1993; Carasales 1997; Russell y Tokatlián 2003; Soares de Lima 2013, citados por Zaccato 2019). Por periodos la tensión fue tan alta que se han llegado a evaluar hipótesis de guerra, las cuales a lo largo del siglo XX

estuvieron muchas veces asociadas con avances en el campo nuclear por parte de ambos países, que a su vez tuvieron distintos gobiernos y dictaduras militares. En definitiva, lo que subyace es que el conflicto/competencia tuvo un gran impacto en sus vinculaciones, con avances y retrocesos.

En décadas recientes, las relaciones bilaterales entre Argentina y Brasil dan un giro, ya que estos comienzan a vincularse a partir de la cooperación y los acuerdos comerciales, y esto se manifiesta a partir de la década de los ochenta, cuando empieza a tomar forma la idea del Mercosur, o un proyecto de integración que los incluyera. Siguiendo a Castaño (2017), podemos observar que, bajo los gobiernos de Raúl Alfonsín y José Sarney, se disipan las hipótesis de conflicto, y se comienza a hilvanar una agenda compartida de cooperación y complementación productiva para determinados sectores estratégicos, entre los que se encontraba centralmente el sector automotriz (Castaño 2017).

Con el comienzo del Mercosur, y como hemos visto previamente, con la reestructuración de las CGV por parte de las casas matrices, durante la década de los 90, comienza un periodo en el cual aumenta la producción automotriz, tanto en Argentina como en Brasil. A partir de los datos publicados en los anuarios de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) y su homóloga ANFAVEA (Asociación Brasileña de Fabricantes de Vehículos Automotrices), es posible observar el crecimiento en distintos aspectos y variables del sector en ambos países. En primer lugar, la producción en Argentina durante toda la década de los 90 rondó las 3.059.399 unidades, en contraste con la década de 80, en la que se produjeron 1.706.935. Esto implicó un aumento del 79,23 % de los automotores producidos respecto del periodo anterior, en el cual no existía el Mercosur. De igual manera, en el caso brasileño, se verifica que durante la última década del siglo XX, se producen 14.367.410 unidades (aquí se incluyen automóviles, vehículos comerciales leves y pesados), en contraste con los 9.591.508 producidos durante la década del 80. Por lo tanto, en Brasil el aumento de la producción durante los 90 fue del 49,79 % respecto del periodo anterior. Estos

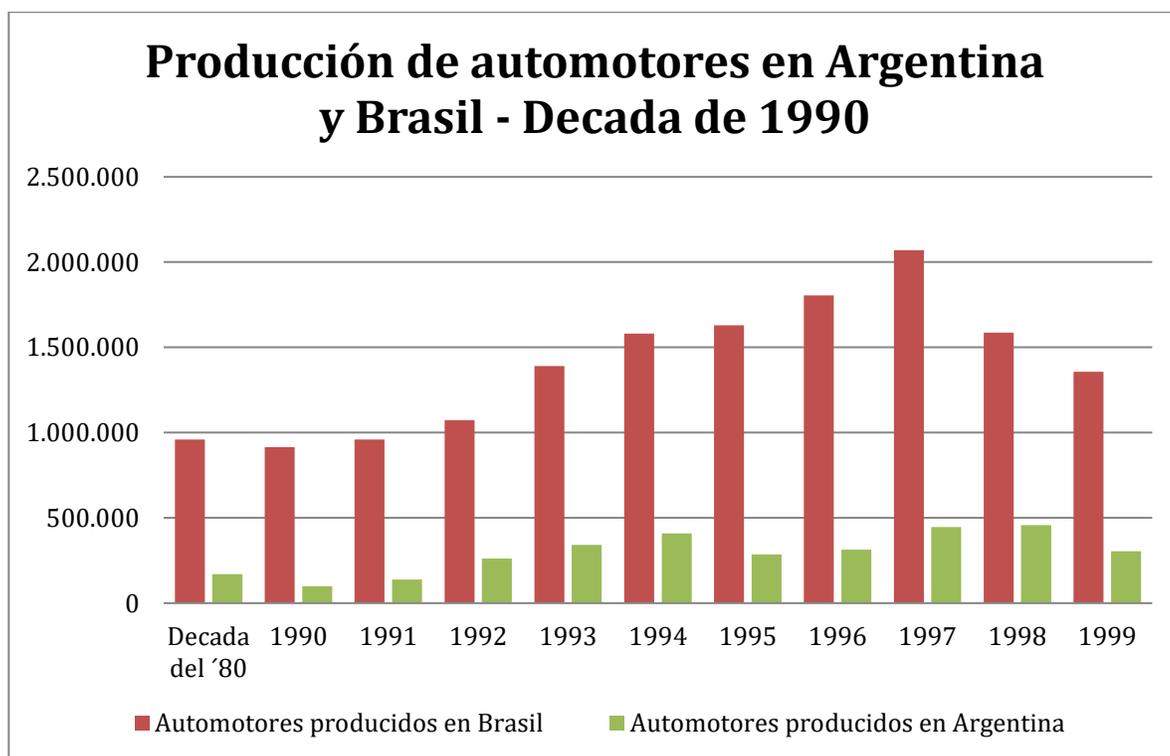
datos no son menores, ya que ilustran las asimetrías entre los niveles de producción, al interior de los dos Estados.

En este sentido, se concuerda en primer lugar, con que:

la cooperación se produce cuando dos o más Estados logran acordar exitosamente modos comunes de subordinación del trabajo, que no necesariamente responden a la complementariedad productiva [...] el objeto de la cooperación, en efecto es la generación de condiciones coordinadas entre estados para la reproducción del capital en escala ampliada. (Pascual 2021, 160-161)

Desde nuestra óptica, esta definición es aplicable a la relación argentino-brasileña, y puede ser verificada, en principio, a partir de la expansión de la producción en ambos países, generándose la mencionada reproducción del capital en escala ampliada.

