

ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO
XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA

Caseros (Pcia. de Buenos Aires)

23–26 de septiembre de 2008

ISBN: 978-950-34-0492-8

***La industria automotriz en Córdoba: el caso IKA.
Reflejo de un proceso en los principales diarios locales antes de su
instalación y frente a su primera producción (1954-1956)***

Sandra Liliana Ratti

UCC¹

Introducción

Las dificultades económicas profundizadas a partir de su segunda presidencia, obligaron a Perón a sancionar la ley N°14.222, de Inversiones Extranjeras en 1953, abriendo la puerta a los capitales foráneos, tal el caso de industrias Kaiser (IKA) y, con ellos, a la transformación de provincias como Córdoba. En este sentido, el análisis de diarios provinciales como *Los Principios* y *La Voz del Interior*, constituyen las fuentes desde las que se busca registrar el impacto que produjo la IKA antes de radicarse y durante su primera producción en una ciudad que no contaba con grandes industrias. También, determinar la continuidad o no en los discursos respecto a objetivos, expectativas, producción, de los actores involucrados en este hecho

Detalles como ubicación de la noticia (página en la que aparece), espacio dedicado a la información, connotaciones, críticas, son tenidos en cuenta con el fin de sondear la visión que la opinión pública tenía sobre el aspecto industrial, materializado en el IAME (rama productora de la Fabrica de Aviones que se especializó en la producción automotriz) y luego en la Kaiser Argentina.

El trabajo tiene como eje de análisis las noticias que sobre la industria automotriz Kaiser, de capital estadounidense radicada en Córdoba, recogieron los diarios locales en el periodo 1954-1956. En este sentido, se apunta a cotejar las notas publicadas en *Los Principios* y en *La Voz del Interior* con el fin de determinar la razón y/o razones para elegir Córdoba y no otra provincia para radicarse, la constancia en los discursos de los actores involucrados antes y después de la caída de Perón, las condiciones impuestas en el contrato de radicación y el impacto que generó. El contraste

¹ Universidad Católica de Córdoba.

entre ambas publicaciones locales conlleva la reconstrucción de intereses, expectativas, dificultades y logros puestos de manifiesto tanto en el gobierno como en los inversores estadounidenses en una ciudad que no contaba con una fuerte tradición industrial.

La temática a trabajar está inserta en dos contextos. Uno de ellos, planteaba la necesidad de alcanzar el desarrollo de la industria nacional, pesada y semipesada, con el fin de superar la etapa de la dependencia de insumos importados y alcanzar la autarquía económica. Propósito, éste, fomentado desde el gobierno marcadamente nacionalista de Juan D. Perón. El otro contexto, tiene que ver con la apertura del mercado argentino a bienes y productos extranjeros, entre ellos vehículos en gran cantidad, que propició el gobierno de facto a partir de 1955.

El período comprendido entre 1954 y 1956 resulta corto si nos detenemos en lo meramente cronológico. No obstante, su elección contempla dos cuestiones importantes. La primera, se refiere al contexto previo a la instalación de industrias Kaiser y su repercusión e impacto en una región que no tenía tradición industrial como la que poseía el gran Buenos Aires, por ejemplo. También, significa obtener desde la prensa (expresión de la opinión pública), aquella información que no queda registrada en otros documentos por su informalidad y por ser cotidiana, y que permite observar la persistencia o no, en los discursos de los actores involucrados, de argumentos y justificaciones en distintos momentos históricos. La segunda cuestión por la que el bienio 54-56 resulta interesante de analizar, se centra en el impacto que el contexto político del país generó en IKA y en su adaptación a diferentes circunstancias.

Entre 1946 y junio de 1955, gobierno es sinónimo de peronismo y, por antonomasia, de políticas públicas, legislación social, desarrollo industrial, sindicalización de la vida política y transformación social de la Argentina. En oposición, 1955 representa la irrupción, nuevamente, del ejército en la vida política nacional y, con él, la reinstalación de medidas liberales tendientes a reacomodar la economía del país. Esta realidad obliga a determinar el curso histórico seguido por la industria automotriz Kaiser en esos años, desde la firma de los contratos para su instalación (1954), pasando por el trabajo conjunto con y en el IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) (1955) y hasta su primera producción en abril de 1956. Así, presentar el contexto en el que debió instalarse, organizarse y producir desde los diarios de la época, brinda una mirada que trasciende (o por lo menos pretende hacerlo) el discurso del gobierno de turno y permite construir una realidad más

cotidiana. El giro que puede tomar una noticia al ser publicada, responde al contexto del momento, sea local, nacional o, inclusive, internacional. En ella se pueden filtrar intereses, ideologías y reclamos. Por ello, tener en cuenta qué noticias encabezaban las portadas, qué imagen del gobierno se presentaba, qué temas se trataban, ayuda a comprender rasgos de la época que a veces son pasados por alto y que constituyen una explicación para el por qué de un hecho. Detalles como ubicación de la noticia (página en la que aparece), espacio dedicado a la información, connotaciones, críticas, son tenidos en cuenta con el fin de sondear la visión de la opinión pública sobre este hecho.

El proceso de industrialización argentino estuvo supeditado al modelo agroexportador con el que el país había irrumpido exitosamente en un mundo dividido entre países industrializados y países exportadores de materias primas. Así, la industrialización se presentaba como un proceso secundario que se focalizaba, principalmente, en elaborar productos derivados de la explotación agrícola-ganadera, consolidando la industria alimenticia, por ejemplo; y en sustituir bienes que habían dejado de importarse durante las conflagraciones mundiales. El desarrollo de las denominadas industrias dinámicas como la siderúrgica, la metalmecánica y la química, no alcanzó en nuestro país el nivel y la competitividad que tenían en los países industrializados. Es un hecho que la economía argentina estuvo, siempre, supeditada a los vaivenes del contexto internacional. Conflictos mundiales como las dos guerras y el crac del '29, pusieron en evidencia la alta dependencia de productos importados que nuestro país requería; especialmente los derivados de industrias dedicadas a la producción de automóviles, tractores, motores, maquinaria, equipos, lo que afectaba los términos de intercambio. Ante esta realidad y en el marco de una política que enaltecía el lema de alcanzar la autarquía económica, se buscó *"completar en el país todos los ciclos productivos, desde los bienes de capital y los insumos hasta el bien final"*².

A partir de 1952 se produjo un *"agotamiento de la coyuntura"*³ favorable a las exportaciones y, con ellas, al desarrollo industrial. En un escenario externo, en el cual se imponía Estados Unidos, cuya economía no era complementaria de la nuestra, el gobierno peronista buscó una alternativa. A raíz de la escasez de divisas, el gobierno no pudo *"soportar la doble política de acumulación y redistribución de ingresos"*⁴ que

² LLACH, Juan, *La industria (1945-1983)*, en "Nueva Historia de la Nación Argentina". Buenos Aires, Planeta, 2002, t. IX, p. 91.

