

**LOS PROBLEMAS DEL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA
AUTOPARTISTA ARGENTINA DURANTE EL PERONISMO (1945-1955)**

THE PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF ARGENTINE'S AUTO
PARTS INDUSTRY DURING THE PERONISM (1945-1955)

Ianina Harari*

* Doctora en Historia, Becaria Pos-doctoral de Conicet (IIGG), docente de la Universidad de Buenos Aires (Argentina). ianinaharari@yahoo.com.ar / iigg@sociales.uba.ar

Correspondencia: Larrea 315, 3° 12 (CP 1030). CABA, Argentina.

RESUMEN

Este artículo se propone examinar el desarrollo de la industria autopartista argentina durante los dos primeros gobiernos peronistas (1945 y 1955). Nos centramos en las políticas de incentivo al sector, principalmente a través de la fábrica automotriz de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado. Asimismo, analizamos los límites con que esta actividad se encontró al expandirse en el período, en especial en relación con las materias primas y el equipamiento. Creemos que a pesar de los incentivos estatales, el desarrollo de esta rama encontró obstáculos propios de la estructura económica del país. En este trabajo utilizamos fuentes tanto oficiales como publicaciones de entidades empresariales, entre otras.

PALABRAS CLAVE: Industria autopartista, industria metalúrgica - Argentina, peronismo.

Clasificación JEL: N66, O14, O25.

ABSTRACT

This article aims to examine the development of Argentine's auto parts industry during the first two Peronist governments (1945 and 1955). We focus on the incentive policies for the sector, primarily through the automotive factory Aeronautical and Mechanical Industries of the State. Furthermore, we analyze the limits this activity found in the period, in particular in relation to raw materials and equipment. We believe that despite government incentives, the development of this branch have found structural obstacles. In this paper we use both official sources and publications of business entities, among others.

KEYWORD: Auto parts industry, Metallurgical industry, Argentine, Peronism.

JEL CODES: N66, O14, O25.

1. INTRODUCCIÓN

En Argentina, una de las industrias más beneficiadas con las políticas económicas de los dos primeros gobiernos de Juan Domingo Perón (1945-1955) ha sido la metalúrgica. Dentro de ella, el sector de fabricación de piezas y partes para automóviles fue particularmente incentivado a partir del segundo plan quinquenal y, principalmente, a partir de la creación del Instituto Aeronáutico y Mecánico del Estado (IAME) en 1952 (Picabea & Lalouf, 2012; Roccanello, 2013). Mediante este organismo se promovió la producción autopartista mediante una serie de mecanismos económicos. IAME ha sido la base sobre la que luego se desarrolló la industria automotriz en la provincia de Córdoba, donde estaba asentada (Ansaldi, 1979; Tomadoni, 2009). Algunos autores han señalado que la fábrica estatal no promovió la independencia económica sino que creó las condiciones para la instalación de empresas extranjeras (Angueira & Tonini, 1986). Las empresas instaladas en la provincia de Córdoba, entre las cuales se incluían muchas autopartistas, fueron beneficiadas por los planes de promoción industrial en la provincia de Córdoba (Malatesta, 2001). Otra vía de subsidios, eran los recursos que el Estado volcó a través del Banco Industrial para préstamos directos a los empresarios (Rougier, 2001).

Respecto a la política del gobierno peronista para la industria automotriz, Belini (2009) considera que se promovió la integración local de componentes, ante la presión ejercida por la falta de divisas, pero descuidando la obtención de escalas óptimas y economías de especialización. Además, habrían faltado políticas de asesoramiento tecnológico a la industria auxiliar. Brennan (1997), por su parte, señala que el apoyo a la industria, en especial para el caso metalúrgico, fue mayor a los industriales más pequeños, quienes tendieron a integrar la alianza peronista. Por su parte, Jáuregui (2006) señala que los empresarios metalúrgicos mantuvieron una relación de dependencia con el gobierno a raíz de los subsidios recibidos.

En este artículo nos centraremos en los mecanismos de apoyo a la industria autopartista, en especial aquella incluida en la rama metalúrgica, que el Estado estableció, principalmente, a través de IAME.

Intentaremos dilucidar cuáles fueron las potencialidades de estas políticas y cuáles sus límites. Creemos que los esfuerzos destinados a impulsar la actividad autopartista nacional fueron adecuados a las posibilidades económicas del período. Sin embargo, como intentaremos demostrar, estos no fueron suficientes para superar ciertos problemas con los que se tropezaban los industriales argentinos. Consideramos que no se trataba de una cuestión de voluntad política, sino de condiciones estructurales del capitalismo argentino.

2. LOS INICIOS

La industria automotriz argentina tiene su origen en la primera década del siglo XX. De la mano de industriales nacionales y de algunas fábricas extranjeras, la principal actividad que se realizaba en las plantas era el ensamblado de piezas traídas del exterior. Las filiales, sin embargo, no limitaban a esto su tarea sino que trabajaban localmente el cuero, el metal, los vidrios y la pintura¹, lo cual les permitía ofrecer una mayor variedad de colores, formas y otras variaciones menores como ventaja sobre los productos importados (Phelps, 1936, pp. 74-75). Por ejemplo, en 1933, una armadora podía hacer 21 combinaciones distintas en un camión. Incluso, mediante la instalación de ensambladoras, las empresas podían abastecer el mercado con productos que requerían de una carrocería específica fabricada localmente, como el caso de las ambulancias.² Gracias al crecimiento de la actividad de las terminales, la industria de carrocerías llegó a desarrollarse al punto que, para la década de 1930, abastecía a las ensambladoras de camiones, ómnibus, tanques y volcadoras.³

¹ Estas actividades han sido poco analizadas en los textos que se ocupan de la historia de esta industria. Por ejemplo, el libro clásico de Juan Sourrouille (1980, p. 33), toma a Phelps (1936) para explicar que la producción local era prohibitiva debido al escaso mercado y deja de lado la salvedad que realiza el autor sobre otras actividades que realizaban las plantas ensambladoras.

² *Mundo Ford*, n°242, Año XVI, mayo de 1944.

³ Cámara de Comercio Norteamericana en la Argentina: "El transporte automotor progresa en forma sostenida en la Argentina", *Coments on Argentine Trade*, octubre de 1929.