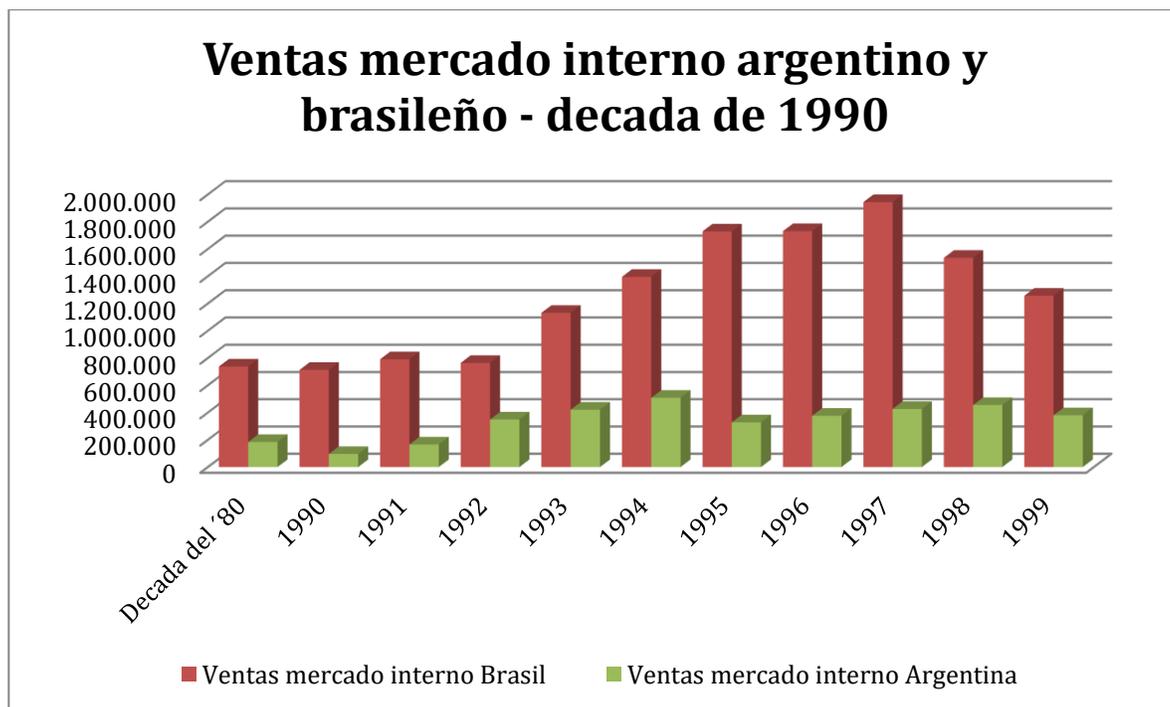
FIGURA 1. Producción de automotores en Argentina y Brasil - Década de 1990



Fuente: Elaboración propia en base a datos de anuarios ADEFA (2000) y ANFAVEA (2002).

En la misma línea y como se ha expuesto en el párrafo precedente, en específico en lo concerniente a la reproducción del capital, podemos observar también una expansión en las ventas en ambos mercados internos. Nuevamente, en los datos de ADEFA (2000) y ANFAVEA (2002), se observa que en Argentina durante la década del 80 se vendieron 1.839.466 vehículos de distinta cilindrada y durante la del 90 las ventas totales ascendieron a 3.505.938 unidades. Se verifica un incremento en las ventas del 90.6 %, para este periodo. De igual manera, en Brasil se comercializaron 7.376.428 unidades durante la década del 80, en contraste con las 12.988.629 unidades comercializadas durante los 90, lo que implicó un incremento del 76.8 % en las ventas.

FIGURA 2. Ventas sector automotriz en el mercado interno argentino y brasileño - Década de 1990



Fuente: elaboración propia en base a datos de anuarios ADEFA (2000) y ANFAVEA (2002).

En adición al incremento de las ventas, se observa un mayor intercambio comercial entre Argentina y Brasil. De hecho, a partir del desagregado de ventas del mercado argentino, queda en evidencia que durante 1980 a 1989, el 92.3 % de los automotores vendidos era de origen nacional y solo el 7.6 % era de origen importado. Esta relación comienza a cambiar para la década del 90, ya que durante este periodo los automotores vendidos de origen nacional pasaron a ser el 64.4 % del total y los importados (en su mayoría de origen brasileño) pasan a conformar el 35.5 % (ADEFA 2000). De esta manera, se puede observar la incidencia del Mercosur en el mercado argentino.

Ahora bien, al analizar las exportaciones de unidades completas de ambos países, también se observan cambios. Brasil incrementó las exportaciones un 38.9 %, tras pasar de exportar 2.218.997 unidades durante los 80, a 3.082.736 durante los 90. Con la salvedad de que durante el periodo de los 80 tuvo una balanza comercial superavitaria para el sector automotriz, de 14.048 millones de dólares y durante los 90 la balanza comercial sigue siendo superavitaria, pero solo en 222 millones de dólares (ANFAVEA 2002). Una explicación de este fenómeno es que a partir de los cambios implementados por las casas matrices en torno a las CGV, se generó un aumento de las importaciones brasileñas para el sector automotriz, con lo cual inferimos que hay un incremento de las autopartes importadas en la producción brasileña.

Por su parte, Argentina muestra un alza en las exportaciones aún mayor, en términos porcentuales, para el periodo analizado. Según datos de ADEFA (2000), las exportaciones de unidades completas durante toda la década de 1980 fueron de 21.665 unidades, para luego pasar a ser 798.102 unidades exportadas durante toda la década de los 90. En este sentido, se verifica un aumento en las

exportaciones de automotores del 3583 %, para la etapa inicial del Mercado Común.

FIGURA 3. Exportaciones argentinas y brasileñas



Fuente: elaboración propia en base a datos de anuarios ADEFA (2000) y ANFAVEA (2002).

Por tanto, las estadísticas mencionadas nos permiten inferir que existen claras correlaciones entre los aumentos en la producción, ventas y exportaciones y la conformación del Mercosur, en un marco de reestructuraciones de las CGV, globalización e instalación de las ETN en Argentina y Brasil.

Entonces, el aumento de las variables mencionadas en el párrafo anterior nos conduce a pensar que la búsqueda y conformación del mercado común, en tanto escala ampliada o mercado interesante para la reproducción y acumulación del capital dentro de sus respectivas fronteras, se vincula directamente con la constitución de las relaciones sociales del capitalismo. Esto significa que, como sostiene Pascual,

Las relaciones interestatales son inmanentes al capital, en tanto que este tiene por presupuesto y objeto la explotación y dominación a escala planetaria [...] y el modo en que se produce la cooperación y el conflicto está sujeto a la contingencia de las relaciones antagónicas entre capital y trabajo: es su resultado. Dicho de otra manera, la modalidad de la cooperación y el conflicto está sujeta al modo en que se produce la articulación entre economía y política a nivel internacional. (Pascual 2021, 161)

Esta articulación se hace evidente entre Argentina y Brasil, de hecho, puede ser observable en el sector automotriz del Mercosur, ya que aquí confluyen el capital, el trabajo y el Estado, en tanto empresas transnacionales, trabajadores/sindicatos o mano de obra y ambos Estados. En principio, esta articulación, la cual es esencialmente de cooperación y atenuación del conflicto, se manifiesta en las firmas de la Declaración de Foz de Iguazú de 1985, del Tratado de Asunción de 1991, el Protocolo de Ouro Preto de 1994, y de los sucesivos Acuerdos de Complementariedad Económica, como también a partir de las distintas modificaciones y negociaciones llevadas a cabo para retocar el Coeficiente Flex.

