TORCUATO DI TELLA Y SIAM

ESPÍRITU DE EMPRESA EN ARGENTINA

Thomas C. Cochran

Rubén E. Reina

Lenguaje claro
editora

Torcuato Di Tella y SIAM. Espíritu de empresa en Argentina
Título original: *Entrepreneurship in Argentine Culture. Torcuato Di Tella y SIAM*
Thomas C. Cochran y Rubén E. Reina
Primera edición en inglés, University of Pennsylvania Press, 1962
Primera edición en español, Emecé Editora, 1965
Traducción: Luis Fabricant

Primera edición en Lenguaje claro Editora, abril de 2011
Segunda edición en Lenguaje claro Editora, noviembre de 2016

© Thomas C. Cochran y Rubén E. Reina
© Gustavo Feder, "SIAM Di Tella Automotores"
© Marcelo Rougier, "SIAM 1960-1994: crisis, control estatal y final"
© 2016 Lenguaje claro Editora

Lenguaje claro Editora
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay,
provincia de Buenos Aires, Argentina
www.lenguajeclaro.com
info@lenguajeclaro.com

Puesta en página: Diana González
Diseño de tapa: Miur
Fotos de tapa: Archivos Di Tella, Universidad Torcuato Di Tella (retrato de Torcuato Di Tella); gentileza Gustavo Feder (modelo Di Tella 1500)

Cochran, Thomas C.
Torcuato Di Tella y SIAM : espíritu de empresa en Argentina / Thomas C. Cochran ; Rubén E. Reina ; contribuciones de Marcelo Rougier ; Gustavo Feder. - 2a ed ampliada. - Carapachay : Lenguaje claro Editora, 2016.
340 p.; 23 x 15 cm.

Traducción de: Luis Fabricant.
ISBN 978-987-3764-23-3

1. Actividad Industrial. 2. Dirección de Empresas. 3. Emprendedor. I. Rougier, Marcelo, colab. II. Feder, Gustavo, colab. III. Fabricant, Luis, trad. IV. Título.
CDD 658

Se terminó de imprimir en el mes de noviembre de 2016 en La Imprenta Ya, Alférez Hipólito Bouchard 4381, (B1605BNE) Munro, provincia de Buenos Aires, Argentina.

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.
Impreso en Argentina. *Printed in Argentina.*
La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

ÍNDICE

Nota de los editores 9

SIAM, cien años después, *Torcuato S. Di Tella* 11

Torcuato Di Tella y SIAM: espíritu de empresa en Argentina

Prefacio 19

1 | Una familia italiana que emigra a la Argentina 25

2 | SIAM: los años críticos, 1928-1938 53

3 | SIAM Di Tella se expande en Sudamérica y el mundo 86

4 | El empresario en ascenso 111

5 | SIAM: la década final de Di Tella 138

6 | Lo que Di Tella no alcanzó a ver 178

7 | Espíritu empresario, industrialización y cultura argentina 202

Cuadros 215

Referencias bibliográficas 229

Apéndice 232

Actualizaciones

SIAM Di Tella Automotores, *Gustavo Feder* 251

SIAM 1960-1994: crisis, control estatal y final, *Marcelo Rougier* 273

Epílogo a la edición de 2011 335

GUSTAVO FEDER

SIAM Di Tella Automotores

El primer paso de SIAM en el campo de la motorización se materializó a mediados de la década de 1950 a través del acuerdo firmado con la empresa italiana Innocenti, fabricante de las económicas motocicletas Lambretta. Para la producción local, SIAM constituyó una nueva empresa denominada Siambretta S. A. I. C. De esta manera, se buscaba hacer un aporte a la solución del problema de transporte a través de un vehículo de uso individual y económico.

De los 14 fabricantes de motonetas de toda Italia, Lambretta-Innocenti era el que más licencias de fabricación al exterior había concedido; la de SIAM se sumaba a las ya otorgadas a fabricantes de Alemania, Australia, España y Francia.

La presentación oficial se hizo el 25 de octubre de 1954 con la exposición de los modelos estándar, especial y comercial. Los tres estaban equipados con un motor monocilíndrico de dos tiempos y 125 centímetros cúbicos con el cual podía alcanzarse una velocidad máxima de entre 70 y 75 kilómetros por hora. El modelo especial se diferenciaba por su mayor equipamiento, que incluía enfriamiento por aire forzado y apoyapié delantero y trasero. Una de las principales ventajas comparativas de estos vehículos era su autonomía: con un tanque de combustible de 5,6 litros recorría una distancia de 250 kilómetros sin necesidad de abastecimiento. El modelo comercial ofrecía una caja de carga con capacidad de hasta trescientos kilos y un consumo de combustible de un litro cada 35 kilómetros.

Según los modelos y accesorios, el precio de venta oscilaba entre 7.600 y 9.500 pesos, mucho menos que los quince mil que había que abonar por una moto de una cilindrada de 250 centímetros cúbicos. Estos valores posicionaban a la Siambretta como uno de los vehículos más accesibles del mercado argentino.

SIAM estimaba una vida útil para estos modelos de quince años y los entregaba con garantía y tres servicios gratuitos. Para el servicio de posventa había establecido una red de representantes en todas las

provincias del país, con asistencia mecánica y provisión de repuestos y accesorios.

El 6 de abril de 1959, pocos días después de sancionado el régimen de promoción automotriz, miembros del directorio de SIAM Di Tella Limitada se reunieron con el presidente Arturo Frondizi para anunciarle los planes de fabricación de un "coche argentino con nombre argentino". Según estos planes, algunos de los componentes se fabricarían en Concepción del Uruguay, una de las 14 plantas industriales que la empresa tenía en el país.

