

Índice

Presentación:

Repensando el desarrollismo en la Argentina y el Brasil..... 7

O capital privado nacional na literatura brasileira sobre o desenvolvimento econômico no Brasil entre 1930 e 1964

Paulo Roberto Neves Costa e

Igor Sulaiman Said Felicio Borck..... 13

Ministros de Economía, burocracia y política económica en el desarrollismo brasileño (1930-1964)

Renato Perissinotto, Eric G. Dantas, Adriano Codato

y Thais M. Filipi 57

Los industriales ante el frondicismo: corporaciones, capital extranjero y desarrollo industrial. Gran Rosario, 1958-1962

Silvia Simonassi 103

Las condiciones competitivas de la industria automotriz en la Argentina (1959-1974): un análisis comparado desde la productividad laboral

Julian Martínez Correa y Francisco Valentini..... 145

Reseñas

Adelman, Jeremy, *Worldly Philosopher. The Odyssey of Albert O. Hirschman*, Princeton University Press, New Jersey, 2013, 740 pp.

Martín Ariel Manuli 177

Normas para publicación 183

Los industriales ante el frondicismo: corporaciones, capital extranjero y desarrollo industrial. Gran Rosario, 1958-1962

Silvia Simonassi
ISHIR/CESOR-UNR

Resumen

En este artículo analizamos las relaciones construidas entre el gobierno frondicista, los empresarios y sus principales organizaciones, adoptando una perspectiva de análisis regional. Centramos el análisis en las posiciones esgrimidas por las principales organizaciones de la industria de la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, Argentina. Analizamos las posturas que sustentaron ante las políticas industriales adoptadas por el gobierno nacional, sobre el papel que debía ocupar el capital extranjero invertido en el país y acerca de la etapa que se abría para el desarrollo industrial, sus potencialidades y límites. Sostenemos que las relaciones entre el frondicismo y el empresariado argentino fueron complejas, conflictivas y oscilantes, dependiendo de los diferentes sectores cuya representación ostentaban y las particulares trayectorias y tradiciones previas de los empresarios y sus organizaciones.

Palabras clave

Empresarios, desarrollo industrial, capital extranjero, perspectiva regional

Abstract

This article explores the relationships built between *Frondicismo*, capitalists and their associations, from a regional perspective. We focus on the positions taken by the main industrialist associations in Rosario, Santa Fe, Argentine. We analyze the positions about industrial policies, foreign investments, industrial developments, potentialities and limits. We uphold that the relationships between industrialist and government were complex, conflicting and fluctuating depending on the different sectors,

the particular paths and traditions of the capitalists and their associations.

Key words

Capitalists, industrial development, foreign capital, regional perspective

Introducción

En las memorias empresarias, recuperadas a partir de testimonios orales, biografías o autobiografías, el frondicismo ha quedado registrado como “la mejor época”, una especie de “edad de oro” de la industria argentina. Por la intensificación del desarrollo industrial, por las oportunidades de negocios encontradas por los industriales argentinos, por el énfasis colocado en la formación y capacitación técnica, el tramo de gobierno de Arturo Frondizi, entre 1958 y 1962 suele rememorarse como uno de los más declaradamente industrialistas.¹ ¿Fueron estas representaciones construidas durante el transcurso del gobierno frondicista? ¿O por el contrario representan reconstrucciones posteriores? ¿Están asociadas a los procesos de desindustrialización de las décadas posteriores y aparecieron como evocaciones de un pasado mejor? ¿O representan más bien cierto clima de ideas propio de los años sesenta que construyó la ecuación independencia nacional/desarrollo industrial y resultó verosímil y duradero, leído a contrapelo de los procesos posteriores?

El principio fundamental del planteo desarrollista, que consistía en la confianza en el desarrollo industrial y el énfasis en la integración vertical de la industria despertó la inicial adhesión de los empresarios de la industria. El problema de arrastre de la economía argentina - la

¹ Vassalli, Roque, *Casi Memorias. Pasajes de la vida de un gran industrial*, Ediciones Grandes Industriales, Rosario, 1990; Kait, Samuel, *Quien es quien en defensa de la industria argentina*, FAIGA, Buenos Aires, 1997; Berestan, Israel, *Industria argentina. Su origen, desarrollo y destrucción*, Bitácora Ediciones, Buenos Aires, 2002; Entrevistas realizadas por la autora a Antonio Solero, Rosario, mayo 1996; José Censabella, Rosario, julio de 2001, Eduardo Cimolai, Rosario, setiembre de 2002.

crisis de divisas producida por la dependencia de la industria nacional de las importaciones de insumos y maquinarias- debía ser resuelto según el frondicismo, mediante el ahorro que podía lograrse gracias a la explotación de las reservas nacionales de gas y petróleo; que a la vez estimularía a las ramas química y petroquímica. Además la industria siderúrgica venía a ocupar un lugar central en el programa desarrollista. La promesa de resolver los problemas energéticos y de infraestructura y de estimular otras ramas como el papel, la maquinaria pesada para el campo, las maquinarias industriales y el cemento, no podía menos que traer satisfacción al sector.²

El aliento a las inversiones de capitales extranjeros, junto con la creación de centros productivos en el interior del país bajo este estímulo era percibido como una manera de sustituir la insuficiencia de la capacidad de ahorro local. Por otra parte, los índices de la producción industrial parecieron corroborar las percepciones *ex post* sobre el significado de esos años, habida cuenta de que a pesar del estancamiento en las ramas vegetativas de la industria, aquellas promocionadas por el gobierno nacional y con alta participación de capitales extranjeros, como la de maquinarias y equipos o el sector químico, ostentaron un veloz crecimiento, lo cual habría dinamizado un conjunto de actividades subsidiarias.³

En la provincia de Santa Fe en particular, se radicó un porcentaje importante de las autorizaciones otorgadas por el gobierno nacional, un 24% del total. En el cordón industrial del Gran Rosario se instalaron la mayor parte de las nuevas empresas de capital extranjero, generando un crecimiento acelerado de las ciudades vecinas hacia el norte, por la ribera del Río Paraná. Así, en 1963 el ritmo de crecimiento anual del departamento Rosario fue del 5,4%, y el del departamento vecino del 15,5%, donde

² Frondizi, Arturo, *Industria argentina y desarrollo nacional*, tomo I, Ediciones Qué, Buenos Aires, 1957; Frondizi, Arturo, *Mensajes Presidenciales - 1958-1962*, Centro de Estudios Nacionales, Buenos Aires, 1978; Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*, Emecé, Buenos Aires, 2007.

³ Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir. Una historia político social de la industria argentina*, Planeta, Buenos Aires, 1996; Niosi, Jorge, *Los empresarios y el estado argentino, 1955-1969*, Siglo XXI, Buenos Aires, 1974.

se produjo además un rápido crecimiento en el número de trabajadores industriales (de aproximadamente un 27%), mientras en Rosario decrecía y en la provincia se incrementaba pero a un nivel mucho menor.⁴ Las dimensiones promedio de las empresas siguieron en ambos departamentos un comportamiento inverso: mientras en Rosario, entre los años 1953 y 1960 el promedio descendió de 7,3 a 6,3 obreros por establecimiento en San Lorenzo, por el contrario, subió de 9,7 a 14,2.⁵ Gracias al dinamismo de la industria en la zona del cordón industrial, la provincia de Santa Fe expandió el empleo a un ritmo mayor que el total nacional.

El empuje del gobierno desarrollista provincial en el terreno industrial, a través de la gestión de un equipo de economistas acaudillado por Juan Quilici, junto a la agresividad de las políticas públicas de infraestructura ostentada por el intendente de Rosario, el también desarrollista Carballo, refuerzan esta imagen de la etapa.⁶

No obstante, en este trabajo sostenemos que las relaciones entre el frondicismo y el empresariado argentino fueron complejas, conflictivas y oscilantes, dependiendo de los diferentes sectores cuya representación

⁴ Rofman, Alejandro, Cristiá, Carlos y otros, *Prediagnóstico de la estructura productiva del Área Gran Rosario, Municipalidad de Rosario, Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario*, Rosario, 1971. Es necesario destacar que Rosario contaba en 1960 con 590.000 habitantes, mientras San Lorenzo poseía 22.000: Rofman, Alejandro, *Desarrollo económico del Gran Rosario*, Rosario, 1962, mimeo.

⁵ Rofman, Alejandro, *Desarrollo...*, op. cit.

⁶ Simonassi, Silvia, “Perfil industrial y dinámica social en la provincia de Santa Fe (1943-1976)”, en Aguila, Gabriela (comp.), *De los cordones industriales al eje de integración Mercosur (1940-2005)*, Tomo 11 de Barrera, Darío (dir.), *Nueva Historia de Santa Fe, La Capital & Prohistoria* Ediciones, Rosario, 2006; “El desarrollo industrial en debate: gobierno desarrollista y sector industrial en la provincia de Santa Fe, 1958-1962”, en Marcelo Rougier (dir.), *Estudios sobre la industria argentina. Políticas de promoción y estrategias empresariales//2*, Buenos Aires, Lenguaje Claro Editora, 2010; *Las organizaciones empresarias de la industria en Rosario (1930-1962)*, tesis doctoral inédita, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario, 2012; Filiberti, Beatriz y Armida, Marisa, “Entre la proscripción y el desarrollo, 1955-1966”, en *Rosario en la Historia, de 1930 a nuestros días*, Tomo I, Rosario, UNR Editora, 2000.

ostentaban y las particulares trayectorias y tradiciones previas de los empresarios y sus organizaciones.

De modo que en este artículo nos proponemos repensar las relaciones entre el gobierno nacional, los empresarios y sus corporaciones a escala regional, analizando la dinámica y el ritmo particular de las posturas que sustentaron ante las políticas industriales adoptadas durante el período, respecto del papel que debía ocupar el capital extranjero invertido en el país y sobre la etapa que se abría para el desarrollo industrial. En un primer apartado, relevamos las hipótesis formuladas por la historiografía sobre el papel jugado por las principales corporaciones empresarias nacionales ante las principales políticas ejecutadas por el gobierno central. En una segunda sección ahondamos el análisis en las posiciones esgrimidas por las corporaciones rosarinas, en particular tres de ellas, la *Federación Gremial del Comercio y la Industria*, la *Cámara de Industriales Metalúrgicos* y la *Bolsa de Comercio*, todas de la ciudad de Rosario. En una tercera parte analizamos las posturas sustentadas ante las inversiones de capital extranjero que arribaron a la región, para presentar en una cuarta sección, la situación de los industriales carroceros, sus demandas y posturas, como modo de profundizar en las oportunidades y límites que representaron las políticas industriales frondicistas para algunas fracciones de la burguesía industrial de corte regional/local. Por último, presentamos algunas conclusiones.

