

“ME PRODUCE UN ENORME ORGULLO VER EL CAMINO QUE RECORRÍ DESDE MIS HUMILDES COMIENZOS”

Miguel Ángel Perlo

Los orígenes

Nací en 1955 en María Juana, un pequeño pueblo de la Provincia de Santa Fe. Mi padre, obrero metalúrgico, trabajaba en Bautista Buriasco, la primera fábrica de vagones de ferrocarril del país. En su tiempo libre, hacía trabajos metalúrgicos por su cuenta en un tallercito al fondo de nuestra casa. Criado entre fierros, muy pronto me interesé por la técnica. De muy chico, fabriqué mi primer producto: una lanchita de madera a turbina que la obtuve de una vieja colección de libros “Hobby” de mi padre.

Tras cursar la primaria en el pueblo, comencé a trabajar como “canillita” y en una panadería. No tenía previsto seguir la secundaria.

Tres meses después del comienzo del año lectivo, dos profesores de la Escuela Técnica ENET N° 1 de la ciudad de San Jorge, a 30 kilómetros de mi pueblo, me motivaron a seguir allí mis estudios. Decidí especializarme en electromecánica. Pero después de cursar unos meses, empecé a planificar mi regreso al pueblo. Mis padres eran demasiado humildes para solventar mi educación en otra ciudad. Un día, el director de la escuela golpeó a la puerta: “*No se preocupe*”, le dijo a mi padre. “*Su hijo es muy buen alumno. Lo vamos a becar*”.



Mis estudios en la escuela de María Juana, Provincia de Santa Fe. 1968.



Colegio Técnico
ENET N°1 de San
Jorge, Provincia de
Santa Fe. 1973.

Fue un punto de inflexión en mi vida, porque me abrió el camino a una carrera en la industria. Muchas veces me pregunté qué habría sido de mí si no hubiera seguido mis estudios en la escuela técnica...

Estudí seis años en condición de pupilo. Los fines de semana iba y volvía a mi casa a dedo. Supe compensar la fe que me habían tenido: por aplicado y estudioso, fui abanderado los últimos cuatro años.

Los comienzos industriales

En 1975, tras graduarme de la secundaria, me mudé a la Ciudad de Santa Fe para seguir Ingeniería Electromecánica en la Universidad Tecnológica Nacional. Viajaba a dedo y vivía en una pensión con otros amigos del pueblo. En un altílo de 3 x 3, armé un tallercito donde reparaba electrodomésticos y bobinado de motores. Ponía cartelitos en los negocios y la gente del barrio me traía licuadoras, planchas, ventiladores y afeitadoras defectuosas.

En el '76, interrumpí mis estudios para cumplir con el servicio militar obligatorio.

En el '77, continué con mis estudios. Con sólo 21 años, ingresé a la fábrica de camiones de Iveco en Sauce Viejo, donde me asignaron a tareas de ingeniería de producto. Mi trabajo consistía en realizar ensayos de los circuitos y componentes eléctricos de los camiones. Así empecé a desarrollar mi potencial de investigación y desarrollo, y a introducirme en la eléctrica automotriz, actividad con la que seguiría vinculado a lo largo de toda mi vida.

Fueron tiempos de gran sacrificio. Trabajaba y estudiaba de noche. Me levantaba a las cinco de la mañana y me acostaba a las doce de la noche. Pero no me importaba. Me impulsaba la idea de progresar en la vida.

En el '79, Iveco decidió trasladar su planta a Córdoba. Si bien yo no quería mudarme, finalmente acepté. Las condiciones eran muy buenas. Al poco tiempo, la situación de la empresa empeoró y empezaron a ofrecer retiros voluntarios para reducir el personal.

Me acogí al plan y conseguí un puesto en el área de ingeniería de Entel. Tenía proyectos completos a mi cargo. Hacía relevamientos de tendidos de cables subterráneos, dibujaba planos, y tomaba decisiones sobre materiales y mano de obra. Fue una intensa y excelente experiencia para mi carrera empresarial, que estaba por comenzar.



Realizando ensayos en rutas con camiones Iveco. 1979.



Planta de MAP Conjuntos Eléctricos S.R.L. 1995.

Un proyecto emprendedor

A los pocos meses de mi retiro de Iveco, me fueron a buscar para que volviera. Pero como yo estaba cómodo en Entel, acordamos que haría algunos trabajos desde afuera en mi tiempo libre.

En ese entonces, Iveco tenía un importante stock de cables viejos que necesitaba adaptar a los nuevos diseños eléctricos de sus camiones. Me contrataron para que los modificara. Ellos me enviaban el material, yo analizaba los planos de los circuitos eléctricos y trazaba las diferencias. Laura, mi esposa, pelaba los cables que yo cortaba con alicate. Dos años después, me convertí en proveedor de cableado completo para Iveco.



Obras de construcción de la nueva planta de MAPSA. 2008.

Corría 1983. Yo aún era empleado de Entel, cuando me inscribí como empresa unipersonal y construí mi primer taller en el fondo de mi casa. Años después, el nombre mutaría a MAP Conjuntos Eléctricos S.R.L., y luego a MAPSA, como nos conoce actualmente el mercado.

Fui creciendo de a poco, siempre con Iveco como principal cliente y sufriendo los avatares económicos de la Argentina.

