

GRANEROS

Domingo 23 de noviembre, Plaza de Armas



HISTORIA

Por una cabeza:

Graneros: Cuna del automóvil en Chile

(Artículo de [La Gaceta de los Clásicos N° 8, Edición Bicentenario](#))



Todas las investigaciones que hemos efectuado para rescatar el pasado del automóvil en Chile, nos han conducido a la misma raíz. Increíblemente, el origen del auto en nuestro país fue el pueblo de Graneros. En la avenida que conduce a la estación se instaló la fundición metalúrgica del Sr. **Rafael Ovalle Correa**. Por razones desconocidas vivía en Graneros también el ingeniero inglés **Gilbert Hodgkinson** quien se asoció con el Sr. Ovalle para formar la **Fundición Ovalle-Hodgkinson**, posteriormente llamada también Anglo-Americana. Ellos se aventuraron en la reparación de coches de ferrocarril y la sección metalúrgica, de la mano de Gilbert Hodgkinson, construyó el primer tranvía, de tracción animal, que en 1905 recorrió Rancagua. Como nota al margen cabe señalar que afortunadamente la casa Hodgkinson todavía existe y es ocupada por la Casa de la Cultura de la Municipalidad de Graneros.

Todos tendríamos un Ovalle-Hodgkinson o un Anglo-American

En el año 1901 el Ingeniero Hodgkinson pensó construir la primera “máquina automóvil” obra estupenda y pionera. Probablemente a través de correspondencia mantenida con amigos o parientes en Inglaterra él haya recibido relatos de los primeros automóviles y soñó en tener también en Chile, una fabricación industrial de este nuevo medio de transporte. Así, vertió toda su experiencia en la construcción de un automóvil, el primero que jamás haya existido en Chile. La fábrica contaba con todos los elementos necesarios, por lo cual solamente se importaron las cadenas para la transmisión, las llantas de rayos de alambre y los neumáticos que fueron marca Dunlop.

El 10 de abril de 1902, en un ambiente de cautela, sorpresa y admiración salió desde la Fundición a efectuar sus primeros viajes por las silenciosas y polvorientas calles de Graneros, el primer automóvil que se fabricó en Chile. Según antiguas crónicas, recorrió calles y caminos de esa ciudad a velocidad de ocho a diez kilómetros por hora, aunque otras señalan *“Es fama que el coche andaba bien, dando hasta 35 ó 40 kilómetros por hora en buenos caminos”*, que en ella época casi no existían.



Este aspecto aproximadamente debe de haber tenido el Ovalle Hodgkinson; un “dog-cart” de cuatro plazas, carrocería de madera, motor debajo de los asientos, altas ruedas, en el que se viajaba espalda con espalda.

Sus especificaciones:

El motor era de un cilindro, de 3 1/4 x 6 pulgadas, de cuatro y medio caballos de fuerza colocado en la parte trasera. Transmitía su fuerza mediante dos poleas fijas para transmitir la primera y segunda velocidad, mediante correas que no eran tirantes de modo que con el coche parado, las correas “patinaban”. La refrigeración era por agua que pasaba por un primitivo radiador consistente en tubos de cobre de una pulgada, con agallas del mismo material, colocado en zigzag. El estanque de agua estaba colocado debajo de los asientos. El chasis estaba fabricado de una estructura de fresno cubierto en su cara superior por planchas de hierro.

¿Cómo era el aspecto de este automóvil?. Hemos encontrado documentos de principios del siglo 20 que señalan que el ingeniero Hodgkinson se inspiró en los carros de su Inglaterra natal y construyó un “dog-cart”, tipo de vehículo usado en las cacerías, y que en la versión chilena resultó ser de “altas ruedas”. Tenía

asientos para cuatro personas que viajaban espalda con espalda. Toda la máquina quedaba colocada debajo de la caja del auto, debajo de los asientos. La carrocería, abierta, era de tablas de fresno, con celosías laterales para la ventilación.