1.- Los empresarios y el primer desarrollismo

Ciertas interpretaciones sobre las relaciones anudadas por el empresariado argentino con el frondicismo han subrayado la idea de la inicial oposición y posterior apoyo prestado por las principales organizaciones empresarias al gobierno nacional. Tal fue el caso de ACIEL (Acción Coordinadora de Entidades Libres), integrada por la SRA (Sociedad Rural Argentina), la UIA (Unión Industrial Argentina), la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, la Confederación Argentina del Comercio, la Bolsa de Cereales y la Asociación de Bancos de la República Argentina. ACIEL fue creada con el propósito de dejar sentados principios liberales ortodoxos, contrarios a la intromisión del estado en la economía,

constituyéndose en “uno de los voceros más ortodoxos del librecambismo que jugó un papel político muy relevante”⁷, erigiéndose en los años siguientes en “la organización sindical del bloque de poder”.⁸

En rigor, su fundación fue consecuencia de la inminente reorganización de la CGE (Confederación General Económica), clausurada por la “Revolución Libertadora” y efectivamente rehabilitada por el frondicismo. De allí el adjetivo “libre” que incluía su denominación y formaba parte del discurso sostenido desde la entidad, en contraposición a la acusación de totalitaria que recaía sobre su adversaria.⁹ Además, la unidad de ACIEL habría obedecido a la necesidad de compensar el poder social de la CGT y al enfrentamiento con el peronismo,¹⁰ por lo cual promovió una actitud claramente hostil hacia los trabajadores y sus organizaciones.¹¹

A la inversa, la CGE habría sustentado una postura de inicial apoyo y posterior oposición al gobierno frondicista. Tras la restitución de la personería jurídica, la CGE retomó públicamente las premisas que tendían al apoyo a aquellas políticas de desarrollo capitalista autónomo y federalista, apoyando selectivamente las políticas de inversiones de capital extranjero y promoviendo la colaboración con la central obrera y las “fuerzas del trabajo”.¹² Si bien la CGE apuntaló inicialmente el programa de industrialización de Frondizi, pronto se volcaron a la oposición, proponiendo incluso una alianza con los sindicatos contra el programa desarrollista, recibiendo del gobierno duras críticas.¹³ Para la

⁷ Sidicaro, Ricardo, *La Bolsa de Comercio de Buenos Aires y la representación de intereses empresarios. Estudio de sociología*, CISEA, Buenos Aires, noviembre de 1988, p. 84.

⁸ Niosi, Jorge, *Los empresarios...*, op. cit. p. 59.

⁹ Cúneo, Dardo, *Comportamiento y crisis de la clase empresaria*, CEAL, Buenos Aires, 1984, p. 220.

¹⁰ Schvarzer, Jorge, *Empresarios del pasado. La Unión Industrial Argentina*, CISEA - Imago Mundi, Buenos Aires, 1991, pp. 124-125.

¹¹ Niosi, Jorge, *Los empresarios...*, op. cit. pp. 221-222

¹² *Ibidem*, pp. 81 y ss. Cúneo, Dardo, *Comportamiento y crisis*, op. cit., pp. 209-210.

¹³ Brennan, James y Rougier, Marcelo, *Perón y la burguesía argentina. El*

CGE, ACIEL era una “organización de papel”, cuyo principal propósito era ejercer como su principal opositora, presionando al gobierno para evitar su rehabilitación, para bloquear la devolución de sus fondos, sin posibilidad alguna de articulación de acciones conjuntas ni siquiera ante la conflictividad obrera y laboral.¹⁴

Este deslizamiento en sentido inverso de los apoyos, tuvo en el Plan de Estabilización anunciado en diciembre de 1958 su punto de inflexión. En efecto, durante el año 1958 las políticas expansivas habían generado una inflación importante y un aumento de las compras al exterior que profundizaron la crisis externa, al punto que se limitaron las importaciones. Estas políticas prepararon el terreno para la aplicación del Plan de Estabilización que fue anunciado a fines de ese año, consistente en una serie de disposiciones destinadas a contener el gasto público y aumentar la capacidad productiva: la unificación del tipo de cambio –que produciría una importante depreciación y un alza de los precios internos- la eliminación del sistema de permisos de cambio, recargos a las importaciones de hasta un 300% y la imposición de un sistema de depósitos previos para los importadores. Se tomaron también medidas tendientes a reducir el empleo público, se suspendieron obras públicas y se incrementaron las tarifas de los servicios públicos. La aplicación de esta nueva política condujo al incremento de la conflictividad laboral, convirtiendo al año 1959 en el de mayor cantidad de huelgas registradas durante el período frondicista.¹⁵

Estas notorias divergencias entre sectores de las elites económicas argentinas en torno a las ideas económicas desarrollistas y su aplicación, han sido contrastadas con las posturas asumidas por sus pares brasileños frente al gobierno de Kubitschek, quienes por el contrario, apoyaron y se amalgamaron en torno a las ideas de industrialización propiciadas desde el Estado.¹⁶

proyecto de un capitalismo nacional y sus límites (1946-1976), Lenguaje Claro Editora, Buenos Aires, 2013, pp. 157 y ss.

¹⁴ Freels, John, *El sector industrial en la política nacional*, Eudeba, Buenos Aires, 1970, pp. 36 y ss.

¹⁵ Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas, *El ciclo de la ilusión y el desencanto...op. cit.*; Niosi, Jorge, *Los empresarios...*, op. cit.

¹⁶ Sikkink, Kathryn, *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y*

Las actitudes de las cúpulas empresariales argentinas en relación a las políticas industriales han sido complementadas con otros análisis más atentos a las actitudes asumidas por las diferentes fracciones de la burguesía industrial. Así, algunos estudios han complejizado el análisis al centrar el foco en las cámaras locales o las Federaciones provinciales.¹⁷ También se ha llamado la atención sobre los conflictos desatados entre diversos sectores industriales en torno a las políticas industriales emprendidas desde el gobierno nacional.¹⁸ Es preciso continuar en esta línea, indagando las posturas asumidas por los empresarios del interior - en particular su fracción industrial-, para analizar a un nivel más al ras del suelo, más atento a los matices y los claroscuros, las actitudes y percepciones que las novedades en política industrial despertaron entre estos actores.

2.- El frondicismo a través de la lente de empresarios del interior

La Bolsa de Comercio de Rosario hizo conocer en octubre de 1958 a través de una “Declaración” los principales tópicos de descontento, como la falta de una política de fomento para el sector rural, la escasez de crédito, el incremento de un 60% de los salarios (cuyo impacto, afirmaban, había sido tres veces superior al monto de las utilidades de más de diez mil establecimientos), la escasa atención al problema del transporte, las huelgas y la indisciplina obrera. La declaración estaba redactada en un tono de moderación, que no reflejaba una actitud confrontativa.¹⁹ En parte, eso se debía a las expectativas colocadas en determinadas políticas, como la petrolera, que despertaba muestras de optimismo y “plena satisfacción”²⁰

Kubitschek, Siglo XXI, Buenos Aires, 2009.

¹⁷ Brennan, James y Rougier, Marcelo, *Perón y la burguesía argentina*, op. cit.; Simonassi, Silvia, “El desarrollo industrial en debate...”, op. cit.

¹⁸ Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir...*, op. cit.

¹⁹ Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), “Declaración de la Bolsa de Comercio de Rosario”, Rosario, 21 de octubre de 1958, en *Memoria correspondiente al ejercicio de 1958*, abril de 1959, pp. 29-40.

²⁰ BCR, “Intensificación de los recursos petrolíferos. Telegrama enviado por la Cámara Sindical al Presidente de la Nación”, Rosario, 26 de julio de 1958, en *ibidem*, pp. 43-44.

así como las declaraciones de continencia, austeridad, reducción del gasto público, limitación del “dirigismo estatal” que fueron ratificadas y materializadas en el Plan de Estabilización.²¹

No obstante, la impaciencia ya se hacía patente pocos meses después, fundamentalmente ante el fracaso en la contención de la inflación, no obstante lo cual persistían en cierta actitud expectante, ante los posibles efectos de la aplicación del Plan.²² El paso del tiempo los condujo a referirse a “dilaciones y...obstáculos de diverso orden”, en particular a la demora en dismantelar el estado intervencionista y avanzar en un régimen de libre competencia.²³ A partir de 1961 la preocupación por las huelgas, la intranquilidad social, los sabotajes y finalmente la crisis política y la destitución del gobierno ocuparon la atención de la organización.²⁴ Si bien la Bolsa de Comercio local contenía una cámara industrial -conformada por representantes de grandes empresas industriales de la región, nacionales y extranjeras-, las demandas reflejaban una predominante preocupación por la situación del sector agrícola, el mercado de granos y el puerto local.

La Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario – en el pasado una organización representativa de los intereses de la pequeña y mediana industria local y defensora del federalismo económico²⁵-

²¹ BCR, “Estabilización de la economía. Nota de la Bolsa de Comercio de Rosario al Presidente de la Nación”, Rosario, 10 de enero de 1959, en *ibidem*, pp. 45-50.

²² BCR, “Introducción” en *ibidem*, pp. 9-14.

²³ BCR, “Introducción”, pp. 8-14; “Nuevos directores de la economía y finanzas de la Nación. Comunicación al Señor Ministro de Economía de la Nación, ingeniero Alvaro Carlos Alsogaray”, pp. 135-136, en *Memoria correspondiente al ejercicio de 1959*, abril de 1960.

²⁴ BCR, “Introducción”, *Memoria correspondiente al ejercicio de 1961*, abril de 1962, pp. 9-14; “Introducción”, *Memoria correspondiente al ejercicio de 1962*, abril de 1963, pp. 9-17.

²⁵ Badaloni, Laura y Simonasi, Silvia, “Asociacionismo empresario y conflictividad social en la Rosario de entreguerras” en Sandra Fernández y Oscar Videla (comp.), *Ciudad oblicua. Aproximaciones a temas e intérpretes de la entreguerra rosarina*, La Quinta Pata y Camino Ediciones, Rosario, 2008; Simonassi, Silvia, “Las organizaciones empresarias de la industria...”, op. cit.

permaneció durante estos años dominada por sectores liberales del empresariado local. Su presidente, el ingeniero Ernesto Daumas - hijo de un prestigiado dirigente histórico de Federación Gremial y Bolsa de Comercio, empresario metalúrgico y dedicado tras la caída del peronismo a otras actividades como la aviación comercial y la televisión- desempeñó un papel destacado en ACIEL, ejerciendo el cargo de vicepresidente primero.

Así, Federación Gremial siguió en buena medida los lineamientos de ACIEL y se opuso a la decisión del gobierno de reorganizar la CGE, propiciando la libre organización, sin interferencia estatal, contra “la absorción, el centralismo, el sistema despótico de afiliación compulsiva y de aportes obligatorios”. Más aún, llamaron a *combatir sin reserva* su reconstitución y a librar una “*lucha activa contra la CGE*”. Propugnaban una organización que se estructurase sobre la base de aportes democráticos, voluntarios y federales, “sin coacciones que quebranten el libre derecho de asociación”.²⁶

Evaluaban que se transitaba por una crisis económica que el gobierno no acertaba en resolver, pues no había devuelto las empresas nacionalizadas a sus iniciales propietarios, no cumplía con las promesas de atracción de capitales “para el aprovechamiento de nuestra soterrada riqueza petrolífera” y en cambio persistía la deuda externa, el desequilibrio de la balanza de pagos, se incrementaba el gasto fiscal y continuaban las limitaciones en la disponibilidad de divisas.²⁷

Este discurso no se moderó demasiado con el Plan de Estabilización. Si bien inicialmente manifestaron coincidir “en general con las promociones del Plan”²⁸ impugnaron el intervencionismo estatal, el gasto público, el clientelismo, la inflación:

²⁶ Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario, *Actas de reuniones del Consejo Directivo* (FG-CD), T. 7, 461, 28/3/58, fo. 98-102; 465, 7/7/58, fo. 127-ss. Los subrayados son nuestros.

²⁷ *Boletín de la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario* (*Boletín*), núm. 586, 22/11/58.

²⁸ *Boletín*, núm. 592, 7/2/59.

