

PATRIMONIO

S O B R E

RUEDAS



Edición N° 3

★ Día del Patrimonio Cultural de Chile ★

27 de mayo de 2007

Desde 2003, **Tuerca.cl** invitado por el **Consejo de Monumentos Nacionales de Chile**, convoca con ocasión del "Día del Patrimonio" a una masiva muestra de vehículos de época. A través de los años hemos tenido la oportunidad de presenciar y ver funcionar vehículos tan escasos como el único **Paige-Detroit** de



1913 del país, el mismo que hoy se exhibe en el Museo de Colchagua. Del mismo modo, hemos visto 3 ejemplares de



Ford T, el más antiguo de 1917. En 2006, un elegante **Lincoln** de 1922 en increíble estado se



robó todas las miradas de los aficionados a los más antiguos.

Hemos tenido la oportunidad de admirar juntas a más de 15 "burritas" **Ford A** (1928-1931), un gran favorito de todos los tiempos, que hasta el día de hoy da fé de su sencilla robustez.



Una foto realmente patrimonial: Se trata de un Ford T de la serie construida entre 1909 y 1916, con carrocería tipo faetón, preciada posesión del Sr. Manuel Daniel Ravest Torres, quien llegó a Chile desde Europa por los años de 1890. De profesión modelista de calzado y por su tradición europea, además de trabajar en una fábrica de calzado en la calle Esperanza, prestaba servicios a las tiendas Gath & Chaves, la primera gran tienda de departamentos de Chile, la más elegante que ha existido hasta nuestros días, y que fue inaugurada en Santiago el 5 de septiembre de 1910 en un moderno edificio de hierro y cemento en la esquina de Estado y Huérfanos, demolido a fines de los años '50.

La fotografía fue tomada el año 1917 en Santiago, Comuna de Quinta Normal, cerca de la calle Santo Domingo. Don Manuel posa feliz al volante de su Ford T, atrás está su madre Rosario junto a su marido y su esposa, Flor María Silva. En el tapabarros, su hijo Manuel Alfredo Ravest Silva a la edad de cuatro años, abuelo del Sr. Manuel Cantero quien gentilmente ha cedido esta fotografía con ocasión del Día del Patrimonio.

Las tres niñas sentadas en la pisadera son Eugenia, Elena y Rosalía. Parado al lado izquierdo delantero, esperando retomar su puesto, se encuentra el chofer del Sr. Ravest.

Chile tiene muchas historias que contar a través de los automóviles que, desde 1906, han visto pasar nuestras calles.



De fines de los años '30, misteriosamente se conservan muy pocos modelos. Cómo olvidar aquel **Ford Club Coupe 1937**



estacionado frente a La Moneda en el 2004, no lo veremos nunca más, pues pasó a formar parte de una colección privada de la VIII Región. Si volveremos a ver, sin duda, un impecable **Plymouth Limousine de 1937** y un fantástico **Buick Eight**



Convertible de 1941, las estrellas de la versión 2005.

Por razones obvias se hace énfasis aquí en los más antiguos.

Sin duda los europeos como **Austin Mini, Volkswagen, Fiat, Ford Taunus, Opel, Mercedes, Citroën, BMW, Isetta, Volvo** y las **Motocicletas**, no dejarán de sorprendernos, como tampoco lo harán los **Chevy, Ford, Studebaker, Oldsmobile** o **Buick** de los '50 ni los poderosos **Camaros** o **Mustang**.

Nuestra Línea del Tiempo

1902

Mayo: Llega el primer auto francés a Chile. Un **Darracq** de un cil. y 6 HP



1905

Se celebra la **primera carrera-exhibición** en el Club Hípico de Santiago



1908

El **reglamento de tránsito** establece que un auto necesita tener un espacio libre de 10 metros antes de iniciar su marcha

1914

Primera carrera de velocidad: El **Kilómetro Lanzado**, siendo el ganador un automóvil marca **Chalmers**



1928

Llega el **Ford A**, en siete distintos tipos de carrocería, siendo uno de los autos de más larga vida en Chile. Se usa como vehículo particular, camioneta, ambulancia, taxi y hasta como automóvil de carreras.



