



De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)

Marcos Andrés Pascal^(*)

Resumen

Durante la década de 1950, en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe), Juan Alesso, un mecánico de automóviles, diseñó y fabricó un auto de carreras en su propio taller. Este increíble proyecto impresionó a algunas personalidades argentinas del momento, como Juan Manuel Fangio o Juan Domingo Perón, quienes ayudaron a Alesso de una u otra forma. Varios años después de la muerte de Alesso, el auto fue adquirido por el Filching Manor Motor Museum, en la localidad de Polegate, Inglaterra. Pero aunque la hazaña del auto creado por Alesso puede parecer un acontecimiento realmente excepcional, surgió en una ciudad con una larga experiencia de asimilación del automóvil. Por tal razón, este artículo investiga el contexto histórico que condicionó la creación de dicho vehículo.

Palabras clave: Historia de la tecnología; Cultura material; Automóvil; Esperanza (Santa Fe).

From Argentina to England. The history behind the “Alesso Especial”, a race car built on Esperanza (Santa Fe Province)

Abstract

During the 1950s, in the city of Esperanza (Santa Fe Province), Juan Alesso, a car mechanic, designed and manufactured a racing car in his own workshop. The amazing project impressed some Argentine personalities, such as Juan Manuel Fangio or Juan Domingo Perón, who helped Alesso in one way or another. Several years after Alesso's death, the car was purchased by the Filching Manor Motor Museum in Polegate, England. Although the feat of Alesso's car seems to be an exceptional event, it arose in a city with a long experience of assimilation of the car. Therefore, this paper researches the historical context that conditioned the creation of this car.

Key words: History of technology; Material culture; Car; Esperanza (Santa Fe).

^(*) Estudiante avanzado de la carrera Profesorado de Historia (Universidad Nacional del Litoral). Argentina. E-mail: marcospascal23@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8124-3466>.



“De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)”

De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)

Introducción: características de la innovación tecnológica en la periferia geográfica

La implantación de una tecnología en un determinado país ejerce gran influencia en las realidades de los habitantes de ese territorio. Mientras que las nuevas tecnologías requieren de cuantiosos recursos y un personal altamente calificado, el uso de tecnologías intermedias más simples puede ser beneficioso para la población local, ya que es posible repararlas localmente con pocos gastos, generando, en el mismo proceso, puestos de trabajo (Santos, 2000).

Actualmente, el uso y reparación de tecnologías intermedias es, ante todo, una práctica propia de los sectores sociales con bajos ingresos: “Las periferias -a escala internacional, nacional, regional y local- se encuentran empobrecidas y endeudadas. Esto es válido tanto para la periferia social como para la periferia geográfica. Sin embargo, por más endeudadas que estén, continúan viviendo y consumiendo” (Santos, 1996, p. 76). Debido a sus escasos recursos económicos, los sectores más carenciados reutilizan bienes de consumo duraderos y: “Esto es fácilmente verificable tanto en la confección como en la reparación de utensilios y automóviles o en la construcción de casas” (Santos, 1996, p. 90).

Con todo, esta no siempre es una condición exclusiva de “la periferia social” y, a veces, pertenecer a “la periferia geográfica” (Santos, 1996, p. 76) puede significar que incluso los sectores medios y altos tengan que recurrir a estrategias locales de refacción y reparación para poder asegurar el funcionamiento de sus bienes de consumo duraderos. Asimismo, el funcionamiento habitual de estas tecnologías demanda normalmente ciertos insumos (combustible, por ejemplo) pasibles de ser provistos por emprendedores locales. También puede suceder que los consumidores de estas periferias geográficas encuentren otros usos originalmente no pensados para esa tecnología, resignificando así su función original.

Tomando en cuenta estas consideraciones y partiendo de un estudio de caso, el presente artículo busca dar cuenta de las reacciones que los actores sociales de comunidades rurales pueden desarrollar para adaptarse a la llegada de una nueva tecnología. Con tal finalidad, el escrito reconstruye el contexto social en el que fue ideado y materializado el “Alesso Especial”, un auto de carreras construido integralmente en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe). Si bien es imposible negar la audacia y la capacidad técnica que poseía este trabajador para realizar un proyecto tan complejo, es igualmente cierto que la invención muchas veces es social (Schvarzer, 1996), y que todo actor se inserta, en un entramado de relaciones sociales y conocimientos previamente existente. Al mismo tiempo, reconstruir el contexto de asimilación del automóvil teniendo en cuenta la interacción de los actores locales puede ser útil para evitar uno de los problemas clásicos de la historia de la tecnología: el determinismo tecnológico (Gómez, 1997).

El artículo se estructura en dos momentos. En el primero se estudian las décadas iniciales de la difusión del automóvil en Esperanza (un proceso datado ya en la década de 1910), y la aparición de estrategias locales destinadas a adaptar esta tecnología, tanto aquellas con finalidades comerciales (desde el uso del auto en los transportes hasta las tareas de reparación y la fabricación de accesorios) como también otras que trascendieron la búsqueda del interés económico. En un segundo momento se aborda el caso de Juan Alesso, un mecánico de automóviles quien, en los años cincuenta, construyó su propio auto de carreras, en una ciudad que contaba en ese momento con cuatro décadas de adaptación local a esta tecnología.