Si bien las relaciones y formas de explotación son globales, las condiciones para que estas se reproduzcan se organizan a nivel nacional (Burnham 1996). Por ello los Estados soberanos se integran a la economía política global a partir del mecanismo de precios. Es decir, los Estados se encuentran interconectados internacionalmente a través de una jerarquía basada en el sistema de precios, la cual se manifiesta en el mecanismo de tasas de cambio, lo que resulta en la subordinación a una moneda mundial. Por lo expuesto, la administración de la moneda es central para el Estado, ya que está totalmente ligada a la acumulación del dinero. Por tanto, cada nación se ve obligada a administrar su propia moneda, siempre en relación al valor de las transacciones internacionales (Burnham 1996).

Desde principios de la década del 90, en Argentina se dan múltiples cambios, que ilustran lo expuesto en el párrafo anterior. Como sostienen Dulcich, Otero y Canzian,

a partir de 1991, se consolidó un régimen económico de desregulación económica, y de apertura comercial y financiera, en un contexto de tipo de cambio fijo [...] que tuvo como efecto colateral generar un tipo de cambio real apreciado, que determino importantes déficits comerciales durante el periodo. En este contexto, la industria automotriz sufrió fuertes transformaciones, donde se expandieron conjuntamente tanto la producción, con una mayor orientación exportadora, como la penetración importadora en el mercado interno. (Dulcich, Otero & Calzian 2020, 107)

Por lo tanto, es a partir de la convertibilidad o paridad uno a uno, entre el peso argentino y el dólar estadounidense, que el Estado argentino se inserta en el sistema internacional de precios, durante la década de los 90. Pero este no es un elemento aislado, ya que durante este periodo, también se implementan otros cambios tendientes a favorecer y atraer al capital. Dentro de estos, la más importante es sin duda la modificación del régimen de inversión extranjera directa (IED), que sumada a la convertibilidad, al ajuste fiscal, a la renegociación de la deuda externa y a la reducción del riesgo país, generan un sistema propicio para la explotación de las ETN. La modificación de la IED en 1993 tiene como principal beneficio y elemento central la falta de regulaciones respecto de la remisión de utilidades, la total libertad a la tributación específica, y la repatriación de utilidades. Todo esto, sumado a la normativa anterior que le daba igualdad jurídica a la inversión de capitales nacionales y extranjeros, y la adherencia del Estado argentino al Convenio Constitutivo del Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones del Banco Mundial, el cual garantizaba un resguardo respecto de riesgos no comerciales (Dulcich, Otero & Calzian 2020), generando un comfortable ecosistema para el capital transnacional, el cual ahora y siguiendo a John Holloway (1993, 2003), podía “moverse” con amplia libertad y mínimas regulaciones.

En el caso de Brasil, existen otras particularidades respecto de su moneda y promoción de la industria automotriz. Durante la década del 90 vive periodos de

alta inflación, que tienen como corolario la devaluación del real en 1999. En este sentido, acordamos con que:

la flexibilización de la política cambiaria brasileña le confirió cierto nivel de autonomía en sus decisiones de política económica, que por entonces eran inexistentes en Argentina debido al régimen de convertibilidad. Sin embargo, en ambos casos la política cambiaria estaba determinada por factores externos... (Madrid 2016, 16)

De esta manera, y al calor del plan real, Brasil también administra su moneda en vinculación con el sistema de precios internacionales. Pero este no es el único elemento distintivo del país vecino, respecto de los beneficios que genera para el capital transnacional. Como bien explican Sierra y Katz (2002), los estados que conforman Brasil implementan un sistema complejo y completo de incentivos para las inversiones en el sector automotriz. Dentro de estos incentivos (negociados de manera individual por cada Estado), se dieron distintos tipos de exenciones de impuestos, facilidades como donación de terrenos o al menos una parte (también en muchos casos los Estados se hicieron cargo de proveer la infraestructura necesaria, como cloacas, luz, gas, telecomunicaciones, caminos, entre otros).

Por otra parte, también se ofrecen una serie de importantes subsidios y préstamos a muy baja tasa, a cargo por lo general del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) y el Banco de fomento industrial del Brasil, los cuales estaban totalmente focalizados en el sector automotriz y en el desarrollo de las autopartistas (Sierra & Katz 2002). Por lo tanto, del lado brasileño, podemos observar que el Estado se encuentra totalmente enfocado en beneficiar y atraer al capital a partir de todas las medidas mencionadas, funciona de alguna manera como un gran articulador y mediador entre todos los sectores intervinientes.

Como se ha expuesto, durante la década de los 90 y comienzos del Mercosur, tanto el Estado argentino como el brasileño, aplicaron una batería de medidas tendientes a posicionarse y ser atractivos para el capital transnacional.

En este sentido, se coincide con Holloway (2003), según quien los Estados al seguir sus intereses, deben vincularse con el capital, y de esta relación surge una importante influencia para el accionar de estos dos actores. Las empresas, en la búsqueda de sobrevivir, tienen que aumentar todo lo que puedan sus ganancias, y si esto significa invertir su capital en distintos países, lo harán, pero buscando y recibiendo todo el apoyo posible de los Estados. Ahora bien, la clave en este punto reside en que

todo capital se nutre de la extracción mundial de la plusvalía: no hay otra fuente posible para la expansión capitalista. Las empresas atraen una porción de esa plusvalía o desaparecen. Los estados compiten para atraer y retener una porción del capital a través de la creación de condiciones favorables a la acumulación del capital o se caen en crisis y caos. (Holloway 2003, 9)

Al entrevistar a nuestros informantes Mariano Treacy y Rodrigo Pascual, expertos en cooperación, integración y complejo automotriz del Mercosur, los dos coincidieron en que durante el periodo analizado existió claramente cooperación entre ambos Estados, lo cual como hemos expuesto concuerda con la legislación de la política automotriz común y con la conformación de un régimen que se orquestó en función de las ETN del sector, a la luz de un paraguas “comercialista”. La particularidad aquí es que uno de los entrevistados sostuvo que coexistió dicha cooperación con una lógica de competencia al mismo tiempo, es decir: la cooperación no elimina la competencia y en toda cooperación también hay conflicto, ya que en gran medida se puede verificar un desarrollo desigual y combinado entre ambos países, en el cual el de Brasil tiene mayor preponderancia dentro de este sector y sobre todo, en el conjunto de los encadenamientos.

