

ESCENARIOS DEL DESARROLLO INDUSTRIAL BONAERENSE (1820-2020)

Marcelo Rougier (coordinador)



TERRITORIOS E IDENTIDADES

**ESCENARIOS DEL
DESARROLLO
INDUSTRIAL
BONAERENSE
(1820-2020)**

ESCENARIOS DEL DESARROLLO INDUSTRIAL BONAERENSE (1820-2020)

Marcelo Rougier (coordinador)



Ediciones
Bonaerenses

Escenarios del desarrollo industrial bonaerense, 1820-2020 / Marcelo Rougier... [et al.] ;
compilación de Marcelo Rougier. - 1a ed. - La Plata : Ediciones Bonaerenses, 2023.
464 p. ; 23 x 16 cm. - (Territorios e identidades /1)

ISBN 978-987-48480-8-6

1. Industrias. 2. Historia de la Provincia de Buenos Aires. I. Rougier, Marcelo, comp.
CDD 338.982

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
Calle 6 e/ 51 y 53, La Plata (1900), Buenos Aires, Argentina

© Ediciones Bonaerenses

2023

En colaboración con el Ministerio de Hacienda y Finanzas
y el Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica.

Dirección general: Agustina Vila

Dirección editorial: Guillermo Korn

Coordinación general: Agustín Arzac

Edición: Oliverio Coelho

Corrección: María Laura Ramos Luchetti

Diseño de colecciones: Ezequiel Cafaro

Diseño: Federico Gianni

La investigación base fue financiada por el Consejo Federal de Inversiones (CFI).

1ª edición, febrero de 2023

2023, Ediciones Bonaerenses, Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires

Todos los derechos sobre esta obra fueron cedidos para la presente edición

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina



Licenciado bajo Creative Commons

Atribución - No comercial - Compartir obras derivadas igual

EL DESPLIEGUE DE LAS MANUFACTURAS DURANTE LA ECONOMÍA AGROEXPORTADORA (1914-1935)

Juan Odisio y Ludmila Scheinkman

El contexto nacional

Desde fines del siglo XIX, y hasta la Primera Guerra Mundial, Argentina atravesó una expansión económica ligada a la exportación agropecuaria con índices de crecimiento que no volvería a alcanzar en su historia posterior. Si bien el conflicto bélico interrumpió esa dinámica —y fue un primer aviso de los límites que implicaba la dependencia del sector primario exportador—, entre 1914 y 1929 la economía continuó su crecimiento, aunque a tasas menores.

Una de las particularidades del proceso fue el temprano despliegue de una industria que surgió, en muchos casos, ligada al propio desarrollo de la economía agraria. Así, en primer lugar, se destacaron sectores dedicados a procesar materias primas para su exportación —como los molinos harineros o los frigoríficos, dominados por el capital extranjero— y, por otro lado, con una dinámica diferente, los rubros enfocados en la producción de bienes simples de consumo masivo para el mercado interno, como los de alimentos y bebidas, confección de ropa y calzado o la fabricación de insumos para la construcción. De hecho, al nivel nacional, la industria tuvo hasta 1929 un crecimiento cercano al 6 % anual promedio, superando incluso al de la economía nacional, que se ubicaba por encima del 5 %. En este marco, el peso de la provincia de Buenos Aires sobre el total de la industria nacional fue creciente.

El impacto de la Primera Guerra Mundial se hizo sentir sobre el comercio exterior y en los flujos migratorios y de capitales. La industria también se vio afectada por la guerra, lo cual puso de manifiesto que muchos rubros, como es el caso de la metalurgia, eran dependientes de la importación de maquinaria e insumos básicos como el hierro, el acero o sustancias químicas. Solo unos pocos sectores en el ramo de alimentos y textiles (carne congelada y en conserva, calzado de cuero, textiles de lana), que empleaban materias primas locales, pudieron aprovechar el espaldarazo de la protección de facto provocada por el conflicto bélico, reemplazando importaciones. También crecieron las embrionarias industrias del papel y química. Más aún, en términos del producto industrial por habitante, el ritmo medio de crecimiento entre 1914 y la crisis de 1929 se aceleró, llegando prácticamente al 3 % anual. Esto

se hizo sentir asimismo en la estructura productiva provincial. En 1922, Nicolás Casarino (presidente del Directorio del Banco Provincia, profesor de la Universidad de Buenos Aires y exministro de Hacienda de la provincia) escribió que la industria bonaerense, “incipiente y limitada antes de 1880, adquirió una gran expansión en los años sucesivos, hasta llegar a su máximo desarrollo durante la gran guerra de 1914 a 1917. Se instalaron nuevas fábricas y las pequeñas tuvieron que aumentar la capacidad de producción, debido a la gran demanda de los países en lucha y de los altos precios que ellos abonaban por la mercadería elaborada”. Por entonces, según Casarino, las 14 848 fábricas y talleres de la provincia representaban el 30 % del total nacional y su capital, de 470 millones de pesos moneda nacional, el 26 % del total invertido en la industria (Casarino, 1922: 250).

A su vez, la crisis provocada por la guerra acentuó otro rasgo característico de la industria argentina: su concentración. Por un lado, se reforzó la primacía de unas pocas grandes empresas, muchas de ellas vinculadas a grupos empresariales diversificados, como Tornquist, Bunge y Born o Bemberg, que coexistían, dominando el mercado, con una miríada de pequeños establecimientos cuasi artesanales. Por otro lado, en términos geográficos, se acentuó la concentración de industrias en la región pampeana y, si bien se mantenía la primacía de la Ciudad de Buenos Aires, ya era posible advertir, a partir del aumento en la cantidad de establecimientos, el desarrollo industrial de la provincia y su mayor peso relativo en el conjunto nacional, tendencia que se profundizó en los años subsiguientes.

Después de la guerra, la expansión industrial continuó, aunque con algunas características distintivas. En primer lugar, se aceleró su crecimiento, motorizado por la llegada de capitales de Estados Unidos y Europa, especialmente alemanes. En parte, estos se dirigieron a consolidar las posiciones previamente adquiridas, como en la industria frigorífica, lo que se advierte en el crecimiento de la firma Swift, vinculada al “*trust* de Chicago” y que tenía una planta en Berisso, o por la expansión de la Armour de Nueva York, que adquirió La Blanca, ubicada en Avellaneda y en 1915 montó otro establecimiento en Ensenada. En segundo lugar, esas inversiones impulsaron la expansión manufacturera en ramas más modernas, como la producción cementera, la explotación petrolífera, la industria automovilística, química, farmacéutica, telefónica, gráfica, entre otras, así como también de la industria textil del algodón. Estas inversiones, acompañadas por la importación de maquinarias, transformaron la estructura del sector industrial. Además, estos capitales desembarcaron con tecnología y técnicas más modernas de organización de la producción —el taylorismo, notable en la industria frigorífica (Lobato, 1988)—, así como de gestión y comercialización —la “americanización” visible en las nuevas técnicas publicitarias—, orientadas a ganar los pujantes mercados de consumo (Rocchi, 2003). En tercer lugar, se consolidaron algunas grandes empresas industriales de capital local, como SIAM en el rubro metalmecánico, fundada en 1911. Finalmente, se produjo la aparición del Estado empresario en el sector industrial. A partir del descubrimiento del primer yacimiento de petróleo crudo en Comodoro Rivadavia en 1907, se destacó la creación de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) en 1922, la primera petrolera estatal del continente que rápidamente se consolidó como la empresa más

grande del país. Además, durante los años veinte se consolidó la orientación triangular del comercio exterior de la Argentina. La pujante economía norteamericana era competitiva con las actividades tradicionales del país, lo que llevó a que Inglaterra siguiera siendo el principal mercado de exportación, mientras las importaciones se orientaban cada vez más hacia los Estados Unidos. Este desequilibrio generó numerosas tensiones en las relaciones internacionales durante los siguientes lustros. Por último, después de varias décadas, en la primera posguerra se agotó el avance de la frontera productiva agrícola, lo que puso en tensión la alternativa agroexportadora como sendero viable de crecimiento futuro.

Las políticas públicas al nivel nacional tuvieron un impacto en el desarrollo industrial, con claros efectos también en la provincia. Al igual que en el periodo anterior, los principales instrumentos de protección a la producción manufacturera local fueron las tarifas aduaneras y no hubo políticas crediticias, de comercialización o tributarias de magnitud. De todos modos, la política aduanera respondió más a un objetivo fiscalista o a la defensa de intereses particulares que a una intención de promover la industrialización del país, aunque por momentos este pueda haber sido su efecto (Schvarzer, 1992). A comienzos de siglo XX, los sectores industriales más protegidos eran el azúcar y las bebidas, lo cual respondía en buena medida a pactos políticos con los poderes locales en las regiones productoras: la industria del azúcar en Tucumán y vitivinícola en Cuyo. A continuación se encontraban la industria textil y de indumentaria. La debatida Ley General de Aduanas, que había sido aprobada en 1905, tenía como objetivo garantizar la estabilidad de los ingresos fiscales, y se mantuvo en lo sustancial hasta la Segunda Guerra Mundial. El sistema de “aforos” no diferenciaba a los productos importados por categoría, haciendo que los de menor calidad pagaran una tarifa relativamente más elevada. Así, la producción local encontraba cierta protección frente a las importaciones de bienes de consumo popular (como textil, vino o azúcar), mientras que las manufacturas más elaboradas, de lujo o de mayor precio, pagaban una tarifa proporcional muy baja sobre su valor y por tanto continuaron comprándose en el extranjero. Por su parte, la Caja de Conversión, que funcionó entre 1900 y 1914, se suspendió durante la guerra, aunque el tipo de cambio se mantuvo prácticamente en el mismo nivel hasta 1920. Esto impactó sobre la protección efectiva, ya que los aforos no siguieron la evolución de los precios reales de importación. A pesar de que los precios de referencia fueron actualizados en 1911, 1923 y 1931, esto no hizo más que recuperar, y con rezago, la inflación internacional (Scheinkman y Odisio, 2021).

En relación con el financiamiento industrial, no existió una política sistemática, aunque hubo empresas grandes (y algunas medianas) que consiguieron préstamos de los principales bancos. Instituciones estatales, como el Banco de la Nación Argentina y de la Provincia de Buenos Aires, pero también privadas como los Bancos de Londres, Francés o de Italia habilitaron crédito a emprendimientos manufactureros, sobre todo cuando existían lazos o motivaciones políticas. El Banco Nación lideró la financiación del desarrollo productivo provincial, tanto agrario como comercial e industrial, pero también cumplió un papel relevante el Banco de la Provincia, aunque, como veremos, se orientó menos a la industria que al sector agrario. La

Bolsa de Comercio ofrecía menos oportunidades, aunque un número acotado de grandes firmas industriales cotizaba sus papeles (Rocchi, 2006).

Pese a que no lograron un cambio sustancial en la política económica, tras la Primera Guerra Mundial surgieron algunas voces, tanto desde el ámbito civil como militar, que abogaron de forma específica por un mayor desarrollo industrial. Al frente de esa prédica se ubicó el ingeniero Alejandro Bunge, quien a partir de 1918 reunió a un grupo de intelectuales en torno a la *Revista de Economía Argentina* (REA) que, con decidida orientación proteccionista, reclamaba políticas industriales más firmes y profundas, a fin de conquistar la “independencia económica” (Rougier y Odisio, 2017). Estas ideas tuvieron fuerte impacto en entidades patronales como la Confederación Argentina del Comercio, la Industria y la Producción (CACIP) y la Unión Industrial Argentina (UIA)¹. También algunos oficiales de las Fuerzas Armadas, preocupados por asegurar la “defensa nacional” y la “independencia económica”, contribuyeron a formular un discurso castrense favorable a la industrialización (Odisio y Rougier, 2020). Desde allí surgieron iniciativas como la creación en 1922 de YPF, bajo la dirección del coronel Enrique Mosconi, que apostaba al desarrollo de una industria petrolera estatal integrada y pretendía “romper con los *trust*” extranjeros que controlaban esa producción estratégica. El gobierno apoyó el desarrollo de YPF y permitió la subsistencia de la explotación privada, pero fortaleciendo la acción estatal sobre el mercado petrolero. En este mismo plano, al año siguiente una ley autorizó al Poder Ejecutivo a fomentar especialmente las industrias aeronáutica y metalúrgica, lo cual llevaría a la creación de la Fábrica Militar de Aviones poco después.

El conjunto de estas propuestas tuvo impacto en el segundo gobierno radical, aunque sus resultados fueron moderados. En 1923, Alvear anunció una orientación económica más “industrialista” en su mensaje en el Congreso, donde recogía mucho del discurso de la REA y la CACIP. Pero al año siguiente notaría que el proteccionismo no debía producir el encarecimiento del costo de vida, dando continuidad a la orientación tradicional del radicalismo (de Alvear, 1928). De igual manera, Bunge fue el principal asesor e impulsor de un proyecto oficial de reforma fiscal y aduanera. Si bien la reforma arancelaria fue aprobada, la fiscal, que incluía un impuesto progresivo a la renta, se trabó por la airada oposición de los sectores propietarios. En 1929, Luis Colombo, presidente de la UIA asesorado por Bunge, definió la necesidad de adoptar una política industrial más vigorosa para el país frente a las propuestas de la Sociedad Rural y el gobierno yrigoyenista respecto de la necesidad de reorientar el comercio exterior hacia Gran Bretaña expresado bajo el lema de “comprar a quien nos compra”. En su libro *¡Levántate y anda!* (1929), presentó un programa industrialista que contemplaba a la vez el desarrollo del mercado interno y la posibilidad de exportar manufacturas de origen agropecuario con mayor valor agregado mediante

¹ Impulsada por la Bolsa de Comercio de Buenos Aires en 1916, la CACIP fue el primero y uno de los más importantes intentos de nuclear a las diversas organizaciones sectoriales de la industria, el comercio y el agro en la que se plegaron distintas cámaras y bolsas de cereales del país y la poderosa Sociedad Rural Argentina.

la modificación del sistema aduanero, impositivo, las leyes de trabajo y la creación de instituciones de apoyo industrial. Sus propuestas, que iban más allá de las posiciones que hasta entonces habían sostenido el grupo Bunge o los militares, no serían realmente tenidas en cuenta hasta la Segunda Guerra Mundial.

Casi al mismo tiempo que se discutían estas ideas, apareció en el horizonte una crisis mundial inédita. En el plano local, en 1930 el golpe contra Hipólito Yrigoyen modificó el funcionamiento del sistema político. En la nueva coyuntura, las figuras militares, así como las de Colombo y Bunge, ganaron predicamento. Los nuevos funcionarios esperaban que los problemas internacionales fueran pasajeros. En 1932, tras unas elecciones espurias, asumió el gobierno la “Concordancia”, una coalición política encabezada por Agustín P. Justo. La duración y profundidad de la crisis condujo al equipo económico a abandonar sus previsiones para tomar medidas más decididas de intervención estatal. La regulación de los mercados monetarios y financieros, la aprobación de un plan de apoyo a los productores agrarios e impulso de las obras públicas, la modificación del sistema impositivo, la creación de las juntas reguladoras de la producción y, finalmente, la creación del Banco Central de la República Argentina en 1935, fueron algunos de los resultados más notables de la primera mitad de los años treinta.

Como veremos, la dinámica económica general, tanto del país como internacional, y los cambios en la política nacional sentaron el marco de posibilidades y límites para el desarrollo de la industria en la provincia de Buenos Aires entre 1914 y 1935.

Infraestructura y políticas públicas

Aunque la Primera Guerra Mundial significó sin dudas una alteración en el escenario que había propiciado la riqueza provincial en las décadas previas con base en las exportaciones agrarias, y fue una alerta sobre los límites que implicaba la dependencia del sector primario exportador, su impacto no fue tan profundo como para torcer el rumbo de la política económica y propiciar una orientación más decididamente industrialista en la provincia. Dado que el desarrollo de Buenos Aires estaba vinculado al intercambio ultramarino, la disrupción del comercio internacional provocada por el conflicto bélico se hizo sentir sobre todo en la imposibilidad de importar tecnología y bienes de capital, así como en la interrupción del flujo de crédito desde los países europeos, que habían provisto la infraestructura para el crecimiento de la producción y el desarrollo de los sistemas de transporte y comercialización en el periodo previo. Además, la exportación de cereales se vio afectada por las dificultades de transporte y la recuperación se vio retrasada por una magra cosecha en 1917. En el periodo posterior a la guerra, aunque con indudables cambios, que habrían de verse en los años siguientes, se buscó retornar a la misma orientación agroexportadora. Pero, más allá de las esperanzas de terratenientes y funcionarios,

el contexto internacional había cambiado: las medidas proteccionistas en los países centrales tendieron a restringir la libertad comercial, mientras que ideológicamente el liberalismo era jaqueado tanto por derecha como por izquierda. Como resultado, el ritmo de crecimiento de la provincia, sin detenerse, se desaceleró.

Esta pérdida de dinamismo se explica en parte porque ya había llegado a su fin la expansión horizontal de la frontera agrícola, que en el período anterior había sido el principal motor de crecimiento y había permitido la consolidación del territorio y fomentado el poblamiento de la provincia mediante la incorporación de inmigrantes, sobre todo europeos. Además, la economía provincial había aumentado su productividad mediante la incorporación de tecnología, la inversión en infraestructura y el mejoramiento de las técnicas agrarias. Sin embargo, después de 1914 solo algunas áreas que habían sido incorporadas más tardíamente a la producción, como el sudeste provincial, tuvieron un crecimiento de la productividad similar al del período previo. Como ha señalado Míguez (2013: 35): “una cosa es crecer por la rápida modernización de un sistema muy atrasado y otra es hacerlo más lentamente, dependiendo de la paulatina incorporación de nuevos adelantos”, lo que sucedió en la mayor parte de la provincia en los años veinte y treinta.

El ritmo migratorio internacional se desaceleró durante la guerra y prácticamente cesó después de 1930. Los censos son indicadores de esta tendencia. En 1914, la provincia de Buenos Aires era la más poblada del país, con 2 066 948 habitantes (seguida por la Capital, con 1 575 814 habitantes, y Santa Fe, con 899 640). Del total, 703 265 (el 34 %) eran extranjeros y entre ellos había casi el doble de varones que de mujeres (el porcentaje era mucho más parejo entre la población nativa). La proporción de población extranjera era similar a la de Santa Fe, y solo era superada ampliamente por la Capital Federal, donde casi la mitad de los habitantes eran migrantes internacionales. En los años veinte y treinta, con su estructura política plenamente consolidada, la preeminencia poblacional de la provincia se continuó acentuando, y siguió cayendo el porcentaje de habitantes nacidos en el extranjero.

El afianzamiento de una nueva clase media en los pueblos y ciudades de la provincia, que cada vez más fueron el asiento de la mayor parte de la población, contribuyó a reforzar las identidades locales. Por debajo de esta clase media caracterizada por una sociabilidad de pueblo, consumos propios y un modelo familiar nuclear que se difundió también entre las clases obreras, se encontraba la población de trabajadores manuales con empleo estable, así como un amplio conjunto de trabajadores mayormente rurales, con empleos inestables y vulnerables a las fluctuaciones de la demanda. Estos solían residir en la periferia urbana o en villas y pueblos más pequeños, y no disfrutaron del acceso a los consumos de las clases medias urbanas (Losada, 2013).

La ciudad de La Plata, sede política del gobierno provincial, superó los 100 000 habitantes hacia 1914 y continuó su veloz crecimiento, de modo que tres décadas más tarde había duplicado su población. En Mar del Plata, centro social, vacacional y puerto pesquero, sus poco más de 27 000 habitantes de 1914 se cuadruplicaron durante los años de entreguerras. El nodo económico de Bahía Blanca, al sur de la provincia, también duplicó su población en ese período respecto de los casi 50 000

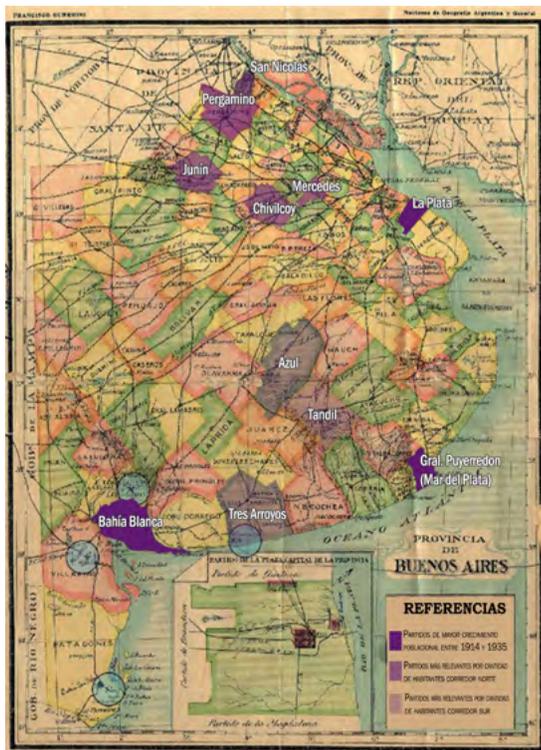


Figura 1. Mapa con división política y dinámica poblacional de la provincia de Buenos Aires, 1914-1935

Nota: Mapa de elaboración propia donde se representan los partidos de mayor crecimiento de la población entre 1914 y 1935, agrupados en tres categorías (partidos cuyas ciudades cabeceras se han convertido en polos de concentración de habitantes; partidos con mayor cantidad de habitantes corredor norte; partidos con mayor cantidad de habitantes corredor sur), tomando como base el mapa realizado por Francisco Guerrini en 1930. Fuente: Guerrini, Francisco, *Nociones de geografía argentina y general: profusamente ilustrada con muchísimos grabados y nuevos mapas en colores de cada una de las provincias y gobernaciones con su nueva división política*, Buenos Aires: Librería del Colegio, 1930. Censo de Población 1914 y Censo de Población 1947

habitantes de 1914. En los 33 años transcurridos entre ambos censos, estas localidades habían más que duplicado su población. Este aumento poblacional, además, superó el crecimiento medio de la población urbana en la provincia. Aunque eclipsadas por el millón y medio de habitantes de la ciudad de Buenos Aires en 1914, estas ciudades se encontraban entre las más grandes del país (en quinto, noveno y catorceavo lugar a nivel nacional en 1914, respectivamente). El crecimiento urbano, sostenido desde el periodo anterior, continuó impulsando las industrias de insumos para la construcción. Los mayores yacimientos de rocas calcáreas, graníticas, cuarcíticas y arcillas estaban localizados en el sistema montañoso de Tandilia, donde la producción de piedra granítica labrada para adoquines—luego piedra partida para la pavimentación—, se concentraba en Tandil, así como el desarrollo de caleras y la industria del cemento portland en el polo minero de Olavarría-Barker, y se convirtieron en focos de atracción de capitales y trabajadores, a la vez que de desarrollo urbano (Caballé, Coriale y Bravo Almonacid, 2004)².

² Entre los recursos minerales de la provincia debemos mencionar además los depósitos salinos en el sudoeste bonaerense, las arenas del litoral atlántico y lecho del río Paraná, las conchillas que conforman antiguos cordones litorales asociados a la Bahía de Samborombón, a los cuales se agregan tosca y suelos seleccionados, explotados en cercanía a los mayores centros urbanos.