El anunciado "coche argentino" llegaría del catálogo de productos de la British Motors Corporation (BMC). En julio de 1959 se hizo público el acuerdo a través del cual

> SIAM Di Tella obtiene la licencia exclusiva para la fabricación en nuestro país de los automotores de aquella importantísima organización industrial británica. Los planes de producción prevén a breve plazo la construcción de automóviles con capacidad para 4/5 pasajeros. Se trata de modernísimos coches de último modelo, correspondientes al año 1959, con hermosas carrocerías creadas por el diseñador Pinin Farina, célebre por su perfecto sentido de asociación de la belleza con la practicidad y comodidad.

En el anuncio también se sostenía que "sus motores de hasta 1.500 centímetros cúbicos concilian la economía de combustible con la potencia necesaria para un veloz y ágil desplazamiento".

Como parte del convenio, BMC se comprometía a proporcionar a SIAM Di Tella el más amplio asesoramiento técnico, facilitar el intercambio de personal especializado entre ambas empresas y autorizar el uso de patentes y métodos de fabricación propios.

En el momento de firmarse el acuerdo, BMC era el noveno productor mundial de automóviles, el mayor fabricante de motores de Europa, la automotriz que más exportaba del continente (57 mil unidades vendidas en Estados Unidos en 1959) y uno de los más importantes productores a nivel mundial de automóviles pequeños y medianos, conocido por las marcas Austin, Morris, Riley y Wolseley. Sus plantas de Inglaterra, Australia y Sudáfrica empleaban en conjunto a 63 mil personas y en el Reino Unido habían entregado el 45% del parque de automóviles en circulación.

Además del automóvil, estaba prevista la fabricación de vehículos utilitarios con una capacidad de carga de entre seiscientos y mil kilos.

Para la fabricación y comercialización de los nuevos automotores, fue creada una filial del grupo empresario argentino denominada SIAM Di Tella Automotores S. A., empresa que se favorecía del equipamiento, calificado personal y vasta experiencia industrial de SIAM aplicados en la fabricación de productos en grandes series. Con el establecimiento de automóviles, la organización quedó integrada por 14 fábricas, que daban ocupación a 16 mil personas. Las actividades no se limitaban al ámbito local, sino que también se habían ramificado en todo el continente.

La planta industrial se erigió en un local desocupado que la empresa tenía en la localidad bonaerense de Monte Chingolo, partido de Lanús. Las obras de acondicionamiento para la nueva producción del complejo se iniciaron a fines de octubre de 1959, y luego de 126 días de intensa labor, el 15 de marzo de 1960 quedó oficialmente inaugurada la planta de 57.194 metros cuadrados.

Previamente, el 9 de diciembre de 1959, SIAM Di Tella Automotores había hecho un ofrecimiento público de acciones por valor de cuatrocientos millones de pesos. La suscripción debió cerrarse a las pocas horas, cuando las ofertas superaban ya los 3.500 millones, lo que obligó a su prorrateo. De este modo, más de cuarenta mil personas se convirtieron en accionistas de la nueva compañía.

Dentro de la planta de Monte Chingolo funcionaba la planta de fundición SIAF, donde se fundían las piezas de acero, hierro y no ferrosos, que incluían aluminio en coquilla. Otras plantas de la organización proveían diversos componentes: en la de Avellaneda, por ejemplo, se estampaban elementos de la carrocería. La inversión realizada en esta planta en matricería, moldes y herramientas para la fabricación integral de las carrocerías alcanzó los cuatrocientos millones de pesos.

La producción era supervisada por técnicos ingleses de la BMC, quienes tenían como principal objetivo mejorar los tiempos de producción para satisfacer la creciente demanda, que alcanzó cuatro mil unidades en el primer año de producción. En diciembre de 1960 se superó la cifra de mil vehículos producidos en un solo mes y el total acumulado del año alcanzó los 4.102 automóviles. De esta manera, SIAM se ubicó tercera en el ránking de producción de coches de pasajeros, detrás de IKA (6.375 unidades) y FIAT (4.272 unidades).

Al año siguiente, las cifras se triplicaron estimuladas por los lanzamientos de nuevos modelos, como la *pick up* Argenta y la versión rural Traveller. La producción total de 1961 alcanzó las 14.082 unidades, cifra que posicionó a SIAM en el segundo lugar, detrás de IKA (22.993 unidades). Traducida en ventas, la participación de SIAM en el mercado argentino era del 15,4%.

El aumento de la demanda y producción fue acompañado por un incremento del personal ocupado por la empresa, el cual a fines de 1961 ascendía a dos mil personas. En apenas un año y medio desde la inauguración de la planta se habían producido más de once mil unidades.

La comercialización de los automóviles se canalizaba a través de una amplia red de concesionarios con servicio mecánico propio. Para la atención de posventa, la empresa inauguró una estación de servicio integral en la calle Oro 1744 en Capital Federal. Allí funcionaba la Escuela de Capacitación Técnica, dirigida por el ingeniero Arnoldo Lucius, donde se entrenaba a los mecánicos de los concesionarios para efectuar el servicio técnico de las unidades Di Tella 1500. Durante la temporada veraniega, la compañía prestaba un servicio de atención mecánica de urgencia con unidades que recorrían la ruta a Mar del Plata.

Apenas un año y medio después de iniciada la producción, el capital accionario de SIAM Di Tella Automotores S. A. estaba constituido en gran parte por suscripción pública de acciones (más 3.300 millones de pesos); el optimismo de los directivos en el futuro de la empresa y del país se reflejaba contundentemente en la frase que acompañaba la campaña publicitaria: "Fe en lo argentino".

Al mismo tiempo, y en cumplimiento del plan previsto, más de mil industrias auxiliares argentinas concurrían con la provisión de alrededor de ochocientos componentes destinados a la fabricación de los automóviles. En 1961 las órdenes de compras a proveedores externos sumaban mil millones de pesos anuales y mantenían un ritmo creciente.

