

UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS

DE LOS PIONEROS A LA PRODUCCIÓN SERIADA



Gustavo L. Feder

Lenguajeclaro
editora

#MotorLibro

Lenguaje
claro
editora



UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS

De los pioneros a la producción seriada

Gustavo Feder

#MotorLibro, de

Lenguaje|claro
editora

Un siglo de autos argentinos. De los pioneros a la producción seriada
Primera edición, febrero de 2018

© 2018 Gustavo Feder
© 2018 Lenguaje claro Editora

Lenguaje claro Editora
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay,
provincia de Buenos Aires, Argentina
www.lenguajeclaro.com
info@lenguajeclaro.com

Puesta en página: Diana González
Diseño de tapa: Gustavo Feder

Feder, Gustavo
Un siglo de autos argentinos : de los pioneros a la producción seriada
/ Gustavo Feder. - 1a ed. - Carapachay : Lenguaje claro Editora, 2018.
294 p. ; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-3764-29-5

1. Automóviles Antiguos. 2. Historia Argentina. I. Título.
CDD 338.476292

Se terminó de imprimir en el mes de febrero de 2018 en La Imprenta
Ya, Alférez Hipólito Bouchard 4381, (B1605BNE) Munro, provincia de
Buenos Aires, Argentina.

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.
Impreso en Argentina. Printed in Argentina.

La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

ÍNDICE

Presentación	11
Prólogo	13
1 Producción artesanal y semiindustrial	17
Argentina del Centenario: inmigración, población y desarrollo industrial	18
El parque automotor a fines del siglo diecinueve y principios del veinte	21
Los pioneros en Argentina	28
Celestino Salgado y la construcción del primer auto en suelo argentino	29
Manuel Iglesias y el primer auto totalmente argentino	30
Anasagasti, la primera producción seriada	36
Bibliografía consultada para el capítulo 1	60
Clasificación de los modelos según tipo de carrocería	61
2 Producción semiindustrial de entreguerras	63
Los Salones del Automóvil	65
Producción semiindustrial con desarrollo local	71
Hispano Argentina Fábrica de Automóviles	72
Motor Criollo	77
Camiones, ómnibus y vehículos militares	78
Política de posventa	79
Los autos: prototipos de lujo, veloces y con motor diésel	80
PBT, Auto Popular Argentino	83
Otros motores	86
Producción de armas	86
El final	87

Fábrica Argentina de Automóviles CC	88
Prototipos de avanzada	94
Yruam	94
Peona	97
Ñandú	99
Las marcas norteamericanas	102
Ford Motor Argentina	103
Dodge Brothers y Chrysler Corporation	108
General Motors Argentina	111
La industria carrocera	119
Fortunato Francone	121
José Argentiери	123
Mauricio Montanelli	124
Gerónimo Gnecco	125
El colectivo porteño	127
Bibliografía consultada para el capítulo 2	150
Medidas de potencia	151
3 Inicios de la producción seriada	152
Autoar, primera radicación extranjera	153
Autoar rural, pick up y furgón	159
El Grand Prix	160
Autoar Panamericano	162
El NSU Prinz	162
Cisitalia Argentina	164
Cisitalia 750 y 850	166
Cisitalia Rural y Furgón	166
Mercedes-Benz Argentina	166
IAME. El Estado empresario industrial	175
Consortio Industrial para la Producción	
Automotriz Argentina (CIPA)	180
Institec Justicialista	180
Rastrojero	184
Rastrojero diésel	187
La rural que no fue	190
Justicialista Sport	190
Prototipos con motor modular V8	194

Ómnibus	196
Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA)	196
Graciela Wartburg	198
Prototipo pick up plástico	199
Dinborg	199
Borgward Isabella	201
Borgward B-611	202
Industrias Kaiser Argentina (IKA)	204
Constitución de Industrias Kaiser Argentina S. A.	209
Ubicación de la planta	211
Interdicción y rehabilitación	214
Aviones Lockheed-Kaiser Argentina	217
Producción de autopartes: Industria Latinoamericana de Accesorios S.A. (ILASA) y Transax	218
Productos industriales	220
Nace el Jeep argentino	220
Estanciera	225
Kaiser Carabela	230
Bibliografía consultada para el capítulo 3	244
4 Iniciativas privadas nacionales	246
RYCSA	247
Mitzi B40	250
S 500 Gilda y C 500 Gauchito	253
Talleres Especializados Reparaciones Autos y Motores (TERAM)	255
Libertador	257
Porsche TERAM Puntero	258
Caballero	260
Kombi P-70	260
Piccolo	260
Biguá	261
Casa Fehling	261
Fábrica Integral de Vehículos Argentinos (FIVA)	263
Industria Argentina de Micro Automóviles (IAMA)	264
Joseso	265

El Joseso monovolumen	265
Prototipos argentinos	268
Aerocar	268
Buyatti Ingeniería Automotriz	270
Nueva Argentina	272
Sport Rocchetto	274
Suton 900	276
Fuentes consultadas para el capítulo 4	288
Epílogo	289
Agradecimientos	291

Presentación

A comienzos de 2014 publiqué las páginas iniciales de *Coche Argentino. Todos los autos argentinos desde 1900* (www.cocheargentino.com.ar). Al poco tiempo, uno de los primeros lectores del sitio me indicó que había uno similar al mío (*Autohistoria*, creado unos meses antes) y me recomendaba su visita. Así comenzó el intercambio de correos electrónicos con Gustavo Feder, seguido por el envío y reenvío de información e imágenes.

A Gustavo lo conocí en una exposición de autos argentinos organizada en la Universidad de La Matanza por quienes poco tiempo después formarían el Club IAME, del cual ambos fuimos socios fundadores. Desde entonces, empezamos a recorrer juntos este camino que es la historia de nuestros autos.

El recordado gran periodista Federico Kirbus se interesó inmediatamente en ambos sitios y comenzó a compartir sus archivos. Nos hizo partícipes de sus reuniones sociales del primer martes de cada mes en un restaurante del barrio de Belgrano, donde compartimos la mesa y las vivencias de un selecto grupo de personalidades vinculadas al automóvil, llegando incluso a legarnos en guarda parte de su invaluable biblioteca, poco tiempo antes de su partida.

Con Gustavo Feder, no solamente divulgamos la información que compartimos; además, a partir de 2010, junto al Rotary Club de Francisco Álvarez, somos los organizadores de Expo Auto Argentino, exposición de vehículos históricos fabricados en el país.

Gustavo Feder es un investigador infatigable que recorrió bibliotecas, hemerotecas y museos en busca de información y realizó cuantiosas entrevistas con los protagonistas del apasionante mundo del automóvil argentino. Después de muchas horas dedicadas a escanear, fotografiar y recopilar datos nos presenta un excelente trabajo de investigación que nos relata cronológicamente los acontecimientos vinculados a la industria automotriz argentina.

En Argentina se ha escrito bastante con referencia al espíritu de esta obra, se han publicado historias de marcas y modelos en particular, como así también grandes crónicas de la historia del automovilismo deportivo, pero no en forma integral como lo encara Gustavo Feder. En su exhaustiva investigación, Gustavo no sólo nos muestra el aspecto técnico de los autos y su producción, sino que abarca además un concepto más general y enmarca los acontecimientos en el contexto social, económico y político de cada etapa.

La tarea de recopilar información de más de un siglo de historia, clasificarla para luego agruparla y editarla, no es para nada sencilla y rápida, sobre todo con la rigurosidad tanto técnica como cronológica con que se encaró este trabajo seriamente documentado. Esta tarea no queda terminada aquí, la constante búsqueda de información hace que siempre aparezca un nuevo dato o documento que obliga a revisar lo realizado y actualizarlo. La gran cantidad de material acumulado lleva al autor a dividir su trabajo en, por lo menos, dos partes. En esta primera recorre la mitad inicial del siglo veinte, desde la introducción del automóvil en Argentina, pasando por la construcción artesanal y semiindustrial, hasta el establecimiento de las primeras fábricas automotrices con capacidad de producción seriada durante la década de 1950.

Un siglo de autos argentinos. De los pioneros a la producción seriada es para mí un trabajo original, nunca antes abarcado con tanta precisión. Creo que los lectores apasionados no sólo de los autos sino también de su historia, y por qué no de la historia en general, encontrarán una obra de lectura accesible con mucha información que, seguramente, se convertirá en material de consulta permanente.

Como los trabajos anteriores de Gustavo Feder, este libro será muy bien recibido por un público ávido de conocimientos. Los apasionados de la historia de los autos –sobre todo, de los nuestros– celebramos la publicación de este libro y aguardamos con ansias su continuación.

JOSÉ LUIS MURGO

Editor de www.cocheargentino.com.ar

Diciembre de 2017

Prólogo

Argentina pertenece al reducido lote de países productores de automóviles. Son poco más de cuarenta naciones que, con mayor o menor contenido local y con diversos volúmenes de producción, integran en plantas industriales establecidas en sus territorios unidades automotrices completas. Esta pertenencia no es reciente. Forma parte de un largo proceso que echó tempranas raíces al comenzar el siglo veinte.

Aunque pueda sorprender a un desprevenido lector, Argentina posee el privilegio de ser uno de los países pioneros en la construcción de automóviles. Y más aún: fue uno de los primeros que vio circular por sus caminos un ejemplar de esta singular invención, una de las más influyentes de la humanidad.

Precozmente arribado, el automóvil padeció la inmediata incompreensión de sus contemporáneos, quienes lo rechazaban tanto desde prejuicios de clase como por su peligrosidad para desplazarse en un entorno que no ofrecía una infraestructura acorde para albergarlo. Y mientras algunos batallaban por convencer a una sociedad conservadora sobre las bondades y utilidad de este novel medio de transporte, otros, mucho más osados, se atrevían a construirlos.

Cuando muchas de las grandes marcas que hoy abarrotan con sus modelos las calles y rutas argentinas no habían nacido, algunos pioneros armaron los primeros automóviles criollos. El automóvil argentino era una extraña realidad que sorprendía a propios y extraños y que desafiaba con su sola presencia la lógica del modelo económico agroexportador vigente, que priorizaba la explotación primaria y relegaba la producción industrial.

La obra de estos pioneros no fue homogénea. En ellos se advertían notorias diferencias de origen, formación e intención, pero los hermanaba la voluntad, el sacrificio y una actitud lírica y hasta heroica en un contexto claramente desfavorable o indiferente. Son historias de vidas cruzadas y fundidas con la propia realización individual.