Además, de las 30 ciudades más grandes del país, la mitad estaban en la provincia. Por ello, a estos tres grandes polos tenemos que sumar ciudades y pueblos de considerable magnitud. Hacia el norte, de antiguo poblamiento, destacaban las ciudades de Chivilcoy, Mercedes, Junín, Pergamino y San Nicolás, con más de 20 000 habitantes en 1914; en el sur, Azul, Tres Arroyos y Tandil estaban algo por debajo (Comisión Directiva del Censo Nacional, 1916). Estas ciudades y pueblos, como veremos, se encontraban enlazadas por vías férreas, una creciente red de caminos y circuitos comerciales. En algunos puntos de la provincia, como Bahía Blanca, Berisso o las áreas aledañas a la Capital, donde se asentaron las industrias más importantes, se conformó un proletariado urbano, integrado por población nativa, hijos de inmigrantes y, hasta la década de 1920 inclusive, migrantes de ultramar.

En este sentido, un fenómeno posible de advertir tras la Primera Guerra, y cuyo papel en la estructura industrial provincial se volvería decisivo en décadas posteriores, fue la expansión de las áreas cercanas a la Capital Federal. Es decir, el nacimiento de lo que más adelante sería conocido como el conurbano, que cobró identidad y peso en los años treinta. Aunque participarían de este crecimiento los territorios al norte, oeste y sur de la ciudad, el caso inicial y paradigmático fue el del cordón ubicado en la margen sur del Riachuelo, conformado como un canal industrial (Silvestri, 2003). Poblado tempranamente como abasto de la ciudad, se integró pronto a la periferia urbana con el arribo del ferrocarril, a lo que se sumaba el tranvía en Avellaneda. Ya en el censo de 1914 era posible advertir el crecimiento poblacional e industrial de distritos como Barracas al Sud (Avellaneda, que era la octava ciudad más poblada del país), Lanús, Quilmes, Berazategui o Lomas de Zamora, y cuyo crecimiento no haría más que acrecentarse, como muestran los censos. Si en 1914 el 22 % de la población provincial vivía en las zonas aledañas a la Capital —el actual Gran Buenos Aires—, ese número, alimentado por migraciones internas, se incrementó al 40 % hacia el final del periodo (Comisión Directiva del Censo Nacional, 1916; Dirección Nacional del Servicio Estadístico, 1946).

En efecto, aunque la ciudad capital seguía siendo el centro urbano por excelencia del país, concentrando el grueso de la industria y las inversiones fabriles, su propio crecimiento comenzó a expandirse por fuera de sus límites. Si las primeras industrias en instalarse en el territorio provincial fueron los frigoríficos y los talleres ferroviarios que acompañaron el crecimiento de esta red de transporte, o los molinos harineros y fábricas lácteas, que se ubicaron próximas a las fuentes de materias primas, poco a poco comenzaron a instalarse usinas de otros rubros tales como metalúrgicas o textiles. En ciertos casos, seguramente uno de los atractivos para instalarse en la provincia fue la posibilidad de construir *company towns*, colonias industriales o sistemas de fábrica con villa obrera (Neiburg, 1988; Lemiez, 2018), apartadas de los centros urbanos y guiadas por un paternalismo en ocasiones inspirado por la doctrina social de la Iglesia. Estas experiencias buscaban incidir en los tiempos extralaborales de las obreras y obreros para disciplinarlos, como una vía para evitar los cada vez más intensos conflictos sociales. Fue el caso de la temprana Cervecería y Maltería Quilmes; de Villa Flandria, organizada en torno a la Algodonera instalada desde 1928 en Jáuregui, Luján, comandada por Julio Steverlynck; de la localidad

de Loma Negra (Villa Alfredo Fortabat), inaugurada en 1926 en Olavarría para la producción de cemento portland; o de Calera Avellaneda, instalada en 1933 en la misma región, por mencionar algunos de los más destacados.

El desarrollo de programas industriales paternalistas estaba relacionado con los conflictos sociales, que se vieron azuzados por las dificultades económicas del contexto posbélico. Además de las huelgas de arrendatarios, los conflictos laborales se multiplicaron. En la provincia, que desde fines del siglo XIX tenía un activo movimiento obrero con estrechos vínculos con el socialismo y el anarquismo capitalinos, se formaron nuevos sindicatos y se produjeron numerosas huelgas, cuyo pico se ubicó entre 1917 y 1922. Las luchas más destacadas fueron las protagonizadas por trabajadores ferroviarios, portuarios, arrieros y estibadores. Acompañando la dispersión geográfica del conflicto social, se multiplicó también en el territorio bonaerense la acción represiva de entidades pro patronales como la Liga Patriótica Argentina y la Asociación del Trabajo, que intervinieron en los conflictos en la zona cerealera, en los puertos fluviales del norte de la provincia. Por ejemplo, en los puertos de embarque del corredor bonaerense del Río Paraná, tales como Baradero, San Pedro, Ramallo y San Nicolás, los estibadores y carreros se organizaron en la Federación Obrera Marítima y protagonizaron importantes conflictos entre 1918 y 1920, que enfrentaron una fuerte contraofensiva represiva patronal (Rapalo, 2012; McGee Deutsch, 2003).

En la segunda mitad de la década del veinte, aquietada la agitación social, se reanudaron los flujos migratorios internacionales, aunque a un ritmo menor que en la primera década del siglo. En este periodo, además, la composición étnica de los migrantes se modificó, y los italianos y españoles, que habían predominado en el periodo anterior, fueron seguidos, desde el cambio de siglo, por franceses, rusos judíos, sirio-libaneses y alemanes. La tasa de población urbana frente a la rural no paró de crecer en todo el periodo analizado, pasando del 54,4 % en 1914 al 71,3 % hacia el final del periodo.

Por su parte, la lógica principal de la red de transporte siguió siendo poner en comunicación a las zonas productoras agropecuarias con los puertos. A partir de 1902 se comenzó a ampliar el puerto de Ingeniero White en Bahía Blanca, que incorporó nuevas estructuras durante todo el período de este capítulo. En 1920 se inauguró además un muelle en el Puerto de Arroyo Pareja (hoy conocido como Puerto Rosales) y que, bajo desarrollo de capitales franceses, había sido planeado como el mayor puerto cerealero de Sudamérica. Sus expectativas estuvieron muy lejos de verse cumplidas, aunque sí se lograron conectar sus instalaciones con el ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. En 1922 el Estado nacional decidió construir además una terminal de cabotaje, cuyo resultado fue la inauguración en 1929 del "Muelle Nacional" en Bahía Blanca.

En 1913 se terminaron las obras del Puerto Nuevo de San Nicolás. Dos años antes, el gobierno nacional había aprobado la ampliación y modernización del puerto de Quequén. Las obras (que incluyeron, entre otras, un muelle de embarque de ultramar en Quequén y otro de cabotaje en Necochea) fueron realizadas también por capitales franceses y se inauguraron en 1922. En los siguientes años comenzaron a

operar en sus instalaciones las principales firmas de exportación cerealera del país (Bunge y Born, La Plata Cereal y Dreyfus), en un proceso que condujo a la transformación del *hinterland* portuario. Algo similar sucedió en San Pedro cuando, cerca de la antigua destilería, el empresario local Eduardo Depietri terminó las obras de un puerto de cabotaje y ultramar en 1933. En los dos años siguientes construyó además depósitos y elevadores de granos e inauguró un tramo de 6 km de vía hasta Pueblo Doyle, para empalmar el puerto con la línea del Ferrocarril del Estado.

Con una vinculación menos directa con la actividad agropecuaria, a partir de 1913 se habían puesto en funcionamiento las distintas instalaciones del Puerto de Mar del Plata, inaugurado oficialmente en 1924. En este caso, su actividad principal estaba vinculada más a la pesca que a la exportación de productos de la pampa húmeda. Finalmente, en 1913 comenzaron nuevas obras en el Canal de Dock Sud. Por su cercanía con la ciudad de Buenos Aires, se decidió construir allí depósitos de petróleo y destilerías, que terminarían por dar a la zona su perfil característico cuando al enorme frigorífico allí existente se le unió en 1931 la inauguración de una gran refinería de Shell, dando comienzo al polo petrolero.

De conjunto, si bien el puerto de la ciudad de Buenos Aires siguió siendo el principal del país, la modernización de las instalaciones bonaerenses permitió que la provincia ganara peso en el movimiento del comercio exterior, sobre todo en la exportación, a través de las terminales de San Nicolás y Bahía Blanca (aunque su movimiento no llegó a alcanzar el de Rosario).

Como vimos, los puertos estaban comunicados con las zonas productoras mediante una extensa red ferroviaria. En el período, la construcción de vías perdió todo dinamismo en comparación con la fuerte expansión anterior. Si en 1914 el tendido que atravesaba la provincia superó los 12 000 kilómetros (Figuras 2 y 3), en los veinte años posteriores no llegó a incorporar 900 kilómetros, y hacia 1935 alcanzaba los 12 886 mil kilómetros totales de vía, apenas una expansión del 6,4 % (Dirección General de Ferrocarriles, 1914 y 1930). El cambio más significativo provino del papel que jugaron los Ferrocarriles del Estado. Por presiones de los productores ganaderos, que consideraban demasiado elevadas las tarifas de transporte, y por la búsqueda de facilitar la construcción de un polo frigorífico en el puerto de La Plata, el gobierno bonaerense decidió retomar la iniciativa empresaria. Esto había chocado con el gobierno nacional, que pretendía manejar por su cuenta toda la política ferroviaria. Después de numerosos conflictos, la Ley Mitre de 1907 había consagrado el principio de la jurisdicción nacional de los trenes.

Con todo, el mismo año, una ley provincial aprobó un proyecto preexistente para la instalación de dos líneas con un par de ramales cada una, bajo manejo del gobierno provincial: una denominada "Oeste hacia el Meridiano V" desde La Plata hasta el límite con el entonces territorio nacional de La Pampa, y la otra "Sud" hacia Mar del Plata y Olavarría. Esto escaló el conflicto hasta la Suprema Corte, que debió resolver los diferendos entre los gobiernos de la Nación y de Buenos Aires, y entre este y las empresas privadas, con resultados favorables para la provincia. Su tendido comenzó con celeridad y a partir de 1912 se inauguraron los primeros tramos. El proyecto original contemplaba la adición de 4000 km a la red ferroviaria provincial,



Figura 2. Mapa de ferrocarriles y caminos de la provincia de Buenos Aires, 1918

Nota: Recorte de la provincia de Buenos Aires del "Nuevo mapa de la República Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay", 1919. Realizado por: Oficina Cartográfica de Pablo Ludwig según los datos más recientes. Publicado en Buenos Aires. Escala original: 1:4 000 000. Se muestran en detalle las vías de comunicación que conectan prácticamente a toda la provincia: el lugar protagónico de los ferrocarriles es representado por las líneas en funcionamiento, en construcción y las concedidas; luego las líneas de telégrafos y por último los caminos que en muchos casos complementan el acceso de los pueblos o centros de producción hacia el ferrocarril (Ley Mitre de 1907). Fuente: <https://viejosmapas.com/>

pero después de 1914 se perdió impulso, la construcción prácticamente se detuvo y además la gestión estatal no mostró buenos resultados durante los años siguientes.

En relación con la red de caminos, la pavimentación tomó impulso en el período como complemento de la red ferroviaria. Ya desde el período previo, el gobierno provincial tenía en funcionamiento un “Fondo de Caminos” para financiar obras viales. En profundización de esta política, en marzo de 1910 se creó una “Dirección General de Caminos de la Provincia” (que desde 1913 fue “de Puentes y Caminos”), dependiente del Ministerio de Obras Públicas. Dentro de sus atribuciones, se indicaba que debía “estudiar, proyectar, rectificar, desviar, construir, reparar y conservar todos los caminos [...] que estén bajo su jurisdicción”, así como “intervenir en todo lo que se refiere a la construcción y mejoramiento de los caminos a cargo de la autoridad nacional”³. Para financiar las obras, el gobierno lanzó los “Bonos de pavimentación”, títulos de hasta 35 años de amortización. Para la devolución del préstamo, se cobraría un “Impuesto de pavimentación” que debían abonar los propietarios de todos los terrenos beneficiados por el pavimento⁴. A través de las distintas emisiones (1911, 1923, 1927) se pueden observar los cambios espaciales en la Provincia, gracias a las cuales fueron apareciendo cada vez más localidades beneficiadas con esta política, además de La Plata y Avellaneda, que originalmente eran las únicas dos ciudades que se especificaba debían recibir obras (Tabla 1). En particular, se puede percibir el dinamismo que iban tomando las áreas lindantes a la Capital, destacándose tanto la importancia que tenía Avellaneda desde el inicio del período como el auge que fue tomando San Martín, otra ciudad típicamente fabril. Estas dos localidades, de hecho, recibieron en la emisión de bonos de 1927 la misma cantidad de recursos para su pavimentación que la capital provincial. A partir de 1928, esta política de desarrollo vial recibió incluso un impulso más decidido al sancionarse la ley orgánica de construcción de caminos, que se financiaría con un impuesto especial a las naftas (Rocchi, 2013).

El Ministerio de Obras Públicas de la provincia, a partir de 1917, cuando el radicalismo asumió el gobierno con la intervención federal decretada por Yrigoyen, experimentó una transformación en sus funciones que lo consolidó como institución estatal e instrumento de integración social y económica del territorio urbano y rural (Fernández, 2019). Este organismo tenía a su cargo la infraestructura de comunicación y obras urbanas y arquitectónicas y reunía bajo su ala la Administración del Ferrocarril Provincial, la mencionada Dirección de Puentes y Caminos, la Comisión de Aviación y la Dirección de Arquitectura. Durante su gestión, el radicalismo tuvo como objetivo la promoción de políticas de comunicaciones terrestres (ferroviarias y viales), tanto para la integración territorial de la provincia, como para acercar las producciones agropecuarias al puerto. Además, se orientó al mejoramiento de la infraestructura económica para la economía agroexportadora, como los mercados de hacienda y abasto y los elevadores de grano (Fernández, 2019: 180), lo cual reforzó y complementó la estructura radial de los ferrocarriles (Figura 3). Junto con la acción

³ Ley 3231, “Dirección General de Caminos”, 1 de marzo de 1910, artículo 7°.

⁴ Ley 3405, “Bonos de pavimentación”, 1 de diciembre de 1911.

de agencias estatales nacionales, provinciales y municipales, existieron experiencias de cooperación y autogestión locales que, muchas veces en coordinación con el Estado, se dedicaron a la construcción, mantenimiento y mejoramiento de los caminos vecinales en el campo durante la primera mitad del siglo xx (Salomón, 2020). Recién hacia el final del período, surgiría una incipiente red de caminos y carreteras para el transporte automotor, ligada con el crecimiento del parque automotor (vinculado a las importaciones desde Estados Unidos) y el desarrollo de la explotación de combustibles líquidos. El impulso para el desarrollo de esta red provendría de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932, durante la presidencia de Justo.

Localidad	Años		
	1911	1923	1927
La Plata	3 000 000	5 000 000	5 000 000
Avellaneda	1 000 000	3 000 000	5 000 000
San Martín	-	-	5 000 000
General Pueyrredón / Mar del Plata	-	3 000 000	3 000 000
Junín	-	2 000 000	-
Vicente López	-	-	2 000 000
Morón	-	-	2 000 000
Lomas de Zamora	-	1 000 000	-
General Sarmiento	-	-	1 000 000
Pergamino	-	-	1 000 000
Dolores	-	-	800 000
Baradero	-	-	500 000
Coronel Brandsen	-	-	500 000
Ayacucho	-	-	300 000
Zárate	-	300 000	-
Resto	1 000 000	25 700 000	23 900 000
Total emisión	8 000 000	40 000 000	50 000 000

Tabla 1. Distribución de los fondos a obtener con las emisiones de “Bonos de pavimentación de la Provincia de Buenos Aires”, 1911, 1923 y 1927

Fuente: elaboración propia sobre datos de las leyes provinciales 3405, 3782 y 3943

La electrificación de la provincia, que había comenzado en el período anterior, tomó impulso en los años de la primera posguerra para responder al fuerte aumento de la demanda. Además, se asistió a la trustificación de las empresas a cargo del servicio. Esto ya ocurría desde el periodo previo en las zonas aledañas a la Capital, donde la provisión eléctrica estaba distribuida entre las tres grandes empresas que monopolizaban el servicio en la Capital y sus alrededores: la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE), la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad y la Compañía de Electricidad de la Provincia de Buenos Aires, de capitales ingleses.

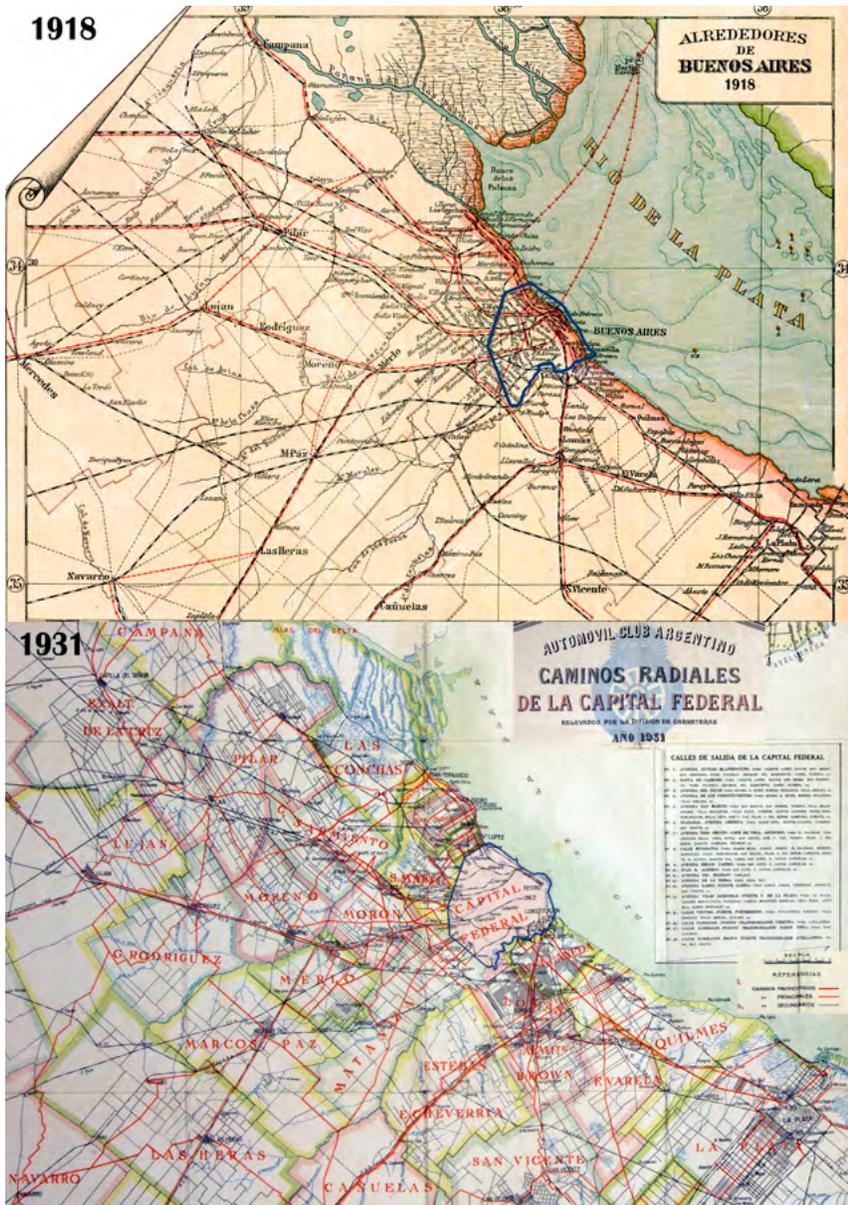


Figura 3. Mapa comparativo de ferrocarriles y caminos de los alrededores de Buenos Aires. 1918 y 1931
 Nota: Recorte de los caminos alrededor de Buenos Aires. "Nuevo mapa de la República Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay", 1919. Realizado por: Oficina Cartográfica de Pablo Ludwig según los datos más recientes. Publicado en Buenos Aires. Escala original: 1:4 000 000. Y Mapa Caminos Radiales de la Capital Federal y Gran Buenos Aires, 1931. Relevado por la división de Carreteras. Publicado por el Automóvil Club Argentino. En la comparativa entre ambos mapas se puede observar el crecimiento de la red de caminos en el área, a pesar de que la sanción de la Ley Nacional de Vialidad es de 1932 (sin especificar su tipo). Por otra parte, da cuenta del notable crecimiento que tuvo el parque automotor en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores a partir de la década de 1920. Fuente: Automóvil Club Argentino, 1931. Mapoteca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno/ Archivo Geodesia, Provincia de Buenos Aires

Con la derrota alemana en la Primera Guerra Mundial, el *trust* europeo Societé Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles (SOFINA), con sede en Bélgica y gran peso de capitales alemanes, pero también estadounidenses, ingleses y franceses, absorbió a la CATE, para lo que organizó en España la Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE, luego CADE, Compañía Argentina de Electricidad). Los norteamericanos, por su parte, fundaron la Compañía Sudamericana de Servicios Públicos (SUDAM), propiedad de Intercontinents Power Co. La CADE brindaba servicio en La Plata mientras que CEP y SUDAM abastecían el interior provincial.

En 1926, por medio de la Ley 3872, el gobierno provincial suscribió un convenio por 25 años con la CADE para ampliar la interconexión eléctrica en los partidos adyacentes a la Capital a los que ya daba servicio y al año siguiente el gobernador Valentín Vergara (1926-1930) firmó otro contrato con la Compañía Anglo Argentina de Electricidad y con la Compañía de Luz e Industrias Eléctricas “para la producción, introducción y transporte de energía eléctrica en todo el territorio de la Provincia”⁵. Además, entre 1929 y 1930, la norteamericana Electric Bond and Share Company, dependiente de la General Electric, adquirió las usinas y negocios eléctricos del grupo fundado 1910 por el ingeniero Mauro Herlitzka, que había comprado una treintena de usinas en el interior bonaerense, y una importante cantidad de acciones de compañías inglesas de electricidad, entre ellas la Compañía Anglo Argentina de Electricidad. También en el proceso de trustificación participó la Ítalo, establecida en la ciudad de Buenos Aires en 1912, que se extendió a algunas localidades próximas, como Avellaneda y Lomas de Zamora, y adquirió algunas usinas en la provincia, como las de Bahía Blanca, Pergamino y Dolores (Figura 4). Mientras tanto, numerosas usinas en poblaciones rurales, cuyos negocios resultaban poco atractivos para los grandes conglomerados, siguieron en manos de propietarios individuales o sociedades locales⁶.

De acuerdo con Jorge del Río, abogado e intelectual de FORJA, “el monopolio no solo absorbió para sí todas las ventajas de la concentración, sino que abusó de su poder económico para aumentar las tarifas [...] Las grandes y modernas ‘usinas’ que las empresas del ‘trust’ habían prometido no se instalaron y el servicio se siguió prestando con instalaciones viejas y deficientes, ampliadas solamente en la medida que redituaban intereses usurarios” (del Río, 1949: 19). Frente al aumento de las tarifas, hubo una importante respuesta popular. En 1926, los vecinos del pueblo de Punta Alta constituyeron una sociedad cooperativa que, mediante suscripción popular de acciones de pequeño monto, instaló una usina que ofrecía electricidad

⁵ Ley 3938, “Convenio entre el Poder Ejecutivo y la Compañía Anglo Argentina de Electricidad y Compañía de Luz e Industrias Eléctricas”, 2 de septiembre de 1927.