Sin embargo, las condiciones del comercio internacional impuestas por la Segunda Guerra Mundial obstaculizaron las operaciones de las terminales, al imposibilitar la importación de piezas. Así, las firmas automotrices se vieron forzadas a abandonar la actividad, ya sea reconvirtiendo sus instalaciones para otros fines o retirándose del mercado. Las restricciones que existían para la importación también afectaron la compra en el exterior de automóviles terminados. Por todo ello, la incorporación de unidades nuevas fue escasa durante los años en que duró la contienda mundial, lo cual implicó el envejecimiento y reducción del parque automotor.

Los vehículos existentes requerían de mantenimiento y renovación de piezas. La necesidad de mantener en funcionamiento automóviles antiguos promovió cierto desarrollo de la industria autopartista nacional para la reposición. Las unidades debían seguir en circulación ante la imposibilidad de ser reemplazadas. En 1941, la Dirección Nacional de Vialidad manifestó la urgencia de tomar medidas para aumentar la cantidad de vehículos en el país. Señalaba que, como contracara de la caída de las importaciones, se habían desarrollado las industrias complementarias, como la de neumáticos, de carburantes y lubricantes, los talleres mecánicos, especializados en conservación y reparación, las carrocerías y la pintura⁴.

La clausura del comercio exterior otorgó cierto impulso a la producción autopartista, destinada principalmente al mercado de repuestos. Sin embargo, la fabricación local de piezas se veía dificultada por la falta de materias primas, en especial de acero.⁵ La escasez de repuestos limitaba el reacondicionamiento de unidades viejas, lo cual generaba quejas tanto de los propietarios de ómnibus como los de talleres mecánicos. En 1941, la Asociación de Empresarios de Ómnibus de la Capital se quejaba que la falta de piezas les impedía reparar los vehículos para cumplir con una ordenanza municipal sobre el exceso de gases tóxicos. En respuesta a esta queja, la Unión Industrial Argentina aseguraba que las piezas necesarias eran fabri-

⁴ *Mundo Ford*, n° 210, año XVIII, septiembre de 1941, p. 210

⁵ *Revista de la UIA*, n° 919, año LVIII, julio de 1945. p. 82.

cados en el país⁶. En 1943, la Asociación Argentina de Empresarios de Transporte solicitó al gobierno un permiso para la importación de repuestos que al parecer no conseguían en el país. Ante esta situación, la UIA respondió que el problema no residía en la producción sino en el abastecimiento de la materia prima y que era necesario importarla para solucionar la falta de aprovisionamiento de piezas⁷.

Vemos entonces, que durante las primeras décadas del siglo XX la industria autopartista nacional se desarrolló, en un primer momento, al calor de la instalación de plantas terminales extranjeras que demandaban determinados componentes locales. Durante la Segunda Guerra Mundial, el impulso a la actividad autopartista estuvo atado a la paralización del comercio exterior. Pero estos estímulos no parecían resultar suficientes para que la actividad cobrara mayor vigor y lograra abastecer el mercado. Uno de los principales obstáculos a ello parecía ser la dificultad de abastecimiento de materias primas.

3. EL IMPULSO DEL PERONISMO

La creación de empresas estatales fue una característica central del peronismo como parte de los mecanismos utilizados para transferir recursos hacia el sector industrial. En el caso automotriz, la principal necesidad que impulsó al gobierno a incursionar en la producción automotriz fue el estancamiento del parque automotor. Hacia fines de 1954, más del 50 % de los vehículos en circulación contaban con más de 20 años de antigüedad.

⁶ *Argentina fabril*, n° 866, año LIV, febrero de 1941, p. 53.

⁷ *Argentina fabril*, n° 895, año LVI, julio de 1943, p. 90.

Tabla 1. Automotores en circulación en Argentina a fines de 1954, según antigüedad del modelo⁸

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

Esta situación se debía a que, como ya mencionamos, la Segunda Guerra Mundial impidió el abastecimiento externo hasta 1946. Pero a mediados de 1947, se instaura un sistema de control de cambios que implicaba la obligatoriedad de tramitar un permiso previo para importar, lo cual dificultó las compras hasta 1955⁹. La producción local se encontraba paralizada y el gobierno no había tenia gran éxito en atraer a firmas extranjeras.

A inicios de la década de 1950, el gobierno peronista decidió comenzar a fabricar vehículos en las instalaciones cordobesas del

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

⁹ FIAT: *Evolución y desarrollo del mercado automotor en la Argentina*, FIAT, Delegación para América Latina, Oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional, Buenos Aires, 1960 y Sourrouille, Juan: *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*, Nueva Imagen, México, 1980.

Instituto Aerotécnico, creado en 1943 sobre la ex Fábrica Militar de Aviones, que databa de 1927. En el Segundo Plan Quinquenal, el gobierno impulsó la industria automotriz. Allí se estableció que:

El Estado auspiciará especialmente, en el quinquenio, la radicación de industrias automotrices en cuanto ellas realicen planes progresivos de fabricación de repuestos y accesorios, construcción de carrocerías para automotores y la fabricación total de automotores en el país.¹⁰

Asimismo, se incorporó al sector en el régimen de protección y promoción industrial (Decreto-Ley 14.630). Mediante el decreto n° 25.056 se declaró de interés nacional a la industria automotriz y se liberó de derechos de importación a los materiales destinados a esta producción. También se facilitaba el otorgamiento de permisos para la importación de maquinaria y materias primas. En noviembre de 1951, dictó el Decreto n° 24.103, mediante el cual se crea la Fábrica de Motores y Automotores dependiente del Instituto Aerotécnico, con la finalidad de armar motores y automóviles de aplicación para la aeronáutica. En marzo de 1952, se crea el Instituto Aeronáutico y Metalúrgico del Estado (IAME) en Córdoba mediante el Decreto n° 6191.

Una de las principales dificultades que se presentaba a la hora de planificar la producción automotriz era la capacidad técnica y económica de la industria privada de piezas. Como adelantamos, este sector parecía tener ciertas dificultades. Cuando en 1945, Fabricaciones Militares consulta a la Asociación Argentina de Empresarios de Transporte sobre la posibilidad de instalar una fábrica de camiones livianos, esta le responde que serían necesarias materias primas y asesoramiento técnico para la industria privada.¹¹ La deficiencia en ese sector parecía persistir hacia la década de los años cincuenta. En 1950, la Unión de Propietarios de Talleres Mecánicos de Automóviles dirige una carta al Ministro de Finanzas en la cual se queja de la falta

¹⁰ Presidencia de la Nación, Subsecretaría de información: *2º Plan Quinquenal*, 1953, p. 223.

