

---

## “Hacia el soberano y próspero futuro de la nación”. Los inicios de Fiat Concord en la Argentina del primer peronismo (1945-55)<sup>1</sup>

**Camilo Robertini**

Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile  
Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo, Chile  
[camilo.robertini@gmail.com](mailto:camilo.robertini@gmail.com)

Recibido: 13/08/2020  
Aceptado: 06/11/2020

### Resumen

---

En este artículo se reconstruyen los inicios de la Fiat Concord, colocando el énfasis en dos ejes: el primero, representa los proyectos industriales y económicos que terminaron en la construcción del establecimiento de Ferreyra, Córdoba; el segundo, se concentra en la “ideología Fiat” y en el proyecto paternalista elaborado por la empresa. Se sostiene que la colaboración de distintas personalidades vinculadas al viejo régimen fascista, exiliados en la Argentina de los 50, influyó en la elaboración de una visión fuertemente conservadora de las relaciones laborales. El trabajo propuesto se basa en una amplia documentación inédita presente en el Archivo Storico Fiat de Turín y en distintos archivos italianos y argentinos.

**Palabras clave:** Fiat Concord, Primer peronismo, Historia de la industria

### «Towards the Sovereign and Prosperous Future of the Nation». The beginnings of Fiat Concord in the Argentina of First Peronism (1945-55)

### Abstract

---

This article reconstructs the beginnings of the Fiat Concord, emphasizing two axes: the first one represents the industrial and economic projects that ended in the construction of the Ferreyra premise, in Córdoba; the second one focuses on the 'Fiat Ideology' and the paternalistic project drawn up by the company. It is argued that the collaboration of various personalities linked to the old fascist regime, exiled in Argentina during the 50s, influenced the elaboration of a strongly

---

<sup>1</sup> Este artículo forma parte del proyecto 2020/2023 “Fiat y los regímenes militares en Chile, Brasil y Argentina. Un mapa transnacional del autoritarismo fordista: 1964- 1982” n. 3200530 financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID).

conservative vision of labour relations. The proposed paper is based on extensive unpublished documentation present in the Historical Archive Fiat in Turin and in various Italian and Argentine archives.

**Keywords:** Fiat Concord, First Peronism, history of industry

## «Hacia el soberano y próspero futuro de la nación». Los inicios de Fiat Concord en la Argentina del primer peronismo (1945-55)

### Introducción

La historia de la presencia de las grandes empresas multinacionales en la Argentina se suele relacionar con la etapa del desarrollismo económico inaugurada por el gobierno radical de Arturo Frondizi y aquel de Arturo Illia. Sin embargo, como la historiografía ha confirmado en los últimos años (Basualdo, 2005; Rougier y Schorr, 2015), ya durante la segunda presidencia de Juan Domingo Perón, el proyecto económico gubernamental apostó a la industria privada internacional como eje del desarrollo de los sectores livianos y pesados de la economía nacional (Rouger, Oddisio, 2017).

En el marco del segundo plan quinquenal, el Estado empresario realizó inversiones en el sector metalmecánico y siderúrgico, apuntando al fortalecimiento de la industria pesada y al surgimiento de la automotriz, sin excluir la participación de capitales y empresas extranjeros (Belini, 2006). Entre 1947 y 1948 se implementaron los planes de atracción de empresas extranjeras, con los cuales se esperaba dar una respuesta duradera a la necesidad de motorizar el agro argentino y proveer autos económicos a las principales ciudades del país. Durante la etapa de radicación de empresas extranjeras, dentro de las cuales aquellas de capital italiano ocuparon un lugar de primera línea, llegaron a la Argentina miles de pequeñas y medianas empresas y, dentro de las grandes, la Fiat, Fabbrica Italiana di Automobili Torino. La motorización de la Argentina por mano de las automotrices europeas fue un fenómeno de primaria importancia no solamente desde el punto de vista industrial, sino también por lo que respecta a la modernización de los consumos culturales y de los estilos de vida de una generación (Lanciotti y Lluch, 2012).

Esa temática ha sido analizada por la historiografía argentina desde la perspectiva de la historia económica y de las empresas, que han puesto particular atención en el proceso de modernización del país (Lanciotti y Lluch, 2018). La llegada de empresas italianas con sus técnicos y trabajadores ha sido objeto de interés tanto de la historia de las empresas como de la historia del trabajo y de la migración (Devoto, 2006; Bertagna, 2006; Bertagna, 2014; Scarzanella, 1983, Goldestein y Lluch, 2010).

Aunque la radicación de empresas extranjeras fue un fenómeno muy importante durante la segunda posguerra, éste no era nuevo para Argentina. Ya en la década del '20 y del '30 numerosas empresas, sobre todo de capital británico y estadounidense, se habían radicado en el país (Pindera, 2009). Tal es así que en 1941 el capital británico, concentrado en buena medida en las compañías ferroviarias, representaba el 60% del total de las inversiones extranjeras (Lanciotti y Lluch, 2014: 186-187).

La historiografía económica se ha encargado de analizar los mecanismos y las estrategias a través de los cuales los capitales de los países centrales fueron ocupando los mercados periféricos llegando a jugar un rol protagónico en el desarrollo económico de Argentina (Heras, 2004; Lanciotti, 2007; Villaroya, 2007). Particular relieve ha tenido el estudio de las políticas post '29 implementadas por los gobiernos para enfrentar la crisis económica y su efecto sobre las empresas extranjeras que allí operaban. Hasta la década del '50, sin embargo, las inversiones extranjeras se concentraron en el sector alimenticio y “las 100 mayores empresas industriales se dedicaron prioritariamente a las ramas de alimentos, electricidad, petróleo y minería” (Lanciotti y Lluch, 2014: 190-191). Fue solamente a partir de los '50 que las grandes automotrices comenzaron a ocupar un lugar importante en economía local.

La historia de las empresas en Argentina se caracteriza por no haberse volcado únicamente al enfoque de la *buisness history*. En cambio, los estudios respecto de estas temáticas se han interesado también en la historia de los conceptos económicos y en la sociología del trabajo (Barbero, 1995; López, 2010). Resultan centrales algunos estudios que, desde enfoques distintos, han analizado las relaciones entre capital y trabajo en el espacio industrial nacional. La relevancia de las *company towns* y del espacio industrial han sido abordadas desde la antropología (Neiburg y Ratier, 1988), de la sociología (Soul, 2007) y de la historia, logrando un análisis de conjunto entre el manejo empresario y la realidad de la fuerza de trabajo (Lobato, 2001; Lorenz, 2007; Barragán, 2009).

Por su importancia en el panorama italiano, la historia de la Fiat ha sido estudiada desde principio en sus distintos aspectos: en lo que concierne las relaciones industriales en las grandes plantas de Turín (Annibali y Berta, 1999; Musso y Nardi, 1996; Pizzolato, 2012; 2017), por el vínculo entre la gran empresa metalmeccánica y los gobiernos italianos (Berta, 1998; Bigazzi, 2000) y por su proyección internacional (Bigazzi, 1986). Con respecto a este último tema, la atención de los historiadores ha sido captada principalmente por la penetración de Fiat en el hemisferio norte, en Europa oriental y la Unión Soviética (Fava, 2013). Pese a la importancia alcanzada por Fiat en países como

Brasil y Argentina, solamente en años recientes han aparecido estudios monográficos sobre su presencia en América Latina (Scarzanella, 2020) y en la Argentina (Robertini, 2019). En este sentido consideramos que la historia de la gran empresa automotriz es un campo en expansión que ofrece innumerables pistas de investigación y elementos por analizar.

En este trabajo, nuestro objetivo es analizar dos temáticas vinculadas entre sí: en primer lugar, los proyectos industriales, económicos y políticos que hicieron posible que Fiat se instalara en la ciudad de Córdoba durante el gobierno peronista; en segundo lugar, la formación de la “ideología Fiat” y el proyecto cultural y de relaciones laborales implementados por la marca italiana, que se inspiró en el corporativismo fascista y en el paternalismo elaborado por Fiat entre los '30 y los '50. Nos interesa establecer si la presencia en la Fiat Concord de altos mandos de la administración del Estado fascista y de la RSI tuvo un papel en la elaboración de las relaciones laborales de la empresa durante los '50. Nos preguntamos, pues: ¿es posible establecer vínculos entre la migración fascista y la peculiar elaboración de la disciplina del trabajo y de la visión del sindicalismo de la Concord? Puesto que los ex fascistas se dedicaron a la técnica y al trabajo en las empresas italianas, ¿es posible reconstruir fragmentos de ideología fascista que hayan circulado y forjado los experimentos de relaciones industriales en la Concord?