Replicando lo que acontecía en los países más desarrollados, la construcción de automóviles en Argentina se ramificó en dos grandes vertientes: por un lado, estaban quienes se limitaban a piezas únicas de uso personal y construcción artesanal; por otro, los que intentaron constituirse en verdaderos industriales con una producción en serie de gran escala.

Luego de la Primera Guerra Mundial, el automóvil fue definitivamente aceptado y una explosiva demanda convirtió a la Argentina en el séptimo mercado mundial. Consolidado como incuestionable medio de transporte, su presencia estimuló la aparición de una importante industria autopartista orientada tanto al mercado de reposición como a la provisión de las pocas plantas de montaje establecidas.

La fabricación de automóviles en Argentina dibujó una curva ondulada. Inevitablemente condicionada al contexto histórico en el que intentaba desarrollarse, fue cruzada por los oscilantes vaivenes políticos y económicos que, por momentos, estimularon su evolución y, por otros, amenazaron con extinguirla. Como actividad productiva, no escapa al debate acerca del rol de Argentina en la economía mundial, atrapada en la falsa antinomia campo-industria. ¿Acaso existe un rol natural asignado a cada país por sus circunstancias geográficas y naturales? ¿O en realidad son los hombres y las mujeres que habitan en un determinado territorio quienes deciden cuál es el rol que quieren asignarse a sí mismos y a la sociedad a la que pertenecen? ¿Debemos orientarnos a la fabricación de complejos bienes industriales o limitarnos a la extracción y exportación de productos primarios?

En muy pocas décadas, Argentina mostró su capacidad para fabricar autos, pero ¿debe hacerlo? La pregunta nació con la propia actividad y su definitiva respuesta, aún pendiente, evidencia la dificultad de los argentinos para alcanzar mínimos niveles de consenso sobre el tipo de país que queremos. Los movimientos pendulares entre procesos de apertura y proteccionismo y la discusión sobre la asignación de recursos entre el Estado y el sector privado determinaron la inestabilidad de su producción.

A pesar de todo, en sus primeros cincuenta años de vida, la industria automotriz ejerció el rol dual de testigo y protagonista

de nuestra historia. Debió enfrentarse a un sinnúmero de prejuicios ideológicos, restricciones tecnológicas, de materias primas y de energía, pero se abrió camino en el marco del incipiente proceso de sustitución de importaciones. A partir de diversas formas de propiedad, tanto estatal como privada o mixta, con la participación del capital extranjero y del empresariado nacional aportó modelos inéditos adaptados a los factores tecnológicos, productivos y sociales del país. Aplicó exitosamente innovadoras tecnologías. Supo adecuar productos extranjeros a las condiciones locales. Contribuyó al desarrollo social y económico a partir de la creación de miles de puestos de trabajo en forma directa e indirecta. Estimuló el desarrollo de una compleja industria autopartista que se integró a su producción. Por su complejidad y especificidad, demandó mano de obra calificada y la constitución de instituciones de formación profesional de nivel secundario y terciario.

Este volumen forma parte de una obra cronológicamente más extensa que tiene la intención de reflejar la evolución histórica de la industria automotriz en Argentina. En él abordaremos la etapa formativa de una actividad desarrollada a lo largo de un sinuoso período histórico de poco más de medio siglo. Etapa signada por grandes restricciones y un enorme voluntarismo que permitió dar a luz las primeras y precarias realizaciones que sirvieron de musa inspiradora al proceso industrial, complejo e integrado, que montaba sus cimientos al promediar la centuria y edificaba la antesala necesaria de la madurez productiva que llegaría en las décadas siguientes.

GUSTAVO FEDER

A los nueve días del mes de mayo de 2017



1 | Producción artesanal y semiindustrial

La segunda mitad del siglo diecinueve se caracterizó por la consolidación del ciclo de gobiernos constitucionales iniciados con la presidencia de Bartolomé Mitre en 1862 y por la definición del rol de la economía argentina en el contexto económico mundial.

Los fuertes debates parlamentarios de mediados de la década del setenta en torno al modelo productivo del país, entre los sectores que sostenían un libre comercio sin restricciones y quienes oponían a esta visión un esquema proteccionista que diera valor agregado a la producción nacional, fueron el antecedente de la creación del Club Industrial Argentino en septiembre de 1879. En su constitución no todos eran verdaderos industriales, prevalecía un importante grupo de hacendados, artesanos y profesionales que aportaban a la discusión intelectual respecto al rol de la industria. A pesar de una temprana escisión por divergencias internas y la creación del Centro Industrial un año más tarde, la necesidad de defender intereses comunes llevó a la unificación de ambos grupos en 1887, que, de esta manera, dieron nacimiento a la Unión Industrial Argentina, integrada en sus orígenes por 870 socios.

La década de 1880 marcó el inicio de un nuevo perfil productivo y económico argentino orientado principalmente hacia las actividades agrícola-ganaderas, en especial la producción de cereales y carnes. Fue decisiva en este desarrollo la aparición de las nuevas

tecnologías, a partir de los experimentos del ingeniero francés Louis Abel Charles Tellier que lograron el enfriamiento de las carnes que antes se salaban, lo que permitió su exportación en excelente estado de conservación. Consecuencia de estos desarrollos fue el nacimiento de la poderosa industria del frigorífico en reemplazo de los anticuados saladeros. En poco tiempo se establecieron un grupo de empresas extranjeras, especialmente inglesas y norteamericanas, que monopolizaron esta actividad, tanto en el abastecimiento del mercado local como en los grandes saldos destinados a la exportación. Durante los cincuenta años que duró este período, hasta la crisis de 1929, el *boom* de la exportación ganadera elevó exponencialmente los volúmenes de carne vacuna enfriada enviada al exterior, pasando de 1.495 toneladas entre 1880 y 1889 a 402.182 entre 1925 y 1929.

De esta manera, se consolidó un modelo productivo agroexportador caracterizado por una actividad económica que exportaba productos primarios con poco valor agregado, particularmente materias primas y alimentos, e importaba productos industrializados. El principal mercado de exportación fue Gran Bretaña, de donde a su vez provenían la mayoría de las manufacturas extranjeras y las inversiones de capital en obras de infraestructura, servicios y empréstitos. Hacia 1910, el comercio exterior con Gran Bretaña representaba el treinta por ciento del total. Este esquema, fuertemente deficitario durante la década de 1880, revirtió su signo a partir de la siguiente y se consolidó con 17 años consecutivos de saldo comercial favorable entre 1894 y 1910. Estos saldos no sólo se destinaron a la importación de bienes, sino también para hacer frente a los servicios de la abultada y creciente deuda externa.

Argentina del Centenario: inmigración, población y desarrollo industrial

Según el censo de 1895, la población argentina era de cuatro millones con una fuerte corriente inmigratoria que sostenía el dinámico crecimiento demográfico. Esta inmigración se orientó originalmente hacia las actividades agrícolas, pero la falta de tenencia de la tierra y las duras condiciones para su arrendamiento fueron desplazando

muchos contingentes hacia la ciudad. En 1914, el setenta por ciento de los productores agrícolas de la provincia de Buenos Aires eran arrendatarios. Del millón y medio de inmigrantes arribados al país en el último cuarto del siglo diecinueve, doscientos mil eran obreros.

El primer censo industrial de 1895 mostró la existencia en el país de un poco más de 23 mil industrias que ocupaban alrededor de doscientas mil personas y empleaban una fuerza motriz de sesenta mil caballos de fuerza (hp). De la información suministrada se desprende que los principales establecimientos estaban orientados a la actividad alimenticia llegando su número a cinco mil, es decir, un 22 por ciento del total. Le seguían en cantidad de establecimientos los siguientes rubros: vestido y tocador, construcciones, muebles, metales y anexos y artísticas de ornato.¹

De los 19 mil propietarios, el 85 por ciento era de nacionalidad extranjera, porcentaje que llegaba a 90 si sólo se consideran las industrias de la ciudad de Buenos Aires y regiones costeras. Lo mismo ocurría con los trabajadores, siendo extranjeros las dos terceras partes del total.

En todos los casos, el nivel de elaboración y transformación de las materias primas empleadas era muy reducido, al igual que la mecanización y equipamiento utilizados en los procesos productivos. Dentro del esquema agroexportador en el que se encontraba la economía del país, era natural que pudiesen desarrollarse las industrias alimenticias y la pequeña industria de consumo (calzado, muebles, ropa, etcétera) debido a que éstas no ofrecían competencia a nuestro principal socio comercial y proveedor de artículos manufacturados, Inglaterra.

En 1908 se realizó el segundo censo industrial, que marcó un notable avance tanto en establecimientos como en personal empleado. El total de industrias alcanzaba 32 mil con 329.500 personas empleadas. El aumento más importante fue en el empleo de la fuerza motriz, que pasó a 229.700 hp, lo que demuestra que, a principio de siglo, los talleres empezaron a tomar una fisonomía

¹ En Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina*.

más industrial, con técnicas y equipos más acordes a sus fines. De cualquier manera, la importancia en relación al personal empleado siguió siendo baja si se la compara con las actividades más tradicionales, como la agricultura, que ocupaba hasta 725 mil personas en épocas de cosecha. A pesar de eso, la importancia potencial de la industria quedó demostrada por el valor de su producción, que duplicaba al de la cosecha de 1907-1908, de 800 millones de pesos.

En 1913 se realizó el tercer censo industrial y volvió a advertirse un sostenido crecimiento de los establecimientos industriales, que ascendieron a 42 mil, cincuenta por ciento más que en 1895. El personal ocupado se elevó a 410 mil, 25 por ciento más que cinco años antes. También es notable el aumento de la fuerza empleada, que triplicaba a la del censo anterior llegándose a 600 mil hp. Otro dato a destacar es el aumento del personal empleado por establecimiento, que pasó de 8 a 12, lo que demuestra el surgimiento de empresas medianas y grandes. En esta realidad subsistían millares de talleres, en cada uno de los cuales trabajaban no más de dos personas y que fueron considerados como industrias a los fines del censo. Sin embargo, lo que se mantuvo estable es el tipo de industrias, que prácticamente no presentaba variables respecto a los censos anteriores, es decir, con muy poca transformación de la materia prima empleada.

La evaluación de los datos estadísticos del censo de 1913 muestra que la industria local se encontraba en una buena situación para consolidar un crecimiento, aprovechando la coyuntura mundial como consecuencia del estallido bélico en Europa, el cual impedía o reducía la importación de productos manufacturados de ese origen.