³ ROFMAN, Alejandro B.; ROMERO, Luis A., *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*, 2ª ed. Buenos Aires, Amorrortu editores, 1997, p. 203.

⁴ *Ibidem*, p. 204.

venía desarrollando. En virtud de esta situación, decidió oxigenar los alicaídos flujos de inversión que movían a la industria mediante la sanción, en 1953, de la Ley de Radicación de Capitales Extranjeros, N° 14.222. Su puesta en práctica expuso la ambivalencia que, para el segundo periodo presidencial, envolvía al peronismo y que se traducía en la radicación de capitales extranjeros en el marco de un discurso altamente nacionalista. En ese contexto, serán las dificultades económicas profundizadas a partir de su segunda presidencia, las que obligarán al gobierno a sancionar dicha ley, abriendo la puerta a los capitales foráneos, tal el caso de industrias Kaiser (IKA) y, con ellos, a la transformación de provincias como Córdoba. Provincia que, si bien no tenía un acelerado desarrollo industrial, venía incursionando en esa materia gracias a la visión del gobernador brigadier Juan Ignacio San Martín (1949-1953); quien no sólo fue el verdadero gestor de IAME, sino que además impulsó la sanción de la Ley de Promoción Industrial local N° 4.302, en 1951. No obstante, Córdoba carecía de una fuerte tradición industrial, situación que era propia del conurbano bonaerense (polo de atracción hacia el cual habían migrado desde la década de los treinta miles de trabajadores del interior). El rasgo distintivo de la Córdoba de ese momento era el de una ciudad esencialmente universitaria. Se identificaba con lo intelectual, lo militar y lo religioso, como lo proyectan los diarios locales, especialmente *Los Principios*. Las noticias publicadas en el bienio que actúa como eje cronológico del trabajo, reflejan con mucha claridad las etapas por las que debió pasar Córdoba para convertirse en un futuro polo industrial. Las industrias automotrices, y en especial la Kaiser, fueron el detonante del desarrollo que caracterizó a esta provincia a partir de mediados de la década del cincuenta.

En ese sentido, durante el año 1954, el diario *Los Principios* publicó noticias con relación al IAME, concretamente en lo que se refería a su incursión en la fabricación de automotores. Cabe destacar, sin embargo, que se trataba de notas pequeñas, que no se publicaban en las primeras páginas. *La Voz del Interior*, por su parte, casi no publicó noticias referidas a este complejo industrial; las pocas que aparecen son extremadamente pequeñas, denotando intrascendencia, referidas a convenios firmados con otras instituciones y no se exalta la capacidad de sus técnicos ni se alude a las cuestiones castrenses propias de la institución. Durante 1955, las noticias (en ambos diarios) se focalizaron en la necesidad de las obras que debía emprender el estado provincial para garantizar el proceso de producción de la automotriz IKA, especialmente en el rubro electricidad. Ese año se alude, también, a la revisión del

contrato que se había suscrito entre el gobierno peronista y las autoridades de la Kaiser respecto a los modelos a producir como al porcentaje de fondos en dólares que les cupo desembolsar a los hombres de la Kaiser Corporation con relación a los otros accionistas, el IAME y los particulares nacionales. Finalmente, 1956 es importante porque es el año de la primera producción de jeeps y de afianzamiento de relaciones con un nuevo gobierno que irrumpe con la necesidad de desperonizar a la sociedad, lo que involucra rever minuciosamente las políticas emprendidas en materia industrial durante el periodo peronista.

Algunas consideraciones en torno a los diarios locales

▪ *Los Principios*

Las noticias internacionales ocupan el primer lugar, seguidas de noticias sobre política nacional, principalmente, en tanto las económicas son recluidas a pequeñas columnas en las restantes páginas. La información local sobre política y economía, tiene un espacio muy limitado. Lo social, lo deportivo, lo policial y los clasificados ocupan el resto de la edición. En sus páginas principales (primera y segunda), por lo general con grandes titulares se destacan noticias acerca del peligro comunista en Asia y la necesidad de contenerlo.

Es notable la exaltación que se hace de Perón, por ejemplo en cuanto al cumplimiento de los objetivos de gobierno planteados para su segunda presidencia. También, son notorios los homenajes a Eva Perón ante un nuevo aniversario de su fallecimiento.

El diario refleja la trayectoria en educación superior con la que ha contado Córdoba desde tiempos coloniales así como el orgullo de seguir siendo, para 1954, una urbe eminentemente universitaria. En este sentido, son constantes las noticias sobre cursos, exámenes, elección de autoridades, así como de encuentros intelectuales promovidos por la Universidad Nacional de Córdoba.

Son relevantes, también, las notas referidas al campo militar, por ejemplo ascenso de grados, eventos en instalaciones y predios del ejército y la aviación, entrega de uniformes, entre otras.

La religión enmarca toda la publicación. No sólo se aluden a las festividades propias del catolicismo para cada mes, sino que además se dedican extensas notas que conciernen a la Iglesia y al Papado.

En la sección cultural, las noticias versan sobre espectáculos no populares, por ejemplo, eventos realizados en el Jockey Club, presentación de pianistas extranjeros que interpretaron sus obras en el teatro Rivera Indarte (hoy Libertador General San Martín), compañías teatrales de ópera y género clásico.

En razón de lo expuesto, es probable que el diario no fuera demandado por todos los sectores sociales. Por el contrario, seguramente eran los más altos requerían su circulación. Por ello, tal vez, el diario no publica notas sobre el otro sector argentino, el de los trabajadores industriales.

- *La Voz del Interior*

El diario es llamativo desde la primera página, dado que en ella y en gran parte de la siguiente se publican avisos clasificados. Las noticias, internacionales, nacionales y locales, se destacan en lo que resta de la página dos y en la tres. Al igual que en *Los Principios*, los titulares son acerca del problema comunista en Asia. Entre las noticias internacionales, en este diario se publican notas en las que se transcriben discursos del por entonces presidente estadounidense Dwight Eisenhower.

En *La Voz del Interior*, no aparecen recordatorios sobre la muerte de Evita cosa muy notable en *Los Principios*. Tampoco son comunes las noticias del ámbito castrense. De las noticias internacionales, se pasa a las nacionales. En tanto las locales versan sobre cuestiones sociales (casamientos, eventos sociales, egresados universitarios); culturales (es de destacar que apuntan a un público más masivo ya que giran en torno a entretenimientos como el cine hollywoodense y argentino, y no a eventos como ópera o conciertos publicados en *Los Principios*); finalmente noticias deportivas y delictivas.

A diferencia del diario *Los Principios* que publica solo actividades desarrolladas por el radicalismo y el peronismo, *La Voz del Interior* es más pluralista, a las dos anteriores se suman las de los partidos socialista y comunista.

Por las características expuestas, es posible suponer que el público demandante de este diario era más bien popular.

