



SERIE
INVESTIGACIÓN

Empresas transnacionales y conglomerados extranjeros en el desarrollo del sector automotriz en Argentina

Desde sus orígenes hasta la última dictadura

Juan E. Santarcángelo

(coordinador)



Unidad de Publicaciones
Departamento de Economía y Administración



Universidad
Nacional
de Quilmes

Departamento
de Economía y
Administración

Empresas transnacionales y conglomerados extranjeros en el desarrollo del sector automotriz en Argentina

Desde sus orígenes hasta la última dictadura

Universidad Nacional de Quilmes

Rector

Alfredo Alfonso

Vicerrector

María Alejandra Zinni

Departamento de Economía y Administración

Director

Rodolfo Pastore

Vicedirector

Sergio Paz

Coordinador de Gestión Académica

Gastón Benedetti

Unidad de Publicaciones del Departamento de Economía y Administración

Coordinadora

Dana Carboni

Integrantes del Comité Editorial

Alfredo Scatizza

Ariel Barreto

Cintia Russo

Guido Perrone

Guillermina Mendy

Cristina Farías

Daniel Cravacuore

Graciela Aparicio

Héctor Bazque

Walter Chiquiar

Empresas transnacionales y conglomerados extranjeros en el desarrollo del sector automotriz en Argentina

Desde sus orígenes hasta la última dictadura

Juan E. Santarcángelo
(coordinador)

Empresas transnacionales y conglomerados extranjeros en el desarrollo del sector automotriz en Argentina : desde sus orígenes hasta la última dictadura / Juan Santarcángelo... [et al.] ; Compilación de Juan E. Santarcángelo. - 1a ed - Bernal : Universidad Nacional de Quilmes, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-558-932-2

Dictadura Militar. 2. Empresas Transnacionales. 3. Acumulación de Capitales. I. Santarcángelo, Juan II. Santarcángelo, Juan E., comp.
CDD 338.476292

Edición y corrección: Adys González de la Rosa y María Cecilia Paredi

Diseño gráfico: Gustavo Joel Paladino

Equipo de comunicación: Ruth Martínez, Emanuel de Fino y Santiago Errecalde

Departamento de Economía y Administración

Unidad de Publicaciones

Serie Investigación

<https://deya.unq.edu.ar/publicaciones/>

eya_publicaciones@unq.edu.ar

Los textos publicados aquí han sido sometidos a evaluadores internos y externos de acuerdo con las normas de uso en el ámbito académico internacional.

ISBN 978-987-558-932-2



Esta edición se realiza bajo licencia de uso creativo compartido o Creative Commons. Está permitida la copia, distribución, exhibición y utilización de la obra bajo las siguientes condiciones:



Atribución: se debe mencionar la fuente (título de la obra, autor, editor y año).



No comercial: no se permite la utilización de esta obra con fines comerciales.



Sin obras derivadas: solo está autorizado el uso parcial o alterado de esta obra para la creación de obra derivada siempre que estas condiciones de licencia se mantengan en la obra resultante.

Publicado en Argentina en agosto de 2024.

Presentación de la Unidad de Publicaciones

El Departamento de Economía y Administración es reconocido, entre otros aspectos, por los esfuerzos y resultados en actividades de docencia, investigación, extensión y transferencia. Es por ello que, mediante la Unidad de Publicaciones, se propone, por un lado, avanzar en el trabajo conjunto entre docentes y grupos pertenecientes a sus dos modalidades de enseñanza –presencial y virtual– y, por otro, realizar una mayor difusión de nuestra producción académica y profesional. Para ello, es clave impulsar la producción y la difusión de los resultados de los grupos y equipos de trabajo del Departamento.

El trabajo de esta Unidad de Publicaciones, a partir de sus propuestas en formato papel y digital y de sus colecciones, series temáticas y revistas, permitirá vitalizar las publicaciones de los distintos equipos, en función de sus producciones académicas específicas.

Rodolfo Pastore

Director

Sergio Paz

Vicedirector

Índice

Prólogo

(Juan E. Santarcángelo) 15

PARTE I 22

Capítulo 1. Los conglomerados extranjeros del sector automotriz en Argentina: desde el modelo agroexportador a la última dictadura militar

(Juan E. Santarcángelo y Guido Mendizábal) 23

1.1. Introducción 23

1.2. Patrón de acumulación y conglomerados extranjeros 24

1.2.1. Patrón o régimen de acumulación 25

1.2.2. Concentración, centralización del capital y transnacionalización: de la empresa individual a los grupos económicos y conglomerados extranjeros 26

1.3. Evolución del sector automotriz en los diferentes patrones de acumulación 33

1.4. Reflexiones finales 47

Capítulo 2. Los regímenes de promoción de inversiones extranjeras y sus impactos en la economía argentina: desde el modelo agroexportador a la última dictadura militar

(Eduardo Basualdo, Juan E. Santarcángelo y Diego Taraborrelli) 49

2.1. Introducción 49

2.2. Las inversiones extranjeras durante el modelo agroexportador ... 51

2.3. La primera industrialización por sustitución de importaciones ... 65

2.3.1. Aproximación general a la presencia del capital extranjero. De la década de 1930 hasta el final del peronismo (1930-1955) 66

2.3.2. Acerca de las transnacionales durante el preperonismo y la irrupción de los gobiernos nacionales y populares del peronismo (1943-1955) 71

2.4. La segunda etapa de la sustitución de importaciones	81
2.4.1. El periodo fundacional: el desarrollismo (1958-1964)	81
2.4.2. El despliegue posterior de la segunda industrialización sustitutiva (1964-1975)	86
2.5. Una mirada de largo plazo	95
Anexo 1. Nómina de las empresas extranjeras radicadas entre 1921 y 1955 en la Argentina	101
Anexo 2. Inversiones bajo el régimen de la Ley 14222 aprobada por el PEN entre 1954 y 1955	103
Anexo 3. Nómina de las empresas extranjeras radicadas entre 1956 y 1971 en la Argentina	104
PARTE II	105
Capítulo 3. El Conglomerado Ford Motor en Argentina <i>(Juan E. Santarcángelo y Diego Taraborrelli)</i>	106
3.1. Introducción	106
3.2. Historia de la Ford Motor Company: desde sus orígenes hasta comienzo de los años 1950	108
3.3. Los orígenes de Ford Argentina durante el final del modelo agroexportador (1913-1929)	112
3.4. Ford durante la primera etapa de industrialización por sustitución de importaciones (ISI)	114
3.5. Ford Motor Argentina en el desarrollismo. La terminal (1956 y 1975)	119
3.6. Síntesis y conclusiones	131
Capítulo 4. El conglomerado Fiat en la Argentina <i>(Ignacio Fiamberti y Guido Mendizábal)</i>	134
4.1. Introducción	134
4.2. Historia de Fiat Automóviles: orígenes, despliegue internacional y primeros pasos en la Argentina	135
4.3. Fiat y el desarrollo industrial durante el peronismo	138

4.4. La expansión a partir del desarrollismo. El giro hacia la producción local de automóviles	143
4.5. Crisis Internacional y Proceso de Reorganización Nacional	158
4.6. Conclusiones	160
Capítulo 5. El conglomerado Renault en Argentina	
<i>(Diego Taraborrelli)</i>	163
5.1. Introducción	163
5.2. Industrias Kaiser en Argentina, (1953-1958)	164
5.3. La asociación de IKA con el conglomerado Renault (1959-1960)	169
5.4. El cambio de manos: de la sociedad con Renault al desprendimiento (1960-1966)	173
5.5. La consolidación del conglomerado Renault en Argentina (1967-1975)	177
5.6. Conclusiones: las lógicas de acumulación del conglomerado IKA-Renault	183
Capítulo 6. La Empresa Transnacional General Motors en Argentina	
<i>(Diego Taraborrelli)</i>	186
6.1. Introducción	186
6.2. Los orígenes de General Motors	187
6.3. General Motors en el modelo agroexportador (1922-1930)	191
6.4. General Motors en la primera ISI (1931-1959)	193
6.5. General Motors en el desarrollismo (1960-1975)	196
6.6. Conclusiones	206
Capítulo 7. La Empresa transnacional Joseph Lucas Industries	
<i>(Diego Taraborrelli)</i>	209
7.1. Introducción	209
7.2. Los orígenes de Joseph Lucas Industries	210

7.3. Joseph Lucas Industries en el desarrollismo: adquisición de Martin Amato & Cía	213
7.4. Conclusiones	222
Capítulo 8. El conglomerado Pirelli en Argentina <i>(Juan E. Santarcángelo, Noelia Abbate y Pablo Ferrari)</i>	224
8.1. Introducción	224
8.2. Orígenes de Pirelli.....	225
8.3. Inserción y diversificación en la Argentina agroexportadora (1880-1930).....	227
8.4. Desarrollo durante la industrialización sustitutiva	231
8.4.1. Primera etapa de industrialización por sustitución de importaciones	232
8.4.2. Segunda etapa de industrialización por sustitución de importaciones	236
8.5. Reflexiones finales	242
Referencias bibliográficas	245

Capítulo 4. El conglomerado Fiat en la Argentina

*Ignacio Fiamberti y Guido Mendizábal*³⁵

4.1. Introducción

Fiat Automobiles —Fabbrica italiana Automobili Torino— es un conglomerado económico de origen italiano que a lo largo de su historia ha desarrollado actividades en diversos sectores económicos destacándose, principalmente, en la producción de automóviles. Comienza a comercializar vehículos en 1899, abriendo su primera fábrica de automóviles en 1900. Durante la primera década del siglo XX diversifica la producción elaborando tranvías, camiones y motores marinos. En 1919 se establece la primera representación oficial de la marca italiana en Buenos Aires. Debido al éxito de las ventas y las perspectivas de un mercado automotor en expansión, cuatro años más tarde se constituye Fiat Argentina S.A. con el objetivo de comercializar automóviles y camiones importados y ofrecer asistencia técnica.