Mientras tanto, entre 1895 y 1914 la población prácticamente se había duplicado y alcanzaba un total de 7,9 millones de habitantes. Entre 1900 y 1913, hubo un leve crecimiento en la participación de la industria en el porcentaje del producto bruto de Argentina, que se elevó del 14,3 al 15,3 por ciento.

Las cifras que arrojan los censos de población e industrial permiten apreciar con claridad que el crecimiento de la industria estaba directamente vinculado al de la población: la expansión del mercado local incrementaba la demanda de productos y alimentos que no podía ser satisfecha con la importación.

El auge del transporte tranviario y ferroviario, como consecuencia de la expansión demográfica y el crecimiento de las exportaciones, dio origen a la aparición de algunas pequeñas industrias, especialmente vinculadas a la reparación y mantenimiento del parque en circulación. En la práctica no pasaban de talleres mecánicos de cierta importancia. La industria metalmecánica independiente era prácticamente inexistente. Sin embargo, hubo pocas y notables excepciones como Ernesto Woods, primero en fabricar un motor a combustión interna en Argentina al que se llamó “Petiso”. Se trataba de un propulsor de tipo horizontal, encendido a baja presión y una potencia de 4,7 a 10 hp, destinado especialmente a equipar las quintas de los suburbios del Gran Buenos Aires. Si bien no hay estadísticas, se calcula que entre 1906 y 1910-1912 Woods produjo 55 motores “Petiso”. Lo curioso es que, debido a los prejuicios sociales y culturales de la época, debía venderlos con la etiqueta “*Made in England*”.

La industria metalúrgica en particular estaba limitada a no más de cien establecimientos en 1907 en la ciudad de Buenos Aires, que empleaban a 15 mil obreros y consumían mensualmente unas tres mil toneladas de hierro, 1.700 de carbón, 130 de bronce y 50 de acero. Entre ellos se destacaban S. A. Talleres Metalúrgicos (TAMET) y la Compañía Argentina de Hierros y Aceros Pedro Vasena e Hijos Ltda.

El parque automotor a fines del siglo diecinueve y principios del veinte



La fecha de arribo del primer auto al país no es precisa. Pedro Fiore la ubica en 1887, mientras que Raúl Oller, en 1888. Ambos señalan que fue un triciclo De Dion-Bouton. Otras fuentes citan un Benz con propulsión a caldera ingresado en 1892. En cambio, todos coinciden en afirmar que el importador fue Dalmiro Varela Castex. Esta temprana y atípica importación ubicaba

a la Argentina entre los pocos países que contaban en sus caminos con vehículos autopropulsados. Pero, ¿quiénes estaban en condiciones de importarlos? Sin dudas, aquellas familias de la aristocracia porteña y del interior que alternaban su residencia entre Buenos Aires y Europa, especialmente París, donde podían tomar contacto de primera mano con los máximos adelantos en materia de automoción, en muchos casos probando los vehículos que después importarían.

Casi en simultáneo, en 1888, el doctor Eleazar Herrera Motta adquirió en Estados Unidos un Holzman de propulsión eléctrica, accionado por cuatro baterías. Aparentemente fue el primero construido por la empresa norteamericana ya que en el motor figuraba la inscripción "Automobile 00" y en su parte trasera se leía: "*Patent, October 8 1888*". No hay certezas sobre el arribo del auto al país, otros historiadores fijan la fecha diez años más tarde. Apenas ingresado al puerto de Buenos Aires, el ejemplar fue enviado a la ciudad riojana de Chilecito, donde causó una gran conmoción, no exenta de numerosas críticas al uso de semejante y extraño aparato.

El funcionamiento del Holzman no era de lo mejor: andaba poco y mal, sus baterías se descargaban más rápido de lo que tardaban en cargarse, por lo que su dueño decidió deshacerse de él y lo puso en venta rápidamente. El candidato no tardó en aparecer, Agesilao Laprosa se convirtió en el nuevo propietario. La venta se concretó en tres mil pesos, cuatro mil menos de lo que había abonado originalmente don Herrera.

Tampoco Laprosa tuvo mejor suerte en el uso del vehículo; su propia esposa terminó por convencerlo de que estaba "engualichado" y el desgraciado automóvil fue condenado a pasar sus días olvidado debajo de una tapera. De ahí fue rescatado por el chileno Nicolás Erauzin. Para mostrar su buena fe y mantener la amistad, Laprosa dejó sentado por escrito en el boleto de compra-venta: "He recibido del amigo Nicolás Erauzin la suma de 1.500 patacones por la venta de un carrito a fluido eléctrico que no ha traído más que disgustos, aclaración que hago para no malquistarme con el amigo Erauzin en el día de mañana". La depreciación del valor del auto iba acompañada del desprecio que sus dueños sentían por él.

Erauzin desarmó el auto y lo cruzó a lomo de mula a través de la cordillera hasta llevarlo a Coquimbo, donde se lo vendió a

su compatriota Leonor Iñarra Videla por 330 escudos chilenos. El Holzman fue montado nuevamente y trasladado a la capital chilena. Videla hizo recargar sus baterías y el vehículo volvió a andar con grandes dificultades, ante el escepticismo y desconfianza de sus paisanos de Santiago. Pero alguien hurtó sus acumuladores y el carruaje quedó varado una vez más. Tiempo después, Videla enfermó y terminó sus días en el hospicio de Santiago. El desventurado carruaje finalmente desapareció.

Mientras tanto, en 1892 Varela Castex reforzó su mérito pionero con la importación de un segundo auto (o el primero, según otras fuentes), en este caso un Daimler con propulsión a caldera ubicada debajo del asiento, transmisión a cadena, encendido por incandescencia y un asiento único para dos personas. Estaba montado sobre cuatro ruedas del mismo diámetro, que lo acreditaban verdaderamente como un auto, y su velocidad máxima se estimaba en sesenta kilómetros por hora (km/h). Éste fue el primer vehículo en llevar patente, al recibir, como correspondía, el número 1. Las placas otorgadas por la Municipalidad de Buenos Aires eran de chapa con enlozado blanco y tipografía en azul oscuro. La de atrás era un poco más grande que la delantera. Además del número, las placas llevaban una barrita cruzada en el ángulo superior izquierdo y debajo un sello de la comuna y una leyenda que decía "Dirección de Tráfico Público, Municipalidad de la Capital". En 1895, un poco más sofisticado Benz, con encendido eléctrico y ruedas de goma maciza, se convirtió en el tercer auto ingresado al país por iniciativa de don Varela. Su actividad como importador continuó activamente en el último lustro del siglo diecinueve, con las marcas Panhard, De Dion-Bouton, la norteamericana Decauville, introducida al país en 1900. Junto con Miguel Marín importaron en 1906 el primer Ford, un modelo N.

Otro de los pioneros en la importación de automóviles fue don Guillermo Fehling, un afamado constructor de carruajes que tenía su taller en la esquina de las calles Chile y Bernardo de Yrigoyen en Buenos Aires. Don Guillermo introdujo en 1895 un Daimler monocilíndrico que desarrollaba una velocidad máxima de 35 km/h. Dos años más tarde introdujo otro Daimler, el cual, según su manual de cuarenta páginas, tenía un motor de dos

cilindros que podía alcanzar los 50 hp, dirección por manubrio y ruedas de hierro recubiertas por una banda de goma maciza. Se ofrecía al público a un precio de 4.500 pesos y según su importador fue el primer automóvil que circuló en el país con motor a bencina.

No eran pocos los inconvenientes que debían sortear estos pioneros. En primer lugar, el paso por la Aduana no era sencillo, se desconocía por completo en nuestro país la existencia de estos artefactos, por lo tanto no existía una normativa que pudiera establecer los aforos correspondientes a su importación. Por otra parte, y debido al espacio en las bodegas de los barcos, los primeros vehículos llegaban desarmados y era difícil encontrar personal técnico idóneo para realizar las tareas de montaje.

Sin embargo, no pasó mucho tiempo hasta que las autoridades nacionales y municipales encontraran en esta novel importación una buena fuente de recursos para las arcas del Estado. Al respecto, Raúl Oller, en su *Breve historia del automovilismo*, cita un elocuente testimonio:

Con todo seguían llegando de Europa enormes cajas de madera de las que luego se extraían los más variados y estrambóticos modelos de automóviles que la entonces indecisa fantasía de los constructores y fabricantes nos enviaban. Pero como los vistas de aduana, siempre voraces, comenzaran a hacerse lenguas sobre la demanda de esta importación, he aquí que el Ministerio de Hacienda, deseoso de hacer pagar harto caro tal lujo, asignole un impuesto (*Ad Valorem*) del cincuenta por ciento, lo que agregado a las enormes patentes municipales “dictadas con el sanísimo propósito de poner a salvo a la pacífica población de tan endemoniados vehículos” (así rezaba la disposición de aduana), vino a exigir de los entusiastas automovilistas las rentas de un Creso, para solventar tanto impuesto y patentes.

Los automóviles no eran confiables y se detenían frecuentemente sin reparar dónde; en algunas oportunidades alcanzaba para salir del paso con una pava de agua caliente, que, vertida sobre el tanque, producía la evaporación de la nafta. La falta de caminos y de

una adecuada infraestructura no era un inconveniente menor, alejarse imprudentemente de la ciudad solía ser una experiencia compleja a la hora de encontrar combustible para continuar la marcha. Por supuesto, también faltaban los repuestos y, en caso de rotura o desperfecto, había que esperar meses hasta la llegada de la pieza de reposición, quedando al auto arrumbado en algún garaje.

A poco de andar el automóvil en nuestro país, se encontró con serios prejuicios sociales que condenaban su uso, se lo acusaba de peligroso y de provocar frecuentes accidentes en la vía pública, inclusive era rechazado por sectores conservadores de la propia aristocracia que lo consideraban indigno de ser usado por la “gente decente de hábitos señoriales”.

Algunas posiciones mostraban un rechazo radical, asignándole al automóvil un rol criminal e, inclusive, adelantándose en el tiempo, advertían sobre el daño que su uso podía afligirle al medioambiente. Uno de sus máximos detractores, Antonio Massiotti no se iba con vueltas a la hora de expresar su antipatía. En su libro editado en tiempos del centenario, *Filosofía del ser*, le dedicó más de diez páginas para condenarlo de manera lapidaria:

Esta monstruosa aberración mecánica, fruto de una mente luética, puede llegar en menos de veinte años a enrarecer por completo el prístino, diáfano aire que rodea nuestro argento nenúfar, cuya atmósfera espiritual se está enrareciendo día a día por los hedores miásmicos de la Europa corrompida.

