

Mesa nº100: "La ciudad y lo urbano como problemas históricos, Argentina siglos XX-XXI"

## **Estado y producción del espacio urbano. La Córdoba Industrial en el período en el período 1953-1962**

**Ricci, Carolina Paula**  
**Centro de Investigaciones María Saleme de Burnichón (FFyH-UNC)**

El espacio geográfico, como construcción social e histórica, es producto de la relación espacio-tiempo. Así, el análisis de un espacio urbano concreto debe ser entendido en su transcurrir histórico, prestando especial atención a cómo las sociedades lo han producido y modificado a lo largo de la historia; y a cómo este proceso está vinculado a las demandas del capital en un modo de producción concreto.

A partir de reconocer la relación entre el modo de producción capitalista, en su fase fordista periférico, y particular modo de producir el espacio urbano, el presente trabajo se propone presentar un primer análisis del papel que cumple el Estado (nacional, provincial y municipal) en las principales transformaciones espaciales que experimenta la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba a partir de la inserción de los asentamientos industriales privados IKA y FIAT en 1955 y 1954 respectivamente. El período de análisis irá desde 1953, año en que se aprueba la ley 14.222 que permite el ingreso de estos capitales al país, hasta el año 1962, cuando las empresas concluyen su proceso de instalación habiendo construido en su totalidad los espacios fabriles para la producción.

Para esto, en un primer momento, abordaremos los planteos de diferentes autores que estudian la cuestión estatal, tanto en conceptualizaciones más generales como en estudios sobre el estado desarrollista, para analizar el rol del estado en la producción del espacio urbano, y su accionar como habilitador de procesos para la concreción de determinadas actividades económicas necesarias para el despliegue del capital.

En un segundo momento, a partir de la revisión bibliográfica y el trabajo con fuentes, indagaremos en los marcos normativos y las políticas públicas de ordenamiento territorial que orientaron la transformación de la Ciudad de Córdoba. En este sentido, dos leyes ( 14.222/53 y 14780/58) y una serie de decretos y ordenanzas dictadas por el estado provincial y municipal de esta provincia tomarán particular relevancia.

Por último, intentaremos analizar las motivaciones que llevaron a estas empresas a localizarse en la ciudad de Córdoba y los procesos urbanos que se generaron a partir de su inserción, haciendo hincapié en el accionar del estado provincial y municipal durante el

período.

### **El estado en la producción del espacio urbano**

A continuación, nos centraremos en caracterizar al estado y su crucial participación en los procesos de acumulación del capital a través de habilitación de los procesos de producción del espacio urbano. Desde nuestra perspectiva, el estado se presenta como el marco institucional y territorial en donde se ve expresada la dominación y lucha de clases, a la vez que es el encargado de garantizar y habilitar los procesos moleculares de acumulación del capital a partir de la ejecución de políticas, el establecimiento de marcos normativos, y la inversión en la producción material del espacio.

Henri Lefebvre<sup>1</sup> afirma que el estado ha reflejado siempre la estructura de clases y la dominación de una clase por sobre las otras, aunque el estado democrático también se presenta como reflejo de la resistencia de la clase dominada o explotada. Para el autor, este estado posee un doble carácter, dialéctico y contradictorio, ya que

“como entraña la existencia de clases y la lucha entre ellas, fue por una parte la expresión de una dictadura efectiva, la de la clase dominante; (pero) por otra parte, se vio obligado a permitir la expresión de los intereses y de los objetivos políticos de las clases dominadas”<sup>2</sup>

De esta manera, el estado democrático no suprime la lucha de clases sino por el contrario, la expresa. Por lo que, el estado refleja la dominación de clase y expresa la lucha entre estas.

Bajo esta misma lógica, para Harvey<sup>3</sup> el estado va presentarse como el medio institucional clave en los procesos de acumulación del capital. Para el autor, la acumulación del capital mediante las operaciones de mercado y el mecanismo de los precios se desarrolla mejor en el marco de ciertas estructuras institucionales (leyes, propiedad privada, contratos y seguridad monetaria, etc). Por esto, un estado fuerte armado con fuerzas policiales y el monopolio sobre los instrumentos de la violencia puede garantizar ese marco institucional y proporcionar dispositivos constitucionales bien definidos al capital para su concreción. De esta manera, el estado se presenta como marco territorial donde operan los procesos moleculares de acumulación del capital.

Para la actividad capitalista siempre es preferible la presencia de un estado burgués en el que estén legalmente garantizadas las instituciones de mercado y las reglas contractuales

---

<sup>1</sup> Lefebvre, H *El Marxismo*, (Buenos Aires: EUDEBA: 1964)

<sup>2</sup> Lefebvre, H *Op. Cit*, 96

<sup>3</sup> Harvey, D. *El nuevo imperialismo*, (Madrid: Akal, 2007)

(incluidas las del trabajo) y en el que existan marcos de regulación capaces de atenuar los conflictos de clase y de ejercer un arbitraje entre las aspiraciones de diferentes fracciones del capital (por ejemplo, entre intereses mercantiles, agrarios, industriales, financieros y rentistas). Simultáneamente, para garantizar la actividad empresarial también se deben diseñar políticas que regulen la seguridad de la oferta monetaria, el comercio exterior y las relaciones internacionales. Desde esta perspectiva, el estado ha sido desde hace mucho tiempo el agente fundamental de la dinámica capitalista global.

Por otro lado, el autor afirma que los procesos moleculares de acumulación de capital tienden en el espacio-tiempo a producir “regionalidad”, es decir, configuraciones geográficas relativamente estables que sitúan economías regionales que consiguen durante un tiempo un cierto grado de coherencia estructural en la producción, distribución, intercambio y consumo. En este aspecto, el estado puede utilizar sus poderes para promover la diferenciación espacial y dinámica regional, no sólo mediante su control sobre las inversiones en infraestructura (en particular en transportes y comunicaciones y en enseñanza e investigación) sino también mediante leyes de planificación y aparatos administrativos. Estas infraestructuras actúan como vías que facilitan el flujo de mercancías, trabajo y capital, dado que la fluidez del capital sobre el espacio depende de que se fijen ciertas infraestructuras materiales en el espacio. Un estado puede entonces, emprender la construcción de una economía regional eficaz y dinámica, controlando sistemáticamente los procesos moleculares de acumulación de capital en el espacio y en el tiempo dentro de sus fronteras. Por otro lado, como se sabe, un ambiente propicio para los negocios puede actuar como un imán para el flujo del capital y por eso el estado se esfuerza por aumentar su propio poder estableciendo entornos atractivos para la inversión de capital, en este sentido, la implementación de leyes y beneficios impositivos colabora con este objetivo.

