

## **Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958\***

● CLAUDIO BELINI  
CONICET / Universidad de Buenos Aires

En la historiografía argentina existe consenso en que el despegue de la industria automotriz se produjo durante la administración de Arturo Frondizi (1958-1962). Bajo el amparo de una ley de inversiones extranjeras que eliminó las restricciones al giro de utilidades y un régimen de promoción industrial que estableció una fuerte protección arancelaria y diversas ventajas impositivas, el gobierno desarrollista autorizó la instalación de 23 empresas para un mercado interno de reducidas proporciones. Aunque ello supuso un fuerte deterioro de las economías de escala que condicionaría a la industria al mercado interno durante las siguientes décadas, el complejo automotor impulsaría el crecimiento del conjunto del sector industrial durante los años sesenta<sup>1</sup>. No fue esa, sin embargo, la primera vez que la industria mereció la atención oficial. Ya a principios de la década de 1950 se plantearon medidas en esa dirección. Pero, aunque éstas se presentan a menudo como un antecedente de la ley de promoción de 1959, no han merecido el interés de los analistas porque se sostiene que no estaban entre las prioridades de la política industrial peronista.

Este artículo analiza los orígenes de la industria automotriz durante la presidencia de Juan Perón (1946-1955). Se sostiene que si bien ese gobierno no elaboró una compleja política sectorial, asumió como objetivo el desarrollo de la industria automotriz. La estrategia peronista se distinguió por la fuerte presencia inicial del estado como productor y como regulador. De esta forma, el gobierno fundó una planta automotriz, alentó al capital nacional y participó activamente en

\* Agradezco los comentarios y sugerencias realizadas por Jordi Catalan, Juan Carlos Korol e Hilda Sabato, así como los realizados por los árbitros anónimos.

1. Baranson (1971), Sourrouille, (1980), Katz y Kosacoff (1989), Schvarzer (1996).

la organización de la primera firma automotriz de producción masiva en asociación con el capital extranjero.

La primera parte de la investigación reseña los pasos iniciales de esta industria durante el periodo de entreguerras. La segunda estudia la política oficial hacia la industria, especialmente a partir de 1951 cuando la industria fue declarada de “interés nacional”<sup>2</sup>. El análisis se centra sobre tres experiencias clave: la del estado industrial, la instalación de *Mercedes Benz* y la que derivó en el surgimiento de *Industrias Kaiser Argentina*. Por último, se estudia el impacto de la política oficial y sus límites.

### **La industria durante el periodo de entreguerras**

Durante la primera mitad del siglo XX, la motorización de la economía argentina estuvo condicionada a las posibilidades de importaciones. La recuperación de las exportaciones y la estabilidad monetaria de los años veinte robustecieron la demanda local. Por entonces el mercado argentino era el más importante de América Latina. La política arancelaria favoreció la instalación de plantas de ensamblaje de automóviles a través de reducciones del 15 % al 30 % de la importación de unidades desarmadas. Dos factores adicionales favorecieron este proceso: las reducidas inversiones requeridas y las bajas economías de escala<sup>3</sup>. La industria norteamericana tomó la delantera en el mercado local, favorecida por la adopción de las nuevas técnicas de producción en serie. En 1913, *Ford Motor Company* instaló una representación comercial, siendo esa la primera filial de América Latina y la segunda en el mundo. Cuatro años más tarde, comenzó a importar partes e inició la construcción de una planta en la Boca que inauguraría en 1922.

En 1924 desembarcó *General Motors* y, luego de dos años, comenzó la construcción de una planta al sur de la ciudad de Buenos Aires donde llegaría a armar unas 27 mil unidades hasta 1929. Por último, de acuerdo a su estrategia internacional, *Chrysler* otorgó su representación a la firma *Fevre y Basset*, la que instalaría una planta de ensamble en el distrito bonaerense de San Justo<sup>4</sup>.

El predominio norteamericano se basó en que ofrecía una línea de productos de bajo precio, que eran los más demandados localmente. Además, esas empresas instalaron compañías para financiar en cuotas la adquisición de las unidades, y crearon una vasta red de concesionarias destinadas a ofrecer múltiples servicios a los clientes, lo que les permitió un mejor conocimiento de las necesidades del mercado<sup>5</sup>.

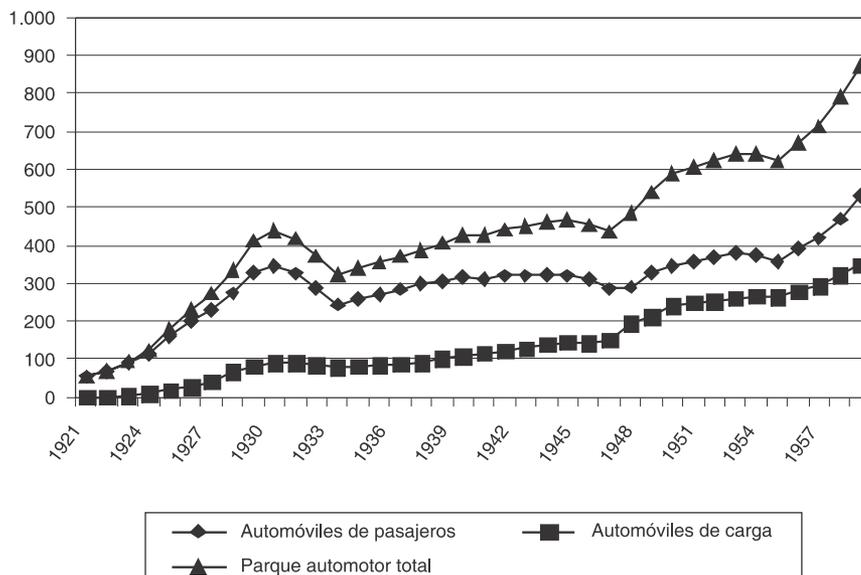
2. El decreto 14.630/44 de Industrias de Interés Nacional otorgaba atribuciones al Poder Ejecutivo para establecer incrementos de derechos aduaneros, incentivos cambiarios para la importación de insumos y maquinarias y cuotas de importación para artículos que compitieran con los fabricados localmente.

3. Kronish y Mericke (1984), p. 267.

4. No existe un estudio de la actividad de estas firmas con anterioridad a 1959. Los datos transcritos pertenecen a informaciones brindadas por las empresas.

5. García Heras, (1985) pp. 14 y ss.

**GRÁFICO 1**  
EXISTENCIAS DE AUTOMÓVILES DE PASAJEROS Y DE CARGA, 1921-1958  
(en miles de unidades)



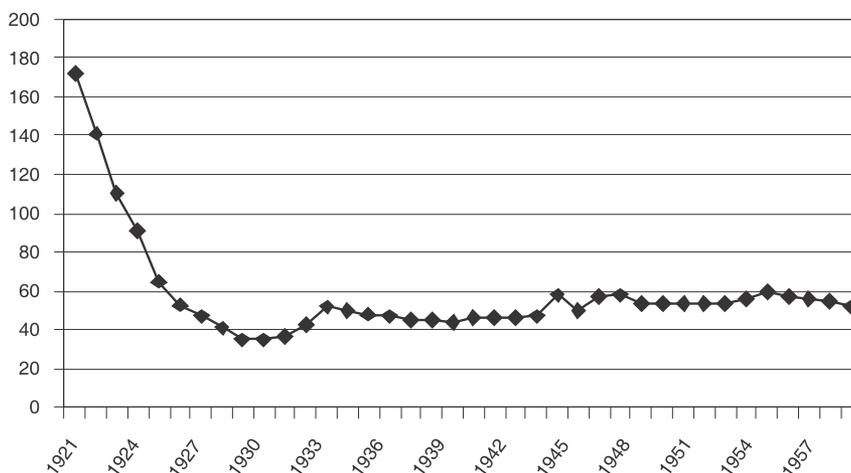
Fuente: Elaboración propia en base a OECEI (1960)..

Como se observa en el gráfico 1, durante la década de 1920 se produjo un fuerte crecimiento del parque automotor que pasó, entre 1920 y 1930, de 48 mil unidades a 435 mil. Por su parte, el número de habitantes por automóvil descendió de 204 a 35, un promedio que no se repetiría en las décadas siguientes (véase gráfico 2). En efecto, la crisis mundial de 1929 marcó el fin de esta etapa. Durante la siguiente década, medidas cambiarias desestimularían las importaciones desde los Estados Unidos inicialmente a través del control de cambios y, a partir de 1933, mediante el expediente de derivar esas operaciones al mercado libre lo que las encarecía un 20 %<sup>6</sup>. A pesar de estas medidas, los fabricantes europeos no lograron grandes avances puesto que por sus diseños, calidad y servicios los automóviles norteamericanos mantuvieron la preferencia de los consumidores argentinos.

El inicio de una nueva crisis externa en 1937 acentuó las dificultades. Entonces, se introdujeron restricciones cuantitativas y permisos previos para las importaciones cursadas por el mercado libre. Y aunque los importadores trataron de negociar acuerdos especiales, las importaciones disminuyeron. En 1940, el parque automotor totalizaba 427 mil unidades, un número sensiblemente menor al de 1930.

