

CRÓNICA DE UNA PRIVATIZACIÓN ANUNCIADA: ALCANCES Y LÍMITES DE LA PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ BAJO EL PERONISMO

Ianina Harari

En este trabajo analizamos de la producción automotriz de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) bajo el peronismo. Esta iniciativa supuso la incursión del estado como productor en esta rama industrial. Nos proponemos dilucidar las determinaciones que condujeron al gobierno a realizar esta tarea así como aquellas que la condicionaron. Se busca, de esta forma, comprender los factores objetivos que determinan el fracaso del desarrollo de una industria nacional de automóviles.

El análisis comienza con un examen del desarrollo previo de la rama y las condiciones en las cuales llega al peronismo. Consideramos, entre otros elementos el mercado, la demanda potencial y la situación de las importaciones. Luego describimos la actividad de la empresa discriminando sus logros y limitaciones. En especial, observamos la adecuación de los modelos elegidos a las necesidades económicas, la formación de la fuerza de trabajo y el desarrollo de la industria autoperonista. Asimismo, avanzamos en el análisis del proceso por el cual se legó la producción automotriz al capital privado. Analizamos el acuerdo para la conformación de IKA, en el cual puede observarse el interés del peronismo por el desarrollo de esta industria en manos privadas.

Este artículo es parte de una investigación sobre el desarrollo del proceso de trabajo en la industria automotriz en la Argentina entre 1945 y 1976. La misma se inscribe dentro del Grupo de Investigación sobre Procesos de Trabajo en la Argentina del CEICS. Aquí presentamos un resumen de la primera etapa de la investigación en donde se investigó el desarrollo de la industria local bajo el peronismo. El estudio de este caso nos permite intervenir en el debate sobre el desarrollo industrial bajo el peronismo.

Radicación y crisis del capital extranjero (1916-1945)

Hasta mediados de la década del '10, el mercado argentino fue abastecido por la importación que provenía principalmente de Francia. Esto sucedía debido a que la demanda estaba concentrada en autos de lujo y no en automóviles

baratos como los que fabricaban las automotrices estadounidenses¹. El intento en 1911 de la firma Anasagasti de producir localmente no rindió frutos. Luego de fabricar 30 automóviles, debió cerrar en 1915 debido a la dependencia de la importación de autopartes francesas, la cual se vio dificultada con el comienzo de la Primera Guerra Mundial².

En 1916, comenzó la radicación de terminales extranjeras con la llegada de Ford, seguida en 1925 por General Motors. La decisión de instalarse en el país estuvo motivada por varias razones. Una de ellas fue el tamaño del mercado que puede considerarse mediano. Para la década del '20 la tasa de automóviles per cápita de la Argentina era una de las 5 mayores del mundo³. El mercado era suficientemente grande para justificar la instalación de una planta de ensamblaje, pero no para la producción de autopartes. En esa época el armado del vehículo representaba entre un 20% y un 25% del costo total de producción de un automóvil⁴. Las filiales, sin embargo, no limitaban a esto su tarea sino que trabajaban localmente el cuero, el metal, los vidrios y la pintura⁵. Esto les permitía a las empresas ofrecer una mayor variedad de colores, formas y otras variaciones menores como ventaja sobre los productos importados.⁶ En 1933, una armadora podía hacer 21 combinaciones distintas en un camión. Una publicidad de los camiones Ford V-8 de 1941, informaba las distintas posibilidades de armado de los camiones, que podían tener dos tipos de motor distinto, chasis y carrocerías diversas y 8 diferentes capacidades de carga⁷. Incluso, mediante la instalación de ensambladoras podían abastecer el mercado con productos específicos que requerían de una carrocería específica fabricada localmente, como el caso de las ambulancias⁸. De hecho, la industria de carrocerías estaba desarrollada al punto que, para la década del '30, abastecía a las ensambladoras de carrocerías para camiones, ómnibus, tanques y volcadoras⁹.

Otra razón de peso fue la diferencia arancelaria entre la importación del vehículo terminado y las piezas, que sería de entre un 15% y 30%¹⁰. La diferencia

¹Davenport Whelpley, James: "Trade development in Argentina", *Special Agents Series n° 43*, Washington printing office, Washington DC, 1911, p. 79.

²*La Prensa*, 14/10/1969.

³Gerchunoff, P. y Llach, L.: *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentina*, Ariel Sociedad Económica, Buenos Aires, 2003. Si bien la cifra absoluta del parque automotor depende del número de habitantes, lo cual relativiza la importancia del mismo, permite estimar la importancia del mercado local.

⁴Phelps, Dudley: *Migration of industry to South America*, McGRAW- Hill Book Company, New York -London, 1936, p. 5.

⁵Estas actividades han sido poco analizadas en los textos que se ocupan de la historia de esta industria. Por ejemplo, el libro clásico de Juan Sourrouille sobre la industria: Sourrouille, Juan: *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*, Nueva Imagen, México, 1980, p. 33, toma a Phelps para explicar que la producción local era prohibitiva debido al escaso mercado y deja de lado la salvedad que realiza el autor sobre otras actividades que realizaban las plantas ensambladoras.

⁶Phelps: *op. cit.*, p. 74/75.

⁷*Mundo Ford*, n°212, año XVIII, noviembre de 1941.

⁸*Mundo Ford*, n° 242, Año XVI, mayo de 1944.

⁹Cámara de Comercio Norteamericana en la Argentina: "El transporte automotor progresa en forma sostenida en la Argentina", *Comments on Argentine Trade*, octubre de 1929.

¹⁰García Heras, Raúl: *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina 1918-1939*, Libros de Hispanomaérica, Bs. As. 1985.

que obtenían en el costo del transporte también les otorgaba una ventaja sobre los productos importados. El auto semiensamblado ocupa 401 pies cúbicos, mientras que el mismo vehículo sin ensamblar, sólo ocupa 176 pies cúbicos¹¹. Gracias a estas ventajas, los autos ensamblados localmente tenían una diferencia a favor del 15% en los precios respecto a los importados¹². De esta forma, se producía una retroalimentación. El mercado permitió el ensamblado local y, a su vez, éste, al abaratar los precios, amplió el mercado.

Existieron también otros motivos como la obtención de créditos a tasas bajas, la baratura de la mano de obra¹³, el aumento de la inversión en petróleo y la creación de YPF en 1922, el desarrollo de la industria de neumáticos mediante la instalación de Goodyear y Firestone y la caída en las inversiones en ferrocarriles junto a la expansión de rutas camioneras¹⁴.

Debido a la radicación de plantas de origen norteamericano, hasta 1940, las importaciones de vehículos de origen estadounidense fue, en promedio, el 94% del total de compras al exterior¹⁵. Esto sucedía porque dentro de esta categoría se incluyen los autos semi armados. Como ejemplo de la magnitud de la importación de autos desarmados, en el primer semestre de 1937, sobre un total de 34.014 vehículos importados, 29.727 llegaron desarmados para ser ensamblados aquí¹⁶, es decir el 87%.

Durante la Segunda Guerra Mundial se produce un estancamiento del sector debido a la imposibilidad de importar autopartes. La necesidad de mantener en funcionamiento automóviles antiguos, en un contexto en el cual no se pueden importar piezas, promovió cierto desarrollo de la industria autopartista nacional para la reposición. En 1941, la Dirección Nacional de Vialidad manifestó la urgencia de tomar medidas para aumentar la cantidad de vehículos en el país. Señalaba asimismo que como contracara de la caída de las importaciones se habían desarrollado las industrias complementarias, como la de neumáticos, de carburantes y lubricantes, los talleres mecánicos, especializados en conservación y reparación, las carrocerías y la pintura¹⁷. Sin embargo, la producción local de piezas se veía dificultada por la falta de materias primas.

También la posibilidad de importar automóviles completos se vio restringida. El 20 de marzo de 1942 se decreta el racionamiento de las entregas de automóviles y camiones¹⁸. Este decreto se basaba en información de que el gobierno de los Estados Unidos había suspendido la producción de coches de pasajeros y camiones livianos y dispuesto el racionamiento del consumo interno y de la exportación por término de 2 años. Esto sucede porque durante la

¹¹Phelps: *op. cit.*, p. 72.

¹²Phelps: *op. cit.*, p. 60.

¹³Lifschitz, Edgardo: "Comportamiento y proyección de la industria de automotores en América Latina. Los casos de Argentina, Brasil y México", en *Comercio exterior*, vol. 32, N° 7, México, julio de 1982.

¹⁴Gerchunoff y Llach: *op. cit.*

¹⁵FIAT: *Evolución y desarrollo del mercado automotor en la Argentina*, FIAT, Delegación para América Latina, Oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional, Buenos Aires, 1960, p. 14.

¹⁶*Mundo Ford*, n° 197, año XVII, agosto de 1940, p. 135

¹⁷*Mundo Ford*, n° 210, año XVIII, septiembre de 1941, p. 210

¹⁸*Argentina fabril*, n° 880, año LV, abril de 1942, p.56.

