

HISTORIAS

De cómo adaptar y mejorar una tecnología (O quizás baste decir: el *Rastrojero*)

Desde los tiempos en que la Argentina decidió la producción de vehículos y tractores en 1951, el clásico utilitario se fue convirtiendo en un paradigma de tecnología conveniente. Sencillo y de bajo mantenimiento, fue un fenómeno de adaptabilidad. A 25 años de clausurada su fabricación, el *Rastrojero* aún vive y trabaja.

Para el discurso dominante, no faltará quién endilgue cierta falta de cordura si se intenta reivindicar la experiencia automotriz de la desaparecida Industrias Mecánicas del Estado (IME). Pues tomemos el riesgo. Porque si de eso se trata, los vehículos de la serie *Justicialista* vinieron a cubrir un déficit bien definido: el de crear y adaptar tecnologías a partir del reconocimiento de las necesidades, en un sector industrial nuevo. Y estrictamente éso fue el *Rastrojero*.

En noviembre de 1951, el Presidente Juan D. Perón firmó el Decreto 24.103 con el que se fundó la Fábrica de Motores y Automotores. Y al año siguiente se creó IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado), un complejo industrial previsto para la producción de aviones, tractores, motocicletas y autos. Con la incorporación de la industria automotriz a sus actividades habituales, el IAME llegó a ocupar entonces a unos 9.000 trabajadores cordobeses. Una verdadera “ciudad metalme-cánica”. La idea era comenzar con la producción seriada de automotores el 1º de noviembre de 1952.

La extraña metamorfosis del tractor. En el principio de los tiempos, el *Rastrojero* no fue lo que iba a ser. O dicho al revés, no nació pick up por decisión de sus diseñadores. Debíó darse un extraño juego de circunstancias para que –al cabo– cada cosa ocupara su lugar. (Y para que se cumpliera el destino con el que pasaría a la historia).

La cosa fue así. El Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, un organismo que entonces regulaba el comercio

su contrato de fabricación fuera cancelado al finalizar la Guerra. Los tractores fueron colocados entre los chacareros argentinos, pero nunca sirvieron. Tenían un error de diseño que los hacía volcar con facilidad y, por eso, todos fueron retirados de servicio y enviados a un depósito. Lo que se dice, un negocio pésimo.

El entonces presidente de IAME, brigadier San Martín, solicitó esos tractores para intentar su recuperación y constituyó un grupo de tareas especial



cocheargentino.com.ar

exterior del Estado, había importado de Estados Unidos una partida de 2.500 tractores *Empire*. Eran de mecánica Jeep y se habían comprado a bajo precio, luego que

formado por los ingenieros Rubí Luteran y Raúl Gómez, y acompañado por personal especializado a cargo de Alfredo Cassasola. Este equipo ad hoc desarrolló dos vehículos: una rural (la *Gauchita*) y una pick up, que luego sería

llamada *Rastrojero*. En otras palabras, el clásico utilitario argentino nació como un mal tractor, pero sumó a su solidez estructural, las mejores prestaciones de un transporte liviano (para cargas de hasta de 500 Kg) y con un costo de operación sumamente económico. Todo un hallazgo en términos de tecnologías convenientes.

Encontrándole la vuelta.

El *Rastrojero* no fue producto de una necesidad “creada” por el sistema de mercadeo. Su camino fue inverso: sólo se tuvieron en cuenta algunos pocos parámetros ligados a los potenciales usuarios y a los escenarios de uso. Cosas muy sencillas y prácticas. De forma tal, su rediseño se correspondió a prestaciones muy precisas. Se le proyectó un nuevo chasis para su parte delantera (semejante al robusto Ford 1937), se le modificó la suspensión trasera y se le incorporó una carrocería parecida a las de los T.C de la época, por presentar ventajas en su uso en caminos de barro. La caja de carga se construyó en madera, por simplicidad, precio y velocidad de ejecución.

Se trabajó rápido. Los prototipos fueron presentados el 1º de mayo de 1952. Fue tan grande su aceptación que se

decidió continuar la producción una vez terminada la serie inicial de 2.500 “tractores”.

El proceso de adaptación continuó y luego sumó un avance enorme en términos de costos de



operación y de mantenimiento. En 1955, se diseñó otro chasis con suspensión tipo Porsche y se le colocó un motor Diesel de la firma alemana Borgward, (la empresa también proveyó las cajas de velocidad ZF y los diferenciales), con la condición que se construyeran en el país. Esa fue la razón por la que levantó la primera fábrica argentina de motores gasoleros en la localidad de Isidro Casanova.

En 1969, salió de la línea de producción el *Rastrojero* N° 50.000 y en 1975 alcanzó un récord de fabricación que superó las 12.000 unidades anuales. Durante todos esos años, IAME (luego rebautizada IME) desarrolló cuatro modelos básicos, dos

camiones frontales, un microómnibus, ambulancias, pick ups 4x4 para uso militar y hasta un sedán de cuatro puertas, especialmente diseñado para taxi.

Lo que no muere, hay que

matarlo. Hasta en sus últimos momentos (1978), IME estuvo avanzando en un acuerdo con la fábrica Peugeot de Francia para desarrollar en forma conjunta una nueva variante del *Rastrojero*. Incluso ya circulaba un prototipo de pruebas (que sólo tuvo observaciones sobre su sistema de frenos) en su planta francesa de Mulhouse

También existía otro proyecto –demorado- para la erección de una nueva planta industrial capaz de producir 40.000 unidades al año. Pero todo aquello, formaba parte de otro país. Porque una perspectiva de esa naturaleza iba exactamente en la dirección opuesta a la que llevaba la dictadura. La misma que asesinó argentinos y el trabajo de los argentinos.

El tiro de gracia fue apenas un decreto, el 1448/80, dictado luego de una intervención directa del ministro Martínez de Hoz.

Entonces, el *Rastrojero* dejó de ser un proyecto tecnológico argentino y se convirtió en leyenda.

El Rastrojero hecho estampilla.

Desde abril pasado, la Gerencia de Filatelia del Correo Argentino puso en circulación una serie especial de cinco estampillas con modelos históricos de nuestra industria automotriz. Allí, entre verdaderos íconos de los *fierros* argentinos, como el Justicialista Sport, el Di Tella y el Torino, se encuentra nuestro viejo trabajador: el Rastrojero Diesel.



Para seguir investigando

www.autojusticialista.com.ar
www.auto-historia.com.ar
www.cocheargentino.com.ar
 Asociación de Amigos del Museo de la Industria y la Asociación de Ex Empleados de IME. (0351) 433-1513 y 484-6146. E-mail: guillermogalindez@arnet.com.ar