¹¹ *Revista de la UIA*, n° 919, año LVIII, julio de 1945. p. 82.

de repuestos y de que esto no sólo genera atraso en las reparaciones, sino incluso la imposibilidad de arreglar ciertos vehículos que, por consiguiente, deben salir de circulación. Aunque la entidad reconoce que pueden conseguirse repuestos nacionales, se quejan de la calidad y el precio de los mismos:

Es cierto que la industria nacional proporciona algunos de esos repuestos más simples que, desde luego, salvo honrosas y contadísimas excepciones, no pueden equipararse ni en calidad ni en precio a sus similares importados, en nuestros talleres se utilizan, por motivos de emergencia, y la verdad es que su empleo motiva constantes y aireadas reclamaciones de los clientes¹².

Otro indicio de las deficiencias técnicas de la industria lo encontramos en las expresiones que la Cámara Argentina de Industrias Metalúrgicas hizo públicas en la campaña por el aumento de la calidad del sector. Allí incentivaban a los empresarios a mejorar la calidad de sus productos no sólo para “ampliar la simpatía y buena acogida que le dispensa el público, sino también de justificar el interés de las autoridades por su afianzamiento y progreso”.¹³

Probablemente preocupados por la capacidad de la industria local para satisfacer la demanda de autopartes, el gobierno había mantenido en 1950 reuniones con fabricantes extranjeros, en especial norteamericanos, para que se instalasen en el país y produjeran piezas y partes localmente. La Cámara Metalúrgica envía, entonces, una carta al Ministerio de Industria y Comercio quejándose por esas reuniones. En la comunicación, señalaban que la industria de piezas y repuestos había ido creciendo a pesar de no haber recibido ayuda estatal y de no haber sido protegida de la importación. Muestra de ello sería que se habrían otorgado importantes permisos de cambio para la importación de repuestos. Además, los productores de piezas no habrían podido adquirir maquinaria moderna que, según ellos, les hubiese permitido

¹² *Autotécnica*, mayo de 1950, año XVI, n° 182.

¹³ *Metalurgia*, n° 116, marzo de 1950, p. 4.

ponerse en condiciones de competir con las importaciones. Asimismo, les resultaba difícil conseguir la materia prima.

Es posible que la falta de maquinarias y de materias primas adecuadas haga en algunos casos que la calidad de las piezas fabricadas hoy día en la Argentina no sea tan alta como la de las buenas fábricas extranjeras, pero esta idea no puede generalizarse en modo alguno y prueba de ello es que las mismas agencias locales de las fábricas de automóviles mencionadas adquieren parte de sus necesidades de repuestos en la Argentina, controlando que la calidad de los mismos sea absolutamente igual a la de las piezas hechas en las fábricas originales.¹⁴

El gobierno reconocía estas deficiencias, en especial en cuanto a los problemas de abastecimiento de materias primas y de las dificultades de fabricación de repuestos. Perón se refirió a este problema en la Quinta Conferencia de Ministros de Hacienda de 1951:

Tenemos el problema de la industria pesada en la que ir despacito. (...) En el segundo Plan Quinquenal tenemos que anotar esta etapa: llegar a la materia prima, o sea tener hierro, acero y aceros especiales. También tenemos que tener totalmente terminada la rama del aluminio. Todo esto está dentro del plan, y si el plan se cumple, en el año 57 tendremos cubiertas casi todas esas ramas y se podría decir que casi somos autárquicos. Eso será, sin duda, un gran paso y para nosotros conviene más pagar el doble por un automóvil construido en la República Argentina que la cuarta parte de los precios actuales en un automóvil construidos en el extranjero, porque queda todo en beneficio de nuestros hombres, de nuestro pueblo, de nuestro trabajo.¹⁵

Es decir, se reconocían las deficiencias existentes y la baja productividad de la industria nacional, lo cual se expresaba en los altos costos. Asimismo, se planteaba como meta la producción de materia prima para la industria, que como veremos más adelante, fue un

¹⁴ *Metalurgia*, n° 119, junio de 1950, p. 18.

¹⁵ “Discurso del General Perón” en *Quinta Conferencia de Ministros de Hacienda*, Buenos Aires, 1951, P. 26

problema del período. Ante este panorama, y con el fin de promover la industria autopartista, IAME se dedicó al ensamblado de vehículos y a la fabricación de piezas cuyo abastecimiento no era posible por parte de la industria privada. Esta característica de la industria estatal ya se había establecido en el 2º Plan Quinquenal:

El Estado por medio de sus organismos competentes desarrollará o implementará establecimientos industriales en orden al cumplimiento de los objetivos del presente Plan, y en los siguientes casos:

- a) Cuando excedan de las posibilidades de la industria privada o carezcan de interés para la misma.¹⁶

Este mismo objetivo, el de fabricar sólo aquellos componentes que no fueran ya producidos en establecimientos privados, fue expresado por el entonces ministro de Aeronáutica Juan Ignacio San Martín respecto a la actividad de IAME:

IAME, continuando con una tradicional política industrial de la Aeronáutica, ha contratado la fabricación de la mayor parte de los elementos que constituyen el automóvil a los industriales privados, reservándose solamente para sí aquellas que por sus características no podían ser por ellos ejecutadas, tal como la carrocería, el chasis y el armado final.¹⁷

Las expresiones del ministro parecen estar dirigidas a aclarar su posición sobre un tema sensible para los industriales: la superposición de la producción estatal con la privada. Los empresarios metalúrgicos habían manifestado en reiteradas oportunidades su preocupación por la competencia que podía ejercer la producción estatal. En abril de 1950, manifestaron en su publicación oficial, la revista *Metalurgia*, su preocupación por la competencia de las empresas de la Dirección Nacional de Industrias del Estado:

¹⁶ Presidencia de la Nación, Subsecretaría de información: *2º Plan Quinquenal*, 1953, p. 203.

¹⁷ *Revista Nacional de Aeronáutica*, año XII, n° 122, mayo de 1952, p. 16.

Como es notorio, la industria metalúrgica tiene pendiente un motivo de grave preocupación en la existencia de una gran cantidad de empresas de la especialidad reunidas en la Dirección Nacional de Industrias del Estado, que en cualquier momento podían competir con la producción privada. (...) Competir con las empresas de la DINIE, hemos dicho, es para la industria privada afrontar una competencia desigual. Basta remitirse a los fundamentos económicos y obligaciones impositivas para de unas y otras para así evidenciarlo.¹⁸

En agosto de ese año, la Cámara dirigió una carta al jefe del Departamento de Fabricaciones Militares para reclamar que se coordinara con el sector privado la producción de ese establecimiento de manera que este no elaborara productos que ya se fabricaban en el país.¹⁹ A inicios del año siguiente envió una comunicación al ministro de Defensa Nacional ante el anuncio del programa de producción de la Dirección General de Fabricaciones Militares insistiendo en que esa entidad no compitiera con los privados en la fabricación de bienes para uso civil.²⁰ En mayo, la revista de la cámara dedicó su editorial a este problema.

