

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

Los alcances de la producción automotriz bajo el peronismo. El caso de IAME.

Harare, Ianina (UBA / CEICS / CONICET).

Cita:

Harare, Ianina (UBA / CEICS / CONICET). (2007). *Los alcances de la producción automotriz bajo el peronismo. El caso de IAME. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/491>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Los alcances de la producción automotriz bajo el peronismo. El caso de IAME

Introducción

Esta ponencia 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. Este trabajo corresponde a la primera etapa de la investigación en donde se analizó el desarrollo de la industria local bajo el peronismo. Se incluye una introducción donde se estudia el desarrollo anterior de la rama y las condiciones en las cuales llega al peronismo. Sobre esta base, se analiza la creación de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado.

El eje del artículo es la búsqueda de las condiciones que favorecieron el desarrollo de esta industria estatal, así como aquellas que lo limitaron. Se busca, de esta forma, comprender los factores objetivos que determinan el fracaso del desarrollo de una industria nacional de automóviles. La hipótesis general que guía la investigación es que los límites de la economía nacional devienen del carácter reducido y tardío del capitalismo argentino. En particular, en la industria automotriz, esto se devela en la incapacidad para generar una industria competitiva y una producción a gran escala. Veremos aquí algunos de los factores que lo impiden.

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

¹ Davenport 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.

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. El armado del vehículo representaba entre un 20% y un 25% del costo total de producción de un automóvil para la época⁴. 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 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

³ Gerchunoff, 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.

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

⁵ Estas 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.

⁶ Phelps: *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.

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

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

¹¹ Phelps: *op. cit.*, p. 72.

¹² Phelps: *op. cit.*, p. 60.

¹³ Lifschitz, 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.

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 a 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 ve 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 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 producción 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

¹⁴ Gerchunoff y Llach: *op. cit.*

¹⁵ FIAT: *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.

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

Fabricas de automóviles, camiones y carrocería (armado y fabricación), 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

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 Porsche²². 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

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

²⁰ *Ídem*

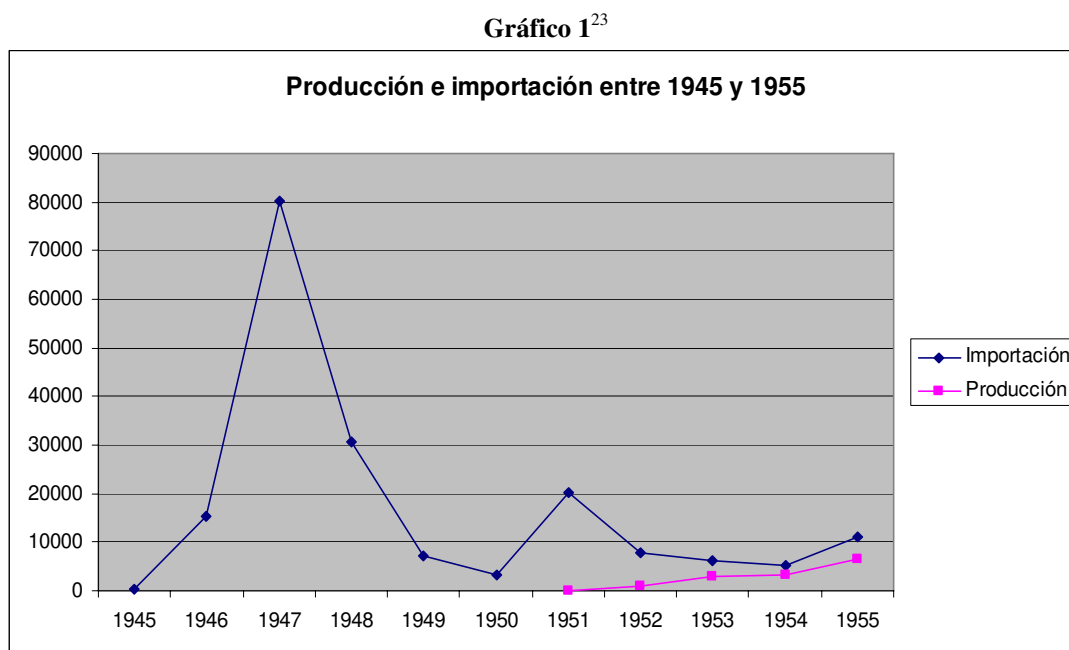
²¹ Según información censal de: *Censo Industrial de 1935*, relevado el día 31 de octubre de 1935; *Estadística industrial de 1939*, relevada el 31 de diciembre de 1939; *Estadística industrial de 1941*, relevada el 31 de diciembre de 1941; *IV Censo General de la Nación*, Tomo III, relevado los días 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.