6. Prados Arrarte (1944), p. 75. y p. 99.

**GRÁFICO 2**  
AUTOMÓVILES EN CIRCULACIÓN POR HABITANTE, 1921-1958



Fuente: Elaboración propia en base a OECEI (1960).

A pesar de las restricciones cambiarias, la industria local no logró ninguna ventaja. Pocos empresarios soñaban con una industria local; uno de ellos Carlos Ballester Molina, propietario de la *Hispano Argentina Fábrica de Automóviles S.A.* (HAFDASA), empresa fundada en 1929 y que tenía licencia de la *Hispano Suiza* para el armado de automóviles y la fabricación de motores, consideraba que el arancel aduanero era el obstáculo principal ya que alentaba la importación de unidades desarmadas y pesaba más fuertemente sobre la introducción de los insumos que sobre los bienes finales. La propia HAFDASA había visto fracasar su producción de motores a nafta y diesel debido a esas ventajas arancelarias<sup>7</sup>.

En realidad, la política arancelaria era sólo uno de los problemas del sector. La industria argentina también carecía de los requerimientos mínimos de capital, tecnología y capacidades gerenciales necesarias. Sin embargo, el planteamiento de Ballester Molina ponía en evidencia el avance de la industria auxiliar. Destaca la fabricación de carrocerías que estaba limitada al equipamiento de unidades de carga y de transporte de pasajeros. Esta industria adquirió singular importancia alentada por las rebajas arancelarias<sup>8</sup>.

Entre 1935 y 1939 la industria ensambladora y carrocera se vio impulsada por la reactivación económica. En el caso de las tres plantas ensambladoras, esta reactivación no permitió superar los niveles de actividad de la década de 1920.

7. Ballester Molina, (1937), pp. 1014-1015.

8. Banco de Crédito Industrial Argentino (1948), Vol. 1, pp. 227-270.

En cambio, la fabricación de carrocerías sufrió una fuerte expansión en el valor de su producción (92%), la fuerza motriz (54 %) y el personal empleado (38 %).

En contraste, el estallido de la Segunda Guerra Mundial en 1939 abrió una etapa de dificultades para una industria dependiente del comercio de importación. Estos problemas fueron acentuados por las políticas oficiales que hasta septiembre de 1941 no eliminaron los controles a las importaciones desde Estados Unidos<sup>9</sup>. Para entonces, era difícil conseguir permisos de exportación en ese país debido a las prioridades del Programa de Defensa. El ingreso de Estados Unidos en la Guerra dificultó aún más esta situación<sup>10</sup>.

### CUADRO 1

#### EVOLUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE ARMADO Y FABRICACIÓN DE CARROCERÍAS PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONES, 1935-1946

	1935	1937	1939	1941	1946
Establecimientos	62	80	76	90	124
Obreros	3.123	3.892	4.326	3.901	3.592
Empleados	200	354	441	435	456
Total Personal	3.323	4.246	4.767	4.336	4.048
Fuerza Motriz en HP	3.373	4.571	5.223	5.782	7.238
Fuerza Motriz por obrero	1,0	1,1	1,2	1,5	2,0
Valor de la Producción *	55.377	111.331	106.674	66.562	72.453 (1)
Porcentaje sobre el total de la rama Vehículos y Maquinarias	27,1	34,3	28,7	17,5	8,8

Fuente: Elaboración Propia sobre la base de Estadística Industrial de 1941 y Censo Industrial de 1946.

Referencias: \* en pesos corrientes. (1) El valor de producción fue determinado hasta 1946 como el costo de producción, en tanto a partir de ese año, se lo definió a partir de precio de venta de la producción, no siendo comparables.

Las nuevas dificultades clausuraron la efímera reactivación iniciada en 1935. Así, por ejemplo, aunque *General Motors* había finalizado la construcción de una moderna planta en el Gran Buenos Aires, la imposibilidad de importar partes la obligó a reorientar su producción hacia la fabricación de carpintería metálica y el carrozado de autobuses.

Como consecuencia de todo ello el parque automotor creció sólo un 2,6 % entre 1941 y 1946. Además, la escasez de neumáticos y combustibles derivó en la paralización de una buena parte del parque automotor. Aunque estos problemas fueron comunes en América Latina, se vieron intensificados por el mantenimiento de la neutralidad argentina durante la Segunda Guerra Mundial<sup>11</sup>.

Las condiciones creadas por la Guerra tuvieron distintos efectos sobre el sec-

9. *Comments on Argentine Trade*, May 1941, p. 12 y September 1942, p. 9.

10. *Comments on Argentine Trade*, August 1943, p. 9

11. Escudé (1983), pp. 272 y ss.

tor. Por un lado, provocaron una fuerte contracción en las plantas ensambladoras y las fábricas de carrocerías, lo que puede observarse en los índices del cuadro 1. Por el otro, la escasez de importaciones alentó, a partir de 1941, la producción de repuestos. Con todo, la falta de maquinarias limitó esta expansión. Muchas de estas empresas eran pequeños talleres que fabricaban repuestos a pedido. La producción se concentraba en llantas, radiadores y correas, lo que revela su carácter embrionario. Para 1946 la participación de la fabricación de repuestos en el valor de la producción era igual a la registrada en 1935: 11 %<sup>12</sup>.

### Los años de Perón, 1946-1955

La normalización del comercio internacional en 1946 abría expectativas sobre la reactivación de la industria porque se suponía que la demanda interna sería satisfecha con la corriente importadora. Sin embargo, se produjo un importante cambio en esa corriente ya que la importación de unidades armadas superó las desarmadas. De esta manera, sólo una pequeña cantidad de automóviles, que osciló entre el 10 % y 20 % del total, fueron ensamblados en el país. Y aunque durante la posguerra tuvo lugar una ampliación de las plantas de *General Motors* en 1948 y de *Fevre y Basset* en 1950, para entonces la escasez de divisas las obligó a paralizar su actividad<sup>13</sup>.

En el cuadro 2 puede observarse que la reanudación de las importaciones permitió una reactivación de la industria entre 1946 y 1948. Para este último año, su participación en el valor agregado por la rama se había duplicado, en tanto que los motores instalados habían crecido un 30 % y el personal empleado un 22 %. La crisis de balanza de pagos iniciada en 1949 marcó el inicio de una crisis.

La reanudación de las importaciones fue acompañada con la instauración de diversos controles. En septiembre de 1947, tras la declaración de inconvertibilidad de la libra, el gobierno estableció un permiso de previo estudio para la importación de automóviles cuyo objetivo era reorientar las compras hacia Europa<sup>14</sup>. Por entonces, la alta demanda insatisfecha había obligado a la Secretaría de Industria a regular la adjudicación de las nuevas unidades. La medida, sin embargo, no pudo controlar la especulación.

A principios de la década de 1950, adquirir un automóvil nuevo era un lujo que pocas personas podían darse en Argentina. La combinación de una escasez de divisas y los controles oficiales sobre el comercio de importación acentuaron la corrupción. Los rumores sobre las grandes ganancias que devengaban las ope-

12. Estas cifras resultan de cotejar los censos de 1935 y 1946.

13. Luego de su modernización *General Motors* podía armar 30.000 unidades anuales mientras que *Ford* sólo 6.000 unidades. *Qué sucedió en siete días*, Año III, n° 156, 12 de noviembre de 1957, pp. 12-13.

14. Banco Central de la República Argentina (1948), pp. 51-52.

**CUADRO 2**  
EVOLUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE ARMADO Y FABRICACIÓN DE  
CARROCERÍAS PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONES, 1946-1954

	1946	1948	1950	1953
Establecimientos	124	179	179	354
Obreros	3.592	4.400	4.109	5.888
Empleados	456	693	402	1.137
Total Personal	4.048	5.093	4.511	7.025
Fuerza Motriz en H.P.	7.238	9.398	10.650	31.042
Fuerza Motriz por obrero	2,0	2,1	2,6	5,3
Valor de Producción*	72.453	242.685	87.845	411.657
Porcentaje sobre el total de la rama Vehículos y Maquinarias	8,8	17,0	4,4	6,5

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Censo Industrial de 1946, 1950 y 1954.  
Referencias: \* en miles de pesos moneda nacional a precios corrientes.

raciones de importación que salpicaban a funcionarios y dirigentes peronistas muy pronto se generalizaron<sup>15</sup>.