Responder a ambas cuestiones (rastrear las primeras décadas de difusión del automóvil y abordar el caso particular de Alesso) implica adentrarse en las relaciones establecidas entre los actores sociales de la localidad y la tecnología del automóvil. Esta tarea supone tener en cuenta, al menos dos aspectos. En primer lugar, para lograr una mejor interpretación de las acciones humanas frente a la tecnología se debe ir más allá de los fines utilitarios de la misma (Gómez, 1997); en segundo lugar, para comprender y dimensionar la importancia de estas acciones es necesario conocer con mayor profundidad la tecnología en sus aspectos técnicos. En ese sentido,

estudiar las primeras décadas de difusión del automóvil y el caso de Alesso implica, por lo tanto, investigar la cultura material generada en torno al automóvil en Esperanza:

El término "cultura material" enfatiza cómo las cosas aparentemente inanimadas dentro del medio ambiente actúan sobre las personas, y las personas actúan sobre ellas por los propósitos de llevar a cabo funciones sociales, regular las relaciones sociales y dar significados simbólicos a la actividad humana. Los objetos varían en tamaño de escala, desde artículos discretos como un lápiz, una moneda o una cuchara, hasta objetos complejos y en red, como un avión, un automóvil, un centro comercial o una computadora (Woodward, 2007, p. 3).

Pero es necesario tomar en consideración que el término cultura material admite múltiples significaciones, y da lugar a diferentes enfoques. Por un lado, se ubican los estudios de carácter teórico, que como el de Woodward (2007), reflexionan acerca de la cuestión: "En la encrucijada de diferentes disciplinas -historia, antropología, arqueología, arte, diseño- se ubican los estudios de cultura material que buscan comprender los vínculos entre artefactos, relaciones sociales e identidades" (Moreyra, 2017, p. 264). Por otro lado, existen también trabajos que abordan la cultura material, pero desde un punto de meramente vista empírico:

Con harta frecuencia, al menos en ciencias sociales, la expresión "cultura material" desprecia las telas, los tableros de circuitos o el pescado al horno como objetos dignos de consideración por sí mismos; en cambio, considera que la formación de esas cosas físicas es reflejo de normas sociales, intereses económicos o convicciones religiosas; se prescinde de la cosa en sí misma.

En estas condiciones, necesitamos abrir una página nueva. Podemos hacerlo simplemente preguntando -aunque las respuestas no son en absoluto simples- qué nos enseña de nosotros mismos el proceso de producir cosas concretas. Aprender de las cosas requiere preocuparse por las cualidades de las telas o el modo correcto de preparar un pescado; buenos vestidos o alimentos bien cocinados pueden habilitarnos para imaginar categorías más amplias de "lo bueno" (Sennett, 2009, p. 11).

Al igual que el caso Sennett, es posible encontrar diversos autores preocupados por las cosas en sí mismas. Puede que estos intelectuales identifiquen explícitamente sus trabajos como abocados al estudio de la cultura material (así lo hace Sennett) o que simplemente se dediquen a realizar investigaciones centradas en los objetos, sin identificarse explícitamente como estudiosos de la cultura material. En ambos casos, esta preocupación por la "cosa en sí misma" (Sennett, 2009, p. 11) amplía considerablemente la bibliografía disponible acerca de la cultura material.

Partiendo de ambas concepciones acerca de la cultura material, las páginas siguientes intentarán dar cuenta de las reacciones, económicas y simbólicas, de los actores sociales locales frente a la difusión del automóvil, en línea con la definición de cultura material esbozada por Woodward (2007), pero sin perder de vista la atención a los objetos propiamente dichos, tal como sugiere Sennett (2009).

Las primeras décadas de la difusión del automóvil en Esperanza

La ciudad de Esperanza es la capital del departamento Las Colonias en la provincia de Santa Fe; y como su nombre lo indica, el origen de este departamento (y el de su ciudad capital) estuvo dado por la colonización agrícola (Gallo, 1984). A escala provincial, Esperanza se ha convertido en un símbolo del proceso colonizador: fundada en 1856, fue la primera colonia agrícola de la provincia. El avance de la colonización supuso el paulatino incremento del número de colonias, al tiempo que las más antiguas se fueron adaptando a las transformaciones ocasionadas por el crecimiento de las nuevas. Para Esperanza esto significó el surgimiento de actividades comerciales (por ejemplo, el aprovisionamiento de los nuevos colonos) y fundamentalmente,

“De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)”

industriales (Martirén, 2014). Entre las últimas, una descolló en importancia: la molienda del trigo (Zingerling, 1987; Martirén y Rayes, 2016). Sin embargo, hacia finales de siglo XIX, los molinos comenzaron a desaparecer (Grenón, 1947; Giuliette y Vaqué, 2018).

Si el paulatino avance del proceso colonizador había posicionado a Esperanza como un paso obligado de muchas colonias, ahora el declive de la industria harinera terminaba de convertirla en una ciudad eminentemente comercial. Este hecho ya era evidente para algunos observadores de principios del siglo XX:

La ciudad de Esperanza ha tomado en estos últimos tiempos un incremento notable, no solamente en su planta urbana sino en lo que concierne a sus relaciones de tráfico con las poblaciones cercanas.