Segunda Guerra Mundial, la producción de la industria automotriz se orienta mayoritariamente a la producción bélica. Ford, por ejemplo, dedica su planta de Detroit a la fabricación de jeeps, aviones bombarderos y jeeps acuáticos. Incluso una vez finalizada la contienda, la industria se concentró en volver a abastecer el mercado estadounidense.

“La producción de camiones, para uso civil, podrá ser acelerada rápidamente, superando la media actual de 15% de la producción de preguerra, porque los stocks de vehículos militares disponibles al terminar la guerra en Europa, serán suficientes, en gran parte, para satisfacer las necesidades de la guerra en el Pacífico. Los fabricantes de camiones podrán con facilidad volver a fabricar camiones civiles, apenas tres meses después del colapso de Alemania (...) ya que hay materias primas y mano de obra suficientes. La conversión de las fábricas de automóviles de pasajeros podrá ser realizada, en las mismas condiciones, en menos de seis meses.”¹⁹

En cuanto al abastecimiento del mercado latinoamericano, la revista explica las dificultades de abastecimiento:

“Los miembros de la industria automovilística (norteamericana) están contestes en que se están desarrollando todos los esfuerzos para mantener los transportes motorizados latino-americanos en condiciones tan eficientes como sea posible. No obstante, los abastecimientos de 1942 fueron severamente reducidos, como consecuencia de la conversión de la industria a producción de guerra, y las exportaciones para las 20 repúblicas americanas sumaron apenas dólares 28.543.000, mientras que el año precedente fue de 80.825.000 dólares. Los exportadores solicitan sean (enviadas) las remesas de repuestos vitales para que los automóviles y camiones en uso continúen en funcionamiento eficientemente”.²⁰

Cuadro 1: Fabricas de automóviles, camiones y carrocería (armado y fabricación), en la Argentina entre 1935 y 1954²¹.

Año	N° de establecimientos	Personal ocupado	Fuerza motriz	
			Motores primarios	Motores eléctricos
1935	82	3378	201	3297
1937	113	4424	311	4535
1939	117	4885	282	5066
1941	115	4396	255	5527
1947	124	4051	273	6965
1950	179	4571	1452	8498
1954	354	7017	10567	20475

¹⁹ *Mundo Ford*, n°250, año XXI, enero de 1945, p. 315.

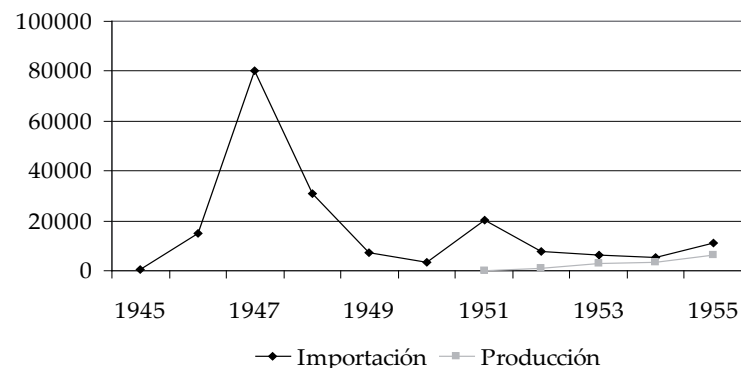
²⁰ *Ídem*

²¹ Según información censal de: *Censo Industrial de 1935*, relevado el día 31 de octubre de 1935; *Estadística industrial de 1939*, relevada el 31 de diciembre de 1939; *Estadística industrial de 1941*, relevada el 31 de diciembre de 1941; *IV Censo General de la Nación*, Tomo III, relevado los días 25, 26 y 27 de marzo de 1947; *Censo industria de 1950*, relevado el día 31 de diciembre de 1950; *Censo industrial de 1954*, relevado el día 30 de julio de 1954.

Mercado de Posguerra: demanda, producción e importación (1945-1955)

Para evaluar las posibilidades y los límites que enfrentaba la industria automotriz, realizamos un análisis del mercado local en los años de posguerra en cuanto a la demanda insatisfecha, la producción y la importación de automóviles.

Gráfico N°1²² Producción e importación entre 1945 y 1955



Como observamos en el gráfico 1, la Segunda Guerra Mundial impidió en 1945 el abastecimiento externo, lo cual explica la nula importación de vehículos. Recién en 1946 se recomponen las importaciones que pegan un salto en 1947. A mediados de este año se instaura un sistema de control de cambios que implicaba la obligatoriedad de tramitar un permiso previo para importar lo cual dificultó la importación hasta 1955²³. Por otro lado, el 50% de las importaciones autorizadas debían destinarse a organismos públicos y sólo el 50% restante podía destinarse a la venta libre²⁴. Estas cifras nos muestran que la demanda de automóviles debía ubicarse por encima del nivel de importaciones 1947, cuando se trajeron del exterior más de 80 mil vehículos, debido al aumento de población, del nivel adquisitivo y de las restricciones a la compra de automóviles. El origen de las importaciones se revierte respecto a las décadas anteriores a partir de 1951. Comienzan a primar las importaciones de origen europeo²⁵. Esto se debe en gran medida a la instalación de Mercedes Benz, cuyas operaciones fueron similares a las de las automotrices norteamericanas en las décadas previas. Según Jorge Antonio, director de Mercedes Benz Argentina en este período, el permiso de importación para una partida de automóviles de Mercedes Benz fue utilizado como contraparte del pedido

²² Fuente: Elaboración propia en base a: FIAT: Op. cit. y Sourrouille, Juan: Op. cit.

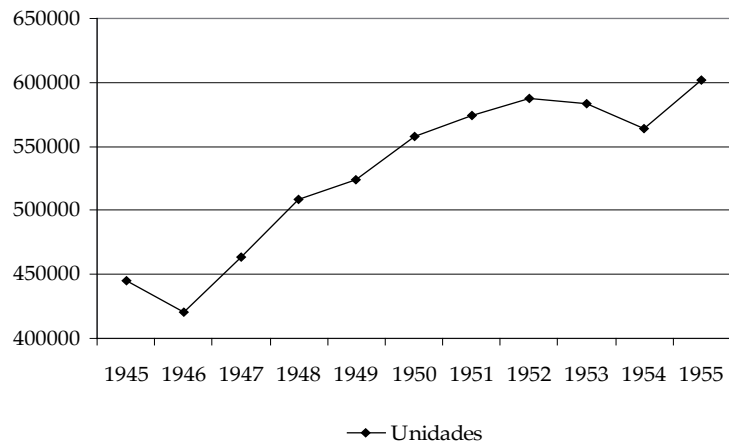
²³ FIAT: Op. cit., p. 7 a 12.

²⁴ Antonio, Jorge: *¿Y ahora qué?*, Imprenta Argentina, Buenos Aires, 1970.

²⁵ FIAT, Op. cit., p. 13.

de instalación de la empresa en el país en un momento en que la misma buscaba recuperarse de la crisis en que quedó sumergida luego de la guerra²⁶. La importación para el armado se verifica con las cifras de chasis introducidos al país. En 1951 se importan 472 chasis de Mercedes Benz, Alemania. Esta cifra decrece en los años siguientes y pega un salto en 1955 cuando alcanza los 852 chasis. Las carrocerías de estos vehículos se fabricaban en el país²⁷, así como chasis de pequeño tonelaje, ejes delanteros y traseros, la transmisión y la caja de velocidades²⁸. Este año comenzará la producción de Autoar que alcanzará los 120 vehículos por mes²⁹. En los años siguientes IAME engrosará las cifras de producción nacional que, sin embargo, se mantendrán en este período en el nivel más bajo de producción en la historia de la industria³⁰.

Gráfico N°31 Parque automotor entre 1945 y 1955



La demanda insatisfecha puede estimarse mediante el índice de “absorción anual” elaborado por Fiat³². El mismo se construyó a partir de la suma del patentamiento de cada año, la importación, la producción y la reincorporación de unidades, a cuyo resultado se le restan los retiros de circulación de unidades por envejecimiento. Como el análisis de los datos se realiza por quinquenios, el coeficiente será la absorción anual media. Esto se realiza para evitar la excesiva influencia en la medición de factores coyunturales específicos como el retraso en el retiro de las unidades, el patentamiento tardío,

²⁶ Antonio: *op. cit.*

²⁷ FIAT: *op. cit.* p. 24.

²⁸ Frenkel, Leopoldo: *Juan Ignacio San Martín. El desarrollo de las industrias aeronáuticas y automotriz en la Argentina*, Germano Artes Gráficas, 1992, p. 96 y 97.

²⁹ Revista de la UIA, noviembre-diciembre de 1962.

³⁰ Chisari, Omar: *Informe sectorial: La industria automotriz en la Argentina*, Universidad Argentina de la Empresa, Instituto de Economía, 1997, Anexo Estadístico-1.

³¹ Fuente: FIAT: *Op. cit.*, p. 5.

³² FIAT, *op. cit.*, p. 27.

entre otros. Este análisis se realiza sobre los automóviles “de turismo”, es decir aquellos utilizados para el uso personal, excluyendo camiones y colectivos.

