





UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS





UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS

De la promoción a la reconversión automotriz:
fábricas de capital extranjero



Gustavo Feder

 **MOTORLIBROS**

Lenguaje|claro
editora



*Un siglo de autos argentinos. De la promoción a la reconversión automotriz:
fábricas de capital extranjero*
Primera edición, junio de 2020

© 2020 Gustavo Feder

© 2020 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: Gustavo Feder

Armado de tapa: Miur

Feder, Gustavo

Un siglo de autos argentinos: de la promoción a la reconversión
automotriz: fábricas de capital extranjero / Gustavo Feder; prólogo
de Alejandro Fischer. - 1a ed. - Carapachay: MotorLibros, 2020.
384 p.; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-47650-0-0

1. Industria Argentina. 2. Automóviles Clásicos. 3. Desarrollo
Industrial. I. Fischer, Alejandro, prolog. II. Título.

CDD 338.47629222

Se terminó de imprimir en el mes de junio de 2020 en La Imprenta Ya,
Alfárez 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

Presentación, <i>Alejandro Fischer</i>	11
Prólogo	15
Panorama del sector automotor argentino al iniciarse la década de 1960	17
PRIMERA PARTE: RADICACIONES NORTEAMERICANAS	
Introducción	45
1 Ford Motor Argentina	47
Centro Industrial Ford	52
Motor Ford V-8 argentino y nuevos modelos	54
Ford Falcon: el compacto de Ford llega a la Argentina	55
Crecimiento de la producción	59
Exportaciones	62
La gama más extensa en vehículos comerciales	63
El Fairlane, la línea de alta gama de Ford	65
Los años setenta	68
Taunus, el “chico de Ford”	73
Más Falcon	75
2 General Motors Argentina	85
Producción de camiones y colectivos	88
Chevrolet 400	90
Nuevas instalaciones	93
Nuevos vehículos comerciales	95
Mejoras en el sedán Chevrolet	96
El 400 que no fue	98
Chevy, la gran tentación	99
Opel K 180	102
Los años setenta	106
Plan educativo para capacitación del personal	108

Exportaciones	109
El final de una etapa	110
3 Chrysler Fevre Argentina	118
Comienzo de la producción	120
Planta Monte Chingolo	130
Comercialización	131
Exportaciones	132
Evolución de los utilitarios	134
Valiant	136
La era Dodge	140
Dodge 1500	145
Volkswagen adquiere Chrysler Fevre Argentina	150
4 Industrias Kaiser Argentina	160
IKA-Renault	168
Kaiser Bergantín	170
Rambler	173
Nueva línea, nuevo motor	177
Más europeo	179
Ambassador presidencial	181
Jeep Gladiator	183
Jeep Frontal	185
Carguero	186
Torino	187
Los éxitos deportivos	192
Prototipo R-40	193
Motor argentino. Nuevos modelos	196
Los últimos Torino	198
SEGUNDA PARTE: RADICACIONES EUROPEAS	
Introducción	209
5 Citroën Argentina	211
Exportaciones	218
Citroën 2CV	219
Mejoras permanentes	221

Nace el 3CV	222
Ami 8 (AMF)	223
Mehari (AYB)	225
El FAF, el Citroën que no fue	227
Cierre	228
6 Fiat Concord	238
Etapa industrial	240
Producción automotriz	242
Exportaciones	250
Fiat 600	251
Fiat 1100	253
Fiat 1500	255
Fiat 1500 Coupé	257
Fiat 770/800	259
Fiat 1600	261
Fiat 1600 Sport	262
Fiat 1600 Multicarga	263
Fiat 128	263
Fiat 128 IAVA	265
Fiat 125	267
Fiat 125 Sport	268
Fiat 133	269
Prototipos IAVA	270
7 Peugeot (IAFA/SAFRAR)	278
Un comienzo polémico	280
SAFRAR	282
Exportaciones	284
Los años setenta	285
Peugeot 403	286
Pick up T4B	288
Peugeot 404	288
Peugeot 504	292
8 IKA-Renault / Renault Argentina	300
Exportaciones	304