Esta circunstancia ha hecho pensar a los hombres de aquella población, ...en la necesidad de mejorar las condiciones de vialidad. ...en esa forma se iría consiguiendo una buena red carretera, tan necesaria para las colonias donde el transporte de la cosecha debe hacerse en chatas y carros.¹

Dicho tráfico comercial incentivó el crecimiento de los fabricantes de carruajes para el traslado de pasajeros, pero también de aquellos que se dedicaban a construir chatas y carros para el transporte de la cosecha al ferrocarril o la leche a las cremerías (Pedroni, 1995); de este modo, podemos encontrar que Schneider (una fábrica de arados), construía carros para soportar diversas cargas, desde los mil quinientos a los 12 mil kilogramos.²

Lógicamente, al transporte realizado en chatas y carros tirados por caballos se le sumó el uso de vehículos movidos por motores a explosión. Esto fue posible por las transformaciones técnicas y culturales de la primera posguerra, que posibilitaron que el automóvil pasara de ser un vehículo de lujo a un medio de transporte más accesible, y una herramienta de trabajo (Piglia, 2015). Algunos fabricantes de carruajes locales, conscientes de estos cambios, anexionaron la construcción de acoplados a sus currículums; uno de ellos fue Eduardo Hein, quien en 1926 comenzó a producir acoplados y carrocerías para camiones.³ También era el caso de Tschagggeny Hermanos (Pedroni, 1995), una fábrica de carruajes, carros y chatas con instalaciones de herrería, carpintería mecánica, pintura y tapicería: “... en las que, adaptándose a la evolución natural, se construyen también modernas carrocerías de camiones y acoplados”.⁴ Debe tenerse en cuenta que cuando estas fuentes hablan de “camiones” (*trucks*) aluden fundamentalmente a lo que se conoce como camionetas (*pickup trucks*), vehículos de carga y de transporte de pasajeros o a camiones ligeros como el Ford AA. De esta forma, las “carrocerías para camiones” eran simplemente cajas de madera (*wood truck bed*) con las que se equipaba a estos vehículos, ya que venían sin caja de carga. Del mismo modo, los acoplados para camiones eran carros utilizados para aumentar la capacidad de carga de estas camionetas y camiones ligeros.

No obstante, parece ser que existieron algunas tempranas experiencias vinculadas a la construcción de acoplados para camiones pesados: en 1939, los herederos de Eduardo Hein empezaron a fabricar acoplados semi remolques para soportar cargas como los transportes de haciendas o los realizados por industrias que utilizaban equipos frigoríficos.⁵ Otros oficios artesanales también se integraron a la fabricación de accesorios para vehículos; por ejemplo, Raúl Lamagni, (propietario de un taller de herrería artística y hojalatería) se especializaba en la construcción de tanques cisterna para riego.⁶

Asimismo, el cambio tecnológico en las comunicaciones trajo consigo importantes modificaciones en el consumo energético: el reemplazo de los caballos por motores a explosión hacía necesario contar con centros de abastecimiento de combustible, y muchos comerciantes de Esperanza se volcaron, en forma cada vez mayor, a suplir esta necesidad. La instalación de

¹ Santa Fe, Santa Fe, 20/04/1912, p. 1.

² Guillermo Kraft Ltda. (1928). *Anuario Kraft. Gran guía general del comercio, industria, agricultura, ganadería, profesionales y elemento oficial de la República Argentina. Tomo II: Provincias Reunidas*. Buenos Aires, Argentina: Guillermo Kraft Ltda., p. 911.

³ *El Colono*, Esperanza, 06/09/1946, p. 9.

⁴ *El Orden*, Santa Fe, 08/09/1939, p. 10.

⁵ *El Colono*, Esperanza, 06/09/1946, p. 9.

⁶ *El Colono* (1931). *Anuario de El Colono*. Esperanza, Argentina: El Colono, p. 40.

surtidores de nafta (gasolina) creció en función de los avatares del tráfico regional, más allá de las situaciones económicas; es por ello que aún en 1930, un año económicamente desastroso, se instalaron seis nuevos surtidores de nafta en la ciudad, elevando a veinte los puntos de venta de este combustible.⁷ Para estos comerciantes, la nafta se convirtió en un tema de central importancia; ese mismo año, el Centro Comercial (una entidad gremial de los comerciantes de Esperanza) se quejaba por un gravamen que el gobierno local había impuesto sobre dicho combustible, ya que, según se afirmaba, estaba ahuyentado a muchos propietarios de automóviles y camiones que preferían abastecerse en los surtidores de los pueblos vecinos, exentos del gravamen en cuestión.⁸

Mientras tanto, otros emprendedores descubrían que el automóvil podía ser utilizado como una fuente directa de ingresos: en 1931 existían en la ciudad al menos seis negocios de auto alquiler (remisse).⁹ En ese mismo año, prestaban servicio diez transportistas de cargas, algunos de los cuales efectuaban su labor con carros tirados por caballos mientras que otros adoptaban ya el uso de los “camiones” (*pickups*).¹⁰ Hacia finales de la década aparecían también algunos actores económicos especializados en las cargas a granel (granos y combustible por ejemplo), realizadas con camiones pesados.¹¹