Sin embargo, el panorama alentador comenzó oscurecerse tempranamente, a partir de 1962, cuando SIAM sintió el impacto de la competencia de las empresas norteamericanas que presentaron ese año sus automóviles compactos. Si bien correspondían por tamaño y cilindrada a segmentos distintos, una parte importante del público

se inclinó hacia ellos relegando a los medianos europeos. Con más actores en el mercado, el porcentaje de ventas en 1962 se redujo al 7,5, la mitad de 1961. La abrupta caída de las ventas afectó las finanzas de la división y las deudas asumidas para levantar la planta automotriz amenazaron la estabilidad del resto del conglomerado industrial, que, por primera vez en su historia, repartió dividendos con bonos en lugar de hacerlo con efectivo.

Las dificultades de SIAM Di Tella Automotores para adaptarse a la complejidad de la producción automotriz, en la que intervenían mayores variables en comparación a los otros rubros en los cuales se había desempeñado la organización y en la que resultaba clave una eficiente coordinación del aprovisionamiento de piezas por parte de los proveedores externos, tanto nacionales como extranjeros, afectaron la competitividad y viabilidad. Una falla en el flujo regular de autopartes significa no entregar unidades vendidas y, en el peor de los casos, puede implicar la paralización de la cadena de montaje.

A pesar de lo exigido por el régimen de promoción automotriz, las primeras unidades tenían un bajo índice de integración nacional. La empresa se vio en dificultades financieras para poder incrementar el porcentaje de acuerdo con lo que establecía la legislación vigente y como consecuencia, debió reducir drásticamente sus niveles de fabricación. Esto complicaba los planes de actualización de los modelos en producción y los lanzamientos de otros nuevos.

En 1963, SIAM había iniciado una serie de acciones tendientes a reestructurar su división Automotores y dotarla de mayor eficiencia y competitividad. Si bien se obtuvieron mejoras en la producción y organización, la falta de mayores resultados derivó en la búsqueda de soluciones más drásticas que significaban desprenderse de este rubro y concentrarse en las actividades productivas originales. En 1964, la opción "hay que vender" se había apoderado definitivamente de Guido Di Tella, el hijo menor del fundador de la empresa, quien inició gestiones con BMC y Peugeot, pero sin resultados. Inclusive, se intentó convencer al presidente Arturo Illia para constituir una empresa mixta con aporte del Estado, pero el mandatario rechazó la idea.

Numerosas alternativas se analizaron para salir de la crisis y finalmente, en marzo de 1965, se firmó con IKA un acuerdo de complementación industrial en los rubros de fundición, herramental y matricería. Este convenio disponía la incorporación de las empresas

SIAF y Perdriel, ambas propiedad de SIAM, a la estructura de IKA: SIAF fue anexada a Metalúrgica Tandil, mientras que Perdriel pasó a formar parte del taller de matricería y dispositivos de la fábrica que el grupo poseía en la provincia de Córdoba. El objetivo de esta fusión era encarar en forma conjunta la producción de nuevos modelos.

IKA buscaba ampliar su línea de productos, ya que carecía de un mediano que pudiese rivalizar con la oferta de FIAT y Peugeot. El Di Tella 1500 era una opción válida para cubrir el hueco entre los pequeños Renault y los voluminosos Rambler. La ampliación del acuerdo con SIAM fue evaluada como el mejor camino a recorrer. Por entonces fue publicado el monto de la deuda de la empresa de Di Tella, que ascendía a 12 millones de dólares. Las necesidades de ambas empresas se combinaron favorablemente y resultaron claves para alcanzar un rápido acuerdo, el 8 de septiembre de 1965, por el cual IKA adquirió el 65% del paquete accionario de SIAM Di Tella Automotores. El traspaso de acciones se efectivizó a un precio provisorio de 1.200 millones de pesos (alrededor de cuatro millones de dólares), pagadero en cuatro cuotas, y acciones de IKA por noventa millones. Las partes resolvieron de común acuerdo fijar el precio final de la operación antes del 30 de junio de 1966. Además de incorporar un nuevo modelo a su línea de productos, para IKA la operación significaba incrementar la producción utilizando el espacio y la capacidad ociosa de la planta de Monte Chingolo.

Como consecuencia del cambio societario, dos directivos de SIAM renunciaron y fueron remplazados por ejecutivos de IKA, quienes introdujeron cambios en la administración de la fábrica muy resistidos por el personal.

El 30 de septiembre se presentó el balance trimestral preparado por el directorio anterior, que fue cuestionado por los directivos de IKA, quienes sostuvieron que los criterios adoptados para las previsiones por varios conceptos y para asignar valores a los distintos ítems del balance no representaban la verdadera situación patrimonial de la empresa.

A principios de 1966, renunció el directorio de SIAM Di Tella Automotores y se constituyó uno nuevo con mayoría de representantes de IKA; la presidencia quedó a cargo del doctor Jorge Roberto Hayzus. Se preparó un nuevo balance que ratificó la difícil situación de la empresa, con una pérdida eventual de más del 50% del capital social.

El nuevo directorio se abocó a renegociar las deudas pendientes solicitando quitas de acreedores privados y refinanciación de deudas fiscales y extranjeras. A pesar del aporte de IKA, las dificultades financieras continuaron y se agravaron por algunos conflictos laborales.

En enero de 1966 se solicitó la primera convocatoria de acreedores. Se lograron quitas por parte de los autopartistas locales y de la propia IKA y plazos más largos de refinanciación de los acreedores del exterior. La deuda oficial por impuestos, previsión social y compromisos aduaneros no obtuvo solución. Se buscó el apoyo de British Motors Corporation a través de nuevas inversiones y aporte de capital, inclusive circularon rumores que sostenían que la empresa británica estaba dispuesta a adquirir la fábrica en veinte millones de dólares. Nada de eso ocurrió.