Entre los años 1944 y 1948, no sería válido realizar éste cálculo dado que la importación fue casi nula y estuvo destinada casi por entero al cuerpo diplomático. En 1945 se retiraron 9 mil vehículos, en gran medida por la presunción de que con el fin de la guerra se volverían a importar autos. En 1946 se retiraron más de 44 mil unidades, mientras se incorporaron sólo 7 mil. En 1947 se retiran 31 mil y la importación alcanza una cifra similar. En 1948, se importaron 7.500 unidades pero el aumento del parque automotor se debería a la reincorporación de más de 24 mil vehículos retirados en años anteriores que debieron ser reacondicionados debido a la falta de importación. El quinquenio culmina entonces con una absorción nula, es decir que se han retirado casi tantos vehículos, o más que aquellos que se incorporaron.

Para el período 1949-1953, la absorción media anual fue de 5 mil unidades. Para los años '49 y '50, se importaron 3100 y 1.900 unidades, respectivamente a la vez que se reincorporaron 2.900 y 5.700. En 1951 se importaron 16.00 vehículos y se retiraron 4.300. En 1952 se importaron 2.400 y se reincorporaron 4.200. En 1943 se mantuvo la importación en ese nivel y se retiraron 9.400 unidades. Durante este quinquenio también comenzó la producción nacional que fue de 108 en 1951, 956 en 1952 y 3074 en 1953. En los años siguientes, la misma ascenderá a 3359 en 1954 y 6391 en 1955.

En cuanto a la antigüedad del parque existente, para fines de 1954, más del 50% de los vehículos en circulación contaban con más de 20 años de antigüedad (ver cuadro 1). Estas unidades debían seguir en circulación ante la imposibilidad de ser reemplazadas. La continuidad de su funcionamiento se logró gracias al desarrollo de la industria de repuestos, que luego fue base de la industria autopartista³³. Sin embargo, la producción local de auto partes se veía dificultada por la falta de materias primas, en especial de acero.³⁴

De esta forma, la escasez de repuestos limitaba el reacondicionamiento de unidades viejas. Este problema venía arrastrándose desde la crisis sufrida por la Segunda Guerra. En 1941, la Asociación de Empresarios de Ómnibus de la Capital utilizó la escasez de piezas como argumento para justificar el incumplimiento de una ordenanza de exceso de gases tóxicos, aunque la UIA aseguraba que esos repuestos eran fabricados en el país³⁵. En 1943, la Asociación Argentina de Empresarios de Transporte pidió al gobierno la importación de repuestos a lo que la UIA contestó que lo que hacía falta importar era la materia prima y que debido a su falta se generaban dificultades de abastecimiento³⁶. En 1950, la Unión de Propietarios de Talleres Mecánicos de Automóviles dirige una carta al Ministro de Finanzas donde se quejan de la falta de repuestos y que esto genera atraso en las reparaciones y la salida de circulación de vehículos, además de un aumento en el precio de las piezas:

³³ Ídem, p. 34.

³⁴ *Revista de la UIA*, n° 919, año LVIII, julio de 1945, p. 82.

³⁵ *Argentina fabril*, n° 866, año LIV, febrero de 1941, p.53.

³⁶ *Argentina fabril*, n° 895, año LVI, julio de 1943, p.90.

“Es cierto que la industria nacional proporciona algunos de esos repuestos más simples que, desde luego, salvo honrosas y contadísimas excepciones, no pueden equipararse ni en calidad ni en precio a sus similares importados, en nuestros talleres se utilizan, por motivos de emergencia, y la verdad es que su empleo motiva constantes y aireadas reclamaciones de los clientes”³⁷.

Cuadro 2: Automotores en circulación a fines de 1954, según antigüedad del modelo³⁸.

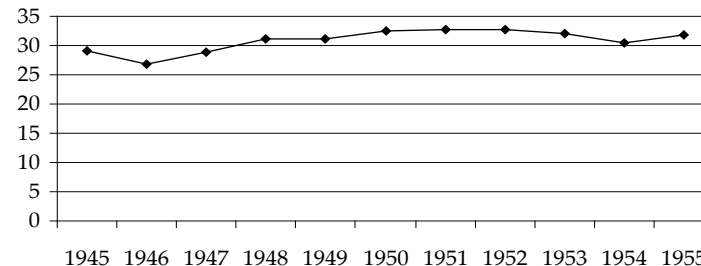
Modelo	Unidades	Porcentaje
Menos de 1 año	12.000	2
De 1 a 2 años	6.200	1.1
2 a 3 años	7.600	1.3
3 a 4 años	20.000	3.4
4 a 5 años	3.100	0.5
5 a 6 años	7.000	1.2
6 a 7 años	30.000	5.2
7 a 8 años	80.000	13.6
8 a 9 años	15.000	2.5
9 a 10 años	23.000	3.9
10 a 15 años	18.000	3.1
15 a 20 años	22.000	3.7
20 y más años	345.000	58.5
Total	590.000	100

En resumen, durante los años de guerra la renovación del parque automotor estuvo suspendida, lo cual implicó su envejecimiento y su reducción. La reapertura de la importación permitirá una cierta renovación y ampliación del mismo, que se reforzará, parcialmente, con el comienzo de la producción local. Tomando la cantidad de vehículos en relación con la población, observamos que el aumento del parque automotor fue algo más moderado. Lo que parece lograrse es el mantenimiento del nivel de vehículos en circulación en relación a la población.

³⁷ *Autotécnica*, mayo de 1950, año XVI, n° 182.

³⁸ Fuente: “Calidad pero no a costa de nuestra industria”, *Revista Qué sucedió en 7 días*, 8 de mayo de 1956, Año II, n° 82.

Gráfico N°3³⁹ Vehículos cada mil habitantes entre 1945 y 1955



La creación de IAME

Para 1950, el interés por desarrollar la producción automotriz local llevó a Perón a consultar a varias fábricas extranjeras sobre la posibilidad de instalarse en el país. Las respuestas fueron negativas debido a que las empresas consideraban que la Argentina no estaba en condiciones de desarrollar una industria local y que la única posibilidad era continuar importando la totalidad de las piezas para ensamblarlas localmente⁴⁰. Fue entonces que el gobierno decidió comenzar a fabricar vehículos en las instalaciones cordobesas del Instituto Aerotécnico, ex Fábrica Militar de Aviones.

Contaban para esta iniciativa con el apoyo de la industria autopartista privada, la cual había sido consultada con anterioridad. En su asamblea anual de 1945, la Asociación Argentina de Empresarios de Transporte anunció que existieron consultas de Fabricaciones Militares sobre la posibilidad de instalar una fábrica de camiones livianos. Su respuesta fue positiva pero con la salvedad de que serían necesarias materias primas y asesoramiento técnico. También recomiendan que la fábrica se limitase en la primera etapa a una planta de montaje, oficinas técnicas y las investigaciones necesarias para asesorar y ayudar a la industria privada por cuenta de la cual correría la producción de piezas⁴¹. Como veremos, estos consejos fueron seguidos.

En el Segundo Plan Quinquenal, el gobierno peronista impulsa la producción local de automóviles. En 1951, la industria automotriz es incorporada al régimen de protección y promoción industrial (Decreto-Ley 14.630/44). Bajo el amparo de esta política, inicia sus actividades la empresa Autoar, que se dedica al armado de vehículos de la firma Porsche⁴². Gracias al Decreto N° 18.996 se liberará de derechos de importación a esta firma para que pueda importar los elementos necesarios para iniciar su actividad, en especial maquinaria y materiales.⁴³ El mismo decreto también otorgaba permisos de inmigración a

³⁹ Fuente: Ferreres, Orlando: *Dos siglos de economía argentina (1810-2004)*, El Ateneo, Buenos Aires, 2006.

⁴⁰ Frenkel, Leopoldo: *op. cit.*

⁴¹ *Revista de la UIA*, n°919, año LVIII, julio de 1945, p. 82.

⁴² *Revista de la UIA*, noviembre-diciembre de 1962.

⁴³ *Revista Motor*, año XIV, n° 163, Buenos Aires, septiembre de 1949.

técnicos y obreros especializados⁴⁴. En 1952, se crea el Instituto Aeronáutico y Metalúrgico del Estado (IAME) en Córdoba. La empresa incursionó en la fabricación de automóviles y, si bien su producción no fue de gran envergadura, su importancia radica en que proporcionó capacitación técnica a la mano de obra, infraestructura y equipamiento a las empresas que se instalaron posteriormente en Córdoba. Ésta fue la base sobre la cual se radicaría, pocos años después, Industrias Kaiser y Fiat en la misma provincia.

Las obras para la construcción de la fábrica de automóviles se iniciaron el 2 de diciembre de 1951 y se terminaron en 7 meses. La planta de montaje y pintura fue adquirida en Buenos Aires, donde se desmontó para trasladarla a Córdoba⁴⁵. Ésta habría sido vendida por Cesar Castano⁴⁶, cuya maquinaria serviría para la fabricación que estaba planificada, autos económicos inspirados en el modelo DKW alemán⁴⁷. El 28 de marzo de 1952, se crea por decreto n° 6191 las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME). Se constituyeron con los activos y el personal del instituto aerotécnico. Su capital operativo se obtuvo de un crédito del Banco Industrial. IAME quedó, desde el 1° de enero de 1953, excluida del presupuesto nacional, debiendo autofinanciarse.