Pero en su enconada campaña, Massiotti se asignaba un rol de redentor y hasta de superhéroe:

Más tarde o más temprano, todos acudirán a nosotros para que los auxiliemos en su espantosa confusión, el automóvil los querrá devorar, ya ha hecho varias víctimas, ya las calles de Buenos Aires están tintas de la roja sangre de los trabajadores, niños, ancianos, animales domésticos y los empedrados son un gran coágulo sanguinolento hecho por las ruedas asesinas de los *chauffers* de la *High-Life*, que ocupan sus ocios en correr como Nerón corría carreras de cuadrigas, junto a otros patanes igual que él.

Más moderados eran los argumentos de quienes se oponían a la difusión del auto, sosteniendo, y no sin justa razón, que no había adecuados caminos para su circulación.

Desafiando estas posturas, un grupo de entusiastas impulsó su uso en el ámbito deportivo. En la tarde del sábado 16 de noviembre de 1901 se realizó la primera competencia automovilística en el Hipódromo Argentino de Belgrano. Entonces el parque automotor nacional no llegaba al medio centenar. Se trataba de un evento organizado por la Sociedad Damas de Caridad a beneficio del Instituto Siglo Veinte, al cual asistió, según la prensa de la época, “un numeroso y escogido público”.

El programa de actividades constaba de cuatro números distribuidos según las características de los vehículos participantes y las distancias a recorrer. El primero fue suspendido. A las cuatro de la tarde se inició el segundo, realizado en una distancia de mil metros (otras fuentes citan una distancia de 1.100 y 1.500 metros) con vehículos de menos de quinientos kilos. Juan Cassoulet resultó ganador, secundado por Juan Abella, Marcelo Torcuato de Alvear y Aarón de Anchorena (aunque el diario *La Nación* ubica en esta posición a Egisto Gismondi). Según la crónica de *La Nación* del 17 de noviembre de 1901 “el coche del doctor Alvear sufrió la rotura de una cadena, accidente sin el cual habría resultado seguramente ganador, pues tuvo que limitar sensiblemente la velocidad que había imprimido a la máquina a la partida”.

El ganador lo hizo a bordo de un Rochester que cubrió la distancia en 49 segundos a un promedio de 73,469 km/h. Por este logro, Cassoulet recibió como premio una cigarrera y fosforera de plata.

El tercer número previsto para vehículos eléctricos fue declarado desierto por inasistencia de los inscriptos.

En la cuarta carrera, con autos de peso libre y un circuito de tres mil metros, disputaron un mano a mano Marcelo T. de Alvear y Aarón de Anchorena, resultando ganador el futuro presidente de la Nación a bordo de un Locomobile a vapor y aventajando con una gran distancia al Panhard naftero de su rival. Ambos pilotos fueron acompañados por sus respectivos *chauffeurs*. La prueba fue fiscalizada por los señores Emilio Casares y Dalmiro Varela Castex, quienes actuaron de jueces de largada y llegada, respectivamente.

El automóvil pronto cobró importancia y las cifras de importación crecieron vertiginosamente en los primeros años del siglo. De nueve autos importados en 1900 se pasó a 16 al año siguiente, 28 en 1902, 62 en 1903 y se superaron las cien unidades en 1904, cuando se importaron 129 vehículos. El 11 de junio de ese año, cuando el parque automotor nacional apenas superaba las 250 unidades, un grupo de veinte propietarios encabezados por Dalmiro Varela Castex fundó el Automóvil Club Argentino (ACA). Sus socios fundadores se inspiraron en lo que habían observado en sus frecuentes viajes a Europa, en particular en el Royal Automobile Club de Inglaterra (creado en 1897) y el Real Automóvil Club de España (creado en 1903). Fue el segundo del continente americano después de la American Automobile Association de Estados Unidos (1902) y apenas nueve años separaban la creación del ACA del club internacional más viejo, el Automobile Club de France.

Fueron objetivos básicos de la nueva institución los siguientes:

- Incrementar el turismo automovilístico.
- Peticionar la construcción de caminos.
- Gestionar la disminución de derechos aduaneros.
- Construir un gran garaje con taller mecánico.
- Mantener relaciones con similares internacionales.

De lo expuesto anteriormente resulta evidente que su acción pionera estaba principalmente orientada a estimular y difundir el desarrollo automotor en Argentina, bregando por la realización de las necesarias obras de infraestructura y caminos. También impulsó las primeras competencias deportivas que dieron origen al automovilismo nacional. La primera carrera en ruta organizada por el ACA fue la Recoleta-Tigre, disputada el 9 de diciembre de 1906. Fue realizada en dos etapas. En la primera, de Recoleta hacia Tigre, se registró un empate entre el Darracq de 20 hp de Miguel A. Marín, conducido por el chofer De Santis, y el Spyker de 23-32 hp, guiado por su propietario, Daniel McKinley. La segunda etapa incluyó el regreso a Recoleta en un recorrido de 38,2 kilómetros. El ganador fue Miguel A. Marín, quien a bordo de su Darracq

se impuso con un tiempo de 28,3 minutos secundado por el De Dietrich 24-32 hp de Carlos Lamarca.

Otro hito trascendental del automovilismo argentino en esa etapa fundacional fue el Gran Premio de Carretera realizado por primera vez en marzo de 1910 por iniciativa de Víctor Laborde, con la idea de unir Buenos Aires y Córdoba. Además del desafío puramente deportivo, la ruda prueba, que demandó cinco días, sirvió para confirmar la precariedad de los caminos y la ausencia casi total de señalización, circunstancias que provocaron que algunos pilotos se perdieran en varios tramos del recorrido.

La nueva institución también enfrentaba los prejuicios sociales que consideraban el automóvil un mero objeto de lujo. Sin embargo, a partir de su fundación, el automóvil tomó un impulso notable, apreciado en las cifras de importación que por primera vez en 1910 superaron el millar y se ubicaron en 1.581 unidades. En la década siguiente, el promedio de unidades importadas alcanzó las 5.700 con un pico máximo en el año 1917 de 11.031.

Hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, la mayoría de los automóviles importados eran de origen francés, seguidos por Estados Unidos, Italia, Alemania e Inglaterra, pero, al iniciarse el conflicto bélico, la supremacía de Estados Unidos se hizo evidente ante la imposibilidad de Europa de producir con fines civiles. Se paralizaron por completo las importaciones desde Alemania y se redujeron a un mínimo las de Francia, Inglaterra, Italia y demás países productores.

Los pioneros en Argentina

En un breve lapso de diez años, transcurridos entre el comienzo del siglo diecinueve y el inicio de la Primera Guerra Mundial, aparecieron las obras tempranas de quienes, en un contexto desfavorable hacia la actividad industrial, tomaron la iniciativa de construir autos en Argentina.

Claramente se aprecian las diferencias y semejanzas entre estos emprendedores, en particular si se tiene en cuenta cuáles fueron las motivaciones de sus iniciativas. En el primer caso, la construcción responde a un pedido de un particular, quien, a diferencia de la

mayoría de sus contemporáneos, asumió el riesgo de encargar la construcción local de un auto que bien podría haber importado. En el segundo caso, la ejecución no tuvo una finalidad comercial ni industrial, sino que se vincula a un desafío personal, por el que, a partir de un conocimiento técnico, teórico y práctico, se llegó a la concreción de un trabajo inédito. El último de los casos refleja una intención totalmente distinta a las anteriores y se constituye en el primer intento de producción automotriz seriada, sentando las bases de una verdadera industria, aunque todavía en estado embrionario.

Los dos primeros constructores coincidían en su origen, eran inmigrantes, como la mayoría de los obreros industriales, y a semejanza de muchos de ellos, desarrollaban actividades vinculadas a las artes y los oficios, en este caso el de mecánico.

En cambio, el último de los constructores tenía un origen social y económico acomodado, que le permitió no sólo adquirir una sólida formación universitaria, sino también viajar al exterior para capacitarse y poder estar al día con las tendencias y avances tecnológicos en materia de producción automotriz.

Celestino Salgado y la construcción del primer auto en suelo argentino

El primer caso documentado de construcción de un auto en el país corresponde al del ingenioso mecánico español Celestino Salgado. Si bien es posible que en forma contemporánea haya habido otros intentos, entre fines del siglo diecinueve y principios del veinte, éste es el único que hasta ahora se ha podido verificar.

En 1901, don Celestino armó en un taller de Buenos Aires un vehículo para cuatro pasajeros dotado de un motor a nafta de seis hp con una autonomía de 12 horas a marcha regular. En su construcción, que demandó tres meses, fueron empleados componentes de origen europeo y nacional. No se sabe cuáles han sido las partes nacionales y cuáles las importadas, pero es fácil suponer que las piezas de mayor complejidad tecnológica, como las mecánicas, tuvieran un origen extranjero, mientras que partes de la carrocería y ruedas hayan sido armadas localmente con materias primas obtenibles en el país.

El automóvil fue encargado especialmente por Enrique Anchorena. Bajo el título “El primer automóvil construido en el país”, en agosto de 1901 la popular revista *Caras y Caretas* documentaba la novedad. En su crónica, que incluía una foto del lateral del original vehículo, el semanario señalaba:

A la bicicleta ha seguido el automóvil en nuestras calles; pero si bien la primera ha conseguido aclimatarse, el segundo lucha todavía con dificultades inherentes a su calidad de extranjero recién llegado. Probablemente el costo elevado de estas máquinas haya impedido su difusión hasta hoy, pero en adelante el inconveniente será salvado.

El primero que se ha fabricado aquí es el que reproduce nuestro grabado. Ha sido hecho para el Señor Enrique Anchorena por el mecánico español Celestino Salgado, que ha empleado tres meses de trabajo. Es un coche elegante de forma, pintado de rojo y tapizado de marroquín color lacre. Está dotado de un motor de seis caballos y el receptáculo de nafta tiene capacidad para 12 horas de consumo, con marcha regular.

Según el periodista Alberto Salotto, en una nota publicada en *Automundo* del 13 de junio de 1966, el auto de Salgado participó de la primera carrera disputada en el Hipódromo de Belgrano (en la que se impuso el Rochester de Juan Cassoulet), pero lo hizo impulsado por una caldera de vapor. No quedan más registros que la nota publicada por la mencionada revista, ni tampoco se sabe del destino de esta realización pionera.