El IAME, protagonista indiscutido de las noticias económicas locales durante en 1954

En 1952 fue creado en Córdoba el IAME. Esta creación respondió básicamente a uno de los objetivos del Segundo Plan Quinquenal tendiente a desarrollar las denominadas "industrias dinámicas" que generarían el crecimiento del país. La radicación de industrias Kaiser en Córdoba, difícilmente se entendería si no hubiese existido el IAME. Éste logró diversificar sus funciones, dado que *"además de la permanente tarea de investigación y reparación de material aeronáutico, promovió la producción automotriz"*⁵; formando a generaciones de operarios capaces de insertarse en una industria como IKA y de adaptarse al modo de producción norteamericano. El Instituto Aerotécnico, Fabrica Militar de Aviones luego IAME, se había destacado por la fabricación de aviones; sin embargo, al contar con un único cliente (la Fuerza Aérea) su mercado era muy reducido. Con el propósito de aprovechar el alto nivel científico y tecnológico de sus operarios, el cambio se orientó hacia nuevas producciones. El problema del abastecimiento durante la Segunda Guerra Mundial, era uno de los argumentos indiscutidos para haber dado nacimiento al IAME, aunque no era el único. De acuerdo a las palabras dichas por el administrador general, brigadier Alberto Nicolás Ferro Sessarego, su nacimiento también buscó *"evitar un problema de índole social sobre más de cinco mil obreros especializados (algunos con más de veinte años de antigüedad)"*, de ahí la urgente necesidad de diversificar la producción hacia la fabricación de automotores. Este giro, conllevó la aparición en nuestro país *"de las industrias tipo Fomento que tras eficiente colaboración estatal pasarían a la industria privada"*, se buscó resolver, así, el problema de la desocupación⁶. En este contexto, la idea de impulsar el desarrollo de industrias como la automotriz tomó forma y se materializó en políticas concretas. En Córdoba, su principal gestor fue el brigadier Juan Ignacio San Martín, hombre formado en Italia, donde visualizó la importancia del desarrollo industrial como motor de crecimiento económico, circunscripto a un contexto nacional. Durante su gobierno, se sancionó la Ley de Promoción Industrial local N° 4.302/51 que:

⁵ SAN MARTIN, Francisco, *Desarrollo de la industria automotriz en Córdoba*, en "Aproximaciones al Gobernador San Martín", Gobierno de la provincia de Córdoba, 1998, p. 41.

⁶ *Los Principios*, 2 de mayo de 1955, p. 4.

*"Beneficiaba con su exención impositiva decenal a todos los establecimientos que solicitaran su instalación en territorio cordobés para la elaboración o terminación de bienes hasta entonces no producidos en la provincia, la habilitación de fábricas con nuevos métodos de producción y, por último, la ampliación de fábricas ya instaladas hacia productos elaborados en Córdoba"*⁷.

A lo largo de 1954, se llevó a cabo una fuerte promoción del IAME. El gobierno provincial avaló las visitas periódicas hechas a las instalaciones de ese instituto por personalidades de lo más variadas. Desde militares de países de América latina como Chile, Ecuador, Paraguay, Brasil, Bolivia y Perú; hasta periodistas, alumnos de los institutos técnicos de Buenos Aires, industriales extranjeros (tal el caso del gerente "The English Electric C° Ltda." y del vicepresidente de la fábrica de aviones norteamericana "Lockheed", entre otros), ministros nacionales, e incluso la aviadora estadounidense Jacqueline Cochran⁸. Visitas de extranjeros que elogiaban la tecnología y la formación de los técnicos, sus modernas instalaciones y la capacidad de fabricar en el país aviones. No obstante esto, las notas sobre el IAME, por lo general, son pequeñas. Se trata de publicaciones muy cortas que no ocupan un lugar central en la página y que están acompañadas por una foto. No son crónicas, no se observan comentarios sino simplemente noticias que describen un hecho sucedido en el marco de esta institución. De acuerdo a lo expuesto, las publicaciones se refieren a periodistas, ministros y extranjeros que visitaron las instalaciones de la planta para dar cuenta del avance de esta provincia en materia aeronáutica y automotriz. EL IAME es ponderado por su capacidad en lo que a fabricaciones militares se refiere, aviones para el caso, no en cuanto a la posible producción automotriz. De hecho, la presentación del automóvil "El justicialista"⁹ en una exposición internacional realizada en New York en enero de 1954, apenas requirió una mínima nota que se perdía entre los grandes titulares sobre asuntos políticos internacionales y nacionales¹⁰.

Con respecto al diario *La Voz del Interior*, éste casi no publica noticias sobre el IAME. Las pocas publicadas son muy pequeñas y por lo general entre las penúltimas páginas. La presentación, en Nueva York, de un automóvil realizado en el país, requirió solo de una pequeña noticia bajo el título *"el automóvil argentino expuesto en New*

⁷ SAN MARTIN, Francisco, *Semblanza de mi padre, el brigadier mayor San Martín*, op. cit., p. 18.

⁸ *Los Principios*, 2 de junio de 1954, p. 2.

⁹ Se trataba de un auto sport, con carrocería de material plástico para dos pasajeros.

¹⁰ *Los Principios*, 14 de enero de 1954, p. 1.

*York*¹¹. Se trata de una escueta nota, cuya foto le da más protagonismo a la modelo que posa recostada sobre el capó del automóvil, además de encontrarse ubicada en la penúltima página del diario, compartiendo el espacio con la cartelera de espectáculos, con noticias sociales y con publicidades. Decididamente, no es relevante. Siguiendo con esa modalidad, en la edición del 17 de febrero de 1954, en la última columna de la página 4 y en muy pocas líneas, se publica la inspección realizada por industriales canadienses al IAME para la futura construcción de tractores¹². La poca importancia constatada en la opinión pública local en cuanto a la diversificación del IAME respecto a la producción de automotores y tractores puede ser explicada por dos razones. La primera tiene que ver con la corta vida industrial con la que contaba la provincia de Córdoba en el rubro metalmecánico, lo que estaba en íntima unión con la escasa presencia de una notoria masa obrera que se hiciera eco de su propio trabajo. La segunda, respondería al hecho de que, en su necesidad de ampliarse e incursionar en nuevas fabricaciones, el IAME podía perder su peculiaridad militar, lo que generaría, tal vez, la disminución de la calidad de los productos estrictamente militares. Situación difícilmente aceptada por una sociedad que se visualizaba como conservadora y orgullosa de la tradición castrense, intelectual y religiosa.

Puesta de manifiesto la capacidad de la mano de obra argentina en la fabricación del automóvil presentado en Nueva York, en el mes de septiembre de ese año, Henry Kaiser y su equipo de asesores realizaron la primera visita a nuestro país con el fin de constatar las *"posibilidades económicas y comerciales de la Argentina para los capitales que representan"*¹³. No obstante, antes de esta visita, durante el mes de junio de 1953, Hickman Price, presidente de la Willys Co. (asociada más tarde con Industrias Kaiser) había verificado, durante su estadía en Córdoba, la capacidad técnica y productiva del IAME, así como las posibilidades de mercado existentes por la falta de competidores.