Sin embargo, el impacto de los vehículos de combustión interna no se limitó a desencadenar transformaciones al interior de ciertas actividades comerciales e industriales: fueron los mismos habitantes de la ciudad quienes comenzaron a adquirir sus propios automóviles desde los primeros decenios del siglo XX. Para finales de los años veinte, se vendían en esta localidad las siguientes marcas: Ford, Hutson, Nash, Overland, Buick, Chevrolet y Rugby.¹² Incluso algunos de estos usuarios desarrollaron un particular interés por las competencias de automóviles, y hacia mediados de los años veinte, decidieron crear una asociación civil que nucleara sus intereses: en junio de 1926 fundaban el “Esperanza Automóvil Club”; cuatro meses después, esta entidad realizaba su primera carrera de automovilismo deportivo (Pedroni, 1998). Esta asociación probablemente seguía el ejemplo de clubes más antiguos, como el Automóvil Club Argentino, establecido en 1904 (Piglia, 2008), o el caso más cercano del Club Atlético de Rafaela, que había iniciado a organizar carreras de autos a finales de 1910 y que para junio de 1926 realizaba la primera carrera de las 500 Millas Argentinas.

La concurrencia a estas primeras carreras del Esperanza Automóvil Club es una buena evidencia de la atracción que el nuevo fenómeno automovilístico generaba entre los habitantes de Esperanza, al tiempo que ofrece una impresión del grado de difusión alcanzado por el automóvil en esta ciudad a mediados de los años veinte. En noviembre de 1926, un cronista de la ciudad de Santa Fe comentaba:

Nos precede y nos sigue una ininterrumpida caravana de autos, coches y bicicletas, que con el constante sonar de sus bocinas y el rugir de los motores, van despertando bulliciosamente a los dormidos trabajadores del camino cuyas viviendas vamos velozmente dejando a la espalda. (...)

Nos encontramos asombrados. No sospecámos [*sic*] que en la vecina ciudad pudiera congregarse tal número de vehículos, cuyo valor conjunto representa un valor para nosotros incalculable, lo que habla elocuentemente de nuestra potencialidad económica.¹³

Considerada en su conjunto, la utilización de automóviles (y *pickups*) por parte de granjeros, comerciantes, transportistas y sectores altos y medios de la sociedad daba lugar a la conformación de un parque automotor. A su vez, la existencia de este parque automotor o,

⁷ El Colono (1931). *Anuario de El Colono*. Esperanza, Argentina: El Colono, p. 71.

⁸ *El Litoral*, Santa Fe, 10/12/1930, p. 13.

⁹ El Colono (1931). *Anuario de El Colono*. Esperanza, Argentina: El Colono, p. 63.

¹⁰ El Colono (1931). *Anuario de El Colono*. Esperanza, Argentina: El Colono, p. 71.

¹¹ *El Orden*, Santa Fe, 08/09/1939, p. 11.

¹² Guillermo Kraft Ltda. (1928). *Anuario Kraft. Gran guía general del comercio, industria, agricultura, ganadería, profesionales y elemento oficial de la República Argentina. Tomo II: Provincias Reunidas*. Buenos Aires, Argentina: Guillermo Kraft Ltda., pp. 911-912.

¹³ *Santa Fe*, Santa Fe, 15/11/1926, p. 1.

“De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)”

mejor dicho, la persistencia de dicho parque en el tiempo, hacía necesario contar con una mano de obra especializada capaz de solucionar cualquier percance que pudiera aparecer; de aquí la razón de ser de los chapistas, pintores y mecánicos (Pedroni, 1997). Pero un auto puede funcionar aun con rayones en su pintura, con manchas de óxido o puertas abolladas; sin embargo, no puede hacerlo si falla su mecánica. La presencia de mecánicos de automóviles es, por lo tanto, una condición *sine qua non* para el correcto funcionamiento de estos vehículos. Aunque sería muy difícil hacer un recuento de las múltiples actividades que estos mecánicos debían dominar, si puede afirmarse que muchas de ellas involucraban el recambio de piezas averiadas.

Sin embargo, no todas las ciudades contaban con un stock permanente de piezas de repuesto para cada marca y modelo de vehículo que allí se comercializara. La importancia económica, comercial y demográfica de la ciudad era un factor determinante en el tamaño del parque automotor, y consecuentemente, de los stocks mantenidos por las casas de repuestos. Comparada con grandes ciudades como Buenos Aires o Rosario, Esperanza era un centro urbano menor. En estos casos, los mecánicos de automóviles debían estar preparados para enfrentar una eventual escasez o desabastecimiento de piezas de repuesto (Korol, 2001), algo que sucedía, por ejemplo, en la vecina ciudad de Santa Fe a mediados de los años veinte:

Numerosos dueños de automóviles de las marcas Buick, Chevrolet y Oldsmobile, vienen quejándose de los serios inconvenientes con que tropiezan cada vez que necesitan adquirir repuestos para sus coches.

La carencia absoluta de ellos en esta capital -dicen- les obliga a recurrir a Rosario, Buenos Aires u otras plazas, con la consiguiente demora que con frecuencia les ocasiona perjuicios.