Así, el estado es la entidad política, el organismo político, más capacitado para orquestar los dispositivos institucionales y manipular las fuerzas moleculares de acumulación del capital a fin de preservar la pauta de asimetrías en el intercambio más provechosa para los intereses capitalistas dominantes que funcionan en su marco.

Al comienzo de este apartado afirmamos que el estado era el encargado de habilitar los procesos de producción del espacio urbano que garantizaran la circulación y acumulación del capital. Para Pradilla Cobos<sup>4</sup> los “problemas urbanos” se han tornado centrales en la agenda de la acción del Estado en sus diferentes instancias en tanto que estos “problemas”,

---

<sup>4</sup> Pradilla Cobos, E “La política urbana del estado colombiano”, en *Estructura de clase y política urbana en América Latina* (Buenos Aires: Ediciones SIAP, 1974)

que en realidad son profundos problemas sociales en constante agudización, desbordan el campo de “lo urbano” e incluso de lo “económico”, para instalarse como problemas políticos o de “la política”, en tanto que la ciudad es el escenario resultante de las contradicciones de clase que se mueven, se agudizan y estallan en las formaciones sociales determinadas. El estado capitalista formula y ejecuta políticas destinadas a satisfacer las necesidades y demandas de las clases dominantes, regulando “el buen desarrollo” de la sociedad resolviendo, transitoriamente y conflictivamente, los problemas que pueden afectar el funcionamiento del capital. Dado que los fenómenos urbanos son producto de las prácticas económicas y sociales acumuladas a través del tiempo y en la acción actual con nuevas prácticas, Carrión afirma que:

“Por la intervención del Estado, la ciudad se adecua a las necesidades del capital mediante la creación de las condiciones generales para la producción y reproducción ampliada de la fuerza de trabajo vinculada a ese proceso productivo. La expresión espacial de tal intervención aparece en la segregación social del hábitat, en la incorporación de nuevas áreas para la actividad del capital y en la reglamentación del uso del suelo”<sup>5</sup>

Con esta práctica, “el estado acentúa la no-correspondencia entre el carácter social de la producción de la ciudad, la socialización de su consumo y el carácter privado de su apropiación, cuyo sustento es la propiedad privada”<sup>6</sup>. En este sentido, el estado, bajo el control hegemónico de las clases dominantes, coloca en primer plano la problemática de la reproducción del capital en su conjunto imponiendo como campo de la acción prioritario aquellos aspectos de la problemática urbana que lo afectan, o son susceptibles de actuar como aceleradores de esta.

Para garantizar este proceso, como ya mencionamos, el estado actúa, entre otras, en el campo de las políticas de vivienda y el manejo urbano cuando:

- Mediatiza el “caos urbano”, que produce efectos negativos para el desarrollo del proceso capitalista, mediante el planeamiento físico de la ciudad. Esto lo logra a partir de la distribución de usos del suelo y las funciones del suelo, estableciendo los usos “correctos” y “adecuados” y canalizando las inversiones y recursos en la ciudad.

- Reduce el costos de las obras que por obligación le compete realizar, en el momento que fuerza a la sociedad a prolongar su jornada de trabajo con el objeto de garantizar cierto nivel de dotación de vivienda y servicios (autoconstrucción, mingas de trabajo, etc)

---

<sup>5</sup> Carrión, D *Op. Cit*, 38

<sup>6</sup> Pradilla Cobos, E. *Op Cit*, 21

-Pre-financia y post-financia las actividades del sector de la construcción al facilitar las operaciones crediticias y contratar los servicios de las empresas privadas para la inversión en infraestructura

Creemos necesaria esta caracterización sobre el estado y su papel en los procesos de acumulación del capital en la producción del espacio urbano ya que nos permite acercarnos al estudio de la estructura urbana de la ciudad de Córdoba entre los años 1953-1962, prestando particular atención a cómo el estado habilitó cierta producción de la ciudad que permitió la implantación, funcionamiento y desarrollo no sólo de la fracción de capital industrial privado sino también, en ese proceso, de otros tipos de capital.

En los siguientes apartados analizaremos el accionar del estado entre los años 1953-1962, en diferentes escalas y a partir de diversas estrategias, para lograr comprender cuáles fueron las políticas urbanas y los marcos normativos que habilitaron la inserción del capital industrial privado en la ciudad.

### **El estado desarrollista, modelo económico y principales implicancias sociales y políticas en el contexto argentino y cordobés<sup>7</sup>**

En el apartado anterior intentamos construir a partir de diferentes autores la conceptualización del estado y su rol en la producción del espacio urbano para intentar dar luz sobre la problemática planteada. A continuación, creemos pertinente el análisis específico del estado desarrollista, las ideas que contenía en su seno y el tipo de modelo económico que implementó. Por lo tanto, abordaremos aspectos teóricos e históricos sobre el desarrollismo en Argentina, que consideramos, claves para comprender la forma de intervención del estado en la estructura urbana de la ciudad de Córdoba.

El estado desarrollista se consolida en Argentina a partir de 1958 con el gobierno de Frondizi. Sin embargo, las ideas desarrollistas y el surgimiento del modelo económico implicado no se limitan al caso argentino sino que se implementan en América Latina a fines de 1940 con las teorías estructuralistas de la CEPAL.

---

<sup>7</sup> Establecimos el recorte temporal en 1953 porque intentamos observar el accionar del estado en la producción de la estructura urbana de la ciudad de Córdoba a partir de la implementación de los capitales industriales privados IKA (1954) y FIAT(1955). Reconocemos que el estado desarrollista (Cavarozzi, 1987 y O'Donnell 1982) es aquel que se implementa en la Argentina desde el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962), sin embargo creemos que las ideas desarrollistas y algunas políticas ligadas a este modelo económico comienzan previamente. En 1953, durante el segundo gobierno de Juan Domingo Perón y en el marco del segundo Plan Quinquenal, se sanciona la ley de radicación de capitales extranjeros, antecedente de relevancia para la posterior implementación del estado desarrollista. Por este motivo, el presente apartado toma el nombre de "El estado desarrollista, modelo económico y principales implicancias sociales y políticas en el contexto argentino y cordobés", intentando explicitar lo aquí afirmado y considerando las diferencias entre estado peronista y estado desarrollista.