No obstante las formales promesas que en todo momento han formulado las autoridades en el sentido de que Fabricaciones Militares no competirá con la industria privada, existe una evidente preocupación en determinados sectores del gremio metalúrgico ante la orientación que se está dando a las actividades de dicho organismo. Las manifestaciones son sinceras, pero se teme que, puestas las plantas militares a producir artículos para uso civil, fatalmente se desvirtuará la finalidad específica de su función y terminarán interfiriendo en la esfera privada con grave daño para ésta.²¹

En pos de desarrollar la industria autopartista, como se había adelantado en su presentación, IAME no se hizo cargo de la producción

¹⁸ *Metalurgia*, n° 117, abril de 1950, p. 31.

¹⁹ *Metalurgia*, n° 121, agosto de 1950, p. 10.

²⁰ *Metalurgia*, n° 126, enero-febrero de 1951, p. 5.

²¹ *Metalurgia*, n° 129, mayo de 1951, p. 3.

completa de las piezas sino que se buscaron proveedores externos. Ante las dificultades que presentaba el sector, se implementó un sistema de financiamiento que permitiera a los proveedores mejorar su capacidad técnica. Como explica el director de la producción automotriz de IAME en este período:

Se organizó todo un sistema de autopartistas, para lo cual nosotros hicimos una promoción en Buenos Aires, en Rosario y en Córdoba. En donde encontrábamos un taller en donde las referencias que teníamos eran las adecuadas para confiar en ellos, nosotros les proporcionábamos o bien un crédito para que se compraran la maquinaria necesaria o bien la máquina y se lo descontábamos de los planes de trabajo.²²

Los fondos para esta financiación provenían del Banco Industrial. Para efectivizar estos créditos, el director de fabricación automotriz fue nombrado vocal de la entidad por la Fuerza Aérea²³. Los créditos otorgados eran del 30 % del valor del contrato a un interés del 6 y 7 % anual.²⁴ Los fondos podían estar destinados a la adquisición de materiales (si estos no eran previstos por el organismo contratante), pago de jornales, gastos de fabricación y todo otro desembolso relacionado con la producción financiada. Los préstamos se acordaban a un plazo de hasta 180 días, y eran renovables por periodos iguales o menores. Las deudas con el Banco que por otros conceptos pudieran haber tenido los solicitantes, no afectaban el otorgamiento de los préstamos.²⁵ En total, IAME recibió del Banco Industrial, en entre 1953 y 1955, más de 600 millones de pesos (Rougier, 2001), de los cuales 533.750.000 fueron entregados en 1953²⁶ cuando comenzó la producción en serie. Sólo en ese año, IAME concretó 1030 contratos con la industria privada. Trabajaban para la fábrica 280 estableci-

²² Entrevista a José Monserrat, ex director de fabricación automotriz de IAME, realizada por la autora el 8/6/2007.

²³ Ídem.

²⁴ *La voz del interior*, Córdoba, 23/4/1952, p.4.

²⁵ *Metalurgia*, n° 140, mayo de 1952, p. 39

²⁶ *Diario de sesiones, Cámara de Diputados*, 1953, tomo III, Imprenta del Congreso de la Nación, Bs. As., pp. 2213 a 2222.

mientos (Esteban & Tassara, 1958). Otra vía de financiamiento a los proveedores, por fuera de los créditos, era el pago anticipado de futuros trabajos para ser utilizado en la adquisición de maquinaria, materia prima o la preparación de la producción.

Estas medidas financieras iban en línea con el apoyo prestado a la industria privada y a las medidas que esta reclamaba. Por ejemplo, en 1953, los empresarios metalúrgicos resaltaban la necesidad de que las reparticiones públicas colaboraran con el financiamiento de sus proveedores.

Las compras de éstas [las reparticiones del Estado], como es público y notorio, constituyen una de las fuentes más importantes de recursos para la industria metalúrgica. (...) Las empresas del país, en general, no están capacitadas económicamente para hacer frente a la financiación de contratos de esta índole, especialmente cuando se trata de trabajos de importancia. (...) Consideramos que si el Estado tiene el propósito, declarado y ejecutado en muchos aspectos, de promover un creciente desarrollo de la industria nacional, las reparticiones públicas deberían ayudar a financiar las obras que les encomiendan. Si el industrial debe recurrir al crédito, que muy pocas veces se logra en la extensión necesaria, o valerse de financistas, encarece los costos y complica innecesariamente la transacción. Los problemas emergentes de esta situación hacen que en muchos casos se abstenga de participar en licitaciones de obras o elementos que bien podrían realizar, creándose la necesidad de importar lo licitado, con el consiguiente uso de divisas, que tanto debemos cuidar.²⁷

Cuando se anunciaron las líneas crediticias de IAME, los industriales metalúrgicos celebraron la medida como expresión del apoyo que el gobierno otorgaba a la actividad privada, en este caso la fabricación de piezas y partes para los automóviles producidos por el IAME.

Exprésase que el valioso apoyo crediticio que la concesión de estos préstamos importa pone de relieve una vez más el propósito de los organismos oficiales de crédito de propender al adecuado desenvolvi-

²⁷ *Metalurgia*, n° 153, octubre de 1953, p. 3.

miento de todas aquellas actividades que constituyan un aporte útil a la economía del país, cual es, en el presente caso, la fabricación en escala industrial de los automotores justicialistas, fruto del esfuerzo de técnicos y obreros argentinos, y que es un nuevo triunfo de la Nueva Argentina forjada por el Presidente de la Nación, general Juan Perón.²⁸

Si bien los fondos eran otorgados a los productores en carácter de préstamos o adelantos, no hay certezas de que esos montos hayan sido devueltos bajo las condiciones en que fueron acordados. Luego del derrocamiento de Perón, en 1956, la nueva dirección de IAME impuesta por el gobierno de la Revolución Libertadora de Aramburu, revisó el estado del organismo y las actas anteriores y se encontró con que no conocía el estado de las deudas. Uno de los miembros del directorio explica la situación:

La industria argentina ha tenido un apoyo extraordinario por parte de IAME. Me refiero a la industria subsidiaria de IAME. (...) no solamente se trata de anticipos, sino también de divisas, de máquinas y el material que no sabemos si hemos cobrado. Anteriormente el Banco había hecho una reglamentación que IAME conformó, según la cual se les daría a los industriales préstamos a un interés que iba del 6 ½ al 5% según los montos. Después hay una laguna en la tramitación y no se sabe por qué causa IAME deja de lado aplicar esa reglamentación y absorbe directamente todos los anticipos sin interés, por millones de pesos. Quiere decir entonces que frente a estos anticipos, no se puede negar que ha habido un apoyo extraordinario a la industria privada.²⁹

La promoción de la industria privada también se efectivizó por otros mecanismos. El IAME podía asociarse con una empresa privada o incluso adquirir la misma. Esto estaba previsto en los estatutos de IAME que la facultaba a:

²⁸ *Metalurgia*, n° 140, mayo de 1952, p. 39.

