

# PATRIMONIO S O B R E RUEDAS



Edición N° 8

★ Día del Patrimonio Cultural de Chile ★

26 de mayo de 2013



Don **Jorge Salinas Araya** nos envía esta hermosa e inusual foto donde aparece un **Chevrolet modelo National AB Touring convertible de 1928** patente **P 910**. Este modelo aún traía el motor cuatro cilindros de 170 pulgadas y 35 HP. Su diseño fue uno de los primeros elaborados por el recién creado estudio **Art & Colour** de GM, donde se lograron un capot más largo y líneas más fluidas para este modelo, respecto de los anteriores. Por esa razón se publicitaba que traía la más moderna carrocería Fisher con acabado en lustroso Duco en brillantes y nuevos colores. Nótese que el vehículo posee resistentes llantas de láminas de latón y que no trae parachoques. En el auto aparece la Sra. María Castillo B. de Araya acompañada de su amiga doña Raquel Lorca. ¿El lugar?: El entonces elegante Pichilemu de 1929, que por esa época contaba con uno de los más avanzados hoteles de Sudamérica, el Hotel Ross, al igual que con el primer casino de juegos de Chile, inmerso en un afrancesado parque, ambos hoy afortunadamente conservados y declarados Monumentos Nacionales. En 1928 el “*universalmente admirado*” Chevrolet era importado a Chile por la casa **Brusadelli & Manni** cuyo salón de exhibición y ventas



se localizaba en Delicias esquina Nataniel, quienes vendían el modelo Turismo como el de la foto en \$7.975, contando con un subagente en Valparaíso; **Condon y Howard**, ubicados en Condell 296.



# DEL BAUL DEL ABUELO



En la ciudad de Concepción, se fotografió al Radiopatrullas N° 64, un **Ford Custom de 1951**, el que se ve flamante. Todos los otros vehículos que aparecen en la foto son más antiguos que él. Es de destacar la gran barra protectora horizontal ubicada sobre el parachoques trasero y como accesorios, la protección cromada alrededor de la toma de gasolina y los cromados en las laterales de las luces de cola. También parece tener luces de retroceso.



"En esta foto aparece mi bisabuelo, que es el de barba, con dos tíos" nos escribe **Sergio Soto L.** El auto es nada menos que un hoy escasísimo **Essex de 1928 modelo Super Six** de cuatro puertas y cinco plazas, uno de los seis distintos estilos de carrocería que ofrecía Essex en ese año. Era un auto de mayor tamaño y mayor potencia que el Ford A. La firma denominada Essex Motor Company fabricó automóviles en Detroit entre 1919 y 1932. Un año después pasó a formar parte de Terraplane y luego, Hudson. Gozaba de amplia llegada al mercado: Se calcula que de este modelo se construyeron 229.887 unidades. El "Super Six" era impulsado por un motor de seis cilindros y 152 pulgadas. Todavía en 1928 utilizaba llantas de madera.



**Paulo Dulovits S.** nos señala que en esta foto, de izquierda a derecha, se encuentran "mi suegro don José Cortés Pascual, su padre y abuelo de mi Sra., don José Cortés Simon y la hermana de mi suegro, doña Eloisa Cortés Pascual. Las otras personas son un amigo del abuelo con sus dos hijas". También aparece el fotógrafo, su sombra reflejada en el suelo, error muy común en esa época. El escenario los muestra felices en un paseo precordillerano en Santiago. Nótese el vasito delator sobre el tapabarros trasero. El auto, que hoy día sería muy apreciado, es un **R.E.O. de 1928**. Esta marca estadounidense fue fundada por Ramson Eli Olds (el mismo de Oldsmobile) que decidió fundar su propia empresa cuando, enojado, se retiró de su empresa porque sus socios ya en 1904 lo presionaban para construir vehículos de cuatro y seis cilindros. A él le gustaba su original monocilíndrico. Se dedicó a fabricar automóviles de la más alta calidad posible.



Nuestro colaborador **Juan Aubele** (al centro), nos envía esta excelente foto fechada en 1976 donde se aprecia el imponente aspecto trasero de un **Chevrolet Aerosedan de 1948**. Se percibe claramente cómo el techo cae sin interrupciones hasta el parachoques trasero, en una perfecta continuidad aerodinámica sólo interrumpida por el pequeño emblema Chevrolet al centro del maletero. Los Aerosedan bicolors, como éste, correspondían al modelo de lujo.