Planteamos como hipótesis que la llegada a la Argentina de gerentes, técnicos y empleados vinculados en distintos niveles con el viejo régimen fascista influyó en la elaboración de una visión fuertemente conservadora de las relaciones laborales desde sus comienzos hasta el ciclo conflictivo que desembocó en los “cordobazos” (1948-1969). Fue solamente a partir de 1969 que nuevas generaciones de trabajadores industriales – sobre todo en Córdoba y en menor medida en Buenos Aires – rompieron con las lógicas y las disciplinas que procedían de Italia, dando un paso definitivo hacia la superación de la vieja organización de la disciplina industrial. Para reconstruir los mecanismos a través de los cuales se implementó la “ideología Fiat” y para dar cuenta de cómo operó sobre los trabajadores, recurriremos a documentación en buena medida inédita procedente tanto de los archivos de la Fiat ubicados en Turín, como en otros acervos documentales de Argentina.

### **Una empresa “al servicio de la nación”. El surgimiento de la Fiat Concord al amparo del Estado peronista**

Los grandes grupos automotrices de capitales europeos y norteamericanos, surgidos a raíz de la revolución tecnológica del motor de combustión interna, desarrollaron desde comienzos del siglo XX la tendencia a ocupar los mercados internacionales con sus productos y con una red de oficinas mecánicas y técnicas a través de las cuales proporcionar asistencia a los usuarios. La Fiat fue creciendo entre las dos guerras explotando exitosamente la necesidad del entonces Reino de Italia de armas y, a la vez, las ambiciones imperialistas de Benito Mussolini. Fue así como la empresa italiana creció al amparo del régimen fascista, si bien su dueño y fundador, Giovanni Agnelli, siempre remarcó la independencia de la marca italiana con respecto al régimen (Castronovo, 1999).

Si bien Fiat se identificó a menudo como una empresa arraigada nacionalmente, ya en 1910 contaban con una proyección en los mercados de Europa, Norteamérica y Asia. Recién en 1919 la marca italiana estableció su presencia en la Argentina, a través de la implantación de una sucursal comercial en Buenos Aires. Luego, en 1923, inauguró un salón de exposición ubicado en la Avenida de Mayo de la ciudad capital. En ese entonces, se distribuyó también un catálogo de productos que se editaba en Buenos Aires, que constituía el centro de sus negocios en América Latina.<sup>2</sup>

Desde sus comienzos, Fiat implementó una estrategia comercial que apuntaba a estrechar lazos con las comunidades de italianos emigrados, con el doble objetivo de vender sus productos a los nostálgicos de la península y para establecer vínculos con el activo mundo empresario ítalo-descendiente. Éste, presente en los principales centros urbanos del país, ofrecía a la firma italiana una posibilidad más de penetrar en el mercado local.

La presencia de Fiat en ese entonces fue, sin embargo, poco relevante, y en 1925 sólo el 4,2% de los vehículos exportados desde Italia llegaron a Argentina (Bigazzi, 1986). Las dificultades de incrementar las exportaciones hacia América Latina residían en la mayor facilidad que tenían empresas como la Ford y Chevrolet, que ensamblaban sus vehículos en Buenos Aires y en la poca fiabilidad de los transportes transoceánicos utilizados para enviar regularmente autos y repuestos desde Europa.

La Segunda Guerra Mundial, los bombardeos sobre Turín y la momentánea suspensión de la producción retrasaron los proyectos que Fiat tenía pensados para el mercado mundial. Su director general, Vittorio Valletta, alejado momentáneamente de la

---

<sup>2</sup> Véase la “Revista Fiat” editada en Buenos Aires y conservada en parte en la Biblioteca Nacional “Mariano Moreno” de Buenos Aires.

presidencia de Fiat por la acusación de colaboracionismo con el régimen fascista, volvió al mando en 1945. En la segunda posguerra, la estrategia del grupo apuntó a los mercados de los países emergentes y en especial modo a España. Allí, gracias a la buena relación que Francisco Franco cultivaba con el *establishment* italiano de los años 30, la Fiat pudo fundar su sucursal española: la SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) (Tappi, 2008).

Los primeros contactos entre el gobierno de Perón y la Fiat se dieron en el marco del viaje que realizó Eva Perón a Italia en 1947. Allí pudo visitar la exposición de la industria italiana y participar de reuniones y almuerzos con varios empresarios y comerciantes.<sup>3</sup> En aquel contexto, grupos de empresas italianas se organizaron para expandir sus negocios a Argentina y además de la Fiat se candidatearon para llegar al país otras empresas de capital italiano, como Olivetti, Eni y Ansaldo.

En 1947, el Estado en línea con el intervencionismo de los países occidentales, comenzó a ocupar un papel protagónico en la economía nacional. Desde el principio se optó por la constitución de sociedades mixtas y se comenzaron a nacionalizar algunos sectores estratégicos de la economía. Se constituyó la Dirección Nacional de Industrias del Estado (DINIE) y el Estado mismo fundó empresas como la Sociedad Mixta Siderurgia Argentina (SOMISA) (Belini y Korol, 2012).

Concluido el primer plan quinquenal, el gobierno de argentino consideró necesario fortalecer algunos sectores industriales que, durante los primeros años de gestión, no habían sido desarrollados. En primer lugar, se apuntó a la industria metalmeccánica y a la automotriz, con la cual se esperaba generar un aumento de la productividad del agro. El Estado empresario, a través de distintas vertientes (créditos, protección del mercado interno, convenios con otros países) implementó la industrialización de sectores económicos considerados estratégicos como el metalúrgico y el automotor. Como demuestra Belini (2009), el llamado a las multinacionales extranjeras que se dio a partir de 1948 no contrastaba con los planes industrialistas del peronismo, sino que era parte de una política económica que apuntaba a equilibrar la balanza comercial para luego seguir con el proyecto industrialista anclado en la sustitución de importaciones.

Entre el '47 y el '48 se firmaron acuerdos de cooperación económica entre el gobierno de Roma y el de Buenos Aires, que culminaron en la visita de una delegación

---

<sup>3</sup> Le due giornate milanesi della signora Eva Perón, en *Corriere della Sera*, 28-6-1947. Todos los documentos y artículos citados procedentes de archivos y diarios italianos fueron traducidos por el autor.

italiana a Buenos Aires en 1949.<sup>4</sup> La decisión de invertir en Argentina se basaba en la potencialidad que representaba su mercado emergente y hambriento de motores, y en la presencia de un entramado de empresas de capital italiano, que representaban el 11% del total de las empresas extranjeras allí operantes (Bertagna, 2014).

“Argentina pide a Italia obreros especializados [que llegan] con urgencia y en número conspicuo para cumplir con el plan quinquenal de Perón. [...] Las relaciones laborales y de civilización entre el pueblo italiano y el pueblo argentino se estrecharán generando efectos positivos para todos. [...] 10.000 obreros, artesanos y técnicos, llegarán con maquinarias y herramientas propias y hasta con sus baracas/dormitorios y las cocinas. [...] pronto nuestra colectividad será recibida con calor por nuestros hermanos que van a enriquecer Argentina con nuevas y exuberantes energías.”<sup>5</sup>

Se generó una carrera hacia Argentina en la que arribaron decenas de pequeñas y medianas empresas de capital extranjero de distintas ramas industriales (Lanciotti y Lluch, 2015) para invertir en el mercado local. Por su lado, en 1948, el Estado implementó la Comisión Nacional de Radicación de Industrias (CONRI), a través de la cual se esperaba atraer empresas cuyo *know-how* tecnológico era elevado. Sin embargo, sobre todo en el caso de las pequeñas y medianas empresas italianas que se radicaron en Argentina, la gran mayoría consistía en constructoras y textiles y en general aportaban un bajo coeficiente tecnológico (Bertagna, 2014).