Para las ideas desarrollistas, la evolución histórica del capitalismo dio como resultado la distinción centro-periferia en la economía mundial. En este marco, para aquellos países periféricos que buscaban el desarrollo se necesitaba una intervención estratégica del estado que debía realizar inversiones en sectores claves de la economía<sup>8</sup>. Esta intervención debía estar orientada a: garantizar la inversión pública a gran escala, realizar una adecuada planificación de la economía e impulsar las actividades científicas-tecnológicas. En este sentido, la intervención estatal era imprescindible en 4 niveles: como regulador de las relaciones capitalistas; para promover sistemas de incentivos para orientar las tendencias principales de la macroeconomía; para poner en marcha políticas sociales, culturales, sectoriales y/o empresariales de promoción y como productor de bienes y servicios.

A partir del consenso desarrollista en Argentina de los 60, las tareas asignadas al estado en el proceso de industrialización eran: crear condiciones de infraestructura para el desarrollo en pos de la integración física del territorio (vías, puertos y redes de energía eléctrica); impulsar y defender el mercado interno y la demanda agregada; establecer las condiciones sociales y culturales para el desarrollo; gestionar emprendimientos básicos (industrias básicas e instituciones de financiamiento); poner en marcha políticas para incrementar la capacidad de ahorro interna y así poder cubrir el esfuerzo de inversión pública; impulsar políticas de modernización estatal. Con respecto a su vinculación con el sector privado, también se esperaba que la intervención estatal canalice las inversiones, mediante políticas fiscales de incentivo y desincentivos; y que genere polos de desarrollo regional y sectorial.

Dos estrategias industrializadoras estaban en pugna: la que se basaba en la inversión estatal directa o la que tenía como motor el capital extranjero, en donde el estado fundía como garante para su concreción en el país. La combinación entre ambas estrategias fue un punto de tensión constante en el período<sup>9</sup>.

Los cambios que se presentan en los regímenes de acumulación guardan una relación directa con las transformaciones que se producen en la esfera política. Esto queda en evidencia al analizar los cambios que se generaron a partir del golpe de estado de 1955, que no solo significó el derrocamiento de Perón, sino también el comienzo de la implementación de políticas económicas desarrollistas.

La heterogeneidad del grupo que encabezó este golpe de estado se pondrá de manifiesto en torno a los dos aspectos: el posicionamiento frente al peronismo y el modelo

---

<sup>8</sup> Cao,H. et al, *El estado en cuestión*, (Buenos Aires: Prometeo libros, 2015)

<sup>9</sup> Cao,H. et al, *Op Cit*, 36

económico a adoptar. Respecto a la primera cuestión, se debaten dos líneas de acción: la integración o la proscripción del peronismo. En segundo lugar, fueron tres las alternativas económicas en disputa: el reformismo representado por el Radicalismo; el desarrollismo defendido por el Radicalismo Intransigente y el Liberalismo económico cuyos representantes fueron los sectores más antidemocráticos de la sociedad, como los militares<sup>10</sup>.

Con respecto a los cambios económicos producidos, para el Neffa<sup>11</sup> a partir de 1953 comienza progresivamente la transición hacia un régimen de acumulación más intensivo originando un proceso de industrialización dirigida hacia el mercado interno pero sin consumo masivo. A diferencia de las formas económicas anteriores, en este período se instaura una economía más abierta, que busca facilitar -aunque con ciertas restricciones- el ingreso de las inversiones extranjeras y la implementación de las empresas transnacionales. En este marco, se le dio prioridad a las empresas que estaban dedicadas a la producción de bienes de consumo durables, de consumo intermedios y en menor medida a la fabricación de bienes de producción. Así, desde 1953, se comienzan a cambiar las normas jurídicas que impedían o restringían las inversiones extranjeras directas. A partir de la ley de Inversiones Extranjeras 14.222/53 las empresas transnacionales comenzaron a radicarse más intensamente en el país. En el marco de esta ley es que comienzan las tratativas con Industrias Kaiser Argentina y Fiat en 1954 para su instalación.

El flujo de capitales se intensificó en el período 1959-1962. Particularmente, fueron los capitales de empresas dedicadas a la producción automotriz las que tomaron mayor relevancia en el período, así:

“(…)Las ramas de actividad que componen el complejo automotriz se convierten progresivamente en el sector más dinámico de la industria y de la economía, por su importancia relativa en el PBI y su tasa de crecimiento, y tuvieron un efecto arrastre promoviendo un gran número de empresas subcontratistas y fabricantes de partes y piezas de repuestos, para desarrollar la industria química, petrolera y de neumáticos, y de infraestructura en materia de rutas”<sup>12</sup>

Es así que las empresas transnacionales asumen un papel clave en la economía argentina, asumiendo un rol decisivo en los procesos de sustitución de importaciones y de exportaciones “no tradicionales”, modificando la morfología del mercado (cada vez más oligopólico y monopolista), afectando la composición orgánica del capital en el sector industrial haciendo más intensivo el régimen de acumulación del capital, y aumentando la

---

<sup>10</sup> Cavarozzi, M, *Autoritarismo y democracia (1955-1983)*, (Buenos Aires: CEAL, 1987)

<sup>11</sup> Neffa, J. C., *Modos de regulación, regímenes de acumulación y sus crisis en Argentina (1880-1996)* (Buenos Aires: EUDEBA, 1998)

<sup>12</sup> Neffa, J. C., *Op Cit*, 251

productividad de las ramas transnacionales y los salarios.

El período inaugurado con el golpe de 1955 se caracterizó por fuertes discontinuidades en el régimen político, con la instauración de una democracia proscriptiva alternada con gobiernos de facto y algunos desequilibrios en el proceso de crecimiento económico relacionado con una elevada tasa de inversión predominantemente extranjera, que a mediano plazo hizo crecer fuertemente las importaciones provocando un estrangulamiento externo con las consecuencias del proceso de “stop and go”.

Las políticas económicas que adoptó el nuevo gobierno dictatorial asumido en 1955 tendieron a suprimir los aspectos de mayor intervencionismo, eliminando los mecanismos de control del comercio exterior y de cambios y estimulando las exportaciones agropecuarias. Si bien estas medidas implicaron un cambio en el rumbo de la economía del país, consideramos que las implementaciones políticas y económicas del gobierno de Frondizi (1958-1962), junto con sus acuerdos electorales con la fuerza peronista, representaron una verdadera ruptura con el modelo interventor.

De acuerdo a Cavarozzi<sup>13</sup>, Frondizi optó por el modelo socio-económico desarrollista que observaba como principal problema en la economía nacional el retraso en el crecimiento de las industrias de base. Es por ello que planteó como solución una expansión en las industrias de bienes de consumo durable a partir de la incorporación masiva del capital extranjero. De esta manera, se llevó a cabo un plan de sustitución de importaciones en el área de las industrias dinámicas, a los fines de lograr un complejo industrial integrado con acento en las industrias básicas (acero, química, celulosa y papel, maquinaria y equipos) y en una explotación intensiva –por tecnificación- de los recursos naturales y del agro<sup>14</sup>.