“dentro de nuestro ideario señalamos como hechos perniciosos que el Estado pretenda dirigir la economía por intermedio de decisiones y organismos burocráticos, que se desempeñe como empresario en actividades propias de los particulares, que no se desprenda de empresas deficitarias que pesan sobre los recursos generales, que aumente arbitrariamente los tributos e invente continuamente nuevos sistemas para cobrarlos mas y mejor a fin de satisfacer su hipertrofia a través de innumerables reparticiones y oficinas innecesarias, que mantenga en tareas improductivas, como empleados públicos, a una cuarta parte de la población del país apta para el trabajo, que en la desorganización financiera oficial haga propicias las lacras administrativas y el desfalco en empresas estatales, que admita pequeños grupos de influencia para concederles ventajas o canonjías, y que, como consecuencia de su política económica y financiera demagógica, envilezca la moneda y promueva la inflación”.²⁹

Con invocaciones al liberal Ludwig Von Mises, rechazaban la intervención estatal en la economía.³⁰ De modo que de conjunto, el cuestionamiento recaía sobre el estado empresario, que entre otras áreas, controlaba los servicios públicos y lo hacía de manera monopólica, ineficiente y onerosa:

“los servicios públicos no deben ser directamente prestados por ese empresario indefinido que es el Estado, éste debe concederlos a particulares, a empresas privadas, concesionarias, y limitarse a la función del concedente vigilando el fiel cumplimiento de la concesión”.³¹

²⁹ *Boletín*, núm. 672, 8/10/60.

³⁰ *Boletín*, núm. 663, 6/8/60.

³¹ *Boletín*, núm.737, 27/1/62.

Otra de las fuentes de crítica al gobierno nacional recayó en la conflictividad obrera y la debilidad ostentada por el gobierno para adoptar medidas enérgicas. Cuestionaron el aumento masivo de salarios, la conflictividad, los problemas de productividad, “la vigencia de normas laborales que anarquizan las relaciones entre patronos y asalariados y establecen el omnímodo predominio de los dirigentes obreros para disponer, huelgas, paros, trabajo a desgano, agravadas por el pago de días de huelga impuestos por el gobierno”.³² Las críticas se sucedieron a pesar del mencionado descenso en el número de huelgas, reflejando que atenuación no significaba desaparición de la conflictividad. Por ejemplo, en 1961, ante los paros generales convocados por la CGT, junto a ACIEL, protestaron contra las dirigencias sindicales y la pasividad del gobierno nacional.

El único momento en que se evidencia satisfacción ante las políticas del gobierno en el manejo de conflictos obreros fue la huelga ferroviaria desatada tras la racionalización del sector. La militarización del conflicto y la represión desatada contra los activistas fue aprobada desde la Federación Gremial como “la decisión del gobierno de resistir a las fuerzas del desorden y del caos” para avanzar en “un cambio fundamental que nos permita salir del marasmo en que estamos atascados”.³³ En términos más amplios, apoyaron la reestructuración de los ferrocarriles.

En síntesis, tanto la Bolsa de Comercio como la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario sustentaron posturas cercanas –en algunos casos idénticas- a las sostenidas por ACIEL en el orden nacional en cuanto a las críticas al papel del estado en la economía, a la conflictividad laboral y en el caso de la segunda, en la oposición a reconstituir la CGE. Las críticas en estos aspectos no arreciaron a lo largo del período y se sostuvieron desde un discurso claramente liberal.

Fueron las cámaras industriales de base las que mantuvieron una orientación industrialista, y desde esa perspectiva evaluaron las políticas llevadas adelante por el gobierno nacional. Fue el caso de los empresarios agrupados en la Cámara de Industriales Metalúrgicos de Rosario (CIM),

³² *Boletín*, núm. 583, 1/11/58.

³³ *Boletín*, núm. 729, 18/11/61.

para quienes “la industrialización no es una posibilidad o elección; es una imperiosa necesidad”, para lo cual reafirmaron la necesidad de adoptar una política de fomento industrial, de protección de las industrias existentes y de incremento del crédito industrial.

Arturo Frondizi y Alejandro Gómez visitaron la Cámara durante la campaña, obteniendo el compromiso de colaborar en el estudio de los problemas político-económicos del país.³⁴ Al menos algunos de los integrantes de su comisión directiva adhirieron al gobierno nacional como fue el caso de José Censabella, quien al ser designado director del Banco Central de la República Argentina, renunció a su cargo en la directiva.³⁵ No obstante, la Cámara como tal, declaró su prescindencia política.

Si bien las promesas de impulso a la industrialización generaron expectativas, lejos de aprobar los incrementos salariales como modo de expandir el mercado interno, los metalúrgicos locales cuestionaron la “magnitud” de los incrementos de salarios no acompañados por aumentos de la productividad, un reclamo que llevaba varios años y que acercaba al conjunto de las organizaciones empresarias, locales y nacionales.³⁶ La nacional Federación Argentina de la Industria Metalúrgica (FADIM), por su parte, reclamaba líneas crediticias para cubrir los aumentos y evitar paros obreros que detendrían la actividad industrial.³⁷

Apenas conocidas las medidas oficiales de principios de 1959, la CIM expresaba sus diferencias con las “drásticas medidas adoptadas por el gobierno”, en particular con el nuevo régimen cambiario, los recargos

³⁴ Cámara de Industriales Metalúrgicos de Rosario, *Actas de Reuniones del Consejo Directivo* (CIM-CD), Tomo 5, 398, 13/2/58, fo. 31-34 y 399, 12/3/58, fo. 34-36. CIM, *Memoria y Balance*, 15° ejercicio, 30 de junio de 1958.

³⁵ CIM-CD, *Actas de Reuniones del Consejo Directivo*, Tomo 5, 401, 17/6/58, fo. 44 a 50 y Nota reproducida en *Ibidem*, Tomo 6, 467, 10/7/63, fo. 58 a 66.

³⁶ CIM, *Memoria y balance 15° ejercicio*, junio de 1958, pp.9-12. Jáuregui, Anibal, “La productividad del trabajo: otra “batalla” del desarrollismo (1955-1962)”, *Anuario CEEED*, núm.4, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2012; Simonassi, Silvia, “Repensando el problema de la productividad en la Argentina de los años frondicistas”, ponencia presentada en las XXIV Jornadas de Historia Económica, Rosario, 2014.

³⁷ “La Federación Argentina de la Industria Metalúrgica representa legítimamente a dicha actividad”, *Metalurgia*, mayo-junio de 1958.

a las importaciones y la restricción crediticia.³⁸ Este último tema resultó central en las demandas empresarias en los años posteriores, en particular en un contexto en que muchas plantas pequeñas y medianas habían iniciado planes de expansión. Otros temas recurrentes fueron la presión fiscal, la escasez de materias primas y las dificultades para la modernización de las plantas industriales.

Es preciso aclarar que más allá de la coincidencia en el interior de la CIM en torno a estos temas generales, los reclamos adquirieron diferentes sesgos y especificidades, dependiendo de las ramas representadas. Es que en esta etapa las Cámaras industriales adquirieron una inusitada importancia; mientras se fortalecía y dinamizaba la CIM, en su interior las denominadas “ramas” adquirieron una relevancia ajustada a las especificidades de los temas que se debatían: las políticas concretas para cada actividad.

El caso más sobresaliente fue el de la “rama” de maquinaria e implementos agrícolas, que, a diferencia de otras más “locales” y con menor capacidad de presión, impulsó la mayor parte de las gestiones en conjunto con la Sección (luego de 1956 Cámara) de maquinaria agrícola de la porteña AIM. Sus referentes “coparon” la directiva de la CIM, reflejando la importancia de la actividad en el contexto regional/provincial.

Otro de los sectores que se expandió aceleradamente en la región durante estos años, fue el carrozado de vehículos, y su “rama” específica fue creada en el interior de CIM en el año 1955, ingresando algunos empresarios del sector a los sitios de liderazgo de la corporación.

De algunas de las especificidades y particularidades de las acciones encaradas por ambas ramas nos ocuparemos a continuación. La primera de éstas, la de maquinaria agrícola, fue la que más notablemente se expidió en torno al papel que debía ocupar el capital extranjero en el

³⁸ CIM-CD, T.5, 408, 20/2/59, fo. 74-83; CIM, *Memoria y balance 17º ejercicio*, junio de 1960, pp.9-10. Los industriales permanecieron atentos a las líneas de financiamiento para la importación de bienes de capital dispuestas por el Banco Industrial a través del Eximbank: Rougier, Marcelo, *Industria, finanzas e instituciones en la Argentina. La experiencia del Banco Nacional de Desarrollo, 1967-1976*, UNQ Editorial, Buenos Aires, 2004.

proceso de industrialización argentino, en buena medida fustigados por la competencia de las nuevas inversiones en la producción de maquinaria para el campo que arribaban a la región y al país.

3.- Las posturas ante las inversiones de capital extranjero

Como afirmamos, con el triunfo electoral de la UCRI y la asunción de Arturo Frondizi a la presidencia, las industrias de base se consideraron presupuesto para la independencia económica, aunque con el vital concurso de los capitales extranjeros para su radicación en el sector industrial. El Estado cumpliría un rol central, impulsando y orientando el proceso de desarrollo económico. El impulso a la industrialización bajo estos nuevos parámetros se expresó en distintas políticas, como la firma de contratos para la explotación petrolera, la sanción de leyes de radicación de capital extranjero y de promoción de sectores como el automotriz, del tractor y petroquímico.

En el año 1958 se aprobaron dos leyes, la 14.781 (de promoción industrial) y la 14.780 (régimen de inversión de capitales extranjeros). El decreto 3693/59 estableció el régimen promocional para el sector automotriz y el 5039/61 para el petroquímico. La primera de las dos leyes, fue reglamentada treinta meses después; cuando finalmente ello se produjo, a través de una cantidad importante de decretos, el gobierno de Frondizi estaba hundido en una crisis importante y poco después fue desplazado por un golpe militar, por lo cual esta ley no tuvo efectos prácticos durante este período.³⁹

Esta demora expresaba cuál era la preocupación central del gobierno, la radicación de capitales extranjeros en el país, haciendo un uso generoso de la segunda ley, ostentando una “excesiva liberalidad, tanto en aprobación de las propuestas –todas las presentadas- como en el reconocimiento del máximo posible de beneficios a los proyectos sin discriminaciones”.⁴⁰

³⁹ Schvarzer, Jorge, “Promoción industrial en Argentina, características, evolución y resultados”, *Documentos del CISEA 90*, 1987.

⁴⁰ *Ibídem*, p. 14. La importancia otorgada por el gobierno de Frondizi a las

El denominado cordón industrial del Gran Rosario se convirtió en un importante receptor de capitales extranjeros. Como adelantamos, del total de radicaciones autorizadas durante el desarrollismo, un porcentaje importante correspondió a la provincia de Santa Fe: mientras aproximadamente el 50% del total seleccionaba Buenos Aires, el 24% del total de las inversiones del período había elegido radicarse en la provincia de Santa Fe.⁴¹ Si bien este porcentaje representa las inversiones autorizadas mas no las efectivamente radicadas, la importancia de los recursos disponibles y de las aptitudes y perspectivas de la región ubicada en el sur provincial queda de este modo reflejada, en particular si agregamos que del total provincial, el sur recibió finalmente el 91.3% del total, correspondiendo un 75% de ese porcentaje, al departamento de San Lorenzo.

Este proceso profundizó las desigualdades preexistentes al interior del territorio provincial, al ubicarse la mayor parte de las inversiones en el sur. Por otra parte, estimuló cambios en la propia región sur: si en el período previo el dinamismo industrial estuvo concentrado en la ciudad de Rosario, como también adelantamos, durante estos años se trasladó al vecino departamento San Lorenzo, hacia el norte de la ciudad. Las potencialidades de la zona residían en la existencia de condiciones especiales para la radicación de nuevas industrias, en particular la disponibilidad de agua, gas, petróleo y fuerza de trabajo: el área constituía el punto terminal del oleoducto Campo Durán-San Lorenzo, habilitado

inversiones extranjeras quedó reflejado a poco de asumir en el decreto 1594 fijando un mecanismo para presentar solicitudes de radicación y el 2384, mediante el cual se creaba un Departamento de Inversiones Extranjeras. Solo en 1959 se aprobaron inversiones extranjeras por 220 millones de dólares, en el total del período fueron 550 millones. Sobre la descentralización industrial Schvarzer plantea que al menos desde fines de la década del 50 se hablaba del tema, aunque en la década del 60 solo se dictaron decretos y resoluciones que daban incentivos a la inversión en otras áreas. Recién en 1972 con la ley 19904 apareció una estrategia “con caracteres más enérgicos”.