El proceso gubernamental de atracción de empresas involucró también a Fiat que, sin embargo, desde 1945, estaba estudiando la posibilidad de intervenir en el mercado local sin la existencia de un convenio específico con el gobierno argentino. El presidente Valletta, obtenidos amplios créditos por parte de los Estados Unidos en el marco del Plan Marshall, eligió a Aurelio Peccei como responsable para el futuro desarrollo de los planes industriales en América Latina. Intelectual cercano al movimiento político Giustizia e Libertà, durante los '30 Peccei trabajó para Fiat entre Turín, la China de Chiang Kai-shek y la Unión Soviética, adquiriendo las capacidades del *manager* habilidoso y manteniendo buenas relaciones con los gobiernos de estos países. Encarcelado por su oposición al

---

<sup>4</sup> Firmati importanti accordi con l'Argentina e il Brasile, en *Corriere della Sera*, 9-10-1949.

<sup>5</sup> Così lavoreranno i nostri in Argentina. Un'impresa italiana vi si trasferisce con 10.000 operai e macchinari propri, en *Corriere della Sera*, 21-3-1947.



fascismo, fue parte del comité de interventores de la Fiat, que la administró en la transición del fascismo a la democracia (Castagnoli, 2009). En 1948, luego de la normalización de la empresa, de la cual fue alejado por su orientación política, fundó en Buenos Aires la Delegación Fiat para América Latina (DAL) a través de la cual se estudiaron y analizaron los proyectos de inversión en Argentina y Brasil. Las dificultades presupuestarias y burocráticas hicieron que en los primeros años de su funcionamiento no se concretara el plan de la creación de una fábrica de tractores en territorio argentino.

En 1949 se fundó la Agromecánica SACIF, sociedad de capital mixto ítalo-francés para la importación de tractores y en 1951 se creó la Fidemotor, para la asistencia grandes motores. Sin embargo, el proyecto económico de la Fiat se basaba, como había ocurrido con la SEAT en Barcelona, en la colaboración económica y técnica con una gran industria nacional. En el caso argentino, Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) cumplía con las características necesarias para edificar una fábrica de tractores en Córdoba: personal formado y establecimientos medianamente preparados para sostener el esfuerzo industrial. IAME había sido creada en 1950 con el objetivo de limitar la salida de divisas producto de la importación de automotores desde el exterior (Raccanello y Rougier, 2012). IAME surgió como un complejo industrial cuyo objetivo era producir todos los insumos metalmecánicos que escaseaban en el país. Fueron sobre todo los tractores Pampa uno de los hitos productivos de la IAME, que se dedicó a la producción de maquinarias que se destinaron a las principales colonias agrícolas de Argentina. Sin embargo, la necesidad de contar con un establecimiento moderno y nuevos modelos de tractores – el Pampa era un modelo obsoleto – hizo evidente la necesidad de que una empresa extranjera apoyara a IAME. Fue así que, según Raccanello (2013), IAME abrió las puertas del país a Fiat, cuyo objetivo era la producción de masas de tractores. Sin embargo, si bien es cierto que a raíz de esa colaboración Fiat desembarcó en Argentina, en el mediano plazo sus planes apuntaron a diversificar la producción y abastecer el mercado nacional de autos, materiales ferroviarios, grandes motores y camiones.

Entre 1947 y 1948, técnicos de la Fiat viajaron a Buenos Aires para participar de reuniones con la IAME y el general Manuel Savio, fundador de Fabricaciones Militares, con el objetivo de concretar la realización de una fábrica de tractores. Fiat tenía intenciones de acompañar el proyecto industrialista del peronismo, limitando lo más posible la importación de repuestos desde el exterior, si bien en su informe para Turín, el encargado de Fiat, el ingeniero Carlo Rolle, subrayaba el “retraso tecnológico” local y la necesidad de “hacer llegar a Argentina, no solamente los gerentes, técnicos y especialistas

indispensable para dar comienzo a la producción, sino también los trabajadores y empleados que no se puedan encontrar en el país”.<sup>6</sup>

Rolle, en mayo de '48, visitó distintos establecimientos nacionales con el objetivo de encontrar las empresas que hubiesen proveído la nueva fábrica de los repuestos necesarios para su funcionamiento. El gobierno argentino había establecido criterios rígidos para la radicación de empresas en el país, sobre todo en lo que respectaba a la autosuficiencia de los emprendimientos industriales de productos importados y no producidos localmente. Sin embargo, como observamos en una comunicación entre la sede de la Fiat de Buenos Aires y Turín, “El general Savio insistió sobre dos asuntos [...] que el concurso [para la radicación de empresas] es muy genérico para satisfacer a todas las empresas interesadas y que no hay que tomarlo al pie de la letra”.<sup>7</sup> La buena relación que corría entre la empresa privada y el gobierno argentino, que en los primeros años le había dejado mucha libertad, parecía suficiente para concretar el proyecto de la fábrica de tractores. Sin embargo, la muerte de Savio y los problemas presupuestarios del gobierno hicieron que el plan para la realización de esa fábrica, inicialmente pensada para la ciudad de Mendoza, no se concretara.<sup>8</sup> Tampoco otro acuerdo, en 1949, entre Fiat y la Dirección General de las Fabricaciones Militares (DGFM) dio los resultados esperados.

Recién en 1951, cuando en el marco del segundo plan quinquenal se declaró de interés nacional la producción de maquinarias agrícolas, Fiat pudo consolidar su presencia en la Argentina. Viajó al país Valletta que tuvo reuniones con Perón, al cual se le aseguró la coincidencia de visión entre el proyecto nacional-industrialista del justicialismo y el plan de penetración industrial de la Fiat. Fue así como en 1954 se inauguró la fábrica de tractores de Córdoba, declarada de “interés nacional”, y se planificaron ulteriores emprendimientos industriales.<sup>9</sup>

Para convencer al gobierno justicialista de los “buenos propósitos” de la multinacional italiana, dado que siempre quedaba la sospecha de que pretendía aprovechar los recursos nacionales, Fiat impulsó producciones cinematográficas y publicistas que remarcaban “la contribución de las empresas privadas para solucionar los

---

<sup>6</sup> Archivo Storico Fiat, Turín, fondo Divisione Affari Internazionali, legajo 4, “Fabricaciones Militares, Progetto Fabbrica di Autocarri”, 1948.

<sup>7</sup> Archivo Storico Fiat, Turín, fondo Divisione Affari Internazionali, legajo 2/2, “Argentina Fabbrica di Autoveicoli”, 1948.

<sup>8</sup> Archivo Storico Fiat, Turín, fondo Divisione Affari Internazionali, Legajo 4, “Appunti fabbrica in Argentina”, 1948.

<sup>9</sup> Archivo Storico Fiat, Turín, fondo Divisione Affari Internazionali, legajo 2/1, “Fabbrica in Córdoba”, 1950.

grandes problemas del país”.<sup>10</sup> Por su parte, la multinacional, recuperando el discurso industrial-nacionalista del gobierno, construyó un imaginario positivo de la industrialización que subrayaba los efectos benéficos del “progreso” y de la mecanización del país.

Fiat, en ese sentido, se empeñó en una campaña para convencer a los argentinos de que, si bien se trataba de una empresa privada, ella perseguía los objetivos de prosperidad y de convertir al país en una potencia, compartidos por amplios sectores. El director general de la Fiat Concord, como se llamó el conjunto de fábricas a partir del '54, retomó ese imaginario y brindó declaraciones entusiastas. En el documental “Trattori Argentini” realizado por la Concord ese mismo año y dirigido por el cineasta Humberto Peruzzi, la marca italiana subrayaba el aporte realizado con respecto a la mecanización del agro y al crecimiento de la riqueza nacional. En un tono parecido al de los documentales de la Segunda Guerra Mundial, acompañado por la música de Wagner, el cortometraje daba forma al imaginario industrialista a través de un plano-secuencia sobre la fábrica de Córdoba, acompañado por las solemnes palabras del narrador:

“Aparecen los tractores, alineados en un orden perfecto. Es el ejército mecánico del trabajo. El campo de batalla es el surco abierto en esa tierra bondadosa, la victoria es la espiga dorada. [...] Son máquinas que, sin embargo, tienen un alma. El alma de quien la proyectó y de quienes las construyeron. Ejército en marcha pacífica *hacia el soberano y próspero futuro de la nación* [...] El día de trabajo se ha terminado, termina el ruido de las máquinas y el personal vuelve a sus hogares. *Fabbrica e focolare*, trabajo y familia. La vuelta al hogar es una pausa de meditación para aquellos hombres que operan para construir condiciones de vida social modernas para todos, para la Argentina. En la oscuridad de la noche, mientras máquinas y motores descansan, los obreros que se alejan de la fábrica llevan en sus ojos, en el alma, la enseña luminosa de su trabajo: Concord”.<sup>11</sup>