En el '92, la empresa ya había adquirido cierta envergadura. Tenía más de 20 empleados cuando nos mudamos a un galpón de 800 m² que yo mismo proyecté y construí. Fueron años de intenso trabajo y búsqueda permanente de nuevos clientes en el agro, la electrónica y las automotrices.

En 1997, una poderosa cableadora italiana proveedora global del Grupo Fiat me invitó a conocer sus plantas. Acordamos desarrollar un proyecto conjunto para proveer cableados a la terminal de Fiat en Córdoba. Pero finalmente, tras haber realizado una inversión considerable, esta empresa decidió radicarse en Brasil.

Fueron tiempos muy duros. Tuvimos que hacernos cargo de deudas contraídas en el marco del acuerdo. Como si fuera poco, ya empezábamos a sufrir la caída industrial que precedió al colapso del 2001.

La crisis del 2001

El 2001 fue durísimo. Sin duda, para la Argentina. Y más aún en nuestro sector. Las terminales automotrices estaban prácticamente paralizadas porque no

Inauguración
de la nueva
planta. 2010.



podían competir en costos con los productos importados. Si ellos no producían, nosotros tampoco.

Sobrevivimos, en gran medida, porque éramos pequeños. Pero tuve que achicar la empresa. De 40 personas que tenía, quedaron unas diecisiete. En aquellos tiempos de enorme angustia, yo salía a recorrer las calles con mi valija buscando trabajo y clientes.

Así fue como diversificamos la producción. De estar completamente concentrados en el sector automotriz, empezamos a proveer circuitos a fábricas de maquinaria agrícola, sistemas de monitoreo de siembra, fabricantes de acoplados, vehículos especiales y electrónica. Aún conservamos muchos de los clientes que conseguimos durante la crisis de 2001.

MAPSA, hoy

Tras la devaluación de 2002, la demanda se reactivó. Iveco volvió a producir, y nosotros acompañamos su crecimiento.

Decidí poner en marcha un ambicioso proyecto demorado por años: la construcción de una nueva planta. En 2006, tras adquirir los lotes, comencé a proyectar la fábrica. Al año siguiente, comenzamos el montaje de estructuras. Las obras se estaban desarrollando normalmente cuando, en 2008, nos sorprendió la crisis internacional.



Personal de MAPSA. 2010.

Fue la más dura que haya enfrentado MAPSA, porque nos sorprendió en un momento de gran evolución, con una importante cantidad de personal, inversiones, y en medio de la mudanza a nuestras nuevas instalaciones.

Tuvimos que suspender las obras y recortar el personal. De las 110 personas que teníamos, sólo pudimos conservar 45. Y además, estaban suspendidas, porque en la fábrica no había nada para hacer.

La demanda recién empezó a recuperarse a comienzos de 2010. Tras un arduo proceso de licitación contra empresas multinacionales, Iveco Brasil nos adjudicó la producción de todos los cableados para la línea de camiones pesados que se producen en Latinoamérica. Así, en tiempo récord, terminamos las obras de la planta y nos mudamos.

Actualmente, trabajamos en una fábrica de 4500 m² sobre la Avenida Circunvalación del barrio Yofre (H). Con un equipo de 160 personas, somos el único referente nacional en cableados para la industria automotriz. Tenemos tecnología de última generación para el procesamiento automático de cables, avanzadas técnicas de procesos, y un laboratorio de control y ensayos adecuado a las necesidades del producto y de los clientes.

El 70% de nuestra producción se destina a los mercados externos. Somos unos de los principales proveedores de Iveco en sus plantas de Argentina, Brasil y Venezuela.

Para Iveco Brasil, desarrollamos y fabricamos toda la línea de cableados de gran complejidad que se utiliza en las nuevas plataformas de camiones EURO 5,



Exterior e interior de la nueva planta. 2012.

Cursor, Stralis, Trakker y Tector. Junto a la línea de camiones EURO 3, que se produce en la Argentina y Venezuela, proveemos a Iveco unos 350 artículos de toda la gama eléctrica. Asimismo, fabricamos cableados para Agrale y Vassalli, entre otros clientes de la Argentina. Recientemente, hemos ganado una licitación de Chery-Socma para el modelo Tiggo que se fabrica en su planta de Uruguay.

Los clientes nos eligen porque ofrecemos productos de gran calidad a precios competitivos. Conocemos muy bien nuestro mercado, desarrollamos artículos adaptados a las necesidades de los clientes, y somos muy flexibles en la producción y las entregas.

El legado

Estoy casado con Laura, con quien me puse de novio en 1973. Ella fue el apoyo fundamental durante toda mi carrera. Así como peló cables en los comienzos de MAPSA, hoy sigue colaborando en la empresa. Tenemos dos hijas: Jesica y Antonella.

Jesica, la mayor, es Licenciada en Administración y responsable del Área Administrativa de la empresa. Su marido, Juan Pablo, se incorporó hace unos tres

años al equipo. Hoy cumple funciones operativas y estratégicas muy importante. Ellos nos dieron dos nietos: Faustina y Valentino. Es mi deseo que Antonella, mi hija de 20 años y su novio Lucas se incorporen algún día a la empresa.

Me produce un enorme orgullo ver el camino recorrido desde mis humildes comienzos en María Juana, y mantengo la gratitud hacia quienes me ayudaron. Con frecuencia, recuerdo aquel día clave para mi futuro cuando el director de la escuela técnica me ofreció la beca para seguir mis estudios. Ese día se abrió para mí la carrera industrial y el comienzo de un futuro que, aún hoy, continúa siendo promisorio.