La venta de permisos duplicaba o triplicaba el precio de los automóviles en el mercado interno. Las altas ganancias así obtenidas se ejemplifica, si bien excepcionalmente, en la carrera del empresario Jorge Antonio. En 1946, Antonio era un empleado de la Secretaría Técnica de la Presidencia. Aunque un año más tarde fue despedido, se las arregló para iniciar su ascenso en el mundo de los negocios. Para ello contaba con el conocimiento de la densa red de intereses que las políticas intervencionistas tendían entre el estado y los empresarios. Poco después, Antonio se vincularía a la firma importadora *Aguirre, Mastro y Cía*, de la cual se convirtió en gerente general. A fines de 1949, con las ganancias obtenidas de su primera empresa y otras actividades se incorporó a la firma como socio minoritario<sup>16</sup>. Para 1950, Antonio ya había acumulado su primer millón de pesos. El salto vendría al año siguiente con la fundación de la *Mercedes Benz Argentina S.R.L.*

Si bien la importación fue la fuente principal de la oferta de automóviles, durante la inmediata posguerra tuvieron lugar algunas experiencias fallidas de fabricación. El Primer Plan Quinquenal preveía el estímulo a la industria automotriz<sup>17</sup>. Esta idea provenía de la Dirección General de Fabricaciones Militares que había realizado una serie de consultas entre empresarios metalúrgicos sobre la posibilidad de instalar una fábrica de camiones con una capacidad de 6 mil unidades anuales<sup>18</sup>. En 1947, tuvo lugar el concurso público para la creación de una sociedad mixta<sup>19</sup>. Sin embargo, la postergación financiera de los planes militares llevó a cancelar el proyecto.

15. *Libro Negro de la Segunda Tiranía* (1958), pp. 171-172.

16. Antonio (1966), pp. 75-90.

17. Presidencia de la Nación (1946), Tomo II, p. 72.

18. *Meturgia*, Año IX, n° 57, agosto de 1944, p. 30.

19. Dirección General de Fabricaciones Militares (1948), p. 55.

En realidad, la experiencia más importante fue la radicación, en 1949, de una pequeña empresa italiana rebautizada como *Automotores Argentinos S.A. (Autoar)*. La firma instaló en Tigre una pequeña planta y trasladó desde Italia maquinarias de diverso tipo, las que fueron liberadas de derechos de importación<sup>20</sup>. La empresa intentó fabricar varios modelos sobre la base de las matrices importadas y con un grado de integración elevado. Sin embargo, las partes esenciales, el motor y la transmisión, eran de importación. A finales de 1950, *Autoar* comenzó a producir, lanzando al mercado una camioneta pick up<sup>21</sup>. A comienzos de los años cincuenta la producción alcanzó el centenar de unidades para descender en los años finales del gobierno peronista. Para entonces, bajo el impulso estatal, se habían iniciado intentos más serios de implantar la industria.

### *La experiencia del IAME*

A comienzos de la década de 1950 resurgió el interés militar por la industria. Esta vez, la iniciativa provino de la empresa estatal Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) que desde 1944 estaba bajo la dirección del vicecomodoro Juan San Martín, un ingeniero aeronáutico regresado del Real Instituto Politécnico de Turín<sup>22</sup>. En 1951, como ministro de Aeronáutica, San Martín propuso a Perón la instalación de una planta para fabricar automóviles. En noviembre, el presidente autorizó su creación, otorgándole al IAME 60 millones de pesos para adquirir licencias y modelos, y financiar los gastos iniciales de explotación<sup>23</sup>. Al mes siguiente otro decreto declaró de “interés nacional” a la industria automotriz, estableciendo cuotas de importación y liberación de derechos para la introducción de maquinarias e insumos<sup>24</sup>. Con estas medidas el estado se inmiscuía directamente en la promoción de la industria.

El súbito interés oficial se evidenció en la rapidez con que comenzaron a concretarse los planes del IAME. En sólo seis meses se construyó la planta, que inicialmente tenía una superficie cubierta de 15 mil metros cuadrados. Además, se adquirió en Buenos Aires una planta de montaje que fue desarmada y transportada a Córdoba, y se importaron maquinarias de diverso tipo desde Checoslovaquia y Europa Oriental.

El primer plan de producción incluyó nueve prototipos, la mayoría de los cuales eran camionetas de pequeña y mediana capacidad de transporte. El 1 de abril de 1952 tuvo lugar la presentación del primer modelo. Se trataba de un automóvil sedán

20. Decreto 18.996/49 en *Boletín Oficial*, Año LVII, 23 de agosto de 1949, pp. 3-6.

21. OECEI (1960), pp. 53-54.

22. Esta empresa era sucesora de la Fábrica Militar de Aviones, una planta militar fundada en 1927 en las cercanías de la ciudad de Córdoba. La ubicación en el centro del país respondía a las hipótesis militares de conflicto con Brasil.

23. DINFIA (1967), p. 75 y ss. Véase también Angueira y Tonini (1986), y Frenkel (1992).

24. Decreto 25.056 en *A.L.A.*, Año 1951, pp. 567-568.

para cuatro pasajeros, que la prensa comparó al *DKW* alemán y, se denominó “Justicialista”. El motor era de dos cilindros, a dos tiempos, y 4500 rpm con una potencia de 23 HP. El “Justicialista” tenía tracción delantera y suspensión independiente en las cuatro ruedas. Su rendimiento era de 16 km por litro de nafta<sup>25</sup>. En esa oportunidad también se exhibieron una camioneta con una capacidad de carga de 500 kg, y una rural para seis pasajeros. Después se presentaría el camioncito “Rastrojero” con una capacidad de 700 kg y equipado con un motor Willys<sup>26</sup>.

La presentación de los modelos generó un optimismo desmedido. En marzo, Perón había declarado que era su deseo que cada familia obrera contara con su propio auto para disfrutar sus vacaciones. Cuando al mes siguiente se anunció que el precio del sedán sería de 30 mil pesos, se hizo evidente que sería difícil alcanzar ese objetivo<sup>27</sup>. En realidad, pese a que en el mercado local existía una fuerte demanda insatisfecha, la distribución del ingreso no permitía alentar grandes expectativas sobre el crecimiento de la demanda. En la Argentina de los años cincuenta, el automóvil no constituía un bien de consumo masivo.

Inicialmente se anunció que la empresa produciría anualmente unas 10 mil unidades. Sin embargo, poco después el gobierno reconoció que sólo se fabricaría la mitad de esa cifra para 1957. La empresa afrontó diversas dificultades provenientes de los problemas para la importación de maquinarias y la falta de capacidades técnicas. La organización de la producción se asimilaba más a la fabricación seriada en pequeños lotes que a la producción continua que caracterizaba a la industria de posguerra. El IAME también se vio obligado a entrenar a la mano de obra ya que sólo un pequeño número de los obreros cordobeses estaban empleados en actividades metalmecánicas. En 1943, el organismo ocupaba 1.100 personas. Para 1952, empleaba 8.600 obreros y técnicos. Sólo la Fábrica de Automóviles empleaba 800 obreros<sup>28</sup>.

Un problema más complejo fue la organización de una red de empresas de autopartes para su línea de montaje final. Por entonces, el desarrollo de la industria auxiliar era embrionario. En 1952, el gobierno autorizó al IAME a promover su desarrollo, incluso mediante la asociación con empresarios. Con este fin, en 1953, se creó el *Consortio Industrial para la Producción Automotriz S.A.*, (CIPA), con un capital autorizado de 50 millones de pesos. La nueva sociedad monopolizaría la comercialización de la producción automotriz estatal; realizaría la importación de insumos, productos semielaborados y elaborados para el IAME y las empresas privadas vinculadas a él; alentaría el establecimiento de nuevas empresas mediante aportes de capital, tecnología o personal y prestaría asistencia técnica, contable o administrativa a las empresas vinculadas al IAME<sup>29</sup>.

25. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 13, 1952, p. 35.

26. DINFIA (1967), p. 78.

27. *The Review of the River Plate*, October 21, 1952, p. 13.

28. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 16, 1952, p. 46.

29. CIPA Argentina S.A.,(1953), s/p.

Ese mismo año, el Banco Industrial otorgó al IAME un préstamo extraordinario de 533 millones con la garantía gubernamental. A ellos se sumaron, hasta septiembre de 1955, créditos por otros 100 millones<sup>30</sup>. Con estos recursos, el IAME se lanzó a una fuerte política de adquisiciones mediante la emisión de órdenes de compra a centenares de fábricas y talleres. El número de empresas ligadas al IAME que apenas superaba el centenar en 1952, alcanzó las 270 al año siguiente y 320 en 1955.

Adicionalmente, el estado se involucró en la instalación de nuevas industrias, incluso con la participación de capital extranjero. En 1954, la alemana *Borgward* S.A. convino en establecer una planta con el aporte de accionistas locales para iniciar la producción de motores diesel destinados al IAME<sup>31</sup>. Un mes antes se había autorizado a la empresa estatal a aportar equipos *Forja Argentina* S.A., a cambio de los cuales recibió una participación accionaria. Por último, en mayo de 1955, el ente estatal fue autorizado a invertir hasta 5 millones de pesos en el capital de la empresa *Vianini Argentina* S.A., cuyo objetivo era la fabricación de engranajes y repuestos<sup>32</sup>.

El apoyo oficial otorgado al IAME también se canalizó hacia la diversificación de su producción. En 1952 se iniciaron los planes para la instalación de una planta de tractores para cuya construcción y puesta en marcha se contrató a *FIAT*. Al año siguiente, un decreto encomendó al IAME establecer una fábrica de motocicletas. La nueva producción era encarada en virtud del bajo costo y gran rendimiento de las motocicletas que eran de “ventajosa utilización para el transporte del personal obrero”<sup>33</sup>. Como en otros casos, el IAME no fabricó sino algunas de las más de 2.300 piezas de la “Puma”. Para alcanzar ese objetivo, integró la empresa *Gilera Argentina* S.A. Por su parte, el gobierno liberó de derechos la introducción de maquinarias y redujo por tres años los que gravaban la introducción de partes<sup>34</sup>. La creación de una red de industrias proveedoras intentaba racionalizar la producción automotriz, obteniendo economías de especialización, pero este proceso avanzó poco hasta 1955.