⁴¹ Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas, *El ciclo...*, op. cit., Schvarzer, Jorge, *La industria...*, op. cit. y Simonassi, Silvia, “Perfil industrial y dinámica social en la provincia de Santa Fe...”, op. cit.

en 1960, se hallaba en cercanías de una destilería, disponía de grandes espacios libres para la radicación de grandes plantas sobre el río, tenía acceso al agua, un recurso fundamental para la producción y la posibilidad de contar con puertos propios.⁴²

Las principales inversiones que se orientaron hacia la región, lo hicieron en las ramas química, petroquímica y metalúrgica pesada. Así, en la producción de químicos básicos, ICI (Imperial Chemical Ind.) invirtió en Industrias Químicas Argentinas Duperial S.A. más de 20 millones de dólares. Al conglomerado presidido por la Fish Internacional Corp. y otras cuatro compañías, todas de capital norteamericano, se le autorizó en 1960 una inversión de sesenta millones de dólares para la instalación de PASA Petroquímica.⁴³

Ambos proyectos fueron de los pocos que se aprobaron en la rama, a los que se sumaron fuera del área Gran Rosario, el de Indupa en Cinco Saltos e Ipako en Gran Buenos Aires, todos aprovechando los beneficios otorgados por el sector público, los bajos precios de los insumos y en el caso de los proyectos regionales, su ubicación en la ruta del nuevo gasoducto que llegaba desde Salta.⁴⁴ Aunque en mucha menor medida que las empresas extranjeras, algunas empresas químicas nacionales pudieron volcarse a la petroquímica, como fue el caso de Electroclor en Capitán Bermúdez y fuera de la región, Atanor.⁴⁵

⁴² Rofman, Alejandro, *Desarrollo económico...*, op. cit.

⁴³ “Memorandum. Factores que establecen una comparación de los méritos y defectos de las dos propuestas”, 29/7/59 y “Comparación de las últimas propuestas de la Texas Butadiene y Fish Engineering”, s/f, (Archivo Centro de Estudios Nacionales / Fondo Arturo Frondizi, Archivos y Colecciones Particulares, Biblioteca Nacional de la República Argentina. En adelante CEN/AF).

⁴⁴ Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir...*, op. cit. y Consejo Federal de Inversiones, *Calendario de hechos significativos 1961*, Buenos Aires, 1962 (CEN/AF). Para un análisis de las políticas estatales sobre el sector petroquímico, consultar: Odisio, Juan Carlos, “Breve historia de la regulación estatal del sector petroquímico argentino”, en Zappino, Jorge (coord.), *Estado y políticas públicas para el desarrollo*, INAP, Buenos Aires, 2011.

⁴⁵ Altimir, Oscar, Santamaría, Horacio y Sourrouille, Juan, “Los instrumentos de promoción industrial en la posguerra”, en *Desarrollo Económico*, núm. 21, abril

En rigor, la inversión autorizada para la Fish explica buena parte de los 107 millones de dólares autorizados para toda la provincia y el desplazamiento de la provincia de Buenos Aires del segundo lugar en el total de autorizaciones, que pasaría a estar ocupado por la provincia de Santa Fe.⁴⁶ Esta inversión representó el núcleo del Polo Petroquímico de San Lorenzo, que configuraba hacia mediados de la década del sesenta, cuando fue inaugurado, uno de los más grandes complejos de América Latina, que estimuló la instalación o ampliación de otras empresas demandantes de los insumos producidos.⁴⁷

En el caso de la maquinaria agrícola las principales inversiones fueron la instalación en Granadero Baigorria de Rheinstal Hanomag, una empresa alemana que se asoció con la local Cura Hnos. y de John Deere, con capitales suizos y norteamericanos, ambas dedicadas a la producción de tractores.⁴⁸

Por un lado, una antigua empresa metalúrgica de la ciudad, Cura Hermanos SAICF encaró entre los años 1959-1960 la fabricación de una nueva planta industrial en la vecina localidad de Granadero Baigorria, por un total de inversiones en terrenos, maquinarias, equipos, construcciones y obras civiles de más de 36 millones de pesos en vistas a la diversificación.

junio de 1966.

⁴⁶ “Síntesis del momento económico argentino”, *Clarín Económico*, año 1, núm. 9, febrero de 1962. Para esta fuente, la autorización había sido de setenta millones.

⁴⁷ Odisio, Juan, “Febo asoma. Breve historia del Polo Petroquímico San Lorenzo”, en *Anuario CEEED*, año 2, núm. 2, 2010. Para este autor, la inversión total sería de 76 millones.

⁴⁸ Sgrazzutti, Jorge, *Industria y desarrollo. El caso del Área Metropolitana del Gran Rosario (1958-1974)*, Rosario, mimeo, 1991. Banco de la Provincia de Buenos Aires – Departamento de Investigaciones Económicas y Estadísticas, *Industria del tractor*, Buenos Aires, marzo de 1960 (CEN-AF). No es posible ignorar que el corte de 1962 es arbitrario si se trata de dimensionar el conjunto de transformaciones ocurridas en este sentido, pues durante el resto de la década otras inversiones complejizaron y transformaron aún más el paisaje industrial regional. Incluso algunas plantas, como el caso ya citado de PASA, comenzaron a operar hacia mediados de la década.

Al tiempo que se contraía el rubro principal por la restricción de créditos para la construcción, se introducían modificaciones en la maquinaria y se aplicaban nuevos sistemas de producción. Para principios de 1961 ya habían incursionado en la industria ferroviaria, con más de 50 obreros que se ocupaban de reparar vagones. Pero la novedad fundamental era la puesta en marcha de Rheinstahl Hanomag Cura SA, resultado de la asociación de los industriales locales con empresarios alemanes. El edificio asignado para planta de montaje, depósitos de partes y oficinas contaba con alrededor de 5000 m² y el primer tractor Hanomag R60 fabricado en Argentina, acompañó la inauguración oficial en octubre de 1960. Cura Hnos. había integrado en la nueva empresa durante el primer año, poco más de 61 millones de pesos.⁴⁹ En el primer semestre del año siguiente ese aporte había crecido merced a los avances en la construcción, a casi 93 millones de pesos y estaba previsto integrar 140 millones a fines de ese mismo año. La parte alemana había aportado a mediados de 1961 en maquinaria (100 máquinas en total) casi un millón trescientos mil dólares, correspondientes al 43,3% del compromiso total. La superficie construida de la planta fabril constaba ya de 18000 m² cubiertos y para mediados de 1962 comenzaron a funcionar en su totalidad en las nuevas instalaciones.

Durante el año 1961 la producción de tractores había alcanzado las 1917 unidades y el personal ocupado entre obreros y empleados las 339 personas; al año siguiente esa cifra había trepado a 480. Para 1962 la producción se realizaba con un 70% de integración nacional. En 1961 se vendieron 1389 unidades y en 1962, 1639. El 15% de los tractores del mercado eran Hanomag.⁵⁰

Por otro lado, hacia fines de 1956, directivos de John Deere iniciaron gestiones para la instalación de una planta de fabricación de tractores e implementos agrícolas que fue aprobada por el Consejo de la Industria del Tractor en abril de 1959. John Deere Argentina invertiría

⁴⁹ Cura Hnos, *Memoria y Balance*, 1961. Cura Hnos. había sido fundada en 1922 para la laminación de hierro, fabricación de artículos rurales y construcción de galpones.

⁵⁰ Rheinstahl Hanomag Cura SA, *Memoria y Balance*, 1960 y 1961.

cinco millones de dólares sobre un terreno ya adquirido también en la vecina localidad de Granadero Baigorria. Mientras tanto, la empresa se instaló en Rosario en una planta provisoria, para cumplir el plan de fabricación aprobado, y en 1959 ya colocaba su producción de tractores en el mercado.⁵¹ En enero de 1961 salió de su línea de montaje el tractor número 5000, mientras sobre fin de ese año la producción acumulada había ascendido a 7087 unidades. A principios del año siguiente se lanzaron al mercado implementos agrícolas como arados de vertedera y estaba proyectado producir sembradoras. Ocupaba 732 personas.⁵²

En los dos casos, se beneficiaron con la legislación nacional y provincial. En este último caso, la regulación estaba a cargo del Instituto de Fomento Industrial y la ley 9132/56 de exención de pagos de impuestos, tasas y contribuciones provinciales.⁵³

En la provincia, en la ciudad de Villa Constitución, se autorizó también la constitución de Marathon Argentina Aceros Finos y Especiales SA, integrada por dos empresas alemanas y Acindar SA, en concurrencia paritaria de capitales. Otra empresa radicada en la provincia, Genaro Grasso SA, abriría una planta en la misma ciudad, mediante una inversión de 500 millones de pesos, acogida a la legislación provincial.⁵⁴

Otro sitio de instalación de industrias de capitales extranjeros – aunque de menor volumen- fue la región central santafesina, donde está ubicada la capital provincial, donde la automotriz IASFSA - resultante de la fusión de capitales nacionales y la alemana DKW- gozó de amplias prerrogativas otorgadas por el gobierno provincial.⁵⁵

El crecimiento de las ramas promocionadas desde el Estado Nacional fue muy rápido: durante los cuatro años del gobierno frondicista

⁵¹ *La Ingeniería*, núm. 971, abril 1959.

⁵² Consejo Federal de Inversiones, *Calendario de hechos significativos 1961*, Buenos Aires, 1962.

⁵³ Simonassi, Silvia, “El desarrollo industrial en debate...”, op. cit.

⁵⁴ Consejo Federal de Inversiones, *Calendario de hechos significativos*, op. cit.

⁵⁵ Vicentín, Enzo, *La incidencia de factores locales en la trayectoria de la industria automotriz argentina. El régimen de control del Estado santafesino y las relaciones capital trabajo en el caso de la empresa IASFSA (1959-1969)*, Tesis de licenciatura, UNL, junio 2011.

los porcentajes fueron casi del 37% en maquinarias y equipos y casi del 18% en la rama química.⁵⁶ En todos los casos, estas instalaciones contribuyeron a complejizar el panorama industrial y social de la región. Todas las empresas pertenecían a ramas dinámicas de la industria, con una tecnología más compleja, con elevados índices de productividad, empleadoras de trabajadores calificados y mejor pagos. Como hemos visto, en algunos casos se trataba en su totalidad de capitales extranjeros y en otros casos, de radicaciones en asociación con capitales locales.

En una consulta realizada a fines de 1959 sobre las principales industrias de Rosario, se señalaba entre las diez más importantes (de 7.200 contabilizadas), a Acindar SA, Celulosa Argentina SA, Minetti y Cía SA (alimenticia), Cura Hnos., Gema SA (maquinaria agrícola), Gardini SA (máquinas de coser), E. Daneri (aros para pistones), Cervecería Rosarina Schlauf y Cerámica Alberdi (de cerámica roja). A esa lista agregaban: Alfredo Marietta SA (cojinetes), Cristalerías Rosarinas San Vicente SA. (envases de vidrio), Marini y Varesio (laminación de hierro), Fader SA. (equipos de refrigeración), John Deere Argentina, Chaina y Cía, Cindelmet SA, Aster SAIC (gabinets para heladeras y aparatos de aire acondicionado), Santa Clara SAIC (aceites comestibles), Electroclor SAIC y Estexa SA (textil), lo cual daba cuenta de la diversidad de actividades, orígenes del capital y trayectorias. Antiguas empresas medianas de capitales locales compartían un ranking con las recientemente instaladas de capital extranjero.⁵⁷

De modo que es posible afirmar que numerosas empresas de capitales nacionales instaladas en la región se beneficiaron durante estos años.⁵⁸ Esto se debió en parte a la demanda de una importante industria subsidiaria muy variada, de partes, carrocías, fundición, laminado, forja, tratamientos

⁵⁶ Schvarzer, Jorge, *La industria...*, op. cit.