Entre 1951 y 1952 se instalaron en los talleres de mecánica 103 máquinas-herramientas y numerosos equipos e instalaciones como el banco para rodaje de motores con mesa de instrumental, línea de soldadura a punto, línea de bastidores, transportadores eléctricos, montacargas y línea de montaje de motores.⁴⁸ También se instaló una prensa hidráulica de 2.500 toneladas para el estampado de piezas de automotores y un taller para estampado de piezas a seco. Otro gran equipo que se instaló fue una fresa copiadora para piezas de gran tamaño.⁴⁹

La planta contaba con diez departamentos administrativos y diez áreas de investigación en ensayos especializados. Empleaba a 10 mil personas y contaba con una superficie de 129 mil m², de lo cuales 12.800 m² correspondían a la planta automotriz⁵⁰. En el predio había una sala de ensayos de materiales ubicada en el edificio de investigaciones científicas. Allí se realizaban ensayos de tracción y compresión, se medía la torsión, para calcular la suspensión, y la fatiga. El lugar contaba también con una máquina de ensayos de roturas por choque. En el laboratorio químico se realizaba el plástico para las carrocerías y existía una sección dedicada a la prueba de las pinturas, la cual se realizaba mediante chorros de agua y rayos ultravioletas. Allí producían, además, el cemento para pegar las cintas de frenos a los patines y los forros de embrague al disco.⁵¹

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Dinfia: *Dinfia, 40 años de un ideal argentino. 10 de octubre de 1927 – 1967*, Talleres gráficos de la FMA, Bs. As.-Córdoba, 1967.

⁴⁶ *La voz del interior*, Córdoba, 10/8/ 2001.

⁴⁷ *Revista Motor*, Año XII, n° 148, Bs. As., mayo de 1948, pp. 1 y 2.

⁴⁸ Dinfia: *Op. cit.*, p. 75.

⁴⁹ Dinfia: *Op. cit.*.

⁵⁰ *Ídem*.

⁵¹ Rogliatti, Juan: "Nacen en Córdoba los automóviles argentinos de IAME", *Revista Velocidad*, Buenos Aires, mayo de 1953.

La fase siguiente consistía en la producción de las piezas. Para esto, se contaba con hornos eléctricos para la fundición del acero, de carbón, para el hierro, y eléctricos y a combustible líquido para el aluminio. El motor y el block de cilindros se fabricaban con hierro y aluminio. Se elaboran unos moldes donde se vierte el metal líquido que se deja enfriar lentamente en la tierra para evitar roturas. Se producían también los moldes para las chapas de acero de la carrocería. Estos debían construirse en una tierra especial, refractaria a las altas temperaturas, y luego serían llenados de metal por unos orificios mientras el aire sale por otros que se dejan especialmente. A las piezas fundidas se les quitaban las rebabas y se mandaban a las salas de máquinas donde se efectuaban las operaciones de perforado y rectificado necesarias. En esos mismos talleres se fabricaban los engranajes y ejes que luego eran tratados térmicamente, para ser enviados a los talleres de montaje. En una fábrica auxiliar se producían los tornillos y bulones⁵².

La carrocería comenzaba a fabricarse en la sala de prensas hidráulicas, que modelan las piezas de gran volumen del vehículo. Las prensas actúan con una presión de 2500 toneladas. La chapa de acero se coloca entre las dos, es apretada entre las formas de ambas y adopta cierta curvatura. En un taller contiguo se fabrican otras piezas de chapa con martillos neumáticos, que son máquinas similares a las prensas, pero que actúan por aire comprimido y cuya acción se produce mediante un golpe. También se utilizaban martillos neumáticos de menores dimensiones para corregir las imperfecciones de la chapa. Las piezas se colocaban en una estructura especial que las mantenía en su lugar mientras se soldaban. Luego se lijaban las soldaduras y la carrocería entera. Después pasaba a los procesos de pintura que comprendían el antióxido y la pintura misma que se aplicaban mediante sopletes a mano en cabinas especiales. Las partes pequeñas, como el guardabarros, se pintaban automáticamente en unas máquinas continuas⁵³.

El armado del motor se llevaba a cabo en una línea de montaje construida alrededor de una mesa de unos 2 metros de ancho y 30 de largo sobre la cual se encontraban las diferentes piezas del motor. Al principio de la línea se atornilla el block a unos carros que corren en rieles situados verticalmente a lo largo de la mesa, de forma tal que un motor que empieza en la punta termina de recorrer toda la mesa en el punto más cercano a la sala de los disámometros, que es donde se mide su rendimiento⁵⁴.

Los conjuntos mecánicos como la caja de velocidad, suspensiones, dirección se construyen con las partes que provienen de los grandes talleres donde se encuentran los tornos, fresadoras, y taladros, entre otras máquinas herramientas, para la elaboración de partes desde el metal en barra. Primero son cortadas y, luego, en sucesivas operaciones se les va otorgando la forma y las dimensiones deseadas⁵⁵.

Los chasis se construían simultáneamente con chapa de acero doblada y soldada eléctricamente. Se les aplicaba las suspensiones, el motor, los conjuntos

⁵² *Ídem*

⁵³ *Ídem*.

⁵⁴ *Ídem*.

⁵⁵ *Ídem*.

mecánicos y, por último, la carrocería. Luego se pasaba a la terminación, que consistía en colocar los instrumentos, las instalaciones eléctricas, etc. Esta constituía la línea de montaje, conformada por rieles en los cuales era apoyado el vehículo, que debía ser empujado manualmente⁵⁶. Esta línea constituía la fábrica de automóviles serpiamente dicha⁵⁷. Se llevaba a cabo en dos hangares de gran tamaño, uno para el automóvil Justicialista y otro para el camión Rastrojero. En ellos convergen las partes construidas en los otros talleres⁵⁸.

Adicionalmente, existía un taller de carpintería donde se fabricaban las cajas de madera del Justicialista como otras partes de madera que fueran necesarias. Por ejemplo, se construían y perfeccionaban los prototipos en el taller de carrozado especial. También existía una sección llamada cazoletaría que proveía la terminación de partes como la parrilla y el tablero⁵⁹.

En un período de alrededor de un año se diseñaron los vehículos, se montó la planta de fabricación, se construyó el herramental y montajes necesarios, se produjeron los prototipos y en 1953 comenzó la producción de chatitas, furgones y sedanes. Luego de un estudio, se decidió producir una serie de automotores utilitarios, una pick up para 750 kilos, un furgón, una rural de tres puertas y un sedán de dos puertas. La motorización elegida, como adelantamos, fue un motor bicilíndrico de dos tiempos con inspiración en el modelo alemán DKW. Para acelerar el proceso, se decidió importar un automóvil y una rural de esa marca para copiar las mecánicas proyectándose las carrocerías con un equipo de diseñadores del área de proyecto de aviones. Con este motor, se produjo en 1952 el automóvil Institec Justicialista⁶⁰. Pero los técnicos consideraron que la potencia de dos cilindros sería escasa por lo que proyectaron un motor también de dos tiempos, pero con cilindros en forma de "U". Este motor, sin embargo, no fue exitoso ya que el 50% de los autos que lo utilizaron tuvieron problemas⁶¹. Por esta razón, en 1957, fue reemplazado por otro con mayor potencia. El automóvil fabricado con este motor fue rebautizando como Institec Graciela⁶².

Otro de los vehículos de importancia que produjo IAME fue el utilitario Rastrojero cuya fabricación comenzó en 1953. Este vehículo fue diseñado para aprovechar una partida de tractores estadounidenses adquiridos por el IAPI. Estos habían sido producidos con jeeps Willys sobrantes de las plantas productoras de armamento de Estados Unidos luego de la Segunda Guerra Mundial que fueron vendidos a muy bajo precio y transformados en tractores Empire. El IAPI adquirió una partida importante y los distribuyó entre pequeños agricultores. Pero los mismos eran defectuosos y se levantaban de la

⁵⁶ Entrevista a José Monserrat, ex director de fabricación automotriz de IAME, el 8/6/2007, y a Domingo Bizzi, ex obrero de IAME, 6/6/2007, Córdoba, en poder de la autora. Y *Revista Nacional de Aeronáutica*, año XIII, n° 134, mayo de 1953, p. 40.

⁵⁷ Entrevista a José Monserrat, Op. cit. La fabricación de piezas se realizaba bajo la égida de la Fábrica de Aviones que actuaba como proveedora.

⁵⁸Rogliatti, Juan: Op. cit..

⁵⁹*Ídem*.

⁶⁰*Autos de época*, Año II, n° 5, Buenos Aires, primavera de 1997.