La producción automotriz, que hasta 1952 había alcanzado menos de un millar, se incrementó y para 1955 alcanzó las seis mil unidades. El IAME era el principal fabricante, dado que la empresa *Autoar* había reducido al mínimo su fabricación de unidades completas, orientándose a la provisión de chasis para el estado. La producción estatal de 1955 casi alcanzaba con dos años de anticipación el modestísimo objetivo de las 5 mil unidades establecido en el Segundo Plan Quinquenal<sup>35</sup>.

30. Para entonces las deudas del organismo alcanzaban 482 millones. DINFIA, (1958), p. 19.

31. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 33, 1954, p. 358.

32. *Ídem*, n°42, 1955, p. 256.

33. Decreto 9.170 en *A.L.A.*, Año 1953, p. 538.

34. Decreto 16.638 en *A.L.A.*, Año 1954, p. 609. En 1952, Siam Di Tella había comenzado el plan de producción de motonetas bajo licencia Lambretta. En marzo de 1954, el gobierno le otorgó franquicias aduaneras para la importación de partes y accesorios durante tres años con un arancel de sólo el 3 % del valor declarado. Véase decreto 4.995, en *ídem*, p. 384.

35. Presidencia de la Nación (1953), p. 306.

**CUADRO 3**  
**PRODUCCIÓN DE AUTOMOTORES POR MODELO Y MOTOCICLETAS DE IAME,**  
**1952-1958**

Modelo	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Sedán	1	3	99	76		105	538
Coche Sport	–	4	28	135	–	–	–
Especiales	5	16	13	–	6	–	3
Rastrojero Wyllis	2	1.080	1.281	–	–	–	–
Rastrojero Diesel	–	–	300	3.337	2.396	2.922	2.469
Chatita	1	890	814	841	77	37	–
Furgón	–	8	199	349	170	–	–
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>2.001</b>	<b>2.734</b>	<b>4.738</b>	<b>2.649</b>	<b>3.064</b>	<b>3.010</b>

Fuente: DINFIA (1967).

Un elemento negativo de esta experiencia residió en la gran variedad de modelos que se encararon, lo que indica una sobreestimación de la capacidad de la planta. El sedán “Justicialista” había sido el primero en ser presentado y marcaba el ingreso en la fabricación de automóviles de pasajeros, un rubro especialmente sensible a las economías de escala y de especialización. De hecho, por su mayor complejidad técnica, esta producción no había sido encarada en América Latina. La producción del sedán afrontó dificultades que muy pronto lo desprestigiaron. En cambio, otras líneas de producción fueron un éxito, como fue el caso del “Rastrojero”. Por sus características técnicas y su bajo consumo de combustible, este utilitario ganó una gran reputación. A fines de 1954, se entregaron las primeras unidades diesel<sup>36</sup>. Para 1955, su producción representaba más del 70 % del total estatal y un 50 % de la nacional.

El IAME también lanzó otros modelos. En abril de 1953 presentó un prototipo del “Supersport”; un biplaza equipado con un motor Porsche y una carrocería totalmente construida en plástico<sup>37</sup>. Con este automóvil, el IAME se colocó en la vanguardia de la utilización de ese material. Poco después, se anunció la fabricación de una serie especial con motor Porsche de 72 HP y una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora<sup>38</sup>.

El plan de fabricación en serie del sport muestra una pérdida del objetivo principal de la empresa y una sobrestimación de su capacidad. Sin contar aún con una fabricación en serie de volumen apreciable, el IAME se proponía fabricar un modelo de lujo que no respondía a las necesidades del transporte automotor<sup>39</sup>. En cambio, la fabricación de motocicletas de pequeña potencia estaba más acorde a

36. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 37, 1954, p. 597.

37. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 21, 1953, p. 210.

38. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 29, 1954, p. 186.

39. La producción fue cancelada en 1957. Sólo se habían fabricado 167. DINFIA, (1958), p. 11.

las necesidades del transporte urbano y las posibilidades de la demanda interna. La producción en serie comenzó en 1954, alcanzando unas 2.600 unidades, para duplicarse en 1955.

En suma, los diversificados planes de fabricación y los problemas originados por el escaso desarrollo de la industria auxiliar redujeron las economías de escala y de especialización que la industria alcanzaba incluso fuera de los Estados Unidos. Las deficiencias del IAME fueron cubiertas con el apoyo financiero oficial, pero impidieron imprimirle a esta experiencia un carácter comercial de mayor alcance<sup>40</sup>.

### *La llegada de Mercedes Benz*

La instalación de *Mercedes Benz* se inició como derivación de los negocios de importación de Jorge Antonio. En 1950, Antonio propuso al presidente de la *General Motors* la constitución de una empresa para la fabricación de automóviles, pero recibió una respuesta negativa<sup>41</sup>. Tanto *Ford* como *General Motors* tenían instaladas plantas de montaje que desde 1948 estaban semiparalizadas debido a las dificultades para obtener permisos de cambio. Además, las firmas norteamericanas, a excepción de la *Chrysler*, tenían por norma el control de la propiedad de sus subsidiarias. Por último, desde mayo de 1948, estas empresas se habían visto perjudicadas por la prohibición oficial para remitir utilidades al exterior debido a los problemas de la balanza de pagos.

El fracaso no amilanó a Antonio que viajó a Alemania Occidental con una recomendación del representante de la *Daimler Benz* de Brasil. En Stuttgart, sus interlocutores se mostraron interesados en negocios de exportación. En esa ocasión, le presentaron a Antonio un nuevo auto con motor diesel —el modelo 170— que, debido al bajo consumo de combustible, ellos creían que podía venderse con gran provecho en la Argentina. A cambio de la importación de automóviles, los alemanes prometieron considerar la fabricación de camiones en el país.

Al año siguiente, *Daimler Benz* envió un grupo para estudiar el mercado local y sus posibilidades de expansión. Sin embargo, la instalación de la empresa de la mano de Antonio se lograría gracias a los lucrativos negocios de importación vinculados con el estado. En efecto, el gobierno había llamado a una licitación para adquirir más de 500 trolebuses destinados a reforzar el servicio de la Corporación de Transportes de Buenos Aires<sup>42</sup>. Cuando el directorio de la *Daimler Benz* se enteró de la licitación, ofreció a Antonio participar del negocio. Si la operación resultaba exitosa, Antonio recibiría una comisión millonaria, que él se proponía invertir en la instalación de una fábrica de camiones. Por su parte, *Daimler Benz*

40. Altimir, Santamaría y Sourrouille (1966), p. 474.

41. Antonio (1966), pp. 95-102.

42. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 14, 1952, p. 48.

aportaría el capital restante. De regreso a Buenos Aires, Antonio organizó *Mercedes Benz Argentina* S.R.L con un capital de 9 millones de pesos<sup>43</sup>.

A principios de 1952, el gobierno anunció el otorgamiento de la licitación a la propuesta de las empresas alemanas. Se trataba de la importación de 650 trolebuses que se entregarían de manera escalonada hasta mediados de 1953. La *Daimler Benz* obtuvo órdenes de compra por 90 trolebuses que totalizaron 10 millones de dólares, en tanto otras empresas, incluso algunas ligadas a aquélla, recibieron pedidos similares<sup>44</sup>. De esta operación, Antonio cobró, según sus memorias, una comisión de un millón de dólares.

Durante ese año la filial argentina se embarcó en otro proyecto similar. En este caso, se trataba de renovar el envejecido parque de taxis de Buenos Aires. La mayoría de las unidades tenía una antigüedad superior a los diez años. El elevado precio de las unidades nuevas, el alto costo de las reparaciones, la escasez de neumáticos y la obligatoriedad de trabajar en doble turno establecida por el municipio estaban provocando un uso intensivo del parque. En junio de 1951, el Ministerio de Industria y el Banco de la Nación Argentina habían establecido un régimen para la adquisición de unidades nuevas<sup>45</sup>.

#### CUADRO 4

NÚMERO DE AUTOMOTORES ENSAMBLADOS POR MERCEDES BENZ ARGENTINA, 1952-1955

Años	Automóviles modelo 170	Camión L3500/4500	Camión L3500 sin cabina	Camión L3600	Total
1952	1.196	838	—	—	2.034
1953	2.686	808	192	—	3.686
1954	3.555	245	56	348	4.204
1955	152	1.041	100	406	1.699

Fuente: Frenkel (1992), p. 96.

Durante 1952, mientras la crisis imponía restricciones en el uso de divisas, *Mercedes Benz* logró los permisos de cambio necesarios para realizar sus operaciones. Al menos 1.200 automóviles modelo 170 fueron introducidos y armados en el país, lo que totalizó casi la mitad del total importado. Para ello *Mercedes Benz* estableció una planta en San Martín. Finalmente, en septiembre de 1953 el gobierno adjudicó a *Mercedes Benz* la compra de 500 automóviles para la renovación del parque de taxis y un mes más tarde autorizó la importación adicional de 3 mil unidades<sup>46</sup>. Gracias a ello, en 1954 la planta de San Martín armó más de 3 mil unidades.