²⁹ *Libro de Actas del Directorio del Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado*, Acta N° 13, 10/4/1956, fs. 455-456.

(...) adquirir fondos de comercio, empresas o establecimientos industriales o comerciales o participaciones en ellos y constituir sociedades mixtas, vender o liquidar total o parcialmente los que fueran de su propiedad.³⁰

Por ejemplo, en 1955, mediante el Decreto n°5262, se autoriza a IAME a participar de la sociedad anónima Vianini Argentina que se crea para producir engranajes y repuestos para autos. Con este fin se le autoriza a utilizar 5 millones de pesos.³¹ También se constituyó Forja Argentina mediante la adquisición de los bienes de la fábrica de llantas y ejes de la Empresa Nacional de Transportes, de Córdoba (Frenkel, 1992, pp. 96 y 97).

Por último, otro mecanismo con el que se incentivó a los industriales fue la creación del Consorcio Industrial para la Producción Automotriz Argentina (CIPA) en 1953³², en el cual IAME invierte 4.500.000 de pesos³³. Los accionistas de esta sociedad anónima eran los propios autopartistas y su objetivo era asegurar la distribución y comercialización de los vehículos y repuestos en todo el país.³⁴

A estos mecanismos económicos, se sumaron tareas de asistencia técnica. Un grupo de inspectores de IAME se encargaba de fiscalizar tanto la calidad de los productos como las materias primas y los métodos de fabricación de los proveedores. Se buscaba potenciar la capacidad técnica de los proveedores mediante el asesoramiento especializado a los productores.

Estas políticas encaminadas a fomentar la producción local tuvieron impacto en el incremento del número de establecimientos y de personal ocupado de talleres mecánicos y de repuestos para la indus-

³⁰ *Estatuto Orgánico de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado.*

³¹ *Boletín Aeronáutico Público*, n° 1204, Buenos Aires, 23 de mayo de 1955, pp. 631 y 632.

³² *Boletín Aeronáutico Público*, n° 1016, Buenos Aires, 28 de mayo de 1953, pp. 980 y 981.

³³ *Ídem*, p. 981.

³⁴ Entrevista a José Monserrat, *op. cit.*

tria automotriz. Como se observa en la tabla siguiente, la cantidad de establecimientos llegó a más que duplicarse entre 1943 y 1954.

Tabla 2. Evolución de los talleres mecánicos y de repuestos: Establecimientos y personal ocupado entre 1935 y 1954 (Índice base 1943=100)³⁵

Año	Establecimientos	Personal ocupado
1935	46	36
1937	65	53
1939	75	67
1941	83	85
1942	91	94
1943	100	100
1946	115	108
1948	111	99
1950	118	103
1954	258	170

Tabla 3. Cantidad de automóviles, Carrocerías y chasis fabricados y armados en 1950 y 1954³⁶

	1950	1954
Autóviles y camiones (armado y fabricado)	23	2019
Carrocería	2286	4551
Chasis	96	3225

³⁵ Fuente: Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de Desarrollo: *La industria automotriz (análisis preliminar)*, Buenos Aires, 1966.

³⁶ Elaboración propia en base a: *Censo industria de 1950*, relevado el día 31 de diciembre de 1950; *Censo industrial de 1954*, relevado el día 30 de julio de 1954.

El crecimiento de esta industria, que se acelera entre 1950 y 1954, fue impulsado por el incremento de la fabricación local de automóviles y camiones, así como de carrocerías y chasis. Entre 1950 y 1954 se observa un crecimiento en el número de unidades producidas en el país de esos ítems.

Hasta aquí hemos visto los esfuerzos del gobierno peronista para desarrollar la industria autopartista privada y los diversos mecanismos económicos que utilizó para ello. Se trató de una política premeditada y que contaba con el consenso de los empresarios. En ese sentido, fue una política que favoreció al sector empresario, subsidiándolo, y que evidenció que el Estado buscó todas las vías posibles para alentar la expansión industrial tanto en cantidad como en calidad. Sin embargo, como veremos en el siguiente acápite, la resolución de algunos obstáculos que impedían el desarrollo del sector no dependía exclusivamente de la voluntad del gobierno ni de los empresarios, sino de las capacidades objetivas de la economía nacional para sustentar el desarrollo de esta rama.

4. LOS LÍMITES

A pesar de los esfuerzos dirigidos a fomentar la producción de autopartes, la misma se enfrentó a dos problemas que eran comunes al conjunto de la industria: el abastecimiento de materias primas y el recambio tecnológico. En ambas problemáticas entraban en juego las dificultades más generales que acechaban a la economía argentina en aquel período relacionadas con las trabas existentes en el comercio exterior, en parte dadas por el contexto económico mundial, y la disponibilidad de divisas.

La escasez de materias primas resultaba un problema sobre el cual los industriales reclamaban insistentemente. La cámara metalúrgica atribuía a este problema parte de la explicación de la crisis por la que atravesaba a comienzos de la década de 1950:

(...) es opinión general que la curva ascendente llegó a la altura máxima el año anterior. Nos lleva a esta conclusión no solamente la declinación de la demanda, apuntada más arriba, sino también

la consideración de dos factores que tienen el mismo origen: 1º, la escasez de materias primas sin perspectivas de reposición, que obliga a utilizarlas a ritmo lento para que pueda mantenerse el trabajo, y 2º, el agotamiento de determinadas materias primas y su tardía reposición, que causa interrupciones intermitentes, todo lo cual no sólo disminuye la producción, sino que también aumenta los costos.³⁷

Según la cámara, la escasez de materias primas era un problema que se remontaba a la década de 1940, ligada a las restricciones existentes durante la Segunda Guerra Mundial. Pero afirmaban que el problema volvió a agravarse a partir de 1949, por la Guerra de Corea, y que ello impidió la estabilidad en la afluencia de materiales. A ello debía añadirse, según el sector empresario, la suspensión de los permisos de cambio y la demora en su otorgamiento.³⁸

Una de las medidas que adoptó el gobierno en ese momento, en relación con el abastecimiento de hierro, fue colocar todas las reservas de hierro viejo bajo el control de la Dirección General de Fabricaciones Militares, mediante el Decreto n° 19.985. Los industriales que necesitaban ese material debían comunicarle a ese organismo, cada seis meses, el monto que requerían para sostener su producción y luego se establecían las cuotas que correspondían a cada uno de ellos.