Este trabajo analiza la historia de este conglomerado económico en la Argentina, desde sus comienzos hasta mediados de la década de 1970, con el objetivo de lograr captar la forma en que fue configurando sus actividades como conglomerado económico, su estrategia productiva y formas predominantes de acumulación. Esto implica necesariamente observar las relaciones que la empresa (y luego el conglomerado) fue tejiendo con el poder económico y político local, cómo se fue adaptando e intentando

³⁵ Investigadores del Centro de Estudios sobre Desarrollo, Innovación y Economía Política (CEDIEP) de la Universidad Nacional de Quilmes.

influenciar a las distintas regulaciones sectoriales emanadas de las diversas políticas económicas desarrolladas por los diversos gobiernos democráticos y dictatoriales que tuvieron lugar durante el periodo en cuestión.

El texto se estructura de la siguiente forma. Luego de esta introducción, se hace un breve *racconto* de la historia de Fiat desde sus orígenes en Italia, su despliegue internacional, su arribo a la Argentina y cómo las alteraciones producidas en la economía internacional luego de la Segunda Guerra Mundial generaron modificaciones en su estrategia de expansión y desarrollo. La tercera sección aborda el desempeño de Fiat durante la primera etapa de sustitución de importaciones, la cual coincide con los primeros dos gobiernos peronistas y la “Revolución Libertadora”. En la cuarta sección, se analiza su consolidación como conglomerado económico durante los denominados años desarrollistas y el despliegue de su estrategia de diversificación de actividades (que ya venía tomando forma en etapas previas). La quinta sección analiza la “retirada” de la Argentina llevada adelante por el conglomerado durante la última dictadura cívico-militar. Por último, la sección final elabora una síntesis de las anteriores y presenta las principales conclusiones.

4.2 Historia de Fiat Automóviles: orígenes, despliegue internacional y primeros pasos en la Argentina

Fiat abre su primera fábrica de automóviles en 1900 produciendo 24 unidades y, ya desde las primeras décadas del siglo, se expande a otros sectores como tranvías, camiones y motores marinos. A su vez, en 1908 inicia su actividad fuera de Italia mediante la fundación de Fiat Automobile Co. en los Estados Unidos. Giovanni Agnelli, uno de los fundadores de la empresa, visita en dos oportunidades (1906 y 1912) las plantas productivas de Ford en Detroit, lo cual lo lleva a la conclusión de la conveniencia de incorporar la producción en serie con una cadena de montaje como principal método de producción (Fiorito, 2015). En cierto sentido, esto traía aparejado la necesidad de que la empresa adoptara un enfoque que le permitiese superar los límites del mercado de automóviles italiano comenzando a proveer al incipiente mercado internacional. Por tanto, era prioritario contar con un nivel de inversión que le permitiese adquirir maquinaria moderna, generar procesos de investigación, lograr un nivel importante de

integración vertical y explorar las posibilidades de difusión que los eventos automovilísticos deportivos internacionales podían ofrecer (Volpato, 2002). A diferencia de las automotrices norteamericanas que contaban con un mercado local lo suficientemente amplio, para Fiat (al igual que para el resto de las automotrices europeas) la estrategia de generar economías de escala internacional resultaba indispensable para asegurarse un futuro en el sector. De esta manera, luego de la Primera Guerra Mundial, la compañía pasó a contar con sucursales extranjeras de comercialización en España y Francia (1919), Alemania (1922) e Inglaterra (1924) (Volpato, 2002).³⁶

En 1923 se instala en Argentina Fiat Argentina S.A. quien pasa a comercializar automóviles y camiones importados y ofrecer asistencia técnica logrando una considerable aceptación dentro del incipiente mercado local. La comunidad italiana asentada en el Río de la Plata era una fiel consumidora de autos fabricados en Italia, lo cual contribuye a explicar que para 1926 entre Brasil y Argentina absorbieran casi el 10% de las exportaciones de Fiat (Laufer, Robertini y Santella, 2019). A su vez, la expansión de la empresa en el mercado argentino encontraba obstáculos relacionados al nivel de costos de importación y a los plazos de entrega de los coches italianos que tornaban dificultosa la competencia con los modelos americanos que dominaban el mercado (Scarzanella, 2020) y que, desde los años 1920s, habían instalado plantas de ensamblaje y montaje importando partes antes que vehículos completos (Fiorito, 2015). De hecho, a mediados de los años veinte, el 97% de los autos importados tenía origen en los Estados Unidos (Barbero y Motta, 2007). No obstante, Italia fue el segundo mayor exportador de coches y camiones con 1,5% del mercado en 1927 (Goldstein y Lluch, 2010). Entre 1910 y 1930, la cantidad de automóviles que circulaban en Argentina pasó de 4.700 a 454.000 (Barbero y Motta, 2007)

Las repercusiones de la gran crisis del 30' determinaron el desarrollo de una política comercial local de carácter proteccionista, lo que implicaba nuevas oportunidades de inversión para el capital foráneo, en especial en el sector industrial (Goldstein y Lluch, 2010). En 1931, se crea Fiat Uruguay

³⁶ Recién a partir de 1927 la empresa comienza a producir directamente fuera de su país de origen.

que depende directamente de Fiat Argentina. A medida que la casa matriz crecía y expandía sus actividades, se fueron incorporando al mercado argentino tractores, motores diésel y aviones. En 1938 se crea la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, cuyos principales accionistas eran Fiat y Doderó (Scarzanella, 2020) (Goldstein y Lluch, 2010). Hacia principios de los años 1940s, la filial había crecido en el número de concesionarios (5 en Buenos Aires y 1 en La Plata) y aumentado el número de representantes en el interior del país (Fiorito, 2015).

Durante la Segunda Guerra Mundial, la necesidad del régimen fascista de contar con armamentos que le permitieran sostener su política expansionista fue aprovechada por la firma en Italia, logrando de esta forma un rápido crecimiento al amparo del Estado. Por otro lado, la relación entre la compañía y las grandes automotrices norteamericanas continuaba afianzándose en base a su declarado anticomunismo. De esta manera, en 1939 se inaugura en el establecimiento de Mirafiori la primera línea de producción en base a los principios de organización fordistas (Bigazzi, 1986, como se citó en Laufer, Robertini y Santella, 2020).

Entre 1943 y 1945 se desarrolla en Italia una guerra civil que enfrenta a nazi-fascistas contra conglomerados partisanos y ejércitos Aliados. La fábrica de Mirafiori fue uno de los puntos más álgidos de las luchas de los trabajadores que terminaron por desembocar en una insurrección general que culminó en la liberación del país. Aunque la empresa se vio sometida a acusaciones judiciales que remarcaban su colaboración abierta con el régimen de Mussolini, en 1947 Vittorio Valletta recuperó el control de la empresa y, mediante el aprovechamiento de préstamos de origen norteamericano (Plan Marshall), la política de expansión de la firma toma un nuevo aire. Dentro de esta estrategia, pasan a tomar especial relevancia las economías que no habían sufrido el impacto de los conflictos bélicos (Laufer, Robertini y Santella, 2020). Esto se daba en línea con el desempeño del sector automotriz, que no solamente lograba reposicionarse en el mercado mundial sino también ingresar al mercado norteamericano mediante la venta de autos pequeños. La consecuente creciente competencia impulsó el desarrollo de las fuerzas productivas acelerando procesos de innovación tecnológica caracterizados por una creciente automatización de los procesos productivos. El impresionante aumento de la productividad tendió a bajar los costos de producción y abaratar el precio de los automóviles. De esta manera, la férrea competencia tendió a expulsar a aquellos fabricantes que no eran capaces

de introducir dichas mejoras dentro de sus procesos productivos. A su vez, la aceleración en el tiempo de rotación del capital fijo implicaba períodos de amortización acortados y una obsolescencia más rápida (Ianni, 2008).

4.3. Fiat y el desarrollo industrial durante el peronismo

En el marco del desarrollo de la primera etapa de la industrialización basada en la sustitución de importaciones (1930-1958), la llegada al poder de una fracción del ejército en 1943 consolidó la expansión industrial poniendo fin a lo que quedaba del agotado modelo agroexportador. Durante el peronismo, por primera vez, el valor agregado industrial superó al del sector agropecuario. Esta tendencia se profundizó de allí en adelante, sobre la base de una alianza de clases que impulsaba un capitalismo de Estado sustentado en la industrialización como el eje fundamental del desarrollo económico (Basualdo, 2010).