²² *Revista de la UIA*, noviembre-diciembre de 1962.

que se instalaron posteriormente en Córdoba. Ésta fue la base sobre la cual se radicarían, pocos años después, Industrias Kaiser y Fiat en la misma provincia.

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.



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 instauro un sistema de control de cambios que implicaba la obligatoriedad de tramitar un permiso previo para importar lo cual dificultó la importación hasta 1955²⁴. Por otro lado, el 50% de las importaciones autorizadas debían destinarse a organismos públicos y sólo el 50% restante podía destinarse a la venta libre²⁵. Estas cifras nos muestran que la demanda de automóviles debía ubicarse por encima del nivel de importaciones 1947, donde 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 europeo²⁶. 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

²³ Fuente: Elaboración propia en base a: FIAT: Op. Cit. y Sourrouille, Juan: Op. Cit.

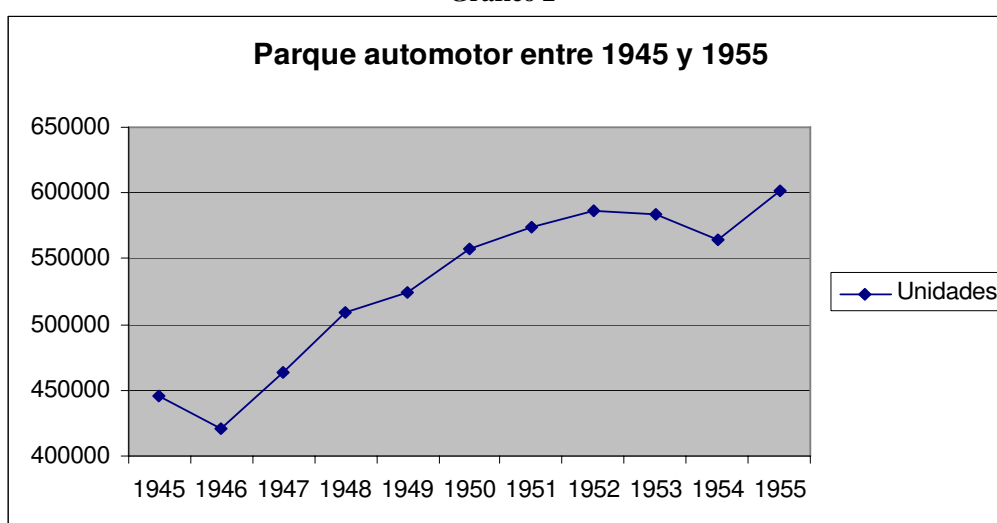
²⁴ FIAT: Op. Cit., p. 7 a 12.

²⁵ Antonio, Jorge: *¿Y ahora qué?*, Imprenta Argentina, Buenos Aires, 1970.

²⁶ FIAT, Op. Cit., p. 13.

importación para una partida de automóviles de Mercedes Benz fue utilizado como contraparte del pedido 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 guerra²⁷. 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 país²⁸, así como chasis de pequeño tonelaje, ejes delanteros y traseros, la transmisión y la caja de velocidades²⁹. El año 1951 marcará también el inicio de la producción nacional con la creación de Autoar que producía unos 120 vehículos por mes³⁰. 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 industria³¹.

Gráfico 2³²



La demanda insatisfecha puede estimarse mediante el índice de “absorción anual” elaborado por Fiat³³. 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, entre otros. Este análisis se realiza sobre los automóviles “de turismo”, es decir aquellos utilizados para el uso personal, excluyendo camiones y colectivos.

²⁷ Antonio: *op. cit.*

²⁸ FIAT: *op. cit.* p. 24.

²⁹ 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.

³⁰ Revista de la UIA, noviembre-diciembre de 1962.

³¹ Chisari, Omar: *Informe sectorial: La industria automotriz en la Argentina*, Universidad Argentina de la Empresa, Instituto de Economía, 1997, Anexo Estadístico-1.

³² Fuente: FIAT: *Op. Cit.*, p. 5.

³³ FIAT, *op. cit.*, p. 27.

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 retiraron 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 es 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 autopartista³⁴. Sin embargo, la producción local de auto partes se veía dificultada por la falta de materias primas, en especial de acero.³⁵

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 país³⁶. 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 abastecimiento³⁷. 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:

³⁴ Ídem, p. 34.

³⁵ *Revista de la UIA*, n°919, año LVIII, julio de 1945. p. 82.