43. Antonio (1966), pp. 112-118.

44. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 14, 1952, p. 48.

45. Resolución 582/51, en *A.L.A.*, Año 1952, p. 777.

46. Véase, resolución 1.359/53 en *A.L.A.*, Año 1953, pp. 871-872; y *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 22, 1953, p. 274.

Además de estos privilegios cambiarios, *Mercedes Benz* obtuvo créditos del Banco de Crédito Industrial Argentino por ocho millones de pesos<sup>47</sup>. Para entonces, la firma tenía un capital autorizado de sólo 20 millones.

El éxito comercial de *Mercedes Benz* aceleró el proyecto de iniciar la fabricación local. En marzo de 1953, el director general de la *Daimler Benz* anunció el propósito de instalar una planta para la fabricación de 600 unidades mensuales de un camión de 90 HP, que estarían a la venta en noviembre de 1955. La elección de la producción de camiones residía en las menores escalas óptimas y en la fuerte demanda existente para el transporte de cargas y pasajeros. Este plan de producción no implicaba la cancelación del armado. Inclusive, se pensaba iniciar la integración local de la producción. Con estos planes, la representante argentina de la *Daimler* se convertía en la más adelantada de las tres implantadas fuera de Alemania Occidental, superando a sus pares del Brasil y de la India<sup>48</sup>.

Para el logro de sus objetivos *Mercedes Benz* incrementó en forma sucesiva su capital, mediante la integración de utilidades, alcanzando en 1954 los 100 millones de pesos. Para entonces, el capital societario estaba distribuido entre la *Daimler Benz* con un 54 % y Jorge Antonio con 45 %<sup>49</sup>. La iniciativa contó nuevamente con el apoyo del Banco Industrial que le otorgó, en 1954, un préstamo de 30 millones de pesos destinados a inversión<sup>50</sup>. En el momento del derrocamiento de Perón estaba a punto de inaugurarse la planta con 53.500 metros de superficie cubierta, una central termoeléctrica de 10 mil kw en proceso de montaje y un barrio obrero de 120 viviendas. 850 obreros y 320 empleados trabajaban en la planta provisoria donde se armaban autos, camionetas y rurales<sup>51</sup>. Pero, debido a los avatares que este proyecto enfrentaría a partir de entonces, el inicio de la fabricación de automotores quedó a cargo de *Industrias Kaiser Argentina*, proceso en el que el estado volvió a ocupar un lugar principal.

### *Nace la industria: la IKA*

La radicación de la *Kaiser Motors* fue producto de la iniciativa de Henry J. Kaiser que coincidió con el giro de la política peronista hacia el capital extranjero tras la sanción en 1953 de la ley 14.222. Kaiser era un empresario poderoso que había amasado su fortuna durante la década de 1930 bajo los auspicios del New Deal. Para 1945 sus intereses incluían la producción de cemento, acero y aluminio y la propiedad de empresas constructoras, astilleros y compañías de seguros<sup>52</sup>.

47. Rougier (2001), p. 117.

48. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 31, 1953, p. 259.

49. *Libro Negro de la Segunda Tiranía* (1958), p. 295.

50. Rougier, (2001), pp. 123-124.

51. *Qué sucedió en siete días*, 11 de abril de 1956, pp. 10-11.

52. *Who's who in America. 1945*, Mac Millan, New York, 1945, p. 1482.

En la posguerra, mediante la fundación de la *Kaiser Frazer*, se introdujo en la industria automotriz, virtualmente monopolizada por los tres grandes. Sin embargo, pronto fracasó debido a que los modelos ofrecidos no se adaptaban al gusto norteamericano. En 1950, la firma sólo fabricó 151 mil unidades, lo que representaba una ínfima participación en el mercado de su país, sufriendo pérdidas por 34 millones de dólares<sup>53</sup>. Entonces, se inició una amplia reestructuración de la empresa mediante la cual Kaiser abandonó la producción de automóviles de turismo para concentrarse en la fabricación de jeeps. Con ese fin, compró, por 60 millones de dólares, la *Willys Motors* que se convirtió en la base de la *Kaiser Motors*. Esta reestructuración desactivó la fábrica de motores de Detroit, una fundación erigida en Michigan y una planta de prensas en Ohio<sup>54</sup>.

En julio de 1954 Kaiser comenzó a explorar la posibilidad de realizar una gira por América Latina a la búsqueda de nuevas inversiones, especialmente a través del traslado de maquinaria fuera de uso. Sus equipos técnicos seleccionaron a la Argentina, Brasil, Venezuela y Colombia como los principales objetivos debido a la importancia de sus mercados internos y porque sus crisis de divisas excluían virtualmente la competencia de los tres grandes. También confeccionaron un proyecto para la instalación de una fábrica en asociación con empresas públicas o privadas de esos países, propuesta que incluía un plan quinquenal de integración industrial del 90 %<sup>55</sup>. De esta manera, las bases de lo que luego derivaría en la organización de la *IKA* ya estaban fijadas por la corporación norteamericana.

En agosto, Kaiser fue recibido por el gobierno argentino. Su propuesta de formar una empresa con la participación estatal, asumir su dirección y radicar capital en forma de maquinarias causó buena impresión a Perón. Por ello, se convino una nueva visita en octubre para presentar la propuesta definitiva. En el ínterin, una misión de ingenieros fue enviada a Buenos Aires para analizar el grado de desarrollo de la industria metalmecánica, la disponibilidad de insumos, el adiestramiento de la mano de obra y la existencia de una red de comercialización y de facilidades para el financiamiento de la producción y la venta de las unidades. En su informe final, esta misión, de la que participó James Mc Cloud quien presidiría la empresa entre 1959 y 1972, señaló los límites de la industria auxiliar para abastecer las necesidades de un proyecto de integración quinquenal. En cambio, los norteamericanos quedaron impresionados con el grado de destreza de la mano de obra<sup>56</sup>.

Poco después quedó terminada la primera propuesta consistente en la creación de una compañía con el IAME, destinada a fabricar automóviles con una integración local de la producción del 90 % en el término de 40 meses. El capital de la empresa alcanzaría 34 millones de dólares, pero la inversión de Kaiser

53. Fuchs (1957), p. 220.

54. Mc Cloud (1995), p. 7 y ss; Véase también Mac Donald (1988).

55. Mc Cloud, p. 13.

56. *Idem*, pp. 19-20.

sumaría poco más de 10 millones en forma de maquinarias y equipos<sup>57</sup>. A su vez, Kaiser propuso que el IAME realizara una inversión de capital en maquinarias de 3 millones de dólares.

En suma, la inversión de capital de Kaiser y del IAME alcanzaría 13.250.000 dólares. Los casi 21 millones de dólares adicionales, necesarios para financiar la construcción de la planta, su puesta en marcha y los gastos de evolución, provendrían de la colocación de acciones en el mercado local, de un aporte adicional en maquinarias por parte del IAME y, por último, de préstamos de la banca estatal. En consecuencia, el 40 % de la firma sería propiedad de inversores argentinos, el 38 % de la *Kaiser* y el 22 % del IAME.

Las negociaciones en Buenos Aires fueron expeditivas. El 1 de octubre, Kaiser fue recibido por Perón y sus ministros que aceptaron el acuerdo sin reparos. El gobierno estaba satisfecho con sus características ya que encuadraba con la política tendiente a la intervención estatal en la instalación de nuevas industrias, en las que luego sólo se ambicionaba tener una participación reducida. Sin embargo, la rápida aceptación de la propuesta de Kaiser dejaba entrever la ausencia de un tratamiento específico para el desarrollo automotriz y una llamativa falta de apreciación de la debilidad negociadora de Kaiser, cuya empresa ocupaba una posición marginal en Estados Unidos.

Por fin, el 4 de octubre de 1954, se firmó el acuerdo preliminar entre Kaiser, el IAME y el gobierno argentino. Entonces comenzaron las tareas de valoración de las maquinarias que ambas partes invertirían como capital en la nueva empresa. El resultado era de fundamental importancia ya que involucraba el principal aporte de la *Kaiser Motors*. Una comisión, formada por representantes de ambas partes, no encontró problemas con las maquinarias que aportaría el estado, pero en cambio surgieron grandes disidencias con las que corresponderían a Kaiser. Los argentinos rechazaron el criterio establecido en el acuerdo preliminar según el cual la valoración de las maquinarias se realizaría sobre la base del valor de reemplazo de las mismas menos el desgaste provocado por su uso. En cambio, consideraban la antigüedad como criterio principal. Esto significaba una reducción del 45 % del aporte de la *Kaiser*, lo que era inaceptable para los norteamericanos. Finalmente, las maquinarias se valoraron en 8.250.000 dólares, lo que representaba una reducción del 18,5 % sobre la tasación original. Una última cuestión que motivó negociaciones fue la localización de la planta. Luego de un infructuoso intento de Mc Cloud por construirla en Buenos Aires debido a las ventajas derivadas de la cercanía al puerto, al principal mercado consumidor y a la industria auxiliar, el gobierno presionó y obtuvo el acuerdo de Kaiser para su ubicación definitiva en Córdoba<sup>58</sup>.