IKA-Renault se convierte en Renault Argentina	306
Renault Dauphine	306
Renault Gordini	308
Gordini 1093	308
Renault 4	310
Renault 6	314
GTL	316
Renault 12	317
Break	319
TL/TS	320
Alpine	320
9 Goliath Hansa	325
10 Producción de camiones, tractores y ómnibus	328
Fiat Concord - Vehículos Industriales	329
Ómnibus para larga distancia	331
Crecimiento y exportaciones	331
Scania Argentina y el L111	333
Mercedes-Benz Argentina	337
DECA (Deutz-Cantábrica)	343
Estadísticas de la industria automotriz argentina entre 1959 y 1978	363
Bibliografía y fuentes consultadas	369
Epílogo	373
Agradecimientos	375
Sobre el autor	376

Presentación

“De la promoción a la reconversión automotriz”, de 1959 a 1979, también son veinte años en la historia de un país convulsionado por sus conflictos internos. Como lo estuvo antes y como fue después. El tercer libro de la serie “Un siglo de autos argentinos”, de Gustavo Feder, muestra los pasos económicos que llevaron a la radicación “masiva” de fábricas automotrices en Argentina, en particular, de compañías de capital extranjero, básicamente estadounidenses y europeas.

Los acontecimientos, tengan dimensión histórica o no, siempre están enmarcados en un contexto que, aunque no los definen necesariamente, ayudan a explicar sus circunstancias. En las dos décadas de la historia automotriz argentina que analiza este libro, el mundo atravesó la Guerra Fría entre Estados Unidos y la Unión Soviética, el surgimiento del Movimiento de Países No Alineados, la revolución cubana, la construcción del Muro de Berlín, la Crisis de los Misiles en Cuba, el asesinato de John F. Kennedy, la carrera espacial, la Revolución Cultural de Mao Tse-Tung en China, la guerra de Vietnam, el intervencionismo de Estados Unidos en América Latina mediante la aplicación de la Doctrina de la Seguridad Nacional, las guerras entre árabes e israelíes, la invasión rusa a Checoslovaquia, el Mayo Francés, la contracultura encarnada por el movimiento hippie, la liberación sexual, la crisis del petróleo de 1973, el inicio de la era de las computadoras.

En Argentina, los dos extremos del período que analiza Feder están signados por el Régimen de Promoción de la Industria Automotriz, dictado por el presidente Arturo Frondizi –el último, hasta la actualidad, que tuvo un proyecto de país a largo plazo– y la Ley de Reconversión Automotriz, que pergeñó el ministro de Economía de la última dictadura cívico-militar, José Martínez de Hoz.

¿Cómo se explica que la fabricación de automotores pase, en sólo veinte años, de los incentivos para la radicación y producción local con alto grado de integración a la drástica reducción del aparato productivo y a la apertura indiscriminada del mercado para la importación de todo tipo de vehículos?

Entre las dos normas, Argentina siguió debatiéndose entre sus dudas y contradicciones, con giros de 180 grados en sus políticas económicas, sociales e internacionales, muchas veces a costa de hechos sangrientos. Nótese, incluso, las orientaciones en la denominación de ambos instrumentos legales: el de Frondizi hablaba de “Promoción”, mientras que el de Martínez de Hoz lo hacía de “Reconversión”.

Durante buena parte del siglo veinte, las dicotomías existenciales de la Argentina fluctuaron entre la importación o la exportación, el campo o la industria. Y la industria automotriz local no es ni más ni menos que un reflejo de esa conducta errática, que ha provocado a lo largo del tiempo gastos improductivos, esfuerzos que no fructificaron en la medida de las expectativas, inversiones con pobres resultados para la economía del país. Consecuencias que impactaron en la sociedad en su conjunto y en la confiabilidad de la Argentina ante el mundo.