Luego de realizar las inspecciones programadas, Henry Kaiser fue recibido por el presidente Juan D. Perón a principios de octubre de 1954. En los encuentros que se suscitaron entre el 2 y el 8 de octubre entre el gobierno argentino y la Kaiser Co., se delinearon las cláusulas que dieron forma al contrato en el que quedaron plasmados los anhelos que esta radicación generaba: alcanzar la producción netamente nacional sin

¹¹ *La Voz del Interior*, 31 de enero de 1954, p. 5.

¹² *La Voz del Interior*, 17 de febrero de 1954, p. 4.

¹³ *Los Principios*, 5 de septiembre de 1954, p. 1.

piezas importadas y el mejoramiento de la posición del país en el mercado internacional, la conformación del capital y la llegada de técnicos especializados que formarían los cuadros nacionales¹⁴. Si bien la radicación de Industrias Kaiser se debió a las ventajas que nuestro país ofrecía en cuanto a exenciones impositivas, formación de técnicos, demandas insatisfechas del mercado, en el momento de firmar los acuerdos entre las partes, Edgar Kaiser se encargó de dejar bien en claro que *"de no haber mediado una sincera amistad entre mi padre y el primer mandatario argentino no se hubiera materializado el convenio"*¹⁵. Esto no constituye un dato anecdótico, solamente, ya que una vez depuesto el gobierno peronista por un golpe de estado, será el mismo Kaiser quien negará cualquier vinculación con Perón. A estas razones se le suma una de gran importancia que tiene que ver con el hecho de que en Estados Unidos la Kaiser Corporation había dejado de ser competitiva frente a otras automotrices como Ford y Chevrolet.

Conforme a lo firmado entre las partes, la producción se fijó en 40.000 vehículos anuales¹⁶, en una variada gama que incluiría jeeps, rurales, pick up y automóviles. El capital se integraría en hasta un 51% por las firmas Kaiser-IAME, el resto sería suscrito por otros accionistas. De ese cincuenta y uno por ciento, industrias Kaiser aportaría la mayor cantidad. De esta forma de un total de \$220.000.000, el IAME participaba con \$80.000.000¹⁷. El 49% restante, recién sería suscrito en el mes de abril del año siguiente. La entidad encargada de poner en oferta al público las acciones *"libres de todo gasto de comisión o sellados al precio de cien pesos por acción"* fue el Banco de Préstamos de la Provincia¹⁸.

La instalación de la IKA buscaba no competir con la producción del IAME. En consecuencia, el mercado quedaba claramente circunscripto a dos tipos de productos. Los fabricados por Kaiser, arriba enunciados, y los que salían de la planta del IAME, consistentes en: *"coches Institec, Justicialista, chatitas y rastrojeros, tractores Pampa y motocicletas Puma"*¹⁹. En esa misma publicación, en la página 2, la editorial del diario expone una extensa nota que da cuenta de la necesidad de industrialización que tiene el

¹⁴ *La Voz del Interior*, 20 de enero de 1955, p. 3.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Discriminados así: 20.000 jeeps universal Willys a doble tracción; 10.000 automóviles Kaiser sedan cuatro puertas para pasajeros; 5.000 camionetas rurales simple y doble tracción; 5.000 camiones pick up de una tonelada.

¹⁷ *Los Principios*, 5 de octubre de 1954, p. 1.

¹⁸ *Los Principios*, 9 de abril de 1955, p. 2.

¹⁹ *Los Principios*, 8 de octubre de 1954, p. 1.

país y de lo acertada que ha sido la política de Perón frente a la conveniencia de alcanzar dicha meta. Se pondera, también, la elección de un industrial como Henry Kaiser, de quién se dice: *"el capitalista elegido es de los más famosos en su país y aún del mundo"*²⁰. Siguiendo con la nota editorial, el desarrollo en el país y, más concretamente, en Córdoba de una industria automotriz se justificaba desde la necesidad de solucionar el problema de la dependencia extranjera de vehículos y, con ella, de evitar que se paralizara nuestro progreso.

1955, la IKA hace pie en Córdoba

Luego que Henry Kaiser firmara el contrato de radicación de la industria automotriz por él patrocinada con el presidente Juan D. Perón, en octubre de 1954, la Argentina fue visitada por representantes de la industria automovilística de los Estados Unidos pertenecientes, específicamente, a la Cámara de Comercio de Detroit. Estas visitas constituían un privilegio ya que esa ciudad estadounidense era considerada la capital del mundo industrial automotriz²¹. En esa oportunidad, la delegación fue encabezada por Willis H. Hall, quien ocupaba el cargo de secretario dentro de esa Cámara. Conforme a sus dichos, el propósito era *"ampliar sus negocios con Argentina"*²².

Para los hombres de negocio estadounidenses, la Argentina se presentaba como un lugar óptimo para realizar sus inversiones tanto por *"el apreciable grado de insatisfacción de la demanda local de vehículos≈lo que...auguraba un futuro provisorio"*²³, como por la positiva opinión de reconocidos economistas norteamericanos para quienes la Argentina iba a disfrutar de un despegue económico continuo por el lapso de tres décadas a partir de 1945²⁴.

En el caso concreto de Córdoba, si bien tenía un desarrollo relativamente alto en lo que a técnicos se refería, los inversores estadounidenses eran conscientes de que para

²⁰ *Ibidem*, p. 2.

²¹ *Los Principios*, 3 de marzo de 1955, p. 1.

²² *Los Principios*, 4 de marzo de 1955, p. 1.

²³ ROUGIER, Marcelo; SCHVARZER, Jorge, *Las grandes empresas no mueren de pie. El (o) caso de SIAM*. Buenos Aires, Norma, 2006, p. 29.

²⁴ GERCHUNOFF, Pablo; LLACH, Lucas, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires, Ariel, 1998, p. 161.

poder cumplir con lo firmado en el contrato necesitaban contar con el desarrollo previo de ciertas condiciones que, de no solucionarse, podían afectar el proceso de producción. En este sentido, el gobierno provincial, con apoyo del gobierno nacional, debió emprender importantes obras eléctricas que buscaron terminar con las deficiencias en este aspecto y evitar posibles problemas como los apagones producidos por la saturación de servicios escasos. El problema de la electricidad, la falta de ésta, y las inversiones que eran necesarias para solucionarlo, comenzaron a ser noticias recurrentes en los diarios locales.

