

PATRIMONIO

S O B R E

RUEDAS



Edición N° 1

★ Día del Patrimonio Cultural de Chile ★

29 de mayo de 2005

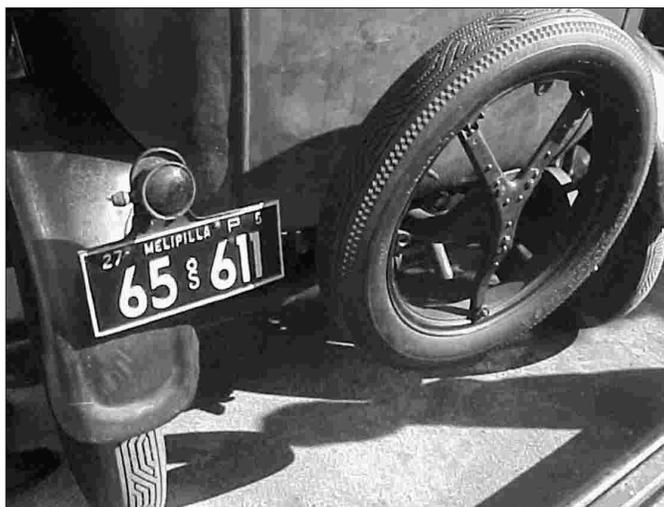
Los pioneros... nuestros bisabuelos

Los primeros automóviles en llegar a Chile fueron de origen Francés, tal como lo dictaba la moda a principios del siglo pasado.

Este vehículo que venía viajando en un vapor desde fines de 1901, llegó a Santiago en mayo de 1902. Era un **Darracq**, con un potente motor de 6 HP logrados con un cilindro. Es de imaginar la novedad e impacto que habrá causado en los santiaguinos que por primera vez veían algo así. Todos se detenían a mirar esta curiosidad y no sólo habrá espantado a los caballos. Según algunos cronistas, varias personas arrancaban de este coche que "se mueve solo". El pionero que se atrevió a tal aventura fue el Sr. Carlos Puelma Besa, cuya empresa, la firma Besa & Cía. se transformaría en el primer importador de automóviles. A fines de 1902 ya habían más de cinco automóviles en Santiago, todos ellos de origen francés y probablemente otros tantos en Valparaíso. En la prensa de la época aparece el primer reclamo contra el nuevo invento: Un grupo de paseantes, acostumbrados al Parque Cousiño, se queja por la presencia de automóviles, porque "ponen en peligro la vida de los paseantes, al espantar con su ruido a los caballos".



La expansión del automóvil fue rápida. En el país había recursos suficientes para ello y así en menos



Los automóviles antiguos no sólo son piezas de colección. Y no sólo son automóviles. Cada uno de ellos es un trozo del patrimonio y la historia de la vida cotidiana de Chile. Un automóvil antiguo refleja artesanía, diseño, costumbres, gustos y avances tecnológicos que existieron en cada momento de la historia reciente de nuestro país.

Con ellos podemos viajar al pasado e imaginar cuál era el aspecto de nuestras ciudades y caminos con estas piezas mecánicas maravillosas estacionadas en los espacios públicos, o frente a nuestras casas. En el automóvil antiguo nos reconocemos a nosotros mismos tal como éramos en un pasado realmente no tan lejano. Por ello, en el Día del Patrimonio, entregamos esta breve y resumida referencia al desarrollo del automóvil en Chile, para que Ud. pueda apreciar mejor la magnífica colección de vehículos que para esta ocasión se han dispuesto para su admiración.

de 12 años, numerosos **Ford T** se adueñaban de los primitivos caminos nacionales, ya sea para paseo o como vehículos de transporte, recorriendo lugares apartados de Chile. Pero no sólo de los sencillos **Ford T** se constituía el parque chileno. Fotos de principios de siglo muestran en nuestras calles una importante cantidad de automóviles de gran lujo, como **Packard**, **Oakland**, **Cadillacs** y **Buick**. En 1925 se inaugura el que es hoy un

Monumento Nacional: El Funicular del Cerro San Cristóbal. El estacionamiento del funicular se llenaba de estos lujosos automóviles, cuyos ocupantes deseaban utilizar el nuevo juguete de Santiago.

Sin embargo, uno de los automóviles más populares que ha existido en Chile fue el **Ford A**, el folleque cuadrado, que cruzó el país hasta no hace muchos años atrás. La típica burrita, que ya sea como automóvil,

furgón o camioneta llegaba a todas partes. Con su motor de cuatro cilindros, que en cualquier lugar de Chile podía ser reparado por un aprendiz de mecánico, fue un vehículo noble que en caso de apuros podía funcionar hasta a parafina. También fue el último automóvil a



manivela, que había que saber manejar para hacerlo partir. Hasta los años 60 todavía circulaban algunos taxis Ford A en Santiago y en provincias. En los años cuarenta ya comienza la obligada renovación de automóviles, pues se produce un gran salto en el diseño. De los



vehículos cuadrados, se pasó a los redondos, cuyo mejor exponente fueron los **Ford** desde **1936 a 1946** y otras marcas que ya llegaban en esos años, tales como **Studebaker**, **Hudson** y muchas otras.