Si se toma formalmente el comienzo de la era del automóvil como 1886, cuando Karl Benz patentó en Alemania el primer “vehículo motorizado con motor a gasolina”, y el inicio de la producción industrial en 1913, cuando Henry Ford implementó la línea de fabricación en serie para su modelo T, Argentina fue uno de los primeros países en el mundo en sumarse a esa moda, en un principio, y al proceso industrial y comercial más tarde. Gracias a la aristocracia agropecuaria que viajaba a Europa y podía comprar los últimos adelantos tecnológicos de entonces, los autos llegaron muy temprano al país. En 1888, Dalmiro Varela Castex importó desde Europa el primer vehículo que llegó a estas tierras, un triciclo De Dion-Bouton. En 1904 se fundó el Automóvil Club Argentino y también en los inicios del siglo veinte aparecen los primeros autos criollos de producción artesanal, como los de Celestino Salgado y Manuel Iglesias. En 1911, el ingeniero Horacio Anasagasti desarrolló el primer auto de producción seriada.

Más allá de esos emprendimientos personales, la verdadera etapa comercial y masiva comenzó en 1913 cuando Ford decidió instalarse en el país. Luego lo harían Fiat, en 1919, y General

Motors, en 1925. Algunos años más tarde, las empresas estadounidenses comenzarían a ensamblar modelos.

Claramente, estas empresas internacionales se acercaron a la Argentina porque el país, gracias a su modelo agroexportador, auguraba un futuro de desarrollo y crecimiento. Sin embargo, tras los prometedores pasos, las circunstancias mundiales y locales se encargarían de ir ralentizando el impulso inicial: el crac de la bolsa en Estados Unidos en 1929, la sucesión de golpes de Estado en nuestro país que se iniciaron en 1930, y la crisis de la Segunda Guerra Mundial marcaron un freno a la llegada de nuevas marcas y al desarrollo de proyectos locales.

Con la excepción de los años 1951 –cuando se radicó Mercedes-Benz– y 1955 –cuando se instaló Industrias Kaiser Argentina (IKA)–, una relativa inactividad se mantuvo hasta 1959, cuando llegó al poder Arturo Frondizi junto con su amigo y principal asesor Rogelio Frigerio.

El eje de la propuesta del gobierno de Frondizi se centró en la teoría del desarrollismo, que consideraba que la solución para superar el estancamiento en el que se encontraba Argentina era el desarrollo económico promovido por la inversión de capitales, tecnología e industria pesada. De esta forma, el gobierno debía generar las condiciones necesarias para asegurar el paso de una economía agroexportadora a una industrial que se había iniciado tíbilmente durante la gestión de Juan Perón. Así, Frondizi apuntó a la radicación de empresas multinacionales como factor de impulso para el crecimiento sostenido.

Las ramas industriales elegidas para la sustitución de importaciones fueron la petrolera y petroquímica, la metalúrgica, la química, la de maquinarias eléctricas y no eléctricas, y la automotriz. Precisamente, esta política de radicación de capitales extranjeros tuvo éxito al coincidir con la etapa de gran expansión transnacional que tuvieron las empresas estadounidenses en aquellos años. De esta forma, Argentina alcanzó el autoabastecimiento de petróleo, la producción de acero (con un laminador continuo de chapas en caliente), y la fabricación de autos, camiones, motores y maquinaria agrícola.

El inicio de una de las mejores etapas de la industria automotriz del país se caracterizó por la gran cantidad de empresas, tanto

nacionales como extranjeras, que quisieron aprovechar las ventajas del régimen de promoción.

Claramente, las norteamericanas y europeas fueron las que perduraron en el tiempo mientras que las nacionales apenas se sostuvieron algunos años y otras ni siquiera pasaron de los papeles.

Con esa base desarrollista, las dos décadas analizadas resultaron de las más ricas para el sector automotor, si se tiene en cuenta la cantidad de empresas extranjeras que se radicaron, el surgimiento de varias locales –la más importante fue SIAM Di Tella Automotores–, y la producción de modelos emblemáticos y perdurables, como el Fiat 600, los Renault Gordini y 12, el Ford Falcon, los Peugeot 403, 404 y 504, el Torino, el Chevrolet 400 y el Chevy. La creciente clase media logró acceder a la primera motorización y se dio la consecuente consolidación de la actividad deportiva con rivalidades históricas y prototipos icónicos en un país naturalmente “tuerca”.