⁶ La potencia instalada en la provincia se multiplicó de 194 288 a 630 529 HP entre 1914 y 1935. Ese año, las 242 usinas bonaerenses entregaron a la red eléctrica nacional 359 millones de kW, poco más del 20 % del total, ubicándose por detrás de la potencia generada por las grandes empresas de la Capital Federal. Con todo, como la producción de energía de la provincia no era suficiente para satisfacer su consumo, las nueve usinas de la ciudad proveían el faltante.

a la mitad del valor de la empresa privada. Al poco tiempo, los vecinos de Olavarría también fundaron su cooperativa, que comenzó a operar en 1933. A partir de allí se crearon cooperativas en la mayor parte de las ciudades y pueblos de la provincia, aunque poco después, durante la gobernación del conservador Manuel Fresco (1936-1940), se suspendió el otorgamiento de personería jurídica a nuevas cooperativas de electricidad.



Figura 4. Usina General San Martín en construcción (11 de marzo de 1931). Empresas Eléctricas de Bahía Blanca SA (Compañía Ítalo Argentina de Electricidad), Puerto de Ingeniero White, Bahía Blanca
Fuente: <http://museotaller.blogspot.com/2011/11/anos-luz.html>

En lo que hace al fomento industrial, en este período, al igual que en el nivel nacional, las políticas económicas de la provincia no se orientaron específicamente a impulsar este sector. Sin embargo, eso no obsta para señalar que una serie de instituciones, medidas e iniciativas hayan tenido innegable impacto sobre la evolución de las manufacturas.

Desde el punto de vista financiero, el primero de junio de 1906 el Banco de la Provincia —reorganizado como entidad mixta— había reabierto sus puertas, cerradas desde 1891. Además de la sede central en La Plata, las seis sucursales originales en el interior bonaerense se multiplicaron rápidamente en los siguientes años con el objetivo de que cada uno de los 111 pueblos cabeza de partido tuvieran una sede. La fortaleza de la economía exportadora bonaerense permitió al Banco expandirse y afrontar con solidez los vaivenes de los años posteriores. El ya mencionado Nicolás Casarino, quien además había sido ministro de Hacienda de la Provincia durante

la Gobernación de José Camilo Crotto (1918-1921) y presidente del directorio del Banco entre 1920 y 1922, expresó que “el Directorio no puede separar su acción de las líneas fijadas por la Carta Orgánica del establecimiento; debe proteger y fomentar las industrias madres, que constituyen la riqueza de la Provincia de Buenos Aires: la agricultura y la ganadería” (Casarino, 1922: 160). Más aún, la Carta Orgánica del banco señalaba explícitamente en su artículo 11 que la institución no podía participar “directa o indirectamente” en ningún tipo de operación industrial.

En ese sentido, es revelador que en la descripción que Casarino ofrece sobre la actividad de cada una de las 68 sucursales que el banco tenía en 1922, solamente en Avellaneda (“ciudad eminentemente fabril”) y en Junín mencionara a los empresarios industriales como su clientela principal, mientras que en Berisso eran los obreros de los frigoríficos. En todas las demás sedes eran los ganaderos y agricultores y, en menor medida, los comerciantes. En 1911 el Banco había inaugurado su Sección Hipotecaria, de enorme importancia como fuente de crédito rural, aunque también se ha señalado que el crédito hipotecario fue “un factor relevante para el ámbito urbano” (Lazzaro, 1997: 14), y en ese sentido puede haber beneficiado a algunas firmas industriales. De hecho, Fernando Rocchi ha encontrado que el Banco de la Provincia brindó crédito a emprendimientos manufactureros. Para el período de 1906 a 1916 ese autor enumera varias firmas bonaerenses beneficiadas con importantes préstamos, como la textil Campomar, la fábrica de papel La Argentina, la Cervecería Argentina Quilmes, la cristalería Rigolleau, La Martona y La Vascongada del sector lácteo, o la Compañía General de Fósforos y la Compañía Fosforera Argentina, entre otras (Rocchi, 2006, Anexo 3). En términos de cobertura territorial, también tenía gran importancia el Banco de la Nación. En 1914 había 52 sucursales en territorio bonaerense, un tercio del total nacional, que se habían expandido a 77 para 1930 (Banco de la Nación Argentina, 1914 y 1930). Como dijimos, también algunas industrias localizadas en la provincia lograron acceder al crédito de esta institución o de los bancos privados, pese a que no hubo una política oficial en esta dirección.

Como una medida de auxilio frente a la dilatación de la crisis mundial, el Directorio del Banco de la Provincia flexibilizó su política hacia los deudores en mora, replicando una línea de acción iniciada por el gobierno y los bancos nacionales en 1933. A principios del siguiente año, las autoridades bonaerenses y del banco lanzaron un “Acuerdo de Moratoria Hipotecaria de Emergencia”. Originalmente decretado por tres años, se extendió hasta 1939 y permitió aliviar la situación de aquellos deudores en problemas, ya que habilitaba a que el banco suspendiera y extendiera el cobro de los pagos acordados, rebajara sus comisiones sobre los créditos y condonara intereses punitivos por los pagos atrasados, entre otras medidas.

En el ámbito fiscal, el gobierno de la Provincia se apoyó en la Ley 3314 de 1911, un impuesto al comercio e industrias que gravaba las ventas realizadas en territorio provincial. La carga impositiva efectiva debía ser fijada sobre la suma de los capitales empadronados al inicio de cada año. Para esto, cada enero los empresarios bonaerenses debían presentar una declaración jurada señalando a qué se dedicaba su comercio o industria y señalando el importe de las ventas y compras realizadas

o el valor de los productos manufacturados durante el año anterior. En cada distrito funcionaría una comisión conformada por un comerciante, un inspector de la Dirección General de Rentas y un valuador, que debían fiscalizar las declaraciones. Con ese valor el Poder Ejecutivo determinaría la tasa general que se debía abonar como impuesto cada año. En los lustros siguientes este tributo generó entre el 5 % y el 10 % de los recursos totales del tesoro provincial, y aunque nunca superó el aporte de la Contribución Territorial, su importancia relativa permite dar cuenta de la transformación de la economía provincial hacia una estructura menos concentrada en las actividades agropecuarias. El monto global recaudado con este tributo pasó de 3,2 millones de pesos moneda nacional en 1914 hasta un punto máximo de 10,6 millones en 1925, para luego estimarse en 8,5 millones de pesos para los últimos años del período aquí considerado.

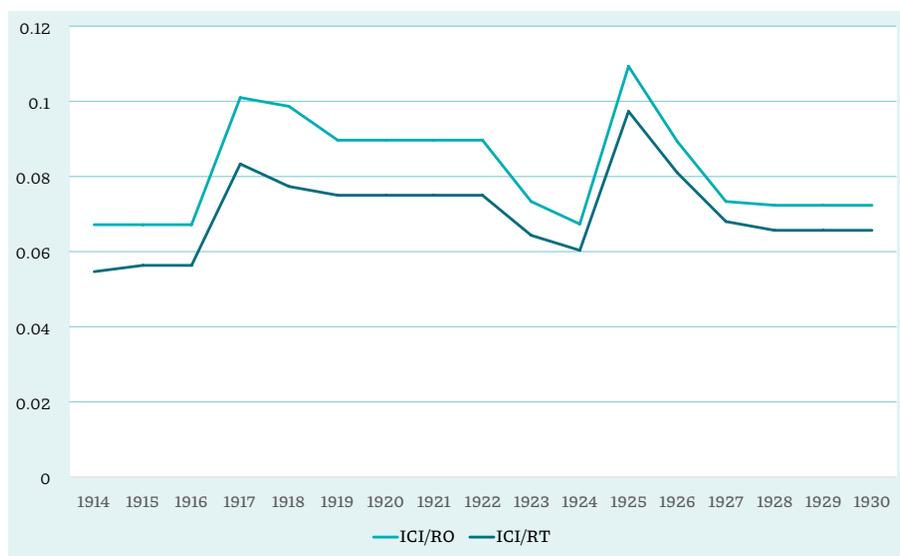


Figura 5. Proporción sobre recursos fiscales de la Provincia (ordinarios y totales) aportados por el impuesto al comercio e industrias, 1914-1930

Nota: la Legislatura no siempre lograba sancionar el presupuesto de la administración provincial, por lo que se prorrogaba la vigencia del correspondiente al período anterior. Esta situación se presentó en 1916, de 1920 a 1922 y en 1929 y 1930 (en cuyo caso hemos tomado los valores del año previo correspondiente). Fuente: elaboración propia sobre datos del presupuesto provincial

Por su parte, la Legislatura fijaba las proporciones que se cobrarían sobre el “giro de capitales” por ramo de actividad. Entre los sectores industriales más beneficiados (con una menor base imponible) se encontraban los molinos harineros, luego los frigoríficos, saladeros, graserías, fábricas de fideos, fábricas de jabón y velas, panaderías y cremerías y fábricas de manteca, finalmente las fábricas de artículos rurales e imprentas de diarios, mientras que los restantes ramos de comercio e industria debían tributar sobre su capital íntegro. Además, durante este periodo

se mantuvieron una serie de excepciones que pueden ser leídas como estímulos a ciertas actividades: lavado de lanas y pieles, fundición de tipos de imprenta, fabricación de tejidos de lana, seda o algodón, elaboración de aceites vegetales y azúcar de remolacha, tambos y fabricación de manteca, establecimientos dedicados a la fabricación de caseína, sociedades que tenían por objeto la explotación rural (siempre que su capital estuviera representado en su mayor parte por tierras o ganados) y sociedades cooperativas agrícolas basadas en la mutualidad, cuya suscripción individual no superara los mil pesos moneda nacional. Como en el nivel nacional, las excepciones evidentemente obedecían a una combinación entre las presiones de los grandes capitales (frigoríficos en primer lugar) y los anhelos estatales de defender y fomentar la pequeña industria local.

Otra de las iniciativas impulsadas por la legislatura a fines del periodo, en línea con políticas que venían promoviéndose desde el siglo XIX, fue la sanción de la Ley 4053 (agosto de 1929) de radicación de Industrias en la Zona Fiscal de La Plata (Ensenada-Puerto La Plata). El objetivo era la “formación de una zona industrial en la Capital de la Provincia”, y para ello se facultaba al Ejecutivo “para reservar hasta 400 hectáreas de la tierra fiscal que posee en las inmediaciones de la Ensenada, lindando con el camino Rivadavia (Blanco) que conduce a la Ensenada y al puerto La Plata” (Art. 1), que gozarían de una serie de franquicias impositivas: “quedarán exentos de los impuestos vigentes o a crearse: de contribución territorial, comercio e industrias, al capital o sobre las utilidades. Los industriales que opten por la compra de la tierra, gozarán de esta exención durante el plazo de quince años” (Art. 5), siempre que se tratase de industrias novedosas, “cuya explotación no fuese similar a la de los existentes en el territorio de la Provincia” (Art. 3), y otorgaba facilidades para la compra de esas tierras.

Por otra parte, mediante la Ley 3650 de 1916, la Legislatura creó el Departamento Provincial del Trabajo (DPT) para que tomara a su cargo algunas de las tareas relativas al mundo del trabajo que desde 1888 (Ley 2086) se habían delegado en la Dirección General de Estadísticas, otrora Oficina de Estadística de la Provincia. Así, además de ocuparse de recopilar información sobre la situación obrera, como los salarios y el trabajo de mujeres y menores, el Departamento debía proponer las medidas necesarias para la reglamentación provincial del trabajo y también formar un cuerpo de inspectores para controlar y hacer cumplir la legislación. En esta tarea contaría con la colaboración de la policía, que hasta entonces se había ocupado de las funciones de inspección y vigilancia. El Departamento de la provincia nació en el marco de la estrategia política más general de mediación-represión que se impuso desde el Estado nacional frente al conflicto obrero en esos años y que implicó el progresivo abandono de los lineamientos liberales de regulación laboral vigentes desde la sanción del Código Civil de 1869. En este sentido, fue de particular importancia la sanción de la Ley 9688 sobre accidentes de trabajo de 1915, que impulsó la creación de los departamentos de trabajo provinciales, que siguieron el modelo del Departamento Nacional del Trabajo, creado en 1907 (Suriano, 2012).

El proyecto del DPT había sido elaborado en 1914 por el diputado socialista Adolfo Dickmann y contó con el apoyo de su par Jacinto Oddone, para hacer cumplir las

leyes laborales nacionales. En 1915 al proyecto socialista se le agregó el del diputado conservador Emilio Gnecco, que tomaba algunos elementos de aquel, pero quitaba el énfasis en la cuestión obrera para adoptar una perspectiva más amplia y, si se quiere, “neutral” frente al conflicto de clases. En el contexto de la Primera Guerra Mundial, Gnecco proclamaba una visión que enfatizaba la necesidad de que el Estado interviniera y fomentara la economía provincial mediante una “Dirección General de la Industria”. Finalmente el diputado Luis Ruíz Guiñazú presentó en la Cámara otro proyecto, lanzado desde el Poder Ejecutivo Provincial. La inspiración reformista era, en este caso, claramente positivista y liberal y respondía directamente a la presión de la lucha obrera sobre el Estado provincial.

Su creación finalmente fue aprobada en diciembre de 1916 mediante la Ley 3650, como un organismo funcionalmente autónomo, pero dependiente administrativamente del Ministerio de Gobierno; el resultado tenía elementos de los tres proyectos presentados. En enero de 1917 entró en funciones el flamante Departamento de Trabajo con una dotación inicial de nueve personas. Durante este periodo de gobernadores radicales, como vimos, se dieron importantes luchas obreras y campesinas en Buenos Aires que fueron enfrentadas mediante la misma lógica de intervención-represión que primaba en la escena nacional desde principios de siglo. La movilización obrera forzó al DPT a abrir una delegación fuera de La Plata: en octubre de 1919 se instaló una oficina en Avellaneda y, al año siguiente, una efímera delegación en Quilmes. Ante otros focos de conflicto la Dirección del DPT enviaba delegados temporales como mediadores entre patrones y empleados. De todos modos, como expresó Crotto en 1920, el organismo carecía de personal, presupuesto y capacidad de ejecución para llevar a cabo las tareas encomendadas (Barandiarán, 2018). Al año siguiente, se decidió que la delegación de Avellaneda fuera permanente, dando cuenta de la importancia que esta localidad tenía como centro de industrias y población trabajadora.

José Luis Cantilo, el gobernador radical electo para el período 1922-1926, profundizó en sus discursos la política de “unión de clases”. La preocupación de este abogado por la cuestión social no era nueva: había sido, con Alfredo Palacios, el autor del proyecto de ley orgánica del Departamento Nacional del Trabajo que se sancionó en 1912. Durante su gobernación impulsó numerosas medidas en el mismo sentido, como la organización de un seguro social universal que no se materializó. Por su parte, el DPT fue reformado y recibió nuevo impulso. En sus primeros y vacilantes años, el cargo de director había tenido alta rotación. Esto cambió a partir de junio de 1922, cuando Cantilo designó a Bernardo Aineseder, quien se mantuvo al frente del organismo hasta el golpe de 1930. Bajo su gestión se dividió la Dirección General. En 1923 se decidió que Estadística quedaría bajo la órbita del Ministerio de Hacienda y Trabajo. El presupuesto de ese año brindó más recursos al DPT, lo que permitió inaugurar una delegación regional y bolsa de trabajo adicional en Bahía Blanca. En 1923 el DPT contaba con 65 empleados, un número muy importante en comparación con otras provincias. De todos modos, debe señalarse que, a diferencia del Departamento Nacional y a excepción de los cargos directivos, los funcionarios

con que contaba la oficina provincial eran reclutados por las vinculaciones a redes políticas antes que por su competencia en materia laboral (Barandiarán, 2016).

En 1924 el DPT instaló nuevas delegaciones regionales permanentes en Junín y Zárate, y bajo esa organización funcionó hasta 1932. En este primer periodo de gobiernos radicales, sus inspectores, con ayuda de la policía provincial, se dedicaron a velar por el cumplimiento de la legislación obrera en el territorio bonaerense, como las leyes nacionales de descanso dominical (de 1904), de trabajo de mujeres y menores (normas de 1907 y 1924), indemnización por accidentes de trabajo (1915), trabajo a domicilio (1918), modalidades del pago de salarios (1923 y 1926), reglamentación del trabajo nocturno (1926) y de la jornada laboral de ocho horas (1929). Además de sus tareas de inspección, el DPT funcionaba como organismo de asesoría para la política laboral de la provincia, era instrumento estatal de mediación en los conflictos obreros y sobre todo, en línea con su inspiración socialista original, brindaba asistencia, asesoría legal y médica a quienes se veían afectados por accidentes de trabajo. Desde el proyecto de Dickmann, se había manifestado que uno de sus objetivos centrales debía ser el de canalizar el conflicto laboral mediante la vía legal, en vez de forzar a los trabajadores a la “acción directa” por la defensa de sus derechos. El propio crecimiento del DPT puede tomarse como un indicador tanto de la magnitud que había cobrado el conflicto capital-trabajo, como del crecimiento de la propia industria en la provincia.

La dinámica industrial

De acuerdo con los datos censales, entre 1914 y 1935 el valor agregado por el sector industrial bonaerense se expandió (en precios constantes) casi un 5 %, a contramano de la industria nacional que todavía en ese año no había recuperado su nivel después de la crisis mundial, y estaba un 6,7 % por debajo del valor inicial (Tabla 2). El distrito ocupó la segunda posición en el país, incluso aumentando su importancia sobre el valor agregado industrial total (del 23,6 % al 26,5 % en esos años), aunque todavía lejos del peso relativo que tenía la industria asentada en la Capital Federal, que siguió incrementando su participación (pasó del 37,2 % al 46,8 % del total). Dicho de otra forma, en 1935 Buenos Aires generó algo más de un cuarto de la producción industrial argentina mientras que la suma de las restantes provincias (sin contar a la ciudad capital) aportaron el mismo porcentaje en conjunto. Esto se reflejaba también en la localización de las industrias. Entre 1914 y 1935 el total de establecimientos industriales en el país cayó de 48 779 a 40 613, aunque es preciso notar que se transformó también la forma de contabilizarlos; en la provincia la disminución fue más pronunciada, de 14 848 a 10 385, por lo tanto, la participación sobre el total nacional pasó del 30 % al 25 % (Tabla 2). También la fuerza motriz disponible perdió

peso relativo. De cualquier manera, la provincia se mantuvo como el segundo distrito más importante en lo relativo al número de establecimientos industriales y primero en disponibilidad de energía a nivel país. De hecho, en términos del capital invertido, consumo de materias primas y personal total ocupado, su peso se mantuvo casi en los mismos porcentajes. La reducción en la cantidad de industrias no indica necesariamente un decrecimiento industrial, sino que puede ser indicador de una mayor concentración, como lo muestra el aumento del valor agregado: la participación de la actividad industrial bonaerense sobre el total pasó del 29 % al 31 %. Asociado a esto, si bien la productividad industrial por trabajador mostró una leve disminución en la provincia (del 6 % entre puntas), como su caída fue menor a la que se verificó en la industria nacional, el nivel provincial pasó de representar el 20 % a casi el 27 % del promedio nacional medido en valores constantes.

Industria bonaerense	Participación de la provincia sobre el total nacional		Crecimiento 1914-1935	
	1914	1935	Total	Promedio anual
Establecimientos	30,4 %	25,6 %	-30,1 %	-1,7 %
Capital (m\$n)	26,3 %	26,1 %	62,0 %	2,3 %
Producción (m\$n)	29,1 %	31,0 %	34,4 %	1,4 %
Materia Prima (m\$n)	33,0 %	34,3 %	27,2 %	1,2 %
Fuerza motriz (HP)	39,6 %	35,9 %	243,3 %	6,0 %
Personal total	24,1 %	24,5 %	43,0 %	1,7 %
Productividad (m\$n)	120,5 %	126,7 %	-6,0 %	-0,3 %

Tabla 2. Peso de la industria bonaerense sobre el total nacional y tasas de crecimiento (1914-1935).

Nota: La comparación de valores entre los censos debe realizarse con cuidado. Las categorías de contabilización no son comparables, ya que lo que se consideraba como "establecimiento industrial" no se mantuvo entre 1914 y 1935. En el caso de la fuerza motriz instalada, el valor comprende la suma de "Motores primarios" y "Motores eléctricos"; para el personal empleado se sumaron las categorías de "Propietarios o Directores Gerentes" y "Personal ocupado" (empleados más obreros); la productividad se calculó dividiendo el monto de producción por la ocupación total. Finalmente, los valores monetarios de 1935 de todos los cuadros y gráficos de esta sección se deflactaron al año base de 1914 mediante el índice de precios mayoristas no agropecuarios. Fuente: elaboración propia sobre datos del Tercer Censo Nacional de 1914, Censo Industrial de 1935 y Ferreres (2020)

Uno de los cambios más importantes en la maduración industrial bonaerense durante las primeras décadas del siglo provino del avance de la mecanización (Figura 6). Si consideramos la fuerza motriz disponible por trabajador, la primacía de la provincia es evidente: el índice pasó de 2,7 HP a 7,7 HP por ocupado entre 1914 y 1935. Si bien la expansión fue algo menor a la verificada en la Capital Federal o en el total del país, el valor absoluto da innegable cuenta de la mayor concentración y potencia de las fábricas instaladas en territorio provincial (que duplicaban la fuerza motriz promedio por trabajador de la ciudad capital).

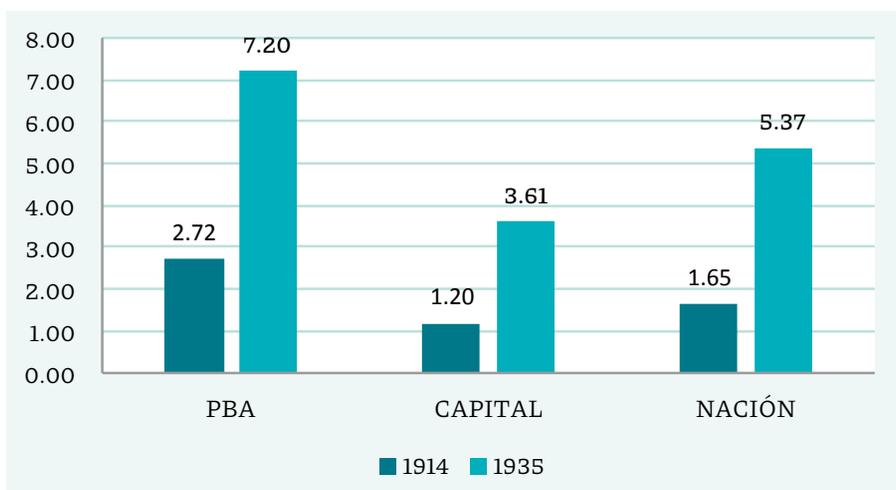


Figura 6. Fuerza motriz por trabajador en la industria de la provincia de Buenos Aires, Capital Federal y total nacional, 1914 y 1935 (HP totales por ocupado)

Fuente: elaboración propia sobre datos del Tercer Censo Nacional de 1914 y Censo Industrial de 1935

Al nivel de ramas, la evolución en Buenos Aires fue más positiva que en el total del país, con la excepción de la producción de Papel, imprenta y ediciones, aunque incluso en ese caso el crecimiento no fue para nada desdeñable. Los sectores en los cuales la provincia superó con mayor diferencia al nivel nacional fueron los de Textil, calzado y cuero y de Maquinaria, equipo, vehículos y productos metálicos, mientras que la caída fue menos pronunciada en Madera, muebles y otros y en Minerales no metálicos. En definitiva, la única rama manufacturera provincial que tuvo una evolución similar a la del promedio nacional fue Química, petróleo, caucho y plástico.