⁵⁷ Federación Gremial, Nota elevada al Banco Monserrat Ltda con información del Instituto de Investigaciones Económicas, Estadísticas y Financieras de Federación Gremial, Rosario, 12 de noviembre de 1959.

⁵⁸ Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir...*, op. cit.; Dirección General de Estadísticas y Censos Provincia de Santa Fe, *Censo Industrial de 1960*, Santa Fe, 1962; en Simonassi, Silvia, “El desarrollo industrial en debate...”, op. cit. expusimos el caso de los industriales de la maquinaria agrícola ante el desarrollismo.

térmicos.⁵⁹ La adecuación de los talleres en plantas modernizadas y racionalizadas capaces de atender las demandas condujo a la concreción de actividades de capacitación estimuladas por CIM y ejecutadas, por ejemplo, por ingenieros de fábricas como John Deere.

De modo que ante el dato nuevo de la entrada de capitales extranjeros mediante las generosas políticas nacionales y provinciales, los industriales, desde distintas organizaciones, elevaron sus voces. Así, la CGE afirmaba: “En relación con el problema de la industrialización, estíbase necesario analizar cuidadosamente la gravitación de la política de inversiones de capital que se anuncia, no solo por lo que ella pueda representar, sino como un futuro factor de desequilibrio de la balanza de pagos (remesas y servicios) y de competencia excesiva, si se admite su radicación en sectores donde ya existe una industria nacional que solo necesita un equipamiento adecuado”.⁶⁰

La Federación Argentina de Industrias Metalúrgicas Livianas, en su Memoria del año 1962, señalaba como uno de los factores negativos la no reglamentación de la ley 14.781, que había creado situaciones de desigualdad ante las inversiones de capitales extranjeros. Si bien aplaudían los 750 millones de dólares de radicaciones como muestra de la “confianza que merece el potencial económico del país”, la puesta en marcha de la ley garantizaría que “las radicaciones o inversiones de capitales extranjeros no queden desnaturalizadas en los propósitos de desarrollo y se transformen en perjuicios a las industrias existentes en el país”. “Sostenemos que debe alentarse la concurrencia del capital extranjero pero solo en la medida en que contribuya realmente a nuestra expansión. Para ello debe velarse porque la contribución del capital extranjero se realice dentro de un orden que atienda producciones de artículos que todavía no se fabriquen en el país o complementen las ya existentes y en puntos geográficos que interesen al desarrollo armónico de la Nación”. Y agregaban: “La no vigencia de esta ley colocó, a menudo, a empresas argentinas en condiciones de

⁵⁹ Consejo Federal de Inversiones, *Calendario de hechos significativos*, op. cit., Banco de la Provincia de Buenos Aires – Departamento de Investigaciones Económicas y Estadísticas, *Industria del tractor...* op. cit.

⁶⁰ CGE, *Informe gremial y análisis económico*, Buenos Aires, octubre de 1958 (CEN/AF).

inferioridad frente a algunas pseudo radicaciones que no representan más que importaciones embozadas, con privilegios inadmisibles y desalentadores para el esfuerzo empresario nacional”.⁶¹

Empresas que se beneficiaban de las políticas estatales mediante la asociación con capitales extranjeros y protagonizaban un importante proceso de expansión, diversificación e integración, como Acindar, insistían en reclamar la reglamentación de la ley de promoción industrial. En la memoria del año 1960, se afirmaba “En cuanto al desarrollo de las industrias básicas, se viene debatiendo en el ámbito oficial y en el privado, la conveniencia de impulsar cuanto antes el estancado desarrollo siderúrgico del país. La puesta en marcha de la planta General Savio en San Nicolás señala una perspectiva halagüeña, pero en cambio y a pesar de las reiteradas expresiones oficiales, no se han dictado las normas fundamentales que posibiliten a las empresas privadas impulsar decididamente la construcción de nuevas plantas siderúrgicas”.⁶²

A nivel local, fue la rama de maquinaria agrícola de CIM la que más airadamente se pronunció contra los peligros de radicaciones indiscriminadas por la competencia que representaría en relación con fábricas ya instaladas en el país. Así, afirmaban: “no podemos entender la desigualdad de tratamiento cuando ya existen en el país industrias [...] que tantas demostraciones de suficiencia han dado”⁶³. De allí que se declararan en lucha contra “la incomprensión de quienes siempre creen que introducir al país elementos para el campo de procedencia foránea, puede resultar de mayor conveniencia...” y presionaran para desbaratar solicitudes de radicación de empresas extranjeras que elaborarían productos similares a los producidos en el país con medidas preferenciales, tales como las estadounidenses New Holland Machine Co. y Brillion Iron Works Inc. La rama elevaba sus quejas también contra el tratamiento preferencial y

⁶¹ Federación Argentina de Industrias Metalúrgicas Livianas, *Nuestra Memoria*, 1962, mimeo (CEN/AF).

⁶² *Acindar. Historia de una voluntad de acero* y Acindar Industria Argentina de Aceros SA, *Memoria y Balance 1956-1960*. También “Un grupo de empresas industriales argentinas se propone construir una planta siderúrgica”, *Metalurgia*, núm. 195, mayo-junio 1958.

⁶³ CIM, *Memoria y Balance 16º ejercicio*, junio de 1959.

el “apoyo desmedido” otorgado a la industria de tractores, no extendido a otras maquinarias e implementos agrícolas, en general producidos en fábricas con mayor participación de capitales nacionales.⁶⁴

Este reclamo se mantuvo a lo largo del tiempo, años después escribían: “La radicación masiva, sin recargos, de capitales foráneos, que vienen a sustituir la actividad creadora de quienes hicieron patria, sembraron con fábricas el país (patrimonio nacional), contribuyeron a incrementar el producto bruto interno, y sostienen la estructura estatal mediante su aporte fiscal, sería un hecho lamentable en esta hora...” Además de destacar lo innecesario de acudir al capital extranjero, cuando, en un marco de expansión de la actividad agrícola, la industria nacional estaba en condiciones de hacer frente a la demanda, el centro de su argumentación residía en la desigualdad de condiciones en el tratamiento del capital no nacional: “¿Por qué pagar nuestros industriales recargos aduaneros que exceden el 100% al importar máquinas herramientas, y cuál es el fundamento que exime de dichos recargos al inversor que radica capitales extranjeros?”⁶⁵

De modo que la prioridad otorgada a las inversiones de capitales extranjeros fue contestada por cámaras y organizaciones empresariales que promovían y representaban a empresas de capital nacional y que visualizaban los peligros de la competencia y la desigualdad de oportunidades que tal situación generaba. A escala local, los empresarios metalúrgicos dedicados a la fabricación de maquinaria agrícola se ubicaron a la cabeza de estos reclamos sin dejar de participar en las posibilidades abiertas durante esta etapa.

4.- Los industriales carroceros ante las oportunidades abiertas en la nueva etapa

En Rosario el dinamismo de la industria metalúrgica se reflejó también en las actividades de armado y reparación de carrocerías. Durante los años desarrollistas se debatía la insuficiencia y obsolescencia del sistema de transporte público y de carga y los gobiernos nacional

⁶⁴ Simonassi, Silvia, *El desarrollo industrial en debate...* op. cit.

⁶⁵ CIM, *Memoria y balance 24º ejercicio*, junio de 1967, p.18.

y provinciales se decidieron a ofrecer drásticas soluciones a esos problemas.

Los industriales carroceros, por su parte, venían consolidando sus organizaciones tanto en la ciudad como en el país, con el objetivo de tramitar permisos de importación de materias primas - en particular de chasis-, para ser carrozados por la industria nacional y presionar para imponer aranceles a la importación de ómnibus completos.

La industria carrocera local disputó la participación en dicho proceso, y lo hizo en conjunto con similares del resto del país. En diciembre de 1955 las organizaciones de empresarios de la rama de todo el país organizaron la Primera Asamblea Nacional de Carroceros para presionar por la importación de chasis sin cabina y la uniformidad de luces para el tránsito. Un año después la Segunda Asamblea publicó una solicitada en los principales diarios (4 abril 1957) donde hacían eje en la demanda de prohibición de importación de unidades terminadas de coches de pasajeros de larga distancia, subrayando el ahorro de divisas que representaba el carrozado en el país, de 20.000 dólares por unidad, equivalente a cuatro chasis, mientras aseguraba empleo a trabajadores argentinos.⁶⁶ La Tercera Asamblea se realizó en 1957 en Rosario, desde donde declararon su intención de consolidar una industria clave para la superación del deficiente sistema de transporte, entorpecida durante años por las dificultades de provisión de insumos fundamentales. Los argumentos se repetían: el ingreso regular y sin trabas de chasis sería condición suficiente para cubrir las necesidades internas, producir un importante ahorro de divisas y garantizar puestos de trabajo en una industria intensiva en mano de obra.⁶⁷

Para estudiar las particularidades de esta industria, el gobierno nacional había creado la Comisión Especial de Estudio de la Industria Carrocera. Durante 1958 la cara visible fue una Comisión Permanente de la Industria Carrocera que era la encargada de mostrar la “capacidad

⁶⁶ CIM, *Memoria y balance 14º ejercicio*, junio de 1957.

⁶⁷ “Declaración de la Tercera Asamblea Nacional de la Industria Carrocera”, Rosario, 3 de diciembre de 1957, en CIM, *Memoria y balance 15 ejercicio*, junio de 1958.

defensiva de la industria” mediante acciones y presentaciones ante temas tales como la importación de unidades carrozadas completas o de chasis para su carrozado en el país.⁶⁸

Había factores de orden local que estimularon el crecimiento de la rama y el accionar corporativo de sus dirigentes: en Rosario, el crecimiento de la población urbana, la expansión de la ciudad hacia los suburbios con la creación de barrios industriales y la formación del cordón industrial más allá de los límites urbanos, habían incrementado la demanda de transporte público de pasajeros.

El tema se había convertido en un importante tópico de agenda pública hacía tiempo ya: en 1954 el servicio local de pasajeros de Rosario había pasado a manos de la provincia y debido a las importantes falencias que ostentaba, había comenzado un lento proceso de privatización. Cuando Juan Quilici asumió en 1958 al frente del Ministerio de Hacienda provincial -y en el marco de las políticas de racionalización encaradas por el gobierno provincial-, declaró su intención de restituir el transporte urbano de las ciudades de Santa Fe y Rosario al poder municipal, mediante la creación de un ente autárquico. El ministro responsabilizaba a las empresas de transporte de Rosario y Santa Fe “en gran proporción (d)el déficit 1958”. En rigor, ambas empresas poseían una abultada deuda previsional que ascendía a los 80 millones de pesos. De modo que muy pronto el gobernador propuso a la Legislatura el traspaso a un ente autárquico conformado por delegados de la Municipalidad, del personal de la empresa, de agrupaciones de vecinos y de organizaciones profesionales. El traspaso se aprobó rápidamente, en mayo de 1958 y la nueva gestión llamó a licitación para reacondicionar unidades usadas y comprar chasis, mientras estudiaban un aumento de tarifas.⁶⁹

La prensa local releva las distintas licitaciones abiertas por la municipalidad de Rosario para modernizar la envejecida flota, por ejemplo en el mes de setiembre empresas norteamericanas, inglesas, japonesas y

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Provincia de Santa Fe. Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, *Situación económico financiera de la provincia de Santa Fe. Informe del señor Ministro de Hacienda, economía e industrias a la asamblea legislativa*, Santa Fe, Imprenta Oficial, 1958; *El Litoral*, 5/7/58.

alemanas se habían presentado a la licitación abierta por el municipio para proveer de chasis u ómnibus completos.⁷⁰

No obstante fue Luis Cándido Carballo - tras asumir a principios de 1959 primero como interino, en su carácter de presidente del Concejo Deliberante y luego como interventor-, quien convirtió el tema del transporte de pasajeros en el emblema de su gestión, encarando resueltamente la privatización.⁷¹ Este proceso se realizó mediante el “sistema de componentes”, es decir, a través del otorgamiento de unidades a cooperativas conformadas por ex empleados de la Empresa de Transporte de Rosario-ETR, que se convirtieron a partir de entonces en propietarios de una o unas pocas unidades. Esto se consumó no sin antes transitar por un importante conflicto con el gremio, la UTA (Unión Tranviarios Automotor) que fue finalmente resuelto en abril de 1960. Otra de las modificaciones operadas fue la instalación de líneas de trolebuses (gracias a una gestión del vicepresidente Alejandro Gómez) y el paulatino reemplazo de los tranvías por ómnibus.⁷²

Este proceso fue llevado adelante por una gestión municipal paradigmática y controvertida: la gestión municipal de Carballo, caracterizada por un fuerte tono personalista con el claro propósito de

⁷⁰ *La Capital*, 10/9/58.