Para esto, la inversión extranjera se convertirá en un recurso clave y se alcanzará gracias a una nueva ley de radicación de capitales extranjeros y promoción industrial. A diferencia de la ya mencionada Ley 14.222/53, esta nueva legislación significó una apertura irrestricta a los capitales extranjeros concediendo a los inversores foráneos los mismos derechos de los que gozaban los locales. Dentro de estas medidas cabe destacar el acuerdo estricto que se firmó con el Fondo Monetario Internacional, por el cual se abolieron la mayoría de los controles de precios y las restricciones cuantitativas al comercio, al tiempo que el tipo de cambio fue liberado para que alcanzara su propio nivel.

---

<sup>13</sup> Cavarozzi, M., *Op Cit*

<sup>14</sup> Cecchetto, G., *Evolución de los asentamientos industriales IKA y FIAT. Su inserción en el espacio urbano cordobés. Un estudio comparado (1955-1968)*, Informe CONICOR, Córdoba. Inédito.



## **Marcos normativos y políticas públicas: las implicancias de las leyes 14.222/53 y 14.780/58 para la radicación de capitales extranjeros**

Con anterioridad, mencionamos que el estado va presentarse como el medio institucional clave en los procesos de acumulación del capital, siendo necesario para ello estructurales institucionales (leyes, garantía de la propiedad privada, seguridad monetaria, etc) que faciliten las operaciones de producción y consumo. Dado que un ambiente propicio para los negocios puede actuar como fomento para la radicación de capitales, intentaremos analizar aquellos marcos normativos que actuaron como entornos atractivos para la inserción de los capitales industriales privados y extranjeros (particularmente, Industrias Kaiser Argentina y Fiat) en la ciudad de Córdoba y que habilitaron, así, su proceso de acumulación.

Entre 1944-1957 40 industrias fueron declaradas de “interés nacional” otorgándose diferentes estímulos para su desarrollo: cuotas de importación, liberación de derechos aduaneros para la importación de materias primas y equipos y permisos de cambio especiales. Dentro de estas 40 empresas, en 1951 es declarada de interés nacional la industria de automóviles, repuestos y accesorios por decreto N° 25056. Sin embargo, el decreto N° 14.630/44 (decreto de industrias de “interés nacional”), no constituyó estímulo suficiente para alentar las actividades industriales complejas. Los ejemplos de la industria del tractor y la automotriz revelan esta limitación dado que “sólo surgirían en el momento en que el Estado interviniera más activamente mediante la implantación de empresas públicas, la concesión de importantes beneficios al capital extranjero o la alianza entre ambas fuentes de capital y tecnología”<sup>15</sup>. De todas maneras, este decreto es recién derogado en 1958, y sin duda, constituye un antecedente primordial para el establecimiento posterior de leyes de fomento industrial y apertura a capitales extranjeros.

Dos leyes fueron fundamentales para el fomento de la industria y la concreción de los objetivos económicos y políticos: la ley 14.222/53 y la ley 14780/58. Ambas actuaron como marcos generales de los convenios y fomentos del estado argentino con las empresas extranjeras que irían a insertarse en el país. Estas, resultaron marcos normativos claves para las transformaciones económicas, sociales y territoriales que experimentaría la ciudad de Córdoba a lo largo de las décadas de 1950 y de 1960.

La ley 14.222, sancionada en el marco del Gobierno peronista, vigente hasta el año 1957, dio las primeras condiciones e instrumentalizaciones de cómo iban a insertarse los capitales privados. Hacia 1950 la estrategia económica del peronismo iba a dar un giro: el

---

<sup>15</sup> Belini, C, “La promoción industrial durante el peronismo”, *Temas de Historia Argentina y Americana*, N° 16, 2010, p. 82

bajo nivel de inversiones en maquinarias y equipos y la carencia de una nueva tecnología obstaculizaban una producción suficiente y eficiente de bienes y servicios claves. Así, el impedimento de la modernización industrial, que amenazaba con desarticular el programa de consolidación industrial, generó que el gobierno replanteara sus objetivos originales, acudiendo al capital extranjero y adviniendo condiciones adecuadas que atrajeran a estos inversores, ya que el estado se veía limitado en su capacidad de importar e incrementar sustancialmente sus gastos de capital sin generar un déficit fiscal inflacionario<sup>16</sup>. El Segundo Plan Quinquenal pautaba los caminos para que esta decisión se encauzara jurídicamente, y para que el desarrollo industrial se orientara hacia las provincias del interior. En este marco, en 1953 se sanciona y promulga la ley 14.222 de Radicación de Capitales Extranjeros.

Con respecto a los impactos de esta ley en la organización del territorio de la Provincia de Córdoba, es importante recordar que es en este marco que se inician las tratativas con los grupos FIAT, para la fabricación de tractores, y Kaiser, para la de automóviles. Más allá de los considerables impactos que la sanción de esta ley tendrá sobre la radicación de capitales en la ciudad de Córdoba, en sí, esta ley, quizás por las restricciones que establecía, no atrajo a grandes volúmenes de capital, por lo que en 1957 es derogada.

Si bien los gobiernos que se sucedieron de 1955 a 1958 mantuvieron una política cautelosa hacia la industrialización con inversión extranjera y privada, y dado el clima de corrupción e inestabilidad política se entró en un proceso de interdicción que implicaba para las empresas la imposibilidad de desarrollar normalmente las actividades financieras y de producción, para comprobar si su ingreso al país había sido legal.

Esta situación cambia cuando en 1958 el gobierno de Frondizi implementa un plan de desarrollo nacional basado en el crecimiento y fomento de la sustitución de importaciones en el área de las industrias dinámicas. Como ya vimos, la fórmula para lograr el desarrollo económico se basaba en la disponibilidad de un gran flujo de capital que proveyera los recursos para el desarrollo de esta estrategia. Dado que el estado no poseía la capacidad fiscal de hacerlo, este plan económico debía llevarse a cabo a partir del ingreso (menos restrictivo) de capitales extranjeros.

En este contexto, en 1958 el gobierno toma dos decisiones fundamentales: la firma de un estricto acuerdo de stand-by con el FMI y el dictado de las leyes 14.780 de Radicación de Capitales Extranjeros y 14.781 de Promoción Industrial. Estas que otorgaban igualdad jurídica y de condiciones a empresas extranjeras y locales, fueron la clave para el ingreso

---

<sup>16</sup> Cecchetto, *Op Cit*

irrestringido de los capitales extranjeros. A diferencia de los objetivos económicos con los que fue creada la ley 14.222, las mencionadas leyes no tenían como fin oficial la descentralización regional, por lo que la mayoría de las empresas decidieron localizarse en Buenos Aires<sup>17</sup> o, en segunda instancia, en el Litoral.