Sectores	Cambio total		Promedio anual	
	Argentina	Buenos Aires	Argentina	Buenos Aires
Industria manufacturera	-6,7 %	4,9%	-0,3 %	0,2 %
Alimentos, bebidas y tabaco	-29,3 %	-16,8%	-1,6 %	-0,9 %
Textil, calzado y cuero	54,7 %	90,7%	2,1 %	3,1 %
Madera, muebles y otros	-45,2 %	-19,7%	-2,8 %	-1,0 %
Papel, imprenta y ediciones	186,0 %	77,6%	5,1 %	2,8 %
Química, petróleo, caucho y plástico	48,7 %	46,7%	1,9 %	1,8 %
Minerales no metálicos	-83,4 %	-69,2%	-8,2 %	-5,5 %
Maquinaria, equipo, vehículos y productos metálicos	182,4 %	284,1 %	5,1 %	6,6 %

Tabla 3. Cambio del valor agregado manufacturero (total y por ramas) entre 1914 a 1935, nacional y provincial (en pesos moneda nacional a valores constantes)

Fuente: elaboración propia con base en datos de Salles (2021) y Ferreres (2020)

En ese sentido debe notarse que Química, petróleo, caucho y plástico fue la rama industrial en la que la provincia tenía un mayor peso relativo sobre el valor respectivo del país (Tabla 4), ya que se mantuvo en el 50 % entre los dos años considerados. En un período de fuerte crecimiento de estos sectores manufactureros “modernos”, la provincia mantuvo su liderazgo; vale la pena mencionar como ejemplo la puesta en marcha de la enorme destilería de YPF en La Plata en 1922. En el otro extremo, la excepción se verificó en la producción de Papel, imprenta y ediciones, donde Buenos Aires perdió importancia, mientras que en los demás sectores se expandió su participación nacional, dando cuenta de la mayor complejización y avance relativo de la industria bonaerense. Se destacó en especial la fabricación de Minerales no metálicos realizada en territorio provincial, que pasó del 20 % al 38 % entre 1914 y 1935 sobre el total de la rama en el país, probablemente ligada al desarrollo de la industria cementera provincial y el inicio de la producción de Loma Negra en Olavarría en 1926. Como ya señalamos, este sector sufrió una caída general en el período, pero dado que la crisis fue menos pronunciada en la provincia sus establecimientos casi duplicaron la proporción que aportaban sobre el total nacional: en pesos constantes de 1914, la producción argentina total de Minerales no metálicos cayó de 132 a 21 millones, mientras que en Buenos Aires fue de 26 a 8 millones de pesos moneda nacional.

Dando cuenta de ese temprano avance de la industria bonaerense, dentro de la propia estructura productiva perdió peso relativo la rama de Alimentos, bebidas y tabaco entre 1914 y 1935 (de 54 % al 43 % del total) y la de Minerales no metálicos (del 15 % al 4 %), por lo recién mencionado. Del otro lado, el sector que más avanzó fue el de Maquinaria, equipo, vehículos y productos metálicos que casi cuadruplicó su importancia y se ubicó como el segundo en importancia dentro de todos los sectores manufactureros provinciales.

Sectores	Participación provincial sobre cada rama nacional		Participación de la rama sobre el total provincial	
	1914	1935	1914	1935
Industria manufacturera	24%	26%	100%	100%
Alimentos, bebidas y tabaco	30%	35%	54%	43%
Textil, calzado y cuero	14%	17%	7%	12%
Madera, muebles y otros	13%	18%	9%	7%
Papel, imprenta y ediciones	17%	11%	2%	4%
Química, petróleo, caucho y plástico	50%	50%	8%	11%
Minerales no metálicos	20%	38%	15%	4%
Maquinaria, equipo, vehículos y productos metálicos	19%	26%	5%	19%

Tabla 4. Participación del valor agregado de cada rama sobre el total nacional y provincial entre 1914 a 1935 (en pesos moneda nacional a valores constantes)

Fuente: elaboración propia con base en datos de Salles (2021) y Ferreres (2020)

Similar evolución siguió la distribución del personal ocupado entre las distintas ramas de la industria bonaerense. Entre 1914 y 1935 las personas formalmente empleadas en el sector pasaron de 98 937 a 117 160, un crecimiento del 18,4 %, mientras que en el país fue de 410 042 a 463 548, es decir, un aumento del 13 %. Perdieron importancia Alimentos, bebidas y tabaco, Madera, muebles y otros y Minerales no metálicos, mientras que las mayores expansiones se presentaron en la producción Textil, calzado y cuero y en Maquinaria, equipo, vehículos y productos metálicos (Figura 7).

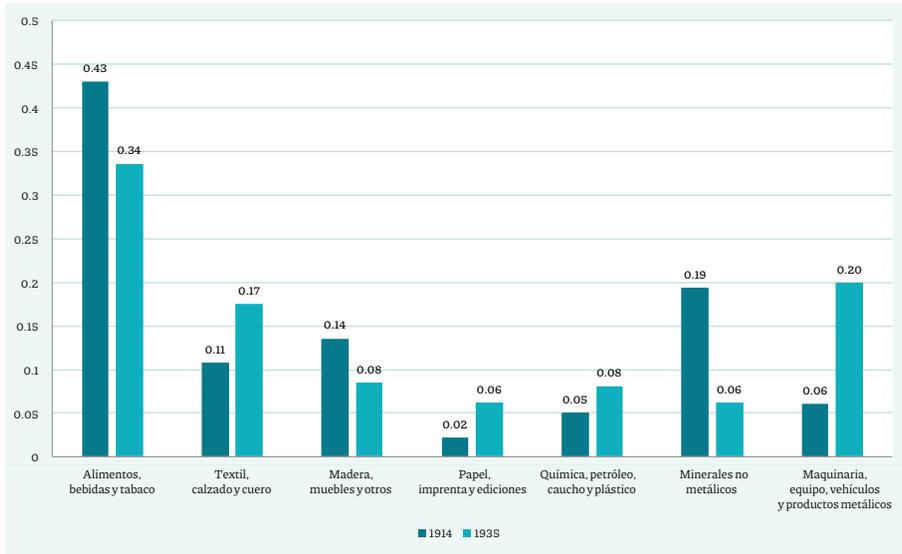


Figura 7. Estructura ocupacional formal en la industria bonaerense, 1914 y 1935 (en porcentajes)
Fuente: elaboración propia con base en datos de Salles (2021)

El cruce de valor entre producto bruto industrial y estructura de empleo sectorial nos permite aproximarnos a la evolución de la productividad entre las ramas manufactureras bonaerenses entre 1914 y 1935 (Figura 8). El avance de la provincia se puede identificar en que la productividad por ocupado total (en pesos constantes) se ubicaba ligeramente por debajo del nivel nacional en 1914, pero luego, al caer menos, hacia 1935 resultó un 5 % superior. Al nivel de ramas, los establecimientos provinciales que en ese año mostraron una mayor productividad relativa que en el nivel nacional fueron Alimentos, bebidas y tabaco, Madera, muebles y otros y Química, petróleo, caucho y plástico. Por otra parte, Papel, imprenta y ediciones resultó la industria más rezagada en este aspecto, ya que su productividad era de prácticamente la mitad del nivel total, dando nueva muestra del rezago bonaerense en este sector al que ya hemos aludido.

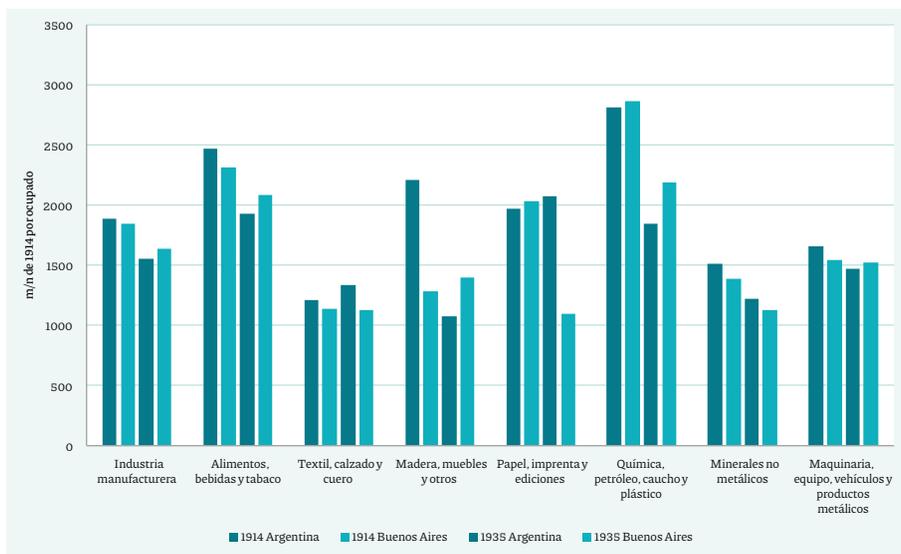


Figura 8. Productividad por ocupado en Argentina y la provincia de Buenos Aires por sectores industriales, 1914 y 1935

Fuente: elaboración propia con base en datos de Salles (2021) y Ferreres (2020)

En relación con el tamaño de las fábricas, el Censo de 1935 demostraba la profundización de la polarización sectorial. Las 5287 fábricas con volumen de producción anual menor a los 10 000 pesos representaban el 51 % del total de los establecimientos industriales en la provincia, pero solo daban cuenta del 9 % de la ocupación y del 2 % de la producción industrial bonaerense (Tabla 5). En el otro extremo, los 116 establecimientos con un nivel de producción superior al millón de pesos empleaban al 47 % de la fuerza laboral ocupada en el sector y generaban el 71 % del valor de la producción industrial provincial. Por otra parte, la provincia contaba con el 26 % de las fábricas nacionales, el 25 % del empleo y el 31 % del valor total de producción industrial. Sobre todo, destacaba el papel de las 116 grandes fábricas mencionadas, que con una producción conjunta de 750 millones de pesos aportaban el 38 % del valor generado por año en los establecimientos de mayor tamaño en todo el país (el mismo porcentaje que la Capital Federal).

La distribución espacial de establecimientos fabriles en 1935 muestra la continuidad histórica de la concentración industrial en las zonas aledañas a la Capital Federal, con una disposición radial que convergía hacia la ciudad desde el norte, el oeste y el sur (Figura 9). Más retiradas y sin continuidad directa con esa red, pero con indudable relevancia industrial, se puede identificar a la ciudad de La Plata y la zona Ensenada-Berisso al sur, así como a la localidad de Zárate hacia el norte.

En el interior provincial se podía hallar, de manera mucho más dispersa, cierto relieve de las localizaciones industriales en Junín (al norte geográfico de la provincia) y el triángulo formado al sur entre las ciudades de Olavarría, Tandil y Tres Arroyos. De mayor relevancia resultaba la actividad industrial en las localidades portuarias:

Monto de producción (m\$ñ)	Establecimientos		Trabajadores		Producción total (m\$ñ)	
	País	Buenos Aires	País	Buenos Aires	País	Buenos Aires
Hasta 10 000	19 946	5287	44 887	10 158	91 097 314	24 488 304
De 10 001 a 25 000	9349	2582	40 303	10 037	151 927 621	42 549 674
De 25 001 a 50 000	4830	1235	40 214	9196	172 382 765	43 230 620
De 50 001 a 100 000	2732	572	39 569	7417	190 989 099	40 051 124
De 100 001 a 250 000	1980	349	62 019	10733	307 869 284	53 772 736
De 250 001 a 500 000	755	125	42 356	7664	268 710 744	44 449 786
De 500 001 a 1 000 000	444	91	41 007	7231	308 988 257	61 159 046
Más de 1 000 000	510	116	161 797	54918	1 967 866 529	749 672 519

Tabla 5. Número de establecimientos, fuerza de trabajo empleada y producción industrial (en pesos moneda nacional) en Argentina y la Provincia de Buenos Aires según monto de producción, 1935

Fuente: elaboración propia con base en datos de Censo Industrial de 1935

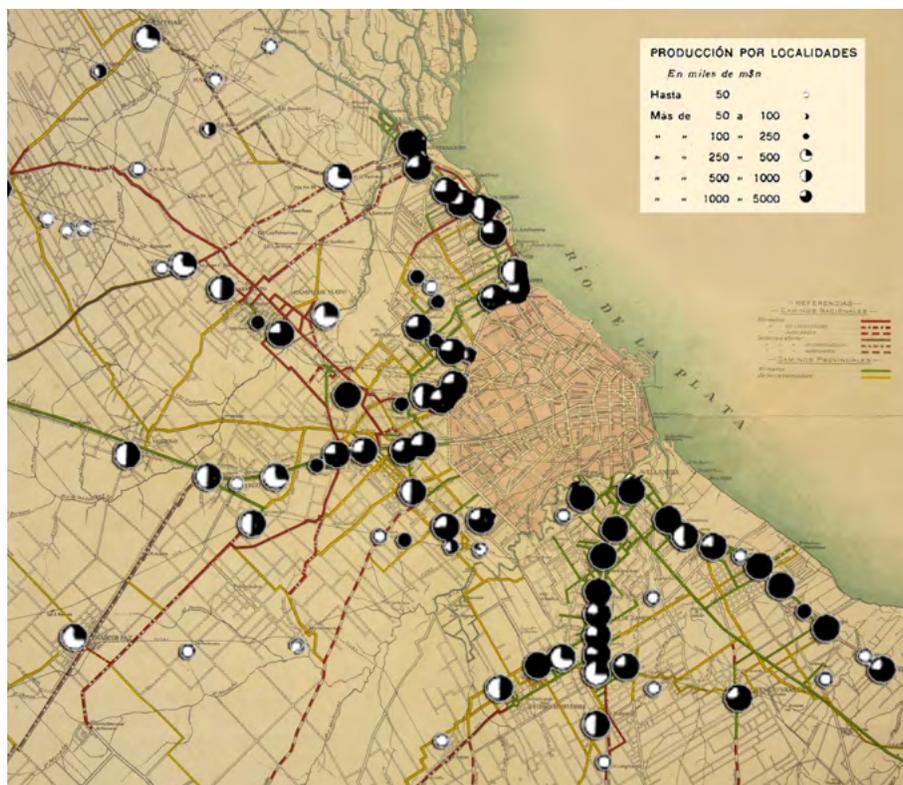


Figura 9. Distribución geográfica de la producción industrial en las zonas aledañas a Buenos Aires, 1935

Fuente: elaboración propia sobre Mapa Carreteras de los alrededores de la Capital Federal, 1931. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puentes y Caminos de la Nación y Censo industrial de 1935, p. XXI

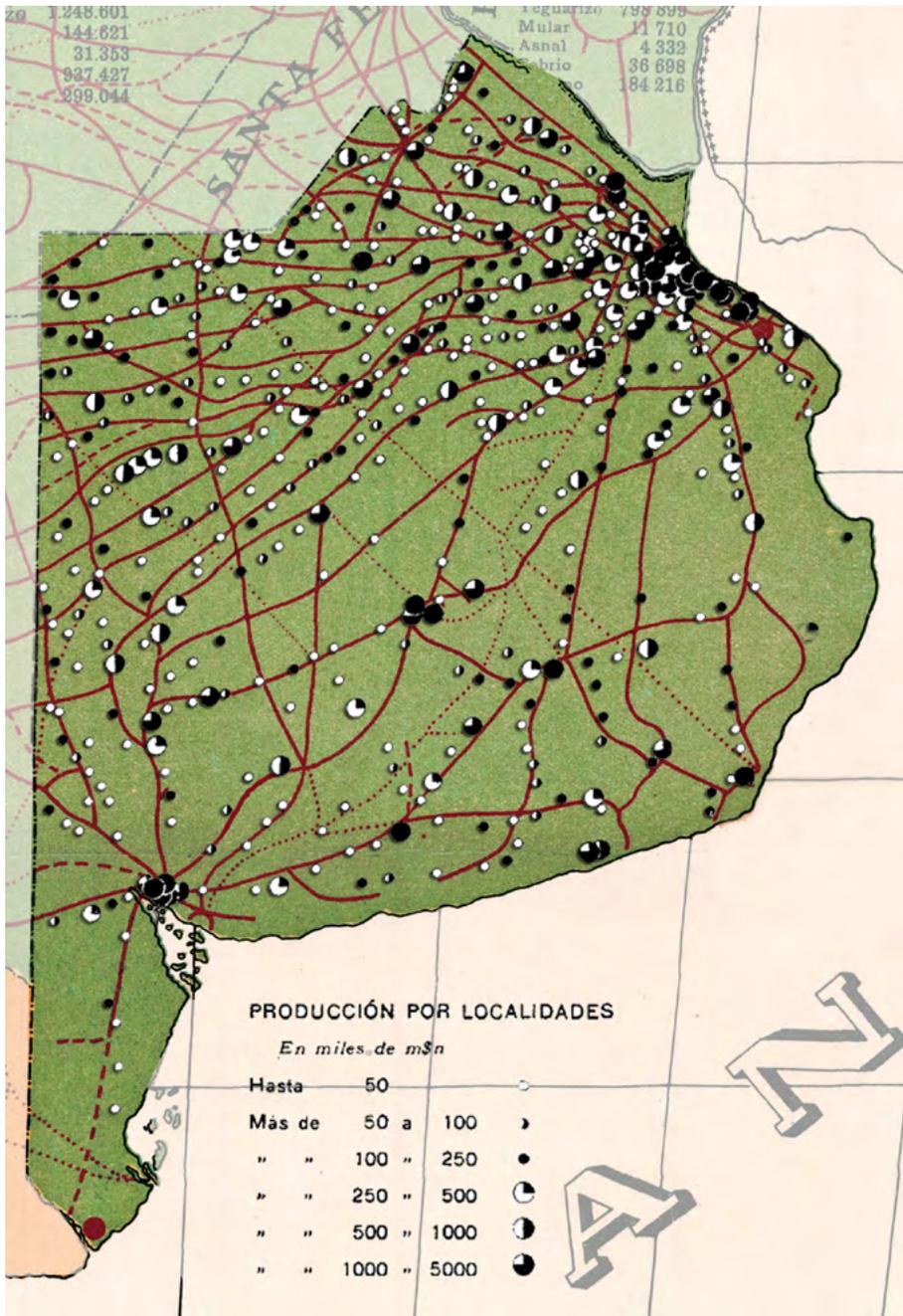


Figura 10. Líneas férreas y distribución geográfica de la producción industrial en Buenos Aires (1935)
 Fuente: elaboración propia sobre Mapa Superficie, población, ferrocarriles, cultivos y ganados de la República Argentina. Ministerio de Agricultura. Dirección de Economía rural y Estadística, 1914 y Censo industrial de 1935, p. XXII

Mar del Plata, Quequén y, sobre todo, Bahía Blanca. Aunque individualmente no tenían el mismo peso, en términos de su valor agregado industrial, también se puede percibir la distribución de industrias en el territorio acompañando el tendido de las distintas líneas de ferrocarril (Figura 10). Un informe elaborado por la Dirección General de Estadística de la provincia en 1926 resumió de esta manera la organización espacial de los distritos industriales en territorio bonaerense:

Las ciudades portuarias y las zonas de convergencia de las líneas férreas y demás factores que impulsan y sostienen la actividad comercial, han ido determinando gradualmente la intensificación de los centros industriales, por el Norte: San Nicolás, Baradero, Zárate, Campana, Tigre y San Fernando. La ciudad de Avellaneda, inmediata a la Capital Federal, es el centro de mayor importancia: le siguen Quilmes y La Plata. Por el Sud: Azul, Tandil, Olavarría, Dolores, Balcarce, Tres Arroyos y Bahía Blanca, existiendo ya algunas industrias en varias otras ciudades (p. 60).

Más específicamente, hacia 1935 el partido de Avellaneda era, con notoria diferencia, el principal distrito industrial de la Provincia. Allí se concentraban el 13 % de los establecimientos, el 28 % de las personas empleadas en la industria bonaerense, el 49 % de la potencia motriz, el 29 % de la masa salarial total, utilizaba el 39 % de las materias primas industriales (incluimos en el cálculo los combustibles y lubricantes consumidos) y, finalmente, generaba el 35 % de la producción manufacturera en la provincia (Figura 11). En segundo lugar, se encontraba el partido de La Plata y luego, a cierta distancia, se podían encontrar los partidos de Bahía Blanca, Quilmes y Lomas de Zamora. Por su parte, Olavarría mostraba valores importantes en el uso de Motores eléctricos a corriente propia y de Combustibles y lubricantes (25 % y 13 % del total provincial) específicamente, seguramente asociados a la demanda de la industria del cemento. Los restantes partidos tenían valores que no llegaban al 3 % en las distintas dimensiones captadas por el Censo Industrial.

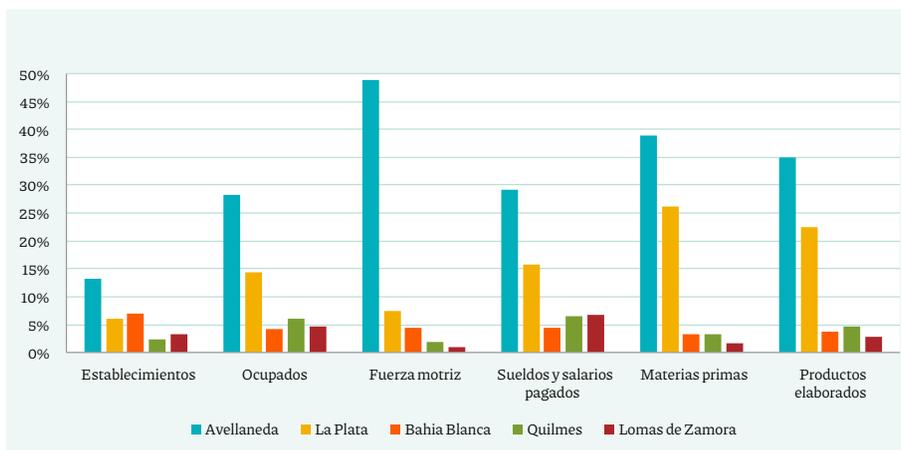


Figura 11. Actividad industrial por partidos de la provincia de Buenos Aires, 1935 (en porcentaje)

Fuente: elaboración propia con base en datos de Censo Industrial de 1935

Las zonas aledañas a la ciudad capital

Tras las alteraciones en los circuitos comerciales y productivos provocadas por el conflicto bélico, muchas industrias instaladas en territorio bonaerense continuaron con su rumbo productivo previo, pero hubo también importantes modificaciones. Un rasgo destacable del periodo posbélico es el desarrollo de sectores industriales nuevos, como la producción de textiles de algodón, la expansión de la industria química y petroquímica o la expansión de las metal-mecánicas que, si bien no llegaban a desplazar la preponderancia del procesamiento industrial de alimentos, sí alteraron el perfil productivo provincial. En las zonas aledañas a la capital nacional, se reforzó el carácter fabril del sur del Riachuelo, pero también avanzó la instalación de industrias en regiones nuevas, hacia el oeste y noroeste de la capital.

Avellaneda afianzó su perfil como uno de los distritos industriales por excelencia de la provincia y del país. Para 1914 contaba con una población de 144 739 habitantes, que hacia 1925 había aumentado a 188 175. A las fábricas que continuaban su desarrollo desde etapas previas, como los frigoríficos y las metalúrgicas, se sumaron en el periodo posbélico algunas importantes industrias, como Calera Avellaneda (1919), Cristalería La Esperanza (1925), o la Ítalo Argentina de Electricidad (1926). A ello colaboró la política industrialista del “caudillo” y gobernador conservador Alberto Barceló, quien dominó el escenario de la política local desde principios de siglo hasta mediados de los años cuarenta. Durante todo ese período se avanzó en la ejecución de obras públicas, el impulso de las actividades manufactureras y la adopción de algunas medidas en favor de la población obrera de la región (Angélico y Forni, 1993).