⁷¹ Filiberti, Beatriz, “Tranvías, trolebuses y colectivos. El conflictivo pasaje al ámbito privado, 1955-1966”, en Badaloni, Laura y Galassi, Gisela, *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*, ETUR-EMR-CESOR/CONICET, Rosario, 2011.

⁷² Algunas ideas acerca de la ligazón entre políticas industriales, gestión municipal e industria del carrozado de ómnibus hemos desarrollado en Simonassi, Silvia, “La industria carrocera rosarina y la oportunidad del desarrollo”, en Badaloni, Laura y Galassi, Gisela, *Historia...*, op. cit. Ver además *La Capital*, 6/4/60. El acuerdo suscripto entre la ETR y la UTA, establecía: “3.- La inscripción del personal será por línea, a elección de los interesados dentro de la nómina de líneas a adjudicar, debiendo completarse como mínimo un “componente línea” integrado por tantos “componentes” como unidades tenga asignada la línea (por ejemplo: si una línea tiene asignada diez unidades deben inscribirse, como mínimo, diez grupos de cinco personas... 12.- Las unidades serán entregadas en condiciones de funcionamiento y deberán ser libradas de inmediato al servicio.”: *La Capital*, 19/4/60.

emprender la racionalización del estado municipal. Esta acción de gobierno fue duramente cuestionada por las organizaciones sindicales respectivas generando un clima de conflictividad laboral que potenciaba el desatado a nivel nacional. La racionalización de la administración pública municipal derivó en el achicamiento en solo un año, de 1391 puestos de trabajo sobre 6621 existentes a comienzos del año 1959. Buena parte de los recursos ahorrados por la racionalización, fue derivado a la realización de obras públicas. A fines de 1961 el gobierno municipal privatizó el histórico Matadero Municipal que pasó a manos de la Corporación Argentina de Productores-CAP. Por cierto esta política municipal concitó entre los empresarios, tal vez como nunca antes, un apoyo generalizado.⁷³

La transformación operada en la ciudad fue rápida y duradera. Un dirigente de la UIA, si bien ofrecía una visión nada imparcial de la gestión de Carballo al frente de la Municipalidad de Rosario, pues quería torcer la voluntad de la UCRI a favor de la candidatura del intendente rosarino a gobernador, hablaba del “efecto psicológico Carballo” y describía los contrastes que brindaba la ciudad antes y después de su gestión: “Viajo a Rosario desde hace 26 años. Hasta hace dos, jamás ví innovaciones, ni siquiera mantenimiento, desde el punto de vista edilicio. Pavimentos, parques, recolección de basuras, ordenamiento de tránsito, transporte de pasajeros, etc., mostraban abandono inveterado”. “Actualmente Rosario está transformado. Pavimentos arreglados, parques cuidados, recolección de basura –privatizada- tan perfecta que hasta hay un número telefónico para exponer quejas, tráfico ordenado, transporte –entregado a los propios obreros para su explotación privada- muy mejorado y muchas otras manifestaciones tendientes a lograr mayor comodidad y seguridad de la población, son índice de preocupación y eficiencia”.⁷⁴

⁷³ Filiberti, Beatriz y Armida, Marisa, “Entre la proscripción y el desarrollo, 1955-1966”, op. cit.

⁷⁴ Y abundaba en una caracterización de los trabajadores del transporte y de la modalidad de gestión local: “Otro gremio rebelde: los obreros de la empresa mixta de transportes. El servicio era malo y deficitario. La única solución era privatizar el transporte. Fue ofrecido a los obreros. Estos se negaron. Pero las autoridades municipales persistieron y se impusieron. Ahora los obreros propietarios están satisfechos. Uno de ellos me dijo: “pensar que no queríamos y nos estamos

Adjudicaba también a su gestión las autopistas a Buenos Aires y Santa Fe y los trabajos básicos de la Avenida de Circunvalación. Decía que “lo expuesto y muchas otras cosas menos ostensibles pero no menos importantes, se han hecho sin alardes, en forma ejecutiva, eliminando el “expediente”, y trabas burocráticas. Ello ha engendrado en el pueblo la sensación de estar dirigido por una firme determinación puesta al servicio de una capacidad eficiente”. “La obra realizada, la forma de ejecución y la personalidad medida y reservada de su principal ejecutor, han determinado que la población de Rosario se encuentre subyugada por lo que podríamos denominar “el fenómeno psicológico Carballo”, que además, afirmaba el dirigente empresario, atravesaba el conjunto de las capas sociales.⁷⁵

Fue justamente durante su gestión cuando los industriales carroceros de la ciudad intensificaron las gestiones y presiones a nivel local y provincial para apuntalar la expansión de la industria.

En Rosario durante el primer año de la gestión desarrollista, alrededor de cincuenta unidades de transporte urbano habían sido carrozadas por las principales empresas locales sobre chasis importados y desde entonces los empresarios locales procuraron negociar con el ministro provincial Quilici y con el Intendente de la ciudad, el incremento de los pedidos. Decían estar en condiciones de entregar 150 unidades en 150 días – a razón de un ómnibus diario- con la sola condición de disponer de los chasis. Como resultado de las gestiones, a mediados de 1960 los industriales congregados en CIM, festejaban el carrozado de ochenta unidades más. Una vez privatizado el servicio de transporte urbano en abril de 1960, la demanda de nuevos coches fue atendida por una industria en expansión. De modo que el caso de los carroceros ofrece un ejemplo claro de la acción encaminada a obtener ventajas prácticas de

haciendo casi ricos”. El servicio es frecuente y puntual. Los coches arreglados y limpios. En suma, servidores y público, complacidos”: Carta enviada por el Dr. Rodolfo L. Roccatagliata a Nestor Grancelli Cha, Buenos Aires, 12 de junio de 1961, (CEN/AF).

⁷⁵ Carta..., op. cit. Desde otros ángulos, se lo denominaba “domador de gremios”, por su intransigente actitud frente a las huelgas y protestas: Filiberti, Beatriz y Armida, Marisa, “Entre la proscripción...”, op. cit.

las reformas emprendidas en los municipios y las provincias en el área de los servicios.⁷⁶

Si bien los industriales locales habían sido beneficiados por la racionalización de los servicios públicos en la ciudad, el mercado para sus productos excedía los límites regionales, abasteciendo otros puntos del país e iba más allá de las demandas de esos poderes públicos. El propio modelo de industrialización y sus efectos habían expandido la demanda de la producción de la rama, impulsando la ampliación de instalaciones en Rosario y la apertura de nuevas fábricas. Empresarios locales viajaban a Alemania y EEUU a hacer contactos y estudiar métodos para abaratar costos y acelerar la producción.

Las cifras publicadas dan cuenta de la realidad por la cual transitaba la rama: la importación total de chasis armados y semi armados había sido en todo el país de 205 unidades en 1959, 973 en 1960 y 458 en 1961; por valores que crecieron de los 589.000 U\$S, a 3.750.000 y 4.345.000 respectivamente, importados de la República Federal Alemana y Suecia. Las cifras correspondientes a ómnibus eran las siguientes: 49 carrocerías por U\$S 243.000, 364 por 2.500.000 y 420 por 4.000.000. Estas cifras evidencian el incremento de las entradas año a año y también la importancia en el total de chasis importados en 1961 destinados a

⁷⁶ El sitio de Internet *buses rosarinos* releva una serie de empresas de transporte urbano e interurbano, muchas hoy desaparecidas, creadas bajo la gestión desarrollista: Las Delicias, a la cual se le asignaron 13 ómnibus Leyland Royal Tiger serie Worldmaster adquiridos por la Municipalidad en 1958 y carrozados por las firmas Decaroli y Cametal; Molino Blanco que usó 6 unidades Chevrolet; COTAL, que si bien nació durante el peronismo, gracias al estímulo estatal a la creación de cooperativas y como solución parcial al problema del transporte del cordón industrial sur, se desdobló en 1960 en línea roja y negra, incorporando unidades Borgward/Decaroli y entre 1962-64 incorporó cinco modelos Chevrolet importados de Brasil, para cubrir el trayecto a Pérez; la empresa Gran Rosario SRL que inició sus actividades en febrero 1962 con 22 unidades y la empresa El Ñandú que absorbió la línea E con coches Man y chasis procedentes de Alemania carrozados en Rosario por Cametal y Decaroli. Luego incorporaron Bedford con carrocería de Rider: www.busesrosarinos.com.ar. También, Filiberti, Beatriz y Armida, Marisa, “Entre la proscripción...”, op. cit.

ómnibus.⁷⁷ Otro dato de importación de chasis para ómnibus da cuenta de la entrada en 1959, de 167 toneladas y U\$S 243.000; esos números en 1960, eran de 3.444 y 3.930.000.⁷⁸

En el transporte de pasajeros el desarrollo era descripto como “extraordinario”: “las fábricas de nuestra ciudad marchan a la cabeza en la elaboración de unidades grandes del tipo de ómnibus para pasajeros, las que tanto en calidad como en cantidad, están catalogadas como muy superiores en relación con las fabricadas en otras zonas del país”. En las fábricas carroceras rosarinas de transporte de carga se notaba una “inusitada actividad”, también en acoplados, furgones y pick ups para el transporte comercial. No obstante, seguían cuestionando enérgicamente el ingreso libre de recargos de unidades importadas.⁷⁹

En el mes de octubre de 1961, los carroceros locales decidieron realizar diversos actos para difundir el desarrollo de la industria nacional del carrozado de ómnibus, para lo cual exhibieron productos de la industria local frente al edificio de la CIM y se realizó un homenaje a la prensa en la persona de Ovidio Lagos –de *La Capital*–, entre otros actos. Los oradores fueron Francisco Román y Juan Marini, quienes actuaban en su calidad de presidente y secretario respectivamente, de la Comisión Nacional y Carlos Pérez, presidente de la Cooperativa TAC de Mendoza.

En una conferencia de prensa realizada posteriormente, Román se refirió al transporte urbano y de larga distancia y al problema de la importación como principal preocupación, cuestionó el procedimiento de compra directa sin dar participación a la industria nacional y destacó el volumen y trascendencia de las unidades carrozadas, pues en Rosario se construían mensualmente 50 unidades. Por entonces, como afirmamos,

⁷⁷ “Los automotores y sus partes dentro del rubro importación de maquinarias”, en *Clarín Económico*, año II, núm.15, agosto de 1962.