Con el "oxígeno" financiero se reinició la producción, y en de marzo de 1966 se retiró la denominación SIAM de toda la línea de producción, que fue remplazada por las marcas originales inglesas. De esta manera, el SIAM Di Tella 1500 pasó a denominarse Riley Fordor BM 611; la *pick up* Argenta, Riley Pick Up BM 631; la rural, Morris Traveller BM 622 y el Magnette 1622, Fordor BM 613 o simplemente MG. Estos cambios en los nombres fueron acompañados de otros menores y estéticos en las carrocerías. La línea se completó con el lanzamiento del Morris 1650 (Morris Fordor BM 612). También la empresa cambió su denominación por Compañía Industrial de Automotores S. A. (Cidasa). Pero ni estos cambios ni los nuevos modelos alcanzaron para mejorar la posición declinante de los automóviles en el mercado, cuyas ventas se redujeron aún más tanto en 1965 como en 1966.

A comienzos de 1967, y a pesar de los esfuerzos y cambios realizados, la suerte de la empresa estaba echada, las dificultades financieras continuaban y los proveedores debían aceptar vehículos como parte de pago. En marzo se produjeron las últimas unidades: cinco Morris Traveller. Se efectuó una nueva convocatoria de acreedores y se suspendió la producción. Los 3.500 empleados de la empresa fueron suspendidos por un mes y luego despedidos el 21 de abril.

Durante los siete años que duró la experiencia, la producción total de todas las marcas bajo las dos administraciones redondeó las setenta mil unidades, distribuidas según se detalla en los cuadros 1 y 2.

El cierre de la división SIAM Di Tella Automotores S. A. fue apenas el primer escalón de la debacle que alcanzaría al resto de la organización.

Un derrotero similar había padecido Siambretta. Las ventas de las motocicletas, que habían sido un furor a mediados de los cincuenta, comenzaron a decaer cuando el mercado se saturó y se agravó cuando la producción local de automóviles abarató sus costos y los hizo más competitivos. La planta no pudo ser reconvertida para la producción automotriz, lo cual derivó en la liquidación de ese sector en 1966.

La crisis financiera obligó a la empresa a desprenderse de sus sucursales en Brasil, Chile y Uruguay, y a concentrar sus esfuerzos en la producción de bienes de capital que, a fines de la década de 1960, representaba entre el 60 y el 80% de su producción, destinada principalmente a las empresas públicas.

Cuadro 1 Producción de SIAM Di Tella Automotores

Modelo	Cantidad
Di Tella 1500	45.785
Di Tella Special	562
Di Tella Magnette	2.654
Di Tella Traveller	1.915
Di Tella Argenta	11.133
Total	**62.049**

Cuadro 2 Producción de Cidasa

Modelo	Cantidad
Riley 1500	2.537
MG 1650	235
Morris 1650	3.027
Morris Traveller	847
Riley Pick Up	1.053
Total	**7.699**

SIAM Di Tella 1500

La presentación pública del primer auto que fabricó SIAM Di Tella Automotores S. A., la versión local del sedán inglés Riley 4/68

cuyo "nombre argentino" fue SIAM Di Tella 1500, se realizó el 6 de noviembre de 1959 en la sede del Automóvil Club Argentino (ACA) en una conferencia de prensa convocada por el vicepresidente de la empresa, Haroldo R. Clutterbuck. Tres días más tarde comenzó la venta anticipada en un local en la calle Florida 602.

El primer SIAM Di Tella 1500 salió de la línea de montaje de Monte Chingolo el 2 de abril de 1960, apenas dos semanas más tarde de la inauguración de la planta. Ese mes se completaron los primeros 38 vehículos. Estas unidades presentaban un muy bajo nivel de integración nacional. Los motores eran ingleses, al igual que la mayoría de los paneles estampados de la carrocería, que se soldaban y montaban localmente. Los planes de fabricación presentados al gobierno nacional proyectaban 4.400 automóviles en el primer año, con una progresión que alcanzaría once mil en el quinto.

El Di Tella 1500 era un sedán de cuatro puertas, de 4.520 milímetros de extensión, con capacidad para cinco pasajeros. En 1938, la BMC fue una de las primeras fábricas en experimentar y producir carrocerías autoportantes. La del Di Tella respondía a esta concepción y fue especialmente diseñada por "Pinin" Farina. En un comienzo se la ofrecía en sólo tres opciones de color: verde, negro y gris.

El auto tenía una disposición mecánica muy clásica, el motor correspondía a la Serie B (según la denominación de origen), tenía una capacidad de 1.489 centímetros cúbicos y cuatro cilindros en línea, estaba refrigerado por agua y dispuesto en forma longitudinal sobre el eje delantero. De acuerdo con su cilindrada, el SIAM quedaba comprendido dentro de la categoría "C" (de 750 a 1.500 centímetros cúbicos), según lo establecido por el régimen sancionado en 1959.

La transmisión era trasera con caja de cambios de cuatro marchas, con la primera no sincronizada y selectora de cambios en la columna de dirección. El vehículo alcanzaba una velocidad máxima de 125 kilómetros por hora. Su consumo, de veinte litros cada 240 kilómetros, era relativamente bajo para los estándares de la época.

A fin de acondicionarlo a la dureza e irregularidad de los caminos locales, el Riley criollo recibió modificaciones en la suspensión y fueron reforzados el puente del travesaño delantero y el anclaje de los amortiguadores traseros. Otra diferencia respecto al original inglés se apreciaba en el motor. La relación de compresión fue reducida, de 8,3:1 a 7,2:1, a fin de adaptarla a la mediocre calidad de las naftas argentinas.

Como consecuencia de este cambio, también se redujo sensiblemente la potencia, de 68 a 55 HP.