La realización industrial de la Fiat en Córdoba respondía a las reales exigencias del país y era coherente con los planes de inversiones que se habían hecho en Turín. La fábrica de

---

<sup>10</sup> Archivio Nazionale del Cinema d'Impresa, Fabbrica argentina di trattori Concord (Fiat Someca), 1954, <https://www.youtube.com/watch?v=cm4lK-GqGpg>

<sup>11</sup> Archivio Nazionale del Cinema d'Impresa, Fabbrica argentina di trattori Concord (Fiat Someca), 1954, <https://www.youtube.com/watch?v=cm4lK-GqGpg>

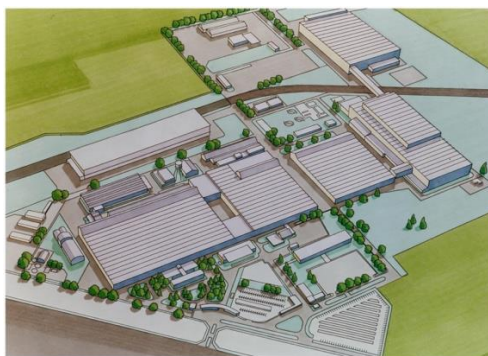
tractores de Córdoba fue proyectada para producir 1000 tractores por año, pero para que fuera más competitiva los dirigentes de la Concord logran que a finales de 1955 tuviera una capacidad productiva cinco veces mayor. El complejo industrial de Córdoba fue pensado como una fábrica moderna y racional que ocupaba 57.000 metros cuadrados, repartidos entre dos naves principales, una oficina para el personal administrativo y los espacios externos conectados a la red de ferrocarriles comerciales.

### **Ilustración 1, Fábrica de Ferreyra, 1955**



Fuente: Memoria y Balance de Fiat Concord, 1955.

### **Ilustración 2, Avanprogetto della fabbrica di trattori**



Fuente: Archivio Storico Fiat.

La planta contaba con más de 200 máquinas importadas tanto de Italia como de otros países. La producción de tractores en 1955 fue de 1900 unidades y se apoyó a la red de empresas auxiliares que proveían piezas y repuestos no fabricados en Ferreyra. Fiat Concord estimaba que cerca de 200 empresas habían brindado piezas y productos a su planta de Córdoba, lo cual tenía un efecto positivo hacia “el desarrollo manufacturero” de Argentina.<sup>12</sup> En el complejo de Ferreyra, a finales de 1955 trabajaban 375 obreros y

<sup>12</sup> Archivio Storico Fiat, Turín, Memoria y Balance de Fiat Concord, 1955.

204 empleados, aunque se preveía que, a pleno régimen, la planta hubiese requerido el trabajo de 900 entre obreros y empleados.

La inauguración de la planta de Córdoba se podía considerar tanto para el gobierno peronista como para la empresa italiana como satisfactoria. Sin embargo, como había sostenido Fiat ante la presidencia argentina en la etapa de proyección de la inversión, la radicación de Fiat en Córdoba no podía ser sostenida solamente por la empresa italiana.

“Las nuevas tecnologías [en uso en las fábricas mecánicas] determina el recurso a medios tecnológicos y financieros tan importante que es indispensable la intervención del gobierno, tanto en la construcción de la Fábrica [como] en la protección de la producción [de la] competencia extranjera”.<sup>13</sup>

Detrás del discurso nacionalista ostentado por la empresa se escondía una peculiar forma de pensar a la industria, que marcó históricamente la trayectoria de Fiat no solamente en Italia, sino en Argentina, Brasil y los otros países en los cuales se estaba invirtiendo: la cercanía al gobierno de turno y la constante actividad de *lobby* cuyo objetivo era obtener regímenes preferenciales, protección de la importación a través de aranceles sobre los productos extranjeros, por medio de los cuales se pretendía consolidar un verdadero monopolio local. En sus memorias, el mismo Aurelio Peccei no ocultó que a menudo la actividad de la Fiat y de las grandes empresas había “explotado cada subsidio estatal posible” aumentando sus ingresos y, a la vez, agrandando las dimensiones de las empresas más allá de las reales necesidades del país (Peccei, 1976: 26). A través de esa estrategia, la Fiat Concord prosperó bajo el gobierno peronista, y se inauguraron en 1954 los Talleres de Asistencia Técnica de Capital Federal, al mismo tiempo que se comenzó a construir la Fábrica Grandes Motores Diesel ubicada en Córdoba.

El golpe de Estado de la llamada Revolución Libertadora que derrocó a Perón tuvo un considerable impacto sobre los planes y los proyectos de la joven Fiat Concord. Pocas semanas después de la asunción de Lonardi, se creó una comisión de investigación acerca de aquellas empresas que habían surgido y habían acumulado grandes ganancias durante el gobierno peronista. Fiat, Mercedes Benz y Alfa Romeo, junto con otras más, fueron investigadas. A finales de 1955, el gobierno decretó la interdicción de la Fiat.

---

<sup>13</sup> Archivo Storico Fiat, Turín, fondo Divisione Affari Internazionali, legajo 2/1, “Fabbrica in Córdoba”, 1950. El subrayado es original.

En esa ocasión, Peccei explotó su red de conocidos en Buenos Aires y la misma Embajada de Italia para evitar el paro completo de las actividades. Por su lado, la sociedad se defendía de las acusaciones de enriquecimientos ilícitos afirmando que “no hemos tenido vinculación o trato [particular] con el régimen depuesto” y protestando contra la comisión de investigación que representaba una “sorpresa dolorosa [y] un agravio moral inmerecido”.<sup>14</sup> De esta forma, Fiat presentó una recusación contra la investigación impulsada por el poder ejecutivo, afirmando que el “patrimonio acumulado era legítimo”.<sup>15</sup>

Pocos meses después, en 1956, cayeron las acusaciones, pero permaneció la duda acerca de si el rápido desarrollo de Fiat debía ser leído dentro de la preferencia personal que Perón tenía hacia el grupo italiano (Scarzanella, 2020: 30-32). De todas formas, Fiat creció aún más rápidamente en los años siguientes, abriendo fábricas y sucursales en varias provincias del país y transformándose en la primera empresa privada del país. Su parábola descendiente comenzó cuando se agotó el paradigma de sustitución de las importaciones y desarrollista, y se implementaron las medidas neoliberales bajo el gobierno de la Junta cívico-militar, que afectaron al modelo corporativo y de economía controlada bajo el cual habían podido ampliar su base comercial y productiva (Robertini, 2019).

### **Los empresarios nostálgicos del fascismo y el mundo del trabajo en la Fiat Concord de los '50**

El éxito que tuvo Fiat para afirmarse en el mercado argentino, como vimos, se debió a las buenas relaciones establecidas con el gobierno y con el activo mundo empresario ítalo-argentino que operaba entre las dos orillas del océano. Aurelio Peccei y la Fiat, para asegurarse una sólida presencia en Sudamérica, recurrieron a todo tipo de vínculos con otras empresas y a la influencia de importantes connacionales para respaldar sus planes industriales. En este contexto, Argentina no representaba para el capital italiano un destino como cualquier otro: en el río de La Plata habían desembarcado millones de italianos en el marco de las oleadas migratorias de los siglos XIX y XX (Devoto, 2000) y en la última migración, entre 1945 y 1960 (Favero, 2013). Dentro de los miles de trabajadores, golondrinas, artesanos y empleados se encontraban también empresarios y

---

<sup>14</sup> Memoria y Balance de Fiat Concord, 1955, p. 16.

<sup>15</sup> Memoria y Balance de Fiat Concord, 1955, p. 16.

capitalistas. En Buenos Aires, durante los años '30, se había constituido un fuerte núcleo de empresarios vinculados al fascismo italiano que mantenían estrechas relaciones con el empresariado y con el Estado argentino (Scarzanella, 2005). Alrededor de Vittorio Valdani y del llamado “gruppo italiano”, el Circolo Italiano y a la Ambasciata se nuclearon importantes figuras que se reconocieron en el fascismo y que participaron de la fundación del Fascio de Buenos Aires (Grillo, 2006).