Dado que se trataba de un tema sensible, el abastecimiento de materias primas para los proveedores de piezas fue un punto al que IAME prestó especial atención. Los materiales necesarios para la producción eran adquiridos a través de IAME, que los compraba en el exterior e iba otorgándolos de acuerdo con las necesidades de cada empresa. Este mecanismo fue planeado para superar la constante escasez de aceros especiales en el país (Frenkel, 1992).

Otro mecanismo por el cual se buscó mejorar el aprovisionamiento de materia prima, en especial de acero, fue mediante la compra de producción local tanto a Altos Hornos Zapla como a Acindar:

³⁷ *Metalurgia*, n° 117, abril de 1950, p. 6.

³⁸ *Metalurgia*, n° 125, diciembre de 1950, p.3.

En cuanto al metal se hizo lo siguiente. Se habló con Altos Hornos Zapla, que en aquel momento era el fabricante de hierro para hacer acero en la Argentina, y también con Acindar, para que fabricaran chapa de acuerdo a la especificación necesaria para un automóvil, que no es lo mismo que para un tractor o una chapa de cualquier otra cosa. Es decir, había dos cosas. Uno, el espesor del material, la terminación y después qué acero era. No era un acero cualquiera, era un acero aleado. Nos ayudó mucho Altos Hornos Zapla porque hizo toda una investigación sobre el tipo de aleación que correspondía. Y después Acindar fabricaba la chapa³⁹.

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

¿Cómo no hacerlo [otorgar apoyo financiero a IAME] en este país donde el problema de las materias primas para la industria pesada reviste una importancia tan fundamental? Consecuencia de la necesidad que tiene la Argentina de importar un millón de toneladas de acero por año, de contar tan solo con un buen alto horno en Zapala, de carbón vegetal, que funciona con mineral de los yacimientos y la madera de los bosques circundantes, produciendo material con un 45 % de hierro en su composición, y con pequeños hornos del tipo Siemens Martín, que alcanzan tan sólo a una producción de alrededor de 150.000 toneladas por año. Y cuando nos encontramos también con el fracaso de las enunciaciones del Primer Plan Quinquenal, que preveía en 1947 la construcción de dos altos hornos de 500 toneladas, con una producción anual calculada en 315.000 toneladas de hierro bruto, lo que no ha sido posible llevar a cabo (...) Esta falta de materias primas o, por lo menos, de la posibilidad de lograrlas dentro del territorio argentino, hace que el país deba importar a veces de lejanos territorios el acero, el hierro bruto, el carbón de coque con que no cuenta para satisfacer sus elementales necesidades (...)⁴⁰

³⁹ Entrevista a José Monserrat, *op. cit.*

⁴⁰ *Diario de sesiones, Cámara de Diputados*, 1953, tomo III, Imprenta del Congreso de la Nación, Bs. As., p. 2216.

El aprovisionamiento de materias primas no fue la única dificultad técnica que presentaba la producción autopartista. El equipamiento de los talleres fue otro problema que buscó resolverse. Específicamente, se trataba de mejorar la maquinaria de los establecimientos. Para ello, se dispuso un mecanismo para la modernización de los talleres autopartistas. IAME establecía el equipamiento que era necesario incorporar en cada empresa y emitía “certificados de necesidad”. Luego, el empresario presentaba este documento al Banco Central que expedía los permisos de cambio correspondiente para la adquisición de los equipos en el exterior. Este mecanismo permitía suplir la falta de máquinas y herramientas básicas para, por ejemplo, la producción mecánica que escaseaban en el mercado local, como afirmaba la cámara metalúrgica.

Desde hace un tiempo, los industriales metalúrgicos tropiezan con grandes dificultades para la adquisición de herramientas chicas de taller para trabajo de metales, como ser mechas, limas machos, terrajas, fresas y calisuares. La industria nacional productora de las mismas está actualmente en pleno desarrollo, contando con la instalación de plantas nuevas, y estimamos que, en conjunto, su capacidad de producción potencial está en condiciones de abastecer el mercado interno en algunos de los renglones mencionados. No obstante, la falta de materias primas y las dificultades inherentes a toda industria nueva en sus primeros pasos le impiden desplegar plenamente su potencial productivo, resultando de ello un “déficit” que debe ser cubierto momentáneamente por la importación, adaptándose al mismo tiempo las medidas necesarias para ayudar a los fabricantes nacionales a superar las actuales dificultades.⁴¹

Incluso en alusión a la planificación del Segundo Plan Quinquenal, los empresarios metalúrgicos reclamaban al gobierno que se destinen divisas para, además del abastecimiento de materias primas de origen extranjero, la modernización del equipamiento industrial.

(...) los progresos de la mecánica en los últimos años han sido tan rápidos, sobre todo en el renglón máquinas herramientas de alta pro-

⁴¹ *Metalurgia*, n° 131, julio de 1951.

ducción, que nos obliga a reconocer la necesidad de mejorar los equipos de nuestros taller con la incorporación de aquellos elementos.⁴²

Las dificultades para la incorporación de maquinaria moderna no se ceñían exclusivamente a las restricciones a la importación, sino que también estaban relacionadas con la escala de producción de las industrias. Al producir en cantidades reducidas, la inversión en maquinaria moderna y especializada para la producción en grandes series no parecía económicamente conveniente. La utilización de maquinaria de tipo universal permitía adaptarla para la elaboración de diferentes productos. En cambio, las máquinas herramientas especiales, más modernas, eran plausibles de ser utilizadas para la fabricación de un solo tipo de producto. Pero para especializar la producción, se requiere tener la posibilidad de producir en grandes escalas, lo cual a la vez sólo es posible si se cuenta con un mercado de tamaño considerable para colocar esa producción. Estas no parecían ser las condiciones en las que operaba la industria nacional, dedicada al mercado interno. Por lo cual, la adquisición de maquinaria especializada no parecía resultar extremadamente necesario.