En este contexto, finalizada la Segunda Guerra Mundial, Fiat comienza a abrir plantas de producción en América Latina a la par que se produce un proceso de crecimiento de la inmigración italiana a la región.³⁷ La firma comienza a cultivar relaciones con la comunidad empresarial local de origen italiano, destacándose su vinculación con Techint de Agostino Rocca. La intención era lograr buenas relaciones con el poder económico y político local de manera de lograr acceso a financiación, contratos con el Estado y poder de intervención sobre debates sensibles para la empresa, como por ejemplo la legislación sindical. Se trata de una característica que acompañó la estrategia de la firma independientemente de los gobiernos militares o democráticos que se fueron sucediendo durante el periodo (Scarzanella, 2020). Con el fin de la Segunda Guerra Mundial, que había generado escasez de capitales, desabastecimiento y problemas de infraestructura, el mercado local comenzó a recomponerse y creció la demanda de automóviles (Fiorito, 2015). Bajo estas circunstancias, el gobierno peronista intentó evitar la salida de divisas del país estableciendo un sistema de cuotas y permisos a la importación de vehículos y restringiendo la exportación de

³⁷ Entre 1947 y 1951 emigran alrededor de 450 mil italianos a Latinoamérica de los cuales casi 350 mil lo hacen a Argentina (Scarzanella, 2020).

utilidades para empresas extranjeras que operaban en este sector. Incluso Ford se ve forzada a cerrar su planta de ensamblaje de vehículos.³⁸

Uno de los primeros intentos de inversión de Fiat en Argentina se da en 1946 al firmarse un acuerdo para la creación de una fábrica de camiones y motores diesel con la DGFM (Dirección General de Fabricaciones Militares) organismo estatal dependiente del Ministerio de Defensa, a localizarse en San Nicolás (Goldstein y Lluch, 2010). Como parte de su gira europea, Eva Perón visita Italia en 1947 y participa de una feria comercial en Milán que tenía como objetivo dar un espaldarazo a la industria italiana de posguerra. Ese mismo año, Fiat gana una licitación en el país que tenía como fin la creación de una empresa mixta para la producción de 6.000 camiones. También, durante ese mismo año, la sede de Fiat en Turín impulsa la formación de un consorcio entre los Fabricantes italianos de material aeronáutico (“Proyecto Avio”), que se compromete a suministrar material para aviación militar a Argentina (Scarzanella, 2020 cita a C. Casalino, 2004). La expansión en Latinoamérica fue liderada por Aurelio Peccei quien en 1948 funda la Delegación Fiat para América Latina que tenía como misión contribuir con técnicos y capitales al desarrollo en los ámbitos del agro, la energía y el transporte (Laufer, Robertini y Santella, 2019). En 1948 el subsecretario argentino de la industria, Adolfo Mario Savino, viaja a Italia y visita algunas de las fábricas italianas más importantes entre las que se encuentra la de Fiat en Turín. En 1949, durante una gira por Latinoamérica, Peccei advierte la posibilidad de crear una filial para la producción local convocando a Oberdan Sallustro, figura fundamental en el crecimiento de Fiat en Argentina (Fiorito, 2015). Aunque en 1949 se firma un acuerdo con la DGFM para la producción de camiones 680N, no llega a cumplirse dado que, por un lado, el Congreso no aprueba la serie de créditos comprometida en el acuerdo y, por el otro, el contexto de escasez de divisas tendió a dificultar la adquisición de maquinaria en el extranjero (Bellini, 2006). Aunque se dan algunos avances para la radicación definitiva de plantas de producción, los directivos de la compañía observaban la existencia de una serie de deficiencias: un desarrollo técnico veinte años atrasado respecto al imperante en Italia, mano de obra no lo suficientemente calificada que hacía

³⁸ Entre 1948 y 1952 se importaron solamente 30.000 vehículos, muchos de los cuales se destinaron a la renovación del parque automovilístico en el transporte público (Scarzanella, 2020).

a la necesidad de concebir un plan de emigración de familias italianas y la existencia de ritmos de trabajo de baja intensidad (Scarzanella, 2020). A pesar de que el gobierno peronista procuraba que empresas como Fiat comenzaran a producir automóviles en el país, los directivos de la empresa comandados por Peccei prefirieron centrarse primero en la importación, comercialización y asistencia de tractores Fiat fundando para ello Agromecánica S.A.C.I.F. En 1951 la firma crea Fidemotor que tenía como objetivo el mantenimiento y asistencia técnica de grandes motores diésel (Fiorito, 2015). Después de las idas y venidas infructuosas en las relaciones con la DGFm, en 1951 la firma se plantea la creación de una planta de producción de tractores. En este sentido, los cambios producidos en la política económica relacionados con la implementación del segundo plan quinquenal, implicaron una revigorizada importancia del sector agrícola y la fabricación de maquinaria agrícola pasa a ser declarada de interés nacional (Scarzanella, 2020).

Luego de la crisis que va desde 1949 a 1951, el gobierno decide incluir a la industria automotriz dentro del régimen de promoción y protección industrial (decreto 14.630/44 y decreto 25.056 de 1951) (Sourrouille, 1980). En 1952 se crea el IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado), ente estatal que nucleaba 10 empresas y tenía como fin promover la fabricación de aeronaves y automóviles. La intención era aprovechar el desarrollo tecnológico de la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba³⁹. El hecho de que fuera dirigida por el Brigadier Ernesto San Martín —que había estudiado en la Politécnica de Turín y conocía bien a Fiat—, representó para la firma la posibilidad de explotar relaciones previas que podían llegar a ser de mucha utilidad. IAME logra producir automóviles y tractores y se convierte en referencia en el sector de autopartes y accesorios asociándose con empresas productoras de repuestos, algunas de ellas italianas (Scarzanella, 2020). En 1951 el presidente de Fiat Vittorio Valletta viaja a Argentina y conoce a Perón. El 25 de agosto de 1952 se firma un acuerdo entre Fiat y IAME que implicaba la construcción de una fábrica de tractores. En este contexto, el Banco Industrial otorga a la compañía 256 millones de pesos. La existencia de un anillo de industrias subsidiarias dependientes de IAME,

³⁹ La Fábrica Militar de Aviones de Córdoba había sido creada en 1927 y en 1943 había pasado a llamarse Instituto Aerotécnico (Fiorito, 2015).

que habían crecido al calor de la escasez de importaciones, implicaba un buen punto de partida para el establecimiento de una planta industrial ya que garantizaba el suministro de piezas y mano de obra calificada. Se trataba de una cuestión clave que diferenciaba este intento de los anteriores (Scarzanella, 2020).

En 1952 se firma un acuerdo de comercio bilateral entre Argentina e Italia para la exportación de granos al país mediterráneo y la importación de materiales y maquinaria industrial de origen italiano. De esta manera, Argentina se aseguraba contar con bienes de capital producidos por Fiat como tractores, máquinas para centrales hidroeléctricas y material ferroviario. En este contexto, y bajo el supuesto peligro de que prevaleciera la competencia norteamericana, Fiat y Techint ejercieron presión sobre el gobierno italiano para que aumentara la cuota de toneladas de trigo argentino asumida en el acuerdo dado que su pago se realizaría con maquinaria italiana (Goldstein y Lluch, 2010). Bajo este marco, Fiat intenta establecer una asociación con el Estado argentino también en el campo de los motores diésel. En 1952 se crea una fábrica estatal para la fabricación de locomotoras (FADEL) en los talleres ferroviarios de Mendoza. A su vez, la empresa nacional de transportes (ENT) le había comprado 80 motores diésel a Fiat Ferrocarril de Turín.

Por otra parte, la ley 14.222/ 1953, de radicación de capitales extranjeros que tendía a promover inversiones en la industria y la minería, otorgó el marco jurídico óptimo para la instalación en la Argentina de Fiat y, posteriormente, de la norteamericana Kaiser (Fiorito, 2015). La ley sometía a las empresas extranjeras a decisiones por parte del Estado respecto al tipo de actividad a desarrollar, los métodos productivos, la ubicación de las instalaciones y los precios. A cambio, podían recibir préstamos de los bancos públicos, aranceles preferenciales, concesiones fiscales obteniendo también la posibilidad de remitir a sus casas matrices parte de sus utilidades. También el Estado debía tener al menos una parte minoritaria de las acciones de las firmas (Sourrouille, 1980). En este marco, en 1953 el conglomerado Fiat firma un acuerdo con IAME y SEVITAR (Filial de una sociedad francesa productora de tractores con licencia Fiat) para la construcción de una fábrica de tractores originando Fiat Someca Construcciones Córdoba (Fiat Someca Concord), dando inicio al Centro Industrial en la localidad de Ferreyra (Fiorito, 2015). Fiat asume la dirección de esta nueva empresa, de la que poseía el 50% del capital (el 25% era propiedad de IAME y el 25% de Sevitara).