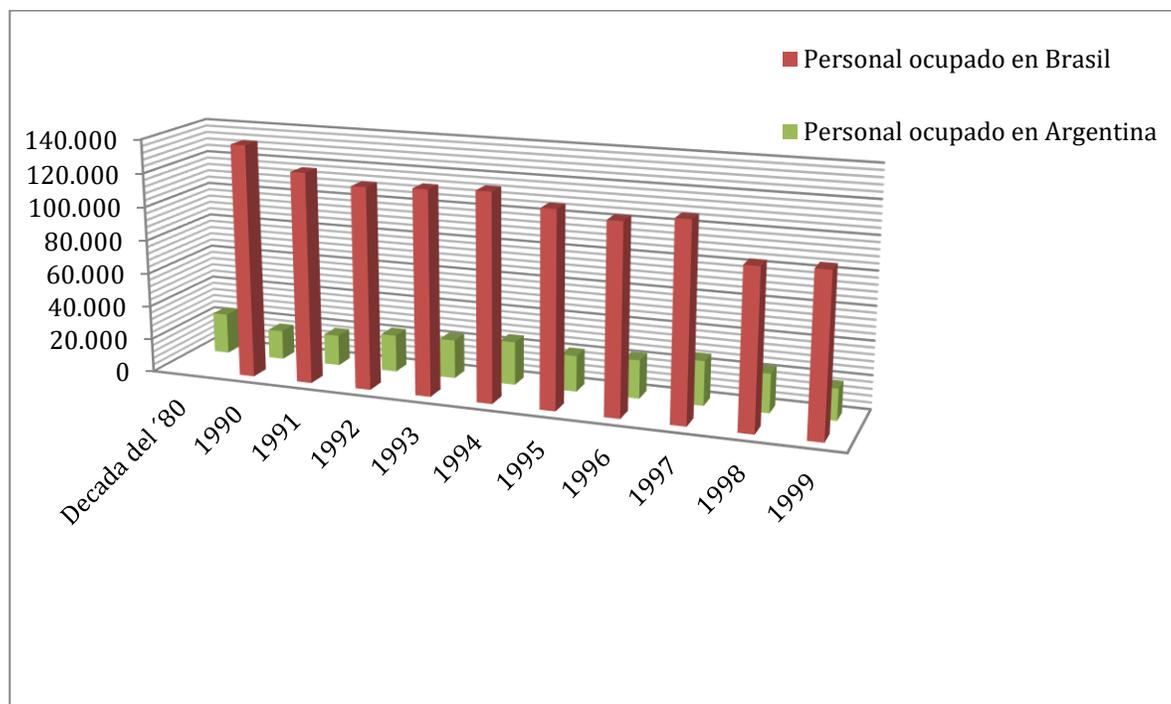
A continuación se profundizará sobre los aspectos salientes de las ETN en tanto representantes del capital transnacional, así como sus formas de operar en el marco de la globalización y consecuente transnacionalización de este capital, durante la etapa embrionaria del Mercosur, a la vez que observamos los principales aspectos del trabajo y de los trabajadores del complejo durante el periodo analizado.

ETN, trabajo y globalización

Al retomar los aportes teóricos de John Holloway (1993, 2003) respecto de las vinculaciones entre el Estado y el capital, se nos abre el camino para analizar otro actor de este entramado: el trabajo o la fuerza de trabajo. En principio, es necesario tener en cuenta que el Mercosur, en tanto productor y mercado automotriz no se encuentra dentro de los primeros cinco. Por lo tanto, el tamaño de su industria es proporcional al del mercado al que abastece. En este sentido, y adentrándonos en los datos, observamos que durante la década de 1990 en Argentina, el personal ocupado por las fábricas ensambladoras promedió los 21.853 trabajadores por año, con un salario estimado de \$24.209 anual (al respecto se aclara que durante esta década regía la convertibilidad, por lo que el mencionado salario es equivalente al mismo monto en dólares estadounidenses) (ADEFSA 2000). En el caso de Brasil, los trabajadores ocupados para el mismo periodo fueron un promedio de 115.494 por año (ANFAVEA 2002). Por otra parte, si bien no existe un dato exacto respecto del salario de los trabajadores automotrices brasileños, durante la década de 1990, se cree que:

hasta el año 2002, los salarios en dólares del sector eran casi con seguridad más altos en Argentina que en Brasil, lo cual llevaba a una gran presión por el lado de los costos y a una necesidad de generar ganancias continuas de productividad en términos relativos. (Garzón & Berniell 2006, 36)

FIGURA 4. Personal ocupado en Argentina y Brasil 1980-1999



Fuente: elaboración propia en base a datos de anuarios ADEFA (2000) y ANFAVEA (2002).

Durante este periodo, el capital logra avanzar con una serie de modificaciones laborales tendientes a moldear la fuerza de trabajo, para maximizar la extracción de “plusvalía”, con la garantía estatal. En este sentido, y como primer aspecto relevante de la flexibilización en la industria automotriz, cabe mencionar la caída salarial. Sobre esto, Guevara (2015), explica que:

la caída sostenida y sistemática de los salarios reales industriales en ambos países implicó que los vendedores de fuerza de trabajo se encontraron año tras año con un poder adquisitivo cada vez más bajo y, por lo tanto, con una capacidad de consumo, necesario para reproducir el desgaste cotidiano de su fuerza de trabajo, cada vez menor. Esta caída implicó, que el capital estuvo comprando la fuerza de trabajo por debajo del precio necesario para la reposición normal de su valor. Esta compra abaratada le representó, al vender las mercancías producidas

con esa fuerza de trabajo, la apropiación de una parte extra de plusvalía. (Guevara 2015, 75)

Además, se utilizaron otro tipo de estrategias para abaratar aún más el valor a pagar por la fuerza de trabajo, como la implementación de nuevos contratos precarios a través de empresas jurídicamente independientes de las ETN, con lo cual se logró eximir al capital del pago de aportes previsionales, indemnizaciones, vacaciones y otras contribuciones. En Brasil, al igual que en Argentina, los salarios también se encontraban por debajo del valor real, con el adicional de que estos estaban totalmente alejados de lo que percibía un trabajador con las mismas funciones en los países centrales o bien donde se encontraban radicadas las casas matrices (Francia, Alemania, Italia, Estados Unidos y Japón, entre otros). Pero sumado a esto, en Brasil también se agrega una baja salarial a partir de la descentralización productiva, en donde las fábricas ensambladoras que se instalan fuera del Estado paulista imponen salarios correspondientes al 50 % del que pagaban anteriormente (Guevara 2015).