1903

Primera excursión a Valparaíso en el **Darracq**, el viaje dura 10 horas

1906

Aparece el **Ford T**, primer auto que llega a todos los rincones de Chile

1912

Diciembre: Ya se había recorrido en auto desde **Valparaíso** hasta **Talca**

1917

Se prohíbe el uso del **Ford T** como autobús

1964

Se inicia la construcción en Chile del **Austin Mini**, único con carrocería de fibra de vidrio. Luego se construiría la versión Cooper de 1.275 cc



1966

Ford lanza el modelo **Falcon**, armado en Chile

1967

Se funda el **Club de Automóviles Antiguos de Chile** (CAACH)



1970

Tecna cierra la armadura de **Acadian Beaumont**, últimos de la marca fabricados en el mundo



1974

El estatuto automotriz limita la fabricación en Chile de automóviles **Citroën, Fiat 600 y 125, Peugeot y Renault 4S; Camiones y Camionetas Pegaso y GM**



1965

Se dejan de construir **Studebakers** en Chile.



1967

La mayoría de los taxis de Santiago son **SIMCA 1000**

1969

Se inicia la fabricación del **MG 1300**, único en el mundo con carrocería de fibra de vidrio

1972

Se desarrolla y construye el **Yagán**, un jeep chileno sobre chassis de Citroën. El alto precio del "auto del pueblo" no le permitió cumplir su rol

1975

Comienzan a llegar los automóviles japoneses

Hecho en Chile: Mini y Nova



Los autos armados en Chile ("ensamblados" se decía en aquellos años) fueron de una variedad increíble. Desde el curioso **Nobel** hasta el sofisticado **Acadian**. Entre ambos, decenas de marcas y modelos salieron de nuestras plantas localizadas en Arica, Casablanca, Rancagua, Los Andes y Santiago. Los más populares sin duda fueron

la **Citroneta**, el **Fiat 600** y el **Peugeot 404**. Sin embargo entre tantos otros modelos quisiéramos referirnos brevemente a uno de origen Inglés (**Austin Mini**) y otro de origen estadounidense (**Chevy Nova**). Si bien inicialmente, en 1964 se construyeron alrededor de 100 furgoncitos Mini (algunos con marca Morris), con carrocería de metal, el **Austin Mini**, a partir



de 1967 tuvo la particularidad de ser un modelo único, porque su carrocería se fabricó de una sola pieza, sin pernos



ni soldaduras, moldeada en un nuevo material llamado **fibra de vidrio**. Material novedoso y que se decía era resistente a choques, no se abollaba, y algunos mitos hasta indicaban que era elástico. Nada de eso era cierto, sin embargo, una ventaja era que no se oxidaba.

El Prototipo del Mini chileno se encuentra actualmente en Inglaterra, objeto de culto y curiosidad. Mientras tanto, en Chile el Mini evolucionó desde los 1000 (998 cc) originales a versiones Cooper de 1275 cc, los que tuvieron gran éxito en las pistas de carreras. Un auto avanzado, como lo comprueba el que aún posee una gran corriente de admiradores que los restauran y cuidan como piezas únicas.