Los años 50

A fines de los años 50, el parque automovilístico en Chile se calcula en unas 160.000 unidades, de las cuales un 75% estaba localizado en Santiago.

La mayoría de los automóviles eran de origen estadounidense, grandes potentes y firmes, que se adaptaban mejor a los precarios caminos y calles de esa época. Los repuestos de esos automóviles eran fáciles de conseguir y la atención mecánica se podía efectuar en cualquier taller.

Las calles santiaguinas se llenaron de potentes **Ford, Chevrolet, Pontiac, Buick, Nash, Kaiser** y todas las marcas de origen estadounidense con sus llamativos y futuristas diseños de carrocería.



Sin embargo, otro de los automóviles más famosos de todos los tiempos en nuestro país fue el **Chevrolet 51 (1949-1952)**. Todos deseaban tenerlo y su valorización llegó a ser tan alta que algunas personas cambiaron ¡un Chevrolet 51 por una casa!. Luego llegarían los autos con aletas, grandes cromados y múltiples luces: El **Impala**.

No podía ser más coincidente que a fines de esa década en las radios de aquellos autos, comenzara a sonar el Rock and roll.



El legendario, **Raúl "Papín" Jaras** en esta fotografía que data de 1965 en el autódromo Las Vizcachas, acompañado de su hijo Raul Jr. El automóvil, un **Chevrolet 1934 coupe**, con el que ganó muchos premios en ese circuito.



Los años 50 también merecen recordarse por el *boom* del automovilismo deportivo, tal como nunca después ha ocurrido en Chile. Es la época cuando cada domingo alguna competencia de Turismo Carretera copaba algún camino de Chile. Los autos eran verdaderos bólidos contruidos sobre cupés Ford o Chevrolet, con las modificaciones más extrañas. Así se forjaron nombres que se mantendrán para siempre: **Varoli, Bartolomé Ortiz, Papín Jaras** y tantos otros valientes que desafiaban sus vidas corriendo en caminos de tierra en autos muy básicos y por distancias impensadas. En 1951, Bartolomé Ortiz ganó un premio en una carrera desde Santiago hasta Lima!

En 1954 se decide reducir el gran bandejón central de la Alameda, que todavía servía de paseo popular, para crear dos pistas más para



automóviles. A fines de esta década se le agrega una pista exclusiva para motonetas. Fue la primera señal de lo que sucedería a las calles santiaguinas en el futuro.

Durante 1957, Citroën se instala en Arica con la primera armaduría de automóviles que comenzó sus actividades armando la popular **Citroën 2 CV**, rápidamente bautizada en Chile como **Citroneta**.



El primer modelo armado en Chile desarrollaba 12 HP. El motor se fabricaba en Francia y la carrocería en Chile, cuyo diseño había sufrido leves modificaciones efectuadas con colaboración con diseñadores contratados por CORFO. Arica comenzaba así un proceso de modernización y fue por muchos años la ciudad proveedora de automóviles de Chile. Alrededor de 1965 se lanzó al mercado el furgón **AZU**, cuya puerta trasera se abría en una ventana superior y un portalón inferior. El éxito de ventas fue tan grande que por algún tiempo no había chileno que no hubiese tenido o conducido una citroneta. Las calles de Chile se llenaron del llamado "milagro francés". Por su bajo precio dio a muchos chilenos la primera oportunidad en su vida de poseer un automóvil.

Con el mismo objetivo también se importaron y fabricaron en Chile los microautos, entonces de moda en Europa. Por supuesto que hubo muchos **BMW Isetta**, rápidamente bautizadas como



"huevo de trolley" y también otros microautos más extraños, como el **Messerschmitt** y el nacional **Nobel** bajo licencia del mundialmente célebre Fuldamovil.

Los trolley, que en Valparaíso actualmente son Monumentos Nacionales, habían iniciado sus servicios en Santiago en 1947.

Los años 60

A fines de 1958 nace otra armadura, para la más tradicional y más antigua marca estadounidense. Don Enzo Bolocco se atrevió a montar una armadura para los **Studebaker Lark** y las camionetas **Champ**. También localizada en Arica, fue tal vez la primera armadura más tecnificada. Sólo tres años más tarde Ford lanzaría el **Falcon** y General Motors los **Chevy II**.