El sistema de suspensión presentaba un esquema convencional. El delantero era independiente por paralelogramo deformable transversal con resorte helicoidal de baja frecuencia, solidario en su parte superior con la carrocería y en su parte baja con el brazo triangular inferior del conjunto articulado de sostén. El trabajo del resorte se complementaba con un amortiguador de doble acción. La suspensión trasera consistía en un eje rígido con dos elásticos de ballesta semielípticos colocados longitudinalmente y complementados por amortiguadores hidráulicos de doble acción.

Los frenos eran hidráulicos en las cuatro ruedas, del tipo de doble cilindro en las delanteras, comandados todos por una sola bomba principal accionada por el pedal de freno. El de mano, mecánico y de transmisión a cable, trabajaba sobre las ruedas traseras.

En su interior presentaba asientos delanteros individuales con regulación longitudinal de una extensión de casi quince centímetros, la cual permitía acomodar perfectamente pasajeros de distintas estaturas y dejaba una buena distancia entre asientos, de 28 centímetros, para el confort de los ocupantes de las plazas traseras.

El tablero era acolchado en su parte superior para amortiguar impactos y el instrumental estaba constituido por dos cuadrantes, distribuidos en ambos lados de la columna de dirección: el de la izquierda alojaba el manómetro de aceite, el termómetro indicador de la temperatura del agua y el indicador del nivel del combustible, y el de la derecha, el velocímetro y dos botones luminosos que indicaban el funcionamiento de las luces altas y la recepción de carga de la batería. Ambos eran de la marca Smith y se importaban de Inglaterra.

El equipamiento era muy básico; la calefacción, la radio y el reloj eran elementos opcionales.

Avalado por una mecánica simple y confiable, el éxito del SIAM Di Tella 1500 fue inmediato y la demanda superó las expectativas más optimistas. En pocos meses se fabricó la unidad número mil.

En el Salón del Automóvil organizado por el ACA en diciembre de 1961, SIAM Di Tella Automotores expuso cuatro automóviles: una versión de dos colores que sólo se entregaba a pedido, un monocolor, una variante bicolor para taxi con tapizado de cuero y la *pick up* Argenta.

El Di Tella se convirtió en el auto ideal para las familias de clase media y también para los taxistas, como quedó reflejado en las cifras de ventas; de las primeras 14.500 unidades producidas, 3.870 fueron utilizadas como taxi. Desde 1960, SIAM ofrecía la versión pintada en combinación de negro y amarillo utilizando la moldura longitudinal del auto como línea de separación. Esta combinación se hizo tan popular que tiempo después la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires reglamentó su uso de forma obligatoria. Otras ciudades del país adoptaron el mismo criterio.

La revista *Parabrisas* desafió la resistencia del Di Tella 1500 en un test urbano denominado "1.000 Horas en la Ciudad", realizado entre el 19 de mayo y el 29 de junio de 1963. El SIAM recorrió en forma casi ininterrumpida una distancia de 23.504 kilómetros, a un promedio de cuatrocientos por día, por calles y avenidas de la ciudad de Buenos Aires.

El auto sólo se detenía para cambiar de chofer, cargar combustible y realizar las operaciones de mantenimiento previstas en el manual del usuario. El promedio de detención del automóvil fue de 127 minutos cada 24 horas. Los resultados de las comprobaciones de laboratorio mostraron poco desgaste general del automóvil, no hubo consumo de agua y no fue necesario reparar ni cambiar ninguna pieza del coche.

A lo largo de su vida productiva, el Di Tella ha tenido muy pocas y leves modificaciones. En 1962 se aumentaron las trochas en 45 milímetros adelante y 38 atrás. En 1963 apareció una versión de dos carburadores, denominada Di Tella Special, cuya potencia era de aproximadamente 63 HP. En 1964, la campaña publicitaria anunciaba 13 cambios, pero aclaraba que no se trataba de un nuevo modelo. Fueron remplazados los asientos individuales por uno enterizo ("una persona más"), hubo una innovación en los tapizados, nueva alfombra gris *bouclée,* nuevas manijas interiores de puerta y levantavidrios y se reubicó la llave de contacto y arranque. En ambos diales de instrumentos se incorporaron unas pequeñas viseras plásticas de color negro. En el exterior fue reubicada la marca y se reemplazaron las baguetas laterales por unas más completas.

Un año más tarde se reemplazó la bomba de combustible eléctrica por una mecánica (el block del motor estaba preparado para el cambio). La bomba eléctrica sellada que equipaba a las primeras unidades había sido suplantada en 1961 por una unidad reparable a la que se le podían

cambiar los platinos y el diafragma. Esta pieza es una de las que más quejas originaron de parte de los usuarios, se estima que los reclamos por fallas representaron un 12% del total.

En la suspensión trasera se cambiaron los amortiguadores de brazo por unos telescópicos.

En 1961 la oferta se amplió con la presentación de las versiones utilitaria y familiar, denominadas Argenta y Traveller, respectivamente.

Argenta

La *pick up* Argenta contaba con la misma mecánica del sedán, pero con la potencia reducida a 47 HP. Otra diferencia respecto al sedán era el carburador Zenith modelo 30 VIG 10 en lugar del S.U. HS 2 de tiro semidescendente y el empleo de una bomba de combustible mecánica a diafragma y no eléctrica. El motor funcionaba con nafta común y ofrecía un consumo de un litro cada 12 kilómetros.

Curiosamente, no se trataba de una versión con caja del sedán Di Tella, sino de una camioneta de origen Austin, de carrocería autoportante, con las características de estilo de esta marca de la BMC. Su cabina tenía capacidad para tres pasajeros y la caja metálica de 1.900 milímetros de extensión le permitía transportar una carga de quinientos kilos. A fines de 1961, se ofrecía a un precio de 328 mil pesos, noventa mil menos que el sedán.