57. Adicionalmente, *Kaiser Motors* vendería a la *IKA* maquinarias por 3 millones de dólares y 1.000 automóviles por 2 millones. *Ídem*, pp. 28-29.

58. *Ídem.*, pp. 47-49.; Angueira y Tonini, (1986), pp. 73-76.

Por fin, el 18 de enero de 1955 se organizó *Industrias Kaiser Argentina* y se constituyó su consejo de administración. *Kaiser Motors* y el IAME suscribieron acciones por 36 millones de pesos cada una, desembolsándose sólo el 10 % de ese total en efectivo. El capital autorizado quedó fijado inicialmente en 360 millones de pesos de los cuales 115 millones en acciones serían aportados por la *Kaiser*, 80 por el IAME y el resto, unos 165 millones, serían ofrecidos en suscripción pública. De esta manera, el acuerdo final supuso una modificación de la participación de las partes en la propiedad de la empresa, que quedó distribuida entre Kaiser, con un 32 %, IAME con un 22 % y los inversores argentinos, con 46 %. A pesar de la sensible disminución de la participación extranjera en el capital autorizado, Kaiser demandó y obtuvo del gobierno el derecho a proponer la mayoría del consejo de administración compuesta por sus representantes y los del IAME. Esto implicaba que tendría el control técnico de la producción y la dirección de la *IKA*. En contrapartida, Kaiser se comprometía a operar la empresa “de acuerdo a las prácticas prevalecientes en la industria automotriz de los Estados Unidos de América, con las adaptaciones propias de la industria argentina”<sup>59</sup>.

El programa de producción preveía la fabricación de 40 mil unidades anuales a partir de 1958, compuestas por 20 mil jeeps, 10 mil sedán modelo “Manhattan” (rebautizado como “Carabela”), 5 mil camionetas y 5 mil rurales. Aunque la instalación de los equipos culminaría en junio de 1956, la empresa se comprometía a iniciar el montaje del Jeep en el segundo trimestre de ese año. Por su parte, el gobierno otorgaría un conjunto de medidas de apoyo. Se estableció que la *IKA* gozaría de las ventajas otorgadas a las industrias de interés nacional. A su vez el Banco Central se comprometía a emitir permisos de cambio por unos 10 millones de dólares entre 1955 y 1958, destinados a la importación de maquinarias, la adquisición de autopartes y el pago de gastos de ingeniería y dirección de la obra. Por último, el Banco de Crédito Industrial otorgaría un crédito de 200 millones de pesos para financiar la construcción de la planta, la adquisición de maquinarias y los gastos operativos<sup>60</sup>.

El contrato comenzó a aplicarse en forma inmediata. En 1955, la empresa recibió adelantos del crédito oficial en condiciones sumamente ventajosas: una tasa de interés del 4 % anual y un plazo de amortización de diez años<sup>61</sup>. El 1 de abril se inició el ofrecimiento público de las acciones, que en sólo tres horas alcanzó 220 millones de pesos distribuidos entre más de 8.600 inversores<sup>62</sup>. Pocos días antes habían comenzado las obras de construcción del complejo industrial en Santa Isabel, al sudoeste de la ciudad de Córdoba. En ese estado de organización, la *IKA* fue sorprendida por el golpe militar de 1955.

59. *Contrato entre IAME, Kaiser Motor Corporation, Willys Motors Inc, Kaiser Engineers Division of Henry Kaiser Co. e IKA S.A.*, (1955), Artículo 8, p. 8.

60. *Idem*, p. 16.

61. Sourrouille, (1980), p. 43.

62. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 41, 1955, p. 208.

## Los resultados de la política peronista

El desarrollo de los planes de fabricación del IAME y la radicación de *Mercedes Benz* y *Kaiser* marcó el inicio de una nueva etapa para la industria. Tan temprano como en 1953, habían comenzado a hacerse sentir los efectos de este cambio. El índice más significativo fue el crecimiento de la potencia instalada, que ascendió un 191 % con respecto a 1950 (véase cuadro 2). El cambio se observa más claramente en 1957. La estadística de ese año fue la primera en discriminar al sector más detalladamente, distinguiendo a las fábricas de repuestos de los talleres mecánicos de reparación. Se observa ya la importancia de las fábricas de automóviles, a pesar de que en cuanto a la participación en el valor de la producción son superadas por las ensambladoras. Aunque los datos no son comparables, dado que la estadística de 1957 sólo consideró establecimientos con más de 11 trabajadores, se observa el progreso del sector. Para ese año sólo la fabricación y armado de automóviles y carrocerías representaba el 28 % del valor de producción de la rama, en tanto que el personal obrero ocupado había ascendido un 39,5 % con respecto a 1953.

**CUADRO 5**  
FÁBRICAS, PLANTAS DE ENSAMBLE DE AUTOMÓVILES, CARROCERÍAS Y  
REPUESTOS. AÑO 1957

	Fábricas de automoviles	Armado de automóviles	Fábricas de carrocerías	Fábricas de repuestos
Establecimientos	3	5	84	133
Obreros	3.004	937	4.273	4.929
Empleados	1.317	439	425	714
Total Personal	4.321	1.376	4.698	5.643
Fuerza Motriz en H.P.	14.106	5.032	8.303	15.489
Fuerza Motriz por obrero	4,7	5,4	1,9	3,1
Valor de Producción*	1.472.600	2.064.069	502.241	600.822
Porcentaje sobre el total de la rama Vehículos y Maquinarias	10,3	14,5	3,5	4,2

Fuente: Elaboración Propia sobre la base de Boletín de Estadística, abril-junio de 1963.

\* en miles de m\$*n* corrientes.

La valoración del impacto de la intervención estatal sobre la producción se ve oscurecida por la revisión de la política sectorial tras la caída de Perón. Por un lado, el gobierno de la “Revolución Libertadora” decidió autorizar nuevas importaciones de automóviles. Por el otro, decretó en diciembre de 1955, la interdicción de las empresas *Mercedes Benz* y *Kaiser* con el objetivo de investigar maniobras de enriquecimiento ilícito. Esta última medida tuvo efectos diferentes en cada empresa; *IKA* pudo seguir operando con normalidad. A fines de abril de

1956, salió de su línea de montaje el primer Jeep y para septiembre se arribó al número mil. Pero la empresa sólo pudo cumplir con una cuarta parte de su compromiso de aportar 10 mil unidades. Por entonces, era esencialmente de una planta de ensamble ya que no se había iniciado la actividad ni en la fábrica de motores ni en la planta de prensas. De hecho, el primer jeep solo tenía el 39 % de sus componentes fabricados en el país<sup>63</sup>.

Durante 1957 se aceleraron los trabajos. La *IKA* ya empleaba 1.600 operarios y técnicos. El número de proveedores, que en 1955 era un centenar y en 1956 totalizaba 220, ascendió a 750, mientras que el monto de contratos en pesos corrientes creció un 250 %<sup>64</sup>. En mayo se presentó la “Estanciera”, que según el contrato original debía comenzar a fabricarse después del inicio de la producción del lujoso sedán “Carabela”. Sin embargo, al renegociar el contrato con el gobierno militar que sucedió a Perón se pidió a la empresa privilegiar la producción de utilitarios<sup>65</sup>. Ese año fue el primero en que la industria realizó un aporte considerable al mercado superando las 10 mil unidades.

En contraste, los planes de *Mercedes Benz* se interrumpieron. En 1955 la empresa estaba a punto de lanzar al mercado las primeras unidades<sup>66</sup>. Despidos masivos y suspensiones redujeron su personal de 1.200 obreros y técnicos, en septiembre de 1955, a 300 en agosto de 1956. Al año siguiente, la planta quedó paralizada, desviándose parte de la maquinaria adquirida a la filial brasileña<sup>67</sup>. La paralización de *Mercedes Benz* asume una significación mayor si se tiene en cuenta que la fabricación de camiones tenía menores requerimientos de escala y demandas de la industria auxiliar. Es decir, estaba en mejores condiciones de alcanzar, luego de un periodo relativamente corto de maduración, costos competitivos.

Finalmente, el IAME también se vio afectado luego de 1955. En 1956 se habían iniciado discusiones en el seno de empresa sobre una reorientación de la misma hacia la industria aérea<sup>68</sup>. Como consecuencia de ello, la producción estatal no logró superar el nivel de 1955 hasta la década de 1960.

En cuanto a la industria carrocera, ya hemos señalado que, como consecuencia de la reducción de las importaciones, hacia 1953 operaba por debajo del nivel de 1948. Una excepción fue la fabricación de chasis que anteriormente se importaban y durante ese año comenzaron a fabricarse a pedido del IAME.