⁶¹"Hay que racionalizar IAME, no destruirlo", *Revista Qué sucedió en 7 días*, 1 de agosto de 1956, Año II, N°97.

⁶²Frenkel: op. cit.

parte delantera e incluso llegaban a volcarse. Por esta razón, fueron retirados y almacenados⁶³.

En 1952, IAME creó el Departamento de Recuperación de Tractores Empire. Se utilizaron diversas piezas extraídas de los Empire y de motores a nafta adquiridos en la filial de Willys en Estados Unidos, provenientes de jeeps también fuera de uso, para construir los Rastrojeros⁶⁴. Las restricciones a la importación obligaron a adaptar la mayor cantidad posible de componentes que se fabricaban en el país como repuestos. De esta forma, se adaptaron los chasis y la suspensión del Ford 40⁶⁵. La producción de este vehículo fue de 350 unidades mensuales y una vez agotadas las 2500 unidades disponibles para rearmado, se comenzó a equiparlos con motores diesel importados de la empresa Borgward de Alemania⁶⁶. En 1954, Borgward acordó la constitución de Borgward Argentina en Isidro Casanova⁶⁷.

Los obstáculos superados

La producción automotriz requiere de un elevado capital inicial. Las inversiones necesarias para la instalación de una planta armadora, que además pudiese fabricar aquello que los autopartistas privados no estuvieran en condiciones de producir, no parecía ser una inversión atractiva para un capitalista nacional. El monto elevado de capital junto con un riesgo igualmente alto desincentivaban la iniciativa. De hecho los intentos por realizar la producción completa localmente, fracasaron⁶⁸. Sólo aquellos que se valieron de la asistencia técnica y se proveyeron de los elementos de fábricas extranjeras, con mayor experiencia, lograron cierto nivel de continuidad en su producción, aunque se vieron limitadas por la disponibilidad de divisas y las posibilidades de abastecimiento externo.⁶⁹ Además, dado el escaso desarrollo de los proveedores de piezas, la producción en serie continua se veía dificultada. Tampoco la importación estaba asegurada, dada la escasez de divisas. Todo esto, volvía poco atractiva la inversión para cualquier capitalista. De esta forma, fue el estado quien tomó la tarea en sus manos. El mismo Perón aclara las razones por las cuales el gobierno decide emprender la fabricación de automóviles:

"La industria privada no podía ponerse en esto porque se necesitaban muchos capitales, muchas decisiones y era exponerse a perder unos pesos y las empresas privadas no están en esto siempre tan decididas como nosotros"⁷⁰

⁶³*Autos de época*, Buenos Aires, Año II, n° 5, primavera de 1997.

⁶⁴Frenkel: op. cit.

⁶⁵*Autos de época*, Buenos Aires, Año II, n° 5, primavera de 1997.

⁶⁶Frenkel: op. cit.

⁶⁷*Ídem*.

⁶⁸Este fue el caso de Cesar Castano y de Horacio Anasagasti en la década de 1910.

⁶⁹Este fue el caso de Hispano Argentino, que dependía del abastecimiento externo que se vio suspendido ante la Segunda Guerra Mundial. También Anasagasti debió abandonar su proyecto ante el estallido de la Primera Guerra Mundial, que le impidió abastecerse de materiales.

⁷⁰*Mundo Peronista*, n°n21, año I, mayo de 1952.

La opinión que se conoció de los empresarios norteamericanos confirma este análisis. Para ellos, la Argentina no estaría en condiciones de generar una producción en serie. Si bien ellos no estaban interesados en la fabricación local por la falta de mercado⁷¹, tampoco creían que esto fuera posible técnicamente.

“La principal dificultad con que tropezarán los argentinos cuando se lancen a la producción en masa, será la falta del sistema integral de maquinaria e instrumentos indispensables para la fabricación en gran escala. Algunas de las máquinas no son excesivamente caras, pero su manejo exige de operarios altamente especializados; además de las propias para la producción de automóviles, son necesarias muchas pequeñas industrias para fabricar ciertos repuestos que, económicamente, no conviene hacer a los productores de vehículos”.⁷²

Estos obstáculos eran reales y quienes dirigían el IAME eran concientes de ellos. Por eso se tomaron una serie de medidas para crear las condiciones que permitieran superarlos y sentar las bases para una industria automotriz local. Uno de los principales problemas que enfrentó la fábrica fue la falta de preparación técnica, en lo que a maquinarias respecta, para llevar adelante la producción. La decisión de montar la fábrica de autos sobre la de aviones permitió, por un lado, acelerar el proceso. Como explica el Ing. José Monserrat, director de Fabricación Automotriz del IAME entre 1951 y 1955:

“Sobre la base de la utilización de los elementos que disponía la fábrica de aviones, se podía realizar la fabricación de automóviles. Es evidente que son dos problemas distintos. No es lo mismo hacer un avión o un motor de aviación que el de un automóvil. Es más simple hacer el de un automóvil. Entonces se pensó que se podía usar esos elementos y sacarle provecho más rápidamente. En una palabra: el utilizar la fábrica de aviones era acelerar el proceso en el cual se podía fabricar automóviles”.⁷³

Pero a su vez implicó la necesidad de adaptar maquinaria y adquirir nueva:

“Lo que sucedía era que los distintos aviones que se fabricaron, algunos eran bajo licencia. Entonces cuando se compraba la licencia, se compraba en el lugar de origen la maquinaria imprescindible para eso. Esa maquinaria no es para fabricar autos, pero se podía adaptar para eso. Esto se hacía preparando accesorios para el montaje y dispositivos de mecanización. En especial para el motor porque el de un automóvil es un poco diferente al de un avión, entonces necesitaban dispositivos para hacer lo que era un motor en línea que no es lo que tenía un avión que son radiales. La mayor parte de la que hacía falta era para estampar chapa para la carrocería. Para lo cual se necesitaban estampadoras grandes de determinadas características. Eso se adquirió para la industria automotriz”.⁷⁴

⁷¹Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

⁷²*Autotécnica*, marzo de 1953, año XIX, n° 214.

⁷³Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

⁷⁴Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

Estas dificultades determinaron el tipo de producción de la fábrica:

“El primer auto que hacíamos era el justicialista famoso, que es un auto sedán, copiado del DKW, que en ese momento era un auto de fácil producción porque era de dos tiempos y era más fácil fabricar que uno de cuatro tiempos. Entonces por eso se adopta ese tipo de autos”.⁷⁵

Las adaptaciones para la fabricación automotriz se realizaron sin un conocimiento previo. El director de fabricación automotriz fue enviado a Estados Unidos sólo al año de comenzar la fabricación en serie, es decir, en 1954.

“La mayor parte de los que trabajaban en esto jamás habían visto una fábrica de autos. Todos venían de la fábrica de aviones. Aviones sabían hacer, pero autos no. Cuando yo me metí en esto nunca había visto una fábrica de autos. Antes era jefe de laboratorio de diseño de materiales de la fábrica de aviones. Y antes de eso había estado en la oficina de proyecto y cálculo. En el '54 me mandan a la fábrica de Estados Unidos, después de un año que habíamos empezado”.⁷⁶

El personal había sido formado en la Escuela de Aprendices. Allí se capacitaron mecánicos tanto para la producción aeronáutica como automotriz

“Mandamos delegaciones a todas las escuelas industriales del país, esas de artes y oficios que se llamaban antes. A los cinco mejores alumnos de cada curso, le dábamos empleo en la fábrica. Y acá los metíamos en una escuela para adaptar a lo que era esto”.⁷⁷

La escuela funcionaba a doble jornada:

“La escuela de aprendices estaba incorporada. El aprendizaje, la parte práctica la hacíamos en la misma fábrica, en el taller. Entonces estudiábamos a la mañana en el taller, a la tarde en la escuela”.⁷⁸

Pero a pesar de estos esfuerzos, la fábrica no se hizo cargo de la producción completa de las piezas. Para esto, se buscaron proveedores externos a los cuales se financió.

“La fábrica de aviones era una proveedora. Pero a raíz de que no se podía dejar de fabricar aviones para fabricar autos, se organizó todo un sistema de autopartistas. Para lo cual nosotros hicimos una promoción en Buenos Aires, en Rosario y en Córdoba. En donde encontrábamos un taller en donde las referencias que teníamos eran las adecuadas para confiar en ellos, nosotros les proporcionábamos o bien un crédito para que se compraran la maquinaria necesaria o bien la máquina y se lo descontábamos de los planes de trabajo”.⁷⁹

⁷⁵Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

⁷⁶Entrevista a Monserrat, Op. cit.

⁷⁷Entrevista a Monserrat, Op. cit.

⁷⁸Entrevista a Domingo Bizzi, Op. cit.

⁷⁹Entrevista a Monserrat, Op. cit.