³⁶ *Argentina fabril*, n°866, año LIV, febrero de 1941, p.53.

³⁷ *Argentina fabril*, n°895, año LVI, julio de 1943, p.90.

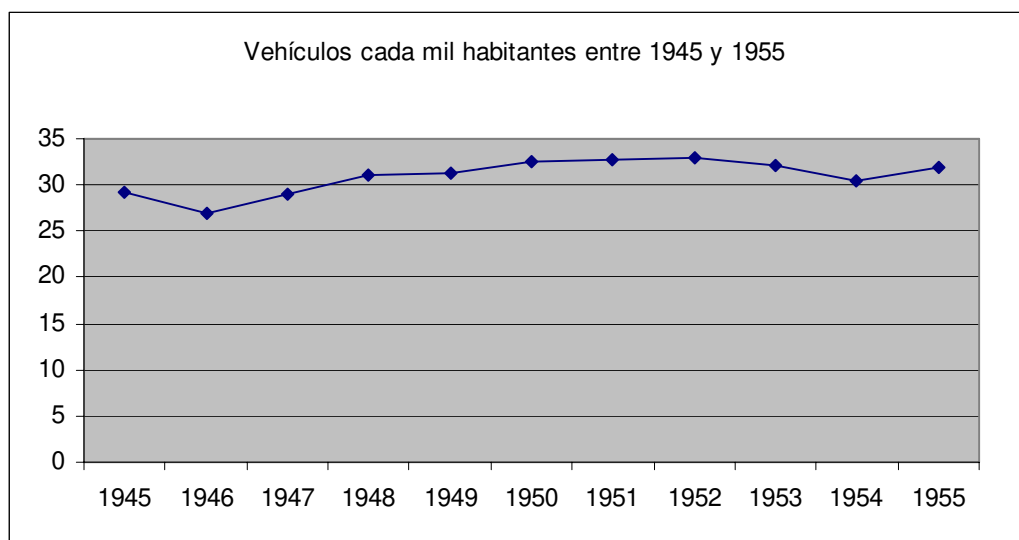
“Es cierto que la industria nacional proporciona algunos de esos repuestos más simples que, desde luego, salvo honrosas y contadísimas excepciones, no pueden equipararse ni en calidad ni en precio a sus similares importados, en nuestros talleres se utilizan, por motivos de emergencia, y la verdad es que su empleo motiva constantes y aireadas reclamaciones de los clientes”³⁸.

Cuadro 1. Automotores en circulación a fines de 1954, según antigüedad del modelo³⁹.

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.

Gráfico 3⁴⁰



³⁸ *Autotécnica*, mayo de 1950, año XVI, n° 182.

³⁹ Fuente: “Calidad pero no a costa de nuestra industria”, Revista *Qué sucedió en 7 días*, 8 de mayo de 1956, Año II, N°82.

⁴⁰ Fuente: Ferreres, Orlando: *Dos siglos de economía argentina (1810-2004)*, El Ateneo, Buenos Aires, 2006.

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 localmente⁴¹. 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 debía limitarse en la primera etapa a una planta de montaje y oficinas técnicas y de investigaciones necesarias para asesorar y ayudar a la industria privada por cuenta de la cual correría la producción de piezas y partes⁴². Como veremos, estos consejos fueron seguidos. 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 Córdoba⁴³. Ésta habría sido vendida por Cesar Castano⁴⁴, cuya maquinaria serviría para la fabricación que estaba planificada, autos económicos inspirados en el modelo DKW alemán⁴⁵. 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.⁴⁶ 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.⁴⁷

⁴¹ Frenkel, Leopoldo: *op. cit.*

⁴² *Revista de la UIA*, n°919, año LVIII, julio de 1945. p. 82.

⁴³ Dinfia: *Dinfia, 40 años de un ideal argentino. 10 de octubre de 1927 – 1967*, Talleres gráficos de la FMA, Bs. As.- Córdoba, 1967. Tal vez se refiera a la de Castano.

⁴⁴ *La voz del interior*, Córdoba, 10/8/ 2001.

⁴⁵ *Revista Motor*, Año I, n° 12, Bs. As., mayo de 1948, pp. 1 y 2.

⁴⁶ Dinfia: *Op. Cit.*, p. 75.

⁴⁷ Dinfia: *Op. Cit.*

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 automotriz⁴⁸. 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.⁴⁹

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 bulones⁵⁰.

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 continuas⁵¹.

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.

⁴⁸ *Ídem.*

⁴⁹ Rogliatti, Juan: "Nacen en Córdoba los automóviles argentinos de IAME", Revista *Velocidad*, Buenos Aires, mayo de 1953.