Sumado a lo expuesto y como he comentado previamente, durante la década de 1990 desde las casas matrices se inicia un proceso de reestructuración de las CGV, impulsados en gran medida por transformaciones tecnológicas, tendientes a incrementar la productividad y en muchos casos, a reducir costos. Ahora bien, en Argentina y Brasil, esto implicó que los trabajadores tuvieran que desarrollar atributos polivalentes, dentro de los cuales a su vez se implementaron las jornadas de trabajo moduladas (o banco de horas). De esta manera, las ETN “administran las horas de trabajo para compensar jornadas de duración extraordinaria con jornadas de menor duración sin necesidad de incurrir en los molestos pagos de salarios adicionales” (Guevara 2020, 422). Por lo tanto, el plan no era solamente pagar salarios reales mucho más bajos y flexibilizados a partir de múltiples estrategias, sino que estas reestructuraciones también buscaban aumentar fuertemente la producción, lo cual hemos visto anteriormente con los incrementos ocurridos durante la última década del siglo XX.

Un caso testigo, para graficar los párrafos precedentes es el expuesto por Eduardo Sartelli (1996), quien relata que en la década de 1990, en el sector automotriz los acuerdos entre ETN y sindicatos, en relación con salarios y flexibilizaciones constituyeron un modelo de nuevas formas de relaciones laborales al interior del Mercosur. Bajo nuevas premisas, con las cuales crecían las tasas de desempleo en Argentina y Brasil, el sindicalismo de este sector es representado por Vicentinho (líder sindical metalúrgico del Brasil durante esta etapa) y por José Rodríguez (líder del SMATA). Estos sindicatos dan grandes concesiones al capital transnacional, a cambio de una “supuesta” promesa de disminución del desempleo. El claro ejemplo de esto tiene como protagonista a SMATA en Argentina, el cual logra quedarse con la representación de los trabajadores automotrices de la empresa recientemente radicada en el país: la italiana FIAT (la cual había corrido a su subsidiaria local SEVEL, del Grupo Macri). El SMATA consigue esto tras firmar un acuerdo con mayores reducciones salariales que las propuestas por otro sindicato como la UOM (el cual disputaba en aquel momento esta representación sindical). De hecho, este acuerdo en Argentina fue un mascarón de proa: en parte, porque abrió paso a la polivalencia de los trabajadores en un nuevo modelo de “fábrica integrada toyotista”, pero sobre todo porque el resto de las ETN comenzaron a hacer fila para negociar acuerdos sindicales similares con el SMATA, porque era el convenio y el tipo de sindicalismo que más las favorecía. Todo esto sucedía, desde luego, con la complicidad del gobierno argentino (Sartelli 1996).

Como hemos visto hasta aquí, el capital transnacional logró aplicar tanto en Argentina como en Brasil una serie de cambios y reestructuraciones que aumentaron su plusvalía en gran medida. Esto no se hubiese podido llevar a cabo sin los consentimientos y facilidades brindadas por ambos Estados. Por lo tanto, queda expuesto, parafraseando a Peter Burnham (1996), que la reproducción capitalista no puede avanzar sin el acompañamiento de la administración estatal, en tanto organizador de la fuerza de trabajo entendida como una mercancía, la

cual desde luego es inseparable de la administración de la oferta de trabajo barato.

Ahora bien, a partir de los cambios implementados por el Estado argentino durante la década de 1990, que generaron un ambiente propicio para el capital transnacional, comienza un proceso en el cual las ETN vuelven a localizar sus fábricas ensambladoras en suelo nacional. Esto queda en evidencia con Ford y Volkswagen, que vuelven a tener el control de sus filiales locales (en 1995, estas se encontraban administradas por la firma de capitales nacionales Autolatina). También vuelve FIAT, desplazando a su subsidiaria argentina Sevel, y Citroën se fusiona con Peugeot, formando PSA. Por su parte, Chrysler vuelve en 1996, empezando a producir luego de su fusión con Mercedes Benz. En cuanto a Renault, esta retoma el control de su fábrica en 1997, mientras que General Motors (Chevrolet) y Toyota instalan sus plantas en el país en 1996 y 1997, respectivamente. De esta manera se dio un proceso que culminó con una extranjerización total, impulsada por lo mencionado anteriormente, pero también por la convertibilidad, la demanda interna creciente y el aumento de exportaciones a Brasil (Dulcich, Otero & Calzian 2020).

En este punto, resulta necesario aclarar que, desde esta investigación, se concuerda con Fitzsimons y Guevara (2018) respecto de que el capital automotriz transnacional ha mantenido una tasa normal de ganancia en términos internacionales, a pesar de producir en pequeña escala y en muchos casos con tecnología atrasada, o plataformas obsoletas en otras latitudes. Esto se explica en gran medida por los aspectos mencionados en el apartado anterior respecto de la flexibilización del trabajo, pero además, y aquí viene lo novedoso de estos autores, es que lograron la mencionada tasa de ganancia a partir de un acceso sistemático a la apropiación de una parte de la renta agraria y de la tierra (Fitzsimons & Guevara 2018; Guevara 2020). El mecanismo consiste básicamente en la redistribución de los dólares que se generan a partir de las exportaciones primarias agrícola-ganaderas (el principal complejo exportador de Argentina) al

capital automotriz (una de las principales ramas industriales del país), a partir de diversos mecanismos (como puede ser el acceso a importaciones de autopartes), tendientes a subsidiar de alguna manera al capital transnacional. De esta manera, se observa una vez más y en términos de Holloway, que es un “Estado capitalista, ya que su supervivencia como tal está ligada a su capacidad de promover la reproducción de las relaciones capitalistas en su conjunto” (Holloway 1993, 13), es decir, es el Estado el que está garantizando el acceso, aunque de manera indirecta, a la renta de la tierra.

Mientras tanto, durante el mismo periodo en Brasil, el gobierno federal y las ETN negocian y acuerdan un nuevo régimen automotriz interno, dejando afuera de las negociaciones a proveedores de autopartes y a los sindicatos (representantes del trabajo), o bien los intereses de estos últimos fueron considerados de manera muy marginal. Las medidas tendían a reducir al máximo posible las importaciones (en específico, las de autos que no provenían del Mercosur: en 1996 se estableció un cupo de 47.500 unidades por año y se suben un 70 % los impuestos para importaciones de autopartes), pero también a incrementar la producción. Las ETN oligopólicas, como eran conocidas por la academia brasileña (grupo compuesto por Volkswagen, Fiat, Ford y General Motors), fueron muy beneficiadas durante este periodo, ya que recibieron amplios incentivos fiscales por parte del gobierno federal, Estados federales y municipalidades, dando cuenta además de una gran competencia al interior de Brasil por atraer al capital transnacional. A mediados de esta década también se radican otras ETN como Toyota, Renault, Chrysler y Honda, entre otras, las cuales empezaron con estrategias de producción de bajo volumen, que se iba incrementando año a año, en la medida en que le ganaran terreno al oligopolio ya instalado previamente.