La idea de perder una inversión como la que suponía la Kaiser Co., obligó al gobernador de Córdoba, Dr. Luccini, a garantizar que la *"provincia proveería a la citada firma la electricidad necesaria para el desarrollo de su actividad"*²⁵. En este sentido, dispuso la iniciación por parte de la Empresa Provincial de Energía de Córdoba (EPEC) de trabajos cuya inversión ascendió a \$870.992 y cuyo fin era facilitar la instalación de industrias Kaiser a partir del tendido de una línea de electricidad que suministraría un total de 7000kva²⁶. En un principio se había dispuesto de un periodo de 40 días para que EPEC realizara los trabajos pertinentes para suministrar la energía necesaria a la Kaiser. Sorpresivamente, en sólo 28 días esa empresa provincial logró concluir con todos los trabajos, demostrando una eficacia y un compromiso dignos de una empresa organizada y con *"capacidad constructiva"*²⁷.

Por otra parte, la inminente instalación de industrias Kaiser en Córdoba generó un efecto dominó en materia de inversiones desde el Estado provincial tendiente a cubrir necesidades de infraestructura que iban más allá del campo energético. Así, si bien el problema del suministro de energía eléctrica era el más urgente, el gobierno amplió ese espectro al aprobar un plan analítico de obras públicas en las que incluyó, también, a la Dirección General de Hidráulica y a la Dirección Provincial de Vialidad. Los fondos para esa importante inversión serían suministrados por la nación. El total era de \$32.999.670²⁸. Esta acción del gobierno provincial, respondía al requerimiento según el cual las empresas de capitales extranjeros eligen un lugar para instalarse teniendo en cuenta la existencia de factores como acceso rápido a vías de comunicación,

²⁵ *La Voz del Interior*, 18 de marzo de 1955, p. 4.

²⁶ *Los Principios*, 18 de marzo de 1955, p. 2 y *La Voz del Interior*, viernes 18 de marzo, p. 4.

²⁷ *La Voz del Interior*, 21 de abril de 1955, p. 4.

²⁸ De ese monto, la Empresa Provincial de Energía de Córdoba recibiría \$7.847.070; la Dirección Provincial de Hidráulica \$9.658.440; en tanto que la Dirección de Vialidad recibiría \$8.853.570, *La Voz del Interior*, 26 de abril de 1955, p. 4.

infraestructura con la que cuenta la zona y capacidad de proveerse de abundante energía sin problemas, entre los fundamentales²⁹.

Durante los meses de mayo y junio de 1955, las noticias versan principalmente sobre la situación política del país. Se incrementan las publicaciones referidas al ámbito castrense en ambos matutinos así como los dichos opositores de las altas jerarquías eclesiásticas frente a la postura oficialista de defender la enseñanza laica y el divorcio. Unos días previos a la finalización abrupta del gobierno por el golpe de estado, las páginas de los diarios dejan entrever el malestar social que envolvía al país y que se concretaba en actos de los obreros convocados por la CGT (Confederación General del Trabajo) en apoyo del gobierno; religiosos que llamaban desde sus púlpitos a no aceptar las propuestas del presidente; masivas manifestaciones que, enarbolando distintas banderas, terminaban en batallas campales. Una vez establecido el gobierno de facto, las noticias relevantes tienen que ver con las intervenciones que llevó a cabo el nuevo gobierno (en universidades,³⁰ hospitales, colegios) así como la revisión de contratos que se habían suscrito durante el periodo peronista y que eran cuestionados por los enormes beneficios que obtenían las empresas extranjeras en desmedro de las nacionales.

El IAME no estuvo exento de esta situación. Por el contrario, debió soportar una intervención que paralizó, temporalmente, su producción. Sus trabajadores fueron suspendidos. Recién a fines del mes de septiembre de 1955, se convocó, prensa mediante, a los trabajadores suspendidos a quienes se les exigió presentarse con su documento de identidad. Esta realidad afectó a Industrias Kaiser porque, si bien no había llegado a producir las unidades pactadas (ya que recién se preveía que sería para mediados de 1956), la fusión con IAME se materializó en la organización en sus instalaciones de una fábrica de motores y talleres de montajes pertenecientes a Kaiser.

Los vaivenes políticos nacionales, así como la intervención y las cesantías que afectaron al IAME, llevaron a que las autoridades de IKA decidieran convocar a una conferencia de prensa en la cual expusieron las razones por las que Córdoba³¹ había sido

²⁹ROFMAN, Alejandro B.; ROMERO, Luis A., op. cit, p. 220.

³⁰ En el caso particular de Córdoba, el interventor de la UNC fue el Dr. Agustín Caeiro, *La Voz del Interior*, 6 de octubre de 1955, p. 4.

³¹ “Primeramente (...) Córdoba responde en lineamientos generales al espíritu histórico común de las regiones californianas (...); en segundo lugar, Córdoba cuenta con respecto al resto del país con un personal de técnicos y obreros cuya capacitación industrial es más adelantada que sus similares nacionales, además del sitio geográfico que permite una mayor facilidad en la distribución de la producción (...). Finalmente, y ya en el orden continental, por ofrecer la República Argentina mayores horizontes en la fructificación de este tipo de empresa”, *La Voz del Interior*, 7 de octubre de 1955, p. 5.

elegida como sede para su industria. En esa conferencia de prensa, además, mostraron una gran necesidad de que la *"población tome una idea acabada del potencial industrial de la empresa y su proyección en beneficio de la industria nacional"*, y de dejar en claro que la instalación no respondía a ninguna gestión oficial. Estas declaraciones desconocían, por lo tanto, las gestiones que en su momento había llevado a cabo el brigadier mayor Juan Ignacio San Martín en el periodo previo de radicación. El argumento utilizado fue que San Martín mantuvo conversaciones con representantes de la empresa Willys Co., en 1953, cuando todavía no había sido adquirida por industrias Kaiser. La necesidad de desvincularse de cualquier relación con el gobierno peronista, lleva a suponer que para Henry Kaiser era sumamente importante mantener el negocio que se avizoraba como prometedor en este país, aún a costa de negar sus propios dichos en oportunidad de firmar los acuerdos con Perón cuando, en esa ocasión, aseguró que los mismos eran posibles gracias a la existencia de una fuerte amistad entre su padre y el general. A este contexto se sumaba el hecho de que el gobierno de la Revolución Libertadora comenzaba a mostrarse opuesto a las *"prerrogativas diferenciales"* con las que contaban las empresas extranjeras en desmedro de las nacionales. Las denuncias apuntaban a los contratos suscritos entre el gobierno de Perón y las empresas de capitales extranjeros. Las críticas se centraban en las facilidades con las que éstas contaron frente a *"las dificultades que, por parte de las autoridades anteriores, encontraron los connacionales para constituir una sociedad con capital y esfuerzos netamente argentinos"*³².

A partir del mes de noviembre de 1955, el gobierno define un nuevo Plan Económico tendiente a cambiar el rumbo de la política económica peronista. Su línea directriz consistió en: *"recapitalizar la actividad agraria y mantener la antigua preferencia de que gozaban nuestros productos en los mercados internacionales para nivelar nuestra balanza de pagos e inclusive salvar el actual déficit"*³³. En otras palabras, buscó volver al tradicional modelo económico pre-peronista. Este giro de la política económica estuvo acompañado por acciones tendientes a desacreditar las medidas desarrolladas por el gobierno peronista y demostrar los grandes "negociados" que se habían realizado durante su vigencia. En consecuencia, el gobierno de facto decidió derogar leyes y disposiciones que habían sido piedras angulares del segundo peronismo como la ley N° 14222, de Inversiones Extranjeras, y las *"disposiciones*

³² *La Voz del Interior*, 26 de octubre de 1955, p. 4.