La producción de repuestos también mostró ese año signos positivos con niveles muy superiores a los de posguerra pero se partía de una base muy reducida. En conjunto, el censo 1953 permite observar el comienzo de la etapa de crecimiento del

63. Industrias Kaiser Argentina (1957), s/p.

64. Industrias Kaiser Argentina (1958), p. 5.

65. McCloud, (1995), p. 83.

66. *Qué sucedió en siete días*, Año II, n° 78, 11 de abril de 1956, pp. 10-11.

67. *Qué sucedió en siete días*, Año III, n° 138, 9 de julio de 1957, pp. 10-11.

68. *Qué sucedió en siete días*, Año II, n° 97, 21 de agosto de 1956, pp. 18-21.

**CUADRO 6**  
**IMPORTACIONES Y PRODUCCIÓN DE AUTOMOTORES, 1950-1958**

Año	Importación			Producción						
	Autos	Camión	Total	Autos y utilitarios por firma					Camión Total	Total
				IAME	Autoar	IKA	Otros	Total		
1950	1.926	1.248	3.174	–	–	–	–	–	–	–
1951	15.619	4.508	20.127	–	108	–	–	108	–	108
1952	2.451	5.213	7.664	9	141	–	–	150	838	988
1953	2.603	3.690	6.293	1.985	103	–	–	2.088	1.000	3.088
1954	3.160	2.183	5.343	2.737	74	–	–	2.811	565	3.376
1955	6.630	4.504	11.134	4.751	27	–	–	4.778	1.626	6.404
1956	8.952	8.801	17.753	2.643	32	2.690	–	5.365	578	5.943
1957	11.462	36.067	47.529	3.070	201	7.522	4.835	15.628	7	15.635
1958	15.381	4.205	19.586	3.007	396	16.902	8.338	27.833	1	27.834

Fuente: Elaboración propia en base a IKA (1958) y (1961), DINFIA (1967), Sourrouille (1980) y Frenkel (1992). Nota: no existen estadísticas completas de producción por firma anteriores a 1960. Las consignadas surgen de la información de las empresas. Para autoar sólo se consignan la producción de unidades completas.

sector que se aceleraría a finales de la década. Este incremento se evidenció con la constitución, en 1953, de la Cámara Industrial de Fabricantes de Automóviles que en 1954 alcanzaba los 100 socios y, un año más tarde, superaban los 300<sup>69</sup>.

Un segundo plano de análisis referido a las características de la intervención estatal es también central. En efecto, hemos señalado que los instrumentos aplicados desde 1951 no se diferenciaron de aquellos utilizados para otras industrias, consistentes en el otorgamiento de tipos de cambios favorables y exenciones aduaneras para la introducción de maquinarias e insumos. Con todo, el papel otorgado al estado le imprimió otras características ya que éste inició en 1952 la producción directa y tres años más tarde se asoció a la Kaiser.

Una breve comparación con los instrumentos y mecanismos utilizados por otros países de América Latina permite resaltar las limitaciones de la estrategia local. En la década de 1950, los gobiernos de México y Brasil intentaban promover el desarrollo de la industria automotriz. En el primer caso, existían varias plantas de montaje de propiedad extranjera que operaban como unidades del sistema de plantas norteamericano, beneficiándose de las ventajas del transporte ferroviario. Por su parte, el gobierno mexicano sólo participaba en una planta de armado de autobuses en colaboración con *FIAT*. Mientras la mitad de la oferta la ofrecían las ensambladoras, el otro 50 % era abastecido con importaciones<sup>70</sup>.

Mientras tanto, Brasil iniciaba los primeros pasos para desarrollar su industria, impulsado por los fuertes desequilibrios de su balanza de pagos que, como en el caso de la Argentina, le impedían incrementar su parque automotor. La formula-

69. *Metálica Liviana*, n° 26, año V, septiembre–octubre de 1955, p. 27.

70. Sundelson (1957).

ción de una política sectorial se inició en 1956 con la creación del Grupo Ejecutivo de la Industria Automotriz, un organismo especializado creado por el presidente Juscelino Kubitschek. La política aplicada reservó el sector a la iniciativa privada extranjera mediante el otorgamiento de beneficios cambiarios para la importación de maquinarias y partes. Por su parte, el gobierno les impuso un programa de integración local hasta el 90 % en un periodo de cinco años. La política brasilera no estableció restricciones en el número de plantas que se establecerían en el país. En 1956, funcionaban seis plantas, aunque ninguna en el rubro de automóviles de pasajeros, existiendo cuatros propuestas más en estudio<sup>71</sup>.

A diferencia de la Argentina, el Brasil contaba con una industria siderúrgica integrada y con un sector metalmeccánico de mayor solidez, inclusive en la fabricación de bienes de capital<sup>72</sup>. Esta situación y la existencia de un mercado potencial más importante para los automotores la hicieron particularmente atractiva a la instalación de empresas extranjeras.

En Argentina, el objetivo de desarrollar la industria se inició en 1951, momento en el cual todavía no se contaba con una producción de acero de importancia. Sin embargo, la intervención estatal fue más profunda que en Brasil ya que el estado implantó la primera planta que logró fabricar automóviles en serie<sup>73</sup>. Su fracaso comercial no debería oscurecer el estímulo que ello significó para el desarrollo de la industria auxiliar. La instalación de la *Kaiser* reforzó el papel del estado en la medida en que éste intervino como socio minoritario y, a través del Banco Industrial, aportó el capital para la construcción de la planta. Si bien esto significaba ventajas extraordinarias para la empresa norteamericana, cuyo aporte se reducía a maquinaria obsoleta, revela el interés por el desarrollo del sector.

Con todo, la falta de un enfoque general se manifestó en la escasa atención que merecieron algunas cuestiones. En primer lugar, el gobierno actuó guiado por la idea de una integración local de la producción intensiva que, como en el caso de Brasil, debía reducir los componentes de importación. Pero esta política se tomó bajo la presión ejercida por la escasez de divisas, sin mayor interés por obtener escalas óptimas de producción y economías de especialización. En suma, imponía a la industria un esfuerzo productivo que afectaba su competitividad. Los requerimientos de integración local tampoco fueron seguidos de políticas de asesoramiento tecnológico a la industria auxiliar. En cambio, se prefirió el camino expeditivo de la instalación de empresas extranjeras, prefigurando en este aspecto a la política sectorial aplicada por Frondizi a partir de 1959.

En segundo lugar, el régimen siguió el camino del estudio individual de cada propuesta. Se ha argumentado que San Martín planeaba la radicación de un número reducido de empresas extranjeras, las que orientarían su producción

71. Naciones Unidas (1957), p. 64.

72. Suzigan (1986), pp. 260-284; Leff, (1968), pp. 8-29.

73. En cambio, en Brasil la industria era íntegramente de propiedad extranjera. Evans (1995), pp. 91-92.

hacia distintos mercados, evitando así el incremento de la capacidad instalada y la erosión de las economías de escala<sup>74</sup>. De esta forma, la *Kaiser* fabricaría automóviles de turismo y jeeps, mientras que *Mercedes Benz* se dedicaría a la producción de camiones diesel. En realidad, no existen evidencias de que se hubiera concretado esta orientación. En contraste, en 1954, San Martín intervino en el cierre de un convenio entre la italiana *SIATA* y *Rosati y Cristóforo* para el inicio de la fabricación de automóviles *Mitzi*<sup>75</sup>. Aunque es evidente que para entonces los proyectos en curso sólo incluían dos firmas privadas más y un volumen de producción total cercano a las 50 mil unidades, el interrogante sobre qué hubiera ocurrido de presentarse más propuestas queda abierto.

### Conclusiones

Al término de la Segunda Guerra Mundial, se iniciaron los más importantes intentos de establecer una industria automotriz en la Argentina. El agotamiento de las divisas acumuladas durante la Guerra y el inicio de periódicas crisis de balanza de pagos alentaron al régimen peronista a fomentar la fabricación integral de automóviles, abandonando la fase de ensamble que se había iniciado en los años veinte. A partir de 1951, el gobierno de Perón empleó diversos instrumentos como su inclusión dentro del régimen de industrias de interés nacional, la fundación de una empresa pública y el estímulo a la inversión de capital extranjero.

En conjunto, esta política se diferenció de la aplicaría el gobierno de Frondizi a partir de 1959 en la medida en que reservó un papel central al estado como productor y regulador. Sin embargo, la política peronista no pudo eludir con éxito algunos problemas esenciales como, por ejemplo, los derivados de los exigentes programas de integración local de la producción, la diversificación de modelos por planta y el escaso grado de desarrollo de la industria auxiliar. Y aunque inicialmente estos problemas, que afectaban la competitividad de la industria, tenían una importancia menor debido a la reserva de un mercado interno con una demanda contenida, abrían interrogantes sobre su futuro. En forma adicional, luego de la etapa inicial del IAME, la despreocupación gubernamental por la dependencia tecnológica ejemplificada en las amplias concesiones otorgadas a la *IKA* marcó un rumbo que se acentuaría en los años sesenta.

La modificación de la política sectorial en 1959 y el aliento al ingreso masivo de filiales extranjeras agravaría estos problemas, poniendo en evidencia que el desarrollismo de Frondizi no sólo no pudo imponer una estrategia industrial más racional sino que incluso descartó las prevenciones de la política industrial peronista.