El 24 de septiembre de 1954 IAME vende al conglomerado su participación en Fiat Concord. No obstante, IAME seguiría utilizando algunos pabellones en préstamo para el montaje de sus tractores Pampa. En octubre de 1954 se reconoce a Concord como industria de interés nacional incorporándose dentro del régimen de protección industrial vigente (Sourrouille, 1980). La instalación en Córdoba de Fiat Someca Concord y Kaiser permitió descentralizar la producción y fomentar las economías regionales, dinamizando el crecimiento económico de la región. A caballo del desarrollo industrial y el consecuente crecimiento demográfico, se produjo un crecimiento en la urbanización de zonas periféricas (Fiorito, 2015). En 1954 el gobierno peronista lanza una licitación internacional para la producción de tractores y Fiat gana un lote de producción de 4600 (las demás empresas participantes fueron Deutz, Fahr y Hanomag). No obstante, entre las cuatro empresas lograron una producción que representaba la mitad de la capacidad productiva de una sola empresa internacional (Belini, 2017).

En abril de 1954, Fiat firmó con ENT un acuerdo básico para la creación de una empresa que se comprometía a producir 200 motores diésel en cuatro años. Para Valleta, era clave preservar el poder de mercado que Fiat había logrado conquistar, aunque le preocupaba el clima de negocios reinante y su supuesta inestabilidad. Finalmente, el proyecto quedaría trunco llevándose adelante recién una década después bajo condiciones y formas completamente diferentes (Goldstein y Lluch, 2010). Asimismo, Fiat obtiene 37 millones de pesos del Banco Industrial para la construcción de una fábrica localizada en Ferreyra (Córdoba), zona en donde ya contaba con un terreno adquirido previamente y con la cercanía de su fábrica de tractores (capaz de brindarle el suministro de algunos componentes). Grandes Motores Diesel SA (GMD) se constituye en Septiembre de 1954 y el 22 de octubre de 1955 se inicia la construcción de la fábrica (Scarzanella, 2020). Para Scarzanella (2020) Fiat obtuvo cierta relevancia dentro de los planes industriales del peronismo cristalizados en el segundo plan quinquenal, logrando ser beneficiarios de varios préstamos por parte del Banco Industrial, importaciones de autos a un cambio subvaluado y de tractores sin pagar impuestos. De esta forma, se instala en el país sin hacer grandes inversiones y con un riesgo mínimo. Aurelio Peccei, hombre fuerte de la firma, consideraba que el proceso de industrialización estuvo mal organizado y terminó derivando en una serie de subsidios y privilegios que implicaron la creación de una decena de empresas débiles que rivalizaban entre sí y for-

maban grupos de presión que intentaban acaparar todas las subvenciones estatales posibles. No obstante, nacida a la sombra del peronismo, con el golpe de Estado la firma fue acusada por los nuevos gobernantes militares de haber participado de hechos de corrupción (Scarzanella, 2020).

Con el advenimiento del golpe militar de 1955 y la instauración de un ciclo de dictaduras militares, los planes del conglomerado se vieron alterados. Luego de que en 1953 construyera la nueva fábrica de tractores para la IAME y de que en 1954 comenzara el proceso de ensamblaje de los primeros tractores de Fiat Someca, la autodenominada “Revolución Libertadora” decide no continuar con el plan de industrialización que incluía la construcción de una planta de Fiat y, a cambio, cede a la empresa las instalaciones de IAME y la consiguiente construcción de tractores. De esta manera se instala Fiat Concord y absorbe a la empresa local de tractores Pampa (Fiorito, 2015). Al mismo tiempo, el gobierno dictatorial puso en tela de juicio los negocios de IKA y Fiat en el país al ser sospechados de haber mantenido actos de corrupción con la administración anterior. Incluso llegó a ser arrestado el vicepresidente de Fiat, Oberdan Sallustro y Alfredo Lisdero (miembro de la junta directiva). Finalmente, durante el otoño de 1956, la firma fue eliminada de la lista de interdicciones. A su vez, Peccei conocía a Raul Prebisch y, confiando en poder influir en las decisiones en materia económica del gobierno de facto, había entablado alguna colaboración para la elaboración del “Plan Prebisch”, especialmente en lo referido a los planes de mecanización del agro relacionados con la producción de tractores. No obstante, la dictadura de Aramburu permitió la entrada de la firma John Deere (Belini, 2017).

4.4. La expansión a partir del desarrollismo. El giro hacia la producción local de automóviles.

Esta sección se divide en tres partes. La primera hace referencia especialmente al sector automotriz, los cambios en la legislación de inversiones extranjeras que impactaron sobre el mismo y el desempeño notable de Fiat en este sector. A su vez, también se analiza el comportamiento del conglomerado en la producción de material ferroviario y tractores y se consigna la cantidad de empresas controladas y vinculadas a lo largo de todo el período (desde su fundación hasta 1973). La segunda parte hace una breve

mención a la política laboral de la empresa. Por último, la parte final describe el desarrollo de la constructora Impresit, los varios procesos de fusiones que la tuvieron como protagonista y algunas de sus participaciones en obras viales y desarrollo de infraestructura.

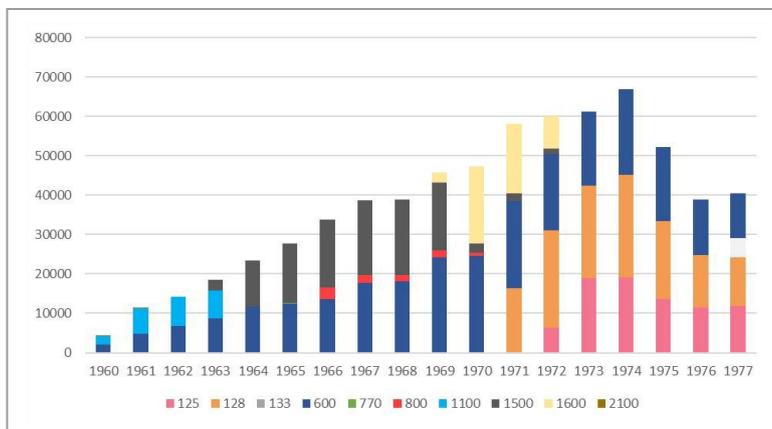
En relación al sector automotriz, entre las décadas de 1950 y 1960 afloraron múltiples capitales foráneos al mercado doméstico. Como es sabido, dicho proceso tuvo su epicentro durante los años conocidos como Desarrollistas (58-62). Desde el punto de vista de las multinacionales automotrices que comenzaron a operar en la Argentina, un elemento crucial residía en la posibilidad de poner en funcionamiento maquinaria ya obsoleta en sus países de origen alargando el periodo de vida del capital fijo (Ianni, 2008). Un aspecto importante que trajo aparejado la diferencia de tamaño de las plantas argentinas respecto a las de las plantas de los países más industrializados era la limitación, en lo que a escala se refiere, en la posibilidad de utilizar tecnología de punta. En este sentido, la puesta en funcionamiento de tecnología obsoleta no sólo representó la posibilidad para las automotrices extranjeras de poner en valor maquinaria anticuada sino que, al mismo tiempo, resultó una de las condiciones de posibilidad para poder asentarse en economías periféricas que contaban con un tamaño de mercado relativamente estrecho. Por tanto, muchas de las tareas que en las economías centrales estaban mecanizadas o contaban con cintas transportadoras, en la Argentina eran realizadas por obreros de forma manual. Fiat, por ejemplo, no contaba con los taladros automáticos que se empleaban en Turín y el montaje del motor se hacía a mano (Ianni, 2008). Incluso, el nivel de complejidad de dichos procesos y las dificultades de conseguir algunos de los elementos necesarios en el mercado local, llevaron a que algunas empresas terminales operaran con un nivel de integración vertical superior al que tenían en sus países de origen (Ibidem).

Durante el gobierno —tutelado por el poder militar— de Arturo Frondizi (1958-1962), se pone en marcha la segunda etapa de sustitución de importaciones. A diferencia de la primera, estaría marcada por el predominio de las firmas extranjeras industriales, asentadas sobre un conjunto de sectores que pasaron a ser los más dinámicos: automotriz, química, petroquímica, siderurgia, etc. (Basualdo, 2010). Esta etapa, a su vez, se puede subdividir en dos: una primera (58-63) caracterizada por ciclos cortos de crecimiento y caída en términos absolutos del producto (debido al estrangulamiento externo), y una segunda (64-74) donde, a partir de la

maduración de las inversiones de la subetapa previa, se obtuvo 10 años ininterrumpidos de crecimiento del producto (con tasas más reducidas en las fases descendentes del ciclo, pero sin caídas en términos absolutos).