El **Lark** fue un éxito. En 1962 Chile organizó el mundial de fútbol y el único modelo moderno



Desde 1962 y hasta 1971, TECNA produjo los **Acadian** y su modelo **Beaumont**, que probablemente fueron los vehículos más completos armados en Chile. Estos se traían desarmados en cajones desde Canadá para ser ensamblados, en forma muy cuidadosa en Arica. A partir de los modelos 1965 se incorporó una creación chilena para este automóvil: El capot y tapa de maleta fabricados de fibra de vidrio.



de cuatro puertas que existía y que era apto para taxi era el **Lark**. Flotas completas de Studebaker hacían el viaje Santiago-Viña del Mar en servicio de turismo.

Alrededor de 1967 el automóvil más vendido en el país era probablemente el francés **Simca 1000**, un automóvil pequeño aunque relativamente espacioso en su interior y muy económico.

Cientos de ellos fueron comprados para servicio de taxis. En efecto, algunos particulares construyen flotas de más de cien taxis Simca 1000. Era lo que hoy llamamos un *City-car*.

El **Acadian Beaumont** era un automóvil caro y se vendía a través de concesionarios de vehículos finos. Fabricados solamente en la versión de dos puertas, no era un automóvil utilitario y estaba destinado a compradores sofisticados.

En 1965 Ford desarrolla un verdadero invento



Las Camionetas

La camioneta llegó a Chile prácticamente junto al automóvil. Durante el verano de 1906, la prensa da cuenta de uno de los primeros paseos en vehículo motorizado, hacia Los Morros, en Nos, en el cual ya participaba "una especie de camioneta con asientos a lo largo". Al igual que en Estados Unidos, el desarrollo de este tipo de vehículo estaría de la mano de la agricultura. Nuestros campos vieron muchas **Ford T** y **Ford A**, que produjeron un modelo que ahora, a pesar de toda la tecnología y avances actuales, ya no se fabrica: la camioneta descapotable. Pero el desarrollo masivo ocurre a partir de los años 50, siendo **Studebaker** la primera camioneta de lujo, con pintura de dos tonos, (celestes y azul, rojo y blanco), de las que muchas llegaron a Chile. El cambio en la moda de las camionetas sería evolucionado por **Chevrolet** en 1955 y su hermoso modelo **Cameo** con profusos cromados, parabrisas panorámicos y tapabarros ocultos. No podemos dejar de referirnos a las **Ford V8**, símbolos hasta hoy de la camioneta más evolucionada. Pero tal vez la más simbólica de épocas pasadas sea la

chileno, en base a modelos de camionetas que llegaban desde EEUU semi armadas y en bruto (sin pintura). En Chile se alargaba el techo de la cabina para hacer de ellas un automóvil y colocar el asiento trasero. Las ventanas traseras eran fijas, simplemente montadas sobre una goma, los pilares eran simples perfiles de hierro. Se llamó **Falcon Sprint**. Luego, en su moderna planta en Casablanca produciría los **Falcon V8**, los autos más potentes armados en Chile. Todas las radios de estos automóviles eran AM y por sus parlantes la música de la Nueva Ola chilena sonaba incesantemente.

En 1969 se importó una gran cantidad de taxis. Reflejando los prósperos tiempos, se importaron gigantes y muy cómodos **Chevrolet Biscayne** y **Oldsmobile Cutlass** que fueron entregados al gremio de los taxistas a lo largo de todo Chile. En Santiago se podían encontrar como taxis de turismo, pintados en un característico color celeste metalizado, estacionados frente al Hotel Carrera.

La década del 60 fue la más rica para la industria automotriz chilena. Se fabricaban automóviles de todos los tipos y para todos los gustos, desde la "**Renoleta**" hasta los cuatro grandes: **Acadian**, **Falcon**, **Dodge Dart** y **Chevy Nova**, incluyendo



vehículos tan sofisticados como el **Volvo 122s**, la mayoría de color rojo, lo que destacaba sus características deportivas.

Nunca más se armaría tal diversidad de vehículos en Chile.

Chevrolet 1949-53, maciza, rústica y fiel, con su típico color verde oscuro y la marca grabada con letras de color crema en el portalón trasero. Nuestros campos también vieron otras marcas que aún hoy se recuerdan aunque los vehículos lamentablemente se hayan perdido para siempre: Las **GMC**, más elegantes, las **Fargo** y las **Dodge**, pero más aún las **International**, sinónimo de vida de campo. El agricultor compraba su tractor y su camioneta, en el concesionario **International**.