En general, los grandes perdedores de este periodo en Brasil son sindicatos/trabajo, ya que en principio no son tenidos en cuenta en las nuevas modificaciones del sector, pero además, tanto las ETN ensambladoras, como las que se radican localizan nuevas plantas por fuera de la zona de San Pablo, en

donde los sindicatos tenían más poder, lo que deviene en grandes flexibilizaciones del empleo y el salario. La contracara de estos cambios está representada por las ETN, las cuales como he expuesto reciben beneficios de distinto tipo, pero esencialmente porque elevan la escala de producción, el precio de los automotores (en parte también porque se empezaron a producir nuevos vehículos, con mayor tecnología) y sobre todo, aumentan los márgenes de ganancia (Laplane & Sarti 2008).

Werner Bonefeld (1998) definió la globalización a partir de sus elementos constitutivos, los cuales les daban el sentido. A modo de síntesis, el politólogo alemán sostiene que esta se compone por una creciente relevancia de la estructura financiera y creación global de crédito, en la que las finanzas empiezan a dominar a la producción, con gran influencia de bancos transnacionales. Un aumento de la relevancia de la estructura del saber, puesta en función de la producción, lo cual genera un avance de determinadas tecnologías que se transnacionalizan. Pero también implica el crecimiento de oligopolios globales como corporaciones multinacionales, que buscan reducir el poder regulatorio de los Estados nacionales (Bonefeld 1998).

A partir de la definición de Bonefeld, podemos observar una serie de coincidencias en lo que respecta a la conformación del complejo automotriz del Mercosur. En primer lugar, porque las estructuras financieras estuvieron muy presentes para las ETN que se localizan, y comienzan a ensamblar y producir tanto en Argentina como en Brasil durante la década de 1990. El aspecto del crédito fue más intensivo en Brasil, ya que allí el desarrollo de una política crediticia en favor de las ETN fue mucho más amplio que en Argentina (Laplane & Sarti 2008). En cuanto a la libre circulación del capital, sin grandes barreras, podríamos afirmar que Argentina fue más osado que Brasil, a partir de las políticas de liberalización económica implementadas durante este periodo. Esto ocurre, en especial, porque Brasil a partir de la aplicación del plan Real tendió a reducir lo máximo posible las importaciones, generando un ambiente propicio para sus

autopartistas locales protegidas (Dulcich, Otero & Calzian 2020; Laplane & Sarti 2008).

En lo que respecta al conocimiento y tecnologías transnacionalizadas, también se observa, como explica Treacy (2021), que las ETN concentran las actividades de gran valor agregado y estratégicas, como la “investigación avanzada”. En este sentido, las firmas transnacionales están totalmente ligadas a sus Estados de origen, y generaron una división internacional del trabajo, en la cual se reservaron las actividades de innovación, ingeniería, diseño, desarrollo de partes y subsistemas, ampliando de esta manera las asimetrías entre países centrales y periféricos, llegando en muchos casos a bloquear el acceso a transferencia tecnológica, como una estrategia de supervivencia, concentrándose de esta manera los procesos manufactureros más intensivos en la periferia (Treacy 2021).

Volviendo al Mercosur, queda de manifiesto que en las terminales de las ETN se generó una estrategia de mayores funciones para las subsidiarias ubicadas en Brasil, otorgándoles roles de ingeniería y gerenciamiento de plataformas regionales (en muchas de estas se adaptó el desarrollo de automóviles europeos a los requerimientos propios de las infraestructuras sudamericanas, como calles y rutas), especializándose las subsidiarias brasileñas en modelos más pequeños, pero con mayor escala de producción. En Argentina en cambio, las subsidiarias se especializan en automóviles medianos y utilitarios, produciendo a partir de mejoras generadas por las casas matrices en sus países de origen, no verificándose funciones vinculadas al desarrollo de capacidades tecnológicas (Treacy 2019).

En lo inherente a las corporaciones multinacionales, son las grandes ganadoras del esquema que se conformó a partir de la creación del Mercosur. Pero la extracción de la ya mencionada plusvalía no hubiese sido posible sin los “modos de subordinación común” que adoptaron el Estado argentino y brasileño, inclinando la balanza, a partir de su cooperación, para beneficiar al capital

transnacional, en el marco de un mercado ampliado que se generó al calor de la conformación del Mercado Común del Sur.

Finalmente y ante todo lo expuesto previamente, nuestro informante clave considera que las ETN se quedan en el Mercosur, porque para ellas es negocio. Tienen un mercado protegido que les permite por un lado aumentar sus ventas y por otro lado reproducir la estrategia global de establecerse en espacios geográficos cercanos a sus mercados finales de destino, sobre todo porque tienen cercanía con las preferencias de los consumidores, con las legislaciones locales de seguridad y de tráfico, por ello adaptan sus modelos a las demandas locales. Adicionalmente, el Mercosur es un mercado importante y protegido, por lo que producir en estas latitudes les resulta más barato que importar y, como corolario, tienen ya la capacidad instalada, en la cual pueden capitalizar inversiones, por ejemplo con maquinaria o plataformas obsoletas en sus países de origen.

Por otra parte, el entrevistado explicó que los Estados al encontrarse por encima de las relaciones de producción, como un mediador de las relaciones capital/trabajo, recaudan impuestos de empresas, trabajadores y consumidores, pero también al generar empleo, reducen la intensidad del conflicto social. En cualquier caso, nuestro informante considera que siempre es mejor que el entramado automotriz ubicado en Argentina y Brasil exista a que no exista, a pesar de que hay muchas cosas por mejorar. De todas maneras es beneficioso en términos de generación de empleos, sustitución de importaciones y eslabonamientos internos.

A continuación, se relevarán los aspectos salientes de esta tesina de investigación.

Conclusiones

A lo largo del presente trabajo de investigación nos hemos propuesto analizar y comprender la decisión de cooperación y protección al sector

automotriz, por parte del Estado argentino y brasileño a los dos lados de la frontera, en el marco de un proceso de integración del Mercosur iniciado en la década de los noventa y en detrimento del trabajo.

En este sentido, hemos visto en el primer apartado, “El complejo automotriz del Mercosur”, cuáles fueron los inicios del sector, y los principales cambios incorporados durante la década del 90, los cuales tuvieron como corolario la implementación de la PAM a partir del año 2001, junto con los posteriores acuerdos de complementariedad económica, renovados y actualizados año a año. Al respecto, cabe mencionar que se observa un mal funcionamiento de la PAC, y en específico, de los mecanismos Coeficiente Flex y del RO. No obstante, de todas maneras, resultó ser una herramienta de cooperación entre los dos Estados para proteger y buscar desarrollar al sector automotriz.