A partir de esto, el flujo de capitales que se habían mantenido en el exterior en este contexto de inestabilidad, se repatriaban y efectivamente en Córdoba comenzaban a funcionar con normalidad las Industrias IKA y FIAT. Encuadrados en estas leyes (y reglamentando cada uno los sectores de la producción) los decretos N° 11.300 y 3693, dictados en 1959, regulaban la producción de tractores y automóviles respectivamente, a los fines de encauzar las empresas ya existentes o estimular la creación o radicación de otras nuevas.

### **La inserción de los capitales industriales privados y la conformación del espacio industrial: las implantaciones industriales de IKA y FIAT en la ciudad de Córdoba**

El desarrollo de las leyes mencionadas, se convierten en un marco crucial para comprender los múltiples y profundos cambios que experimentó la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba. Estas, actuaron con instrumentos institucionales necesarios para permitir la inserción de estos capitales. En este sentido, el estado acompaña este marco normativo con procesos de habilitación de los usos del suelo urbano y la adecuación de la estructura urbana para que sea viable la inserción de estos capitales en determinados territorios.

IKA y FIAT los primeros grandes capitales, extranjeros y privados, que llegaban para la producción automotriz en Córdoba, decidieron radicarse en esta ciudad por varias causas que intentaremos establecer.

Por empezar, la decisión política del gobierno peronista enmarcada en el Segundo Plan Quinquenal, en donde se buscaba la descentralización sectorial y regional, y a través del cual se habían firmado los convenios con estas empresas en 1955 y 1954 respectivamente en el marco de la ley 14.222, junto con la derogación de esta ley y su reemplazo por la ley 14.780, la cual va a afectar el funcionamiento de estas industrias y sus formas de inserción e implantación en la ciudad de Córdoba. En concordancia, la elaboración de un marco normativo provincial y municipal coherente con el interés nacional.

A seguir, una serie de condiciones de localización, infraestructura y disponibilidad espacial, presentaban a Córdoba como una ciudad apta para este tipo de inversiones. Acompañado de un cambio en la planificación urbana y la regulación de usos del suelo que

---

<sup>17</sup> Cecchetto, G, *Op Cit*

permitían y habilitaban la implantación de estas industrias. Intentaremos desarrollar algunas de las motivaciones que llevaron a las industrias a localizarse en la ciudad de Córdoba.

### *Leyes y empresas: el marco normativo para la radicación de FIAT e IKA en la ciudad de Córdoba*

En 1951 el gobierno declara de “interés nacional” la industria del tractor. En estas condiciones, el decreto 4075/52 autorizaba al IAME a construir una fábrica destinada a producir por sí misma y/o en cooperación con otras industrias privadas tractores nacionales. Es así que, una vez aprobada la ley de radicación de capitales extranjero, IAME comienza las tratativas con el grupo FIAT a los fines de lo establecido en el decreto.

En efecto, en 1954 FIAT pautó su localización en la ciudad de Córdoba adquiriendo al IAME su planta. A través de este además la empresa pudo cooptar un alto porcentaje de mano de obra altamente calificada, consiguió los permisos para importar los insumos necesarios para la producción y comenzó a levantar su planta de producción en un espacio industrial de IAME ya condicionado y habilitado.

La sanción de la ley 14.780 en 1958 afectó el funcionamiento de la empresa, la reglamentación aparentemente perjudicaba a FIAT debido a que permitía el ingreso de nuevas fábricas de tractores y en un marco menos restringido que 1953 en lo referente a exigencias de equipamiento, producción y radicación. Empero, en el marco de esta ley también se establecían las pautas para llevar adelante el “Plan de Automotores”, mediante el cual FIAT pudo incorporar la fabricación de automóviles.

En el caso de IKA, la reorientación de la política económica peronista a partir de 1953 incluyó un acelerado intento de recomponer las relaciones con los Estados Unidos, a fines de atraer a la Argentina las inversiones norteamericanas. Es así que, una vez dictada la ley 14.222, comienzan las tratativas con el grupo Kaiser. Debido al reducido y envejecido parque automotor de nuestro país es que se explica que la negociación girara en torno a la posibilidad de invertir en el rubro automotriz, en sociedad con el mismo IAME. Es así que, en 1955, se firma el contrato definitivo, en el cual se estipulaba que la nueva Sociedad montaría una planta de fabricación de automóviles, en la ciudad de Córdoba, con el aporte de Kaiser y IAME en bienes, maquinarias y efectivo.

Para esta empresa, el IAME también asumía un papel central, por su parte:

“ se comprometía a estimular y fomentar el desarrollo de las industrias auxiliares vinculadas a la producción de automotores, asegurándoles el normal abastecimiento de materia prima (...); además debía proveer a la planta industrial de IKA con adecuados medios de comunicaciones y de transporte con la Capital Federal y demás centros de la República y

asegurar el suministro de la energía eléctrica requerida para la operación de la planta”<sup>18</sup>

El nuevo contrato, que fue firmado en 1956 luego del proceso de interdicción, establecía que se habilitaba a IAME a desprenderse de su paquete accionario en favor de Káiser. En consecuencia, comenzó un progresivo proceso de inhabilitación y desvinculación de IAME hacia IKA, reflejada por su rápida pérdida de acciones. Así, se generó un nuevo proceso: la empresa amplió las instalaciones de su planta, a los fines de asegurarse la fabricación y disponibilidad de insumos nacionales.

Como en el caso de FIAT, el reemplazo de la ley 14.222/53 por la ley 14.780/58 y el cambio de políticas económicas implicadas, generó una serie de desventajas para la empresa. Por un lado, IKA debió enfrentarse a una competencia más numerosa y que ingresaba al país en condiciones menos rigurosas, que introdujo nuevos modelos y diversificó la demanda, hasta ese entonces abastecida en gran parte por ella, concentrando el 90% de la producción total de automotores<sup>19</sup>.

En 1954, en consonancia con los intereses nacionales, la gobernación de la provincia de Córdoba aprueba la ley 4302 de Exención Impositiva para las empresas radicadas o que se radicarian en la provincia, allí se establecía que iban a ser beneficiarias aquellas empresas que presentaran una novedad en el producto a fabricar, en los métodos de producción aplicados o la producción más intensiva de elementos considerados necesarios para la defensa nacional. En simultáneo se promulga la ordenanza municipal 4207 que hacía válidos los términos de la ley.