Y lo peor del caso -agregan- es que ni siquiera se encuentran en esta capital repuestos tan simples y poco costosos como son los pistones, manijas, aros, etc., no obstante existir en esta plaza una importante agencia de dichos automóviles.¹⁴

El problema de la disponibilidad de piezas de repuesto siguió existiendo en las décadas siguientes, y afectaba, principalmente, a las pequeñas localidades. Como consecuencia de este desabastecimiento, en 1950 el gobierno nacional lanzaba créditos para financiar la instalación de talleres mecánicos en las pequeñas poblaciones rurales: las grandes urbes y capitales de provincia estaban exentas de este beneficio. Los préstamos estaban destinados a profesionales con títulos técnicos (ingenieros mecánicos, técnicos mecánicos u oficiales y suboficiales retirados de las fuerzas armadas que se hubieran diplomado en mecánica) para que instalaran: “... talleres de reparación de maquinarias, implementos agrícolas y automotores en general: camiones, ómnibus, microómnibus, etc.”¹⁵

Si bien el requisito de un título relacionado con la mecánica puede resonar como una exigencia un tanto restrictiva y elitista, debe tenerse en cuenta que la fabricación y reparación de piezas de automóviles exige una mano altamente calificada, capaz de dominar la mecánica fina, esto es, la manufactura de piezas mediante el uso de máquinas-herramienta con el fin de dotar de elevados niveles de precisión a las medidas finales de dichas piezas. Y antes de la aparición de las máquinas-herramienta de control numérico (CNC), el control de la precisión en las medidas finales de las piezas dependía de la habilidad del operario.

La mecánica fina: el problema de la reparación y fabricación local de repuestos de automóvil

A riesgo de caer en el reduccionismo, podría afirmarse que la estrechez de las medidas y soportar altas velocidades son dos requisitos que se vuelven indispensables para la manufactura de piezas de automóviles. La estrechez de las medidas (o lo que es lo mismo, la reducción de los niveles de tolerancia) es un aspecto central de toda pieza sujeta a movimiento y articulada dentro de un dispositivo mayor (Landes, 2007); de lo contrario, si una pieza no cuenta con las

¹⁴ *Santa Fe*, Santa Fe, 20/10/1926, p. 10.

¹⁵ *El Orden*, Santa Fe, 25/09/1950, p. 10.

dimensiones adecuadas, no podrá cumplir con su función preestablecida (transmitir movimiento, administrar la entrada de combustible, etcétera). Al mismo tiempo, una pieza moviéndose a alta velocidad tiene que lidiar con la aparición de la fuerza centrípeta; aquí, un desperfecto de fabricación que dé como resultado un objeto descentrado puede generar vibraciones e incluso roturas de los componentes (de los rodamientos, por ejemplo). Por tal razón, estos repuestos deben fabricarse con máquinas-herramienta, y dentro de estas, el torno de metales ocupa un lugar central, ya que asegura la fabricación de piezas perfectamente cilíndricas. En una situación de escasez de repuestos, el torno se convertía en un elemento indispensable para reparar o adaptar piezas de segunda mano:

Un torno... es muy práctico para trabajos tales como rectificar válvulas, rectificar conmutadores de inducidos, ranurar mica, acabado de émbolos, biselado de los lados abiertos de émbolos, escariado de los agujeros para pasador de émbolo, manufactura de bujes, cojinetes y cojinetes de caja para empaque, filetear, comprobar y enderezar árboles doblados, y para muchos otros trabajos (South Bend Lathe Works, 1953, p. 104).

Sin embargo, el torno de metales simplemente es una herramienta (una máquina-herramienta de hecho), y como tal, solo asegura a su usuario un corte simétrico del metal; el resto corre por cuenta del operario. Sucede que, el operario de esta máquina-herramienta debe tener un entrenamiento muy riguroso para realizar un trabajo de calidad, más aún si lo que busca construirse o repararse son piezas de autos. El tornero de piezas de automóvil era a la vez herrero, soldador, conocedor de técnicas de tratamiento térmico para metales, pero ante todo, un experto en el manejo de los instrumentos de medición, ya que: “La exactitud de todas las medidas por contacto depende del tacto o sentido calibrador” (South Bend Lathe Works, 1953, p. 38). Por lo tanto, la exactitud de medidas finales en las piezas de repuesto para autos recaía en el “tacto o sentido calibrador” del operario, es decir, en el correcto dominio de los instrumentos de medición. Como puede evidenciarse, la fabricación o reparación local de piezas de automóvil era una actividad de alta complejidad técnica, demandante de una mano de obra con experiencia en múltiples ámbitos y no podía ser practicada por cualquier trabajador. Al mismo tiempo, la experiencia de estos trabajadores los habilitaba para realizar un sinnúmero de tareas, entre ellas, la mecánica de los autos de carrera.

Los talleres mecánicos y el “Alesso Especial”

En Esperanza, la temprana difusión del automóvil tuvo su correlato en una también temprana aparición de trabajadores destinados a solucionar las averías y complicaciones mecánicas de estos dispositivos: los talleres mecánicos. Ya en la década de 1910 contaba con establecimientos de esta índole:

... el taller mecánico de los señores Vianini y Domeniconi, en Esperanza, ...a pesar de su reciente instalación, goza ya [*sic*] de crédito y renombre entre los vecinos de Esperanza y las colonias cercanas. ... Se dedica a toda clase de trabajos de precisión y especialmente a las reparaciones de automóviles de cualquier marca, contando con un personal competente para la compostura y construcción de cualquier pieza accesorio (Chiesa, 1914, “Vianini y Domeniconi”, párrafo 3).