Por otra parte, hemos podido observar la cooperación estatal, en torno de las negociaciones y acuerdos firmados durante la década de 1990, tales como la Declaración de Foz de Iguazú de 1985; el Tratado de Asunción de 1991; el Protocolo de Ouro Preto de 1994; y los sucesivos Acuerdos de Complementariedad Económica, en específico, el ACE N° 14, entre Argentina y Brasil.

También hemos podido observar el rol de los Estados, para la conformación de un sistema favorable a las empresas transnacionales y la consecuente acumulación y reproducción del capital dentro de sus fronteras. Esto se observa y queda de manifiesto a partir de modificaciones económicas, tendientes a la libre circulación del capital y al uso de su moneda como herramienta. Pero también se han encontrado, a partir de los distintos indicadores de producción de automotores, exportaciones y ventas en los mercados de los dos países. Esto da cuenta de una relación entre la creación e implementación del mercado común y los aumentos de los mencionados indicadores, los cuales puestos en contraste con una etapa previa al Mercosur, como la década de 1980, muestran que la cooperación ha tenido al menos un efecto esperado.

Además, ha quedado expuesto que a partir de la fuerte globalización y transnacionalización del capital en nuestras latitudes, durante la década analizada, los Estados han aplicado modos de subordinación común del trabajo, en beneficio de las ETN. Esto puede verse reflejado en acciones de hecho, como la flexibilización laboral y en el pago de salarios por debajo del valor real, o bien disociado de los salarios percibidos por trabajadores automotrices, en los países centrales, en donde se ubican las casas matrices del capital transnacional.

En tal sentido, la presente tesina es de importancia para la disciplina de las RRH, y en específico para el campo de la EPI, por ser un aporte más para la clarificación y comprensión de las relaciones y vínculos entre los Estados y el mercado (o capitales transnacionales), teniendo en cuenta que son aspectos que cada vez están más fuertemente entrelazados, y que afectan a los ciudadanos de distintas latitudes, en diversas aristas, pero en especial, al trabajo.

Seguramente, a esta investigación le ha faltado cubrir algunos aspectos de los vínculos mencionados previamente, o podría haber sido analizada desde otra perspectiva. Lo cierto es que, quien suscribe, considera que su valor reside en el hecho de ser justamente un aporte desde una visión crítica y no hegemónica. En este sentido, en el futuro se podría continuar el presente análisis cubriendo todo lo acaecido desde el 2001 a la actualidad, con los cambios de gobiernos en Argentina y Brasil, como así también las perspectivas que presenta el sector automotriz del Mercosur, como una plataforma de exportación extra bloque. Resulta preciso fortalecer los análisis del complejo automotriz, en vinculación con un proceso de globalización que continúa volátil e imprevisible, pero en el cual las ETN siguen aumentando sus márgenes de ganancia y apropiación de la plusvalía, a partir de Estados que garantizan este esquema, pero que empiezan a ser más débiles, mostrando así nuevas asimetrías.

Bibliografía

- Arza, V. 2011. "El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz". *Revista Cepal*. <https://bit.ly/461OQ2M>
- Avellaneda, B., E. Araya, T. Terrera, C. Brennan, A. Escobedo, L. Pérez, et al. 2006. *Mercosur Automotriz: Desafíos y dilemas*. Buenos Aires: Centro Argentino de Estudios Internacionales.
- Bembi, M., J. de Angelis, & A. Molinari. 2012. "Algunas mediciones de integración productiva en el Mercosur". Artículo presentado en la XLVII Reunión Anual Asociación Argentina de Economía Política, 14.
- Bil, D. (2015). Un Análisis En Perspectiva Histórica Del Comercio Exterior De Las Autopartes Argentinas. *Revista tiempo & economía* 2, N.º 1, 111-135. <https://bit.ly/3QVXtb2>
- Bizzozero, L. 2011. "Aportes del Mercosur al regionalismo y a la teoría política de la integración regional. Una mirada desde los veinte años del proceso". *Meridiano 47 – Journal of Global Studies* 12, N.º 125. <https://bit.ly/3SuwJ2p>
- Bonfeld, W. 1998. "Las políticas de la globalización: ideología y crítica". *Revista Globalización*.
- Bouzas, P., & J. Fanelli. 2001. *Mercosur, integración y crecimiento*. Buenos Aires: Ed. OSDE.
- Burnham, P. 1996. "Estado y mercado en la Economía Política Internacional: una crítica marxiana". *Revista Doxa* 16.
- Castaño, F., & F. J. Piñero. 2016. "La política automotriz del MERCOSUR (PAM): Evolución y actualidad. El eje Argentina-Brasil y su impacto sobre el bloque subregional". Ponencia presentada en el VIII Congreso de Relaciones Internacionales del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata (IRI-UNLP). La Plata, noviembre. <https://bit.ly/46cJC4i>

- de Angelis, J., & F. Porta. 2011. "Condiciones para la integración productiva en el Mercosur: Un análisis a partir del estudio de los flujos de comercio bilaterales". *Perspectivas para la Integración de América Latina*, 61.
- Dulcich, F., D. Otero & A. Canzian, A. (2020). Trayectoria y situación actual de la cadena automotriz en Argentina y Mercosur. *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad* 31, N.º 54, 93-130. <https://bit.ly/3QSv5q4>
- Fitzsimons, A., & S. Guevara. 2019. "Argentina en la industria automotriz global: una discusión acerca de la comparación internacional de la productividad del trabajo". *Cuadernos de Economía Crítica* 5, N.º 10, 43-70. <https://bit.ly/3QrsIP0>
- Gárriz, A., & D. Panigo. 2016. "El pacto de la Política Automotriz Común (PAC) sobre la industria autopartista de Argentina y Brasil". *Análisis* 5. Friedrich Ebert Stiftung Argentina. <https://bit.ly/474CgBj>
- Garzón, J., & I. Berniell. 2006. "Los últimos 40 años de la producción automotriz ¿Radiografía de una industria argentina?". En: *IERAL – Serie documentos de trabajo*. Córdoba: Fundación Mediterráneo.
- Gereffi, G. 2001. "Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización". *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía* 32, N.º 125. <https://bit.ly/468aq5P>
- Gilpin, R. 1990. *La economía política de las Relaciones Internacionales*. Buenos Aires: GEL Editores.
- Granato, L. 2016. "Mercosur, asimetrías e integración productiva discusión y balance a 25 años de la creación del bloque". *Caderno CRH: revista do centro de Recursos Humanos* 29, N.º 77, 381-394. <https://bit.ly/3QStAls>
- Guevara, S. L. 2015. "Integración automotriz en el Mercosur y sobreexplotación obrera: formas y contenido". *Cadernos Cemarx* 8. Organizadores Pinto, G., Guevara, S. Arteaga García, A., 65-84. México: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