Ya para el año 1946 Córdoba presentaba un desarrollo industrial, su producción se concentraba por un alto porcentaje en las Industrias Tradicionales (fabricación de cervezas, elaboración de harinas y manufactura de cuero) y por pequeña representación de las Industrias Dinámicas representada por la Fábrica Militar de Aviones y los Talleres del ex-Ferrocarril del Estado. Sin embargo, entre 1953-1960 se incrementa exponencialmente el valor de la producción industrial sobre el total de la producción económica de la provincia, acompañado de un cambio en la estructura industrial. Es así que para 1957, aumenta la importancia relativa de las Industrias Dinámicas que representarían el 66.9% de la producción del sector. Esto guarda correlación con la creación y creciente producción del IAME, la posterior radicación de IKA y FIAT, y el consiguiente desarrollo de empresas

---

<sup>18</sup> Cecchetto, *Op Cit*, 42

<sup>19</sup> Colomé R. A y Palmieri, H, “La industria manufacturera en la ciudad de Córdoba”, *Revista de Economía y Estadística*, Tercera Época, Vol.8, N°2, segundo trimestre, 1964, pp 35-77.

subsidiarias, la producción de las Industrias Dinámicas se incrementa más de 15 veces entre los años 1953-1957<sup>20</sup>.

Sin duda, la exención impositiva actuó como política fiscal de incentivo para la radicación de estas empresas, generando además procesos de financiamiento de la actividad privada a partir de la transferencia indirecta de fondos de lo público a lo privado. En un marco de competencia territorial por la instalación de capitales, este tipo de políticas colaboraron a las decisiones tomadas por las empresas. En este sentido, las medidas definidas por el gobierno provincial y municipal adquieren relevancia pero sólo si se comprenden acompañadas de una planificación urbana y habilitación de usos del suelo coherente con estos intereses.

A continuación intentaremos dilucidar cómo a partir de la inversión en infraestructura, y los cambios de normativa urbana, el estado terminó de asegurar la implantación de las industrias IKA y FIAT en Córdoba a partir de un proceso de desarrollo urbano que no tendría aparejado un crecimiento planificado, coherente y beneficioso para la sociedad en su conjunto sino, por lo contrario, espontáneo, desordenado y en beneficio de sectores hegemónicos como estas empresas y los grandes terratenientes.

*El proceso de habilitación de los usos del suelo urbano para la inserción de las industrias automotrices privadas y extranjeras.*

En la sección anterior observamos como el desarrollo de políticas estatales fue clave para la inserción de estas empresas en Córdoba, sin embargo, la ciudad de Córdoba presentaba ciertas condiciones que lo situaban como un centro apto para la implantación de estos asentamientos industriales. Las investigaciones realizadas por el Instituto de Economía y Finanzas de la FCE de la UNC mostraron que si bien los asentamientos se realizaron sin estudios previos y atraídos por la incipiente industrialización de la zona, se jerarquizaron algunos motivos sobre otros entre los que determinaron la localización de estas empresas. El tipo de producción las liberaba de un riguroso sometimiento a presiones espaciales tales como la dependencia de un mercado urbano específico y la presencia de una fuente de materia prima localizada, contando con una relativa independencia económica y funcional. A pesar de esto, aún poseían demanda amplia de espacio disponible y de una localización estratégica con vías de acceso. Según Ferrero<sup>21</sup>. para el caso de IKA y FIAT, se identificaron,

---

<sup>20</sup> Colomé y Palmieri, *Op Cit*, 42

<sup>21</sup> Ferrero, F., "Localización industrial en la provincia de Córdoba". *Revista de Economía y Estadística*, Tercera Época, Vol.8, N°2, segundo trimestre, 1964, pp 7-42.

las siguientes motivaciones: disponibilidad de energía; disponibilidad de mano de obra; proximidad del mercado; costo de la tierra; disponibilidad de comunicaciones y vías de acceso

La ciudad de Córdoba presentaba una provisión de energía eléctrica que abastecía eficientemente la demanda no sólo municipal sino también provincial, a cargo de la Empresa Provincial de Energía de Córdoba desde 1946. Para el período que estamos analizando, el suministro de energía eléctrica era un factor clave para el funcionamiento de este tipo de industrias, sin embargo, en Argentina no todas las provincias presentaban una capacidad de abastecimiento que permitiera su instalación. Es por ello que este factor fue de crucial relevancia para ambas empresas. IKA fue abastecida con energía totalmente suministrada por EPEC, no habiendo instalado generadores ni siquiera para casos de emergencia, y FIAT, por su parte, si bien poseía un generador utilizaba un alto porcentaje de energía externa. En consecuencia, el consumo total de energía fue en crecimiento a lo largo de las décadas de 1950 y 1960, con un fuerte incremento entre los años 1953 y 1957<sup>22</sup>.

La instalación del IAME en Córdoba influyó en la composición y ritmo del crecimiento industrial de la ciudad, fue un aspecto central para la instalación de estas industrias. Esto, estuvo ligado en parte al papel que tuvo la empresa estatal ya mencionado en varias oportunidades en este trabajo y, como un aspecto fundamental, a la capacitación técnica impartida a la mano de obra empleada a partir de la habilitación de escuelas de capacitación, que luego se tradujo en una considerable economía externa para IKA y FIAT. A grandes rasgos podemos afirmar que el estado argentino poseía un interés particular en la formación de mano de obra calificada, dado que esto generaba una condición social ventajosa para la instalación de industrias. Se sumaba a esto otra característica relevante, la particularidad del proceso de trabajo en IAME. Según Harari<sup>23</sup> los operarios de IAME, debido a que producían bajo el régimen de manufactura con baja división del trabajo, contaban con una calificación mayor a la existente en otras plantas automotrices en el mundo. Esta característica de los obreros del IAME provenía entonces de haber sido capacitados para la producción aeronáutica y por la baja segmentación del trabajo. Frente a estas condiciones, para los operarios de la época el trabajo en las industrias automotrices resultaba más sencillo y podían resolver con facilidad las tareas planteadas.