Valdani era un técnico de la Pirelli que, a principios de siglo, había emigrado a Argentina para trabajar en la Compañía General de Fósforos. El ingeniero y partidario del fascismo, junto con otros empresarios italianos, fue el eje de importantes intercambios industriales y culturales que culminaron con la financiación de la “voz oficial” de los italianos en la Argentina: el “Mattino d'Italia” (Bertagna, 2009).

Hacia la mitad de la década del '50, el 11,1% de las empresas argentinas estaba constituido por el capital italiano (Bertagna, 2013). Sobre todo luego de 1945 y de la derrota definitiva del fascismo y de la caída de la Repubblica Sociale Italiana (RSI), Buenos Aires fue objetivo nuevamente del fenómeno migratorio. Entre el “gruppo italiano” de Buenos Aires y los técnicos, ingenieros, burócratas y jefes emigrados se estableció una red de “solidaridad” a través de la cual muchas personalidades involucradas con el régimen de Mussolini decidieron zarpar y tomar la vía de lo que consideraban un exilio. Argentina representó una «patria de reserva» (Bertagna, 2007) para miles de italianos perseguidos por la justicia de transición o simplemente demasiado comprometidos con el viejo régimen para seguir en la península. Llegaron a Buenos Aires figuras de primera plana del fascismo como Carlo Scorza, último secretario del Partito Nazionale Fascista, Gino Miniati, Ministro dell'Economia Corporativa durante la RSI y, entre otros, Vittorio Mussolini, segundo hijo del dictador italiano. Estas personalidades, llegadas presumiblemente con ingentes recursos económicos gracias a la red de solidaridad que los esperaba en Buenos Aires, se dedicaron a distintas actividades económicas e industriales.

Si bien existieron connivencias entre la Ambasciata, la Cruz Roja Internacional y el Vaticano para facilitar su salida de Italia, la “emigración fascista” a la Argentina no fue el resultado de una conspiración. Como ha demostrado Federica Bertagna, la llegada de los ex jefes italianos no se dio en el marco de un plan premeditado por el peronismo y tampoco de un oscuro proyecto para fundar una “internacional fascista”, sino que se llevó a cabo a través de rutas migratorias pre-existentes. Los ex fascistas que dejaron Italia para dirigirse a Argentina a menudo tenían una parte de su propia familia en el país o, como

en el caso de Vittorio Mussolini, constituyeron una nueva familia en la Argentina (Bertagna, 2007). Recién llegados a la Argentina, a menudo con documentación falsa y pasaportes de emergencias, los ex fascistas encontraron una inserción laboral en la red de pequeñas y grandes empresas de capital mixto ítalo-argentino.

La Fiat, que se asomaba a la Argentina en el mismo período, no fue de ninguna manera ajena a estas circunstancias, sino que buscó reclutar técnicos y dirigentes procedentes de ese peculiar flujo. Luego de 1945, muchos de los gerentes, técnicos y empleados de Turín se fueron a España para fundar SEAT, aprovechando la ocasión para alejarse momentáneamente de la justicia italiana. En Argentina, Aurelio Peccei, un antifascista militante que había sufrido en carne propia la tortura y la cárcel, se vio obligado a dialogar con los fascistas locales y con el grupo de Valdani para garantizar el éxito de los planes industriales del grupo. En ese contexto, hubo intentos de “pacificación” entre fascistas y antifascistas italianos, y en la Argentina de los ’50 no fue raro ver a antiguos enemigos colaborar en la misma empresa. Esa circunstancia fue aún más clara en empresas como Pirelli, Techint, Olivetti y en la misma Fiat, en las cuales trabajaron codo a codo no sólo fascistas y antifascistas, sino también ex fascistas y judíos italianos que habían huido de la promulgación de las leyes raciales y del exterminio. Esa circunstancia demostró que, luego de 1945, la comunidad italiana de empresarios de Buenos Aires, si bien no dejó de actuar políticamente, se volcó al trabajo, sepultando – al menos públicamente – las concepciones políticas autoritarias implementadas durante el fascismo (Scarzanella, 2020: 70).

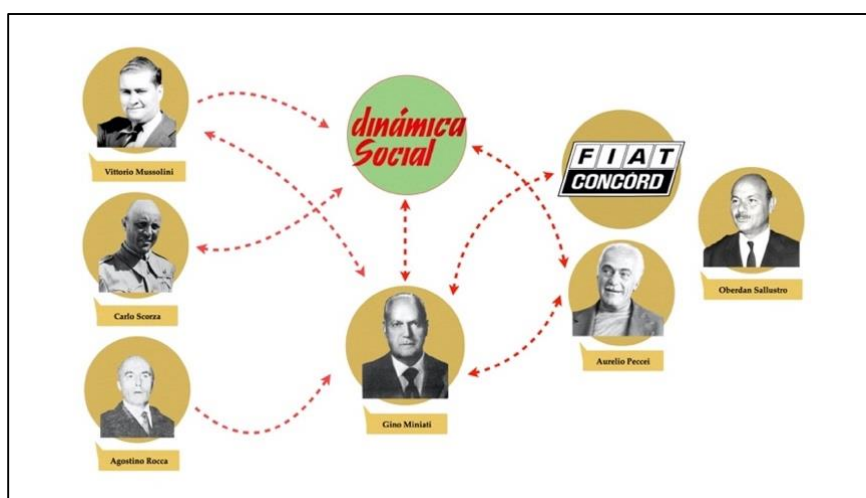
Las comunidades italianas de ultramar sepultaron, por lo menos públicamente, las antiguas enemistades y diferencias políticas y se transformaron en promotoras de la penetración de las grandes empresas privadas y públicas de la nueva república italiana. Casos evidentes de esa conducta “pragmática” fueron el apoyo que recibió la ENI (Ente Nazionale Idrocarburi) por parte de Enrico Mattei (otro antifascista) que en Buenos Aires colaboró con Vittorio Valdani y con la Techint de Rocca.

En este contexto es oportuno analizar las trayectorias de algunos gerentes de la Fiat Concord que, con una historia de involucramiento con el fascismo italiano, estimularon la discusión acerca de las relaciones laborales y el modelo de sindicalismo en la Argentina de los ’50. Peccei, como vimos, para asegurar los proyectos de la Fiat mantuvo una estrecha relación con Agostino Rocca que representaba la Fiat en Argentina y a través de la cual la empresa de Turín colaboró en distintos proyectos del gobierno peronista, como la construcción del Gasoducto Perón entre Buenos Aires y la Patagonia



en 1949.<sup>16</sup> Además de Rocca, otro técnico del régimen que se acercó a la Fiat Concord fue Gino Miniati. Experto de derecho corporativo, Consigliere Nazionale de la Corporazione del Legno, docente de derecho laboral y corporativo y Director General del Ministero dell'Economia Corporativa, se dirigió a Argentina en 1948, perseguido por la justicia italiana. En Buenos Aires, se vinculó a la comunidad de fascistas locales y a principios de la década del '50 entró en Fiat Concord como jefe del sector económico y financiero.

### Ilustración 3, La red de ex fascistas en Argentina y su vinculación con la Fiat Concord.



Fuente: elaboración nuestra.

En los años '50, un sector importante de los ex fascistas se reconoció en la revista “Dinámica Social”, fundada por Scorza, alrededor de la cual colaboró la galaxia de ex fascistas, nazistas y “nostálgicos” de los totalitarismos que se habían mudado o escapado a Argentina (Cucchetti, 2015; Albornoz, 2019; Girbal-Blacha, 1999). Fiat, Olivetti y otras empresas italianas compraron espacios publicitarios en “Dinámica Social” y también figuras importantes del empresariado, como Oberadan Sallustro, Peccei y Rocca escribieron en esa publicación, confirmando que la “pacificación” entre fascistas y antifascistas se podía considerar un hecho.

Si bien la participación en la política no fue el elemento sobresaliente en la trayectoria de vida de muchos fascistas que migraron a Argentina, el conjunto de conocimientos y aprendizajes adquiridos en la Fiat bajo el fascismo y en la administración

<sup>16</sup> Gigantesca conduttura di gas dalla Patagonia a Buenos Aires, en *La Stampa*, 24-1-1950.

del Partido Fascista, fue un trasfondo que jugó un papel importante a la hora de pensar el diseño de la empresa y de sus relaciones industriales. Para los gerentes y técnicos que llegaron desde Turín y tuvieron que construir desde cero el sistema de las relaciones laborales y los equilibrios entre fuerza de trabajo y sindicato y entre sindicato y empresa, la “lección” del fascismo italiano, del corporativismo y del fordismo se revelaron fundamentales. Miniati fue una de las figuras centrales en la elaboración de un original pensamiento acerca de las relaciones laborales y del modelo sindical. A partir del análisis de sus escritos acerca de temáticas sindicales y laborales en la revista “Dinámica Social” es posible reconstruir uno de los núcleos ideológicos que conformó la estructura, evidentemente autoritaria y verticalista, de las relaciones laborales en la Concord.