Por ello, la Dirección General de Fabricaciones Militares organizó una conferencia sobre la utilización de “unidades de trabajo”, conformadas por conjuntos de máquinas herramientas especiales, que reemplazaban a las comunes, para trabajos en pequeñas y medianas series. El ingeniero a cargo de la exposición, aclaraba que el uso de máquinas herramientas especiales abarata la fabricación de piezas, pero que sólo es viable su uso en series de producción elevadas, lo cual no se daba en el mercado local.

Dada la situación fabril de este país, la industria está obligada a realizar esfuerzos especiales en este terreno, a pesar de que carece de un requisito indispensable para ello, es decir, la producción de los artículos de uso corriente en fabricación continua o, por lo menos, en series lo suficientemente grandes, ya que por regla general el mercado nacional no justificaría tales cantidades. Por lo tanto la industria na-

⁴² *Metalurgia*, n° 137, enero de 1952, p. 7.

cional ha de ser móvil, para poder poner en práctica, sin pérdida de tiempo, mejoras en la proyección, o más aún cambiar con celeridad los objetos de fabricación. (...) la situación especial de la industria argentina, en cambio, por regla general no permite la fabricación en grandes cantidades, por lo que el fabricante argentino opta por practicar el maquinado en máquinas universales y no especiales.⁴³

Como mencionamos, el problema del abastecimiento externo de materias primas y maquinaria estaba en relación con ciertas restricciones al comercio exterior. Ahora bien, la posición del empresariado industrial frente a este problema resultaba contradictoria: si bien demandaban el ingreso de materiales y equipos, temían la posibilidad de la competencia de productos manufacturados extranjeros. Por ello eran cautelosos con el reclamo de apertura del comercio exterior y advertían que debía ser sólo para materias primas pero no de productos elaborados que compitieran con los nacionales. Los industriales metalúrgicos aclaraban constantemente que el ingreso al mercado de productos extranjeros sería ruinoso, ya que los costos locales superaban ampliamente los de las fábricas en el exterior.

(...) es evidente que cualquier producto manufacturado extranjero que llegue en cantidad a nuestra plaza provocará irremediablemente un gran perjuicio y hasta el cierre de la industria similar nacional, pues el alto costo actual de la producción local no permite una concurrencia en condiciones de igualdad.⁴⁴

A pesar del esfuerzo estatal destinado a lograr el despegue de esta industria, todos estos inconvenientes determinaron que la producción autopartista continuara siendo deficiente. Prueba de ello son las constantes quejas y reclamaciones que el directorio de IAME recibió en 1956 por los automóviles producidos durante los gobiernos peronistas por parte de asociaciones de usuarios. Además, encontraban dificultades para sostener el abastecimiento de partes. Por ejemplo,

⁴³ *Metalurgia*, n° 143, agosto de 1952, p. 27

⁴⁴ *Metalurgia*, n° 117, abril de 1950, p. 17.

relatan que no existía ningún taller capaz de fabricar coronas de diferenciales. Esto los obligaba a que el trabajo pasara por diez fábricas distintas hasta completarse.⁴⁵

Este tipo de problemas se repetirán en los sucesivos gobiernos que intentaron impulsar el desarrollo autopartista local con regímenes de protección que obligaban a las terminales automotrices a incorporar un porcentaje elevado de componentes locales. Frente a esta obligación, se oían constantes quejas de las empresas automotrices sobre la ineficiencia de la industria autopartista. Por su parte, la industria autopartista reconocía sus desventajas frente a los productos importados, pero mantuvo siempre su discurso sobre la necesidad de protegerla frente a la competencia externa para generar condiciones para su desarrollo. Sin embargo, a lo largo de los veinte años posteriores la caída de Perón, a pesar de que esa industria gozó de la protección solicitada aún a costa de la oposición de las grandes terminales extranjeras, no consiguió incrementar su productividad de forma de estar a la altura del mercado mundial (Harari, 2011).

5. CONCLUSIONES

La industria autopartista nace en Argentina al calor de la actividad de las primeras terminales automotrices que se radican en el país en las primeras décadas del siglo XX. Las dificultades para la importación de piezas durante la Segunda Guerra Mundial, alentaron la producción local destinada al mercado de reposición. Las políticas de promoción industrial del peronismo, en especial desde el Segundo Plan Quinquenal, le dieron un mayor impulso a la actividad. La decisión de desarrollar el sector automotriz y la creación de IAME potenciaron el mercado de los autopartistas, cuyo desafío fue lograr la producción en serie. En ese sentido, la fábrica estatal de automóviles implementó una serie de mecanismos para estimular la producción y mejorar su eficiencia. Por un lado, se le aseguró la protección frente

⁴⁵ Libro de Actas del Directorio del Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, Acta N° 13, 10/4/1956, f. 459.

a la competencia externa y la compra de sus productos. Por otro, se le otorgó financiamiento por varias vías. Se le otorgó créditos, el pago por adelantado para los trabajos solicitados, materiales y se le facilitó los trámites para la importación de la maquinaria necesaria. A ello debe sumarse el asesoramiento técnico que se impartió a los proveedores de IAME. Frente a ello, existen sospechas de que parte de estos fondos no hayan sido reintegrados bajo la forma de trabajo o devolución de los créditos. Es decir, resulta difícil afirmar que el Estado no se había dado una política de incentivo y que no hubiera realizado esfuerzos en ese sentido.

No obstante, la actividad se enfrentó con ciertas dificultades cuya solución excedía la capacidad de acción estatal. Uno de ellos estaba relacionado con el abastecimiento de materias primas en el exterior. El estancamiento del comercio mundial impuesto en parte por las contiendas bélicas y la insuficiente producción, o la inexistencia de ciertas materias primas en el mercado local, impedían regularizar el abastecimiento de los materiales necesarios para sostener la actividad. Asimismo, la importación de maquinaria se veía obstaculizada también por los desequilibrios de la balanza de pagos que dificultaban la obtención de divisas. Parecía existir un freno adicional a la incorporación de nueva tecnología determinado por la estrechez del mercado local, que volvía inconveniente una inversión semejante.