74. Treber (1977), p. 384, Frenkel, (1992), pp. 125-126.

75. *Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, n° 37, diciembre de 1954, p. 593.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ALTIMIR, O., SANTAMARIA H. y SOURROUILLE, J. (1966), “Los instrumentos de promoción industrial en la posguerra”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 6, n° 22-23, pp. 469-487.

*Anales de Legislación Argentina*, 1951-1956.

ANGUEIRA M. y TONINI, M. (1986), *Capitalismo de estado, 1927-1956*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

ANTONIO, J. (1966), *¿Y ahora qué?*, Verum et Militia, Buenos Aires.

BARANSON, J. (1971), *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Tecnos, Madrid.

BALLESTER MOLINA, C. (1937), “La capacidad argentina para la construcción de motores y automóviles” en *Revista Servir*, Año II, julio de 1937, n° 13.

BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (1948), *Memoria Anual. 1947*, Buenos Aires.

BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL ARGENTINO (1948), *Informes sintéticos acerca de las diversas condiciones económicas de las diversas ramas de la industria argentina*, Buenos Aires, 1948, Vol. 1, pp. 227-270.

*Boletín de la Cámara de Comercio Argentino Alemana*, 1952-1957.

*Boletín Oficial* (1949), Año LVII, 23 de agosto.

*Comments on Argentine Trade*, 1940-1946.

CONSORCIO INDUSTRIAL para la PRODUCCION AUTOMOTRIZ S.A. (1953), *Estatutos aprobados por decreto 13.104/53*, Buenos Aires.

*Contrato entre IAME, Kaiser Motor Corporation, Willys Motors Inc, Kaiser Engineers Division of Henry Kaiser Co. e IKA S.A.* (1955), Buenos Aires.

DIRECCION NACIONAL DE FABRICACIONES E INVESTIGACIONES AERONAUTICAS (1958), *Memoria y Balance del 1er. Ejercicio*, Buenos Aires.

DIRECCION NACIONAL DE FABRICACIONES E INVESTIGACIONES AERONAUTICAS (1967), *Reseña histórica en su 40 aniversario*, Córdoba.

DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES (1948), *Memoria anual correspondiente a 1947*, Buenos Aires.

ESCUDE, C. (1983), *Gran Bretaña, Estados Unidos y la declinación argentina 1942-1949*, Belgrano, Buenos Aires.

EVANS, P. (1995), *Embedded Autonomy. States and Industrial Transformation*, Princeton University Press, Princeton.

- FUCHS, J. (1957), *La penetración de los trusts yanquis en la Argentina*, Editorial Fundamentos, Buenos Aires.
- FRENKEL, L. (1992), *Juan Ignacio San Martín. El desarrollo de las industrias aeronáutica y automotriz en la Argentina*, Buenos Aires.
- GARCÍA HERAS, R. (1985), *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires.
- INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA (1957), “Informe sobre la situación actual de la empresa”, Buenos Aires, mimeo.
- (1958), *La construcción automotor*, Buenos Aires.
- (1961), *Director’s Report and Annual Account at June*, Buenos Aires.
- KATZ, J. y KOSACOFF, B. (1989), *El proceso de industrialización en la Argentina: evolución, retroceso y prospectiva*, CEPAL-CEAL, Buenos Aires.
- KRONISH, R. y MERICKE, K. (1984), “The Development of the Latin American Motor Vehicle Industry, 1900-1980: A Class Analysis”, en KRONISH Y MERICKE (ed.), *The Political Economy of the Latin American Motor Vehicle Industry*, MIT Press.
- LEFF, N. (1968), *The Brazilian Capital Goods Industry, 1929-1964*, Harvard University Press, Cambridge.
- Libro negro de la segunda tiranía* (1958), Buenos Aires.
- MAC DONALD, R. (1988), “Henry Kaiser and the Establishment of an Automobile Industry in Argentina” en *Business History*, Vol. XXX, n° 3, pp. 329-345.
- MC CLOUD, J. (1995), *The IKA Story*, Edición del autor.
- Metálica liviana*, 1954-1955.
- Metalurgia*, 1944-1956.
- NACIONES UNIDAS (1957), *Problemas de la Industria Siderúrgica y de Transformación del Hierro y el Acero*, Instituto de Desarrollo Económico – BID, México, Anexo VII.
- OFICINA DE ESTUDIOS PARA LA COLABORACION ECONOMICA INTERNACIONAL (1960), *Evolución y desarrollo del mercado automotor en Argentina*, Buenos Aires.
- PRADOS ARRARTE, J. (1944), *El control de cambios*, Sudamericana, Buenos Aires.
- PRESIDENCIA DE LA NACION (1946), *Plan de Gobierno, 1947-1951*, Buenos Aires.
- (1953), *Segundo Plan Quinquenal*, Buenos Aires.
- Qué sucedió en siete días*, 1956-1958.

*Review of the River Plate*, 1945-1955.

ROUGIER, M. (2001), *La política crediticia del Banco de Crédito Industrial durante el primer peronismo*, Buenos Aires, CEEED, Facultad de Ciencias Económicas.

SCHVARZER, J. (1996), *La industria que supimos conseguir*, Planeta, Buenos Aires.

SOURROUILLE, J. (1980), *El complejo automotor en Argentina*, Nueva Imagen, México.

SUNDELSON, W (1957), *La Industria Automotriz en Méjico*, México.

SUZIGAN, W. (1986), *Indústria Brasileira. Origem e desenvolvimento*, San Pablo.

TREBER, S. (1977), *La economía argentina*, Macchi, Buenos Aires.

*Who's who in America* (1945), Mac Milla, New York, 1945, p. 1.482.

**ANEXO**  
**AUTOMOTORES DE CARGA Y DE PASAJEROS EN CIRCULACIÓN, Y NÚMERO DE**  
**UNIDADES POR HABITANTE (ARGENTINA, 1920-1958)**

Año	Pasajeros en miles	Carga en miles	Total en miles	Habitantes por automóviles
1920	s/d	s/d	48	204
1921	53,7	0,4	54,1	172
1922	67,7	0,9	68,6	141
1923	89,7	4,5	94,2	110
1924	112,8	10,8	123,6	91
1925	160,7	19,2	179,9	65
1926	201,0	28,0	229,0	53
1927	231,7	40,9	272,6	47
1928	273,2	66,7	339,9	41
1929	329,7	81,7	411,4	35
1930	344,1	91,7	435,8	35
1931	325,7	91,6	417,3	37
1932	286,7	85,2	371,9	43
1933	243,2	78,9	322,1	52
1934	256,8	81,6	338,4	50
1935	270,3	84,3	354,6	48
1936	283,9	87,0	370,9	47
1937	297,4	89,7	387,1	45
1938	305,0	100,7	405,7	45
1939	316,9	107,0	423,9	44
1940	310,9	116,9	427,8	46
1941	319,4	121,2	440,6	46
1942	319,2	129,0	448,2	46
1943	320,8	138,8	459,6	47
1944	319,7	145,6	465,3	58
1945	310,9	141,5	452,4	50
1946	284,5	150,9	435,4	57
1947	290,0	195,3	485,3	58
1948	327,0	211,8	538,8	54
1949	346,3	242,0	588,3	54
1950	355,7	248,8	604,5	54
1951	369,6	253,4	623,0	54
1952	378,1	260,8	638,9	54
1953	372,4	265,9	638,3	56
1954	355,1	264,6	619,7	60
1955	389,9	279,3	669,2	57
1956	417,9	293,8	711,7	56
1957	468,8	320,5	789,3	55
1958	529,6	349,0	878,6	52

Fuente: OECEI (1960).



***Business, government and industrial policy in the origins of the Argentine automotive industry, 1943-1958***

ABSTRACT

*The aim of this article is to analyze the state's role in the establishment of the Argentine automobile industry. Even though this industry reached an appreciable development since 1959, during the previous decade the national state promoted it through the creation of the first national mass production car company, the support of national business and the formation of a company in association with Henry Kaiser. This paper argues that even though the Argentine government's interventionism was stronger than in Brazil, Mexico or Colombia, the industrial policy did not tackle some important problems. However, the Peronist policy shows more rationality than the industrial policy implemented since 1959.*

KEY WORDS: Automobile Industry, Argentina, Industrial Policy, Peronism.



***Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958***

RESUMEN

*El objetivo de este artículo es analizar el papel del estado en los orígenes de la industria automotriz argentina. Aunque esta industria alcanzaría un notable desarrollo a partir de 1959 sobre la base de la instalación de filiales de empresas extranjeras, durante la década previa el estado nacional impulsó al sector a través de diferentes mecanismos tales como la creación de la primera empresa automotriz de producción en serie, el aliento al capital nacional y la asociación con Henry Kaiser. El trabajo argumenta que si bien la intervención estatal fue mucho más lejos que en países como Brasil, México o Colombia, la política industrial desconoció algunos problemas esenciales. Con todo, la política peronista se mostró más racional que la que se aplicaría a partir de 1959.*

PALABRAS CLAVE: Industria automotriz, Argentina, Política industrial, Peronismo.