El crecimiento del parque automotor local (al igual que la demanda generada por los propietarios de autos y camionetas de las colonias vecinas) dio lugar a un paulatino incremento numérico de los talleres mecánicos. De esta forma, a inicios de los años treinta la ciudad contaba con nueve talleres mecánicos.¹⁶ Y dado que la importancia de estos talleres crecía en función de la escasez de piezas de repuesto, la coyuntura generada por la Segunda Guerra (Gerchunoff y Antúnez, 2002) no hizo sino incrementar la cantidad de estos establecimientos

¹⁶ El Colono (1931). *Anuario de El Colono*. Esperanza, Argentina: El Colono, p. 71.

“De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)”

(Harari, 2014): en 1942 Esperanza contaba con catorce talleres mecánicos.¹⁷ De estos catorce talleres, uno era propiedad de Juan Alesso, un mecánico que no se conformaría tan solo con realizar tareas de reparación.

La historia de Alesso es quizá el ejemplo más representativo de la cultura material automovilística desarrollada por los habitantes de Esperanza: desde las primeras décadas del siglo XX, múltiples actores sociales reconocieron la importancia del automóvil, y establecieron alguna relación con esta tecnología. Algunos encontraron en el automóvil una fuente de sustento económico, ya fuera que lo usaran como un medio de transporte (para pasajeros o cargas) o que se volcaran a actividades de mayor complejidad como la fabricación de acoplados, carrocerías o a la reparación de estas nuevas máquinas; mientras que otros lo integraron de forma pasiva a sus vidas, usándolo en el ámbito familiar y el trabajo en el campo.

Otros fueron más allá del uso material del automóvil y, adentrándose en el terreno de lo simbólico, vieron en él un deporte, una causa, un motivo para convergir y aunar fuerzas con pares: formaron una asociación civil. Alesso combinó estas experiencias y las elevó a la enésima potencia: si muchos mecánicos antes habían reparado o fabricado repuestos, él fabricó un motor; si algunos fabricaron carrocerías de madera, él diseñó un chasis metálico de competición (que fue realizado por un artesano local). Y si algunos se asociaron para formar un club y una pista de carreras, él consiguió algo hasta entonces inédito en Argentina: un auto de carreras fabricado completamente en el país. No obstante, la materialización de este proyecto significaba combinar dos cualidades en apariencia contradictorias: razón y emoción. Estas palabras, extraídas del subtítulo de un libro de Milton Santos (2000), reflejan con elocuencia la extraña combinación del caso de Juan Alesso.

Por un lado, la labor de Alesso como tornero de piezas de automóvil y fundamentalmente, su empeño en el diseño y fabricación de un auto de carreras, eran todas tareas que exigían elevados niveles de racionalidad: la racionalidad técnica era una condición excluyente para la fabricación de todos estos repuestos, al igual que para la puesta a punto de los motores. Tal como se mencionó anteriormente, los mecánicos de automóviles debían desempeñarse en múltiples áreas, y una de las más importantes era el correcto dominio de los instrumentos de medición: los repuestos tenían que fabricarse respetando estrictas dimensiones finales, de lo contrario los autos podían no funcionar correctamente.

Pero Alesso tenía décadas de entrenamiento en la reparación y fabricación de estos complejos repuestos: comenzó su aprendizaje en los años veinte (una década clave para la difusión del automóvil en Esperanza), y para los años cincuenta tenía al menos veinte años de experiencia práctica en la reparación de autos.¹⁸ Al mismo tiempo, esta experiencia práctica se apuntalaba con otros conocimientos, de carácter teórico. La planificación del motor del “Alesso Especial” había involucrado cálculos técnicos para determinar sus dimensiones, mientras que su diseño había sido imitado de los motores aeronáuticos del momento (y resulta difícil imaginar que este conocimiento proviniera de desarmar aviones). De acuerdo con Alesso, al imitar el diseño de los motores de aviación, reducía las vibraciones del motor:

El hecho de haber dispuesto los cilindros horizontales opuestos, como es común en motores de aviación de cuatro cilindros, tiene su motivo de ser en el hecho de que permite un equilibrio casi perfecto de las masas en movimiento, consiguiendo además que el centro de gravedad esté ubicado más abajo que en los motores de cilindros verticales o en V.¹⁹

Por otro lado, este mecánico empleó toda su experiencia práctica, así como sus conocimientos técnicos, en un proyecto tecnológicamente inviable y económicamente irracional. Una cosa era reparar o fabricar piezas de automóvil y cobrar por ellas, algo que los mecánicos de la ciudad venían haciendo desde décadas atrás. Pero otra muy distinta era fabricar un motor y un auto

¹⁷ Guillermo Kraft Ltda. (1942). *Anuario Kraft. Gran guía general del comercio, industria, agricultura, ganadería, profesionales y elemento oficial de la República Argentina, con Bolivia, Chile, Estados Unidos de América, Paraguay, Perú y Uruguay. Tomo III: Provincias y Territorios*. Buenos Aires, Argentina: Guillermo Kraft Ltda, p. 1045.