Manuel Iglesias y el primer auto totalmente argentino



Manuel Iglesias nació el 22 de enero de 1870 en Carbia, provincia de Pontevedra, España. Adolescente, arribó a nuestro país en 1884 dejando en su tierra natal a su padre, don José, su madre, doña Josefa López, y tres hermanos. Inmediatamente comenzó a trabajar en una chacra de la localidad bonaerense de San Isidro. Poco tiempo después, se trasladó

a San Martín con una carta de presentación escrita por sus padres y un paisano le dio albergue y trabajo en una carpintería donde rápidamente aprendió el oficio. A los 26 años, el 25 de noviembre de 1896 se casó con María Mantelini, de 16, con quien llegaría a tener 13 hijos.

En 1889, Iglesias ingresó al Departamento de Ingeniería de los talleres ferroviarios del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) de San Martín, donde tomó contacto con la tecnología de punta de ese momento, vinculada a la máquina de vapor, particularmente por su aplicación en el transporte ferroviario. En sus ratos libres completaba su formación con la lectura de revistas técnicas y libros de mecánica y física, entre ellos, apuntes de Ricaldoni y *Quinientos siete movimientos mecánicos*, de H. T. Brown. Su espíritu inquieto y emprendedor lo llevó a la fabricación de diversas herramientas y objetos de uso cotidiano, como un torno a pedal con el que construyó parte del mobiliario del dormitorio y comedor de su casa. Realizaba estas actividades luego de su horario de trabajo, que se extendía de siete de la mañana a tres de la tarde.

A fines del siglo diecinueve compró su primer motor a vapor con el que realizó las primeras experimentaciones. La primera aplicación fue en una zorra ferroviaria manual, transformada en su primer medio de transporte. Una acentuada curva y un descarrilamiento por exceso de velocidad dijeron basta a la aventura, sin más consecuencias que unos simples magullones.

En 1903 pidió el pase a Campana, ciudad al norte de Buenos Aires que se destacaba por el amplio desarrollo de sus talleres ferroviarios, e ingresó al departamento de coches y vagones del FCCA. Se instaló con su familia en la casa de la calle Colón a la altura de 226. Influenciado por las notas publicadas en la revista *Caras y Caretas* del año 1900 sobre la aplicación en la guerra de automóviles, los torpedos ingleses Viper impulsados a turbina y las hazañas de Santos Dumont, quien había logrado volar casi cien metros, surgió en Iglesias la idea de construir su propio automóvil.

La intención de don Manuel no fue la de realizar un vehículo con vistas a la producción seriada, sino el desafío y la satisfacción de construir el auto propio, para uso personal y de su familia, ignorando que al mismo tiempo establecía un hito histórico.

En 1903 comenzó la planificación y construcción de las primeras piezas de su vehículo utilizando el torno a pedal, herramientas caseras de su construcción y el fondo de la casa de la calle Colón como taller.

El diseño era utilitario y simple. Se trataba de un vehículo con capacidad para dos personas construido sobre un chasis rectangular de largueros de 2,80 metros de longitud, un eje rígido adelante que incorporaba la dirección y un eje trasero con diferencial. Estaba equipado con un motor monocilíndrico (114 milímetros de diámetro por 130 milímetros de carrera) de 1938 centímetros cúbicos con válvula de escape a la cabeza, ubicado en la parte delantera y poseía una relación de compresión de 3:1. El cilindro era ciego, es decir, sin tapa postiza y la cámara de combustión estaba dividida en dos partes. La superior albergaba el pistón y la válvula de escape, en tanto la inferior formaba la antecámara que alojaba la válvula de admisión, accionada por leva automática y la bujía de encendido. Ambas cámaras se comunicaban por una ventana de paso reducido que garantizaba una buena velocidad y turbulencia de la mezcla, evitaba que el motor se ahogara y favorecía el encendido, que se realizaba por manivela, al principio mediante chispero y luego con cuatro pilas de 1,5 voltios.

El vehículo carecía de acelerador y el regulador de revoluciones mantenía constante el giro del motor en cuatrocientas revoluciones por minuto (rpm). Podía alcanzar los 12 km/h.

El carburador también era de construcción artesanal y alimentado por gravedad. Disponía de una sola marcha hacia delante y otra hacia atrás, siendo todos sus engranajes más los del diferencial y cigüeñal tallados manualmente con la ayuda de su torno. La transmisión al eje trasero era mediante un embrague monodisco de trescientos milímetros forrado en cuero. El asiento del conductor estaba realizado íntegramente en madera, su forma se asemejaba a un banco con respaldo recto, su parte inferior hacía las veces de baulera con un espacio cubierto para guardar diversos objetos. Las ruedas eran de rayos de madera con llantas de hierro sin cubiertas. En su trompa alojaba los tanques de agua y nafta, ambos de 12 litros de capacidad.

La alimentación de combustible se realizaba mediante gravedad, el enfriamiento del motor por termosifón. Un detalle importante era la ausencia total de rodamientos, todos los puntos de fricción eran absorbidos por bujes de bronce. Exceptuando la bujía y el magneto, el resto de las piezas fueron construidas artesanalmente por Manuel Iglesias.

Emulando a Henry Ford, una mesa de su dormitorio había sido el banco de pruebas que hizo ver la luz a su criatura. Terminados los ajustes finales, un poco de nafta en el carburador y unos giros de la manivela fueron suficientes para que el motor rugiera por primera vez. El ruido ensordecedor y desconocido alarmó a parientes y vecinos, quienes temieron una catástrofe climática o un imprevisto bombardeo.

El fondo de su casa fue la pista de pruebas, donde el auto dio sus primeros pasos. Temeroso de la reacción de la gente, Iglesias se tomó unos días hasta que finalmente el 20 de noviembre de 1907, luego de cuatro años de intensa construcción, puso en marcha su vehículo y junto a su mujer, que ese día cumplía 26 años, realizó su primer paseo por las polvorientas calles de la ciudad. La salida a la calle no fue fácil, pues, debido a un desnivel del terreno de su casa, debió pedir la ayuda y comprensión de su vecino Francisco Castronuovo, quien accedió a derribar parcialmente un tapial que separaba ambas propiedades.

La tranquila y apacible rutina de Campana se vio repentinamente alterada por la presencia de un extraño aparato que hacía espantar a los caballos, ladrar a los perros y asombrar a los vecinos. El miedo de Iglesias era atropellar a alguna persona. En cada salida, los niños entusiasmados solían subirse y colgarse de las ruedas ocasionando roturas en los rayos. Los perros constituían otro peligro: muchos se atravesaban entre sus rodados, por lo que rápidamente el auto se ganó el popular mote de "Mataperros".

Iglesias usaba el auto para trasladarse con su familia, pero gracias a su carácter utilitario, también le sirvió para efectuar la mudanza a su nueva casa de la calle Castelli y Buenos Aires, durante una madrugada de 1909, aprovechando la ausencia de los curiosos vecinos.

La intención de Iglesias de no producir el auto en serie, sino sólo para su uso personal, quedó de manifiesto cuando pocos años después le quitó el motor para hacer funcionar una bomba de extracción de agua, también construida por él, y una sierra para cortar leña.

Durante unos años, Iglesias participó de la vida social de su ciudad. El 16 de junio de 1912 fundó el Centro Gallego de Campana y entre 1916 y 1917 colaboró en forma desinteresada con el Municipio en la proyección y vigilancia de las obras pluviales. El 30 de abril de 1926 se retiró como capataz de los talleres del FCCA de Campana, luego de 37 años de servicio ininterrumpido. Pocas semanas después, el personal y sus ex compañeros de trabajo le obsequiaron un reloj con cadena de oro en reconocimiento a su trayectoria. En 1930 le propusieron el traslado del auto para exhibirlo en el Museo Colonial e Histórico de la Provincia de Buenos Aires (actual Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo), en la ciudad de Luján, oferta que él mismo descartó por considerar que su invención no tenía los méritos suficientes.

En 1935 regresó con su familia a San Martín, donde desmanteló por completo el vehículo del cual sólo conservó las piezas más importantes.

En 1950, cuando cumplía 80 años, su hijo Juan Carlos volvió a poner en marcha el motor. Don Manuel Iglesias falleció en San Martín el 15 de enero de 1955, ignorando por completo la trascendencia de su obra.

En 1971, el ingeniero Arnoldo Lucius, director del Instituto Americano de Motores, luego de escuchar la narración de Juan Carlos Iglesias (duodécimo hijo de don Manuel), quien era además profesor de una cátedra de motores diésel, comprendió el valor histórico de la obra y decidió impulsar su reconocimiento oficial como primer automóvil argentino. Ambos eran socios del Rotary Club de Belgrano. Como primer paso se reunieron en Campana con autoridades del club local para la búsqueda de documentación técnica y descriptiva que pudiera avalar objetivamente los elementos disponibles, iniciándose gestiones con diferentes entes vinculados al automovilismo e inclusive con medios de prensa especializados.

Al mismo tiempo se pusieron en contacto con algunos viejos vecinos que en sus testimonios recordaban haber visto el auto, entre ellos don Gabino Corral, Natalin Rossi, el señor Dragoni y la señora Ángela Castronuovo de Simeone, hija del vecino de Iglesias, quien, de niña, con apenas nueve años, había acompañado a Iglesias en sus salidas. Para ese entonces, Juan Carlos Iglesias sólo conservaba en perfecto estado y funcionamiento el motor, el diferencial y parte de la caja de velocidades. Entre 1972 y 1973, mientras se reconstruía por completo el auto, fue creada una comisión para construir un monumento con su réplica, el cual finalmente se inauguró el 25 de noviembre de 1973 en la plaza Eduardo Costa, ante la presencia del intendente de Campana, don Calixto Dellepiane, autoridades del Rotary Club y vecinos de la ciudad. Como parte del acto, Juan Manuel Iglesias puso en marcha el vehículo, que volvió a funcionar luego de 66 años, y acompañado por doña Ángela, dio una vuelta a la plaza. Por ordenanza número 0164/73, la Municipalidad de Campana aceptó la donación que desinteresadamente hiciera el hijo de Manuel Iglesias.