Frente al intento de elaborar un modelo sindical nacional por parte del peronismo, que en cierto modo se acercó a la propuesta elaborada por el corporativismo en los años '30 (Elgorriaga, 2010), personajes como Miniati y Jaime María de Mahieu perfilaron la necesidad de un sistema social basado en un “Estado nuevo”. En su primer artículo sobre el tema, el italiano afirmaba que: “los pueblos comprenden que no lograrán hallar su justo equilibrio eligiendo entre el capitalismo individual [y] el capitalismo de estado”. Frente a concepciones económicas dicotómicas, enmarcadas en el escenario de la Guerra Fría, era necesario “encontrar una tercera solución que, utilizando los recursos de la iniciativa individual y los beneficios de una disciplina superior” estableciera un nuevo orden económico y social.<sup>17</sup> En el contexto de una supuesta “disolución” de los valores morales y al difundirse del individualismo, el experto en derecho corporativo afirmaba también la necesidad de subordinar “los intereses individuales a aquellos superiores de la Nación [a través de] la colaboración entre las clases”.<sup>18</sup> Las mismas teorías acerca de la relación entre capital y trabajo habían sido expuestas 15 años antes en un manual de derecho corporativo en el cual se planteaba la misión histórica de los fascismos: la superación definitiva de la lucha de clases y su “recomposición” (Miniati, 1940). En el artículo-manifiesto, que inauguraba una serie de intervenciones sobre la temática, se plantaba claramente la necesidad de superar la dicotomía post-1945 capitalismo/comunismo, para afirmar la superioridad del Estado corporativo, en el cual desarrollo económico y valores tradicionales podían convivir.

---

<sup>17</sup> G. Miniati, Para nuevas exigencias nuevas leyes e instituciones, en *Dinámica Social*, n. 1, 1950, pp. 13-14.

<sup>18</sup> G. Miniati, Para nuevas exigencias nuevas leyes e instituciones, en *Dinámica Social*, n. 1, 1950, pp. 13-14.

En una sociedad “contaminada” por ideologías “extranjerizantes” era necesario – según tales autores – proponer una reorganización social fundada en el gobierno de las corporaciones ya que los “caducos partidos políticos” respondían a intereses “egoístas” y parciales que, en cambio, había que someter al interés de la nación (Costa Pinto, 2019). Para muchos ex fascistas llegados en la Argentina de Perón, la posibilidad de recuperar las teorizaciones anticomunistas y organicistas parecía coherente con la línea ni capitalista ni marxista expresada en la tercera posición peronista (Zanatta, 2006).

En otro artículo firmado por Miniati, se reafirmaba el principio de la “colaboración entre las clases” retomando los escritos y las ideas que unos 20 años antes habían dado lugar a la *Carta del Lavoro* (1927) redactada por el jerarca e ideólogo corporativo Giuseppe Bottai (Gagliardi, 2010).

“Rechazamos el principio liberal de la “ineluctabilidad” de la lucha de clases como camino obligado para el logro automático de un equilibrio económico general; rechazamos también el principio marxista de la necesidad de la lucha de clases como medio para lograr la substitución de la clase capitalista por la proletaria, reafirmamos la tesis de la existencia de factores idealistas frente a los cuales todos los componentes de la nación encuentran la razón de su vida colectiva en un común perfeccionamiento.”<sup>19</sup>

La superación de la lucha de clases y la “colaboración” entre ellas se podía lograr, afirmaba Miniati, a través de la reorganización de los sindicatos y un “encuadramiento sindical completo, orgánico y jerárquico para lograr la verdadera disciplina de las relaciones colectivas del trabajo y su subordinación a los intereses superiores del país”.<sup>20</sup> En la visión expresada por el grupo de «DS», los dirigentes de las nuevas organizaciones del trabajo “ya no será un agitador de masas, sino un buen administrador”.<sup>21</sup> El sindicalismo organizado en corporaciones sectoriales hubiese tenido que coincidir con los intereses de la nación, coherentemente con la idea de que “nada está afuera y nada está contra el Estado”. Las relaciones entre capital y trabajo hubiesen sido mediadas por los convenios colectivos de trabajo y por la desarticulación de la conflictividad laboral y suplantada por la “colaboración de las clases y la elevación material y moral del

<sup>19</sup> G. Miniati, Las asociaciones profesionales, en *Dinámica Social*, n.2, 1950.

<sup>20</sup> G. Miniati, Las asociaciones profesionales, en *Dinámica Social*, n.2, 1950.

<sup>21</sup> G. Miniati, Las asociaciones profesionales, en *Dinámica Social*, n.2, 1950.

trabajador, considerada como una necesidad de carácter imprescindible para el mayor rendimiento de la producción y el desarrollo y poderío de la colectividad nacional”.<sup>22</sup>

La coincidencia doctrinaria entre el proyecto de un sindicalismo único, al servicio de la nación, y de la conciliación entre los factores productivos en vista del desarrollo industrial invitó al grupo de «DS» a acercarse al peronismo. La posibilidad de transferir el conocimiento adquirido durante décadas en Italia para ver finalmente la realización de una tercera posición fundada en el Estado corporativo apareció probablemente a los intelectuales fascistas que vivían en Buenos Aires como una gran oportunidad. El corporativismo fascista que se proponía, si bien había sido teorizado por el régimen, no había logrado modificar la estructura económica y social de Italia, lo cual hacía que el experimento argentino adquiriera particular interés (Gagliardi, 2010). También en ese contexto hay que leer el acercamiento al peronismo y el intento de adaptar el modelo sindical-corporativo a la realidad argentina. Un colaborador de «DS», Jaime De Mahieu, ex militante de la Action Française, cercano al gobierno colaboracionista de Vichy, huido a la Argentina luego de la liberación de Francia, desde la Universidad de Cuyo, en la cual era docente, intentó realizar una síntesis intelectual del pensamiento de Perón con el de Sorel y Maurras (Cucchetti, 2012). En una articulada intervención sobre la historia de los modelos sindicales, proponía una coincidencia entre el proyecto que Miniati estaba expidiendo a través de «DS» y el proyecto peronista de reforma sindical.

“Desde hace unos meses, el presidente Perón ha insistido varias veces sobre la necesidad de dar al sindicalismo argentino una estructura que le permita suplantar, en la vida pública de la Nación, los partidos caducos [...] La misión asignada a la CGT por el general Perón para el presente año interesa [a quienes] rehúsan elegir entre el liberal-capitalismo y el comunismo y buscan una solución nueva o renovada de los problemas políticos, sociales y económicos.”<sup>23</sup>

En ese escenario, el argentino aparecía como el “extraño” caso de un país que se había “liberado políticamente de la ‘ocupación’ capitalista” sin tener una clara doctrina corporativista, que el grupo de nostálgicos de los fascismos le quería ofrecer.<sup>24</sup> La aplicación del modelo sindical, afirmaba De Mahieu, hubiese tenido que “destruir el capitalismo” y conformar un sistema en el cual los intereses de los productores y dueños

<sup>22</sup> G. Miniati, Las asociaciones profesionales, en *Dinámica Social*, n.2, 1950.

<sup>23</sup> Jaime María De Mahieu, Las tres etapas del sindicalismo, en *Dinámica Social*, n. 9, 1951.

<sup>24</sup> Jaime María De Mahieu, Las tres etapas del sindicalismo, en *Dinámica Social*, n. 9, 1951.

de los medios de producción fuesen sometidos al interés de la nación. En ese esquema, el peronismo, si bien había logrado por medio de la “emoción” el consenso de las masas obreras, “necesita una doctrina” para realizar esa transformación estructural.<sup>25</sup> Fueron numerosos los artículos y las intervenciones de distintos autores, sobre todo de Miniati, acerca de esta cuestión.