⁵⁰ *Ídem*

⁵¹ *Ídem.*

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 disamómetros, que es donde se mide su rendimiento⁵².

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 deseadas⁵³.

Los chasis se construían simultáneamente con chapa de acero doblada y soldada eléctricamente. Se les aplicaba las suspensiones, el motor, los conjuntos 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 manualmente⁵⁴. Esta línea era lo constituía la fábrica de automóviles propiamente dicha⁵⁵. 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 talleres⁵⁶.

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 tablero⁵⁷.

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 Justicialista⁵⁸. Pero los técnicos consideraron que la potencia de dos cilindros

⁵² *Ídem.*

⁵³ *Ídem.*

⁵⁴ 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.

⁵⁵ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit. La fabricación de piezas se realizaba bajo la égida de la Fábrica de Aviones que actuaba como proveedora.

⁵⁶ Rogliatti, Juan: Op. Cit..

⁵⁷ *Ídem.*

⁵⁸ *Autos de época*, Año II, n° 5, Buenos Aires, primavera de 1997.

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 problemas⁵⁹. Por esta razón, en 1957, será reemplazado por otro con mayor potencia. El automóvil fabricado con este motor fue rebautizado como Institec Graciela⁶⁰.

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 de estos y los distribuyó entre pequeños agricultores. Pero los mismos eran defectuosos y se levantaban de la parte delantera e incluso llegaban a volcarse. Por esta razón, fueron retirados y almacenados⁶¹.

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 Rastrojeros⁶². 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 40⁶³. 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 Alemania⁶⁴. En 1954, Borgward acordó la constitución de Borgward Argentina en Isidro Casanova⁶⁵.

Los obstáculos superados

Según la opinión que se conoció de los empresarios norteamericanos 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 mercado⁶⁶, tampoco creían que esto fuera posible técnicamente.

“La principal dificultad con que tropezaran los argentinos cuando se lancen a las 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

⁵⁹ “Hay que racionalizar IAME, no destruirlo”, Revista *Qué sucedió en 7 días*, 1 de agosto de 1956, Año II, N°97.

⁶⁰ Frenkel: *op. cit.*

⁶¹ *Autos de época*, Buenos Aires, Año II, n° 5, primavera de 1997.

⁶² Frenkel: *op. cit.*

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

⁶⁴ Frenkel: *op. cit.*

⁶⁵ *Ídem.*

⁶⁶ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

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”.⁶⁷

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”⁶⁸.

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”⁶⁹.

Estas dificultades determinaron el tipo de producción de la fábrica:

⁶⁷ *Autotécnica*, marzo de 1953, año XIX, n° 214.

⁶⁸ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁶⁹ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

“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”.⁷⁰

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”.⁷¹

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”.⁷²

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”.⁷³

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

⁷⁰ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁷¹ Entrevista a Monserrat, Op. Cit.

⁷² Entrevista a Monserrat, Op. Cit.

⁷³ Entrevista a Domingo Bizzi, Op. Cit.

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”.⁷⁴

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.”⁷⁵

La financiación provenía de créditos del Banco Industrial. Para esto, el director de fabricación automotriz fue nombrado Vocal de la entidad por la Fuerza Aérea⁷⁶. Los créditos otorgados eran del 30% del valor del contrato a un interés del 6 y 7% anual.⁷⁷ 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.⁷⁸ 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.⁷⁹

IAME constituye incluso el Consorcio Industrial para la Producción Automotriz Argentina (CIPA) en 1953⁸⁰, en donde invierte 4.500.000 de pesos⁸¹. Los accionistas de esta sociedad anónima eran los propios autopartistas y el objetivo era asegurar la distribución de repuestos en todo el país.⁸²

En total, IAME recibió del Banco Industrial, en entre 1953 y 1955, más de 600 millones de pesos⁸³, de lo cuales 533.750.000 fueron entregados en 1953⁸⁴ cuando comenzó la producción en serie. Sólo en ese año, IAME concretó 1030 contratos con la industria privada. Trabajaban para la fábrica 280

⁷⁴ Entrevista a Monserrat, Op. Cit.

⁷⁵ *Revista Nacional de Aeronáutica*, año XII, n° 122, mayo de 1952, p. 16.

⁷⁶ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁷⁷ *La voz del interior*, Córdoba, 23/4/1952, p.4.

⁷⁸ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁷⁹ *Boletín Aeronáutico Público*, n° 1204, Buenos Aires, 23 de mayo de 1955, pp. 631 y 632.