El gobierno desarrollista de Frondizi, tal como fue señalado en el primer capítulo de este libro, impulsó una serie de medidas orientadas a facilitar el ingreso de capitales extranjeros, con el objetivo de lograr los incrementos en la productividad y la producción necesarios para alcanzar la autonomía respecto de los condicionantes externos que limitaban el desarrollo nacional. Este fue el caso de la ley 14.780 de Inversiones Extranjeras, la Ley de Garantías (que resguardaba a los inversores extranjeros de una eventual inconvertibilidad cambiaria) y la resolución de los conflictos legales entre el Estado y las empresas extranjeras provenientes de la etapa peronista, favorecieron el ingreso de un gran número de empresas extranjeras al país (Basualdo, 2010). Sumado a esto, el nuevo régimen de Promoción Industrial (Ley 14.781), y el decreto 3693/59 de Promoción para la Industria Automotriz sentaron las bases para el desembarco de numerosas automotrices extranjeras, las cuales se vieron beneficiadas por exenciones arancelarias, créditos, incentivos fiscales, y una legislación laboral favorable a las empresas (Scarzanella, 2020). En este contexto, el gobierno aprobó 23 planes de producción de firmas extranjeras para la fabricación local de vehículos, entre ellas el de Fiat (hasta entonces concentrada en la fabricación de tractores y grandes motores diesel para ferrocarriles). Para ello, en 1959 el conglomerado FIAT alquiló por 4 millones y medio de dólares una planta ya existente que incluía carrocería, montaje, pintura, integración de piezas internas, tapizados y otros procesos finales, (IMEMA S.A), ubicada en Caseros, provincia de Buenos Aires (Scarzanella, 2020). El hecho de comenzar la producción aquí, y no en Córdoba donde la firma ya poseía un importante polo industrial, se debió a la presencia de industrias auxiliares, la cercanía del puerto de Buenos Aires (principal centro de distribución y arribo de materiales) y la concentración del mercado (Fiorito, 2015); pero también a que el establecimiento alquilado estaba ya construido y equipado para la fabricación de automotores en serie, lo que permitía resolver la urgencia con que debían iniciarse las actividades para cumplir con el programa aprobado por la resolución 211/59 (Mignon, 2014). El 8 de abril de 1960 salió de la planta de Caseros el primer auto de Fiat construido en Argentina: un Fiat 600 D gris claro. En conjunto con el Fiat 1100, el otro modelo que allí se producía, la compañía completó ese año la producción de 4000 unidades (Figura 13).

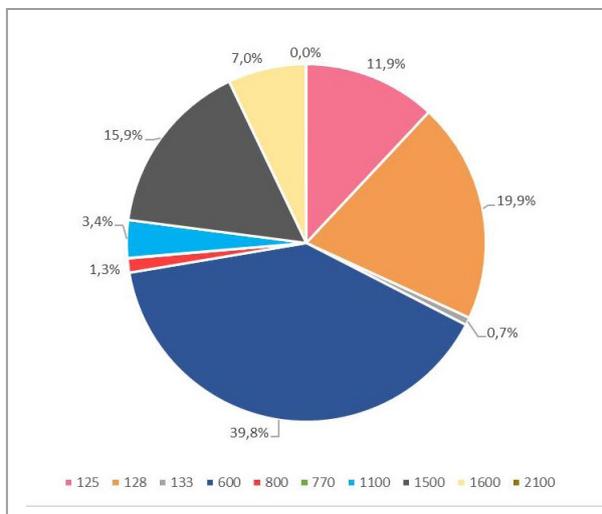
Figura 13. Producción de automóviles FIAT Argentina por año según modelo. 1960-1977. En absolutos.



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

Tal como se corrobora en la Figura 14, el principal modelo que fabricó este conglomerado fue el Fiat 600, emblemático durante esos años dentro de los sectores sociales de ingresos medios. Este modelo representó el 39,8% (271.088 unidades) de los automóviles fabricados entre 1960 y 1977, seguido por el Fiat 128 con un 19,9% (135.901 unidades). Diseñado por Dante Giacosa (creador de los modelos 127, 500, 2100, entre otros) fue el primero de la marca con motor y tracción trasera de cuatro plazas, y dio el puntapié para la motorización en masa en Italia. Desde mediados de los 1960s fue el auto más vendido de Argentina, y en 1976 alcanzó el récord de producción de 250.000 unidades. (Fiorito, 2015).

Figura 14. Producción de automóviles FIAT Argentina por modelo. Acumulado período 1960-1977. En %.



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

Por otra parte, en 1959 el conglomerado crea Materfer SAICF, con un capital de 50 millones de pesos, para la fabricación de material ferroviario. Ubicada en el mismo predio de Ferreyra donde ya fabricaba tractores y grandes motores diesel, la fábrica era incluso más grande que su equivalente italiana y Fiat obtiene, sobre la base de contratos gubernamentales, financiación de instituciones financieras internacionales (Scarzanella, 2020). EFEA (Ex FADEL) había firmado un contrato con Fiat para el suministro de 210 vagones y remolques de los cuales 120 iban a ser parcialmente confeccionados en Argentina. Además, EFEA también firmó un contrato con el consorcio italo-argentino GAIA (en el que Fiat tenía participación), para la adquisición de 200 motores Fiat y la construcción de 280 locomotoras con componentes locales, suministrados tanto desde Turín como desde Córdoba. Si bien la política industrial de Frondizi tenía entre sus principales objetivos dar un renovado impulso a la industria automotriz, no obstante, encomendó a GAIA y Materfer la renovación de la flota ferroviaria. Scarzanella (2020) incluye en su libro sobre Fiat en Latinoamérica el testimonio del ingeniero de GMD Lionel Aguinaco, quien relata cómo los 80 motores

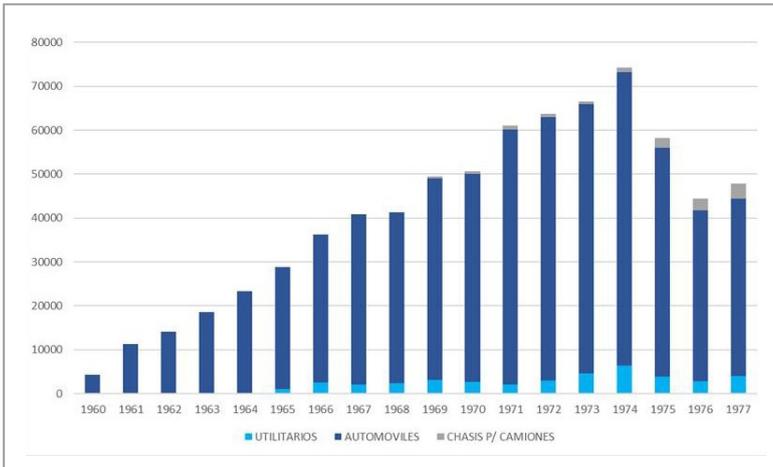
que habían sido comprados por FADEL durante los gobiernos peronistas (que habían quedado abandonados), fueron devueltos a Turín, reacondicionados y enviados de regreso a Argentina utilizándose para cumplir con el acuerdo de compra con EFEA.

Para 1962 la planta de Caseros no daba abasto con la producción de automóviles, por lo que la empresa decide iniciar la construcción de un nuevo establecimiento. Para ello adquirió 240 hectáreas de terreno en El Palomar, a menos de 1000 metros de la fábrica de Caseros, destinadas a la producción de carrocerías complementada con las prensas, el estampado de la chapa, pintura, montaje, etc. La nueva planta poseía además de amplias instalaciones, una pista de pruebas (Fiorito, 2015). La expansión de la producción automotriz de la compañía ocurrida durante los primeros años de la década del 1960, se produce en un contexto de desconcentración de la actividad entre las múltiples terminales establecidas con el impulso del gobierno desarrollista -el conglomerado Fiat promedió el 11,2% de la producción nacional para el periodo 1959-1964 (Ianni, 2008)-. Por otra parte, en 1963 GMD y Materfer son absorbidas por Fiat Someca Concord y a raíz de ello en 1964 cambia su nombre a Fiat Concord Saic. Al estar gravadas las importaciones de autopartes durante el periodo, Fiat decidió traer trabajadores calificados desde Italia con la intención de formar mano de obra calificada capaz de abastecer a la industria.⁴⁰

En relación a los niveles desiguales de rentabilidad de los distintos sectores de la firma, según Harari (2010), en 1963 el 56% de los ingresos del conglomerado se debían a la producción de automóviles y el 24% a tractores. Hacia 1966 la contribución del sector automotriz había llegado al 76%. No obstante, la posición de Fiat en el mercado de tractores oscilaba entre un 30% y 50% de la cuota de mercado. En cambio, en el rubro automotriz no superaba el 20%. Desde el punto de vista de la cantidad de autos producidos, entre 1963 y 1974 pasa de producir menos de 20.000 unidades a más de 70.000 (Figura 15).

⁴⁰ En 1964 el 70% de los tractores, 75% de los coches y 55% del material ferroviario elaborado en el complejo de Fiat Concord se fabricaba localmente. En 1974, los porcentajes eran de 93%, 96% y 80% respectivamente (GA Pauli 1987 en Scarzarella, 2020).

Figura 15. Producción de FIAT Argentina por tipo, 1960-1977. En absolutos.



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

Por otra parte, durante este periodo la firma continúa su alianza estratégica con Techint que le proveía suministros de laminados en frío necesarios para la producción a través de la Sociedad Propulsora Siderúrgica (de la cual Fiat tenía un 13.1% en 1974). El otro gran proveedor era la empresa estatal Somisa (Scarzanella, 2020).