El pensamiento laborista de clara matriz fascista era parte de un patrimonio que, cuando el ex jerarca Miniati entró a Fiat, influyó sobre el modelo sindical que se estaba pensando para las plantas presentes en el país. La llamada “ideología Fiat” (Robertini, 2019) se basó en la conciliación de las fuerzas productivas, en la estricta organización empresarial y en el control de la moralidad y de la vida cotidiana de los trabajadores. La lección del corporativismo y el anticomunismo exacerbado del post-’45 marcaron los comienzos de la Fiat Concord. En las plantas de Córdoba en los ’50, como también en las de Buenos Aires y Santa Fe, se implementó un sistema de sindicatos amarillos conducidos por agrupaciones cercanas a la Acción Católica y a la derecha sindical peronista, que representaban una garantía frente a la posible aparición de grupos comunistas (Laufer, Robertini y Santella, 2020).

El control sobre la moralidad de los trabajadores y sobre su militancia política, sin embargo, no se fundó únicamente en un aprendizaje realizado en Argentina, ya que en la Turín de los ’50 la conducción de Valletta había avanzado en esa misma dirección. Fue así como los años comprendidos entre la segunda presidencia de Perón y el principio de la década del ’70 fueron marcados para los obreros de la Fiat Concord por una disciplina marcial y por un control capilar.

Si bien las personalidades vinculadas al fascismo y a “Dinámica Social” cada vez contaron menos en la organización de la empresa y Miniati mismo dejó de ocuparse de temas sindicales, para pasar a trabajar como técnico del sector económico y financiero de la empresa, el mundo del trabajo y las relaciones laborales se vieron afectadas por el conjunto de conocimientos y prácticas que habían sido elaboradas en los ’50. La organización de Fiat respondió a esta “matriz italiana”, que actuó sobre el conjunto de los trabajadores como un exitoso ejemplo de moralización de la vida cotidiana de los trabajadores, de participación de las iniciativas deportivas y recreativas de la empresa y de disciplina del trabajo.

---

<sup>25</sup> Jaime María De Mahieu, Las tres etapas del sindicalismo, en *Dinámica Social*, n. 9, 1951.

Los efectos de estas políticas no se limitaron a los años del primer peronismo, sino que siguieron en la evolución de las relaciones laborales hasta el comienzo de la década del '70, cuando nuevas generaciones de obreros rompieron, sobre todo en Córdoba, con el modelo muy vertical y autoritario de la empresa ítalo-argentina.

## Conclusiones

La historia de la presencia industrial de la Fiat en la Argentina, como hemos argumentado, debe ser leída como parte de las colaboraciones e intercambios entre el gobierno de Juan Domingo Perón y el gobierno italiano. La relación entre el capital italiano, las comunidades locales y el gobierno peronista constituyó los cimientos sobre los cuales la multinacional pudo construir su hegemonía en el mercado argentino a mediados de la década del '50.

A través del análisis de los proyectos industriales y de las relaciones entre Roma y Buenos Aires, ha aparecido claramente la contribución de los flujos migratorios y de los convenios entre los dos gobiernos para fortalecer la presencia de empresas de capital italiano en Argentina, dentro de las cuales Fiat jugó un papel de primera importancia. La colaboración con las empresas del Estado, la política de sustitución de las importaciones y la financiación por parte del gobierno peronista de la fábrica de Fiat en Córdoba son ejemplos claros de las políticas industriales del primer peronismo. Como se ha demostrado, los planes de mecanización del agro fueron desordenados y las multinacionales se aprovecharon de tal confusión para acumular importantes ganancias, no respondiendo del todo al deseo de industrialización “racional” del país. Sin embargo, en pocos años Argentina logró atraer a muchas de las principales automotoras occidentales y contribuyó a la renovación de su parque automotor, estableciendo las condiciones para el desarrollo no solamente de la producción de tractores, sino también de vehículos civiles.

Con respecto a la segunda cuestión abordada en el texto, el papel de los ex fascistas en la Fiat de los '50, podemos afirmar que, si bien hubo varios jefes e ideólogos del fascismo en la Concord, no es posible establecer un vínculo que nos permita hablar de una empresa fascista. El pragmatismo que vio la colaboración de fascistas, antifascistas y judíos demuestra un clima post-45 marcado por un manejo no-ideológico de la empresa. Sin embargo, mediante el análisis de los textos y las ideas expuestas por unos de los gerentes de la marca italiana y el sistema sindical construido en los '50, es

posible establecer similitudes entre el modelo de relaciones laborales verticales del fascismo y aquel que se concretó en la Fiat Argentina. De tal forma, nuestra hipótesis acerca de la circulación de las ideas corporativistas en la Fiat Concord encuentra una confirmación en las rígidas relaciones laborales y disciplinas de fábricas que fueron cuestionadas y superadas a partir del ciclo protestatario del Cordobazo. Fue, pues, a partir de las protestas de la clase trabajadora automotriz de Fiat en Córdoba – antes de 1969 reconocida por ser una de las mejores pagas y menos conflictivas – que los obreros de Fiat comenzaron a protagonizar la ola de protestas e insurrecciones que acompañó la creciente conflictividad social entre 1969 y 1976 (Laufer, Robertini y Santella, 2020; Brennan, 2009).

## Bibliografía

- Afarian, Jorge, Pasarín, Sebastián Nahuel (2019). La ley sobre convenciones colectivas de trabajo de 1953 y la opinión sindical en su tratamiento parlamentario: Discusiones tempranas del modelo sindical argentino. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 19/2, pp. 1-17.
- Albornoz, Celina (2019). “Os Mussolini não nascem todos os dias”. A revista *Dinâmica Social: um caso de neofascismo transatlântico*, en Bohoslavsky, Ernesto, Patto Sá Motta Rordigo, Boisard Stéphane (ed.) *Pensar as direitas na América Latina* (pp. 461-482). San Paolo: Alameda.
- Annibaldi, Cesare, Berta, Giuseppe (Eds.). (1999). *Grande impresa e sviluppo italiano: studi per i cento anni della Fiat*. Bologna: Il Mulino.
- Barbero, María Inés (1995). Treinta años de estudios sobre la historia de empresas en la Argentina. *Ciclos*, 5/8.
- Barragán, Ivonne (2009). La represión a la organización sindical de base en una fábrica estatal. La experiencia represiva de los trabajadores del Astillero Río Santiago durante la última dictadura militar. *III Jornadas de Economía Política*, pp. 1-21.
- Basualdo, Eduardo (2005). Los primeros gobiernos peronistas y la consolidación del país industrial: éxitos y fracasos. *Cuadernos del CENDES*, 1(1), pp. 113-151.
- Belini, Claudio y Juan, Carlos, Korol (2012). Historia económica de la Argentina en el siglo XX. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Belini, Claurio (2006). Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958. *Revista de Historia Industrial*, 31/2, pp.109-109.
- Berta, Giuseppe (1993). Conflitto industriale e sistema d'impresa. L'esperienza della Fiat. *Meridiana*, 16, pp. 159-178.

- Bertagna, Federica (2009). *La stampa italiana in Argentina*. Roma: Donzelli.
- Bertagna, Federica (2014). Techint e gli altri. Penetración industrial e emigración italiana nell'Argentina peronista (1946-1955). *Studi storici*, 55/3, pp. 615-644.
- Bertagna, Federica (2006). *La patria di riserva*. Roma: Donzelli.
- Bigazzi, Duccio (2000). *La grande fabbrica: organizzazione industriale e modello americano alla Fiat dal Lingotto a Mirafiori*. Milano: Feltrinelli.
- Bigazzi, Duccio (1986). Un'impresa italiana sul mercato mondiale: l'attività multinazionale della Fiat fino al 1940. *Annali di storia dell'impresa*, 2, pp. 209-263.
- Brennan, James (2009). *The Labor Wars in Cordoba, 1955-1976: Ideology, Work, and Labor Politics in an Argentine Industrial Society (Vol. 116)*. Harvard: Harvard University Press.
- Castagnoli, Aariana (2009). *Fra etica economia ambiente. Aurelio Peccei: un protagonista del novecento*. Torino: Seb27.
- Castronovo, Valerio (1999). *Fiat, 1899-1999: un secolo di storia*. Milano: Rizzoli.
- Belini, Claudio. (2009). *La industria peronista, 1946-1955. Políticas públicas y cambio estructural*. Buenos Aires: Edhasa.
- Costa Pinto, Antonio (2019). *Latin American Dictatorships in the Era of Fascism*. London & New York: Routledge.
- Cucchetti, Humberto (2013). Droites radicales en Argentine: une première approche des circulations intellectuelles et de la circulation d'intellectuels dans Dinámica Social (1950-65), en Dard, O. (Ed.) *Supports et vecteurs des droites radicales au xx siècle (Europe-Amériques)*. Berna: Peter Lang.
- Cucchetti, Humberto (2012). Lecturas e interpretaciones sobre los orígenes del peronismo: ¿nacional-populismo o adaptación fascista?, *Studia Histórica. Historia Contemporánea*, 30, pp. 151-170.
- Devoto, Fernando (2006). *Historia de los italianos en la Argentina*. Biblos: Buenos Aires.
- Elgorriaga, L. (2010). Los orígenes del modelo sindical argentino (1896-1945). *Relaciones Laborales*. Buenos Aires: BDF Editores.
- Fava, Valentina (2013). La Fiat e la AutoVAZ di Togliatti. Alla ricerca del fordismo perduto. *Storicamente*, 9.
- Favero, Bettina (2013). *La última inmigración: italianos en Mar del Plata: 1945-1960*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Gagliardi, Alessio (2010). *Il corporativismo fascista*. Roma-Bari: Laterza.