- Hernández Zubizarreta, J. (2008). La responsabilidad social corporativa y las empresas transnacionales: De la ética de la empresa a las relaciones de poder. *Lan Harremanak* 19, N.º 2008-II, 17-49. <https://bit.ly/49s9D2v>
- Hernández Zubizarreta, J. H., & E. González. 2012. *Diccionario crítico de empresas transnacionales. Claves para enfrentar el poder de las grandes corporaciones*. Barcelona: Icaria.
- Holloway, J. 1993. "La reforma del Estado: Capital Global y Estado Nacional". *Perfiles latinoamericanos* 1, 17-32. Distrito Federal, México. <https://bit.ly/3FSyyyB>
- Holloway J. 2003. "El capital se mueve". En *Keynesianismo, una peligrosa ilusión*, Compilado por Holloway, J. Buenos Aires: Ediciones Herramienta.
- Kan, J. 2015. *La integración desde arriba. Los empresarios argentinos frente al Mercosur y el ALCA*. 1ª Ed. Buenos Aires: Ediciones Ciccus.
- Kosakoff, B., & A. López. 2008. "América Latina y las Cadenas Globales de Valor: Debilidades y potencialidades". *Globalización, Competitividad y Gobernabilidad* 2, N.º 1, 18-32. Georgetown University. <https://bit.ly/47pUMUj>
- Laplane, M., & F. Sarti. 2008. "O caso do Brasil". En *La industria automotriz en el Mercosur*. Coordinado por López, A., Arza, V., Laplane, M., Sarti, F., & Reig Lorenzi, N. Montevideo: Red Sudamericana de Economía Aplicada.
- López, A. & Arza, V. 2008. Introducción al libro. En *La industria automotriz en el Mercosur*. Coordinado por López, A., Arza, V., Laplane, M., Sarti, F., & Bittencourt, G. Montevideo: Red Sudamericana de Economía Aplicada.
- Madrid, E. 2016. Argentina-Brasil: los avatares del Mercosur, 1985-2003. *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad* 27, N.º 46, 1-20. <https://bit.ly/3Mcr0nA>
- Minian, I. 2009. "Nuevamente sobre la segmentación internacional de la producción". *Economía UNAM* 6, N.º 17, 46-48. <https://bit.ly/3SAfxJO>

- Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación. 2019. "Argentina-Brasil: Nuevo acuerdo automotriz por diez años". Acceso: 06 de septiembre de 2019. <https://bit.ly/477zMBW>
- Novick, M., S. Rotondo, & G. Yoguel. 2009. El rol de las políticas públicas en la relación entre tramas locales y cadenas globales: El caso de la industria automotriz en Argentina. Buenos Aires: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, Ministerio de Trabajo.
- Obaya, M. 2011. "Empresas multinacionales en el Mercosur? ¿Articulación de estrategias y desarticulación del proceso de integración?". *Puente @ Europa* 9, N.º 2. <https://bit.ly/3FQdqsX>
- Pascual, R. 2021. "Conflicto/Cooperación, Intergubernamentalidad/supranacionalidad: Antagonismo social de clases y relaciones interestatales". En: *Entre lo global y lo internacional: perspectivas críticas sobre el Estado, el mercado mundial y las relaciones internacionales*. Compilado por Kan, J. y Jaquenod, A., 151-174. Buenos Aires: Teseo.
- Rozenberg, R. 2018. Integración productiva y cadenas de valor en el Mercosur. *Working Paper 157*. Buenos Aires: Red LATN. <https://bit.ly/3SvTpPR>
- Sartelli, E. 1996. Mercosur y clase obrera: las raíces de un matrimonio infeliz, Dossier. *Razón y Revolución* 2. <https://bit.ly/3spqF0z>
- Sierra, P., & F. Katz. 2002. "La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios". *LITTEC, Universidad Nacional de General Sarmiento*.
- Strange, S. 1970. "International economy and International Relations: a case of mutual neglect". En *International Affairs* 46, N.º 2, 304-315. <https://bit.ly/478GWpG>
- Santarcángelo, J., & G. Pinazo. 2009. "La reindustrialización en la pos convertibilidad: Una mirada desde el sector automotriz". *Realidad Económica* 247, 38-61. <https://bit.ly/3QAIEtQ>

- Schorr, M., & A. Wainer. 2014. "Extranjerización e internacionalización de las burguesías latinoamericanas: El caso argentino". *Perfiles latinoamericanos* 22, N.º 44. <https://bit.ly/3ubdpqA>
- Treacy, M. 2018. "Estrategias de acumulación de las cámaras empresariales automotrices argentinas y la integración productiva regional 2002-2015". *Realidad económica*, N.º 47, 109-147. <https://bit.ly/46cDIQG>
- Treacy, M. 2019. "Integración productiva, intercambio comercial, y división regional del trabajo en el complejo automotriz del Mercosur". *Semina - Revista de Pós - Graduandos em História da UPF* 18, N.º 1, 58-82. <https://bit.ly/3QOnjxn>
- Treacy, M. 2021. *¿Por qué es tan difícil consolidar la integración regional? Tensiones en la construcción del Mercosur a través de un análisis de la integración productiva de la cadena automotriz*. 1.ª Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Teseo.
- Porta, F., P. Gutti, & R. Bertoni. 2010. *Integración Económica*. Universidad Nacional de Quilmes. Bernal.
- Rodríguez Díaz, D. 2021. "Capital transnacional y disputa hegemónica en el Mercosur: una aproximación crítica desde la Economía Política Internacional". *Oikos* 20, N.º 3. Río de Janeiro. <https://bit.ly/46fJG3u>
- Saguié, M., & L. Ghiotto. 2018. "Las Empresas Transnacionales: un punto de encuentro para la Economía Política Internacional de América Latina". *Revista Desafíos* 30. Bogotá. <https://bit.ly/3ueHMT4>
- Verger, A. 2003. *El sutil poder de las transnacionales: lógica, funcionamiento e impacto de las grandes empresas en un mundo globalizado*. Vol. 2. Barcelona: Icaria Editorial.
- Zaccato, C. L. 2019. "Un arduo camino a la cooperación: la historia de la relación nuclear entre Argentina y Brasil". *CEFA Digital*, 140-182. <https://bit.ly/46Xi0RX>