En 1912 la compañía minera estadounidense propiedad de los hermanos Guggenheim adquirió los derechos de una antigua sociedad y rebautizó la firma como "Chile Exploration Company", destinada a explotar el mineral de Chuquicamata. Entre sus vehículos de trabajo, existió una flota de poderosos camiones **White** como el que muestra la foto (tomada en Tocopilla), que correspondería al modelo de 2 y ½ toneladas de 1925-27. Es de destacar el poderoso farol auxiliar para faenas nocturnas, ubicado al frente del chofer, al igual que el precario toldo para el conductor, sostenido con tirantes.



**Francisco Rivera L.** nos envía esta foto de sus padres en luna de miel en la Av. Marina de Viña del Mar. El año es 1941 y los acompaña su flamante **Ford sedan de Luxe de 1938**, patente BK 96 de Santiago. Entonces modernísimo auto, con su motor V8 de 85HP y su carrocería que incorporaba tempranamente las líneas aerodinámicas con su inconfundible forma redondeada. Comparado con autos anteriores el Ford 1938 era todo un alarde de modernidad. Nótese la antena montada central-

mente sobre el parabrisas, tal como la incorporan los autos modernos hoy en día. Sin embargo, a favor del Ford, la antena se podía mover desde el interior para buscar la mejor señal de radio.





Encontré esta foto donde mi papá está bautizando su camión **Chevrolet 1951**. El que está con la botella de champaña es mi papá y a la derecha, al lado de la moto, mi mamá. Esta foto debe ser del año 60". Quien nos escribe es **José Benavente**. Podemos agregar, con sorpresa, que el camión no es el típico Chevrolet 51 normal. Es nada menos que un escaso **COE**, esos que tenían el motor debajo de la cabina, lográndose así un camión de radio de viraje más corto. De paso se obtenía un camión más alto, de excelente visión y con un aspecto frontal impresionante. Los COE son objetos de culto en Estados Unidos. En Chile hubo varias unidades de distintas marcas, incluyendo una pequeña partida de estos mismos Chevrolet en el Ejército de Chile. Uno de ellos se encuentra conservado actualmente en el Museo de la Fundación Lira.



Diciembre de 1972: Junto al **Mini de fibra de vidrio** mi padre, don Héctor Silva Mandujano, mi madre Ida Mondselewsky y mi hermana mayor, Pilar. Sin duda estas fotos me marcaron desde muy pequeño y son la razón principal para que hoy sea fanático de los Minis y de los autos clásicos en general - **Héctor Silva Mondselewsky**.



En Antofagasta esta bomba de bencina **Shell** en estratégica ubicación, poseía sólo dos expendedoras de gasolina y podía atender por ambos lados, a diferencia de otras bencineras "cuneteras". La foto muestra un muy bien tenido **Pick-up Willys**, la versión camioneta del Jeep, en su modelo de 1954-56 y de cola, un noble **Ford de 1941**, probablemente taxi, como fue el destino de la mayoría de ellos.

### El "Rompe y raja"

Así se denominaba en Caldera a este tradicional repartidor de agua, un **Chevrolet de seis cilindros del año 1927** de propiedad de don Eduardo Tornini Pizzarossa y que prestó servicio por más de 30 años. Actualmente se encuentra en proceso de restauración por el artesano "Wladimir". Su chofer era Roberto "Negro" Díaz quien a sus 80 años y fracción es el más entusiasmado con la recuperación de esta verdadera reliquia, la que una vez recuperada será exhibida en el frontis de la Casa Tornini, Museo y Centro Cultural de ese puerto. En este emblemático camioncito calderino se rescataron también los restos mortales de los pilotos del avión de la Fuerza Aérea canadiense que se estrelló en el Morro de Bahía Inglesa. Fuente y foto: [elcalderino.com](http://elcalderino.com) (aporte de **Bernardo Arroyo G.**).