Consideramos que estos son algunos de los determinantes que impidieron a la industria autopartista alcanzar una productividad media en términos internacionales. No sólo no se logró esto, sino que pareciera que ni siquiera se lograba producir con estándares de calidad suficiente, como se evidencia en los problemas que presentaban las piezas de los vehículos producidos por IAME. A nuestro juicio, ello no se debió a una falta de voluntad política o de espíritu empresario ni de incentivos insuficientes, sino de ciertas características estructurales del capitalismo argentino que impedían a una producción de ese estilo cobrar vigor.⁴⁶ Nos referimos particularmente al carácter

⁴⁶ Aquí planteamos de manera resumida nuestra visión sobre las características específicas que cobró el desarrollo capitalista en la Argentina que, a

tardío y chico del capitalismo argentino. El capitalismo argentino es tardío nos porque el espacio de acumulación nacional se conformó de forma tardía en relación al resto del mundo. Ello implicó que ciertas ramas económicas que se encontraban ya desarrolladas en otras partes del mundo se inauguraran en el país de forma tardía. La industria automotriz es un ejemplo de ello. La fabricación local comienza varias décadas más tarde que lo que lo hace en los países donde se originó esta industria. El carácter chico refiere a que la acumulación en este espacio nacional había alcanzado niveles muy bajos. Es por ello que los capitales que operaban aquí no tuvieron la capacidad suficiente para desarrollar ramas de la producción que requerían de un capital inicial elevado (como aquellas que corresponden a la denominada industria pesada). Por otro lado, el reducido tamaño se expresa también en un mercado relativamente chico –en comparación al que existía en países europeos o en Estados Unidos-. Ello implicaba que la escala de producción para abastecer el mercado local se viera limitada por el mercado interno. Dado que la escala de producción era reducida, la productividad alcanzada era menor a la que regía en otras partes del mundo donde se producía en mayor escala. Abstraerse de esas condiciones dificulta la comprensión del fracaso de las reiteradas políticas estatales destinadas a la promoción de esta industria.

REFERENCIAS

- Angueira, M. & Tonini, A. (1986). *Capitalismo de Estado (1927-1956)*. Buenos Aires: CEAL.
- Ansaldi, W. (1979). Córdoba de la protoindustria a la gran industria dependiente 1946-1954. *Estudios e Investigaciones*, 2(1).
- Basualdo, E. (2006). *Estudios de historia económica argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI.

nuestro juicio, limitaron el desarrollo de ciertas ramas industriales como la que analizamos en este artículo. Para nosotros no se trata de un problema de dependencia sino de la forma en que se desarrollaron las relaciones capitalistas en el país. Una discusión más profunda sobre este punto excede los propósitos de este trabajo. Hemos desarrollado un análisis más extenso de este problema en: Harari (2010 y 2011).

- Belini, C. (2009). *La industria peronista*. Buenos Aires: Edhasa.
- Belini, C. & Rougier, M. (2006). Los dilemas sobre la historiografía económica sobre el peronismo: certezas dudosas, vacíos persistente. Aportes para la construcción de una agenda de investigación. En: J. Gelman (Comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Belini, C. (2006). Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958. *Revista de Historia Industrial*, 31.
- Berrotarán, P., Jauregui, A. & Rougier, M. (2004). Sueños de bienestar en la Nueva Argentina. Estado y políticas públicas durante el peronismo 1946-1955. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Bil, D., Kornbliht, J. & Dachevsky, F. (2011). La 'industrialización por sustitución de importaciones' en Argentina a la luz de los datos empíricos. En: E. Sartelli (Dir.), *La crisis orgánica de la sociedad argentina*. Buenos Aires: Oficina de Publicaciones de la Facultad de Filosofía y Letras.
- Brennan, J. (1997). Industriales y bolicheros. La actividad económica y la alianza peronista, 1943-1976. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, 15. Buenos Aires: FCE.
- Brennan, J. & Rougier, M. (2013). *Perón y la burguesía nacional*. Buenos Aires: Díaz Alejandro, C. (1975). *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Dorfman, A. (1983). *Cincuenta años de industrialización en la Argentina 1930-1980*. Buenos Aires: Ediciones Solar.
- Dorfman, A. (1986). *Historia de la industria argentina*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Esteban, J. & Tassara, L. (1958). *Valor, industria y enajenación de DINE*. Buenos Aires: Editorial Cátedra Lisando de la Torre.
- Ferreres, O. (2006). *Dos siglos de economía argentina (1810-2004)*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Frenkel, L. (1992). *Juan Ignacio San Martín. El desarrollo de las industrias aeronáuticas y automotriz en la Argentina*. Buenos Aires: Germano Artes Gráficas.
- Gerchunoff, P. & Llach, L. (1998). *El ciclo de la ilusión y el desencanto: un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Ariel.
- Harari, I. (2010). ¿Vehículos del imperialismo? La industria automotriz y las deficiencias de la teoría del imperialismo/dependentismo. *Razón y Revolución*, 20, Buenos Aires, Segundo semestre.

- Harari, I. (2011). *Evolución y transformación del proceso de trabajo en la industria automotriz argentina entre 1952-1976*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras.
- Iñigo Carrera, J. (2007). *La formación económica de la sociedad argentina. Buenos Aires: Imago Mundi*.
- Jáuregui, A. (2006). ¿Industria sustitutiva o sustitución de industriales? Los empresarios argentinos y el peronismo (1945-1955). *Revista de Sociología e Política*, 25, Curitiba.
- Malatesta, A. (2001). La promoción industria y el marco legal. Córdoba, 1943-1955. XI Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Córdoba, septiembre.
- Palmieri, H. & Colomé, R. (1965). La industria manufacturera en la ciudad de Córdoba. *Desarrollo Económico*, 5 (17-18-19).
- Peralta Ramos, M. (2007). *La economía política argentina: poder y clases sociales (1930-2003)*. Buenos Aires: FCE.
- Phelps, D. (1936). *Migration of industry to South America*. New York –London: McGraw- Hill Book Company.
- Picabea, F. & Lalouf, A. (2012). “‘General, si usted me permite, yo le voy a fabricar automóviles en el país’. Un nuevo abordaje sobre la producción automotriz en la Argentina (1946-1952). *Apuntes de investigación del CECYP*, XVI (21), Buenos Aires.
- Rapoport, M. (2000). *Historia económica, política y social de la Argentina:(1880-2000)*. Buenos Aires: Macchi .
- Roccanello, M. (2013). Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado y la lógica de la política económica peronista. *América Latina en la historia económica*, 20(2), México.
- Rougier, M. (2001). *La política crediticia del Banco Industrial durante el primer peronismo (1944-1955)*. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, *Documento de Trabajo*, 5, Buenos Aires, abril.
- Schvarzer, J. (1996). *La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de la industria argentina*. Buenos Aires: Planeta.
- Sourrouille, J. (1980). *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen.
- Tomadoni, C. (2009). *Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz*. Córdoba: Editorial Encuentro.