Incluso existió algún par de espléndidas camionetas **Mercedes-Benz**, sin olvidarnos de las entonces extrañas **Volkswagen** y las pequeñas **Austin of England**, destinadas a los comerciantes urbanos. El romance de los chilenos y las camionetas continúa hasta hoy, cuando durante muchos años el vehículo más vendido ha sido un modelo de camioneta. Pero el sueño de varias generaciones siempre fue... tener una **Ford Ranchera**. Desgraciadamente casi todas desaparecieron y hoy día es muy difícil encontrar uno de esos famosos vehículos.

Los años 70

En los años 70, al lado del moderno **Mustang** recién llegado, se estacionaba la popular **Renoleta**. Los automóviles que circulaban por las calles de Chile, eran una curiosa mezcla de diversidad (**citronetas**, **Fiat 600**, **1100**, **1500**



y **125**, **Austin Mini**, **Ford Falcon** y muchas otras marcas) y de museo rodante (aún transitaban tranquilamente modelos de los años 40 y 50).



Pero todavía el automóvil era un lujo Chile, por lo cual en 1972, a solicitud del Gobierno se inicia la tarea de desarrollar en conjunto con CORFO, el verdadero y único intento de construir un automóvil para todos, el **Yagán** una especie de jeep sobre chasis de citroneta, con techo de lona. En 1978 se construyó la última citroneta fabricada en Chile, una **AX 330** muy similar al diseño francés. Hoy día han recuperado su sitio de fama, como vehículos de colección.

Tal vez los automóviles más identificados con la primera parte de la década del 70 son el **Austin Mini** y el **Fiat 125** que además de ser

deseado por todos los lolos de esos años por ser muy corredor, con sus dos carburadores, fue el vehículo de la Presidencia.

En 1976 Chile se abre a las importaciones de automóviles, se cierran las armaduras y también muchas empresas que fabricaban piezas nacionales. Termina el reinado de la **Citroneta**, **Renoleta**, **Fiat 600** o **Peugeot 404**, y comienza el de compactos como el **Fiat 147** (el más vendido en 1979) y el **Daihatsu Charade** (se importaron unos 85.000 hasta fines de los 70).



De este modo, se fue para siempre la posibilidad del verdadero automóvil chileno.

Las Motocicletas

Sin duda el vehículo de transporte de mayor impacto social en nuestro país es el automóvil. Sin embargo las motocicletas, en lo que ha transcurrido desde que la primera moto llegó a Chile a principios de siglo, han ido conquistándonos y hoy en día se les considera un medio de transporte versátil, atractivo y económico. Su cobertura es amplia, en la parte laboral (mensajeros, correo, fletes, etc.),



seguridad (carabineros, guarda parques, guardias municipales, etc.), deportiva (motocros, enduro, velocidad, trial, etc.) y por supuesto de turismo o paseo.

Cabe señalar que el interés de coleccionistas y restauradores por las motos antiguas va creciendo a pasos agigantados, pues algunas son consideradas como piezas de arte y su valor hoy en día sobrepasa en creces su valor original recién salidas de fábrica.

La historia de la motocicleta en nuestro país



se remonta como ya dijimos a principios de 1900, cuando se estima que llega la primera moto, una máquina suiza de marca **Rëve**: Una bicilíndrica de 250cc. Luego en las décadas del 20 y 30 llegan a Chile marcas norteamericanas como **Harley-Davidson** e **Indian** y desde Europa algunas como **Norton**, **Triumph**, **BSA**, **AJS**, entre otras. Cabe señalar que muchos particulares de la época importaban al país sus propias motos, es por ello que se encuentran marcas que son muy raras y escasas incluso en el extranjero.

Durante la década del 40 y mediados de los 50 aún predominan las motos inglesas, pero también comienzan a ganar espacio modelos alemanes como **BMW**, **NSU**, **DKW**, **Maico**, **Horex**.

Hacia fines de los cincuenta, y coincidiendo con la locura desatada en la juventud con el Rock and Roll, se produce el estallido y locura

por las motocicletas italianas: **Ducati**, **Motobi**, **Gilera**, **Guzzi**, **Morini**, **Benelli**, **Parilla**, **Beta**, **Mondial** y por cierto las Motonetas **Lambretta** y **Vespa**. Estas máquinas irrumpieron con la promesa de una sensación de libertad que mucho se buscó hasta principios de los setenta.



Al terminar la época de las flores (a fines de los 60), termina el predominio de las motos europeas y americanas, ya que aparecen los Japoneses reinventando y mejorando todo lo que hasta el momento se conocía.

Sin embargo y aunque todavía las motos niponas siguen en la cúspide de ventas, han llegado a Chile un sinnúmero de marcas de muchos países, proporcionándonos la oportunidad de acceder a un trozo de libertad.

Libertad que sólo pueden sentir quienes han disfrutado del conducir alguna vez una motocicleta a lo largo o ancho de nuestro querido CHILE.