El 2 de octubre de 1975 la legislatura de la provincia de Buenos Aires aprobó el proyecto presentado por el senador Julio Armesto y sancionó la ley provincial 8501, por la cual la ciudad de Campana fue oficialmente declarada “Cuna del Primer Automóvil Argentino”. La misma normativa instituyó el último domingo de noviembre como “Día del Automóvil Argentino”.

En 1977, como consecuencia de actuaciones iniciadas en Campana, el auto fue inscripto en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, donde recibió el dominio B 1408001.

El 18 de octubre de 1997, por iniciativa del Club Primer Automóvil Argentino “Manuel Iglesias”, fue inaugurado el museo municipal que lleva su nombre, donde su obra es exhibida en forma permanente. En noviembre de 2007, la ciudad de Campana rindió un merecido homenaje a don Manuel con una gran exposición en donde se celebraron los primeros cien años del primer automóvil argentino.

En agosto de 2016 fue su tierra natal la que se ocupó de honrar la obra de Manuel Iglesias. En Villa de Cruces, Pontevedra, España, se realizó la inauguración oficial de un monumento

que rinde homenaje al primer automóvil argentino, creado por don Manuel Iglesias. El artista Walter Melo creó la réplica del ejemplar. A través de un subsidio entregado por el intendente de Campana, Sebastián Abella, el Municipio ayudó al artista a costear los gastos del viaje. El acto contó con la presencia de destacadas figuras públicas y políticas de la ciudad española entre las que se destacaron el vicepresidente de la Diputación, Alfonso Rueda, el Secretario Xeral da Emigración, Antonio Rodríguez Miranda, y el alcalde del municipio, quienes reconocieron que la obra de don Manuel “representa la pegada histórica de los gallegos en los países en los que se asentaron”.

Anasagasti, la primera producción seriada

Nacido en el seno de una acaudalada familia de origen vasco el 18 de julio de 1879, Horacio Anasagasti sintió tempranamente una gran fascinación por los primeros autos ingresados a la Argentina en las últimas dos décadas del siglo diecinueve. En 1891 inició sus estudios en el Colegio Nacional Buenos Aires, de donde egresó con el título de bachiller en 1895. Estimulado por la atracción que le producía la incipiente motorización del país y el desarrollo de sus sistemas de transporte, ingresó a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. En 1902 y con sólo 23 años de edad se recibió de ingeniero mecánico, luego de presentar su tesis “Proyecto de alumbrado eléctrico en un pueblo de la provincia de Buenos Aires”. Habían sido docentes en su formación profesional los ingenieros Otto Krause y Luis Huergo.

En agosto de 1904 fue designado miembro de la Comisión Argentina en la Exposición Internacional de Saint Louis, Estados Unidos, como delegado de “Artes Liberales y Minas”. Allí conoció a Jorge Newbery, quien había sido enviado en representación de la ciudad de Buenos Aires.

A su regreso tuvo un breve paso por la función pública, cuando el 15 de marzo de 1906 fue designado secretario del ministro de Obras Públicas Miguel Tedín, durante la presidencia de José Figueroa Alcorta. Se mantuvo en el cargo hasta mediados de julio de 1907, aunque luego colaboró en el estudio para la construcción

del “Camino del Sur” (Buenos Aires-Bahía Blanca), cuya realización fue aprobada por Figueroa Alcorta a través del decreto 6063 del 28 de diciembre de 1908.

El 17 de septiembre Anasagasti participó en la fundación del Touring Club Argentino, institución en la que fungió como vicepresidente de su primera Comisión Directiva.

En ese muy activo año 1907 ganó un concurso por oposición y obtuvo una beca para tomar un curso de entrenamiento de seis meses en la fábrica Isotta Fraschini en Milán, Italia. Al regresar, en mayo de 1908, formó una sociedad con Ricardo Travers y José Gálvez para representar esa marca en Argentina y también autos de las firmas Gobron-Brillie y Gregoire, entre ellos una *voiturette* de dos cilindros y nueve hp, que se ofrecía a cuatro mil pesos moneda nacional.

Además de los autos, la empresa extendió sus actividades a la distribución de llantas con rayos de madera Stepney, neumáticos Hutchinson, un claxon marca Stentor, accionado por los gases de escape, y un dispositivo para inflar los neumáticos que tomaba la presión de uno de los cilindros al que se le quitaba la bujía. Instalada en un local de la calle Arenales 1086, casi Cerrito, en la ciudad de Buenos Aires, la sociedad contaba con un horno para fundición de bronce y aluminio y empleaba a diez operarios. Su actividad se dio a conocer en un aviso publicado el 8 de junio de 1908. La revista pionera *La Argentina Automóvil*, de aparición mensual, publicó otro aviso en abril de 1909 donde se detallaban los servicios que ofrecía la compañía: “Construcción, reparación y transformación de automóviles y máquinas en general. Planos y presupuestos de instalaciones mecánicas. Fundición de bronce y aluminio. Se cortan engranajes de todo tipo”.

Considerado muy tempranamente un referente importante en materia de automóviles, en junio de ese año comenzó a publicar artículos técnicos en la mencionada *La Argentina Automóvil*. El primero de ellos, titulado “Formas empíricas que dan rápidamente el poder máximo efectivo en caballos vapor de los motores de explosión”, hacía referencia a los cálculos necesarios para establecer la potencia de los motores. Allí criticaba el método empleado por el ingeniero francés Charles Faroux, convertido más tarde en un

referente mundial en el ámbito del automovilismo deportivo. En su segunda nota técnica se dedicaba a analizar los tipos de aceros empleados para la producción automotriz, un claro indicio de que ya estaba analizando la posibilidad de iniciarse como fabricante. Sin embargo, las múltiples actividades desarrolladas por Horacio Anasagasti excedían el campo automovilístico.

Entre 1909 y 1910 se desempeñó como vicepresidente primero de la Sociedad Científica Argentina, entidad de la que siguió formando parte como vocal hasta 1914. Poco después incursionó en la también incipiente aeronáutica. Fue socio fundador del Aero Club Argentino, creado el 13 de enero de 1908. Su primer ascenso en globo lo efectuó en julio de 1908, acompañado por Eduardo Newbery (hermano de Jorge) y el mayor Waldino Correa, en una incursión nocturna a bordo del *Pampero*. Con Jorge Newbery realizó el 18 de abril de 1909, un vuelo hasta Marcos Paz con un globo bautizado *Patriota*, que había adquirido en Europa. Por este logro recibió de parte del Aero Club Argentino el brevete número 5 que lo acreditaba como piloto de globo. Solían acompañarlo en estas aventuras personalidades de la aristocracia porteña como Aarón Anchorena, presidente del Aero Club, Ezequiel Paz y Alfredo Palacios.

En 1912 fue designado miembro de la Comisión Nacional Pro Aviación Civil y Militar, entidad dedicada a recaudar fondos para tal finalidad.

Apasionado por las competencias deportivas, Anasagasti participó de varias pruebas con una baquet Isotta Fraschini equipada con un motor de cuatro cilindros, 45 hp y tracción a cadenas, la cual había importado de Milán al finalizar su capacitación en esa fábrica. A modo de amuleto, su vestimenta llevaba bordada una estrella de seis puntas, similar a la que formaba parte distintiva del banderín que utilizaba en sus ascensos en globo. Con este auto participó en el Campeonato del Kilómetro organizado por el Touring Club Argentino el 20 de septiembre de 1908, donde luego de desempatar frente al De Dietrich del doctor Carlos Lamarca, logró imponerse con 1/5 segundo de diferencia y un promedio de 68,695 km/h.

Sus andanzas automovilísticas con el Isotta Fraschini continuaron. En marzo de 1908 obtuvo el título de "Campeón de

la Velocidad” luego de establecer un récord en la competencia Segundo Circuito Mar del Plata, donde, a pesar de accidentarse en la segunda vuelta y abandonar, su registro de 84 km/h no pudo ser superado por ningún rival. El 27 de enero de 1910 estableció otro récord al unir Buenos Aires-Azul-Mar del Plata en 20 horas, luego de recorrer 680 kilómetros. También intervino como jurado en distintas competencias, entre ellas el Campeonato del Kilómetro efectuado por el Moto Club Argentino, donde además presidió la Comisión Revisora de los Motores.

En la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres realizada en Buenos Aires entre el 17 de julio de 1910 y enero de 1911, en el marco de los festejos por el Centenario Argentino, la empresa Anasagasti y Compañía exhibió algunos de los componentes para automóviles producidos en su taller, entre ellos una caja de velocidades de cuatro marchas y retroceso y un motor de cuatro cilindros en línea de diseño y construcción propios a partir de acero importado. Estos elementos estaban cuidadosamente presentados y protegidos mediante paneles de vidrio abulonados en sus bordes para que los visitantes pudiesen apreciar su funcionamiento interno. El jurado de la exposición le otorgó a Anasagasti el Diploma de Gran Premio, el máximo galardón reservado a la industria nacional.

La muestra, realizada en los terrenos del Regimiento Primero de Patricios en Palermo, fue la de mayor importancia y más concurrida de todas las que formaron parte de los festejos. Cada uno de los países participantes dispuso de un pabellón propio. En ellos fueron exhibidos motores, locomotoras, aeroplanos, yates, vagones, carruajes, embarcaciones deportivas a remo y hasta globos aerostáticos. En uno de ellos, el aviador Jorge Newbery invitaba a los visitantes a recorrer la muestra desde el cielo y pasear por la zona.

En el rubro automotor, Italia estuvo representada por Fiat, Isotta Fraschini y un Itala de 35 hp, con el cual el conde Scipione Borghese había unido en 1907 las ciudades de Pekín y París en un recorrido de 16 mil kilómetros. Por su parte, el pabellón de Alemania, exhibía un Blitzen Benz de 200 hp, auto que alcanzó la marca de 205 km/h en Brooklands, Inglaterra, conducido por el piloto Victor Hémery. Francia estuvo representada por Peugeot.

La ambición de Anasagasti era la fabricación de autos en serie, objetivo que lo impulsó a abandonar a sus socios Ricardo Travers y José Gálvez y emprender la tarea de constructor independiente. El 30 de diciembre de 1909 fundó la empresa Horacio Anasagasti y Compañía Ingenieros Mecánicos, destinada a la producción de motores y accesorios de automóviles, aviones y maquinaria agrícola. Contaba entonces con sólo treinta años de edad. Originalmente, la actividad se desarrollaba en el local de la calle Arenales 1086 de Buenos Aires. Mientras tanto se inició la edificación de una fábrica de una sola planta, con veinte metros de ancho, sesenta de fondo y fachada de ladrillos, sobre la avenida Alvear (hoy Libertador) al 1670. En un principio, el establecimiento funcionaba como taller mecánico de precisión y estaba equipado con hornos de fundición para materiales no ferrosos: bronce y aluminio. La nueva sociedad era integrada además por Luis J. Velarde, aunque en la práctica Horacio Anasagasti aportaba el 99 por ciento del capital total de 130 mil pesos moneda nacional.