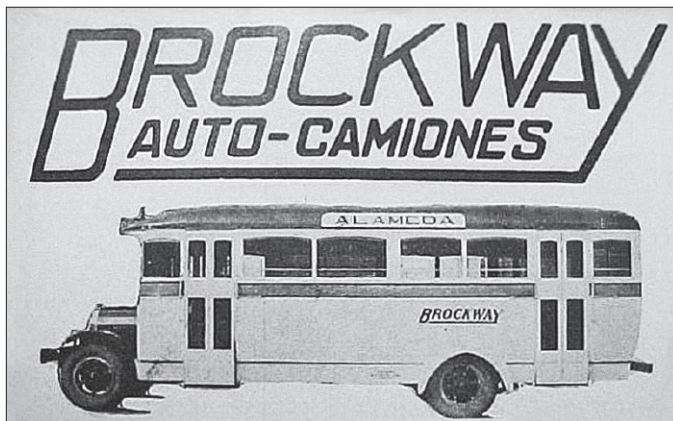
## Sobre góndolas y autobuses



En su reverso esta foto identifica al vehículo como una "Tagua". En realidad se bautizó con ese nombre a unos de los primeros vehículos en transporte público en Santiago, pero la foto muestra un Ford T, por tanto es posterior a las taguas. Estadísticas de la época indican que en 1925 operaban en Santiago un total de 998 autobuses, de los cuales 610 eran Ford "a pedales" como se le denominaba al Ford T, por tener tres pedales. Esta cifra nos permite concluir que hasta la llegada de los grandes Brockway, los Ford T fueron el vehículo mayoritariamente utilizado para el servicio urbano. La importancia y cantidad de Ford T usados para el transporte público santiaguino fue tan grande, que se constituyó la Asociación Central de Dueños de Autobuses Ford (AC Ford). En la foto se muestra un Ford T en la Línea Club Hípico-Alameda, que en 1928 correspondía a la Línea 18. Observe el peldaño tipo carreta que se observa colgando en la parte posterior de la carrocería, que era el sitio por donde se entraba a este pequeño autobús. Adicionalmente, observe la venta de ponchos de huaso y aperos que sirve de fondo a la foto.



Así era el transporte rural en las décadas de los 30 y los 40. La foto muestra una micro con carrocería artesanal, fabricada probablemente por su propio dueño y ayudantes sobre un chasis Ford de 1935. El estado general del vehículo se ve bueno, lo cual nos hace presumir que al momento de la foto estaba casi nuevo, si consideramos que en esos años la ruta Valparaíso - Quilpué - Peñablanca era de tierra y en pésimo estado. Es notable cómo estos artesanos lograban montar una carrocería de madera sobredimensionada para estos chasis. Más notable debe haber sido el manejar este vehículo, crujiente, lleno de pasajeros y con precaria estabilidad por caminos de tierra. Así, a pulso, construyeron Chile nuestros abuelos.



Después de las góndolas, el transporte público santiaguino evolucionó a los autobuses, que se caracterizaban por ser cerrados y por tanto más cómodos para los pasajeros. En la foto, aproximadamente de 1925, aparece un ejemplar de autobús sobre chasis Brockway, famosa marca estadounidense que entre los años 20 y 30 prácticamente monopolizó el parque de autobuses en Santiago. La marca, localizada en Cortland, New York; estuvo activa entre 1912 y 1977. En la foto, el flamante autobús nos muestra varios detalles: Que es de la línea Alameda N° 1, la cual continuó existiendo hasta el Transantiago, con el nombre Av. B. O'Higgins y con el mismo número. También se aprecia que el autobús es blanco, color que utilizaron durante varios años. La marca Brockway la desplegaban en grandes letras en la carrocería, que además era fabricada en Chile. Se anunciaba como "Carrocería de lujo para 23 pasajeros, diseñada y construida en el país por Rosenqvist y Cia. Ltda". Era motivo de orgullo ser capaces de construir tan avanzadas carrocerías. Desgraciadamente, de éstas no se han conservado más que las fotos.



"Mostramos aquí un autobús de la línea B. O'Higgins enteramente nuevo, marca Studebaker, de don Nicanor Rubio, conocido comerciante de esta plaza e importador de la marca. Esta renovación de material importa un esfuerzo que hace la línea para mejorar el servicio". Agregamos que, si bien el chasis es un potente y robusto Studebaker serie J de 1937, la carrocería, con sus ruedas traseras elegantemente carenadas, fue fabricada en Chile. También podemos ver el orgullo de don Nicanor y su chofer por haber logrado tan moderna máquina.



**Importante:**  
La campaña del "Baúl del Abuelo" no termina aquí, encantados seguiremos recibiendo fotografías de época para futuras ediciones del **Patrimonio Sobre Ruedas**, o bien para su publicación en **La Gaceta de Los Clásicos**.  
Interesados favor enviar sus aportes al e-mail:  
[info@tuerca.cl](mailto:info@tuerca.cl)