³³ *La Voz del Interior*, 8 de noviembre de 1955, p. 3.

*regulatorias de precios*³⁴. A estas acciones se sumó el detenido estudio del que fueron objeto los contratos que habían sido firmados entre inversores extranjeros y el gobierno peronista, tildados muchos de ellos de fraudulentos. La IKA no fue la excepción. Con el fin de establecer la legalidad de los fondos con los que se había constituido, el gobierno decidió bloquearlos temporalmente. No obstante, la gerencia de la empresa se mostró cooperativa y dispuesta a responder a los pedidos o a las acciones del gobierno. Situación que quedó registrada en el diario *Los Principios*. En la nota referida al tema, el presidente de la Kaiser Motors Corporation, Steven A. Girard, entendía y justificaba la medida dado que tenía "*por objeto recuperar las fabulosas ganancias mal habidas que muchos acumularon durante el gobierno de Perón*"³⁵.

En este contexto de cambios, el gobierno nacional garantizó "*el normal funcionamiento del IAME y destacó...la tremenda influencia social*" de ese establecimiento al contener a más de nueve mil trabajadores. Intentaba alejar los rumores que vaticinaban "*bajas, rebajas de sueldos y prolongación de los horarios*"³⁶ Especialmente en la rama automotriz. Sin embargo, el gobierno militar se mostraba reticente frente a la idea de que una fábrica de aviones se diversificara y perdiera su perfil industrial netamente castrense. Esta reticencia se materializó en el juicio que se le inició, en noviembre del año '56, al ex-ministro de aeronáutica, Brigadier San Martín, acusado de cometer defraudaciones durante su cargo como presidente de IAME³⁷.

Para diciembre de ese año, Industrias Kaiser Argentina contaba con el 60% del total de la planta realizada. Con el fin de dar cuenta de ello, las autoridades recibieron a periodistas del país y del extranjero, con los cuales recorrieron las instalaciones proyectando el fin de la construcción de la planta para el mes de enero de 1956. De esa visita, y de su posterior publicación, se destacan dos datos. El primero alude a la fabricación en sí, consistente en "*un promedio de 160 unidades diarias distribuidas así: 80 jeep, 40 camionetas y rurales y 40 automóviles Kaiser*". Es decir que, hasta diciembre del '55, se contemplaba la producción de rodados de distinta gama. El segundo dato, refiere a la contestación que hiciera el vicepresidente de gerencia de la IKA, Kennet Flood, a una requisitoria periodística acerca de si el gobierno nacional le había concedido algún beneficio a la empresa por orientar la fabricación hacia modelos

³⁴ *Los Principios*, 11 de diciembre de 1955, p. 2.

³⁵ *Los Principios*, 28 de diciembre de 1955, p. 1.

³⁶ *La Voz del Interior*, 23 de noviembre de 1955, p. 5.

³⁷ *La Voz del Interior*, 27 de noviembre de 1956, p. 5.

de autos de menor tamaño. La respuesta fue: *"el gobierno no ha concedido a IKA concesiones especiales para el cambio, es decir, están librados al mercado libre"*³⁸. Esta contestación permite extraer algunas conclusiones. La primera de ellas, que para fines de 1955 Industrias Kaiser Argentina ya no contaba con los beneficios que hubiera obtenido de haber continuado el régimen peronista. La segunda, que el gobierno de facto se hizo eco del cuestionamiento de los empresarios nacionales hacia las *"prerrogativas diferenciales"* con las que se atrajo a empresas de capitales extranjeros, por lo que decidió dejarlas libradas a las reglas del mercado. Y la tercera, y tal vez la más preocupante para la IKA, el fin del proteccionismo y la apertura del mercado nacional a empresas automotrices extranjeras, tal el caso de Peugeot, Ford, General Motors, Volkswagen, entre otras; las que, si bien no buscaron fabricar vehículos nacionales con un mínimo o nulo porcentaje de piezas importadas, por la calidad de sus productos y la estética de sus modelos se aseguraban un lugar en un mercado interno en expansión.

1956, primera producción

Para 1956, ya no hay transición. Así, discursos que, en el segundo semestre del año anterior, se habían expresado como cautos se mostraron ahora como definitivos y no conciliadores, en especial hacia instituciones que habían perdido el eje de su producción. En este punto, la licitación pública que apareció en los diarios locales sobre la venta de la línea de fabricación de vehículos terminados y semiterminados del IAME, específicamente del coche Sport Plástico³⁹, daba cuenta de la oposición que caracterizaba al gobierno militar respecto de la diversificación industrial que había implantado la gestión anterior en la Fábrica Militar de Aviones. A partir de mediados del '56, el IAME se convierte en una dependencia de Fabricaciones Militares; nombre, este último, con el que se denomina al otrora complejo industrial y que demuestra el verdadero fin para el que fuera concebido desde su creación, vale decir, la industria armamentista.

La política liberal impulsada por el gobierno de facto en el campo económico, se cristalizó notablemente en los diarios de la época. Las páginas contenían grandes

³⁸ *La Voz del Interior*, 15 de diciembre de 1955, p. 7.

³⁹ *La Voz del Interior*, 1 de septiembre de 1956, p. 5.

publicidades de automóviles y camiones⁴⁰, principalmente, de distintas marcas, modelos y precios. Se trataba de vehículos importados. Las producciones nacionales, como chatitas y rastrojeros fabricadas en el IAME, debían compartir el mercado interno y competir con grandes marcas que hacían gala de su trayectoria y estilo y cuyas publicidades se centraban en resaltar ventajas, potencia, comodidad y accesibilidad en los precios. De entre todas las marcas que publicitaban sus vehículos, Ford era la que más propagandas financiaba.