Recién en 1963 se conoció la nueva versión, Argenta II, esta vez sí desarrollada sobre la carrocería del sedán. Disponía de las mismas características mecánicas del coche, aunque con mayor distancia entre ejes (26 milímetros más), suspensión trasera reforzada y con barra estabilizadora que, al igual que la versión anterior, podía soportar una carga de media tonelada. Este modelo fue un desarrollo exclusivo para el mercado argentino y nunca fue producido en Inglaterra.

Traveller

Con una carrocería panorámica y de amplia superficie vidriada, también diseñada por Pinin Farina, la rural Traveller disponía de un amplio habitáculo con capacidad para seis pasajeros. Su distancia entre ejes era levemente mayor respecto al sedán (2.544 milímetros frente a 2.520).

El confort interior era provisto por luces de cortesía y apoyabrazos, mientras que para el traslado de pequeños objetos disponía de portaperchas, guantera con llaves y bandeja portapaquetes.

Sin perder su aspecto familiar, el auto era apto, además, como utilitario para el traslado de cargas livianas. El volumen destinado a equipaje podía incrementarse al rebatir hacia delante el respaldo del asiento trasero; de esta manera, se obtenía una superficie de 1,90 metros por 1,40 metros. El acceso a este sector se facilitaba mediante el portón con apertura en dos partes y la inferior formaba un plano continuo respecto al piso, lo que facilitaba la carga de objetos.

Teniendo en cuenta que las plazas traseras solían ser destinadas a los menores, sus puertas se montaban con un seguro especial.

El equipamiento incluía radio, climatizador de ambiente, desempañador, reloj y luz para el motor.

Magnette

La versión de lujo del Di Tella, el Magnette, apareció a fines de 1963. Este modelo era producido en Gran Bretaña por la BMC bajo la denominación MG.

Compartía con el 1500 la carrocería, que se presentaba remozada con algunas mejoras estéticas tanto en el frontal como en la cola. En ambas zonas fueron suprimidos los cromados y ornamentaciones superfluas, se remplazó la parrilla por una de diseño más ancho y se estilizaron las ópticas traseras dispuestas en forma inclinada y no vertical como en el Di Tella. Los paragolpes fueron reforzados con defensas y topes de goma. El interior ofrecía un nuevo tablero con acolchado de seguridad en su parte superior, nuevo instrumental y nuevo diseño de asientos y tapizados, estos últimos de cuero. Detalles de confort eran los apoyabrazos centrales en ambos asientos, bolsillos en las contrapuertas y respaldos delanteros, encendedor de cigarrillos y guantera iluminada. Tratándose de un auto de lujo, el equipamiento incluía equipo de calefacción, reloj y radio a transistores con dos parlantes. De serie fueron incluidos cinturones de seguridad en los asientos delanteros del tipo combinado "bandolera-abdominal".

El Magnette recibió la opción de los dos carburadores S.U. HS 4, que habían equipado la versión Special del Di Tella, modelo que, para evitar superposiciones comerciales, fue discontinuado.

En 1965 se presentó el Magnette 1622. La novedad más importante en relación con su antecesor fue el incremento de la cilindrada del

motor que llegó a 1.622 centímetros cúbicos gracias a un aumento en el diámetro de los cilindros. Con este incremento, una relación de compresión de 8,3:1 y un nuevo múltiple de admisión, la potencia se elevó a 72 HP, a un régimen de cinco mil revoluciones por minuto. Con el nuevo motor, las prestaciones mejoraron y el auto podía alcanzar los 133 kilómetros por hora.

Otra de las mejoras fue la incorporación de barras estabilizadoras en los ejes traseros y delanteros, ballestas más largas y flexibles de menor frecuencia de oscilación en la suspensión posterior y nuevos amortiguadores. La combinación de estos elementos significaba mayor adherencia en las curvas y maniobras bruscas, lo cual se traducía en más seguridad y confort de marcha.

El nuevo Magnette se presentaba en sólo dos colores de carrocería, negro y "arena bermuda", que se combinaban con el tapizado en cuero en terminación negro y crema.

A partir de la toma de control de la empresa por parte de IKA y la creación de Cidasa, la denominación del auto cambió por MG 1622. Las prestaciones del motor habían sido levemente incrementadas a 75 HP. Para ampliar la gama, fue presentado el Morris 1650, un escalón intermedio entre el Riley 1500 y el MG. Compartía la mecánica del MG y se diferenciaba en detalles del tapizado y ornamentales, particularmente en el frontal, donde adoptó una nueva parrilla.

SIAM Di Tella Thornycroft Trusty

A mediados de 1961, SIAM Di Tella Automotores S. A. había establecido un convenio con las firmas británicas A.E.C. y Thornycroft para la producción de chasis de ómnibus y camiones para servicio pesado de gran tonelaje (de cinco a cuarenta toneladas).

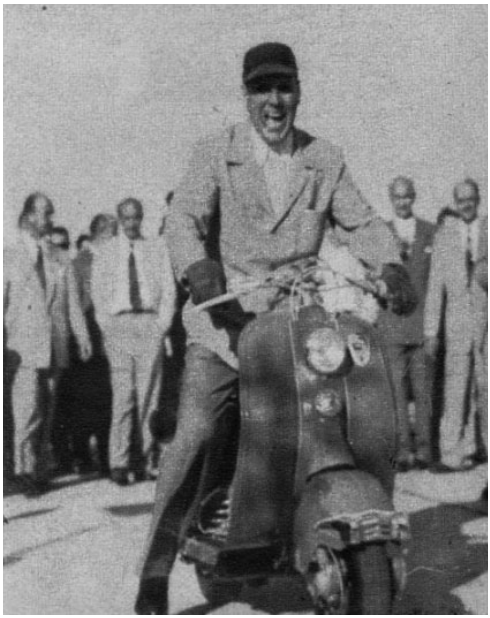
La producción se concretó en 1963 en los talleres Berazategui cuando se lanzó al mercado argentino el camión pesado Thornycroft Trusty en versiones cuatro por dos y seis por cuatro de dos y tres ejes con una capacidad de carga de 8,5 y 13,5 toneladas respectivamente. Se trataba de los primeros en su tipo fabricados en el país, bajo licencia de las empresas inglesas Aclo y Thornycroft. Estaban destinados fundamentalmente al traslado de grandes cargas pesadas, movimientos de tierra, volcadores de ocho y 14 metros cúbicos, construcciones y

grandes obras civiles de infraestructura, como puentes, oleoductos y caminos.