1932

Llegan los primeros automóviles con motor V8. Modelos **Ford** de 65 HP



1945

Austin nombra a su primer concesionario en Chile



1956

Se autoriza la primera armaduría en el polo industrial de Arica: La firma **Socovem** que construirá modelos **SIMCA Aronde**



1957

Se construye la primera "Citroneta" en una versión exclusiva para Chile, con maletero. Se autoriza su uso en Arica como "citro-taxi"



1962

Ya operan **26** armadoras de automóviles en Arica. Una de ellas ensambla el **Chevy II**



1935

Se funda **Copec**, que instala las primeras bombas de bencina ubicadas en la cuneta de las principales calles

1947

Llegan los primeros 100 **trolley buses**, marca **Pullman Standard**, construidos en EEUU. El primer viaje se efectúa en el Parque Forestal



1959

Febrero: Circula el último tranvía urbano en Santiago en la línea 33, Avenida Matta - Blanco Encalada

1964

Bartolomé Ortiz gana el Gran Premio de Turismo Carretera uniendo Santiago y Arica en 13 horas con 36 minutos, en su **Ford** preparado por mecánicos chilenos

1976

Se crea la bencina de **86 octanos**. Las bencineras ofrecen además gasolina **81** o "corriente" y **93** o "especial"



1978

Abril: El Alcalde de Santiago, **Sr. Patricio Mekis**, organiza la primera exhibición de autos antiguos, llamada "Celebre las bodas de oro de su vehículo"

1995

Bernardo Eggers funda el **Museo Moncopulli** (Osorno). Único museo de autos de Chile, con más de 50 vehículos marca **Studebaker**



2003

Mayo: **Tuerca.cl** congrega por primera vez decenas de vehículos clásicos y antiguos con ocasión del **Día del Patrimonio Cultural de Chile**



1977

Se exhiben en **FISA** los primeros y únicos buses de 2 pisos llegados Chile, alemanes de marca **Neoplan**, algunos de ellos con motor V-10

1993

En adelante, sólo se permite importar automóviles con **convertidor catalítico**



2003

Julio: 15 trolebuses **Pullman-Standard** que aún operan en Valparaíso son declarados Monumentos Nacionales. El **trolebús 812** es el más antiguo del mundo en operación comercial



2005

Se arma el último vehículo en Chile, una camioneta **Chevrolet LUV**

El **Chevy Nova** por su parte, fue un gran éxito de ventas. Habiendo comenzado a ser armado en su versión **Chevy II**, prácticamente indestructible,



a partir de 1962, el modelo de mayor éxito fue el **Nova** de 1968 a 1971, siendo inolvidable una versión única llamada "70 y 1/2" lanzada a mediados de 1970. Nunca llamó tanto la atención el lanzamiento de un auto armado en Chile. Era una versión muy lujosa, con techo de tevinil, pintura de calidad y bastante equipamiento de

origen. Por tener cuatro puertas, era un auto muy cómodo para las familias, con un aspecto moderno. No era un sedán cuadrado: Tenía una agradable línea aerodinámica. Además su confiable motor Chevrolet de seis cilindros en línea, hacía posible viajar eternamente por nuestros caminos. Hoy, el **Chevy Nova** tiene una legión de admiradores que afortunadamente han conservado algunos ejemplares excepcionales.



Editado por **Tuerca.cl** - Textos: **Ricardo Adonis**
Diseño: **Alejandro Rademacher**. Fotografía **Ford T**
aporte del **Sr. Manuel Cantero** (Santiago). Fotos
planta **EMSSA** Arica de **www.Miniparts.cl**
Fotografías y recortes **Turismo Carretera** del archivo
del **Sr. Jorge Izquierdo Ovalle** (San Francisco de
Mostazal). Archivo de **La Gaceta de Los Clásicos**.

Tuerca.cl

LA GACETA DE LOS
CLÁSICOS

Es imposible desarrollar una historia del **Turismo Carretera**, (TC), en tan breve espacio, por lo cual en este artículo efectuaremos sólo un pequeño homenaje a los deportistas que brindaron tan hermoso espectáculo durante más de cuatro décadas a los amantes del automovilismo en Chile.