El régimen de promoción sectorial desarrollista combinaba cierta laxitud a la hora de la aprobación de inversiones con un notable sesgo adverso a la importación de automóviles. Si bien esto implicaba el favorecimiento de la producción local automotriz, también precipitó un aumento desmedido en el número de empresas en relación al tamaño del mercado local. Esto implicó que, transcurridos pocos años, muchas de estas empresas ya habían desaparecido del mercado. Sin dudas, la entrada al sector de Ford, Chrysler y General Motors contribuyó a dicho resultado, aunque el potencial impacto se vio menguado por el hecho de que participaron solamente en la elaboración de automóviles grandes, quedando el segmento de los pequeños ocupado por empresas de menor magnitud (Ianni, 2008). Por otra parte, el nuevo régimen para el sector llevado adelante durante la presidencia de Illia, establecía mayores requerimientos nacionales de partes, nuevos controles y fiscalizaciones, y cerraba la entrada de nuevas terminales. De aquel

impulso inicial surgido con el decreto 3693/59, a principios de 1970 sobrevivían sólo nueve filiales extranjeras (Fiat, Ford, General Motors, Chrysler, Mercedes Benz, Renault, Citroën, Safrar-Peugeot, Deutz) y la empresa estatal IME (Morero, 2013).

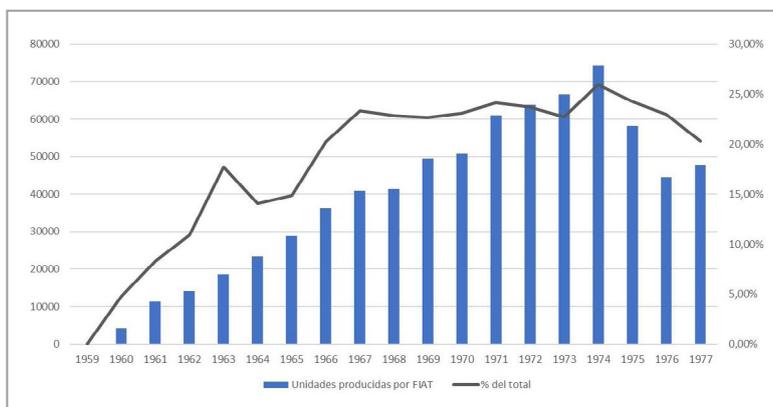
La mayor parte de las empresas que desaparecieron eran de origen local, algunas de ellas fueron SIAM, Industria Automotriz Santa Fe (licencia DKW Auto Union), Isard, Los Cedros, Cristalia, Dinborg, Goliath-Hansa, Fábrica de Automotores Utilitarios (Bambi), Dinarg, Industria del Transporte Automotor (I.T.A), O. Marimón, RYCSA, TERAM, Industrias Platenses Automotrices, Alcre, Metalmecánica (Morero, 2013)

Respecto a las exportaciones, desde mediados de los 1960s el conglomerado FIAT comienza a enviar automóviles a Colombia, logrando una penetración significativa en dicho mercado (también exporta algunas unidades a Chile). Para 1965 el conglomerado comercializaba cinco modelos llegando a producir ese año 28.868 vehículos. Este proceso de crecimiento tuvo su correlato en el número de obreros que trabajaban para la compañía, pasando de 4.854 en 1963 a 7.983 en 1969, alcanzando un pico de 13.663 en 1974 (Harari, 2015). Dicho crecimiento trajo aparejado un proceso de expansión urbana en los alrededores de las plantas conformándose barrios que concentraban a buena parte del personal de la Fiat (Laufer, Robertini y Santella, 2019).

En 1969 la firma trasladó la fabricación de tractores a la localidad de Sauce Viejo, en la Provincia de Santa Fe. Para ello, adquirió una empresa de capitales mixtos, IAFSA (Industria Automotriz Santa Fe S.A.) que producía automóviles con licencia de Auto Unión DKW. La localidad representaba un lugar estratégico para las exportaciones a Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador y Paraguay (Scarzanella, 2020). Además, gracias a su conocimiento del director del Banco interamericano de Desarrollo, Felipe Herrera, Peccei consiguió que se alcanzara un acuerdo entre el banco BID y el gobierno argentino para que este último financiara la compra de tractores por parte de los productores. Si se tiene en cuenta que Volkswagen había comprado la empresa VEMAG en Brasil, se observa cómo las dos empresas europeas pasaban a dividirse el limitado mercado sudamericano (Scarzanella, 2020). Para ese mismo año, Fiat se había convertido en una de las empresas más importantes del país con ventas por 205 millones de dólares (sólo superada por YPF y el grupo económico Bunge y Born).

A principios de 1970, el conglomerado comienza a exportar partes para la fabricación de automóviles a Uruguay, de piezas a la casa matriz de Turín y de motores del modelo 128 a Yugoslavia para la fabricación del modelo Yugo (Fiorito, 2015). En 1971 el conglomerado crea IAVA (Industria Argentina de Vehículos de Avanzada), mediante la cual desarrolla el modelo Fiat 128 TV 1100, un deportivo con prestaciones novedosas para la época. A partir de aquí, Fiat Concord pasa a organizarse mediante divisiones por producto (Scarzanella, 2020) liderando la producción nacional de automóviles entre 1967 y 1976 (Figura 16).

Figura 16. Total de automóviles, utilitarios y chasis para camiones producidos por FIAT Argentina frente a la producción nacional, 1959-1977. En absolutos y %.



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

La expansión del conglomerado Fiat observada durante las presidencias de Frondizi e Illia ocurrió en un contexto de un fuerte crecimiento del sector automotriz en su conjunto, que pasó de producir casi 33.000 unidades en 1959 a más de 194.500 en 1965 lográndose el abastecimiento interno y reduciéndose las exportaciones. En paralelo, se produjo un proceso de concentración del mercado, con predominio de las automotrices extranjeras. Para ese mismo año, once empresas habían abandonado la producción y otras tantas lo harían en los años siguientes, mientras el mer

cado continuaba creciendo. Según Ianni (2008), si bien se logró un salto cualitativo en el nivel local de las fuerzas productivas, a su vez se reprodujeron todas las limitaciones ligadas a la pequeña escala de la producción local sin lograr una madurez acorde a la que dichas industrias tenían en los países centrales. La rama automotriz obtuvo casi la cuarta parte del total de las autorizaciones para radicación en el período 1959 – 1962 (Schvarzer, 1987), la tasa media anual de inversiones del sector tuvo un crecimiento superlativo, la industria automotriz pasó a ser uno de los sectores de mayor incidencia en el crecimiento del producto industrial y, como consecuencia, la relación entre la población total y la cantidad de automóviles se redujo a la mitad (Ianni, 2008).

Las siguientes tablas consignan el desarrollo del conglomerado Fiat desde la instalación de la empresa en Argentina en 1923 hasta mediados de la década de 1970, desde el punto de vista de la propiedad de empresas que pasa a controlar (Tabla I) y en las cuales tiene participación accionaria no mayoritaria (Tabla II).

Tabla 14. Empresas controladas por el conglomerado Fiat, por actividad y capital suscrito

Nº	Empresa	Año de fundación o adquisición	Actividad general	Actividad específica	Capital suscrito a precios constantes de 1971	Comentarios
1	Fiat Argentina SA.	1923	Comercio Exterior	Import. y venta de vehículos, camiones, repuestos y asistencia técnica	1,946,790	Ya en 1919 se instala una filial de Fiat Italia en la Argentina
2	UCOMAR SA.	1948	Financiera	Comisiones, títulos, importación-exportación	652,963	
3	IMEMA SA.	1949	Industrial	Industria metalúrgica	203,567	
4	Agromecánica SA.	1949	Comercial	Importación, comercialización y asistencia de tractores Fiat	416,090	
5	Fidemotor SA.	1951	Comercio Exterior	Mantenimiento y asist de grandes motores Diesel, importación-exportación	460,358	

6	STRADA SA.	1950	Servicios	Transporte por avión	8,142,669	
7	Fiat Someca Concord	1953/54	Industrial	Fábrica de tractores	s/d	En 1954 absorbe el 25% de IAME y en 1955 se queda con la empresa local Pampa. El otro 25% era de Sevitár (Filial de una sociedad francesa productora de tractores con licencia FIAT)
8	GMD (Grandes Motores Diesel)	1954	Industrial	Producción motores diesel	s/d	
9	INDUFISA SA.	1955	Financiera	Financiera e inmobiliaria	2,346,717	
10	Sevitár SA.	1956	Comercial	Venta de autos e implementos agrícolas	814,267	
10	Imema SA.	1959	Industrial	carrocería, montaje, pintura, integración de piezas internas, tapizados y otros procesos finales agrícolas	203,567	En 1959 Fiat Someca Concord alquiló la fábrica por 4 millones y medio de dólares
11	Mirafiori SA.	1959	Construcción	Construcción y explotación de inmuebles	1,380,997	
12	Materfer SAICF	1959	Industrial	Fabricación de material ferroviario	s/d	
13	Argentina Sycic Impresit Empresas Asociadas	1960	Construcción		s/d	Fusión de la constructora Sycic y de la Impresse Italiene All'Stero Società per Azioni (Impresit)
14	Impresit Sycic Vial SA.	1961	Construcción		s/d	Creada por Argentina Sycic e Impresit Empresas Asociadas
15	CORFIN SA.	1961	Financiera	Operaciones financieras	128,469,169	
16	SOTEMA SA.	1961	Industrial	Maquinaria y equipo de uso agrícola	81,427	
17	Fiat Concord SACIC	1963	Industrial	Automotores	166,924,707	Fiat someca concord absorbe Materfer y GMD