La industria frigorífica tuvo una gran expansión a nivel nacional en los años veinte aunque, como es sabido, a partir de los cambios en la política comercial británica tras el *crack* de 1929, enfrentó una situación crítica en los años treinta, que buscó ser paliada con la firma del tratado Roca-Runciman en 1933. El frigorífico La Negra fue remodelado en 1916, y en la década de 1920 incorporó maquinaria con motores de combustión interna diésel (Silvestri, 2003: 244). En esa década, además, se instaló el frigorífico Anglo en el Dock Sud. Su capacidad de faena de 16 000 cabezas de ganado por día lo ubicó como el establecimiento más grande del país. Por otra parte, en 1914 el frigorífico propiedad del grupo Devoto, ubicado también sobre el Riachuelo, pasó al control de Wilson Argentina (al ser la continuadora de la compradora original), bajo el nombre de Frigorífico Argentino Central.

Aprovechando la grasa vacuna disponible como materia prima gracias a los frigoríficos de la zona, la empresa jabonera inglesa Lever Brothers decidió dejar de importar su jabón de ropa marca Sunlight desde ese país y producirlo localmente en una nueva planta inaugurada en 1928 en Avellaneda (Figura 12). Al año siguiente, la matriz se fusionó con la holandesa Margarine Unie, dando origen a Unilever. Como resultado de su expansión en el país, además de comercializar su jabón tradicional, Unilever incorporó una línea de productos de tocador y limpieza de mayor calidad bajo la marca Lux.



**Fábrica
de Jabón Sunlight
de Lever Bros & Cía.**

Esta fábrica, proyectada por los arquitectos Conder, Polletti y Farmer, fué construida con esqueleto de acero estructural, sobre cimientos flotantes, cerca del Riachuelo en Avellaneda, y consiste en tres pisos, con sus instalaciones y chimenea de acero de 40 metros.

Figura 12. Fábrica de Jabón Sunlight, de Lever Brothers, ubicada en Avellaneda

Fuente: <https://viejosestadios.blogspot.com/2019/05/canchas-de-la-avellaneda-industrial-del.html>

Por otra parte, el Molino Avellaneda, construido en 1910 en la ribera sur del Riachuelo, perteneciente a Molinos Río de la Plata, fue transformado en 1925 en una fábrica de aceites comestibles e industriales. Además, la compañía Argentina de Warrants y Depósitos construyó en 1921 un moderno conjunto en el extremo del Dock Sud, vecino a la CATE. De todos modos, la promulgación de la ley de granos en los años treinta, que concentraba los silos del Estado en el Puerto Madero, el Dock y el Puerto Nuevo, frenó la instalación de depósitos y molinos en el Riachuelo y sus terrenos aledaños (Silvestri, 2003: 229).

Otras industrias procesadoras de alimentos se expandieron también en los años veinte. Es el caso de la gran fábrica de Quilmes, que incorporó maquinaria y fuerza motriz. Su usina central de energía eléctrica, que distribuía la energía por las 19 manzanas que ocupaba la fábrica, había sido agrandada en 1912 y volvió a ampliarse en el cambio de década con otra turbina a vapor con generador de 1200 kilowatts. Entre sus múltiples máquinas e instalaciones, contaba además con un aserradero para la elaboración de cajones para cargar las botellas y una fábrica de ácido carbónico a base de coque, para la producción de gas carbonatado. A comienzos de los veinte trabajaban en la usina cerca de 2000 obreros, “formando con sus familias un núcleo de población importantísimo, que contribuye a dar vida a la ciudad” (UIA, 1923). Tras el periodo de agitación social de la coyuntura posbélica, cuyos hitos fueron la llamada Semana Trágica de 1919 y los hechos de la Patagonia rebelde de 1921, y en línea con la extensión de políticas de tipo paternalista, la maltería adoptó algunas medidas en favor de sus operarios, pues, según afirmaba, “la sociedad trata de retribuir equitativamente el esfuerzo de los que cooperan a la prosperidad de la fábrica” (UIA, 1923). Para ello, comenzó a edificar la Villa Argentina un conjunto habitacional obrero junto a los depósitos de la empresa, de las cuales 120 casas se construyeron en los años veinte, e instaló consultorios médicos, odontológicos y otras formas de asistencia social para sus obreros y empleados (Russo, 2008; Lupano, 2009). Además, para asegurarse la provisión de malta, en 1920 Quilmes transformó en maltería la antigua destilería de alcohol Franco-Argentina en desuso, lindante a la estación “Conchitas” del FCS (hoy Guillermo E. Hudson) como una Sociedad Anónima con el nombre “Primera Maltería Argentina”.

Hacia el sudoeste, en el distrito de Lomas de Zamora, también hubo una temprana conciencia por parte de la dirigencia municipal a la hora de alentar la radicación de industrias en la zona. En particular, ya desde 1902 el intendente de Llavallol la había declarado como “ciudad industrial” y treinta años más tarde se planificó la expansión e impulsó nuevamente el arribo de industrias a la ciudad (Rocchi, 2013). Después del traslado desde la Capital de la fábrica cervecera de Bieckert en 1908, los principales resultados de esta política fueron la construcción de la planta de Firestone, fabricante de neumáticos de origen norteamericano, en 1929, o la llegada de Pilkington tres años más tarde, empresa de capitales ingleses y la primera que produjo vidrio laminado en Sudamérica; poco después pasó a llamarse Vidriería Argentina SA (VASA).

El caso del municipio de Quilmes es otro vinculado a la promoción de industrias (Tabla 6). En 1932, durante su breve gestión como intendente, el médico Emilio Caset promulgó la Ordenanza 652 y otorgó franquicias impositivas para favorecer la radicación de industrias a través de la eximición de gravámenes por un período de cinco años y una quita del 50 % sobre los impuestos aplicables en los tres años subsiguientes. Esto permitió la radicación de empresas químicas como la fábrica de productos Químicos de Metol y Benedetti (1933), la fábrica de Sulfuro de Carbono de Mijalovich y Romero (1933), la fábrica de productos Alimenticios de Cabezón, Gazzolo & Cía. (1933), la fundición de Acero de Baudilio Compte (1933), la Sección estampado en CATYA (1933), Hilanderías Gaby Salomón SA (1933), la fábrica de Tejidos de Seda La Suiza Argentina (1934), la fábrica de tejidos de Lana La Bernalesa (1935), la fábrica de seda artificial de SA Rhodiaseta Argentina (1935) y la fábrica de rayón de Ducilo SA (1935) (Levoratti, 1987).

Empresa	Capital	Empleados	Fundación
Cervecería Quilmes	16 821 865	2800	1889
Papelera Argentina	3 761 198	-	1904
Cristalerías Rigolleau	3 463 114	-	1882
Primera Maltería Argentina	3 364 021	-	1886
Cía. Gral. Fabril Financiera	2 066 939	-	1925
CATYA	1 074 517	-	1935
Cabezón, Gazzolo y Cía.	600 000	-	1933
Soc. Aux. Agrícola Comercial	524 748	-	-
Textilia SA	522 742	-	1931
La Bernalesa	500 000	-	1935
Cartuchería Orbea SA	500 000	-	1906
Borel y Cía.	276 000	-	-
Caneparo Hnos.	262 200	200	1931
Scabuzzo y Cía.	183 000	-	-
Cristalería La Estrella	112 000	100	1924
La Suizo Argentina	100 000	-	1934

Tabla 6. Principales empresas quilmeñas hacia 1935

Fuente: Levoratti (1987)

La industria del vidrio también se expandió durante la década del veinte. De las quince fábricas de artículos de vidrio que existían en el país en 1933, las más importantes seguían siendo Cristalerías Papini y Rigolleau —aunque también es posible mencionar la cristalería La Esperanza, instalada en 1925 en el actual Valentín Alsina, Lanús—, que se expandieron en estos años. Por entonces, de acuerdo con una reseña de la industria de la época, el 95 % de los envases de vidrio, botellas, frascos y tarros consumidos en el país eran de producción nacional, y había invertidos en esta industria más de veinte millones de pesos, “habiendo alcanzado su producción en el año 1929 —que fue el apogeo de todas las industrias— un valor de veintidós millones de pesos” (*Caras y Caretas*, 8/7/1933). De acuerdo con la misma crónica patronal, los principales estímulos para su desarrollo habían sido la producción de petróleo, la mecanización para producir vidrio “y la guerra europea, que influyó considerablemente en el arraigo definitivo de esta industria”. La materia prima que consumía era casi en su totalidad nacional, “porque tan solo se emplea un 6 % de materias primas importadas, correspondiente al rubro productos químicos y materiales refractarios, vale decir, que esta industria es casi un 100 % argentina”. Las materias primas eran las arenas del río de Guazú, de Diamante; cal de Conchilla, de Córdoba, Atalaya; sulfato de soda de Epecuén; feldespatos de San Luis, y las maderas del Tigre para la fabricación de cajones. Asimismo, en los años veinte exportaba a países limítrofes, en particular al mercado uruguayo.

Papini empleaba por entonces 500 operarios y producía artículos para alumbrado, perfumería, droguerías, farmacéuticas y laboratorios, lecherías, licorerías, sanitarios, así como para fábricas de embutidos, barnices y pinturas, tinta, goma y pastas, caramelos, dulces y bombones, etc. La fábrica de Rigolleau, por su parte, en los años veinte se tecnificó e incorporó fuerza motriz y maquinaria. La fabricación se dividía en dos secciones diferentes: botellería, que contaba, a comienzos de la década del veinte, con cinco hornos con un poder de producción de cincuenta mil toneladas anuales de vidrio para botellas de distintos tamaños, formas y colores, y la sección de vidrio blanco, que tenía tres hornos con un poder de producción de ocho mil toneladas de vidrio para artículos varios de surtido general. Contaba también con talleres de grabadura, tallado y decoración para el perfeccionamiento y terminación de los artículos elaborados, un taller mecánico y fundición de hierro, donde se fabricaban moldes, herramientas y enseres, alfarería de refractarios, etc. Asimismo, la usina producía la luz y fuerza motriz necesarias, con potentes maquinarias modernas para desarrollar la fuerza de vapor, electricidad y aire comprimido necesarias para mover los engranajes (UIA, 1923). Debemos subrayar la importancia de Rigolleau para el desarrollo de la localidad de Berazategui, que llegaría a ser conocida como la “capital del vidrio”. Como afirmaba una crónica patronal en la década del treinta, referida al “milagro de las industrias”, “las industrias formarán grandes ciudades. Cuando se instaló esta cristalería en la estación Berazategui, había por toda población 400 habitantes, hoy tiene 8000. Superficie cubierta de este establecimiento: 35 000 m²; capacidad total de producción: 50 000 toneladas de vidrio; producción actual: 30 000 toneladas de vidrio; número de obreros: 900; número de obreros en los mejores tiempos: 1500. Tiene sala de primeros auxilios y servicio médico gratis” (*Caras*

y *Caretas*, 8/7/1933). Como se desprende de esta crónica, la crisis del treinta afectó duramente al sector, que vio reducida su demanda local y vio frenada la exportación al Uruguay debido a las restricciones arancelarias impuestas en el país vecino.

La Compañía General de Fósforos vivió una gran expansión en el periodo de entreguerras y puede considerarse un exponente, no solo de integración vertical y concentración industrial, sino de algunos de los nuevos sectores dinámicos de este periodo, como la industria química o los textiles de algodón. La fábrica de fósforos de Avellaneda fue completamente renovada a fines de la década del diez y comienzos de la del veinte. Comprendía por entonces dos edificios principales, cada uno de tres pisos; en uno se preparaba la cerilla y se fabricaban los fósforos, y en el otro se confeccionaban las cajitas. La superficie ocupada por la fábrica era de 12 000 metros cuadrados. Trabajaban en ella más de 1200 personas, entre varones y mujeres. La usina central de energía accionaba toda la fábrica por medio de pequeños motores eléctricos, y su motor principal era de 150 HP. La producción diaria era de un millón de cajitas de fósforos (UIA, 1923). Este conglomerado poseía también talleres gráficos en su vieja fábrica de Barracas al Norte y había adquirido en la posguerra los Talleres Heliográficos Radaelli en Capital. Además, como parte de su proceso de integración vertical, tenía una planta de estearina en La Plata para abastecer a las fábricas de fósforos en la preparación de la cerilla. Sus subproductos eran la oleína, la glicerina y el jabón. En 1923, su producción mensual era de 80 a 90 toneladas de estearina y empleaba únicamente materia prima del país.

En su proceso de integración vertical, la Compañía estableció en Resistencia (Chaco) un establecimiento para el acopio y desmote del algodón y una aceitera. Además, el algodón era materia prima para la planta de Hilados y Tejidos de Bernal que la firma puso en funcionamiento en 1921, donde se elaboraba el pabilo para los fósforos. Como la capacidad de producción de hilados excedía la demanda para ese producto, la fábrica comenzó a elaborar otros productos, siendo la única empresa argentina que desde los años veinte competía con las importaciones de hilados. Dada la segmentación de ese mercado, la Compañía se orientó a producir hilado de calidad intermedia que se utilizaba localmente en la fabricación de tejidos gruesos de consumo popular (Belini, 2010).

En 1928, ante el arribo de la competencia extranjera en la producción de fósforos, la empresa se dividió: “la Compañía General de Fósforos retuvo esa parte del negocio y la Compañía Fabril Financiera quedó a cargo de las actividades textiles, papele- ras y de imprenta” (Schvarzer, 1996). La fábrica de papel que la empresa poseía en Bernal desde 1904, para 1923 ocupaba una superficie de 200 000 metros cuadrados, con más de 40 000 metros edificadas y producía 60 toneladas diarias de papel. La fuerza motriz era proporcionada por un sistema de motores de 3500 HP. En 1923 trabajaban en la fábrica 700 obreros. La hilandería se construyó contigua a la planta de papel, en una superficie de 60 000 metros cuadrados, de los cuales inicialmente 10 000 eran cubiertos pero que llegaron a 18 000 hacia 1933. En los dos casos, la maquinaria se había comprado en los Estados Unidos. La fuerza motriz inicial de la hilandería era de 250 HP, proporcionada por la fábrica de papel contigua y distribuida por motores eléctricos. En 1923 trabajaban allí 250 obreros que irían

paulatinamente aumentando a medida que se pusieran en marcha nuevas máquinas, según pronosticaba la empresa (UIA, 1923).

En Bernal se imprimían los cartones que se empleaban para hacer las cajitas de fósforos, pero además, esta fábrica producía papel blanco y de color para surtir al mercado local. Junto con La Argentina, instalada en Zárate, eran las principales productoras de papel del país. La ardua competencia en la industria papelera, entre La Argentina y la fábrica de Bernal de la Compañía General de Fósforos, concluyó en 1926 cuando como resultado de la fusión de La Argentina, El Fénix de Campana y Casati de San Nicolás, bajo el control del grupo Fabril Financiera, se conformó este nuevo conglomerado, llamado Sociedad Anónima La Papelera Argentina (Schvarzer, 1996). Las causas de la concentración fueron “un mercado local más competitivo, una capacidad instalada mayor y un notable incremento de las importaciones de papeles que conformaron un escenario difícil que alentó a los empresarios del sector a la fusión por consolidación [...]. Desde ese momento los cuatro establecimientos más grandes del país quedaron unidos en el nuevo consorcio papelerero. Esta trayectoria local se inscribió en un proceso más amplio de concentración y cartelización para el control del mercado papelerero que se estaba produciendo en las principales economías durante la década de 1920” (Badoza y Belini, 2009: 126).

Ligado con ello, una rama que se expandió en el periodo, como vimos, fue la química, con la instalación de numerosas fábricas. Entre ellas se destacan, además de las fábricas instaladas en el partido de Quilmes, la expansión de la empresa La Sulfúrica, que a principios del siglo XX se había instalado en Sarandí (Figura 13). En 1924 fue adquirida por el conglomerado Bunge y Born, que en 1928 se asoció con la empresa inglesa Imperial Chemical Industries, y a quienes finalmente se unió la norteamericana Dupont en 1935. Además se expandió la industria de la pintura, que en 1933 ocupaba a 1562 obreros en 14 fábricas ubicadas en la Capital y Avellaneda (*Caras y Caretas*, 8/7/1933).



Figura 13. Fábrica La Sulfúrica, ubicada en Sarandí, Avellaneda
Fuente: <https://viejosestadios.blogspot.com/2019/05/canchas-de-la-avellaneda-industrial-del.html>

Entre los sectores novedosos, se destaca asimismo la fábrica de aviones de Edmundo Marichal en el predio que hasta la fecha ocupa el Área Material Quilmes, organismo responsable del mantenimiento del material aéreo y terrestre de la Fuerza Aérea Argentina. Desde años antes se utilizaba la rambla de la costa de Quilmes para realizar ascensos en globos aerostáticos. Marichal, chileno descendiente de franceses, trabajaba desde los primeros años del siglo en la fábrica de aviones Farman Freres en Billiancourt. Después de visitar el país, decidió instalarse en Buenos Aires y montar en 1912 un taller aeronáutico, ante las buenas perspectivas que vislumbraba para el sector. Tras algunas mudanzas a la Capital, en 1914 compró un gran lote para levantar su fábrica en Quilmes y organizó allí el aeródromo y una escuela de aviación como las que existían en El Palomar y San Fernando (Figura 14). Aunque su empresa cerró poco después, porque regresó a luchar por Francia al final de la guerra mundial, los “talleres Marichal habrían finalizado una veintena de biplanos tipo Farman y siete monoplanos tipo Blériot XI”, muchos de ellos con notables aportes de diseño propio y que además se exportaron a países limítrofes (Magliocchetti, 2020: 175). Por entonces, también se realizaba la fabricación de aviones militares en los Talleres del Arsenal Naval del Río de la Plata, en Ensenada. Más allá de estos tempranos avances de la industria pesada armamentística en la provincia, los militares consideraron más segura la localización mediterránea y levantaron en Córdoba (menos expuesta a un potencial ataque extranjero) la Fábrica Militar de Aviones en 1927.



Figura 14. Aeródromo, escuela de aviación y fábrica de aeroplanos de Edmond Marichal
Fuente: Magliocchetti (2020)

Otra rama también naciente en la época fue la producción de hidrocarburos. Como en el caso de las fábricas de neumáticos, estos desarrollos hablan del proceso de modernización económica y social vinculada a la expansión de los automotores en el país, del cambio de la matriz energética desde el carbón hacia el petróleo y es también indicativo de la creciente penetración de los intereses norteamericanos y su particular cultura automovilística. Además de empresas extranjeras importadoras,

como la Royal Dutch Shell, que había iniciado operaciones en el país en 1913 vendiendo naftas, kerosene y fueloil de origen mexicano, y la Texas Company, se establecieron algunas refinerías más pequeñas de capital nacional, que competían con poca suerte con las firmas británicas y estadounidenses: “el sur del Gran Buenos Aires se pobló de pequeñas plantas destiladoras que procesaban crudo patagónico, la mayoría de ellas de corta vida. Entre las que continuaron su actividad estaban las empresas Cóndor y Lottero Papini, nacidas una en 1917 y la otra en 1930” (Stratta, 2013: 95-96). Años más tarde, estas dos firmas se fusionarían en la Destilería Argentina de Petróleo SA (DAPSA).

En paralelo, Shell adquirió 70 hectáreas en la zona de Avellaneda, en Dock Sud, donde ya tenía un depósito, para construir su primera refinería en el país con una capacidad proyectada de procesamiento de mil toneladas de crudo al día. La zona portuaria ya tenía una fuerte impronta industrial, y el objetivo la planta era procesar allí el petróleo que la empresa había descubierto tres años antes en el yacimiento Diadema, cerca de Comodoro Rivadavia. La lógica era similar a la de YPF en La Plata (ver *infra*): acceso al transporte fluvial para hacer llegar la materia prima desde la Patagonia y cercanía con el mercado consumidor para colocar fácilmente sus productos. Con todo, la inauguración de la llamada Refinería Buenos Aires se produjo recién en 1931.

Por su parte, una vez conformada YPF en 1922, y a menos de una semana de haber asumido el gobierno, Marcelo de Alvear designó como director general al coronel Enrique Mosconi, quien estuvo a su comando hasta 1930 y desde esa posición se destacó como “el empresario público argentino más destacado de su generación” (Solberg, 1982). Bajo la inspiración de una política de nacionalismo petrolero que se fue acentuando en el tiempo (sin llegar a desplazar completamente al capital privado), este ingeniero reorganizó YPF para darle mayor autonomía y en 1923 lanzó ambiciosos planes de expansión, gracias a los cuales la firma pasó a encabezar el desarrollo de la industria petrolera nacional desplazando a los capitales extranjeros que actuaban previamente en el país. La “racionalización” encarada por Mosconi permitió, sin elevar los precios al consumidor, acrecentar los ingresos y disminuir los gastos de la empresa. Entre los principales logros productivos de esos primeros años se puede encontrar la electrificación de los principales yacimientos, la inversión en equipos de extracción, almacenamiento y transporte y, sobre todo, la construcción de una Destilería en La Plata, que era el proyecto más ambicioso dentro del plan de Mosconi (YPF, 1972).

Como elemento complementario, el plan de Mosconi contemplaba la necesidad de que YPF avanzara hacia la comercialización de su flamante oferta de destilados. Tras un primer intento de ampliar sus circuitos de venta mediante concesionarios privados, en 1928 la empresa estatal se hizo cargo de su propia red de distribución. En el logro del objetivo de contar con una empresa plenamente integrada (desde la exploración de crudo a la venta de refinados), su Director además dio gran impulso a la fabricación de surtidores de nafta, en particular de SIAM. Esta empresa metal-mecánica, fundada en Buenos Aires en 1911 para elaborar máquinas amasadoras de pan, había incursionado en el sector petrolero desde comienzos de la década de

1920, asociada a la Shell. Su dueño, el italiano Torcuato Di Tella, decidió participar en la comercialización de naftas, a la vez que comenzó a construir surtidores. Para esto, entre 1923 y 1927 contrató una licencia de la Wayne Pump Company de Estados Unidos que le permitía armar las bombas en su fundición del barrio porteño de Balvanera, luego transferida a Barracas.

De todos modos, el gran salto hacia delante de SIAM se dio después de 1926, gracias al incremento en la demanda de YPF. Al año siguiente salió del negocio de venta de naftas con Shell, canceló el contrato con Wayne y los surtidores pasaron a ser de diseño del propio Di Tella bajo el nombre de SIAM Blok 88. A pesar de que el aparato era lento y carecía de calculador automático de precio como los norteamericanos, era confiable y fueron los únicos de fabricación nacional que consiguieron la aprobación oficial del gobierno, por lo que SIAM se transformó en el proveedor casi único de YPF y de Shell⁷. La expansión de sus operaciones impuso a la empresa la necesidad de modernizar su gestión y ampliar las escalas de producción. En 1928 la ley de pesos y medidas impuso a YPF la obligación de cambiar todos sus surtidores en un plazo de tres años. En respuesta, SIAM no solo se transformó en Sociedad Anónima, sino que además se iniciaron los trabajos para levantar un gran establecimiento en terrenos adquiridos en Avellaneda, que comenzó a operar al año siguiente y entró en pleno funcionamiento en 1930 para dar respuesta a esa demanda (Cochran y Reina, 2011).