Los dos camiones estaban propulsados por un motor diésel de cuatro tiempos, seis cilindros a inyección directa. La versión de dos ejes utilizaba un Thornycroft VKN/Q6, mientras que el modelo seis por cuatro salía de fábrica con un Aclo RKN V.590.

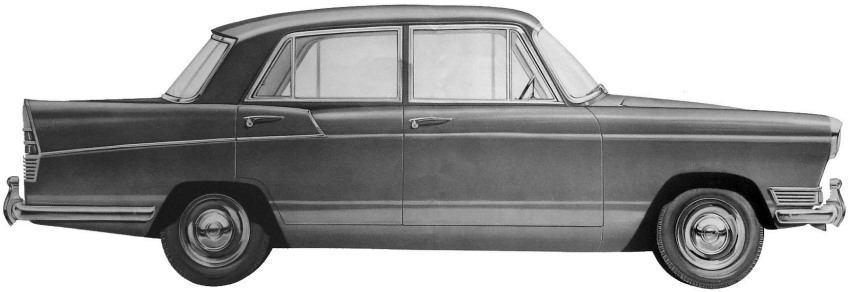
La caja de velocidades era de seis marchas hacia delante y marcha atrás, y se montaba directamente sobre el motor. El embrague era monodisco seco de 406 milímetros y forrado con ferodo. La transmisión era a cardán tubular con juntas universales.

El sistema de suspensión estaba constituido en el eje delantero por elásticos semielípticos de acero especial de 88,9 milímetros por 1.160 milímetros de largo. La suspensión trasera presentaba un bogie montado sobre dos elásticos semielípticos invertidos de acero especial de 127 milímetros por 1.370 y 1.470 milímetros de largo.



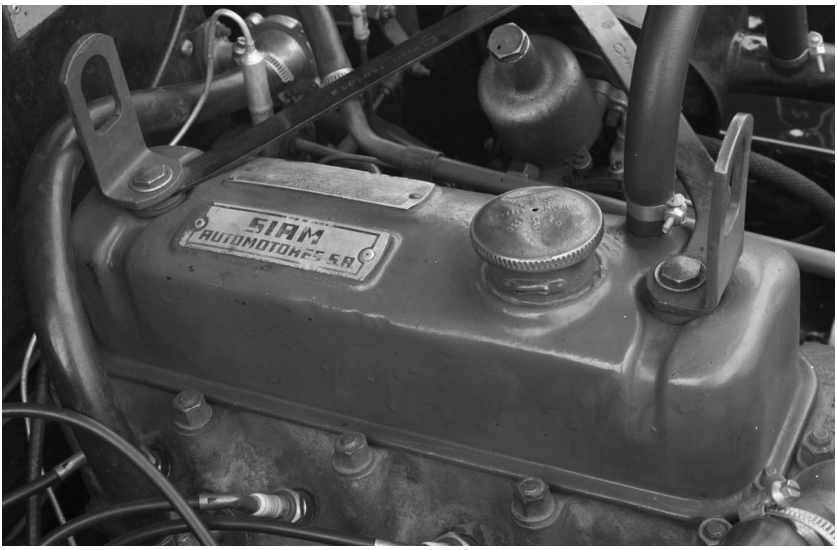
Perón conduciendo feliz una Siambretta. *Fuente: Revista Mundo Peronista, n° 82, 15 de marzo 1955*

El primer paso de SIAM en el campo de la motorización se materializó a mediados de la década de 1950 a través del acuerdo firmado con la empresa italiana Innocenti, fabricante de las económicas motocicletas Lambretta. Con la producción local de las Siambretta se buscaba hacer un aporte a la solución del problema de transporte a través de un vehículo de uso individual y económico.
Fotos: Carlos Alfredo Pereyra



En el Di Tella 1500, el diseño del italiano "Pinin" Farina se caracterizaba por su elevada línea de cintura y las características aletas traseras que integraban a las ópticas. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*

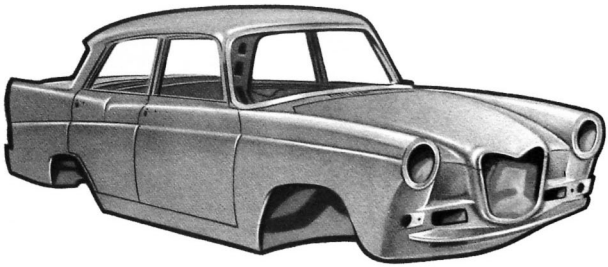
La planta industrial estaba ubicada en Monte Chingolo, partido de Lanús. En sólo 126 días fue acondicionada para la producción automotriz. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*



El motor de 1.489 centímetros cúbicos y 55 HP entregaba un rendimiento de 240 kilómetros con 20 litros de combustible. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*