En ese contexto, caracterizado por la importación de vehículos que, a través de sus publicidades, buscaban atraer al consumidor argentino, las autoridades de la IKA, anunciaron la finalización de las obras de la planta de producción en el mes de marzo de 1956. Se trataba de una industria de gran envergadura que, por sus características⁴¹, estaba destinada a cambiar la fisonomía socio-económica de aquella Córdoba reconocida históricamente por su vida académica. Sin embargo, las exigencias del gobierno nacional obligaron a la Kaiser a desistir de la producción de vehículos como rurales, pick up y automóviles, pactada en oportunidad de la firma del contrato con el gobierno peronista. Esta situación respondía a la necesidad del gobierno de dar prioridad a la producción nacional de aquellos vehículos considerados como de mayor utilidad para el desarrollo del país; en este sentido, el modelo solicitado concretamente fue el jepp. Para dar cumplimiento a este pedido, la IKA proyectó alcanzar el total de 7820 jeep durante 1956⁴². Lo llamativo de este hecho radica en el punto de que el gobierno establecía que el vehículo que debía producirse, el jeep, no podía transportar grandes cantidades de materiales, como un camión por ejemplo. Los que, por otra parte, eran importados. Pero además, el jeep era un vehículo utilizado con fines militares en los Estados Unidos, lo que hace suponer que, en realidad, el gobierno buscaba orientar la producción automotriz nacional hacia bienes que permitieran equipar y actualizar a las Fuerzas Armadas y dejar que los vehículos importados satisficieran la demanda interna. Esta suposición encuentra asidero en las palabras emitidas por el ministro de aeronáutica, comodoro Krausse, quien sostenía:

⁴⁰ Vehículos utilitarios y tractores eran publicitados en menor proporción.

⁴¹ Cuenta con un edificio fabril de más de 80.000 metros cuadrados. Se descompone en tres unidades de producción. La planta de motores, la planta de carrocería y armado y la planta de prensas, las cuales (...) constituirá el primer establecimiento que en su tipo, y por sus proporciones, se instale en Sud América. Se proyecta contratar a miles de empleados. A la fecha, habían sido enviadas más de siete mil solicitudes de empleo y la empresa había realizado más de cinco mil entrevistas. El objetivo era fabricar un vehículo al más bajo costo posible con un mínimo contenido de divisas. *Los Principios*, 13 de marzo de 1956, p. 5.

⁴² *Los Principios*, 3 de mayo de 1956, p. 5.

"(...) la necesidad del desarrollo fabril, su íntima relación con el progreso de las actividades agrarias y la conveniencia de una firme y poderosa industria para asegurar la defensa nacional (...), ≈ por lo que se debía... estudiar exhaustivamente las propuestas de radicación de capitales extranjeros, a fin de impedir que su indiscriminada aceptación pueda repercutir negativamente en el desarrollo económico nacional o interferir en él"⁴³.

Entre otro de los requerimientos que el gobierno nacional planteó a la IKA, se destacó la necesidad de un nuevo aporte de capitales en dólares por parte de la empresa⁴⁴. Por este motivo, se llevaron a cabo reuniones entre directivos del grupo Kaiser y representantes del gobierno argentino que concluyeron, en abril de 1956, con la adecuación del contrato original que había sido firmado el 19 de enero de 1955.

Desde la firma de los contratos para su radicación, la Kaiser Argentina se fijó como objetivo central producir automóviles a bajo costo. La meta era alcanzar la producción nacional total, lo que se traduciría en un producto accesible para aquellos sectores sociales de recursos no elevados. En este sentido, hablar de Kaiser significaba referirse a la introducción en nuestro país de la típica producción norteamericana en serie y de generar el consumo de automóviles baratos en sectores que no habían disfrutado de éstos con anterioridad. Es decir, de *"generar aquí el mismo fenómeno que en los Estados Unidos, donde los propios operarios de las fábricas automotrices eran sus consumidores"*⁴⁵. Para cumplir ese objetivo, la IKA debió invertir 20.0000.0000 de pesos en la compra de un equipo de fabricación de engranajes de origen italiano, que le permitió no sólo desarrollar la fabricación local de engranajes empleados en los vehículos sino además obtener un ahorro de divisas que excedió los 300 dólares para el modelo de jeep de cuatro tracciones⁴⁶.

La radicación de Industrias Kaiser Argentina en Córdoba fue símbolo de desarrollo de industrias autopartistas menores que surgieron y florecieron bajo su abrigo gracias a la idea de fabricar vehículos con solo el 10% de piezas y materiales importados. Esta macrovisión que consistió en superar el nivel de establecimiento de montaje o ensamblaje de partes, simplemente, para dar inicio a una industria de

⁴³ *La Voz del Interior*, 18 de diciembre de 1956, p. 3.

⁴⁴ *Los Principios*, 2 de noviembre de 1956, p. 1.

⁴⁵ ROUGIER, Marcelo; SCHVARZER, Jorge, *Las grandes empresas no mueren de pie. El (o) caso de SIAM*. Op. cit., p. 34.

⁴⁶ *Los Principios*, 30 de agosto de 1956, p. 5.

fabricación nacional, fue el puntapié inicial para el desarrollo de otros emprendimientos como Fiat, Perkins, Transax⁴⁷.

Conclusiones

La radicación de la industria automotriz Kaiser Argentina significó un hito dentro del proceso industrial implementado por el peronismo. Si bien, una vez concluido abruptamente ese gobierno, la IKA debió adaptarse a nuevos requerimientos y disposiciones, su radicación conllevó la realización de importantes obras que fueron más allá de la fabricación de vehículos y que beneficiaron a toda la sociedad de cordobesa. Las tareas encomendadas a la EPEC consistentes en el tendido de nuevas líneas y financiadas desde el gobierno representan cabalmente el acelerado desarrollo que comenzó a tener la provincia. Puso de manifiesto, además, la capacidad con la que contaban los operarios nacionales formados en las instalaciones del IAME, razón por la cual Henry Kaiser decidió montar aquí y no en otro país latinoamericano una industria de la envergadura de la IKA.

El proceso de industrialización iniciado en 1952 y continuado por la Kaiser y las industrias que surgieron para abastecerla, cambiaron la tradicional imagen de una Córdoba tranquila, académica y no industrializada. Sin embargo, deberán pasar algunos años hasta que los diarios locales se hagan eco de ese cambio y lo expongan sin complejos. La reticencia de noticias en la prensa local sobre el IAME y el mundo fabril en general, comenzó a cambiar cuando Córdoba se convirtió en la sede la II Exposición Industrial, llevada a cabo en mayo de 1955. Potencialidad, transformación, impulso, fabricación y cambios, fueron las palabras que sintetizaban la nueva realidad que vivía el tradicional centro universitario del interior del país dando paso a un centro industrial de gran jerarquía.