La fábrica continuó produciendo en especial aquellos componentes que no podían ser producidos por la industria privada. Esta política fue seguida por la fábrica para el incentivo de la industria privada, como lo expresó el entonces ministro de Aeronáutica Juan Ignacio San Martín:

“IAME, continuando con una tradicional política industrial de la Aeronáutica, ha contratado la fabricación de la mayor parte de los elementos que constituyen el automóvil a los industriales privados, reservándose solamente para sí aquellas que por sus características no podían ser por ellos ejecutadas, tal como la carrocería, el chasis y el armado final.”⁸⁰

La financiación provenía de créditos del Banco Industrial. Para esto, el director de fabricación automotriz fue nombrado Vocal de la entidad por la Fuerza Aérea⁸¹. Los créditos otorgados eran del 30% del valor del contrato a un interés del 6 y 7% anual.⁸² Estos créditos les permitieron a las fábricas contar con el capital para adquirir maquinaria, materias primas e incluso pagar al personal. A veces el dinero era otorgado en forma de adelanto.⁸³ El apoyo podía darse, también, mediante la asociación con la empresa. Por ejemplo, en 1955, por decreto 5262, se autoriza a IAME a participar de la sociedad anónima Vianini Argentina que se constituye para producir engranajes y repuestos para autos. Con este fin se le autoriza a utilizar 5 millones de pesos.⁸⁴

IAME constituye incluso el Consorcio Industrial para la Producción Automotriz Argentina (CIPA) en 1953⁸⁵, en donde invierte 4.500.000 de pesos⁸⁶. Los accionistas de esta sociedad anónima eran los propios autopartistas y el objetivo era asegurar la distribución de repuestos en todo el país.⁸⁷

En total, IAME recibió del Banco Industrial, en entre 1953 y 1955, más de 600 millones de pesos⁸⁸, de lo cuales 533.750.000 fueron entregados en 1953⁸⁹ cuando comenzó la producción en serie. Sólo en ese año, IAME concretó 1030 contratos con la industria privada. Trabajaban para la fábrica 280 establecimientos. La existencia de máquinas herramientas en la planta había aumentado de 1609 en 1948 a 3035 en ese año⁹⁰.

⁸⁰Revista Nacional de Aeronáutica, año XII, n° 122, mayo de 1952, p. 16.

⁸¹Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

⁸²La voz del interior, Córdoba, 23/4/1952, p.4.

⁸³Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

⁸⁴Boletín Aeronáutico Público, n° 1204, Buenos Aires, 23 de mayo de 1955, pp. 631 y 632.

⁸⁵Boletín Aeronáutico Público, n° 1016, Buenos Aires, 28 de mayo de 1953, pp. 980 y 981.

⁸⁶Ídem, p. 981.

⁸⁷Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

⁸⁸Rougier, Marcelo: *La política crediticia del Banco Industrial durante el primer peronismo (1944-1955)*, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Documento de Trabajo n° 5, Bs. As., abril de 2001.

⁸⁹Diario de sesiones, *Cámara de Diputados*, 1953, tomo III, Imprenta del Congreso de la Nación, Bs. As., pp. 2213 a 2222.

⁹⁰Esteban, Juan Carlos y Tassara, Luis Ernesto: *Valor, industria y enajenación de DINE*, Editorial Cátedra Lisando de la Torre; 1958.

Los límites insalvables

A pesar del esfuerzo económico y técnico, la producción de IAME en estos años fue exigua.

Cuadro 3: Producción automotriz del IAME entre 1952 y 1966 por modelo⁹¹

Marca	'52	'53	'54	'55
Sedán Institec	1	3	99	76
Coche Sport		4	28	135
Especiales	5		16	13
Rastrojero Willys	2	1080	1281	
Rastrojero Diesel			300	3337
Chatita Institec	1	800	814	841
Furgón Institec		8	199	349

Tomando estas cifras, la producción diaria alcanza los 13 autos por día⁹². Lo reducido de esta cifra se observa en la comparación internacional. Por ejemplo, en México, en 1951, se produce el D.M. nacional a una razón de entre 15 y 20 coches por día. La producción de grandes empresas era aún mayor. Volvo, por ejemplo, produjo en 1951 20.000 unidades⁹³, es decir, 83 por día. Renault, en 1952, fabricó 650 vehículos por día⁹⁴.

La escasa producción no se debió a razones de voluntad sino a limitaciones objetivas. Como explica Monserrat, el aumento del volumen de producción era imposible.

“No se podía aumentar la producción por falta de medios. No estábamos adecuados, o no estábamos totalmente preparados para producir en cantidad. No teníamos gente y máquinas suficientes. Pasa que el aspecto comercial de la cosa, determina el volumen de producción. Si el volumen de producción justifica, justifica los medios. Esa es la realidad”.⁹⁵

Como director de la fábrica, Monserrat visitó plantas extranjeras, las cuales comparó con la de IAME:

“¡Nada que ver! No hay comparación, en tamaño, en todo. Es imposible. En elementos para trabajar, nada que ver. Esto era un boliche, hablando así en criollo. Esta era una buena fábrica de aviones que era para lo que hicimos siempre, que

⁹¹Fuente: Dinfia: *Op. cit.*, p. 76.

⁹²Se calcula dividiendo la producción total por tres años, del '53 al '55, durante los cuales se produjo en serie, dejando fuera el '52, año en el cual sólo se produjeron prototipos. Se contabilizaron 240 días hábiles por año, calculando 5 días laborables por semana.

⁹³Autotécnica, marzo de 1951, año XVII, n° 192.

⁹⁴Autotécnica, noviembre de 1952, año XVIII, n° 212.

⁹⁵Entrevista a Monserrat, Op. cit.

eran aviones de guerra, que eran chicos. En cambio en la fabricación de automóviles es una cuestión de fabricación en gran escala. Mientras la serie de aviones era de cien en un año, acá estamos hablando de cien autos por día. Es una cosa distinta”⁹⁶.

Un ejemplo de la desproporción a la que hace referencia Monserrat es la cadena de montaje. En el IAME, como ya dijimos, estaba constituida por rieles y el traslado de las piezas era manual. Este sistema era utilizada por los principales productores mundiales hasta 1913, cuando Ford introduce la cadena montaje mecánica⁹⁷. Esta innovación, junto con una mayor división del trabajo, le permitió a la fábrica reducir el tiempo de armado de un vehículo de 14 horas a 1 hora y media⁹⁸. En IAME, la mecanización de la línea en ensamblaje no se realizó porque el volumen de producción no lo justificaba.⁹⁹

Otro problema del IAME, derivado del hecho de ser originalmente una fábrica de aviones, era la distribución de la maquinaria. La producción estaba organizada por maquinaria¹⁰⁰ en vez de por piezas, como sucedía en cualquier fábrica automotriz. Según explica Domingo Bizzi, esto sucedía por el bajo nivel de producción y hacía que la fabricación fuese ineficiente.

“Como no era una producción grande, las secciones eran por máquina y no por pieza. Por ejemplo, acá estaban todos los tornos y traían las piezas para tornear. Acá estaban todas las fresas, todas las rectificadoras, todas las alisadoras. Entonces la pieza iba haciendo un recorrido porque sino sería muy engorroso hacer una línea de producción con tan baja producción. Suponete que tengas que hacerle un agujero, y la rosca se la tenés que hacer a 150 metros, el tiempo que demorás en trasladar eso, es más que el tiempo de elaboración. Después la distancia que había, porque muchas de las piezas que requiere un vehículo, tienen tratamiento térmico. Tratamiento térmico estaba como a seis cuadras de ahí donde se producía. Se iba con un tractorcito y un montón de carritos llenos de piezas. El traslado nomás era más caro que la elaboración de la pieza.”¹⁰¹

El abastecimiento de materiales es otro ejemplo de lo rudimentario de la producción de la fábrica. Monserrat lo ejemplifica mediante la comparación con General Motors:

“Una vez fui a ver el depósito de General Motors en Detroit. El depósito era una estación de ferrocarril. Cuando usted veía entrar un tren de carga con elementos, es decir, partes de los autos, entraba un tren, se descargaba un tren, salía y entraba el otro. Pero uno a continuación del otro. Ese era el abastecimiento de materiales. Y acá teníamos que esperar un camión de Buenos Aires que a lo mejor llegaba tarde. Y lo traían en un camioncito. Había demoras. Nosotros habíamos

⁹⁶Entrevista a Monserrat, Op. cit.

⁹⁷*Mundo Ford*, n°251, año XXI, febrero de 1945, p. 2.

⁹⁸*Idem*.

⁹⁹Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

¹⁰⁰*Revista Nacional de Aeronáutica*, año XIII, n° 134, mayo de 1953, p. 40.

¹⁰¹Entrevista a Domingo Bizzi, Op. cit.

puesto un control de embarque de piezas y de seguimiento de los transportes para asegurarnos que llegaran a tiempo. Era complicado el abastecimiento”¹⁰².

El aprovisionamiento de materia prima, en especial de acero, también fue un problema.