¹⁸ *El Litoral*, Santa Fe, 28/03/1954, p. 7.

¹⁹ *El Litoral*, Santa Fe, 28/03/1954, p. 7.

desde cero: las máquinas de Alesso no eran adecuadas para esta tarea (ni siquiera contaba con una fundición de hierro, por lo que algunas partes, como el block del motor, se obtuvieron soldando metales entre sí). En el plano económico, este mecánico no contaba con recursos suficientes para hacerse con todos los materiales necesarios. Pero la importancia simbólica de su trabajo, es decir la construcción de un auto cien por ciento argentino hizo mella en algunas figuras importantes que se involucraron en el proyecto: Juan Manuel Fangio, campeón mundial de fórmula 1, habría contribuido con las llantas de alambre para el auto, y con otro mecanismo que Alesso desestimó por considerarlo inadecuado para el automóvil.²⁰

El trabajo de Alesso también llamó la atención de Perón (en ese momento presidente de la nación), quien estaba interesado por materializar otro de los proyectos de Alesso: un motor más pequeño (cuatro cilindros en lugar de doce) que pudiera ser utilizado en automóviles o tractores. El presidente tenía la intención de que el mecánico se radicara en Buenos Aires para producir este segundo motor con fines comerciales; sin embargo, Alesso se negó rotundamente a realizar cualquier proyecto fuera de Esperanza. Aun así, Perón le encargó al ministro de Asuntos técnicos Raúl Mende (quien había sido intendente de Esperanza en la década de 1940) que se dispusiera de toda la ayuda oficial necesaria para establecer una fábrica de motores en Esperanza.²¹ La producción de este motor comercial nunca llegó a materializarse, y las promesas de Perón se vieron clausuradas con el golpe de Estado de 1955.

Sin embargo, el trabajo de Alesso resistió el paso del tiempo. Esto se debió a las características del propio Alesso, un actor social tecnológicamente racional pero económicamente irracional, guiado por sus emociones, por su fanatismo hacia el automovilismo deportivo y sus intenciones nacionalistas. Y es que la reputación posterior del automóvil se debió, en gran medida, a las circunstancias únicas de su creación, al igual que a la participación de personalidades como Fangio o Perón, atraídos igualmente por la excepcionalidad del proyecto.

La importancia simbólica del auto contribuyó a que, cuatro décadas después, un coleccionista inglés se encontrara con el “Alesso Especial” e identificara en él un objeto digno de ser resguardado para la posteridad. En la década de 1990, Paul Foulkes-Halbard halló este automóvil en París, y luego de confirmar su historia con el propio Fangio, adquirió el vehículo, teniendo en mente la intención de restaurarlo y hacerlo funcionar otra vez. De esta forma, el auto pasó a formar parte del Filching Manor Motor Museum, un museo situado en la localidad inglesa de Polegate (Cole, 2020). Además de su importancia simbólica, el auto también ha adquirido un significativo valor monetario, aun estando fuera de funcionamiento (Foulkes-Halbard falleció antes de poder restaurarlo): en 2017 se estimaba que su precio de venta rondaba entre £ 120,000 y £ 140,000.²²

Consideraciones finales

En ocasiones, los consumidores de una determinada tecnología se encuentran ante situaciones de indeterminación: como consecuencia de la novedad de la tecnología en cuestión, de la lejanía geográfica o de las características propias de la localidad de residencia (una zona rural, por ejemplo), estos actores deben recurrir muchas veces a estrategias de reparación, reutilización o fabricación para asegurar el funcionamiento de sus bienes de consumo duraderos. También puede ocurrir que, las situaciones de indeterminación antes mencionadas den lugar a otros usos de dichos artefactos, resignificando su función original. Estas mismas situaciones favorecen igualmente el surgimiento de actores económicos destinados a satisfacer las nuevas demandas de estos consumidores.

En la ciudad de Esperanza, la difusión del automóvil (proceso datado ya en la década de 1910) dio lugar a un significativo crecimiento económico, tal como lo hizo en otras partes del país.

²⁰ Classic Driver (15/11/2021). *1950 Alesso Formula Libre Single-Seater*. Cambridge: Classic Driver. Recuperado de: <https://www.classicdriver.com/en/car/alesso/formula-libre-single-seater/1950/493935>

²¹ *El Litoral*, Santa Fe, 28/03/1954, p. 7.

²² Edsall, L. (30/10/2017). *Dramatic Argentine racer with ties to Fangio going to auction*. Phoenix: Journal Classic Cars. Recuperado de: <https://journal.classiccars.com/2017/10/30/dramatic-argentine-racer-ties-fangio-going-auction/>

“De Argentina a Inglaterra. La historia detrás del “Alesso Especial”, un auto de carreras fabricado en la ciudad de Esperanza (provincia de Santa Fe)”

Parte de esto se debió en gran medida a la posición geográfica privilegiada de la ciudad, que recibía el tráfico de las colonias agrícolas vecinas. Y parte de este crecimiento también respondió al descubrimiento, entre los actores económicos locales, de la importancia del automóvil: muchos orientaron sus negocios ya fuera hacia la venta de combustibles, la fabricación de accesorios (acoplados y carrocerías) o hacia la reparación de estos vehículos, al tiempo que otros los utilizaban como medios de transporte con fines comerciales. Pero mientras algunos encontraban en el auto una fuente de sustento económico, otros establecieron relaciones con el automóvil que fueron más allá del interés material: hicieron de él un motivo de reunión, de cooperación, de competencia; en fin, asimilaron al auto como un deporte.