18	Impresit Sideco	1964	Construcción	Obras viales, construcción de silos, y grandes obras públicas en el sector energético	3,257,067	51% a Impresit Italia y un 49% a Demaco (empresa de conglomerado Macri). Impresit Sycic Vial se fusionó con Sideco (controlante de Demaco)
19	Administración de conglomerados cerrados SA. de ahorro para fines determinados	1968	Financiera	Administraciones y mandatos	5,986,692	
20	SANOCA SA.	1968	Comercial	Comercial y financiera	117,607	
21	CALIPSO SA.	1969	Inversiones	Inversiones	8,143	
22	Industria Automotriz Santa Fe	1969	Industrial	Automotore y partes	4,885,601	Fiat Concord la compra en 1969
23	IAVA (Industria Argentina de Vehículos de Avanzada)	1971	Industrial	Automotores	s/d	
24	TELETTRA SA.	1971	Industrial	Construcción e instalación de sistemas de comunicaciones	24,134	
25	COMOCAR SA.	1971	Comercial	Comercial	46,626	
26	INDUSTRIAS SAAVEDRA SA.	1971	Industrial	tapicería y molduras para automóviles	407,133	

Fuente: Elaboración propia en base a Basualdo, el Área de Economía y Tecnología y la Base de Lanciotti.

Tabla 15. Empresas vinculadas al conglomerado Fiat, por actividad y capital suscrito

Nº	Empresa	Año de fundación o adquisición	Actividad general	Actividad específica	Capital suscrito a precios constantes de 1971	Comentarios
1	OLIVETTI SA. Argentina	1932	Industrial	Máquinas de oficinas	20,356,672	La vinculación con Fiat se produce en la década del 60'
2	Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos	1938	Sevicios Aéreos		s/d	
3	CIA SKF Argentina SA.	1942	Industrial	Rodamientos	2,035,667	
4	SADE SA.	1953	Construcción	Proyección y montaje de obras de ingeniería	963,519	
5	Propulsora siderúrgica SA.	1962	Industrial	Promoción, construcción de plantas industriales siderúrgicas - Elaboración y comercialización de producción siderúrgica	5,991,760	Controlaba 13.1% en 1974
6	Hoteles Sheraton Argentina SA.	1968	Servicios	Hotelería	814,267	
7	Network Televisión Argentina SA	1964	Industrial	Electrónica	3,162,913	
8	LUMITRON SA.	1960	Industrial	Productos electrónicos y luminotecnía especializada	488,560	

Fuente: Elaboración propia en base a Basualdo, el Área de Economía y Tecnología y la Base de Lanciotti.

En relación a la política laboral, desde un principio el conglomerado intentó elaborar un plan que pretendía conformar una “comunidad Fiat” caracterizada por la convivencia armónica entre el capital y trabajo. Esto conllevaba la necesidad de una organización sindical conciliadora y, en lo posible, aislada del resto del movimiento obrero argentino (Laufer, Robertini y Santella, 2019). A principio de los años 1960 conforman sindicatos de

fábrica distintos para cada una de sus plantas: el Sindicato de Trabajadores de Concord (SITRAC), de Materfer (SITRAM), de Grandes Motores Diesel (SITRAGMD) y el SITRAFIC (Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros) (Harari, 2011). De esta manera confiaban en aislar a los operarios de sus plantas de los dos grandes sindicatos metalmeccánicos de la Argentina: la UOM y el SMATA. Aunque esto representaba una fragante contradicción respecto a la legislación vigente, el enfrentamiento entre la CGT y el gobierno de Illia por la intención de este último de descentralizar las negociaciones colectivas, llevó al otorgamiento de la personería a los nuevos sindicatos de planta con la consecuente fragmentación de la representación obrera.

Para 1963 la empresa empleaba 7195 personas, de las cuales 4854 eran obreros de planta y el resto empleados. De los obreros, 2069 se dedicaban a la producción de tractores, 1318 a la de automóviles, 503 a la de grandes motores diesel y 964 a la de material ferroviario. En 1965, la cantidad de personal alcanzó 9915 personas, siendo 6834 obreros (2059 trabajaban en el sector automotriz y 3312 en el de tractores). Para 1966 la firma contaba con 10722 empleados y, entre los obreros, 2821 trabajaban en el sector automotriz y 3025 en el de tractores (7565 en total) (Harari, 2011).

El Cordobazo de 1969 impactó profundamente en las diferentes experiencias de organización obrera, creció la combatividad a la par que la cantidad de conflictos. Dicho fenómeno encontró expresión en los sindicatos SITRAC (Concord) y SITRAM (Materfer) de las plantas de Fiat en Córdoba, cuando se deshicieron de las antiguas conducciones y ascendieron nuevos dirigentes de orientación clasista. Este proceso no se verificó en las plantas que Fiat tenía en Caseros, Provincia de Buenos Aires, donde no hubo grandes modificaciones respecto al sindicalismo hasta ese momento imperante (vandorista, negociador y conciliador) (Laufer, Robertini y Santella, 2019). En 1971 los obreros emprenden una batalla que dura tres meses en donde una de las principales reivindicaciones era la recomposición salarial, ya que eran de los peores pagos de la industria (Harari, 2011). El poder ganado por los obreros de SITRAC en parte también se relacionaba con el nivel de desarrollo de la industria automotriz. Las tareas, saberes y destrezas de los operarios eran determinantes para el proceso productivo, lo cual marcaba un límite al control que el capital podía ejercer. La maquinaria utilizada, a su vez, tenía un carácter “universal”, lo cual implicaba que dependía del obrero prepararla para cada una de las tareas a realizar (Harari, 2011).

Bajo este contexto, la firma replantea su estrategia de conformación de sindicatos de fábrica y, a fines de 1971, todas las plantas de Fiat pasan a integrarse a la Unión Obrera Metalúrgica Peronista (Laufer, Robertini y Santella, 2019). Es menester tener en cuenta que el crecimiento de organizaciones guerrilleras que experimenta el país durante aquellos años, también tuvo impacto en el conglomerado, cuando en 1972 se produce el secuestro de Oberdan Sallustro por parte del ERP (Ejército Revolucionario del Pueblo).

La filial local de Impresit, empresa dependiente de Fiat Impresit (Imprese Italiane all'Estero), construye en 1964 una lujosa torre de 20 pisos sobre la Avenida 9 de Julio donde el conglomerado muda sus oficinas, el edificio Mirafiori. Esta empresa había sido fundada en 1929 en Italia, y se dedicaba a la construcción de grandes obras de ingeniería civil fuera de las fronteras de su país de origen. Sus creadores, Stefano Benni y Alberto Pirelli, pensaban que a través de esta los trabajadores y empresas italianas del sector de la construcción podían encontrar salida en el extranjero y, desde allí, abrir el camino a la exportación de maquinaria y tecnologías italianas (Scarzanella, 2020). Originalmente, la firma pertenecía a tres bancos (Banco di Roma, Crédito Italiano y la Banca Nazionale di Crédito) pero a raíz de la crisis de 1930 la participación mayoritaria quedó en manos del holding estatal Instituto per la Ricostruzione Industriale y, posteriormente, de FIAT. En los años 1950s, el entonces CEO de FIAT, Vittorio Valletta, sostenía públicamente que el objetivo de Impresit era la penetración en algunos sectores vinculados a la producción de Fiat (carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, construcción hidráulica e hidroeléctrica).

A partir de 1960 expande su presencia en Sudamérica, con incursiones en Chile y Argentina, asociándose en muchos casos a empresas locales. En el caso de Argentina, se creó en 1960 Argentina Sycic Impresit Empresas Asociadas, a partir de la fusión de la constructora Sycic y de la Imprese Italiane All'Stero Società per Azioni (Impresit). Un año más tarde, las mismas firmas fundaron Impresit Sycic Vial S. A. En 1969, finalmente, Impresit Sycic Vial se fusionó con Sideco, de Franco Macri, para formar Impresit Sideco Sociedad Anónima (Gaggero y Perez-Almansi, 2020). A partir de la fusión con Sideco, la empresa participó en importantes obras viales (puentes, carreteras), en la construcción de silos, y grandes obras públicas en el sector energético como la central nuclear de Atucha en Buenos Aires, y la de Embalse en Córdoba. Participó también en actividades inmobiliarias en la ciudad de Buenos Aires (Torres Catalinas Norte y el Edificio Madero) y en

la privatización del servicio de recolección de residuos de la Ciudad de Buenos Aires (Manliba). De esta manera, Impresit constituye uno de los ejemplos más claros de la diversificación de inversiones del conglomerado Fiat, con incursiones que no se vinculan con los sectores complementarios al *core business* de automóviles y grandes motores, como lo propusiera Valletta (Scarzanella, 2020). Más allá de los objetivos sostenidos por Valleta, en el caso argentino el desarrollo de Impresit guardó relación con una estrategia de vinculación con el Estado a partir de la construcción de obra pública, como parte de la “patria contratista” institucionalizada por Krieger Vasena.