En septiembre de 1910, Anasagasti viajó a Europa a bordo del buque italiano *Principessa Mafalda* para contactar posibles proveedores del auto que pensaba construir en Argentina. Además, por encargo del Touring Club Argentino, aprovechó su estadía para observar la organización de entidades similares en Europa y estudiar la construcción y mantenimiento de caminos y diversos sistemas de locomoción. Las mayores expectativas estaban depositadas en Francia, país que se encontraba a la vanguardia en la producción automotriz. Los primeros contactos los realizó con los hermanos Edouard y Ernest Ballot, propietarios de la compañía Ballot, empresa constructora de motores a explosión a nafta de cuatro cilindros, los cuales se empleaban en casas, autos particulares y taxis. El acuerdo contemplaba la importación de motores de 12 hp y 15 hp, además de la matricería y el juego completo de modelos de madera de todas las piezas de fundición para poder producirlos en su propia fábrica. El chasis completo construido con dos largueros de hierro, incluía también ruedas, ejes, frenos, suspensiones, dirección, caja de velocidades y diferencial, fue provisto por la empresa Malicet et Blin (MAB). Los embragues de disco múltiple en baño de aceite fueron

encargados a Hele-Sawles. Dos proveedores se ocuparon de los radiadores: G. Moreaux et Compagnie y la empresa suiza con sede en Ginebra Mégevet. Los faros de carburo fueron provistos por Bleriot y Ducellier.

Dos diferencias lo distinguían del motor original francés: por un lado, el carburador de los Anasagasti era Zenith, a diferencia de los Ballot, que usaban un Claudell. La otra, fue una mejora con la incorporación de un sistema de lubricación forzada del cigüeñal en reemplazo del método por presión y salpicado.

El único proveedor local fue la empresa del catalán Francisco Villasis, quien se ocupaba de fabricar los radiadores.

Anasagasti regresó de Europa en mayo de 1911 y en julio logró terminar su primer prototipo con motor francés, carrocería nacional y otros componentes traídos de ese viaje. La presentación oficial se realizó el domingo 17 de septiembre en la carrera Rosario-Córdoba-Rosario, donde participó con el seudónimo de "Samurai", nombre inspirado en la dirección telegráfica de su taller "Nagasaki". Su auto, que llevaba el número 18, había partido de Rosario a las 6.45 de la mañana, acompañado por Pedro Rova como copiloto y Francisco Roubina como mecánico. A pesar de algunos desperfectos mecánicos, logró imponerse en su categoría y recibió como premio una medalla de plata.

El plan era producir a partir de componentes importados, especialmente de Francia y paulatinamente reemplazarlos, en la medida de lo posible, por elementos nacionales. Quedaban exceptuadas de esta nacionalización piezas que por su complejidad técnica y costos no se justificaran producir, tal era el caso de las bujías, magnetos, carburadores y rodamientos.

Durante los últimos meses de 1911, Anasagasti junto a su socio Luis Velarde y su primer capataz, Arturo Conti, pusieron a punto la fábrica para la fabricación y presentación comercial al público de los primeros autos. El taller ya producía bloques de motor, cárter, bielas, cigüeñales, cajas de velocidad y sus engranajes, puntas de eje, elásticos, palieres, ejes cardán y sus crucetas, mecanismos de dirección y carrocerías. La producción no estaba exenta de un importante número de dificultades causadas fundamentalmente en la falta de experiencia previa en las técnicas de fundición de

hierro y aceros. De los primeros veinte bloques de motor fundidos, sólo ocho estaban en condiciones de ser utilizados.

La producción se realizaba en forma muy artesanal mediante el empleo de máquinas herramientas de tipo universal, con técnicas similares a las empleadas en Europa, donde la fabricación seriada en grandes volúmenes aún no se había iniciado.

Desde sus comienzos, Anasagasti dotó a su establecimiento de un importante plantel de maquinarias impulsadas por un gran motor eléctrico de corriente continúa que movía una transmisión aérea, con correas de cuero, que a su vez daba movimiento a las máquinas correspondientes. Disponía de cuatro tornos universales, fresadora universal, limadora especial para tallar los dientes rectos de los engranajes cónicos de piñón, corona y diferencial, cepilladora, amortajadora, agujereadora de columna, sierras para metales, amoladoras, mármol de trazado y ajuste y un equipo de soldadura autógena. Poseía, además, capacidad para forja manual de acero.

Para el carrozado de los vehículos, el taller incluía una sección destinada a los trabajos de carpintería, chapa y pintura. El personal de la fábrica totalizaba veinte personas, la mayoría inmigrantes de origen europeo, particularmente, españoles, franceses e italianos. Todos capacitados con algún tipo de especialización. El trato de Anasagasti con sus empleados era ejemplar, cada uno recibía las instrucciones en sus respectivos idiomas, ya que dominaba a la perfección el inglés, el francés y el italiano.

El lanzamiento comercial se llevó a cabo en enero de 1912. Los autos presentados se ofrecían con un motor francés Ballot de 12 hp, de cuatro cilindros lineales refrigerados por agua mediante termosifón, con 75 milímetros de alesaje y 120 milímetros de carrera, es decir una cilindrada total de 2.125 centímetros cúbicos. El bloque estaba fundido en hierro gris con cárter superior e inferior en aluminio e incluía las cabezas de los cilindros. Las válvulas eran laterales ubicadas a un costado del bloque. El cigüeñal apoyaba en dos bancadas. El encendido era por magneto Bosch. Opcionalmente, podía equiparse con una versión sport de 15 hp. Respecto a la potencia real, algunos historiadores sostienen que los 12 hp y 15 hp correspondían a su potencia fiscal, declarada así

para reducir la carga impositiva, ya que por la capacidad cúbica del motor su prestación real debió haber sido cercana a los 25 hp.

Por su parte, las carrocerías estaban disponibles en las versiones abiertas tipo doble faetón y *landaulet*. Esta última se podía solicitar con simple o doble vidrio. Curiosamente, sólo disponían de una puerta lateral delantera del lado izquierdo debido a la ubicación externa derecha de las palancas del cambio de velocidades y freno de mano. El precio base para los modelos con motor de 12 hp era de 6.600 pesos y podía ser financiado íntegramente a través de un original, para la época, plan de cuotas de doscientos pesos. Para llamar la atención de eventuales clientes se obsequiaban a modo promocional unas medallas de alpaca plateada con la forma del radiador.

Anasagasti se propuso demostrar que sus automóviles eran tan confiables como los europeos y norteamericanos. Viajó nuevamente a Europa en 1912, esta vez con vehículos armados en su taller, para participar de varias competencias para automóviles de turismo.

En julio formó parte de la París-Madrid, prueba con un recorrido de 1.515 kilómetros, donde resultó vencedor sin obtener ninguna penalización. Al finalizar la competencia, Anasagasti le obsequió el vehículo al rey Alfonso XIII de España, quien lo conservó en las cocheras reales. Lamentablemente, el auto desapareció durante la guerra civil española.

El 25 de agosto, Anasagasti recibió de la Ville de Callais una medalla de bronce por su participación en una competencia disputada en esa ciudad francesa. El 12 de septiembre, un Anasagasti equipado con motor de 15 hp y conducido por el ingeniero inglés Brown disputó el rally de San Sebastián. La prueba se inició en la ciudad de Boulogne sur Mer al pie de la estatua que recuerda al libertador San Martín. Luego de recorrer 1.332 kilómetros y no sufrir ninguna penalización, clasificó entre los vencedores.

Anasagasti participó también en varias “trepadas”, que consistían en ascensos a los montes por sus laderas. La primera, el 26 de septiembre sobre el monte Ullain, al norte de España, donde logró la cuarta ubicación en su clase y la 17° en la general, enfrentando a 107 competidores. El 6 de octubre, el corredor francés Guyot intervino en la “Decimotercera trepada de la Côte de Guillon”. Con una pendiente

de ocho grados, cumplió el kilómetro de subida a un promedio de 97,3 km/h, empleando 37 segundos. Obtuvo así el mejor tiempo en la quinta categoría y el segundo en el Concurso de Rendimiento, en el cual participaron vehículos de 13 marcas diferentes.

De regreso a Sudamérica, entre el 6 y 8 de enero disputó con un auto de 12 hp la carrera Montevideo-Salto-Montevideo. Organizada por el diario *La Tribuna Popular*, la prueba tenía una extensión de dos mil kilómetros. Acompañado por los señores Valevilla y Steiner, Anasagasti obtuvo el cuarto puesto en la clasificación general y el primer premio en la Categoría A.

De vuelta en Europa en 1913, la prueba más exigente fue el Tour de France con 5.500 kilómetros de recorrido y 12 extenuantes días de duración entre febrero y marzo. En la competencia organizada por el diario deportivo francés *L'Auto* –más tarde *L'Equipe*– participaron tres autos con motores de 15 hp conducidos por Brown, el marqués D'Avaray y Jacques Repousseau. Los dos primeros pilotos triunfaron *ex aequo*, es decir, por igualdad de méritos con otros vehículos de marcas europeas y norteamericanas. Por su parte, Repousseau debió abandonar por problemas mecánicos.

Meses más tarde, otra vez el ingeniero Brown condujo el Anasagasti de 15 hp a la victoria en la "La Flèche-Laval", prueba organizada por el Automóvil Club del Sudoeste de Francia.

Desde el punto de vista deportivo, la prueba más exigente en la que participó el auto fue la octava Coupe de *L'Auto*, efectuada el 21 de septiembre en Boulogne sur Mer en una competencia de 623,800 kilómetros de extensión, distribuidos en 12 vueltas. Un Anasagasti conducido por el marqués D'Avaray alcanzó el sexto lugar, luego de completar los doce giros de 51,983 kilómetros en un tiempo de ocho horas, siete minutos y 25 segundos.

En Argentina, dos Sport equipados con motores de 15 hp participaron de la Semana Deportiva de Córdoba en marzo de 1914. Los autos, popularmente bautizados como "Los Habanos", fueron conducidos por Vicente Madero en la categoría *amateur* y por Pagetti en profesionales, y obtuvieron el primer y tercer puesto respectivamente.