También en la rama metalmecánica, podemos mencionar otras fábricas de menor escala, como la de Manuel Chingotto en Avellaneda, especializada en la construcción de implementos para fábricas de jabón y velas. Esta industria producía, según sus anuncios, “maquinaria moderna para la elaboración de velas de estearina, parafina y sebo” y realizaba instalaciones para pequeñas fábricas (UIA 1923). De mucha mayor importancia era la actividad fabril que se llevaba a cabo en los talleres ferroviarios, que si bien en su mayor parte habían sido construidos en el período anterior, continuaron con su expansión en estos años. En los del Ferrocarril Sud, conocidos como Talleres Banfield hasta 1923 y luego rebautizados como Remedios de Escalada, trabajaban unas 3000 personas: 1700 en la sección de locomotoras y el resto en la de coches y vagones. Cuando esta empresa tomó el control del Ferrocarril Bahía Blanca en 1924, se reorganizó la actividad con los talleres de esa ciudad para que se complementaran entre sí. A finales de década, en esta línea se incorporó tracción diésel y eléctrica, para lo que los talleres de Escalada tuvieron que modernizarse (Purdom, 1977). En los talleres de Bahía Blanca trabajaban 6000 obreros y en los de Junín (del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico), unos 4100, lo que da cuenta de la escala de actividades de reparación y fabricación que se realizaba allí. En 1933 se estableció un acuerdo de administración conjunta entre el Ferrocarril Oeste y el Sud, tras el cual se proyectó integrar las tareas de los talleres de ambas empresas, concentrando la reparación de locomotoras en Escalada, de vagones en Bahía Blanca y de coches en Liniers (propiedad del FFCC Oeste). Aunque se comenzó a avanzar en el plan, la

⁷ La empresa norteamericana se esforzó en demostrar que el nuevo diseño era una copia casi sin modificaciones de sus surtidores y trató de probar, infructuosamente, que la medición del expendio podía ser alterada de manera fraudulenta en los Blok 88 (Cochran y Reina, 2011: 62).

falta de recursos por la crisis hizo que no se realizaran las inversiones necesarias y la integración no pasó de algunos trabajos aislados (Purdom, 1941).

Junto con la rama metalmeccánica, hubo en este periodo una gran expansión de la industria metalúrgica. Hacia mediados de la década de 1920 el grado de concentración en este rubro se incrementó. Nuevos capitales internacionales reforzaron “áreas hasta entonces en estado vegetativo como es el caso de la industria metalmeccánica. Es la época de las superusinas eléctricas —que eligen el norte en su localización—, del desarrollo del cemento armado, de un nuevo impulso a las transformaciones urbanas” (Silvestri, 2003: 232). En este periodo, nuevas y modernas fábricas metalúrgicas se asentaron en la margen provincial del Riachuelo, como TAMET-Riachuelo (Figura 15), SIAM o la de aceros en barra para hormigón de Gurmendi. En los años veinte, los sectores II y parte del sector III del Riachuelo fueron ocupados por manufacturas modernas que necesitaban de mayor espacio en su localización, para lo cual el canal del Riachuelo, aún sin finalizar, prometía casi tantas ventajas como la desembocadura desde el punto de vista funcional, al tiempo que los terrenos resultaban mucho más económicos. Con algunas excepciones, la mayor parte de estos establecimientos ya eran dueños de las tierras desde principios de siglo, aunque su emergencia como grandes fábricas data de la década de 1920.

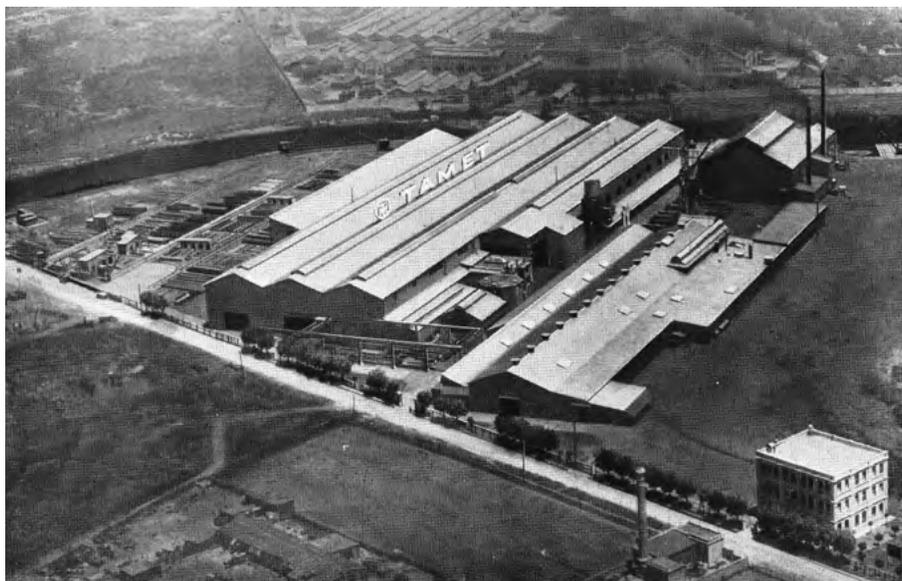


Figura 15. Fábrica TAMET, establecimiento en Avellaneda

Fuente: *Revista de Arquitectura* n.º 190, 1936

Aquí la trayectoria de Tornquist es ejemplificadora del desarrollo de la industria metalúrgica en la región. De los diez establecimientos líderes en la industria metalmeccánica de entonces, cinco se localizaban en el área el Riachuelo (Schnait-Ferrum, Rezzónico Ottonello, La Cantábrica, Nocetti y Vasena), aunque no eran

establecimientos de avanzada. “La construcción del sector llevó su tiempo; la estrategia de monopolización, de la que el caso de Tornquist es ilustrativa, será la llave de este crecimiento” (Silvestri, 2003: 249-250). El grupo había ingresado de lleno a la rama metalúrgica desde 1911, cuando compró la firma O. Schnait y Cía. (dedicada desde 1897 a fabricar artículos de hierro enlozados, galvanizados y estañados para cocina en Avellaneda) y la renombró como Ferrum, Industria Argentina de Metales SA. Poco después la fábrica incorporó tecnología para poder realizar esmaltados de aluminio (Sierra, 2013).

Tras la muerte de Ernesto Tornquist, su hijo Carlos lo reemplazó en el directorio (1923). Durante su dirección, se mantuvieron y ampliaron las empresas industriales que su padre había impulsado (la adquisición de metalúrgicas y metalmecánicas, de Sansinena —hasta su paso a manos del Estado—, etc.), pero también abrió nuevos rubros de un marcado carácter moderno (la Radio Cinematográfica Lumiton, la fábrica de fibrocemento MONOLIT, hoteles marplatenses) y participó de otras empresas ya cimentadas, como la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich, la Compañía Argentina de Electricidad y la Compañía General de Obras Públicas (GEOPE: es decir, la Philip Holzmann y la Goehart). Es en este marco en que el cartel ARBED-Terres Rouges, el segundo mayor productor siderúrgico de Europa con sede en Luxemburgo, adquirió la mayor parte de las acciones de TAMET en 1926, originando un crecimiento espectacular para la empresa que era la mayor fabricante de bulones y remaches en Sudamérica. Con la adquisición de Vasena por parte del grupo Tornquist, culminó la lenta pero sostenida política de absorción de otros talleres metalúrgicos que se había avanzado con la incorporación de la productora de maquinaria agrícola Eugenio Noé y Cía. en 1909, y la mencionada de Ferrum 1911 (Silvestri, 2003: 234). Si bien este movimiento de adquisición de talleres menores había comenzado a principios de siglo, el giro fundamental en la política de la casa se produjo con la participación de ARBED en 1922, por la que el grupo Tornquist amplió sus actividades en el rubro metalmecánico. A partir de la inyección de estos capitales, el grupo formado por de Bary, y la Compañía Mercantil y Rural (1922) se transformó en 1923 en los Talleres San Martín, Compañía Mercantil y Rural. Junto con la Sociedad Anónima Talleres Metalúrgicos (como había pasado a llamarse oficialmente Rezzónico-Ottonello) y la Compañía Argentina de Hierros y Aceros (Vasena, recién adquirida) conformaron la Sociedad Talleres Metalúrgicos San Martín en 1925, cuyo nombre fue cambiado por TAMET en 1934. La mayoría de sus fábricas se encontraban sobre el Riachuelo, a ambos márgenes, y en Avellaneda, donde se concentraba la fundición, la fabricación de bulonería y de mecánica. “Esta última sección era la encargada de construir piezas de maquinaria. La fundición elaboraba artículos sanitarios de hierro fundido, columnas ornamentales para alumbrado, además de bulones y tornillos. En otros sectores se producía el esmaltado en blanco y color de diferentes artículos y hasta caños de hierro fundido por centrifugado, una actividad que sería clave en su relación con el mundo de la obra pública”. Además, esta planta tenía los depósitos de aquellos productos extranjeros que Tornquist representaba en Argentina “como los aceros para herramientas Balfour ingleses y más notablemente el montaje y puesta a punto de automóviles Citroën, casa que

también proveía rodamientos y orugas para las Fuerzas Armadas, manteniéndose TAMET como el enlace con el Estado” (Sierra, 2013: 33).

Como ya adelantamos, otro de los rubros en crecimiento fue la industria textil, que se expandió por el impulso de las restricciones que generó la Primera Guerra Mundial para la importación de hilados y tejidos. Según el censo industrial de 1935 se situaba, junto a la confección, en un segundo lugar en cantidad de mano de obra ocupada, en su mayoría conformada por mujeres y menores. Además, en el período de entreguerras, la actividad se fue tornando más compleja y diferenciando su producción entre las ramas del algodón, lana y seda. Hasta los años treinta la producción se limitó únicamente a las fibras textiles naturales, pero luego se incorporaron las fibras de origen celulósico y sintético. La fabricación textil se caracterizó por la coexistencia de capitales concentrados, empresas familiares, talleres microempresariales y cuentapropistas (Visacovsky, 2014). En este periodo, se expandieron las grandes textiles de la zona sur. Entre estas se destacaban la mencionada Ducilo SA, una multinacional de materia prima que instaló su planta en Berazategui, entonces parte del partido de Quilmes; y entre las nacionales, Sudamtex SA (Villa Ortúzar y Azul), Alpargatas (Barracas al norte), Campomar y Soulas (Valentín Alsina) y Grafa (Villa Pueyrredón). Estas últimas empleaban entre 2000 y 7000 trabajadores cada una.

Campomar, la principal textil lanera del país, entró en un fuerte proceso de expansión gracias a la Primera Guerra Mundial, cuando llegó a exportar mantas para el ejército francés. Hacia 1919, cuando falleció Juan Campomar, el fundador de la firma, la empresa tenía un nivel productivo de 7000 metros de paño y 2000 frazadas por día, entre otros artículos de lana. A mediados de la década siguiente contaba con 2500 trabajadores en sus tres fábricas (Valentín Alsina, Avellaneda y Buenos Aires). En 1920 un empleado de Campomar, Ugolino Giardino se asoció con su hermano Juan para iniciar su propia empresa textil, también en Valentín Alsina. En un comienzo la fábrica de Giardino hermanos contaba con un plantel de 22 trabajadores, pero inició un veloz proceso de expansión, que los llevó en pocos años a abrir una planta mucho más grande en la misma localidad. En las nuevas instalaciones producían frazadas, mantas, lanas de tejer y telas cardadas, contaban con su propia tintorería y más tarde levantaron una hilandería de lanas peinadas para incorporar una producción de mayor calidad, de casimires y telas finas. Para 1935, anexaron además una hilandería de algodón, dada la mayor disponibilidad de esa materia prima en el país, a la par que sus obreros se contaban por miles (Ganza, 2022).

Otras fábricas, un tanto más pequeñas pero igualmente significativas, se desarrollaron en los treinta, como Ángel Braceras SA, en Vicente López, La Emilia, de los hermanos Córdoba en San Nicolás; Piccaluga Hnos., Bozzala Ubertali, Flandria SA en Luján, Ponieman Hnos., la Unión de la familia Teubal, Establecimiento Textil Oeste de la familia Levín y Manuseda de la familia Mirelman. Masllorens en Avellaneda expandió también su producción. En varias de estas fábricas se destaca la adopción de políticas paternalistas. Además, avanzados los años treinta se instalaron algunas textiles en el Partido de San Martín, a partir de la radicación de varios inmigrantes de origen judío y oficio textil en el precario barrio de Villa Lynch (Visacovsky, 2014). Una antecesora de la radicación de industrias en esa región fue

la fábrica Aceites Pampa (1923, UIA). Este distrito sería la sede de una gran planta de General Motors que se inauguró en los cuarenta, lo cual anticipaba su conformación como “capital industrial”.

Asimismo, la industria comenzó a desplazarse hacia el oeste y noroeste de la capital. Un ejemplo es la fábrica de tejidos emplazada en Moreno, aprovechando las instalaciones de un viejo molino harinero. De acuerdo con una crónica empresarial, “a raíz de la conflagración europea, que tantos trastornos ocasionara al mundo comercial, y en particular a países como la Argentina, donde la mayor parte de las industrias eran desconocidas y otras se hallaban en embrión”, Justo González Córdova, Tersillo Zóccola y Amadeo Regúlez iniciaron en el año 1916 la fabricación de hilados de lana y algodón en la capital. “La buena aceptación en plaza de sus productos, y los favorables años transcurridos originaron la instalación de este importante establecimiento” en una gran planta en las inmediaciones de Moreno, FCO. Allí elaboraban hasta 25 000 kilos de tejidos por mes, en sus diversas especialidades: hilados para industria, lana para tejer, paños y casimires. Para ello empleaban, a comienzos de la década de 1920, unos 370 obreros, entre hombres y mujeres, en turnos continuos de día y noche. La fuerza motriz era provista por motores a petróleo con fuerza de 200 HP (UIA, 1923).

También hacia el oeste se destacaba la fábrica de Jabón Federal, en las tierras adquiridas por Florentino Delbene y Domingo Masiello en 1917, en las actuales Avenida Crovara y General Paz, Villa Madero (La Matanza). Por la proximidad con los antiguos mataderos, se habían instalado en la zona numerosos depósitos y fábricas de derivados del sebo animal, como el emprendimiento de Delbene que producía sebo y jabón. Dos años más tarde, con otra sociedad, Delbene Hnos. y Cía., nació la firma La Nacional, que en 1927 lanzó su primer jabón de marca propia, Batalla, una versión de calidad superior, Delbecia, y su producto clave, Jabón Federal. En 1923 incorporaron la planta de La Argentina, ubicada en Berisso, que elaboraba harina y aceite de pescado. La firma difundía sus productos con publicidad radiofónica mediante una asociación, en 1931, con el productor radiofónico Jaime Yankelevich, por la cual auspiciaba radionovelas, concursos y programas de distintos géneros. Por el crecimiento de la demanda, los empresarios adquirieron maquinaria importada, lo que permitió elevar la producción a 35 y 40 toneladas diarias. Además, para diversificar su oferta, instalaron en 1934 una planta de concentración de glicerinas industriales, llegando a producir una tonelada diaria. Además, producían espirales e insecticidas marca Caracol. Por entonces, Federal abastecía a empresas jaboneras del rubro, como Conen o Llauro. Esta última era una de las empresas pioneras en el rubro, instalada desde fines del siglo XIX en Avellaneda (UIA, 1923).

Hubo además varias fábricas que entre los años treinta y cuarenta se instalaron en la zona Oeste, como las fábricas Goodyear e Italar en el actual partido de Hurlingham. Aquella había comenzado sus actividades comerciales en el país en 1915 como The Goodyear Tire & Rubber Co. for South-America, y en 1931 instaló la primera fábrica de neumáticos en Argentina y la primera de Goodyear en Latinoamérica en Hurlingham, “una zona prácticamente rural todavía a fines de la década” (Rougier y Pampín, 2015: 200).

A partir de la década de 1920 también en Morón se verificó una incipiente expansión industrial. Hacia 1928, una publicación afirmaba que “había en el partido fábricas de productos químicos y farmacéuticos, de cartón, hilandería, jabón. Y tubos de cañerías”. Entre las primeras que se establecieron aquí se encontraban la fábrica de levaduras Fermolac, la de envases de cartón de Narciso Figueras y la de quesos de Otto Siegrist, las primeras dos fundadas en 1923 y la tercera en 1924” (Sáez y Birocco, 2010: 169). Fermolac, junto con la Fábrica de Levadura Martelli, era parte de la Compañía Argentina de Levaduras SA (CALSA), emprendimiento del grupo Bemberg, que fue la primera empresa argentina en producir levadura para pan.

Hacia el norte de la Capital, como se ha visto en el capítulo anterior, la radicación de industrias era aún embrionaria, en comparación con el dinamismo industrial que cobraría en décadas posteriores. Algunas industrias ya instaladas en el periodo anterior, como la Tigre Packing Co., se vieron afectadas por el contexto bélico. La falta de hojalata durante la guerra, necesaria para las latas de conservas, perjudicó la producción de esta casa, aunque su desarrollo continuó en el periodo posbélico. Al promediar la década de 1910, su producción de duraznos se vio afectada también por plagas, por lo que la fábrica debió reducir fuertemente su producción de este dulce. Para compensar esta merma, comenzó la producción de dulce de membrillo, y continuó diversificando su producción para incorporar, hacia la década de 1920, la elaboración del espárrago, para lo cual instaló una fábrica sobre la base de las esparragueras que se explotaban en una estancia situada en Tandil. Como afirmaba la misma empresa en 1923, “el Tigre Packing es un factor de capital importancia para la vida económica de los isleños del delta que les consume grandes cantidades de frutas para sus conservas, leña para sus calderas y madera para sus envases. Salvo los dos últimos años, en que, por razones conocidas el Tigre Packing se vió precisado de importar azúcar para sus conservas, todas las materias primas que utiliza son del país, con excepción de la hojalata que emplea para la fabricación de sus tarros” (UIA, 1923). De todos modos, es difícil seguir la trayectoria de esta empresa más allá de la década de 1930.

En 1927 la Sociedad Colectiva Hansen y Puccini inauguró en el Tigre, al margen del río Luján, una gran planta de construcciones navales y metalmecánicas, que sería el mayor astillero privado del país (más tarde rebautizado como ASTARSA). El predio abarcaba 44 hectáreas, tenía dos gradas de construcción de buques de hasta 30 000 toneladas de porte bruto y su muelle de alistamiento llegaba a los 210 metros de longitud. También sobre el Canal de San Fernando funcionaba desde 1909 el taller de la empresa Navegación Isleña, que reparaba allí sus vapores y embarcaciones de pequeño tamaño y fue creciendo en capacidad durante los siguientes años, a la que luego se unieron los astilleros Paglettini (1917) y Regnicoli (1924) en la misma localidad.

El 5 de octubre de 1926 se dictó la Ley Secreta 11378 para renovar el armamento naval, que implicaba partidas para la compra de buques y la mejora de los talleres del Arsenal Naval de Puerto Belgrano, en Punta Alta. También las empresas privadas se expandieron. En 1930 el director del taller de Navegación Isleña compró las instalaciones de la firma, que pasó a llamarse Astillero Sánchez y, gracias a la

demanda de barcos mercantes y para la Armada Nacional, vivió un proceso de fuerte expansión. En 1934, hacia el final de nuestro período, en Ensenada, el impulso de la Comisión de la Marina Mercante y la Marina dieron forma a los Talleres Generales de la Base Naval de Río Santiago retomando un proyecto inconcluso que en 1910 había llevado a contratar a la firma inglesa Vickers Sons & Maxim para construir allí un gran astillero. Más tarde sería bautizado como Astillero Río Santiago.

Como se desprende de este breve repaso por los principales establecimientos industriales de la región, el actual conurbano estaba cobrando ya en este periodo un dinamismo que lo posicionaría pronto como uno de los principales distritos fabriles del país. Además, durante estos años surgieron o se desarrollaron algunas industrias en otras regiones del interior provincial.

El avance sobre el interior bonaerense

Como vimos, el carácter industrial de La Plata y sus alrededores estaba perfilado ya desde la etapa anterior. En estos años se reforzó dicho perfil con la instalación de industrias nuevas y el desarrollo de las ya existentes. Alberto Oitaven, un funcionario bonaerense, señaló promediando el siglo que, fuera de la zona que rodeaba a la capital, la localización fabril todavía obedecía, casi sin excepciones, a la disponibilidad de materia prima en el territorio provincial (Figura 16): “quesos y manteca en la zona tampera; portland en Olavarría; sal en Patagones y Villarino; conservas de pescados en Mar del Plata; curtiembre en Azul; molinos harineros en la zona triguera; subproductos de maíz en Baradero; frigoríficos en La Plata y otras más” (Oitaven, 1945: 10). Como se advierte, el carácter de la industrialización en el interior todavía estaba limitado, casi sin excepciones, al procesamiento de productos primarios. Un ejemplo de ello es la compra de un molino maicero en Baradero por parte de la norteamericana Corn Productos en la década de 1920, que a partir de allí inició un importante proceso de expansión bajo la marca Refinerías de Maíz.

En el caso de los frigoríficos, fue una de las ramas más destacadas en los orígenes de la industrialización argentina; si bien la Primera Guerra Mundial implicó cambios profundos en el comercio internacional de carnes, las inversiones no se detuvieron. En la provincia de Buenos Aires, se destaca la inauguración en 1915 de una gran planta de la Sociedad Anónima Frigorífico Armour (empresa formada en 1911) y, dos años más tarde, el de The River Plate B. Meat Co. En ambos casos, las ciudades elegidas ya contaban con importante presencia de la actividad productiva; respectivamente, La Plata y Zárate. Otros casos tuvieron un destino menos positivo, como los frigoríficos de Campana y de San Nicolás, cerrados en la segunda mitad de los años veinte.

Las prácticas de Armour y Swift (que, como se vio en el capítulo anterior, se había instalado en 1907) definieron en gran medida el perfil cultural, demográfico y laboral de Berisso, zona obrera aledaña a la ciudad de La Plata donde se instalaron estos frigoríficos. En parte importante, los rasgos espaciales y sociales habían sido delineados originalmente por la vinculación con la actividad desarrollada en el saladero

que Juan Berisso había instalado en 1871, y que incluso heredó el nombre del empresario a la geografía del lugar. Para Mirta Lobato, “la construcción del puerto de La Plata hacia fines del siglo XIX y la implantación de la destilería de YPF en 1924 o de la hilandería de Patent Knitting Company en 1925, no alcanzaron para diluir la estrecha vinculación que fue estableciéndose entre pueblo y fábrica” (Lobato, 2004: 42). Para 1914 la localidad contaba con 8847 habitantes y se amplió por la demanda de trabajadores de los frigoríficos. La misma investigadora describió en detalle las modernas instalaciones de Armour, que tenían una capacidad de faena de 7000 animales por día.