“Nosotros teníamos una pequeña forja y una pequeña fundición, para la fábrica de aviones. Pero para la fábrica de aviones se fundía aluminio y acá [en la fabricación de automóviles] estamos hablando de acero, es otra cosa. En cuanto al metal se hizo lo siguiente. Se habló con Altos Hornos Zapla, que en aquel momento era el fabricante de hierro para hacer acero en la Argentina, y también con Acindar, para que fabricaran chapa de acuerdo a la especificación necesaria para un automóvil, que no es lo mismo que para un tractor o una chapa de cualquier otra cosa. Es decir, había dos cosas. Uno, el espesor del material, la terminación y después qué acero era. No era un acero cualquiera, era un acero aleado. Nos ayudó mucho Altos Hornos Zapala porque hizo toda una investigación sobre el tipo de aleación que correspondía. Y después Acindar fabricaba la chapa”¹⁰³.

Sin embargo, el problema no logró solucionarse definitivamente. En una discusión sobre el otorgamiento de un crédito a IAME, el diputado radical Alende hace referencia a este problema:

“¿Cómo no hacerlo [otorgar apoyo financiero a IAME] en este país donde el problema de las materias primas para la industria pesada reviste una importancia tan fundamental? Consecuencia de la necesidad que tiene la Argentina de importar un millón de toneladas de acero por año, de contar tan solo con un buen alto horno en Zapala, de carbón vegetal, que funciona con mineral de los yacimientos y la madera de los bosques circundantes, produciendo material con un 45% de hierro en su composición, y con pequeños hornos del tipo Siemens Martín, que alcanzan tan sólo a una producción de alrededor de 150.000 toneladas por año. Y cuando nos encontramos también con el fracaso de las enunciaciones del Primer Plan Quinquenal, que preveía en 1947 la construcción de dos altos hornos de 500 toneladas, con una producción anual calculada en 315.000 toneladas de hierro bruto, lo que no ha sido posible llevar a cabo (...) Esta falta de materias primas o, por lo menos, de la posibilidad de lograrlas dentro del territorio argentino, hace que el país deba importar a veces de lejanos territorios el acero, el hierro bruto, el carbón de coke con que no cuenta para satisfacer sus elementales necesidades...”¹⁰⁴

Evidentemente, el problema de las materias primas hubiera limitado el aumento de la producción. Pero, asimismo, la búsqueda de un incremento en la producción de aluminio para la chapa de automóvil no pareciera tener ningún incentivo, dada la baja producción a la que podía aspirar la industria en ese momento.

¹⁰²Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

¹⁰³Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

¹⁰⁴*Diario de sesiones, Cámara de Diputados*, 1953, tomo III, Imprenta del Congreso de la Nación, Bs. As., p. 2216.

La herencia de IAME: la instalación de IKA

Todos estos problemas convencieron al gobierno acerca de la imposibilidad de llevar adelante la producción automotriz y de la necesidad de buscar fabricantes extranjeros. Fue así como se llegó a un acuerdo para que Kaiser se instale en la Argentina, en donde el estado aportaba parte del capital, maquinaria y personal¹⁰⁵. Según el acuerdo, Kaiser aportó los técnicos y maquinaria que ya no utilizaba en su país, donde estaba al borde de la quiebra. IAME, por su parte, cedió mano de obra y gran parte de su maquinaria¹⁰⁶. Así, el capital inicial de la empresa quedó conformado en un 32% por el valor calculado de maquinarias y herramientas triadas de EE.UU., un 20% de inversión del IAME y el resto fue completado con un nuevo préstamo del Banco Industrial¹⁰⁷. Es decir, que el 68% del capital fue aportado por el estado.

El decreto que autoriza la creación de Industrias Kaiser Argentina explica que esto permitirá “la posibilidad de obtener una producción económica, conveniente para los intereses nacionales” y “el uso eficiente de licencias y respaldo técnico que es menester para asegurar una producción de calidad y su continuidad en el tiempo” También se explica que la asignación de divisas para importar la maquinaria traída por Kaiser “era indispensable para desarrollar rápidamente en el país una producción de monto considerable”.¹⁰⁸ Monserrat comenta cómo se percibía esta necesidad:

“No podíamos meter la producción nosotros, no teníamos medios. Nosotros creíamos que era lo mejor que se podía hacer con nuestros medios, con lo que teníamos, pero que evidentemente había que hacer cosas mejores. Para eso teníamos que recurrir a los fabricantes que estaban experimentados en el tema. No podíamos seguir indefinidamente para abastecer un mercado. Era imposible. Había que instalar fábricas de autos. [la creación de IAME] Era una medida transitoria. Era para impulsar. El motivo era para crear industria digamos, ajena a la fábrica de aviones.”¹⁰⁹

Efectivamente, IAME logró crear las bases, sobre las que luego se asentó la industria automotriz. La industria autoperpartista alentada por la empresa estatal fue luego proveedora de IKA. Aunque la deficiencia de aquella hacía necesario que IKA se encargara de gran parte de la producción de partes. Incluso, la empresa Vianini fue adquirida por IKA para utilizarla como base de su planta de engranajes sobre la cual se debió hacer inversiones.¹¹⁰ También el personal formado por ella luego se pasó a la nueva fábrica, como comenta Monserrat: “Nosotros aportamos una parte del personal. Ese personal de la

¹⁰⁵ Contrato entre Kaiser Motors Corporation y IAME, 19/1/55.

¹⁰⁶ Contrato entre Kaiser Motors Corporation y IAME, 19/1/55.

¹⁰⁷ División de Relaciones Públicas de Industrias Kaiser Argentina: *IKA, 10 años. 1955-1965*, Imprenta Mercatali, Buenos Aires, 1965.

¹⁰⁸ Decreto n° 735 del 19/1/1955, en *Boletín oficial*, n° 17.822, año LXIII, Bs. As., 25/1/1955.

¹⁰⁹ Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

¹¹⁰ Industrias Kaiser Argentina: Memoria y Balance General, correspondientes al primer ejercicio vencido el 30 de junio de 1956; Buenos Aires, 1956.

fábrica de aviones lo tomaron ellos. Era de común acuerdo”.¹¹¹ La alta calificación de los operarios era reconocida:

“Los operarios eran, en regla general, más calificados que aquellos empleados de una típica fábrica de alta producción en EE.UU. Vi operarios realizando múltiples tareas que, en una típica planta de la UAW-CIO (Unión de Obreros Automotrices – Comité para la organización Industrial, por sus siglas en inglés), requeriría varias calificaciones laborales diferentes”¹¹².

Esto se debía a que IAME, al igual que otras automotrices, producía bajo el régimen de manufactura moderna. En éste, el trabajo se encuentra fragmentado y sólo parcialmente mecanizado. La mayor división de tareas permite un incremento de la productividad. A medida que aumente la producción, mayor será el fraccionamiento de tareas. A su vez, esto implica una simplificación de las operaciones del obrero y una descalificación del mismo, que será mayor cuanto más sencilla y parcelada sea la actividad que realiza. Pero la escala de IAME era más pequeña que otras fábricas, con lo cual la segmentación del trabajo era también menor. De esta forma, sus obreros se encontraban más calificados que sus pares extranjeros. En última instancia esta diferencia radica en el distinto tamaño de cada unidad productiva. Como calculamos más arriba, la producción de IAME era muy inferior a la de una fábrica extranjera. IKA se constituyó como sociedad mixta, lo cual le permitía aminorar el riesgo de la inversión. Monserrat comenta como se vivió aquel acuerdo:

“Existía la posibilidad de instalar una planta acá asociada al gobierno, con lo cual se aseguraban de que esto podía andar. El hecho de la participación accionaria de IKA hacía que la empresa tuviera una cierta seguridad de funcionamiento, apoyo del estado, créditos, lo que fuera. Y si había pérdidas se iban a compartir. Era una inversión de menos riesgo. Yo conocí personalmente a Kaiser, al señor Kaiser, estuvimos hablando mucho de esto. Y él me dice que estaba dispuesto a arriesgar porque tenía apoyo”¹¹³.

Un balance de IAME

El caso de IAME nos permite aportar al análisis de la industria bajo el peronismo, muchas veces juzgada de un modo unilateral y simplificador. Desde una postura liberal, Llach y Gerchunoff¹¹⁴ como Cortés Conde¹¹⁵ plantean que la transferencia de recursos provenientes del agro hacia la industria desalentó al sector más competitivo de la economía que es la producción agropecuaria. Este proceso se daría en el momento en que las mercancías de este sector alcanzan su precio más elevado en el mercado mundial. Perón habría dilapidado

¹¹¹ Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

¹¹² Mc Cloud, James: *The IKA Story*, edición del autor, 1995, p. 19.

¹¹³ Entrevista a José Monserrat, Op. cit.

¹¹⁴ Gerchunoff, P. y Llach, L.: *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*, Ariel Sociedad Económica, Buenos Aires, 2003.

¹¹⁵ Cortés Conde, R.: *La economía política de la Argentina en el siglo XX*, Edhasa, Buenos Aires, 2005.

lo acumulado de las décadas anteriores y los gobiernos posteriores debieron enfrentar sin éxito los desequilibrios dejados por la economía peronista.