Por otro lado, la ciudad de Córdoba, poseía disponibilidad de terrenos accesibles no sólo por su costo sino también por su localización estratégica hacia vías de transporte que

---

<sup>22</sup> Colomé y Palmieri, *Op Cit*

<sup>23</sup> Harari, I., *A media máquina*, (Buenos Aires: Ediciones RyR, 2015)

conectaran con mercados de comercialización y consumo, factor esencial para estas empresas cuyas instalaciones eran de gran envergadura y cuyos bienes finales no eran consumidos meramente en el mercado local. El grupo FIAT comienza su instalación en 1954 en la planta de fabricación de tractores comprada a IAME, hacia 1956 instala Gran Motors Diesel, para obtener a fines de 1957 70.000mts cuadrados cubiertos. IKA por su parte, comienza la construcción de su planta en el año 1955 contando a fines de 1957 con 86.000mts cuadrados cubiertos. Estos datos resultan relevantes dado que, el 85% del total de lo construido en la ciudad de Córdoba durante los años 1958-1962 corresponde al sector de Industrias Dinámicas, es decir, que fuera del período de implantación de ambas industrias (1954/55- 1958) estas empresas continuaron construyendo y ampliando sus instalaciones hasta 1962, siendo la disponibilidad de tierras un factor clave<sup>24</sup>.

Además, Córdoba poseía una localización central respecto al mapa vial y carretero nacional, que permitía contar con accesibilidad al mercado más importante de abastecimiento y de colocación de lo producido (Buenos Aires) y a todas las regiones del país. Por esto, jugaba un importante papel como centro vinculador de las distintas regiones entre sí para el transporte de bienes y materias primas.

Ambas industrias se localizaron en la periferia sur de la ciudad donde encontraron la disposición simultánea de todos estos criterios de localización.

La fábrica de FIAT se ubicaba en la zona de barrio Ferreyra, en el cuadrante sudeste de la ciudad y a 11m de distancia del centro. A excepción por estos predios que poseían la habilitación de uso industrial, los terrenos aledaños eran considerados zonas rurales. FIAT estaba rodeado por la propiedad de José I. Díaz, dividida en dos áreas, una de parcelamiento irregular destinada al uso rural (actividades ganaderas y hortícolas) y otra que había sido loteada, por lo que se encontraba en condiciones para urbanizarse. La planta estaba prácticamente delimitado por los ferrocarriles a Malagueño y General Bartolomé Mitre y por la Ruta Nacional N°9, siendo estos dos últimos ejes las vías de acceso más importantes con Buenos Aires<sup>25</sup>.

A partir del núcleo inicial, FIAT inició un proceso de expansión incorporando parcelas adyacentes. Para ello, se creó una sociedad inmobiliaria, comercial y financiera denominada INDIFISA. Esta sociedad se ocupó de la compra de tierras y la construcción de las obras para el equipamiento y la infraestructura. Gran parte de las tierras se le compraron a Díaz, cuyas tierras iban a estar destinadas a la expansión de la empresa por un lado y, por el

---

<sup>24</sup> Colomé y Palmieri, *Op Cit*, 61

<sup>25</sup> Cecchetto, G., *Op Cit*



otro, comenzaría un proceso de urbanización espontáneo de radicación de diversas actividades industriales, subsidiarias de FIAT.

La disposición y localización de la planta de IKA en la periferia sudoeste en la zona de Santa Isabel ya estaba dispuesta en el contrato aprobado en 1955 (Decretos N° 735 y 737). A través de las autoridades provinciales, se consiguió una donación de 48 has de los dueños de las propiedades aledañas más extensas, quedando bajo la compra de la empresa 25 has más. Según lo analizado, en la zona de Santa Isabel el precio de la tierra no parece haber sido elevado ya que, por un lado, la falta de agua y la mala calidad del suelo para las actividades agrícolas dificultaban su uso rural más allá de lo establecido por la normativa y, por el otro, su lejanía del centro de la ciudad y la falta de vías de acceso e infraestructura obstaculizaban su uso urbano. De todos modos, hacia 1954, la extensa propiedad de Antonio Nores (que incluía Santa Isabel y parte de los terrenos cedidos a IKA) ya había comenzado a ser subdividida y loteada para su incipiente incorporación en la dinámica urbana. A diferencia de FIAT, IKA conformó un complejo donde se integraron la mayor parte de las etapas productivas, por lo que no se formó un complejo de industrias proveedoras. Por esto, las áreas aledañas a esta fábrica tendieron a incorporarse al tejido urbano como áreas residenciales<sup>26</sup>

La zona sudoeste presentaba ciertas ventajas para IKA: relativa cercanía con IAME; relativa accesibilidad a la ruta nacional n°9 empalmada con la ruta nacional n°36 que atraviesa el oeste y este de la ciudad sin pasar por el área central; posibilidad de acceder al ferrocarril a Malagueño, que a su vez empalmaba con el ferrocarril Central Argentino hacia el Este mediante la construcción de un desvío y, por último, la conexión con la localidad de Alta Gracia, donde se radicaban la mayoría de los técnicos y directivos norteamericanos.

“La cuestión urbana” siempre es parte primordial de la agenda estatal, en tanto que, a partir de la habilitación de los usos del suelo y del condicionamiento del espacio urbano el estado puede garantizar procesos de circulación y acumulación del capital. Bajo la misma lógica, el estado formula y ejecuta políticas destinadas a satisfacer las demandas del capital imponiendo como campo de la acción prioritario aquellos aspectos de la problemática urbana que lo afectan, o son susceptibles de actuar como aceleradores de esta. Es por esto que en muchos casos el desarrollo urbano se resolvió de manera conflictiva y transitoria. El crecimiento y desarrollo de la periferia sur de la ciudad de Córdoba se presenta como un caso complejo de lo afirmado.

---

<sup>26</sup> Seppi, S., “Entre la teoría y la empiria: las manifestaciones territoriales del proceso de Reestructuración Productiva en Barrio Santa Isabel, Córdoba, Argentina”. *8 Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales*. Buenos Aires, 2010.

La inserción de estas industrias fue un proceso comandado y planificado por el estado que a través de normativas, políticas públicas y servicios de empresas estatales garantizaron condiciones para su radicación. En obstante, porque lo que pudimos observar, no sucedió lo mismo con el proceso de crecimiento urbano que dinamizaron estas implantaciones. Analizaremos, exploratoriamente, algunos aspectos de este proceso.

Hacia la periferia sur de la ciudad de Córdoba, más allá de los “límites urbanos” establecidos por la instalaciones de IAME, el Hipódromo y el Arco de Córdoba, subsistían áreas rurales que poco a poco iban dejando paso al proceso de urbanización, pero sin una planificación estatal clara y con un crecimiento más bien espontáneo. A partir de mediados de 1940 habían comenzado a subdividirse grandes propiedades de tierra lo que había generado la aparición (sobre todo en el cuadrante sudoeste) de barrios informales que, según su distancia al área central, poseían mayor o menor autonomía con respecto a la ciudad.

Este proceso de subdivisión de parcelas rurales se intensificó a partir de 1954 con el asentamiento de FIAT en la periferia sudeste y de IKA en la periferia sudoeste. A partir de la aprobación de la ordenanza municipal 4307/54 comienza una habilitación de terrenos para usos del suelo industrial y residencial en la zona sur de la ciudad. Este plan regulador, si bien establecía algunas pautas de desarrollo urbano, no garantizó el accionar planificado del estado.