4.5. Crisis Internacional y Proceso de Reorganización Nacional

Como se apuntaba, ya a fines de los 1960s, la industria automotriz argentina entró en una crisis que se acentuaría hacia la década de 1970. Creció la competencia y se acentuó la centralización del capital, lo que se reflejó en la cantidad de empresas que dejaron de operar en el sector. El aumento en la producción que se da a principios de los 1970s, estaría reflejando el intento de las empresas automotrices por conquistar una mayor porción de los mercados ante el aumento de las ventas. Pero ya en 1973, la sobreproducción imperante determinó que la cantidad de autos fabricados cayera en un 40% (Harari, 2011).

Según Galimberti (1986), a nivel internacional, la crisis del petróleo golpeó a las automotrices y Fiat no fue la excepción. La consecuente recesión y caída del crecimiento chocó de frente con una estructura productiva creada al calor de los años de oro del capitalismo. La sobreproducción y un supuesto exceso de mano de obra en el conjunto del sector automotriz se dejaron sentir de manera más pronunciada en el continente europeo dada la existencia de una cantidad de automotrices excesiva respecto al tamaño del mercado. Fiat, a su vez, contaba con niveles de productividad rezagados respecto a sus competidores europeos. De esta manera, comenzaron a imponerse una serie de nuevas miradas en la firma, orientadas bajo un diagnóstico que consideraba indispensable recortar costos, desandar el camino de expansión internacional y centrarse más en el mercado europeo (Galimberti, 1986). Se dejaron de lado cuestiones asociadas al prestigio, imagen e historia de la firma, orientándose únicamente bajo la “ley” de los costos y beneficios. Dentro de este esquema comienza también a considerarse el

alto costo de endeudamiento imperante en Italia y la necesidad de desarrollar mecanismos de financiación internos al conglomerado. Por tanto, se centraliza el manejo de las finanzas en el Holding FIAT group de manera de achicar al máximo el costo de financiamiento y maximizar el rendimiento de activos líquidos.

La última dictadura cívico-militar impuso un giro radical en la política económica mediante la desregulación de los mercados y la liberación de las importaciones. Para Fiat se hacía evidente la necesidad de rediseñar la estrategia de inversiones de la firma. Los altos niveles de inflación y la creciente competencia brasilera vía apertura de importaciones, ponían a la actividad automotriz en severas dificultades (Scarzanella, 2020). En 1980, Fiat Concord se asoció con la filial argentina de Peugeot (Peugeot Safrar) formando SEVÉL (Sociedad Europea de Vehículos en Latinoamérica). En ese momento el conglomerado contaba con 7 fábricas con 14000 empleados. No obstante, la operación no tuvo éxito y a mediados de 1981 Peugeot se retira. Teniendo en cuenta el proceso inflacionario, la mala situación económica y los altos costos que hubiese podido significar una potencial quiebra (por ejemplo, los costos de compensación de los distribuidores y proveedores), el conglomerado inicia un esquema de racionalización reduciendo sus oficinas y los sitios de producción para, finalmente, terminar asociándose al conglomerado Macri conformando la firma SEVEL. La misma suerte corre Impresit Sideco, quien también termina asociada a ese mismo conglomerado (Acevedo, Basualdo y Khavisse, 1990)⁴¹. Dicho proceso no solo se verifica en Argentina sino que el conglomerado Fiat también decide abandonar o vender sus actividades en Uruguay, Chile y Colombia, concentrando sus actividades en Brasil y dejando en pie únicamente una pequeña planta de ensamble en Venezuela (Galimbertii, 1986). Para 1979, el conglomerado controlaba el 13% del mercado brasilero con una producción de un millón de unidades; mientras en Argentina alcanzaba un 18%, lo que representaba 200.000 autos (Scarzanella, 2020).

⁴¹ Según Scarzanella (2020), Fiat vende sus participaciones al conglomerado Macri e Impresit Sideco es comprada por Socma.

4.6. Conclusiones

A lo largo del periodo analizado se pueden destacar una serie de puntos capaces de describir la estrategia empresarial del conglomerado Fiat. Por un lado, al igual que otras automotrices europeas, la génesis de sus operaciones en Latinoamérica se relaciona con la necesidad de desarrollar economías de escala capaces de volver rentables los importantes niveles de inversión que les permitieran competir con las automotrices norteamericanas. En este sentido, la primera inserción del conglomerado en el país reviste un carácter netamente comercial. En una segunda etapa, las inversiones comprometidas por Estados Unidos luego de la Segunda Guerra Mundial, que se estructuraron en base al Plan Marshall, fueron centrales para la expansión del conglomerado. Las actividades propiamente industriales que conglomerados como Fiat comenzaron a desarrollar en la Argentina hacia fines de los años 1950s tuvieron relación con la oportunidad de poner en funcionamiento tecnología ya obsoleta en sus países de origen que, sin embargo, dentro del espacio nacional de valor local, permitían obtener una rentabilidad por encima de la media. Esto se conjugó con una serie de leyes que tendían a facilitar la radicación de conglomerados automotrices extranjeros vía una serie de beneficios impositivos, facilidades de financiación y protección frente a las importaciones. Típicamente, en nuestro país dicho proceso tuvo su expresión más clara durante los años desarrollistas.

Durante los primeros dos gobiernos peronistas (1945-1955), Fiat se plantea seriamente comenzar a producir en el país, centrándose sobre todo en la producción de camiones, locomotoras y tractores. Más allá de que muchos de estos proyectos resultaron infructuosos, cabe destacar que, sea a través de asociaciones con empresas estatales o mediante créditos públicos, las posibles formas de radicación del conglomerado implicaron siempre algún tipo de participación o injerencia estatal. Esto guarda relación con los objetivos de la política económica llevada adelante por los gobiernos peronistas, caracterizada por el impulso a la sustitución de importaciones y el consecuente espaldarazo al desarrollo de la industria nacional. Dentro de estos intentos, el elemento clave que representó un punto de inflexión para el conglomerado, se asoció al desarrollo de la empresa estatal IAME. Gracias a ella, se desarrollaron un conjunto de industrias

proveedoras de insumos y mano de obra calificada. Así se generaron condiciones productivas que volvieron mucho más viable una radicación productiva del conglomerado. Este proceso terminó viéndose coronado con la asociación entre Fiat y IAME para la creación de Fiat Concord (en un principio dedicada a la producción de tractores) y la posterior compra por parte de Fiat de la empresa estatal. En conclusión, ya sea gracias a la generación estatal de condiciones productivas óptimas, mediante el aprovechamiento de los créditos públicos, o a través de distintos tipos de asociaciones con empresas públicas, la empresa de origen italiano logró sacarle provecho a la política industrial del peronismo instalándose definitivamente en el país sin tener que realizar grandes inversiones y corriendo un riesgo mínimo.

Durante la segunda etapa de sustitución de importaciones el conglomerado se expandió fuertemente, en el marco de un nuevo patrón de acumulación caracterizado por el predominio de firmas extranjeras industriales asentadas sobre un nuevo conjunto de sectores dinámicos, entre ellos el automotriz. Hasta entonces concentrada sobre todo en la fabricación de tractores y grandes motores diesel, a partir de 1960 comenzó la producción local de automóviles, impulsada por el régimen de promoción sectorial de Frondizi que buscaba evitar la importación de automóviles y elevar el porcentaje de autopartes nacionales en el producto final. Entre 1963 y 1974 pasó de producir menos de 20.000 unidades a más de 70.000, en un contexto de fuerte crecimiento del sector automotriz en su conjunto, y de concentración del mercado con predominio de las firmas extranjeras.

Desde el principio —tal vez como consecuencia de una aguda conciencia de sus propias debilidades— el conglomerado Fiat supo enhebrar fluidas relaciones con el poder político local y elaborar una serie de alianzas estratégicas con otros capitales italianos radicados en el país. Especialmente con el conglomerado Techint pero también, hacia el final del periodo, con empresas ligadas a Franco Macri. Esto guarda estrecha relación con una estrategia económica de diversificación de actividades donde el conglomerado se expandió hacia sectores que, en principio, nada tenían que ver con el sector automotriz. Esta estrategia de diversificación tanto dentro del sector industrial (automotriz, ferroviario, maquinaria agrícola) pero especialmente en la construcción, en el sector financiero y en actividades netamente comerciales, indica la existencia de un “ciclo complejo del excedente” (Basualdo, 2021). Aunque en este trabajo no se ha hecho un análisis detallado de aquellas actividades que el conglomerado

desarrolló por fuera del ámbito estrictamente industrial, no obstante, ha dejado constancia de la importancia económica de las actividades financieras y del rol de la empresa constructora Impresit Sideco. Por todo ello, resulta lógico que el cambio drástico en las políticas económicas que la última dictadura militar vino a imponer, en combinación con la crisis mundial de los años 1970s, terminara por afectar sus estrategias de desarrollo asociándose con otras empresas o vendiendo sus participaciones accionarias, restringiendo así sus operaciones en el país.