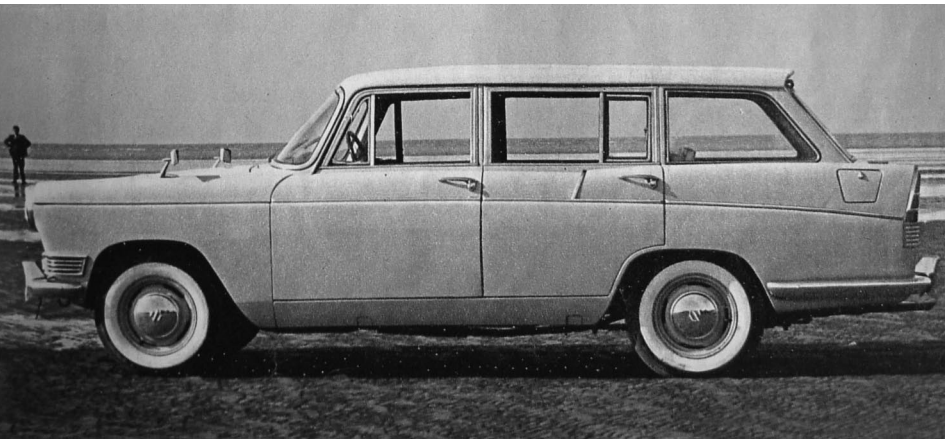
El instrumental Smith se importaba de Inglaterra. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*

El equipamiento era simple: radio, encendedor, calefacción y ventilación. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*



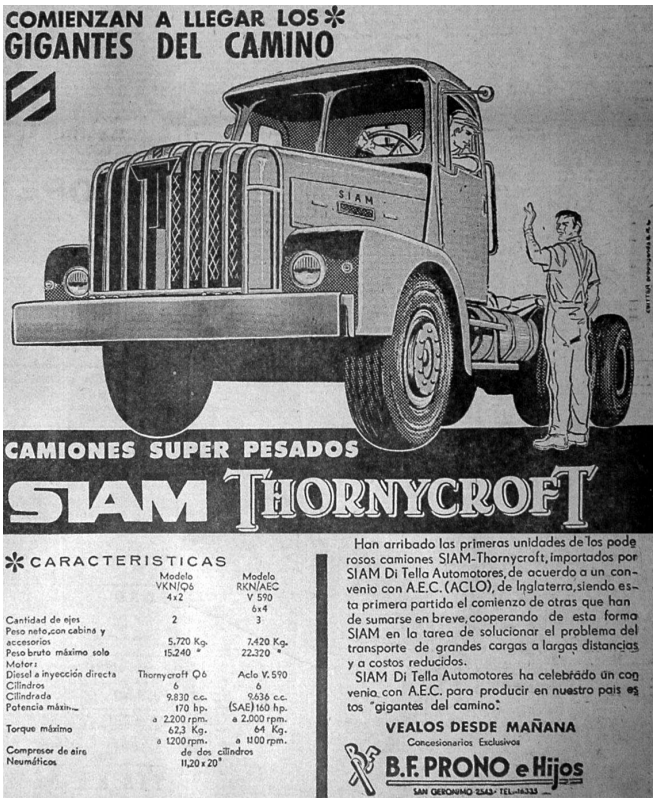
La carrocería correspondía al concepto autoportante, es decir, sin bastidor independiente. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*

El Magnette fue una versión lujosa y de mejor equipamiento. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*



La rural Traveller completaba la línea de productos. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*

La publicidad de la época resaltaba la confianza en el porvenir industrial argentino. La División Automotores integraba una de las 14 fábricas del grupo empresarial. *Fuente: http://www.autohistoria.com.ar*



En 1963 se lanzó al mercado argentino el camión pesado Thornycroft Trusty en versiones cuatro por dos y seis por cuatro de dos y tres ejes con una capacidad de carga de 8,5 y 13,5 toneladas respectivamente.Se trataba de los primeros en su tipo fabricados en el país, bajo licencia de las empresas inglesas Aclo y Thornycroft. *Fuente: http://camionargentino.blogspot.com.ar/*

MARCELO ROUGIER

SIAM 1960-1994: crisis, control estatal y final

La historia de SIAM Di Tella brinda copiosas razones para su estudio. La empresa tuvo una destacada trayectoria en el escenario industrial argentino, a tal punto que ha sido considerada un arquetipo de la empresa nacional e incluso regional, llegando a ser una de las compañías más grandes e importantes de América Latina. Esa jerarquía explica que expertos estudiaran distintos aspectos del desempeño de la firma desde sus comienzos hasta los años sesenta y la presentaran como ejemplo de éxito empresarial; tal es el caso de la obra de Cochran y Reina. Pero un pasado venturoso no garantiza un futuro semejante; a partir de la década de 1960, SIAM ingresó en una lánguida crisis que poco después desembocó en un prolongado y enmarañado final que también merece dilucidarse.

En este sentido, resulta clave responder por qué una empresa exitosa durante medio siglo no lograra subsistir, perdiéndose la mayor parte de su acervo productivo y "memoria" industrial, con los consecuentes efectos negativos sobre el conjunto de la economía nacional. Su crisis, por lo demás, se produjo en momentos en que la industria en su conjunto presentaba tasas de crecimiento más que razonables, se especulaba con un desempeño promisorio y era estimulada con variados mecanismos de promoción estatal, mucho antes de que se impusiera y concretara en la Argentina una política de desindustrialización.

Este estudio tiene la finalidad de presentar el devenir de la firma desde que se inició su crisis hasta su liquidación final, ocurrida tres décadas después. Ese recorrido permite diferenciar básicamente cuatro momentos: el primero, entre mediados de los años cincuenta y comienzos de los sesenta, marcado por una fuerte apuesta de expansión y diversificación de las actividades; el segundo, luego de la crisis macroeconómica de 1962-1963 hasta 1971, que se encuentra signado por los intentos para rehabilitar la firma sobre la base de lograr un amplio acuerdo con los acreedores y el apoyo financiero estatal; el tercero, que comprende desde 1971, cuando la firma pasó a ser dirigida