En la periferia sudeste, área de instalación de FIAT, habían comenzado a partir de esta ordenanza 4 subdivisiones de grandes propiedades de tierra: José I. Díaz, San Lorenzo, Ferreyra y Coronel Olmedo. Las últimas propiedades mencionadas ya se presentaban como áreas de usos mixtos, en donde se mezclaban la actividad ganadera y hortícola, la residencial, y la ferroviaria. Las otras áreas aledañas a FIAT, ya eran consideradas urbanas. Es así que este sector de la ciudad podía ser considerado como una zona de transición.

A partir de la instalación de FIAT, comienza a dinamizarse el proceso de urbanización, con una inhibición cada vez mayor de las funciones rurales. Entre 1954 y 1962 la municipalidad autoriza 6 subdivisiones de propiedades rurales en la zona, para expansión de la fábrica o para loteo, acompañado de 7 loteos.

Este proceso, tuvo como resultado el surgimiento de barrios dispuestos a lo largo de la ruta n°9 de manera discontinua, y alternándose con zonas industriales. Estos fueron diagramados y vendidos por los propios loteadores de tierra, que comenzaron a consolidarse como negocios inmobiliarios, ya que no solo que se encargaron de la venta y comercialización sino también de la provisión de servicios como agua, luz y pavimentación. La ausencia del estado en la provisión de servicios y el proceso de urbanización de la zona

fue notoria, a tal punto, que sólo garantizó la infraestructura necesaria para el funcionamiento de la fábrica de FIAT sin aprovechar en ese proceso la provisión servicios en las zonas aledañas. Es así que, la implantación no favoreció, salvo casos aislados, la subsecuente provisión o extensión de los servicios básicos a los barrios que crecían a su alrededor, ni siquiera en el caso de aquellos que a todas luces eran necesarios para responder a una importante demanda previa, como el transporte.

La periferia sudoeste, área de implantación de IKA, presentaba menos irregularidades, dado que las malas condiciones del suelo no permitían el desarrollo de la actividad rural. Para el año 1954, existían dos asentamientos residenciales precarios y menos autónomos que los de la zona sudeste: Villa el Libertador y B° Comercial. Comprendemos que esta área era más marginal por la falta de vías de acceso a la ciudad, la única cercana era la ruta nacional n°36 que sólo conectaba con el área este.

La aprobación de la ordenanza municipal y el asentamiento de IKA, aceleró el proceso de subdivisión de la propiedad de Nores que sufrió 9 subdivisiones junto con 5 subdivisiones de terrenos rurales más desde 1955 a 1962, acompañado de la autorización de 4 loteos. Las zonas tratadas, unidas a la que se extiende en el centro del sector sur de la ciudad, intercalada entre ambos suburbios, incluyó el mayor número de parcelamientos de la propiedad rural original de toda la ciudad para el período mencionado.

A diferencia de la periferia sudeste, en el período sólo surge un barrio nuevo, Residencial Sur, planificado por SMATA para sus afiliados, cuya mayoría eran trabajadores de IKA. En simultáneo, se expanden y condensan las urbanizaciones ya establecidas, Santa Isabel y Villa el Libertador, produciendo una intensificación de los procesos de precarización urbana ya existentes. Como patrón espacial, podemos decir que la urbanización tendió a llenar los espacios disponibles entre la fábrica y los bordes ya urbanizados. La zona se estableció más como área residencial que como industrial por aspectos ya mencionados.

Como en el caso FIAT, la expansión de los servicios y la infraestructura que el estado brindó a la fábrica de IKA para su funcionamiento no benefició a las zonas aledañas. No se mejoraron los servicios de transporte ni se avanzó en la oferta de luz y pavimentación. El único barrio que recibió cierta provisión fue Santa Isabel ya que se imponía entre la fábrica y la ruta.

### **A modo de cierre**

El estado a partir de los instrumentos legales mencionados buscó fomentar la inserción de capitales extranjeros para concretar los objetivos económicos ligados al modelo desarrollista. Estos marcos normativos garantizaron que dichas inserciones se dieran en

condiciones beneficiosas para los capitales extranjeros facilitando sus procesos de producción, comercialización y acumulación. Sin embargo, la constante inestabilidad política y los cambios de paradigmas económicos (como en el caso del reemplazo de la ley 14.222/53 por la ley 14.780/58) muchas veces afectaron al funcionamiento de las empresas ya radicadas en el país, como es el caso de IKA y FIAT. A pesar de ello, las modificaciones en las normativas de radicación de capitales y fomento a la industria estuvieron siempre orientadas a facilitar el proceso económico liderado por capitales extranjeros.

La creación de un marco atractivo para la inversión en producción industrial automotriz, también pudo darse gracias al papel ocupado por IAME en el proceso de radicación de estas industrias, cuya existencia previa garantizó un proceso de transferencia de recursos, permisos, y mano de obra, de lo público hacia lo privado, que fue primordial para el funcionamiento de IKA y FIAT.

Particularmente, para el caso de la radicación de IKA y FIAT en la periferia sur de la ciudad de Córdoba, cabe destacar, que el estado a partir de los cambios de normativa urbana generó los procesos de habilitación de uso del suelo que permitieron la instalación y expansión de los espacios fabriles de las industrias. Además, utilizó sus poderes para garantizar la donación y venta de tierras de grandes terratenientes hacia estas industrias, como contraparte de la autorización del loteo de sus propiedades.

El estado promovió la diferenciación espacial en la periferia sur mediante su control sobre las inversiones en infraestructura destinadas actuar como vías de facilitación del flujo de mercancías y capital. No obstante, estas inversiones en infraestructura y servicios no significaron la mejoría y condicionamiento de las áreas aledañas residenciales que surgieron a partir de la inserción de los asentamientos industriales y que el propio estado había propiciado con el cambio de normativa y la autorización de los loteos. A través de este accionar el estado, propició el surgimiento de negocios inmobiliarios, dado que la falta de provisión de servicios llevó a que los propios terratenientes se encargaran del proceso de urbanización y comercialización de sus lotes. Con esto, redujo los costos de las obras que debería realizar, obligando a la ciudadanía a pagar por esto a los loteadores o a prolongar sus jornadas de trabajo con el objeto de auto garantizarse la dotación de servicios y viviendas. Con esta práctica, el estado acentúa la no-correspondencia entre el carácter social de la producción de la ciudad, la socialización de su consumo y el carácter privado de su apropiación.