El jueves 25 de noviembre de 1915 se disputó el Segundo Campeonato del Kilómetro a través de una recta asfaltada que

unía las localidades bonaerenses de Florida y San Martín. Ricardo Zuberbühler, a bordo de un Anasagasti Sport, ganó en su categoría de hasta cuatro mil centímetros cúbicos y clasificó segundo en la categoría general, a un promedio de 103,970 km/h.

Los Anasagasti siguieron participando en diversas carreras durante la primera mitad de la década de 1920. El 6 de junio de 1920, un Anasagasti participó del Primer Campeonato Sudamericano de la Milla, organizado por el Buenos Aires Automóvil Club y disputado entre los kilómetros 7 y 11 de la ruta a La Plata. Conducido por Macoco Álzaga Unzué, alcanzó el primer puesto en la tercera categoría de aficionados (hasta cinco litros) a una velocidad de 120,208 km/h. Esta vez, el auto estuvo equipado con un motor francés Janvier de cuatro cilindros, doble árbol de levas a la cabeza y una cilindrada de 2.800 centímetros cúbicos que erogaba 85 hp.

Este motor, según algunos testigos de la época y del propio Álzaga Unzué, habría equipado a muchos de los Anasagasti en sus incursiones europeas, inclusive en algunos casos también fueron montados sobre chasis de la marca Isotta Fraschini, particularmente los equipados con motores de 12 hp.

El 21 de agosto de 1921, durante la disputa del Cuarto Campeonato del Kilómetro en Florencia Varela, organizado por el Automóvil Club Argentino, un Anasagasti equipado con un motor de cuatro cilindros y 3.610 centímetros cúbicos, conducido por José Raconti, logró superar el récord de velocidad de 130,671 km/h vigente desde 1918. Con la nueva marca de 131,868 km/h y un tiempo de 27 segundos y tres décimas, se impuso en su categoría (menos de cuatro mil centímetros cúbicos) e inclusive superó a rivales con motores de mayor cilindrada.

Su última participación en una competencia deportiva fue el 29 de octubre de 1922 en el Séptimo Campeonato del Kilómetro de La Plata. Allí, conducido por Pablo Duvoy, alcanzó la segunda posición en su categoría, detrás de un Buick, al establecer un registro de 77,922 km/h en 46 segundos.

Los Anasagasti no sólo fueron reconocidos en el viejo continente por sus éxitos deportivos, sino también por su diseño. En 1913, un Anasagasti obtuvo el primer premio del Concurso de Elegancia

organizado por el Automobile Club de Nice. El auto premiado, un Sport de 15 hp, fue presentado por el marqués D'Avaray, quien recibió una medalla de plata bañada en oro.

Hacia 1913, los anuncios publicitarios en distintos medios gráficos de la "Primera Fábrica Nacional de Automóviles" hacían referencia a sus éxitos deportivos y su cualidad constructiva: "Sólidos, seguros, sencillos". Sin embargo, a pesar de estos excelentes antecedentes en las más exigentes pruebas europeas, que daban cuenta de la calidad y confiabilidad de los autos, la empresa no pudo consolidarse desde el punto de vista comercial. Dos razones conspiraron contra su continuidad: por un lado, a partir de 1913, las dificultades financieras producidas por el retraso en los pagos de los compradores que optaron por el pago en cuotas; por otro, el estallido de la Primera Guerra Mundial, que terminó con el envío de insumos y partes vitales desde Europa, donde la industria debió reconvertirse con fines bélicos, y el reemplazo local fue imposible debido fundamentalmente a la falta de materia prima.

Luego de producir medio centenar de autos, la fábrica cerró sus puertas en 1915. Anasagasti tenía entonces sólo treinta y cinco años. Durante ese año estuvo ausente del país. Había sido enviado por el gobierno argentino como comisario en el pabellón nacional de la Exposición Internacional de San Francisco, Estados Unidos. A pesar de esto, su personal, a modo de agradecimiento por el trato recibido, continuó trabajando sin cobrar salarios hasta 1916, cuando se decidió finalmente liquidar la sociedad.

Si sus conocimientos técnicos hicieron del ingeniero Anasagasti un hombre respetable, sus cualidades humanas lo convirtieron en un ser excepcional. Las condiciones sociales, laborales y económicas del personal de su empresa eran excelentes, a tal punto que muchos de los beneficios otorgados por Anasagasti a sus obreros se transformaron en ley años después. Los salarios eran los más elevados de la época. La jornada laboral no superaba las ocho horas y en el verano cada operario tenía en su lugar de trabajo un ventilador. Además, el establecimiento poseía una fuente con refrescos para uso del personal.

En el exterior del país también fueron reconocidos tanto la obra de Anasagasti como su don de gente y su capacidad, como lo

expresara en sus memorias un referente internacional del automovilismo deportivo, Vincenzo Florio, creador de la carrera que lleva su nombre:

[Horacio Anasagasti] Era un hombre de buen porte y temperamento humilde, como todos los que conocen su propia grandeza, nada había en él que delatara un creador ampuloso y soberbio, como tenía derecho a serlo. Nos hicimos amigos en Florencia y hablamos muchísimo sobre el porvenir del automóvil, quería hacer de su país un importante emporio del automóvil. No nos volvimos a ver, después supe por amigos comunes que su automóvil no se construía más, dada la ceguera e incomprensión de sus paisanos.

Finalizada su experiencia como fabricante, Anasagasti se trasladó a Bariloche, provincia de Río Negro, donde se afincó en la chacra “Pichi Mahuida”, en el brazo Campanario del lago Nahuel Huapi. Junto a sus amigos de siempre, Aarón Anchorena y Carlos Ortiz Basualdo, apoyaron activamente la creación del Parque Nacional Nahuel Huapi. Falleció en esa chacra el 8 de abril de 1932, víctima de un paro cardíaco. Fue enterrado en el cementerio de Recoleta en Buenos Aires. Actualmente, la Ciudad de Buenos Aires y el Parque Nacional lo recuerdan con una calle y un lago, respectivamente, que llevan su nombre.

El 10 de agosto de 1912 fue creada por iniciativa del presidente Roque Sáenz Peña y su ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, la Escuela Militar de Aviación en El Palomar, donde el ingeniero Anasagasti se desempeñó como docente en forma honoraria hasta mediados de 1913, dictando la materia “Construcción y manejo de motores”.

En septiembre, Anasagasti donó uno de sus vehículos a la flamante institución, gracias a las gestiones realizadas por su íntimo amigo, Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino.

El auto, que sólo disponía de dos asientos y una pequeña caja de madera para cargas livianas, fue utilizado para servicio de pista, transporte de pilotos, auxilio en caso de accidentes y remolque de aviones. Estaba equipado con un motor Ballot de

12 hp construido en 1911 y su número de serie era el 109, es decir, el noveno auto construido en los talleres de la avenida Alvear. Cerca de 1920, un ingenioso técnico de aeronáutica lo dotó con un dispositivo en el chasis, el cual, mediante la acción de un embrague, podía acoplarse al núcleo de las hélices de los aviones para dar arranque a sus motores, evitar la intervención manual y, de ese modo, accidentes del personal. Luego de unos años de activo servicio, el auto fue desafectado y arrumbado en un depósito de la Base Aérea de El Palomar.

Según una investigación de 1975 realizada por el periodista Enrique Sánchez Ortega para la revista *Corsa*, el Anasagasti estuvo en dos oportunidades a punto de ser rematado como chatarra. La primera oportunidad fue cerca de 1930, cuando el brigadier Ángel María Zuloaga lo descubriera al tope de una pila de chatarra que transportaba un camión y ordenara inmediatamente que lo bajaran de ahí. Otra versión cuenta un episodio similar, tal vez el mismo, que tuvo como héroe a un desconocido suboficial con muchos años de actividad, quien se ocupó del rescate del auto al distinguirlo entre restos de aluminio y partes de aviones que iban a remate.

A mediados de la década de 1960 se creó el Museo Nacional de Aeronáutica, por iniciativa del brigadier Edmundo Civati Bernasconi, quien fue designado primer director. El auto fue trasladado en 1974 al Taller Regional Quilmes, donde se lo incorporó como patrimonio del museo. Es allí donde el comodoro Santos Domínguez Koch ordenó su total restauración para formar parte de los actos de homenaje a Jorge Newbery al cumplirse, en 1975, cien años de su natalicio.

El auto fue trasladado a los talleres de Río Cuarto, provincia de Córdoba, y sometido a un minucioso proceso de restauración. Para llevar adelante el trabajo fueron especialmente consultados los ingenieros Antonio Bianchi, ex propietario de un Anasagasti y socio del Touring Club Argentino, y Roberto Sinigaglia, hijo de quien fuera capataz de la fábrica Anasagasti que, además, conocía ampliamente al auto por haber realizado con él un viaje de Buenos Aires a Córdoba en 1933 al terminar sus estudios en la escuela industrial.

Actualmente, el vehículo puede ser apreciado en perfecto estado de conservación y funcionamiento en el Museo Aeronáutico que la Fuerza Aérea posee en la Base Aérea de Morón.

El otro ejemplar que sobrevive pertenece al Club de Automóviles Clásicos de la República Argentina (CAC). Se trata, en realidad, de una unidad construida a partir de un chasis original que fue subastado en un remate del Banco Municipal en 1973. El chasis conservaba los elásticos originales, caja de velocidades, bocha del motor y la caja de dirección.

Adquirido en 1975 por Mauricio Bramson, socio del CAC, esta pieza fue minuciosamente reconstruida y sobre ella se fueron incorporando algunos elementos de época como una palanca de cambios y faros de bronce y carburo, que el propio Bramson consiguió en un desarmadero.

El auto fue completado con un motor Ballot, un radiador y embrague originales que aún atesoraba en su casa Roberto Sinigaglia. Armado con estos elementos, pero sin carrocería, fue exhibido en 1977 en el Tercer Salón del CAC realizado en el Centro Municipal de Exposiciones de Buenos Aires.

Posteriormente, el propio CAC adquirió la unidad y tiempo más tarde le incorporó una carrocería abierta, construida especialmente respetando la tecnología disponible a comienzos del siglo veinte y acorde con los patrones estilísticos de la época.

**Opiná, comentá este texto en Facebook y
conseguí más capítulos online.**