Sin embargo, las dos décadas bajo análisis también estuvieron caracterizadas por turbulentos hechos que sacudieron nuevamente al país. El propio Frondizi fue depuesto por un golpe militar; surgieron los movimientos guerrilleros; bajo el gobierno de facto de Juan Carlos Onganía se registraron la Noche de los Bastones Largos, el Cordobazo y el asesinato de Aramburu; durante la presidencia de Isabelita se produjo el Rodrigazo, la violencia política llegó a niveles exponenciales, y otra vez el golpe de Estado como respuesta: en 1976, las reglas de juego volvieron a cambiar radical y brutalmente.

Bien se ha dicho que quienes no recuerdan el pasado están condenados a repetirlo, lo que tiene permanente vigencia en el caso de Argentina. Memorar la historia es fundamental para saber de dónde venimos, recorrer con certeza el presente y proyectar un futuro coherente para el crecimiento de la sociedad. Por esta razón resulta altamente gratificante que Gustavo Feder siga buceando en los registros y antecedentes de nuestro pasado automotor y los muestre con rigurosidad a través de sus libros.

ALEJANDRO FISCHER

Periodista

Director de la revista *Info Auto* y del programa AutoEscanerTV

Prólogo

En el volumen anterior, *Un siglo de autos argentinos: de la promoción a la reconversión automotriz. Fábricas de capital nacional*, hicimos referencia a las iniciativas de empresarios argentinos que respondieron a la propuesta impulsada por el gobierno de Arturo Frondizi para desarrollar la industria automotriz.

Sin embargo, la intención del Presidente estaba orientada fundamentalmente a seducir al capital extranjero a través de una serie de medidas fiscales y arancelarias que facilitaban la producción local y, a su vez, la protección de la competencia externa. Esa intención se había puesto de manifiesto con la sanción de las leyes de Promoción Industrial y de Inversiones Extranjeras, que aportaron el marco legal dentro del cual fue promulgado, en marzo de 1959, el Decreto 3693, que estableció el Régimen de Promoción de la Industria Automotriz.

Se buscaba el concurso de los grandes actores de la industria automotriz mundial, en particular las grandes marcas europeas y norteamericanas, quienes podían acreditar fehacientemente el capital, la tecnología, la experiencia y la capacidad financiera necesarios para llevar adelante las inversiones que demandaban proyectos industriales sustentables y de largo alcance.

La respuesta de estas compañías fue inmediata. A las pocas semanas de promulgado el decreto se anunciaron las primeras radicaciones y a lo largo de 1959 se fueron confirmando otras que configuraron el mapa automotor argentino de comienzos de los años sesenta. Estas radicaciones se materializaron al año siguiente, cuando salieron de las líneas de montaje las primeras unidades de producción nacional.

Muchas de las automotrices extranjeras que se establecieron en esta etapa atestiguaban una extensa presencia comercial en Argentina; algunas, inclusive, habían llegado a construir tempranamente plantas de armado y contaban con una amplia red de concesionarios que garantizaba una adecuada provisión de repuestos y de asistencia mecánica. La fortaleza industrial y financiera de estas empresas fue clave para su consolidación en el

mercado local, en desmedro de las fábricas chicas y medianas de capital nacional, que paulatinamente fueron cerrando sus persianas a lo largo de la década de 1960 hasta desaparecer por completo del escenario nacional.

El aporte de estas radicaciones en términos de producción es incuestionable e impactante. Los volúmenes de fabricación crecieron significativamente y en pocos años se superó el millón de unidades producidas localmente. Argentina dejaba atrás la adolescencia industrial para convertirse en un actor de peso en el escenario regional y en uno de los pocos países que contaba con una industria automotriz diversificada e integrada.

Poco antes de finalizar la década de 1960 fue sancionado un decreto para impulsar la producción de camiones de más de ocho toneladas y buses de larga distancia. Con la fabricación de estos vehículos industriales, el país se autoabastecía de prácticamente todas las necesidades de transporte y sólo importaba vehículos muy específicos cuya producción local era inviable técnica o económicamente.

Con este libro completamos el período histórico 1959-1979, enmarcado por dos leyes que regularon y determinaron las características del sector automotor argentino. Una etapa signada por los crecientes volúmenes de producción, la elevada integración local y el desarrollo de modelos y versiones locales inéditos en la producción mundial. Una etapa única. Irrepetible.

GUSTAVO FEDER

Buenos Aires, a los veintiséis días de marzo de 2020