Durante mucho tiempo teníamos dudas sobre el tipo de motor que habría usado este vehículo: No podría haber sido a gasolina dado que ese combustible en esa época simplemente no existía en Chile. Pensábamos inicialmente que habría sido a vapor, luego a parafina, pero una publicación de 1927 nos tenía la respuesta: Alcohol de 40º *“que no se descomponía tanto con los barquinazos del coche como la gasolina”*.

Un aspecto pintoresco y curioso radica en que este vehículo no tenía marcha atrás, lo que provocaba muchos apuros cuando era necesario dar vueltas, por ejemplo en una calle angosta. La operación era complicada y consistía en dar vuelta a pulso este aparato, levantándolo por la parte delantera, lo que era muy molesto pues el artefacto no era muy liviano.

Con el tiempo, y debido al ruido que emitía su carburador, este automóvil se denominó *“la chancha”*. Se señala que probablemente debido a la evidente falta de comodidad y a las frecuentes pannes, su dueño terminó relegándolo a un rincón de la maestranza y después al fierro viejo.

Los primeros importados

Es decir, el primer automóvil en circular en Chile fue ...chileno, construido por un par de soñadores. Mientras, el primer auto importado ya venía navegando en un vapor desde Francia, llegando al mes siguiente. Don Carlos Puelma Besa trajo a Santiago un Darracq y un De Dion Bouton: En muchas publicaciones que se han efectuado hasta ahora, se indica que éstos habrían sido los dos primeros autos en Chile, honor que en realidad corresponde a los Srs. Ovalle y Hodgkinson y su auto que debutó en abril de 1902.

De acuerdo a las fechas consignadas por algunos cronistas, en mayo de 1902 el Sr. Puelma habría ingresado su Darracq, de motor de un cilindro y 4 HP con carrocería tonneau de cuatro asientos. Luego, a mediados de 1902 regresaba de Europa don César Copetta, un entusiasta del ciclismo, quien tenía su fábrica en calle San Martín. Durante su estadía en Europa había sido conquistado por el reciente invento del automóvil, trayendo consigo un de De Dion Bouton de 3 1/2 HP y cuatro asientos que fue adquirido por don Juan A. Chessebrough y un De Dion Bouton de 6 HP cuatro asientos que vendió a don Luis Montes Valdés.

El 22 de octubre de 1902 El Mercurio publicaba un artículo en el cual se informaba que “han llegado a Santiago tres nuevos automóviles”, mientras que por otra parte, el 15 de septiembre de 1903 la firma Vargas Hermanos localizada en Estado 55 avisaba que tenía en venta automóviles marca Darracq *“escogidos especialmente para nuestros caminos por uno de nuestros socios en su reciente viaje a París”*.

Ese mismo año se publicaba que llega-ban al país máquinas Renault, voiturettes con motor Aster y más Darracq mono-cilíndricos de 8 y 9 HP, importados por la Casa Besa y Cía. También en esa fecha César Copetta importó otro De Dion Bouton de 12 HP tal vez el automóvil más potente en Chile en ese momento, por cuenta de don Luis Montes Valdés. Este habría sido el primer automóvil en Chile en tener motor delantero.



En 1902 De Dion Bouton lanzó su modelo “La Populaire” el que en sus versiones de 6 y 8 HP (de dos y cuatro asientos respectivamente) fue el auto más vendido en la historia de la marca. Sin lugar a dudas aquellos que trajeron los Srs. Puelma y Copetta a Chile deben haber sido de este modelo.

En enero de 1904 se publicaba en la prensa una protesta porque los autos y bicicletas entraban a ensayar su marcha en el paseo central de Las Delicias (actual Alameda), destinada a paseo. En septiembre, la Municipalidad fijaba una patente de \$100 para los automóviles de toda especie.

En esa época todavía Chile se trataba de mirar al espejo en Francia, como da cuenta la arquitectura nacional de fines de Siglo 19 e inicios de siglo 20. Recorramos algunas cuadras de la Calle Dieciocho o Brasil y estaremos en el ambiente perfecto para ver desfilan a todos estos primeros automóviles llegados a Chile que poseían un común denominador: todos franceses.

Al año siguiente llegaban también automóviles a vapor, los que duraron muy poco por falta de cuidados o de repuestos.