Sin embargo, el proyecto de IAME se correspondió con necesidades reales del desarrollo económico. El envejecimiento del parque automotor y las dificultades tanto para importar unidades como para lograr que empresas extranjeras radicaran plantas en el país, empujó al gobierno a impulsar la industria local ante la falta de inversores privados. La producción no pretendió satisfacer sólo la demanda de transporte de pasajeros, sino también de mercancías. Esto nos da la pauta de que no sólo se intentó beneficiar a la población consumidora de vehículos turísticos, sino también a los productores, en particular a los rurales. Esta observación se comprueba con los modelos producidos por la empresa. El material del que disponían para armar vehículos fue destinado principalmente estos vehículos en desmedro de otro tipo de transporte. En la descripción del proceso de trabajo y de producción observamos los esfuerzos realizados. Se creó una industria autopartista allí donde era inexistente, se capacitó al personal sin ninguna experiencia previa en la producción automotriz y se adquirió la maquinaria necesaria. Tampoco hubo una voluntad estatista que se impusiera sobre criterios más racionales. De hecho, en cuanto se pudo traspasar la producción a industrias privadas que aseguraran una mayor escala, se hizo. Además, como ya hemos señalado, IAME asumió la producción de aquellos autopartes que la industria privada no estaba en condiciones de realizar.

Pero al mismo tiempo, este desarrollo tuvo limitaciones. Muchas veces quienes discuten con los liberales se olvidan de ellas. Por ejemplo, para Basualdo¹¹⁶ la industria nacional surgida en el peronismo sería un factor progresivo. Gracias a las políticas proteccionistas, se habrían generado las condiciones necesarias para el desarrollo de una burguesía mercadointernista, que se diferenciará de la oligarquía y el capital extranjero por su orientación productiva y por su tamaño chico o mediano. Pero hay aquí una idealización del capital nacional¹¹⁷ que impide ver las limitaciones objetivas del mismo. El IAME no fue un ejemplo de una gran potencialidad de la industria nacional en un desarrollo autónomo. Tuvo obstáculos que le impidieron lograr una producción de escala. Estos límites no son más que los propios del ámbito de acumulación en el que se desenvolvió. Difícilmente una fábrica automotriz pueda producir repentinamente en la misma escala que empresas con, al menos, medio siglo de acumulación. Asimismo, la falta de consolidación de una industria siderúrgica y metalúrgica imposibilitaba el desarrollo de la industria al limitar la disponibilidad de materiales para incrementar la producción. La falta de consolidación de una industria autopartista que pueda garantizar productos de calidad, estandarizados y en cantidad, así como de proveedores de materia prima, dificultaba la tarea y expresaba el escaso desarrollo del capital en el ámbito nacional.

¹¹⁶Basualdo, Eduardo: *Estudios de Historia Económica Argentina desde mediados del siglo XX a la actualidad*, Siglo XXI, Buenos Aires 2006.

¹¹⁷Esta misma idealización puede observarse en películas recientes. Ver, por ejemplo, *Argentina latente*, de Pino Solanas, y nuestra crítica: Baudino Verónica: "La impotencia de una clase agotada" y Harari, Ianina: "El primer privatizador", en *El Aromo*, n° 37, Buenos Aires, Julio/Agosto de 2007.

En este sentido, consideramos que la línea de investigación escogida nos ha permitido enriquecer el análisis sobre la industria peronista y sobre los orígenes de la rama automotriz en la Argentina. Esto es, la consideración tanto los alcances como los obstáculos de la misma en el contexto de las condiciones objetivas en las que se desarrolló. Por eso, consideramos que estudios que se abstraen de las mismas no realizan aportes significativos al análisis historiográfico del período. Este es el caso de un artículo reciente de Claudio Belini¹¹⁸, en el cual juzga positiva la iniciativa estatal para el desarrollo de la industria automotriz y critica sus limitaciones en abstracto. En este sentido incurre en ciertas imprecisiones. Belini asegura que a la política estatal le faltó un enfoque general para la industria. Esto se manifestaría en la búsqueda de una integración local que redujera los componentes importados ante la presión ejercida por la falta de divisas pero sin preocuparse la obtención de escalas óptimas y economías de especialización. Esto no habría sido sustentado con políticas de asesoramiento tecnológico a la industria auxiliar y "se prefirió el camino expeditivo de la instalación de empresas extranjeras". Por otro lado, no hubo una planificación respecto a la especialización por mercados de cada empresa, lo cual resultó en una superposición que erosionaría la economía de escala. Además, en el acuerdo con IKA se observaría una despreocupación del gobierno por la dependencia tecnológica. Sin embargo, como se desprende del análisis expuesto, lo primero era casi imposible sin lo segundo. No existía en la Argentina de aquel período un desarrollo industrial que permitiera, sin recurrir a la asistencia externa, alcanzar una producción de escala.

Pero el autor señala que esto sucedía porque no se dio suficiente apoyo a la industria auxiliar. Más allá de no citar fuentes para tal afirmación, esto resulta inexacto: por un lado, IAME destinó gran parte de su presupuesto y de los préstamos recibidos del Banco Industrial a la financiación y equipamiento tecnológico de la industria auxiliar a la que se le brindó también asistencia técnica. Las limitaciones de la misma obedecían a las que el propio IAME tenía. Recordemos que su especialidad eran los aviones, no los autos. Así entendido, suena razonable la búsqueda de fabricantes extranjeros que permitieran sortear estas dificultades. En cuanto a la poca especialización de la producción, esto no se verifica en el período tomado por el autor (1943-1958). En aquellos años IKA y Mercedes Benz se complementaban produciendo cada una modelos diferentes. Así IKA se dedicaba a la producción de Jeeps y Pick ups, mientras que Mercedes Benz fabricaba camiones, taxis, combis y colectivos. Se puede alegar que Mercedes Benz producía demasiados modelos, pero habría que tener en cuenta si éstos eran necesarios.

La experiencia de IAME nos permite analizar las condiciones en que surge la industria automotriz argentina y comprender el rol que esta empresa jugó en el proceso de conformación de la rama a través de la capacitación del personal y la formación de una red de autopartistas. Asimismo, ya en este período podemos identificar las potencialidades, pero también las limitaciones que el desarrollo de esta rama tenía en el ámbito local.

¹¹⁸Ver Belini, Claudio: "Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958", en *Revista de Historia Industrial*, Año XV, Segundo cuatrimestre de 2006.

Resumen

En este trabajo analizamos la producción automotriz de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) bajo el peronismo. Esta iniciativa supuso la incursión del Estado como productor en la rama automotriz. Nos proponemos dilucidar las determinaciones que condujeron al gobierno a realizar esta tarea así como aquellas que la condicionaron. Se busca, de esta forma, comprender los alcances y las limitaciones de esta experiencia que culmina con el convenio IAME-IKA.

Abstract

In this paper we analyze the automotive production of IAME (Aeronautical and Mechanical Industries of the State) under Peronism. This initiative led to the incursion of the state as a producer in the automotive branch. We intend to elucidate the determinations that led the government to perform this task as well as those that have conditioned. We look for to understand the scope and limitations of this experience that culminates with the IAME-IKA agreemen

LA ARGENTINA Y EL SUEÑO FALLIDO DE LAS EXPORTACIONES INDUSTRIALES

EL CASO DE LA PRODUCCIÓN
DE CALZADO EN LA DÉCADA DEL CUARENTA

Marina Kabat

Introducción

Las interpretaciones del desarrollo industrial argentino que hoy predominan dentro del campo académico adolecen de un fuerte provincialismo. Parten del presupuesto de la particularidad y excepcionalidad del empresario argentino quien sería –en algunas versiones, junto al estado- el responsable de los fracasos de la industria argentina. Sin embargo, esa particularidad nunca es puesta a prueba, pues nunca es contrastada con lo que ocurre en otros países.

Las investigaciones del CEICS parten de otra hipótesis: que las dificultades de la industria local se deben al carácter chico y tardío del capitalismo argentino. Como capitalismo chico, Argentina ofrece un mercado interno relativamente pequeño que establece límites al desarrollo fronteras adentro, restringiendo la escala y la productividad que pueden alcanzarse. La posibilidad de desarrollo vía exportación también se ve restringida. En primer lugar, el mercado interno por su tamaño no brinda una plataforma suficiente para proyectar la conquista del mercado mundial. Por otra parte, su carácter tardío agrava la situación: cuando la industria argentina podría comenzar a competir en otras plazas, los principales concurrentes del mercado mundial ya han ocupado sus sitios. Además, para entonces el nivel de concentración alcanzado es más alto: para poder competir es necesario un nivel de concentración y centralización mucho más elevado. Todo esto dificulta la inserción de la industria argentina en el mercado mundial. Aún los productos de elaboración más simple serán objeto de una aguda competencia. Aquello que los empresarios locales logran no depende sólo de su voluntad o su espíritu innovador, sino de condiciones objetivas del mercado mundial que no eran las más favorables.

En este artículo examinamos las condiciones del mercado mundial de calzado en la década del cuarenta. Las mismas pueden explicar tanto los éxitos que los fabricantes locales tuvieron durante este período en la exportación como los límites que ese proceso enfrentaba. Al mismo tiempo este enfoque nos brinda la oportunidad de comparar nuestra industria con la de otros países