El **TC** era una competencia de velocidad creada alrededor de 1940, en la que se utilizaban automóviles "turismos de carretera" muy modificados, con el único propósito de aumentar su velocidad. Se cambiaba motor, suspensión, cajas de cambio y se alivianaba la carrocería. Por esta razón se elegían preferentemente modelos cupés, que se combinaban principalmente con motores V8. Los **TC** por definición eran construidos sobre autos estadounidenses, siendo los reyes de nuestras carreras los **Ford** en incansable lucha, domingo a domingo, con los **Chevrolet**.

Se corría en circuitos de tierra a más de 150 kilómetros por hora, en persecuciones sin visibilidad, con los sistemas de frenos relativamente primitivos de esa época, con cajas de cambio de tres velocidades donde había que bajar a segunda en las curvas para ganar revoluciones del motor, sin dirección hidráulica ni lava parabrisas y mucho menos *air-bags*.

Todos los domingos alguna calle o ruta chilena vivía la pasión del **TC**, hasta que en la década del 70 pasó a disputarse encerrado en autódromo, lo



Raúl "Papín" Jaras



Los años dorados

*Se corría en circuitos de tierra a más de 150 kilómetros por hora, en persecuciones sin visibilidad, con los sistemas de frenos relativamente primitivos de esa época, con cajas de cambio de tres velocidades donde había que bajar a segunda en las curvas para ganar revoluciones del motor, sin dirección hidráulica ni lava parabrisas y mucho menos *air-bags*.*



Bartolomé Ortiz (Sn. Fco. de Mostazal)



Circuito Sn. Carlos de Apoquindo



Curva en Sn. Carlos de Apoquindo



Raúl Palacios en carrera, 1949



Nemesio Ravera



Sergio Neder

cual le causó la muerte, tal vez de tristeza o aburrimiento. Los **TC** no eran para el monótono espectáculo de dar eternas vueltas en una pista y así lo sentían los gloriosos pilotos que no dudaban en subir a estos autos para embarcarse en una aventura entre Santiago y Arica tratando de hacer el menor tiempo posible. En algunas ocasiones **Bartolomé**

Ortiz desarrolló velocidades promedio de 170 kilómetros por hora en algunos tramos, demorando sólo dos horas con cuarenta minutos entre Santiago y La Serena. Famosas carreras: la **SOPE SUR**, la **Santiago-Arica**, **Santiago-La Serena**, **Santiago-Viña**, el **Gran Premio INSA** por allá por 1947 y algunos circuitos en calles: En Santiago había

uno llamado "Punta de Rieles", de tierra como todas las de su época, quedaba en Macul. También se corría en **Los Dominicos**, **Barrancas**, el circuito de **Pedrero**. En la zona de Valparaíso, famoso era el circuito **Las Salinas**. El **TC** tradicional vivió sus últimos minutos en **Quilpué**, donde se corrió por algún tiempo con algunos autos de Santiago.

Y los pilotos clásicos: **Bartolomé Ortiz** siempre en Ford. Su **TC** color azul con crema, que por mucho tiempo llevó el número **1**, era una joya, siempre muy bien presentado.

Sin duda que el mayor representante en Chevrolet fue **Papín Jaras**, otro gran piloto que se alternaba en los primeros lugares con Ortiz en la clásica disputa Ford v/s Chevrolet. Y el ídolo popular, **Lorenzo Varoli** cuyo manejo



Lorenzo Varoli

en carretera y sus audaces maniobras, transformaron su nombre en sinónimo de velocidad en sus Ford 46 amarillos. Otros pilotos que disputaban los primeros puestos no deben ser olvidados, como don **Nemesio Ravera**, **Germán Mayo** y **Emmanuel Cugniet** en su Ford del 41.

Imposible nombrarlos a todos, por lo que hemos preferido homenajear a los más viejos, los pioneros.

Dos periodistas, **Octavio Sufan** y **Pancho Rueda** transmitían, apasionadamente las carreras por radio... "Coche a la Vista" se llamaba el programa, que tenía decenas de auspiciadores, cuyos avisos comerciales hoy harían nuestra delicia.