⁸⁰ *Boletín Aeronáutico Público*, n° 1016, Buenos Aires, 28 de mayo de 1953, pp. 980 y 981.

⁸¹ *Ídem*, p. 981.

⁸² Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁸³ Rougier, 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.

⁸⁴ *Diario de sesiones, Cámara de Diputados*, 1953, tomo III, Imprenta del Congreso de la Nación, Bs. As., pp. 2213 a 2222.

establecimientos. La existencia de máquinas herramientas en la planta había aumentado de 1609 en 1948 a 3035 en ese año⁸⁵.

Los límites insalvables

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

Producción automotriz del IAME entre 1952 y 1966 por modelo⁸⁶

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 día⁸⁷. 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 unidades⁸⁸, es decir, 83 por día. Renault, en 1952, fabricó 650 vehículos por día⁸⁹.

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”.⁹⁰

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

⁸⁵ Esteban, Juan Carlos y Tassara, Luis Ernesto: *Valor, industria y enajenación de DINE*, Editorial Cátedra Lisando de la Torre; 1958.

⁸⁶ Fuente: Dinfia: *Op. Cit.*, p. 76.

⁸⁷ Se 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.

⁸⁸ *Autotécnica*, marzo de 1951, año XVII, n° 192.

⁸⁹ *Autotécnica*, noviembre de 1952, año XVIII, n° 212.

⁹⁰ Entrevista a Monserrat, *Op. Cit.*

“¡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 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”⁹¹.

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 mecánica⁹². 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 media⁹³. En IAME, la mecanización de la línea en ensamblaje no se realizó porque el volumen de producción no lo justificaba.⁹⁴

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 maquinaria⁹⁵ 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 torner. 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.”⁹⁶

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:

⁹¹ Entrevista a Monserrat, Op. Cit.

⁹² *Mundo Ford*, n°251, año XXI, febrero de 1945, p. 2.

⁹³ *Ídem*.

⁹⁴ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁹⁵ *Revista Nacional de Aeronáutica*, año XIII, n° 134, mayo de 1953, p. 40.

⁹⁶ Entrevista a Domingo Bizzi, Op. Cit.

“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 puesto un control de embarque de piezas y de seguimiento de los transportes para asegurarnos que llegaran a tiempo. Era complicado el abastecimiento”.⁹⁷

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”⁹⁸.

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

⁹⁷ Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

⁹⁸ Entrevista a José Monserrat, Op Cit.

veces de lejanos territorios el acero, el hierro bruto, el carbón de coke con que no cuenta para satisfacer sus elementales necesidades...”⁹⁹

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.

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 personal¹⁰⁰.

El decreto que autoriza la creación de Industrias Kaiser Argentina explicita 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 “es la indispensable para desarrollar rápidamente en el país una producción de monto considerable”.¹⁰¹ 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”.¹⁰²

Efectivamente, eso es lo que logró IAME. La creación de las condiciones, las bases, sobre las que luego se asentó la industria automotriz.

Conclusiones

El proyecto de IAME respondió a necesidades reales. El envejecimiento del parque automotor y las dificultades para importar unidades y para lograr que empresas extranjeras radicarán plantas en el país, empujó al gobierno a impulsar una industria local. La producción no pretendió sólo satisfacer la demanda de transporte de pasajeros, sino también de mercancías. Esto nos da la pauta de que no

⁹⁹ *Diario de sesiones, Cámara de Diputados*, 1953, tomo III, Imprenta del Congreso de la Nación, Bs. As., p. 2216.

¹⁰⁰ Contrato entre Kaiser Motors Corporation y IAME, 19/1/55.

¹⁰¹ Decreto n° 735 del 19/1/1955, en *Boletín oficial*, n° 17.822, año LXIII, Bs.As., 25/1/1955.

¹⁰² Entrevista a José Monserrat, Op. Cit.

sólo se intentó beneficiar a la población consumidora de vehículos turísticos, sino también a los productores, en particular a los rurales. Esta observación parte del análisis realizado de la producción de la empresa. El material del que disponían para armar vehículos fue destinado principalmente a estas producciones en desmedro de otro tipo de transporte.

En la descripción del proceso de trabajo y de producción observamos los esfuerzos que han sido realizados. Se creó una industria autopartista allí donde era inexistente, se capacitó al personal sin ninguna experiencia previa y se adquirió la maquinaria necesaria. Sin embargo, la fábrica tuvo sus limitaciones. La producción fue exigua y su aumento con las locales era imposible, dadas las limitaciones técnicas.

Consideramos que los límites que tuvo IAME no son más que los propios del ámbito de acumulación en el que se desarrolló. 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.