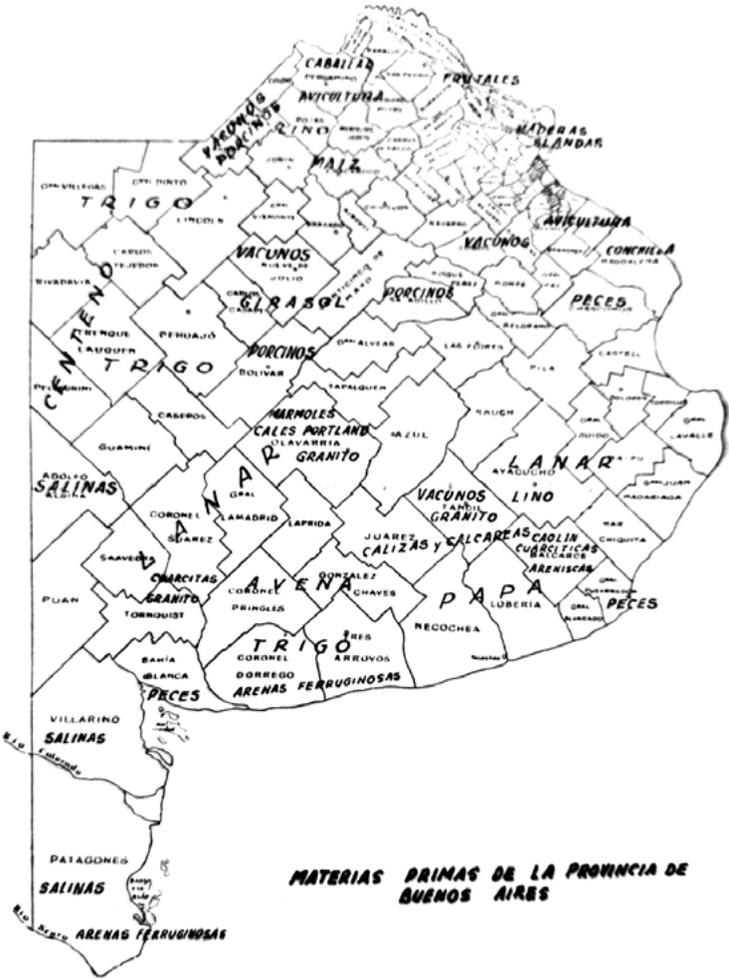


Figura 16. Mapa de las materias primas de la provincia de Buenos Aires
Fuente: Oitaven (1945)

En 1915 se inauguró la nueva planta que con el tiempo alcanzaría una superficie total de 124 952 m². Sus edificios estaban divididos en diferentes cuerpos donde la gravitación era utilizada para el desplazamiento de los materiales y los puentes aéreos; las galerías y las calles internas facilitaban el movimiento de hombres y productos. La disposición de las aberturas permitía, por otra parte, el mejor aprovechamiento de la luz y la ventilación natural de los espacios de trabajo. La empresa ocupó inicialmente 2000 hombres y 500 mujeres en tiempos normales, número que aumentaba en determinadas épocas del año cuando se faenaban porcinos o lanares. La planta era muy moderna, dotada de todos los adelantos técnicos que se conocían en la época y constituía un verdadero complejo industrial donde se realizaban las tareas propias del faenamiento y procesamiento de los animales, más aquellas destinadas a proveer de los materiales necesarios para el proceso de fabricación (Lobato, 1990: 174).

El propio crecimiento de la ciudad de La Plata, además, profundizó la radicación de industrias ya perceptible desde el periodo anterior con la instalación de molinos harineros o fábricas de bebidas para el consumo interno, entre otras industrias que continuaron su desarrollo. Entre las alimenticias se destacaba el crecimiento de la destilería de licores Gavani, Zabala y Cía., que en estos años expandió su producción a una variedad de aperitivos —vermut, fernet, anís, coñac, jerez—, vinos quinados, ginebras y jarabes finos que ganaron una cuota creciente de mercado. Además, por estos años, la empresa modernizó sus instalaciones incorporando maquinaria (UIA, 1923). El panorama se completa con el desarrollo de la ya mencionada fábrica de estearina de la Compañía General de Fósforos, así como de otras industrias ya radicadas en la región. También habrían de tener presencia en la capital provincial otros sectores que ganaron dinamismo en este periodo. Es el caso de la pequeña compañía cementera iniciada en 1917 por el francés Marcelo Garlot y el italiano Pablo Verzini en Córdoba, que se transformó en 1931 en la Corporación Cementera Argentina SA y bajo la marca Corcemar encaró un proceso de expansión que incluyó a fines de la década del treinta la instalación de una nueva planta en La Plata, con modernas maquinarias importadas de los Estados Unidos.

También en la zona de La Plata fue de gran importancia la construcción de una gran refinería petrolera. Entre 1924 y 1927, YPF esperaba expandir por cuatro la extracción de petróleo crudo, y para procesarlo resultarían insuficientes las pequeñas instalaciones que la empresa tenía en Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul. Y Mosconi quería terminar con la dependencia de contratación de refinerías privadas. Avanzar con la refinación y la venta de destilados era la manera de competir y controlar la parte más rentable del mercado, en manos hasta entonces del capital extranjero: “La necesidad y conveniencia de industrializar el petróleo Fiscal mediante la construcción de una destilería importante en la Capital Federal o en una zona próxima a la misma planta que pudiese elaborar la totalidad del petróleo crudo extraído de los pozos ha sido prevista desde el año 1920” (YPF, 1932: 309).

Con el decidido apoyo del gobierno Alvear, a mediados de 1923, se lanzó la licitación para construir la Destilería en terrenos fiscales del puerto de La Plata, a la que se presentaron nueve ofertas. La locación fue elegida por las facilidades que

ofrecía el puerto de Ensenada, que permitía la llegada de barcos de gran calado con crudo proveniente de la Patagonia, además de la cercanía con el principal mercado consumidor, la ciudad de Buenos Aires. El último día de ese año, se aprobó la firma de un contrato preliminar de YPF con la Bethlehem Steel Corporation (una de las cinco empresas industriales más grandes de los Estados Unidos) y a comienzos del siguiente, ingenieros argentinos viajaron a Boston para trabajar con la Comisión Naval Argentina en el proyecto mientras técnicos de la contratista llegaron al país para comenzar los trabajos preliminares en el terreno seleccionado. Sin embargo, las gestiones se alargaron varios meses frente a distintos puntos de divergencia entre YPF y Bethlehem. Finalmente, el 14 de enero de 1925 las gestiones realizadas entre las dos empresas permitieron aprobar el contrato definitivo y comenzar la construcción. El 23 de diciembre se inauguró —con una gran comitiva encabezada por Mosconi, Alvear y el gobernador bonaerense, José Luis Cantilo— una de las refinerías más grandes del mundo. Aunque algunas secciones del proyecto original se vieron postergadas (como el oleoducto La Plata-Buenos Aires y una planta de lubricantes), al momento de su puesta en marcha completa en julio de 1926, la Destilería alcanzó una capacidad de procesamiento de dos mil toneladas diarias de petróleo crudo. Gracias a esta planta, YPF se transformó en la primera empresa petrolera pública verticalmente integrada fuera de la Unión Soviética y a partir de allí, en la empresa más grande del país. Así, “Mosconi había logrado un hecho sin precedentes en el mundo: una organización petrolera integrada y rentable en manos del Estado, que desafiaba la supremacía de las grandes compañías privadas” (Gadano, 2006: 195).

Las primeras unidades en iniciar su funcionamiento fueron las de destilación primaria, la usina de producción de vapor, la casa de bombas y la de refinación de kerosene, y mediante su operación se expandió la oferta de los principales productos que la empresa ya ofrecía en el mercado: motonafta, kerosene y fueloil. En 1927 la Destilería comenzó a fabricar agrícola y al año siguiente diésel, combustibles para reemplazar a la nafta y el kerosene en los tractores. En los siguientes años se añadieron disolventes, lubricantes, parafinas y asfaltos, entre muchos otros productos. Al mismo tiempo, se construyeron importantes plantas de almacenamiento para complementar el único depósito que la empresa tenía en la Dársena Sud del puerto de Buenos Aires desde 1914, uno de las cuales se ubicó en Mar del Plata (13 000 metros cúbicos de capacidad en cuatro tanques, aumentada a 17 000 en 1929) y en 1930 adquirió otro de 22 000 metros cúbicos a WICO en Ingeniero White, Bahía Blanca, donde YPF tenía un depósito para productos envasados desde 1927.

Durante su primer año en funcionamiento, la Destilería había sido operada por Bethlehem para formar al personal de YPF que, al hacerse cargo de las labores en enero de 1927, logró que la producción final anual creciera diez veces, lo que implicó alcanzar un nivel similar al del conjunto de las refinerías privadas entonces existentes en el país. Al mismo tiempo, se firmó un nuevo acuerdo con la contratista para modificar el diseño original e incorporar nuevas secciones, sobre todo una planta de craqueo para aprovechar mejor el crudo de Comodoro que tenía un elevado componente de parafinas y para incrementar la producción de naftas en detrimento del

fueloil, producto de menor demanda y precio. En 1928 se comenzó además a refinar el crudo de mayor calidad proveniente de campos petroleros en Salta, que era transportado por Ferrocarriles del Estado hasta una planta de almacenamiento de Santa Fe y de allí en barcazas hasta La Plata. Al año siguiente entró en funcionamiento la nueva unidad. Esta expansión de la capacidad de refinación implicó que las ventas de crudo de YPF pasaran de quinientas mil toneladas a menos de mil entre 1925 y 1930. En igual periodo las ventas de kerosene se multiplicaron por 4 mientras las de nafta se expandieron de 6 a 190 millones de litros.

Por su parte, también las empresas extranjeras encararon importantes ampliaciones. Por ejemplo, en 1922 la WICO se había hecho definitivamente cargo de la refinería de Campana y en julio de 1928 comenzó a levantar una nueva en un predio de 20 hectáreas en Puerto Galván. Este puerto, uno de los cuatro del fondeadero interno de Bahía Blanca, había sido construido originalmente por las empresas ferroviarias británicas para abastecer la exportación cerealera y luego su tráfico incorporó productos petrolíferos gracias a la posibilidad de atracar buques-tanque. YPF, Shell y WICO tenían instalaciones allí, y se transformó en el puerto petrolero más importante del atlántico bonaerense (Mateo, 2015). La construcción de la filial de la Standard Oil demandó mil operarios que llegaban en tren desde Ingeniero White y Bahía Blanca y que terminaron las obras a finales del mismo año. La empresa comenzó a obtener allí kerosene, nafta y otros derivados del crudo que llegaban por vía ferroviaria desde los yacimientos de Neuquén, que antes se dirigían a Campana.

También en Bahía Blanca había comenzado a funcionar poco antes, en 1926, la destilería "La Isaura" fundada por Ricardo Eliçabe con capitales argentinos, para producir fueloil, nafta y otros derivados, que también procesaba petróleo proveniente de Neuquén. La localización tenía la ventaja evidente del transporte: estaba conectada por tren con los yacimientos de esa provincia y contaba con el puerto de aguas profundas que permitía sacar sus productos por el mar. También en Bahía Blanca, una localidad que afianzó su perfil industrial en este periodo, en 1920 se instaló la Fosforera Costa Sud, un establecimiento artesanal que, superando distintos contratiempos y dueños, inauguró una fábrica más moderna en 1927 donde se empleaban 200 trabajadores (mayormente mujeres) y producía los fósforos Bahía Blanca y La Morocha para el mercado regional de la ciudad. Como se vio en el capítulo anterior, funcionaban allí desde el periodo previo molinos harineros e industrias varias.

En términos generales, la aparición de las refinerías bonaerenses produjo que entre 1922 y 1930 las importaciones argentinas de naftas cayeran del 87 % al 31 % sobre el total del consumo interno nacional (que se expandió en el período un 530%), mientras que la participación de YPF en igual período pasó de menos del 1 % a casi el 20 % gracias a la puesta en marcha de la Destilería de La Plata (Solberg, 1979).

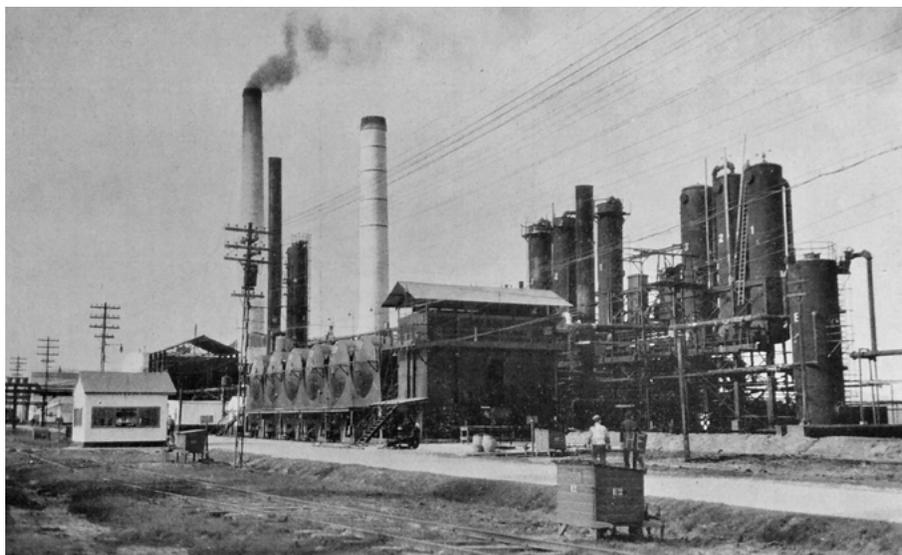


Figura 17. Imagen de la Destilería de La Plata

Fuente: Cánepa (1935)

La industria petrolera tuvo también ramificaciones en otras regiones de la provincia. A finales de 1911, West India Oil Company, subsidiaria de la Standard Oil de New Jersey y popularmente conocida como WICO, se asoció a la Compañía Nacional de Aceites, una pequeña refinería de kerosene y lubricantes —la primera del país— instalada en Campana cinco años antes por el empresario austriaco Emilio Schiffner y el ingeniero químico Rudolf Leopold Reichart. La empresa rebautizada como Compañía Nacional de Petróleo (y luego Compañía Nativa de Petróleo) amplió sus instalaciones que funcionaban con crudo importado. El mismo año la empresa norteamericana había comenzado a importar productos bajo la marca Esso, que eran almacenados en depósitos construidos cerca de la refinería.

En 1916, por la necesidad de garantizar la distribución de productos, la empresa encargó a astilleros argentinos la construcción del buque-tanque Ministro Salaberry y al año siguiente, el primer vagón-tanque petrolero en el país. Por entonces se producía en Campana el 95 % del kerosene y el 80 % de la nafta que se consumía en el país. Complementando su fabricación con la importación de productos, abastecía más del 90% de una demanda local de hidrocarburos en fuerte crecimiento por el avance del proceso de industrialización y, en particular, por el crecimiento del parque automotor que en Buenos Aires superaba a muchas de las grandes ciudades del mundo (Audino, 2019). Las prácticas fraudulentas en la importación de combustibles y el manejo de los precios de la WICO llevaron a que en 1917 se formara una comisión investigadora en el Congreso Nacional (Solberg, 1979).

El desarrollo industrial de Campana, que parecía promisorio por la temprana presencia del primer frigorífico argentino, The River Plate Fresh Meat Co. Ltd., instalado en 1883 por el inglés George Drabble, sufrió un retroceso en este periodo.

Esto pese a la instalación de un molino harinero de Francisco Morixe, una destilería de alcohol y fábrica de ácido sulfúrico de Devoto y los hermanos Rocha, así como otras industrias de menor importancia como una fábrica de papel, astilleros, fábricas de artículos de cerámica, asfalto y aserraderos y la presencia de los talleres del ferrocarril a Rosario y luego del Central Argentino. En efecto, el frigorífico fue adquirido por The Anglo South American Meat Ltd., anteriormente British and Argentine Meat Ltd., sociedad anónima radicada en Londres que tenía tres importantes frigoríficos en el país, dos de ellos en Zárate, y el de Campana, que adquirió en 1922. Hasta el año 1924, el Anglo Sud-Americano daba empleo a miles de trabajadores, pero ese año sufrió un incendio que duró tres días. Es probable que esto causara su cierre definitivo en 1926. Esto impactó duramente en el crecimiento y despliegue industrial de Campana, que se vio rezagado por varios años, a lo cual contribuyó el impacto de la crisis de 1929 (Alves, 2017). En 1933 otro incendio de magnitud, esta vez en la refinería de petróleo, agravó su decadencia industrial, que se prolongó hasta la instalación de la empresa Dálmine SAFTA, en 1954.

Zárate, como vimos, se destacaba no solo por la industria frigorífica, sino que era asiento de molinos harineros y de la gran fábrica de papel La Argentina, que se fusionó en los años veinte con las papeleras El Fénix de Campana y Casati de San Nicolás, para adquirir poco después la fábrica papelera de Bernal de la Compañía General de Fósforos, formando un concentrado grupo bajo el rótulo Sociedad Anónima La Papelera Argentina. Además, se radicaba allí la fábrica de productos químicos La Diana, de la familia Palma. Emplazada donde otrora se ubicara la Fábrica Nacional de Dinamita, que fue adquirida hacia fines del Siglo XIX por Don José María Palma, se trataba de un “establecimiento modelo”, instalado en un terreno de 38 hectáreas en los arrabales de Zárate, con 40 000 m² de superficie edificada (UIA, 1923). Ubicada sobre las vías del Ferrocarril Central Argentino que conectaba Buenos Aires con Rosario, poseía un muelle sobre el Río Paraná de las Palmas, en inmediaciones de la Fábrica, lo que facilitaba el embarque de sus productos en los barcos propios de la Sociedad, para su transporte a Buenos Aires. Sus principales productos eran el ácido sulfúrico, cuya producción anual llegaba a los 4 000 000 kg, clorhídrico (400 000 kg. anuales), nítrico (100 000 kg.) y tartárico, sulfato de cobre (500 000 kg.), soda, sulfuro de calcio (150 000 litros), y además fabricaba botellas y damajuanas para envases, cuya producción a comienzos de los años veinte llegaba a 3 000 000 de piezas por año. De acuerdo con los fabricantes, sus productos competían “ventajosamente, en calidad y precio, con sus similares extranjeros” y “apenas alcanzan para satisfacer la demanda” (UIA, 1923: 439-440). El predio incluía, además de las plantas elaboradoras, filas de casas donde vivían los operarios y el “chalet” familiar, constituyendo un conjunto productivo-residencial.

La industria textil tuvo asimismo un desarrollo importante en el territorio bonaerense. En San Nicolás, la fábrica La Emilia experimentó una gran expansión como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, que condujo a la exportación de telas e hilados de lana. Esto llevó una gran prosperidad al pueblo y la fábrica, que inauguró servicios sociales para sus empleados y un gran Club Social y Deportivo. La actividad manufacturera en esta ciudad, que en el período inmediatamente posterior al

abordado en este capítulo se transformó en un gran polo industrial, todavía estaba dominada por pequeños establecimientos dedicados a la industria alimenticia, como en la mayor parte del interior provincial. El listado de los principales participantes en una exposición industrial de 1937 daba cuenta de ese desarrollo incipiente: “Fábrica de Paños La Emilia, Fortunato Bonelli, Fábrica de Jabón y Velas Artigas y Serrano, Fábrica de Jabón y Velas de Anastasio González, productores de Granjas, establecimiento fabricante de hormiguicidas Camaní, Fábrica de Fideos, Fábrica de Soda y Aguas Gaseosas, Fábrica de Cocinas Vidal e Hijos, Fábrica de Bombones, Masas, etc. de Salas Hnos., La Morocho, Fábrica de helados, etc.” (Primo, 1998).

Hacia el Oeste, próxima a Luján, en Jáuregui se instaló la textil Algodonera Flandria. Como hemos mencionado, la industria algodонера argentina comenzó a desarrollarse en la década de 1920 a partir de la expansión de los cultivos de algodón en el noreste del país, de manera tal que inició un gradual proceso de sustitución de importaciones que se aceleró a partir del estímulo provocado por la crisis de 1929 (Belini, 2008). La Sociedad Anónima Algodonera Sudamericana Flandria fue constituida en Buenos Aires en 1924, para fabricar hilados y tejidos y comercializarlos. El capital de la empresa pertenecía mayoritariamente a un grupo empresario belga, los “Etablissements Steverlynck”. Hasta la instalación de la filial en 1924, la empresa exportaba hilados y tejidos al mercado argentino mediante la representación de la firma Braceras y Cía., cuyos propietarios eran de origen catalán y se dedicaban a la importación y fabricación de tejidos. Al establecerse la firma en la Argentina, los Steverlynck se asociaron con los Braceras, participando estos últimos con un tercio del capital. A mediados de la década de 1930 los Braceras se retiraron de la sociedad, y ésta quedó enteramente en propiedad de los Steverlynck. La decisión del grupo Steverlynck de crear una filial en la Argentina estuvo condicionada por la legislación aduanera de 1923, que elevó los aranceles para la importación de bienes industriales. “En el caso de la industria textil, la Ley de Aduanas establecía el incremento de los aranceles para los tejidos importados, y al mismo tiempo ofrecía amplias facilidades para la importación de maquinarias” (Barbero y Ceva, 1997). La empresa, tras iniciar su actividad en un ámbito urbano, fue trasladada, por decisión de sus propietarios, a un área rural. La filial argentina fue constituida a fines de 1924 y se instaló en la localidad de Valentín Alsina, en el área sur del Gran Buenos Aires. Esta era una zona industrial con fuerte presencia del sector textil, en la que Algodonera Flandria comenzó produciendo en una planta que alquiló a la firma Giardino, propiedad de empresarios italianos. Allí funcionó los primeros cuatro años, y ya a fines de 1927 comenzaron las obras de construcción de una nueva fábrica en tierras lindantes con la estación Jáuregui del Ferrocarril Oeste, en las cercanías de Luján, a más de setenta kilómetros de Buenos Aires. En Jáuregui había funcionado un molino harinero desde mediados del siglo XIX hasta principios de este siglo, una fábrica de manteca de Juan Malcom, la grasería, jabonería y velería Santa Ana de Carlos Williams, el saladero La Estrella, la grasería de Font y la de Jáuregui (Ceva, 2010). Más tarde se asentó una empresa textil, Strasser y Keggi, dedicada a la hilandería de lana. Esta operó hasta 1921, momento en que se trasladó con parte de su personal a Valentín Alsina. La decisión de mover la fábrica a una zona rural fue impulsada

personalmente por Julio Steverlynck, y hunde sus raíces en su experiencia previa en Bélgica, en sus ideas acerca de las consecuencias no deseables del desarrollo industrial y en su concepción paternalista y social-cristiana de las relaciones obreiro-patronales. En función de ello, se fueron formando los pueblos Villa Flandria Sur y Norte, donde la empresa ofrecía servicios básicos de educación, salud y recreación para la comunidad, y contribuyó en la formación de clubes, iglesias, cooperativas de consumo y bibliotecas (Barbero y Ceva, 1997; Ceva, 2010).

Por otra parte, en los años de posguerra, la industria láctea mostró un desempeño diferencial respecto de otras industrias alimenticias, cuyo desarrollo fue más mediocre. “Conformados de modo incipiente en los años previos a la Primera Guerra Mundial como producto de una diferenciación respecto de otras unidades productivas, los tambos, que continuaban operando en el seno del sector primario con características artesanales, experimentaron, a partir de 1914, una gran expansión, asociada con una fuerte proyección exportadora vinculada a la exportación de manteca y caseína. Dicha proyección se vio confrontada a comienzos de los años treinta por los efectos de la crisis y los cambios en la política comercial británica. A diferencia de otras ramas que ingresaron en una etapa de estancamiento, pudo retomar su crecimiento sobre la base del mercado interno, apuntando a una demanda que no dejó de expandirse en los años treinta y cuarenta, sobre la base de una oferta cada vez más diversificada en la que se destacaba la producción de quesos” (Regalsky y Jáuregui, 2012). Los establecimientos lácteos más importantes, como vimos, estaban ubicados en los partidos de Brandsen (donde funcionaba La Escandinavia y su usina), Cañuelas (La Martona, ubicada en Vicente Casares) y Chascomús (la cremería instalada en Gándara). La industria quesera se desarrolló asimismo en Tandil desde el siglo XIX, pero fue con la inauguración en 1912 de la planta La Tandilera, con capitales ingleses, que esta se expandió, llegando a industrializar casi la totalidad de la leche producida en dicho partido. En 1913 firmó un acuerdo con Luis Magnasco y Cía. para la distribución de sus productos, y al cabo, en 1923, esta última firma adquirió las acciones de La Tandilera y su fábrica en Gardey, donde había una estación ferroviaria conectada con Tandil, además de viviendas para el personal.