⁷⁸ “Las importaciones de maquinarias y vehículos durante 1960”, en *Economic Survey*, 21/3/61. Los artículos aparecidos en esta publicación, desglosando el rubro “Maquinarias y vehículos” estaban encaminados a mostrar que si bien había crecido la importación de maquinarias, las destinadas a uso industrial no lo había hecho en la misma medida. El crecimiento obedecía más bien a la importación de partes para automotores y para actividades mineras y petrolíferas y electricidad.

⁷⁹ CIM, *Memoria y balance 18º ejercicio*, junio de 1961, pp. 22 y ss.

los industriales viajaban a Europa y EEUU a buscar modos de abaratar costos y acelerar la producción. Juan Marini era uno de esos empresarios, de modo que habló en esa oportunidad sobre su experiencia en Europa.⁸⁰

Por último Francisco Orpinell, se refirió a la necesidad de un plan orgánico para resolver el problema del transporte que excedía el carácter local, para extenderse a “todo el mundo”. Pedían la derogación del decreto que permitía la libre importación de carrozados, créditos al transporte y a la industria argentinos y la creación de un plan orgánico con la participación de los sectores interesados. El representante de la empresa de transporte, por último, se refirió en la conferencia a la agilidad, rapidez y honradez de la industria carrocera argentina y subrayó las entregas puntuales realizadas a los transportistas mendocinos.⁸¹

La persistencia del permiso para importar unidades completas libres de impuestos comenzó a preocupar a los industriales, al punto que la prensa se hizo eco sobre el final de 1961. El diario santafesino *El Litoral* declaraba a la industria carrocera “en peligro”, aclarando que la política estatal había conducido a una crisis que había provocado despidos en Córdoba. La industria nacional debía abonar por los materiales que importaba recargos desde un 40 a un 150% y las unidades extranjeras se introducían sin límites fiscales. A los industriales locales se les negaba créditos –decían- mientras se ofrecían a los vendedores extranjeros. Tanto la promesa incumplida de otorgar créditos del Banco Nación para financiar la industria local como un decreto que autorizaba al Ministerio del Interior a comprar en el exterior, sin licitación pública, sin concurso de precios y sin limitación de cantidades, vehículos carrozados para las provincias, eran cuestionados duramente.

Se referían en particular al “apremio” por importar vehículos carrozados y ponerlos en servicio “se justifica en esta etapa de reestructuración ferroviaria, pero no debería haber apartado del gobierno de la orientación tradicional, manteniendo recargos a la importación, limitando cupos de introducción y reservando márgenes para que la industria local mantenga su nivel de producción, estimado en 500

⁸⁰ Entrevista realizada a Juan Marini, empresario metalúrgico, 30 de julio de 1999.

⁸¹ *La Capital*, 7 y 8/10/61.

unidades mensuales”. “No se puede demorar indefinidamente un llamado a licitación, anunciado hace tres meses, para el carrozado de seiscientos chasis y abrir simultáneamente los grifos para importar lo que bien se puede producir en el país”. Meses después el mismo diario denunciaba similares problemas: mientras no se concursaba una promesa de carrozado de 600 unidades y las unidades que entraban libres de recargo no iban a entes autárquicos oficiales sino que se adjudicaban a particulares.⁸²

De modo que ya en la segunda mitad de 1961 la prensa y las asociaciones empresarias habían salido a protestar públicamente contra la liberación de recargos a unidades completas importadas, la cual era denunciada como “una real protección a la industria foránea y un evidente perjuicio para la industria nacional”. Las protestas parecían anunciar la llegada de un año crítico: el año 1962 estuvo marcado por el golpe de estado, la recesión y la falta de una política crediticia adecuada y se acudió a la importación de ómnibus en gran escala. En la memoria de mediados de ese año los carroceros denunciaban estar atravesando una “crítica situación” por la autorización para importar unidades carrozadas libres de recargo, gravamen e impuesto, por la falta de créditos y por una situación generalizada entre los empresarios de desconcierto y desunión.⁸³

En ocasión de realizarse la Octava Asamblea Nacional, nuevamente en Rosario, a fines de ese año, los seiscientos chasis importados para ser carrozados, yacían desde hacía meses en depósitos oficiales y permanecerían allí algunos años más. Esta coyuntura crítica se cerró unos años después y se abrió un nuevo ciclo de expansión, en el cual la industria nacional estuvo en condiciones de superar la dependencia de la materia prima importada. En Rosario en particular, se comenzaron a fabricar chasis y se iniciaron las experiencias de exportación a países limítrofes.

Ese proceso dio lugar al encumbramiento en las directivas de CIM de empresarios de la rama, como el ya citado Francisco Román y Benedicto Decaroli.

⁸² *El Litoral*, 2/12/61 y 7/3/62.

⁸³ CIM, *Memoria y balance 19º ejercicio*, junio de 1962, pp. 37 y ss.

El primero de ellos tuvo una destacada militancia en el interior de CIM y en su sucesora, AIM (Asociación Industriales Metalúrgicos): fué vocal suplente en el período 1959/60, vocal titular desde octubre de 1971 hasta abril de 1972 y vicepresidente hasta completar el período por el fallecimiento del entonces presidente Rómulo Bonaudo y la asunción provisoria a la presidencia de Juan Gayol. Fue presidente de AIM durante dos períodos: 1965/68 y 1972/15 de marzo de 1976, momento en el cual renunció secundado por una parte del Consejo Directivo. Durante esos años lideró el núcleo histórico de dirigentes. Su última gestión fue duramente cuestionada por su notable acercamiento al gobierno peronista de 1973-76 y a los grupos empresarios más identificados con el régimen. Fue director obrero de la Empresa de Transporte de Rosario (ETR). Pertenecía a CAMETAL, una fábrica fundada en el año 1947 para la fabricación y reparación de carrocerías, junto con el también mencionado Francisco Orpinell, quien poseía desde 1918 talleres de carrocerías, José Lazare, quien había ocupado cargos directivos en empresas de transporte y Luis Colin, ex capataz de la ETR, que tuvo a su cargo la conducción técnica de la fábrica. En 1962 la empresa se convirtió en Sociedad Anónima y unos años después además de armar y reparar, fabricaban chasis, llegando a exportar.⁸⁴

Otro de los dirigentes, Benedicto Decaroli, pertenecía a la segunda generación de una familia dedicada al carrozado en la ciudad de Rosario: la historia de esta fábrica se remonta a los hijos de un inmigrante italiano, Lorenzo Decaroli que fundaron Decaroli Hnos SRL para fabricar y reparar carros. En un momento en que los chasis de camiones se adaptaban para fabricar transporte de pasajeros, comenzaron a especializarse en carrocerías de media y larga distancia. Carrozaban también chasis Ford para ómnibus de treinta asientos (entre seis y ocho unidades por mes) y en la década de 1940 empleaban aproximadamente 140 obreros. Alfredo y Lorenzo fundaron en 1961 en plena zona industrial en el sur de la ciudad,

⁸⁴ La trayectoria de Román en tanto dirigente de CIM ha sido trabajada en Simonassi, Silvia, *Historias de metal...*, op. cit. Además, Cámara de Sociedades Anónimas, *Guía de sociedades anónimas*, 1972 y <http://www.busesrosarinos.com.ar/industria/Cametal/cametal.htm>

A y L Decaroli SA, para fabricar chasis para ómnibus en una planta con 9.000 metros cuadrados, 400 operarios y una producción media de 120 unidades carrozadas por año. Por acuerdo con Deutz AG, una empresa alemana instalada en Haedo, provincia de Buenos Aires para fabricar motores, crearon la marca “Deutz Decaroli” para fabricar y comercializar ómnibus autoportantes como representantes en todo el Cono Sur.⁸⁵

De modo que el despegue de la rama en la región se produjo durante los años frondicistas, a través de presiones y negociaciones y atravesando momentos críticos, en particular por la competencia de la producción importada.

Como superada la recesión de 1962/63 la expansión pudo continuar, no es extraño encontrar en empresarios dedicados a esta actividad algunas de las rememoraciones nostálgicas sobre el período. Benedicto Decaroli declaraba: “la mejor época fue a fines de la década del ’50, cuando ya se fabricaban ómnibus en serie. AyL Decaroli fabricaba los chasis Magirus-Deutz, Decaroli Hermanos los carrozaba y en tiempos de Allende se exportaron 250 coches a Chile.... Luego hubo una caída muy grande. Necesitaban ómnibus en Capital Federal y Gran Buenos Aires y se trajeron 1.500 unidades Mercedes Benz carrozadas en Brasil y Alemania. En ese entonces los carroceros nos unimos, Frondizi nos atendió por intermedio del Ministro Dr. Conde. Fueron varios días de lucha pacífica, y finalmente Frondizi hizo traer 100 chasis ingleses para poder trabajar sobre ellos, ya que estábamos con la fábrica cerrada”. Benedicto, como otros referentes metalúrgicos, conocía el oficio, pues había comenzado trabajando madera en los Ford T carrozados en Decaroli Hnos.⁸⁶

⁸⁵ “Familia Decaroli” en *Industria & Empresas*, agosto de 2004; <http://www.busesrosarinos.com.ar/industria/Decaroli/decaroli.htm>; *El transportista*, 229, diciembre 1995; Cámara de Sociedades Anónimas, *Guía de sociedades anónimas*, 1972.

⁸⁶ *El transportista*, 229, diciembre 1995. En el testimonio hay una confusión temporal, por la cual se asocia los “buenos tiempos” del primer desarrollismo con un período posterior, el de los primeros setenta (el gobierno de Allende en Chile, 1970-73), tal vez por tratarse de dos “buenos tiempos”, el segundo eclipsado en la memoria por la lucha política y la virulencia de las contiendas sociales.

En el momento en que se relevaba este testimonio, el sector industrial en el cordón del Gran Rosario atravesaba una severa crisis, expresada en las dificultades que ostentaban diversas ramas, los cierres de establecimientos, los despidos de trabajadores industriales y la conflictividad laboral resultante de tal escenario. La Comisión Permanente de la Industria Carrocera Argentina afirmaba en 1994: “Si no se toman medidas correctivas, la industria carrocera argentina – concentrada en Rosario, con una facturación anual de 60 millones de pesos, 1200 operarios afectados y que mueve como la construcción a otras industrias- está condenada a desaparecer en brevísimo plazo”. En junio de 1995, Cametal entró en convocatoria de acreedores y tenía toda su planta de trabajadores suspendida, al igual que DIC SA. El Informe general del síndico de la convocatoria de acreedores de esta última empresa indicaba que las causas exógenas que condujeron a la situación de la empresa, fueron la apertura indiscriminada de la importación de ómnibus y chasis de Brasil y la desregulación y crisis del transporte de pasajeros de media y larga distancia. Se señalaban otras causas, endógenas, como el proceso de inversiones de la empresa conducente a afrontar un proceso de reconversión, unificando las dos plantas, para mejorar los procesos industriales y reducir los costos fijos, lo cual había generado un nivel de endeudamiento desproporcionado. Por otra parte, hacer frente a los despidos masivos hubiese generado una “carga financiera adicional”. Entre octubre de 1993 y mayo de 1995 la empresa ya había despedido casi cuatrocientos trabajadores.⁸⁷

5.- Conclusiones

Tanto en las entrevistas orales como en las memorias escritas por empresarios de la industria, son destacables las connotaciones positivas otorgadas a los escasos cuatro años ocupados por el gobierno frondicista. En el caso de los industriales rosarinos congregados en corporaciones

⁸⁷ Rofman, Alejandro, *Convertibilidad y desocupación en la Argentina de los 90. Análisis de una relación inseparable*, CEUR-CEA-CBC-UBA, Buenos Aires, 1997, pp. 146 y ss.

representativas de la pequeña y mediana industria de capitales nacionales, esto es particularmente visible. Ya hemos mostrado cómo aparecen esas evocaciones en uno de los referentes locales de la industria carrocera. Pero son elocuentes también en otra cantidad de testimonios orales y escritos de la década de los noventa, mencionados más atrás.