Resulta notable, como se dijo anteriormente, que las páginas principales de ambos diarios se refieran de manera constante al comunismo. A lo que sucedía en Asia, en la Indochina francesa, por ejemplo, y a la negación estadounidense de que la China comunista ingresara a la ONU. Frente al contexto visualizado, en el que el comunismo

⁴⁷ FIGUERAS, Alberto José, *La economía regional de Córdoba hasta la crisis de los '60*, en "Revista de Economía", N°76, Año XLVI, enero-marzo 1995, p. 44.

era el mal a combatir ante todo, surge una pregunta de rigor: ¿sería posible suponer que la radicación de las industrias Kaiser, respondió al contexto de Guerra Fría para evitar la expansión del comunismo en América latina? Se trata, sin dudas, de un factor de menor peso frente a otros más importantes como los beneficios económicos que obtendría por tratarse de una empresa sin competidores internos, prácticamente, y la necesidad de buscar nuevos mercados a raíz de las cuantiosas pérdidas sufridas en suelo estadounidense frente a la competitividad de industrias rivales sumada a las políticas del gobierno de ese país. No obstante, esta inquietud se presenta a partir de la publicación en el diario *Los Principios* acerca de que el “Departamento de Tesorería de los Estados Unidos” acordó con la Argentina la venta y radicación, aquí, de una industria siderúrgica que en principio había sido vendida a Checoslovaquia, y que por su sistema de gobierno comunista quedó sin efecto.⁴⁸ A esto se suma el hecho de que Henry Kaiser tenía previsto montar "*fábricas de automóviles en la Argentina y Colombia*"⁴⁹. Dado que profundizar en esta cuestión desviaría el eje de análisis del trabajo ya que se estaría incursionando en un terreno en el que sería preciso tomar como unidades de análisis las relaciones internacionales de la época y el rumbo que tuvo la política exterior argentina durante los años peronistas, su mención abre la puerta para futuros estudios en ese campo.

▪ Fuentes

Publicaciones periódicas

Los Principios, 1954 - 1956

La Voz del Interior, 1954 - 1956

• Bibliografía

ALTAMIRANO, Carlos, *Bajo el signo de las masas (1943-1973)*. Buenos Aires, Ariel/Planeta, 2001.

APROXIMACIONES AL GOBERNADOR SAN MARTÍN, Gobierno de la provincia de Córdoba, 1998.

BARBERO, María Inés (comp.), *Historia de empresas. Aproximaciones historiográficas y problemas en debate*. Buenos Aires, CEDAL, 1993.

BARBERO, María Inés; ROCCHI, Fernando, *La industria (1914-1945)*, en "Nueva Historia de la Nación Argentina". Buenos Aires, Planeta, 2002.

⁴⁸ *Los Principios*, 18 de mayo de 1954, p. 1.

⁴⁹ *Los Principios*, 2 de octubre de 1954, p. 1.

- BARBERO, María Inés; ROCCHI, Fernando, *Empresarios, empresas y organizaciones empresariales*, en "Nueva Historia de la Nación Argentina". Buenos Aires, Planeta, 2002, t. IX.
- BARBERO, María Inés, *Treinta años de estudios sobre la historia de empresas en la Argentina*, en "Revista Ciclos". FCE, UBA, Año V, vol. N° 8, Primer semestre de 1995.
- BASUALDO, Eduardo, *Estudios de historia económica argentina. Desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2006.
- BERROTARÁN, P.; JÁUREGUI, A.; ROUGIER, M. (ed.), *Sueños de bienestar en la nueva Argentina. Estado y política públicas durante el peronismo (1946-1955)*. Buenos Aires, Imago Mundi, 2004.
- BRAGONI, Beatriz (ed), *Microanálisis. Ensayos de historiografía argentina*. Buenos Aires, Prometeo, 2004.
- BRENNAN, James, *El clasismo y los obreros. El contexto fabril del sindicalismo de liberación de la industria automotriz cordobesa, 1970-75*, en "Desarrollo Económico", N° 125, V 32, abril-junio 1992.
- CIPOLLA, Franco H., *IKA. La aventura*. Córdoba, Ediciones del Boulevard, 2003.
- CORTÉS CONDE, Roberto, *La economía argentina en el largo plazo (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires, Sudamericana, 1997.
- CORTÉS CONDE, Roberto, *La economía política de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires, Edhasa, 2007.
- DE MARCO, Miguel Ángel (coord.), *Nueva historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires, Planeta, 2002, T IX.
- DORFMAN, Adolfo, *Cincuenta años de industrialización en la Argentina 1930-1980. Desarrollo y perspectivas*. Buenos Aires, Solar, 1983.
- DORFMAN, Adolfo, *Historia de la industria argentina*. Buenos Aires, Solar, 1982.
- FATJÓ GÓMEZ, Pedro, *Tradición e innovación en la empresa anglosajona (II). Estados Unidos*, en "GARCIA RUIZ, José L. (coord), Historia de la empresa mundial y de España". Madrid, Síntesis, 2001.
- FIGUERAS, Alberto José, *La economía regional de Córdoba hasta la crisis de los '60*, en "Revista de Economía", N°76, Año XLVI, enero-marzo 1995.
- FIRPO, Jorge, *Reflexiones socioeconómicas sobre el peronismo, 1946-1955*. Undécimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Córdoba, Academia Nacional de la Historia, 2001.
- GELMAN, Jorge (comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires, Prometeo, 2006.
- GERCHUNOFF, Pablo; LLACH, Lucas, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires, Ariel, 1998.
- GIRBAL- BLACHA, Noemí, *Mitos, paradojas y realidades en la Argentina peronista (1946-1955). Una interpretación histórica de sus decisiones político-económicas*. Buenos Aires, UNQ, 2003.
- HOGLE, Allen, *James F. Mc Cloud recuerda el advenimiento de la aventura de los autos argentinos de Kaiser. Una opinión de un miembro de la asociación de los primeros días de la Industrias Kaiser Argentina*, s/f.
- JAMES, Daniel, *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*. Buenos Aires, Sudamericana, 1990.
- JÁUREGUI, Aníbal, *La planificación económica en el peronismo (1945-55)*, en "Protohistoria". Rosario, N° 9, Año IX, 2005.
- LLACH, Juan, *La industria (1945-1983)*, en "Nueva Historia de la Nación Argentina". Buenos Aires, Planeta, 2002, t. IX.

- MALLON, Richard; SOURROUILLE, Juan, *La política económica en una sociedad conflictiva. El caso argentino*. Buenos Aires, Amorrortu editores, 1973.
- PERALTA RAMOS, Mónica, *Acumulación de capital y crisis política en Argentina (1930-1974)*. México, Siglo XXI, 1978.
- RAPAPORT, Mario, *Historia política, económica y social de la Argentina 1880-2003*. Buenos Aires, Ariel, 2006.
- REGALSKY, Andrés; BARBERO, María Inés, *Las inversiones extranjeras y el comercio exterior*, en "Nueva Historia de la Nación Argentina". Buenos Aires, Planeta, 2002, t. IX.
- ROFMAN, Alejandro; ROMERO, Luis A., *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*. Buenos Aires, Amorrortu editores, 1997.
- ROUGIER, Marcelo; SCHVARZER, Jorge, *Las grandes empresas no mueren de pie. El (o) caso de SIAM*. Buenos Aires, Norma, 2006.
- TORRE, Juan Carlos; PASTORIZA, Elisa, *La democratización del bienestar*, en TORRE, J. C. (comp), *Los años peronistas, 1945-1955*". Buenos Aires, Sudamericana, Colección Nueva Historia Argentina, 2002, t. VIII.
- TORRE, Juan Carlos; DE RIZ, Liliana, *Argentina desde 1946*, en HISTORIA DE LA ARGENTINA. Buenos Aires, Planeta/Crítica, 2002.