A la vez, ambos precedentes (la utilización comercial y lúdica del automóvil) fueron conformando una cultura material automovilística en la ciudad. Cuando Juan Alesso decidió fabricar su auto de carreras, la ciudad contaba con cuatro décadas de asimilación económica, tecnológica pero también simbólica de esta tecnología. Después de todo, Alesso había vivido en una ciudad rodeada de automóviles, de negocios dedicados a abastecerlos y de fanáticos que los veneraban.

Bibliografía

- Chiesa, B. (1914). *Album Gráfico Suizo-Argentino*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.
- Cole, L. (2020). *Classic Car Museum Guide. Motor Cars, Motorcycles and Machinery*. Barnsley: Pen & Sword Books Ltd.
- Gallo, E. (1984). *La pampa gringa*. Buenos Aires: Edhasa.
- Gerchunoff, P. y Antúnez, D. (2002). De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo. En: J.C. Torre (dir.). *Nueva Historia Argentina. Tomo VIII. Los años peronistas (1943-1955)*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Giuliette, E. y Vaqué, M.L. (2018). El ex-molino Denner: un caso de arqueología industrial en la ciudad de Esperanza (provincia de santa fe). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana* 12, 817-834. Recuperado de: <https://plarci.org/index.php/RAHAYL/article/view/263/217>
- Gómez, R. (1997). Progreso, determinismo y pesimismo tecnológico. *Redes* 4 (10), 59-94. Recuperado de: <https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/1077/03-R1997v4n10.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Grenón, P. (1947). *La ciudad de Esperanza (prov. de santa fe). Historia documentada e ilustrada Tomo III*. Córdoba: s/ed.
- Harari, I. (2014). Los problemas del desarrollo de la industria autopartista argentina durante el peronismo (1945-1955). *Revista de economía del Caribe* 14: 164-191. Recuperado de: <https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/economia/article/view/6191/6454>
- Korol, J.C. (2001). La economía. En: A. Cataruzza (dir.). *Nueva Historia Argentina. Tomo VII. Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Landes, D. (2007). *Revolución en el tiempo. El reloj y la formación del mundo moderno*. Madrid: Crítica.
- Martirén, J.L. (2014). Planificación y path dependence. La evolución diferencial de las colonias agrícolas santafesinas de Esperanza y San Carlos entre 1856 y 1895. En: L.M. Calvo y M.E. Del Barco (Comps.). *Proceso de colonización agrícola del espacio santafesino. El territorio y el trazado de las colonias*. Santa Fe: Ediciones UNL.
- Martirén, J.L. y Rayes, A. (2016). La industria argentina de harina de trigo en el cambio de siglo. Límites y alcances, 1880-1914. *H-industri@ 10* (18), 1-27. Recuperado de: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/871/1490>
- Moreyra, C.E. (2017). Cocinar y comer en la Córdoba (Argentina) del siglo XIX. Una lectura de la cultura material doméstica. *Americania. Revista de Estudios Latinoamericanos* 6, 262-294. Recuperado de: <https://www.upo.es/revistas/index.php/americania/article/view/2395/2331>
- Pedroni, J.C. (1995). *Estampas del pasado. Reseñas y Relatos 1988-1993, Libro III*. Frank: Gráfica-Editorial Cruz del Sur.
- Pedroni, J.C. (1997). *Estampas del pasado. Biografías y Reseñas 1994-1996, Libro V*. Frank: Gráfica-Editorial Cruz del Sur.
- Pedroni, J.C. (1998). *Estampas del pasado. Biografías y Reseñas 1994-1996, Libro VI*. Frank: Gráfica-Editorial Cruz del Sur.
- Piglia, M. (2008). Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938. *Nuevo Mundo Nuevos Mundos*. Recuperado de: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/40923> DOI: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.40923>
- Piglia, M. (2015). Sociedad civil y Estado en la génesis de las políticas viales, Argentina, primera mitad del siglo XX. *Actas del Primer Congreso Argentino de Transportes*, Buenos Aires, Argentina.
- Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: oikos-tau.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Tiempo y técnica. Razón y emoción*. Barcelona: Ariel.
- Schvarzer, J. (1996). *La industria que supimos conseguir*. Buenos Aires: Planeta.
- Sennett, R. (2009). *El artesano*. Barcelona: Anagrama.
- South Bend Lathe Works (1953). *Manual del Tornero. Cuidado y Manejo de los Tornos para Filetear*. South Bend: South Bend Lathe Works.

Marcos Andrés Pascal

Woodward, I. (2007). *Understanding Material Culture*. Londres: Sage Publications Ltd.

Zingerling, H. (1987). *La Industria Molinera en la Colonia de Esperanza*. Santa Fe: Ed. La Unión.

Recibido: 07/05/2021
Evaluado: 25/09/2021
Versión Final: 26/10/2021