No obstante, en este trabajo hemos demostrado que la relación entre los empresarios y el frondicismo puede definirse como un vínculo atravesado por múltiples contradicciones, donde primaron los reclamos, las quejas y las advertencias; que convivieron con ciertos reconocimientos a las oportunidades - aunque incompletas e insuficientes-, abiertas durante la etapa.

¿Cómo explicar entonces la recurrencia de estas evocaciones? Es posible afirmar que en los testimonios relevados entre 1990 y 2002, la crisis de la industria y su profundización en los noventa ubicaron al frondicismo como un hito clave, fundante, en el proceso de desarrollo industrial. Es posible que esa valoración positiva responda a ese clima de ideas que hizo del desarrollismo un fenómeno mucho más amplio que la definición de un gobierno en particular y que tiñó parte de los debates sobre la industria a lo largo de toda la década del sesenta y primeros setenta. En otros términos, el breve período frondicista era leído e interpretado por los empresarios desde los noventa, como parte de una época pasada, asimilada a la industrialización y al desarrollo nacional, que en Rosario y el sur de Santa Fe tuvo un impacto significativo. Tan relevante como el proceso de des-industrialización que atravesó la región en el momento desde el cual reflexionaban sobre su ubicación particular en los procesos de industrialización.

En este trabajo hemos procurado tensar y complejizar esos relatos empresarios producidos *ex post*, recuperando para los años en los cuales transcurría la experiencia desarrollista, contradicciones, oposiciones y desacuerdos que obedecían a las disímiles experiencias y trayectorias de los industriales, las ramas y las regiones sobre las cuales profundizamos el análisis.

Así, hemos explorado en primer lugar, las interpretaciones historiográficas que sobre la relación entre empresarios y corporaciones han circulado en las últimas décadas, advirtiendo en algunos análisis más contemporáneos un interés por iluminar complejidades y

particularidades regionales. En ese sendero, analizamos las posturas de tres de las organizaciones empresarias rosarinas, las tres congregaban ciertas fracciones de la burguesía industrial, aunque sus organizaciones no se arrogasen esa exclusiva función. Son los casos de la tradicional Bolsa de Comercio local, que desde el año 1952 contaba con una cámara industrial que agrupaba grandes empresas nacionales y extranjeras de la región, no incluidas en la otra corporación estudiada, la Federación Gremial del Comercio y la Industria, que como su nombre lo indica, desde su fundación en 1919 pretendía congrega a industriales de la región y logró una importante representación entre fracciones de pequeño y mediano porte, sustentando principios industrialistas y federalistas. No obstante esta última, como parte del proceso de “desperonización” posterior a 1955, fue cambiando su composición y perdiendo esa anterior identidad. De allí que en 1958 encontrase a ambas corporaciones asentadas en la defensa de postulados liberales, a partir de los cuales leyeron las políticas frondicistas. De allí también, que no aparezcan en sus pronunciamientos críticas a la política de atracción de capitales extranjeros o de competencia exterior. Lejos de ello, en algunos casos se encuentran apelaciones a la restitución a capitales privados de empresas nacionalizadas y a los capitales extranjeros como capaces de operar esa sustitución.

Por su parte, las cámaras de base, como la de industriales metalúrgicos, y sus subdivisiones - las “ramas”- se posicionaron a partir de las demandas específicas de su respectivo sector. Los industriales de la maquinaria agrícola, hegemónicos en la Cámara durante estos años pero históricamente presentes por la relevancia de la actividad a escala provincial, demandaron tratamiento equitativo con respecto a los capitales extranjeros, sus empresas transitaron por una etapa de expansión y se asociaron en algunos casos con capitales extranjeros para aprovechar las oportunidades de la etapa.

En rigor, la importancia de las transformaciones económicas, productivas, sociales, territoriales que provocó el proceso de localización de nuevas industrias en la región explica la relevancia otorgada al tema por los industriales de la región. La instalación de estas grandes empresas de capitales extranjeros era un dato nuevo, un proceso recién iniciado del cual

no se conocía sino parcialmente sus reales dimensiones y que desbordó la etapa aquí considerada, para extenderse al menos hasta mediados de los setenta.

Distinto fue el caso de los carroceros, de preponderancia más reciente, que usufructuaron las oportunidades brindadas por las políticas urbanas y de racionalización sostenidas por los gobiernos municipal, provincial y nacional, así como las transformaciones en el sistema de transporte que se estaba operando por esos años. En este caso, la competencia de la importación desde el exterior configuró la demanda central. No obstante, tampoco durante esta etapa pueden contemplarse las dimensiones de crecimiento y expansión de la rama, que continuó a lo largo de la década y hacia mediados de los años setenta ocupaba casi 1.600 personas en 35 establecimientos. La historia de la rama luego de ese período fue de crisis y reconversión, hasta la crisis terminal de mediados de los noventa.

Créditos, impuestos, salarios por productividad, fueron temas recurrentes que atravesaron transversalmente las distintas actividades y unificaron/articularon las demandas de los empresarios de la región durante los años frondicistas.

Bibliografía

Altamirano, Carlos, *Bajo el signo de las masas, 1943-1973*, Emecé, Buenos Aires, 2001.

Altimir, Oscar, Santamaría, Horacio y Sourrouille, Juan, “Los instrumentos de promoción industrial en la posguerra”, en *Desarrollo Económico*, núm. 21, abril-junio de 1966.

Badaloni, Laura y Simonasi, Silvia, “Asociacionismo empresario y conflictividad social en la Rosario de entreguerras” en Sandra Fernández y Oscar Videla (comp.), *Ciudad oblicua. Aproximaciones a temas e intérpretes de la entreguerra rosarina*, La Quinta Pata y Camino Ediciones, Rosario, 2008.

Brennan, James y Rougier, Marcelo, *Perón y la burguesía argentina. El proyecto de un capitalismo nacional y sus límites (1946-1976)*, Lenguaje Claro Editora, Buenos Aires, 2013.

Cúneo, Dardo, *Comportamiento y crisis de la clase empresaria*, CEAL, Buenos Aires, 1984.

Filiberti, Beatriz y Armida, Marisa, “Entre la proscripción y el desarrollo, 1955-1966”, en *Rosario en la Historia, de 1930 a nuestros días*, Tomo I, UNR Editora, Rosario, 2000.

Filiberti, Beatriz, “Tranvías, trolebuses y colectivos. El conflictivo pasaje al ámbito privado, 1955-1966”, en Badaloni, Laura y Galassi, Gisela, *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*, ETUR-EMR-CESOR/CONICET, Rosario, 2011.

Freels, John, *El sector industrial en la política nacional*, Eudeba, Buenos Aires, 1970.

Fronidizi, Arturo, *Industria argentina y desarrollo nacional*, Ediciones Qué, Buenos Aires, 1957,

Fronidizi, Arturo, *Mensajes Presidenciales - 1958-1962*, tomo I, Centro de Estudios Nacionales, Buenos Aires, 1978

Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*, Emecé, Buenos Aires, 2007.

Jáuregui, Aníbal, “La productividad del trabajo: otra “batalla” del desarrollismo (1955-1962)”, *Anuario CEEED*, año IV, núm. 4, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2012.

Mallon, Richard y Sourrouille, Juan V., *La política económica en una sociedad conflictiva. El caso argentino*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1973.

Niosi, Jorge, *Los empresarios y el estado argentino, 1955-1969*, Siglo XXI, Buenos Aires, 1974.

Odisio, Juan Carlos, “Breve historia de la regulación estatal del sector petroquímico argentino”, en Zappino, Jorge (coord.), *Estado y políticas públicas para el desarrollo*, INAP, Buenos Aires, 2011.

Odisio, Juan Carlos, “Febo asoma. Breve historia del Polo Petroquímico San Lorenzo”, en *Anuario CEEED*, año II, núm. 2, 2010.

Raccanello, Mario, “Surcando una nueva industrialización. El estado empresario en la fabricación de maquinaria agrícola (1952-1961)”, ponencia presentada al III Congreso Latinoamericano de Historia Económica y XXIII Jornadas de Historia Económica, San Carlos de Bariloche, 2012.

- Rofman, Alejandro, Cristiá, Carlos y otros, *Prediagnóstico de la estructura productiva del Área Gran Rosario*, Municipalidad de Rosario, Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario, 1971.
- Rofman, Alejandro, *Desarrollo económico del Gran Rosario*, Rosario, 1962, mimeo.
- Rofman, Alejandro, *Convertibilidad y desocupación en la Argentina de los 90. Análisis de una relación inseparable*, CEUR-CEA-CBC-UBA, Buenos Aires, 1997.
- Rougier, Marcelo, *Industria, finanzas e instituciones en la Argentina. La experiencia del Banco Nacional de Desarrollo, 1967-1976*, UNQ Editorial, Buenos Aires, 2004.
- Schvarzer, Jorge, “Promoción industrial en Argentina, características, evolución y resultados”, *Documentos del CISEA* núm. 90, 1987.
- Schvarzer, Jorge, *Empresarios del pasado. La Unión Industrial Argentina*, CISEA - Imago Mundi, Buenos Aires, 1991.
- Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir. Una historia político social de la industria argentina*, Planeta, Buenos Aires, 1996.
- Sgrazzutti, Jorge, *Industria y desarrollo El caso del Área Metropolitana del Gran Rosario (1958-1974)*, Rosario, mimeo, 1991.
- Sidicaro, Ricardo, *La Bolsa de Comercio de Buenos Aires y la representación de intereses empresarios. Estudio de sociología*, CISEA, Buenos Aires, noviembre de 1988.
- Sikkink, Kathryn, *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2009.
- Simonassi, Silvia, “Perfil industrial y dinámica social en la provincia de Santa Fe (1943-1976)”, en Aguila, Gabriela (comp.), *De los cordones industriales al eje de integración Mercosur (1940-2005)*, Tomo 11 de Barrera, Darío (dir.), *Nueva Historia de Santa Fe*, La Capital & Prohistoria Ediciones, Rosario, 2006.
- Simonassi, Silvia, “Industria y dinámica asociativa: la Asociación de Industriales Metalúrgicos de Rosario como expresión de la conformación de un área industrial regional (1943-1976)”, en Bandieri, Susana, Blanco, Graciela y Blanco, Mónica (comps.), *Las escalas de la Historia Comparada*, T. II, Miño y Dávila Editores, Buenos Aires, 2008.

Simonassi, Silvia, “El desarrollo industrial en debate: gobierno desarrollista y sector industrial en la provincia de Santa Fe, 1958-1962”, en Marcelo Rougier (dir.), *Estudios sobre la industria argentina. Políticas de promoción y estrategias empresariales//2*, Lenguaje Claro Editora, Buenos Aires, 2010.

Simonassi, Silvia, “La industria carrocería rosarina y la oportunidad del desarrollo”, en Badaloni, Laura y Galassi, Gisela, *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*, ETUR-EMR-CESOR/CONICET, Rosario, 2011.

Simonassi, Silvia, “Repensando el problema de la productividad en la Argentina de los años frondicistas”, ponencia presentada en las XXIV Jornadas de Historia Económica, Rosario, 2014.

Simonassi, Silvia, *Las organizaciones empresarias de la industria en Rosario (1930-1962)*, tesis doctoral inédita, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario, 2012.

Vicentín, Enzo, *La incidencia de factores locales en la trayectoria de la industria automotriz argentina. El régimen de control del Estado santafesino y las relaciones capital trabajo en el caso de la empresas IASFSA (1959-1969)*, Tesis de licenciatura, UNL, junio 2011.

Vicentín, Enzo, “La empresa automotriz IASFSA en Santa Fe. Características de una experiencia en los márgenes (1959-1969)”, en *Avances del CESOR*, año X, núm. 10, 2013.