Hacia el sur de la provincia, Mar del Plata se especializó en la industria pesquera, a la vez que afianzaba su carácter de ciudad balneario turística. Si bien todavía no se trataba de pesca industrial a gran escala, la culminación del puerto en 1924, después de 10 años de trabajo, fue dando mayor impulso a la actividad y se concentraron en Mar del Plata numerosas empresas procesadoras y de conservas. El muelle de la dársena de pescadores tenía 70 metros de largo y estaba fondeado a cinco metros de profundidad. Después de 1930 se conjugaron dos procesos que le dieron mayor impulso a la industria pesquera: por un lado, la posibilidad de abastecer el mercado interno ante la caída de las importaciones y por otro, la guerra civil española que hizo que la Argentina reemplazara a ese país en los mercados internacionales. La actividad principal de la industria era la salazón y elaboración de la anchoíta, especie que aglutinaba la casi totalidad de la actividad, que se vendía localmente y cuya extracción se concentraba en la primavera. Dentro de los rubros exportadores, se destacó tempranamente el de aceite de pescado y de ballena gracias a la Compañía Argentina

de Pesca, empresa fundada en 1904 por capitales nacionales (donde hallamos nuevamente a Ernesto Tornquist) y noruegos. También se exportaba merluza, que se capturaba en una franja costera bastante estrecha, entre los paralelos 35° y 50° dependiendo de la estación del año. Con todo, la falta de infraestructura limitaba la expansión del sector, ya que no había frigoríficos cercanos a los puertos y además “el precio del hielo y el envío del pescado por tren resultaban antieconómicos y muchas veces se corría el riesgo de perder el producto por degradación antes de alcanzar los mercados” (Mateo, 2020: 88).

Al mismo tiempo, se profundizó el perfil industrial de la zona de Azul, Tandil y Olavarría. La Primera Guerra Mundial generó impulso para la instalación de fábricas de cemento, al encarecerse el precio del flete internacional o bien directamente verse imposibilitada su importación. A partir de entonces, grandes plantas se instalaron en las provincias de Buenos Aires y Córdoba, en un proceso que modificó la estructura empresarial del sector, desplazando a los pequeños capitales que habían iniciado la producción desde finales del siglo XIX. En 1919 capitales de origen norteamericano pusieron en funcionamiento la Compañía Argentina de Cemento Portland en Sierras Bayas (Figura 18). Esta fábrica podía abastecer cerca de un cuarto de la demanda interna total gracias a sus tres hornos que alcanzaban una capacidad productiva conjunta de 170 000 toneladas anuales. Al año siguiente se conformó la Sociedad Anónima Calera Avellaneda, que procesaba en esa localidad la cal que extraía de la zona de Olavarría.



Figura 18. Imágenes de la Compañía Argentina de Cemento Portland
Fuente: UIA (1923)

La difusión del hormigón armado en la industria de la construcción ocasionó una gran expansión en la demanda de este producto en los años siguientes. Por ello, en 1926 el terrateniente Alfredo Fortabat (dueño de 40 000 hectáreas en la zona) fundó en Olavarría la primera empresa cementera de capitales argentinos, Loma Negra, con un nivel de producción que llegaba a las 150 000 toneladas por año. Durante la década de 1930 el proceso se profundizó, con nuevas inversiones y ampliaciones de las plantas existentes. En ese año, Calera Avellaneda era la mayor productora de cal en Sudamérica y dos años más tarde inició la construcción de otra fábrica de cemento en Olavarría, que entró en funciones en 1937. Por su parte, las dos grandes empresas previamente existentes en la ciudad también expandieron su capacidad productiva y pusieron nuevas plantas en otras provincias (Lemiez, 2018).

Las fábricas de cemento constituyeron un polo de desarrollo de las localidades en las que se instalaron. Para ello aplicaron un variado arco de políticas paternalistas (Figura 18). En las imágenes pueden observarse los chalets construidos por la Compañía Argentina de Cemento Portland para sus empleados. Además, la firma publicitaba la construcción de “habitaciones cómodas e higiénicas” para sus obreros, “y las facilidades que proporciona a sus empleados y obreros” (UIA, 1923).

En la localidad de Tres Arroyos, por su parte, se expandió la fábrica de maquinaria agrícola de Juan B. Istilart. Esta producía artículos diversos como casillas para trilladoras, carros, rodillos, rastras, bañaderas, molinos, tanques australianos y cocinas. Otros productos le posibilitaron preservar e incluso aumentar el nivel de ventas: entre ellos se destacaron el “acarreador horizontal” y el “empavador neumático” para trilladoras, del cual hacia 1934 vendía 5000 unidades por año. “Desde 1912 comenzó a fabricar implementos para alfalfa y recolectores para cosecha. A partir de 1922, molinos a viento, máquinas de lavar y equipos de bombeo para aguadas. Entre 1928 y 1929, el establecimiento Istilart ocupaba 400 personas; aunque, según los directivos por efectos de la crisis del 30, el número de ocupados había descendido a 300” (Bil, 2009: 9-10). Uno de los principales problemas que debió enfrentar la fábrica fue la provisión de hierro y metales, que solucionó comprando maquinaria en desuso y reciclando sus materiales. Poseía sucursales de comercialización en diversas localidades del país y consiguió licencias para vender maquinaria agrícola de marca J.I. Case, automóviles Chevrolet y neumáticos Goodyear.

Istilart fue la firma bonaerense más exitosa de maquinaria agrícola. Otros empresarios intentaron seguir su mismo camino, como José Goyenaga y Francisco Parravicini, quienes en 1922 instalaron otro taller metalúrgico en Tres Arroyos, y, si bien no equipararon su desarrollo con aquella, llegaron a producir molinos a viento, arados, rastras y motores a combustión y patentaron diversas máquinas de su invención (Bil, 2009).

Hacia el extremo sur de la provincia, podemos mencionar el gran impulso a la industria salinera provocado por la Primera Guerra Mundial, que se reforzó por la protección aduanera que a partir de 1923 se implementó sobre la sal común. Esto permitió que las salinas locales comenzaran gradualmente a cubrir la demanda nacional, aunque el abastecimiento total se consiguió a inicios de la década del cuarenta. La mayor actividad extractiva en la provincia se alcanzó en los años treinta y

cuarenta, con la expansión de las compañías ya instaladas —como la explotación de las Salinas Grandes de Hidalgo, en La Pampa, próximas al límite provincial, por la Compañía Introdutora de Buenos Aires SA, propiedad de Tornquist—, a la vez que se iniciaron otras, como la salinera Las Barrancas, en Salinas Chicas (provincia de Buenos Aires), y otras en La Pampa, lo cual fue estimulado por la expansión del ferrocarril (Caballé, Coriale y Bravo Almonacid, 2004). Así, en 1918, Fortunato Anzoátegui inició la explotación de las Salinas Grandes y Salinas El Chanco sobre la estación Anzoátegui y, en 1926, la Compañía Salinera Anglo Argentina comenzó la explotación de la Salina La Piedra en Cardenal Cagliero, próxima a Carmen de Patagones. Las Salinas Chicas de Nicolás Levalle comenzaron a explotarse en 1931. La extracción de sal fue acompañada por actividades anexas (Ferrera y Martin, 2006).

Finalmente, es importante mencionar que rubros importantes de la industria alimenticia como molinos harineros, cervecerías y destilerías de alcohol, que habían sido un sector destacado en el proceso de modernización del período anterior, no perdieron presencia en el territorio bonaerense, aunque sí dinamismo frente a los sectores novedosos que imprimieron un nuevo carácter a la industrialización de la provincia en estos años.

Consideraciones finales

La industria de la Provincia de Buenos Aires no podía permanecer ajena al impacto que significó la Primera Guerra Mundial. En algunos sectores el conflicto permitió el avance debido a la dificultad en el abasto de manufacturas antes importadas, pero en otros la falta de materias primas y de maquinarias implicaron una evolución más difícil. Con todo, al finalizar la guerra, el crecimiento de la economía provincial pareció retomar el rumbo previo apoyándose en las exportaciones agroganaderas, aunque su ritmo se desaceleró. El cambio más perceptible fue que la industria se iba volviendo el sector más dinámico. Asentada cada vez con más fuerza en torno a las ciudades de Buenos Aires (en particular las localidades hacia el sur), La Plata y Bahía Blanca, así como en otras localidades del interior como Olavarría, el sector estaba formado no solo por empresas de capital local —muchas surgidas a partir de la transformación y ampliación de pequeños talleres—, sino que se instalaron en el territorio provincial un número creciente de filiales de empresas internacionales a partir del flujo de nuevos capitales que arribaron al país en los años posbélicos. Ello, a pesar de que la política económica provincial todavía no enfocaba la promoción manufacturera como uno de sus objetivos.

El proceso se explica en parte importante por la pérdida de dinamismo del sector rural, frente a la cual una porción creciente de las inversiones comenzó a dirigirse hacia otros sectores de crecimiento interno. Si la infraestructura ferroviaria, portuaria, la industria frigorífica y el crédito agrario sostenían al sector agroexportador,

las redes de transporte urbano, el desarrollo de las ciudades, la ampliación de la red eléctrica —tanto para consumo doméstico como para la industria de orientación mercadointernista—, fueron alternativas que ganaron atractivo en esta etapa, aunque el crecimiento industrial tuvo límites y oscilaciones.

En ese sentido, los años estudiados en este capítulo pueden ser interpretados como un período de transición. Sin que se perdiera el perfil de una industria bonaerense todavía vinculada y dependiente tanto del procesamiento de materias primas como de las posibilidades de absorción del consumo local, algunas de las ramas que habían liderado la primera expansión de las actividades industriales en el período previo perdieron dinamismo. Por otra parte, en los polos fabriles más avanzados de la provincia comenzaron a surgir establecimientos más complejos, menos vinculados a la agroindustria, en actividades como la química, el cemento, la metalurgia, la metalmecánica o la destilación de petróleo y de sus derivados. Esto implicó además la aparición de nuevos actores, tanto por la presencia de nuevas empresas extranjeras que llegaron en las décadas del veinte y treinta como de grandes empresarios locales que habían comenzado sus actividades en talleres y fábricas relativamente pequeñas (con el caso paradigmático de SIAM), hasta forjar grandes empresas industriales e incluso del Estado empresario, que pasó de actuar en el sector de servicios (de infraestructura o financieros) a tomar directamente en sus manos tareas productivas, con YPF a la cabeza.

La crisis del treinta profundizó el cambio de rumbo. El derrumbe de los precios agrarios en el mercado mundial, las tendencias globales hacia el autarquismo y el proteccionismo que redujeron los intercambios internacionales, la falta de financiamiento externo y la repatriación de capitales impactaron fuertemente sobre el sector rural. La protección *de facto*, como se había vivido durante la guerra, profundizó nuevamente el crecimiento de la industria bonaerense. Así, comenzó a reperfilarse la estructura económica de la provincia en un proceso que no tendría retorno en las siguientes décadas, y por el cual, más allá de las políticas y las intenciones de los sectores dominantes, se profundizó el peso de las manufacturas. A partir de allí la provincia concentró la mayor proporción de las actividades industriales del país, desbancando el papel que antes había ocupado la Capital Federal, bajo una estructura productiva y empresaria que había sido forjada en gran parte entre 1914 y 1935.

Bibliografía

- ALVES, GUSTAVO GABRIEL, 2017, *Campana y su frigorífico: la (in)dependencia económica de una company town (1883-1926)*, Buenos Aires: Ediciones Cooperativas.
- ANGÉLICO, HÉCTOR Y FORNI, PABLO, 1993, "Pulmones y vidrio: organización del trabajo y conflicto laboral en 1929", en *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad* 3 (5).
- AUDINO, PATRICIA, 2019, "El petróleo argentino en las primeras décadas del siglo XX: un comienzo polémico", en *Análisis económico*, 34(85), 121-142.
- BADOZA, SILVIA Y BELINI, CLAUDIO, 2009, "La Compañía General de Fósforos, 1889-1929: expansión y límites de una gran empresa en una economía agro-exportadora", en *Desarrollo Económico*, 49(193).
- BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, 1914 Y 1930, *Memoria y Balance*, Buenos Aires.
- BARANDIARÁN, LUCIANO, 2016, "La negociación colectiva antes del peronismo: El caso bonaerense (1935-1943)", en *Anuario del Instituto de Historia Argentina* 16 (1). <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=arti&d=Jpr7234>.
- , 2018, "Los primeros delegados del Departamento del Trabajo bonaerense en el interior provincial (1917-1922)", en *Trabajos y Comunicaciones*, n.º 48. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=arti&d=Jpr8878>.
- BARBERO, MARÍA INÉS Y CEVA, MARIELA, 1997, "El catolicismo social como estrategia empresarial. El caso de Algodonera Flandria (1924-1955)", en *Anuario IEHS*, n.º 12: 269–89.
- BELINI, CLAUDIO, 2010, "La Compañía General de Fósforos y los orígenes de la industria hilandera de algodón en Argentina, 1920-1935", en *América Latina en la Historia Económica*, (34).

- BIL, DAMIÁN, 2009, *La industria argentina de maquinaria agrícola, 1870-1975: Evolución y problemas de su desarrollo*, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- BUENOS AIRES (PROVINCIA). DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, 1926, *La Provincia de Buenos Aires: su estado social y económico presente y perspectivas para su futuro*, La Plata.
- CABALLÉ, MARCELO; CORIALE, NELSON Y BRAVO ALMONACID, MARCELO, 2004, "Provincia de Buenos Aires", en Lavandaio, Eddy y Catalano, Edmundo (eds.), *Historia de la minería argentina*, Tomo 2, Buenos Aires: SEGEMAR.
- CÁNEPA, ENRIQUE, 1935, *La industrialización del petróleo en la República Argentina*, Buenos Aires: Talleres Gráficos R. Canals.
- CASARINO, NICOLÁS, 1922, *El Banco de la Provincia de Buenos Aires en su primer centenario, 1822-1922*, Buenos Aires: Casa J. Peuser.
- COLOMBO, LUIS, 1929, *¡Levántate y anda!*, Buenos Aires: Gleizer.
- CEVA, MARIELA, 2010, *Empresas, trabajo e inmigración en la Argentina: los casos de la Fábrica Argentina de Alpargatas y la Algodonera Flandria, 1887-1955*, Buenos Aires: Biblos.
- COMISIÓN DIRECTIVA DEL CENSO NACIONAL, 1916, *Tercer Censo Nacional levantado el 10 de junio de 1914, ordenado por la Ley no. 9108 bajo la presidencia del Dr. Roque Sáenz Peña, ejecutado durante la presidencia del Dr. Victorino de la Plaza*. Tomo VII, Buenos Aires: Talleres gráficos de L.J. Rosso y Cía.
- DE ALVEAR, MARCELO, 1928, "Presidencia Alvear 1922-1928", *Compilación de Mensajes, Leyes, Decretos y Reglamentaciones*, Tomo I, Buenos Aires: Jerónimo Pesce.
- DEL RÍO, JORGE, 1949, *Evolución del servicio público de la electricidad en la Provincia de Buenos Aires*, La Plata: Gobierno de Buenos Aires, Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, Dirección de Turismo y Parques, Casa de la Provincia de Buenos Aires.
- DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES, 1914 Y 1930, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas de la Nación.
- DIRECCIÓN NACIONAL DEL SERVICIO ESTADÍSTICO, 1946, *IV Censo general de la nación*, Buenos Aires: Dirección General del Servicio Estadístico Nacional.
- FERNÁNDEZ, NOELIA, 2019, "Agencias estatales, política y burocracia técnica: el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1917-1943". *Estudios Sociales del Estado* 5 (10): 168–208.
- GANZA, DENISE, 2022, "Inmigración, empresa y comunidad: dos pioneros de la industria nacional en Valentín Alsina, a lo largo del siglo XX", en revista *Páginas*, 14(35).

- GUERRINI, FRANCISCO, 1930, *Nociones de geografía argentina y general: profusamente ilustrada con muchísimos grabados y nuevos mapas en colores de cada una de las provincias y gobernaciones con su nueva división política*. Buenos Aires: Librería del Colegio.
- LAZZARO, SILVIA (1997), "El Banco de la Provincia como empresa mixta", en Alberto de Paula y Noemí Girbal (eds.), *Historia del Banco de la Provincia de Buenos Aires: 1822-1997*, Vol. II, Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- LEVORATTI, JORGE H., 1987, "Historia de la Industria Quilmeña 1810-1935", en *Boletín Nro. 2, Secretaría de Gobierno y Cultura de la Municipalidad de Quilmes*.
- LEMIEZ, GRISELDA, 2018, "Paternalismo industrial y disciplina fabril: El caso de la industria del cemento en la ciudad argentina de Olavarría 1940-1970". *Cuadernos de relaciones laborales* 36 (1): 147-65.
- LOBATO, MIRTA ZAIDA, 1988, *El "taylorismo" en la gran industria exportadora argentina: 1907-1945*, Buenos Aires: CEAL.
- LOSADA, LEANDRO, 2013, "La sociedad bonaerense: tendencias demográficas, grupos sociales y formas de vida", en Palacio, Juan Manuel (dir.), *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, Tomo 4, La Plata-Buenos Aires: Universidad Pedagógica-Edhasa.
- LUPANO, MARÍA MARTA, 2009, *La gran familia industrial: espacio urbano, prácticas sociales e ideología, 1870-1945*, Buenos Aires: Santiago Arcos.
- MAGLIOCCHETTI, MARIO, 2020, *Historia de la Industria Aeronáutica Nacional*, Tomo 1, Santiago de Chile: Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.
- MATEO, JOSÉ, 2015, "Oro negro del Caribe en la Bahía Blanca. El transporte naval de petróleo en el camino al autoabastecimiento en Argentina (1951-1963)", en *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (27).
- , 2020, "La sustitución de importaciones pesqueras y el desarrollo de la pesca comercial marítima en Argentina (1930-1965)", en *Estudios atacameños*, (65).
- MCGEE DEUTSCH, SANDRA, 2003, *Contrarrevolución en la Argentina, 1900-1932: la Liga Patriótica Argentina*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- MÍGUEZ, EDUARDO J., 2013, "Ensayo introductorio. La provincia de Buenos Aires entre 1880 y 1943", en Palacio, Juan Manuel (dir.), *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, Tomo 4, La Plata-Buenos Aires: Universidad Pedagógica-Edhasa.
- ODISIO, JUAN Y ROUGIER, MARCELO, 2020, "Instituciones, ideas y desarrollo. Los militares y la industrialización en Argentina durante el siglo XX", en Esperanza Fujigaki y Adrián Escamilla (coords.), *México y otras fronteras 1920-2015: Historia y pensamiento económico*, México: FE-UNAM.
- NEIBURG, FEDERICO B., 1988, *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento*, Buenos Aires: CEAL.

- OITAVEN, ALBERTO, 1945, *La industria en la provincia de Buenos Aires*, La Plata: Dirección de Agricultura e Industrias de la provincia de Buenos Aires.
- PRIMO, RICARDO DARÍO, 1998, "San Nicolás, un vértice del desarrollo nacional desde una perspectiva histórica", *I Jornada Histórica y Museológica del Museo y Biblioteca de la Casa del Acuerdo de San Nicolás*.
- PURDOM, D. S., 1941, "Argentine Railways Workshops in Wartime", en *Journal of the Institution of Locomotive Engineers*, 31(163).
- PURDOM, D. S., 1977, *British Steam on the Pampas. The Locomotives of the Buenos Aires Great Southern Railway*, Londres: Mechanical Engineering Publications Ltd.
- RAPALO, MARÍA ESTER, 2012, *Patrones y obreros: la ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- REGALSKY, ANDRÉS Y JÁUREGUI, ANÍBAL, 2012, "Comercio exterior, mercado interno e industrialización: el desarrollo de la industria láctea argentina entre las dos guerras mundiales. Actores y problemas", en *Desarrollo Económico*, 51(204).
- ROCCHI, FERNANDO, 2003, "La americanización del consumo. Las batallas por el mercado argentino", en Barbero, María Inés y Regalsky, Andrés (eds.), *Americanización: Estados Unidos y América Latina en el siglo XX*, Caseros: UNTREF.
- , 2006, *Chimneys in the Desert. Industrialization in Argentina during the Export Boom Years, 1870-1930*, Stanford: Stanford University Press.
- , 2013, "La economía bonaerense: del auge exportador a su crisis". En *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, editado por Juan Manuel Palacio, 4:81-122. La Plata-Buenos Aires: Universidad Pedagógica-Edhasa.
- ROUGIER, MARCELO Y ODISIO, JUAN, 2017, *Argentina será industrial o no cumplirá sus destinos*, Buenos Aires: Imago Mundi.
- ROUGIER, MARCELO Y PAMPIN, GRACIELA, 2015, "Orígenes y esplendor de la industria en el Gran Buenos Aires", en Gabriel Kessler (comp.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires: el Gran Buenos Aires*, Buenos Aires: Edhasa-UNPE.
- RUSO, CINTIA, 2008, "Fábrica y localidad. La construcción de la identidad industrial: el caso de la cervecería y maltería Quilmes", en *H-industri@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, 2(2).
- SÁEZ, GRACIELA LUISA Y BIROCCO, CARLOS MARÍA, 2010, *Morón, de los orígenes al bicentenario*, Morón: Municipalidad de Morón.
- SALOMÓN, ALEJANDRA LAURA, 2020, "Los caminos de acceso: una temprana inquietud profesional y local durante la primera mitad del siglo XX en la Argentina", en *Población y Sociedad* 27 (1). <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/pys/article/view/4191>.

- SCHEINKMAN, LUDMILA, Y ODISIO, JUAN, 2021, "El despliegue de la industria (1870-1929)", en Rougier, Marcelo (ed.), *La industria argentina en su tercer siglo: una historia multidisciplinar (1810-2020)*, Buenos Aires: Ministerio de Desarrollo Productivo.
- SCHVARZER, JORGE, 1992, *Política industrial y entorno macroeconómico: Apreciaciones sobre la política arancelaria argentina a comienzos del siglo XX*, Buenos Aires: CISEA.
- , 1996, *La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de la industria argentina*, Buenos Aires: Planeta.
- SIERRA, MARTÍN, 2013, *La industria y el desarrollo industrial argentino a la luz de la rama metalúrgica: Las empresas del grupo Tornquist y el empresariado industrial entre 1918 y 1943*, Buenos Aires: Tesis de Licenciatura en Historia, UTDT.
- SILVESTRI, GRACIELA, 2003, *El color del río: historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- SOLBERG, CARL, 1979, *Oil and Nationalism in Argentina: A History*, Stanford: Stanford University Press.
- SURIANO, JUAN, 2012, "El Departamento Nacional del Trabajo y la política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen", en Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann (comps.), *Los saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa.
- VISACOVSKY, NERINA, 2014, "El círculo virtuoso: de obreros judíos a fabricantes textiles argentinos (1940-1960)", en Marta Bonaudo y Richard Jorba (eds.), *Historia Regional. Enfoques y articulaciones para complejizar una historia nacional*, La Plata: INCIHUSA-CONICET, FAHCE, Edulp.