García Heras, Raúl (1992). Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: La Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda de Buenos Aires, Argentina, 1930-1943. *Desarrollo Económico*, pp. 35-56.

Girbal-Blacha, Noemi, (1999). Armonía y contrapunto intelectual: Dinámica Social (1950-1965). En Girbal-Blacha Noemi y Quattrocchi-Woisson Diana (ed.). *Cuando opinar es actuar. Revistas argentinas del siglo XX* (pp. 399-442). Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.

Goldstein, Andrea y Lluch, Andrea (2010). *The Italian Economic Presence in Argentina—The Contribution of Multinational Corporations*. Harvard University & National Research Council of Argentina (Conicet).

Grillo, María Victoria (2006). Creer en Mussolini. La proyección exterior del fascismo italiano (Argentina, 1930-1939). *Ayer*, 62, pp. 231-255.

Lanciotti, Nora (2007). Empresas autónomas y grupos de inversión. Las empresas del grupo Morrison en Rosario, Argentina (1890–1930). *Investigaciones de Historia Económica*, 3(8), pp. 109-140.

Lanciotti, Nora y Lluch, Andrea (2015). Las grandes empresas extranjeras en la Argentina: características y transformaciones entre 1913 y 1960. *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 11(3), pp. 184-195.

Lanciotti, Nora y Lluch, Andrea (2014). Las empresas extranjeras en la fase de industrialización dirigida por el Estado: estructuras organizativas y estrategias de entrada, Argentina 1944-1972. *Apuntes*, 41(75), pp. 79-108.

Lanciotti, Norma y Lluch, Aandrea (eds.). (2018). *Las empresas extranjeras en Argentina: desde el siglo XIX al siglo XXI*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Laufer, Rodolfo, Robertini, Camillo y Santella, Agustín. (2020). Conflicto y desmovilización en la Argentina del Cordobazo. Un análisis comparativo de FIAT Concord Córdoba y FIAT Palomar Buenos Aires, 1969-1972. *Confluenze. Rivista di Studi Iberoamericani*, 12/1, pp. 253-284.

Lluch, Andrea y Lanciotti, Norma (2012). Las empresas europeas en Argentina: condicionantes, destinos de inversión y cambios organizativos entre la primera y la segunda guerra mundial. *Desarrollo Económico*, 52/105, pp. 119-146.

Lobato, Mirta (2001). *La vida en las fábricas*. Buenos Aires: Prometeo libros.

López, Andrés (2010). Empresas, instituciones y desarrollo económico: un análisis del debate local (1934-2007). *Revista de Trabajo*, 6(8), pp. 129-160.

Lorenz, Federico (2007). *Los zapatos de Carlito: una historia de los trabajadores navales de Tigre en la década del setenta*. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.

Miniati, Gino (1940). *Storia e tecnica dell'Ordinamento Sindacale Fascista*. Vallerini: Pisa.

Musso, Stefano y Nardi Lucia (eds.) (1996). *Fiat: Le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*. Torino: Paravia.

Neiburg, Federico y Ratier, Hugo (1988). *Fábrica y Villa Obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento (Vol. 2)*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Peccei, Aurelio (1976). *La qualità umana*. Edizioni Scientifiche e Tecniche Mondadori. Milano.

Pineda, Yovanna (2009). *Industrial development in a frontier economy: the industrialization of Argentina, 1890-1930*. Stanford University Press.

Pizzolato, Nicola (2017). The IWW in Turin: 'Militant history', workers' struggle and the crisis of Fordism in 1970s Italy. *International Labor and Working Class History*, 91, pp. 109-126.

Pizzolato, Nicola (2012). I Terroni in Città': Revisiting Southern Migrants' Militancy in Turin's 'Hot Autumn'. *Contemporary European History*, 21/4, pp. 619-634.

Raccanello, Mario (2013). Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado y la lógica de la política económica peronista. *América Latina en la historia económica*, 20(2), pp. 177-221.

Raccanello, Mario y Rougier, Marcelo (2012). La mecanización agrícola en la crisis de balance de pagos del peronismo La apuesta trunca de IAME y su tractor Pampa. *Estudios Rurales*, 2(3), pp. 40-74

Robertini, Camillo (2019). *Quando la Fiat parlava argentino. Una fabbrica italiana e i suoi operai nella Buenos Aires dei militari*. Milano: Mondadori. Rougier, Marcelo (2012). *La economía del Peronismo: Una perspectiva histórica*. Sudamericana.

Rougier, Marcelo y Schorr, Martín (2015). Desempeño industrial bajo el gobierno del peronismo clásico y del kirchnerismo: un abordaje en clave comparativa. *Desarrollo Económico*, pp. 49-81.

Rougier, Marcelo y Odisio, Juan Carlos (2017). *Argentina será industrial o no cumplirá sus destinos: Las ideas sobre el desarrollo nacional (1914-1980)*. Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi.

Scarzanella, Eugenia (1983). *Italiani d'Argentina: storie di contadini, industriali e missionari italiani in Argentina, 1850-1912*. Venezia: Marsilio.

Scarzanella, Eugenia (2004). Industriales y comerciantes italianos en Argentina: El apoyo al fascismo, 1922-1955. *Revista Ciclos*, 14/28, pp. 143-154.

Scarzanella, Eugenia (2020). *La FIAT in America Latina (1946-2014)*. Firenze: GoWare.

Scarzanella, Eugenia (2005). *Fascisti in Sud America* (ed.). Firenze: Le Lettere.

Soul, María, Julia (2007). El trabajo cotidiano en la "industria de industrias": Aproximación antropológica a la construcción de hegemonía en el proceso de trabajo en la siderúrgica estatal argentina, 1960-1969. *Anuario IEHS*, pp. 1-17.

Tappi, Andrea (2008). *Un'impresa italiana nella Spagna di Franco: il rapporto Fiat-Seat dal 1950 al 1980*. Perugia: Crace.

Villarroya, Isabel Sanz (2007). La "Belle Époque" de la Economía Argentina: 1875-1913. *Acciones e Investigaciones Sociales*, (23), pp. 115-138.

Zanatta, Loris (2006). Perón e il miraggio del Blocco latino Di come la guerra fredda allargò l'Atlantico Sud. *Anuario de Estudios Americanos*, 63/2, pp. 217-260.



**Camillo Robertini.** Doctor en Estudios Históricos por la Universidad de Florencia y Siena. Licenciado en Historia por la Universidad de Perugia y Magister en la Universidad de Venecia "Ca' Foscari". Se ocupa de historia oral, historia del trabajo y memoria de la dictadura en la Argentina, con particular atención por la historia de Fiat en América Latina. Ha sido becario del Ministerio de Educación de Argentina en el 2017 y becario posdoctoral del CONICET, en el Instituto de Investigaciones "Gino Germani" de la Universidad de Buenos Aires, entre 2018 y 2020. Actualmente se desempeña como investigador en el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile y desarrolla un proyecto financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID). Es autor de *Quando la Fiat parlava argentino. Una fabbrica italiana e i suoi operai nella Buenos Aires dei militari, (1964-1980)*, Mondadori, 2019.