



Artículos para el Bicentenario

La historia del “Yagán”: El primer y único “automóvil del pueblo” chileno

Cristian Salazar Naudón¹

La única experiencia de fabricación automotriz en la historia industrial chilena fue tan extraña como efímera. Curiosidad que se vio condenada a la muerte rápida, convirtiéndose en el recuerdo de una extravagancia que, sin embargo, raspó su breve historia sobre las lindes de la poesía, generando así su propia leyenda cargada de nostalgias y romanticismos que sólo ahora han sido redescubiertos y revalorados por la sociedad chilena, en el contexto de su retrospección bicentenaria.

La corta pero intensa historia del “Yagán” comenzó hacia 1970, cuando el ministro de Economía don Pedro Vuskovic, durante el Gobierno del Presidente Salvador Allende, propuso fabricar dentro de Chile un automóvil de orientación económica que pudiera satisfacer las carencias del mercado y que estuviese concebido con un sentido altamente utilitario.

Para tomar semejante desafío, la famosa casa automotriz francesa Citroën se alió a la Corporación de Fomento de Chile, en el consorcio CORFO-Citroën, presentando el proyecto que resultaría elegido por el Gobierno: un producto de bajísimo costo y extraordinariamente sencillo, además de pequeño tamaño.

El plan establecía como restricción que cada automóvil no costara más de 250 dólares en su fabricación. Por disposición de la misma autoridad, también se exigía que más de la mitad de las piezas utilizadas en la fabricación del vehículo fueran de origen chileno, para garantizar así la auténtica nacionalidad del producto.

A la sazón, la Citroën había rediseñado algunas líneas de vehículos basados en la estructura básica (chasis y motor) de su modelo 2CV o *Citroneta*, como se le llama popularmente, a partir de los cuales podían adaptarse la carrocería y los accesorios para producir nuevas líneas de automóviles y más baratas en países como Argentina, Brasil, España, Portugal, Grecia e Irán. La más famosa de estas variaciones fue quizás la Citroën FAF (*Facile à Fabriquer/Financer*), cuya producción duró desde el año 1973 hasta 1979.

El entonces flamante automóvil chileno sería, por lo tanto, un resultado o consecuencia del experimento *citronetero* de los años setentas, mezclado con el intento gubernamental de

¹ Cristian Salazar Naudón es diseñador gráfico, tiene 38 años y vive en Santiago de Chile.
Correo electrónico: argotikum@gmail.com.



Artículos para el Bicentenario

facilitar el acceso popular a un medio de transporte que no resultara oneroso en adquisición ni en mantención.

Este primer vehículo nacional tenía, ya entonces, algunas características rústicas que provocaron cierta hilaridad popular: lucía cuadrado como un sacapuntas y carecía de un techo sólido, por lo que llevaba en su lugar una estructura o canasta metálica que los usuarios solían forrar en lonas para evitar las inclemencias climáticas. Tampoco tenía puertas, sino una cadena que hacía las veces de precario cierre de seguridad para mantener adentro a quienes lo abordaran. Su pequeño motor era enfriado con aire y resultaba muy rendidor, soportando las altas temperaturas del verano sin sobrecalentarse.

Homenajeando al desaparecido pueblo de indígenas canoeros del extremo Sur de Chile, los fabricantes bautizaron al automóvil como "Yagán".

De este modo, el vehículo fue una curiosidad ya entonces. Sus formas resultaban extrañas para el público, como algo a medio camino entre la *Citroneta* y el *Jeep*.

No ha faltado hasta hoy quien sospecha que esas formas de ángulos toscos son demasiado parecidas a las del vehículo germano *Kübelwagen*, precisamente la versión militar del "automóvil del pueblo" *Volkswagen* que se produjo durante la Segunda Guerra Mundial. En su momento, hubo también quienes creyeron que el "Yagán" era sólo una copia del Citroën 2CV Mehari de 1968, automóvil francés que semejava un *boggie* con una carrocería de fibra.

Por la proximidad que podríamos definir como "ideológica", sin embargo, otros prefieren creer que la inspiración de la Unidad Popular para elegir el diseño y la fabricación del "Yagán" estuvo más bien en el Citroën 2CV Dalat, producido en Vietnam en 1969.

Ciertamente, las semejanzas con estos modelos no pasan inadvertidas. De hecho, suele incluirse al "Yagán" en la historia de la Citroën como parte de la mencionada línea general FAF, algo que no parece tan exacto, después de todo.

Sin embargo, las formas poligonales que caracterizaron al "Yagán" tienen una explicación muy elemental: aunque no faltan quienes insisten en hablar de él como un "diseño" propiamente tal, la verdad es que, como no pudieron comprarse carrocerías para la línea de estos vehículos chilenos en Uruguay o en Argentina (según lo contemplaba originalmente el proyecto de CORFO-Citroën), donde se producían para una adaptación del Mehari, los fabricantes simplemente improvisaron una alternativa valiéndose de una máquina plegadora semi-artesanal usada para doblar metales sólo en líneas rectas. Con este instrumento, moldearon



Artículos para el Bicentenario

las formas que se encajaron sobre el chasis y el motor Citroën del "Yagán", más algunos accesorios, los que eran traídos desde la Argentina.

Los pocos mecánicos que tuvieron la responsabilidad de crear las carrocerías de los primeros autos de la fabricación chilena, lograron esta hazaña prácticamente sin capacitación ni mayores instrucciones al respecto. Se confió toda esta parte de la producción únicamente a su talento y dominio plegando planchas de metales, también procedentes desde la Argentina.

El resultado colateral de esto era que los autos "Yagán" solían presentar diferencias evidentes entre sí, como sus contornos, alturas, ángulos e incluso algunas asimetrías dentro de cada unidad, especialmente en la zona de troquelado donde se hacía el espacio calado para las ruedas y los accesos sin puertas.

Se decía, por la misma razón expuesta, que ninguno de los cerca de 600 a 1.200 autos "Yagán" (no hay claridad sobre el número de unidades producidas) que alcanzaron a fabricarse, era igual a otro de sus hermanos.

Este mismo procedimiento de moldeado manual de latas sin línea de producción en serie encareció un tanto el proceso, como veremos, afectando el destino del proyecto.

Según el folklore urbano que ronda a la historia del vehículo, la unidad que el Gobierno presentó en el lanzamiento de la línea había sido terminada sólo unas horas antes en el taller arrendado por la CORFO-Citroën y se lo inauguró en medio de un gran nerviosismo, pues el gerente, el maestro plegador y un par de asistentes no habrían tenido tiempo de verificar el buen resultado, tras una extenuante jornada de trabajo que había terminado la misma mañana en que se cumplía el plazo para enviarlo camino a la inauguración. Para fortuna de todos, nada inesperado ocurrió durante la presentación oficial del "Yagán" ante la sociedad chilena.

Sin embargo, el pobre vehículo no habría sido capaz de pasar todas las pruebas de rigor: no soportaba bien el tránsito en caminos demasiado difíciles, lo que le restaba utilidad como automóvil análogo a un *Jeep*, según se lo quería mostrar. Se recuerda que, a veces, resultaban demasiado frágiles para ciertos terrenos y también que presentaban problemas estructurales, con incómodas sacudidas en superficies irregulares y hasta problemas de seguridad física para sus pasajeros, por estar éstos tan expuestos al exterior.

En definitiva, el "Yagán" podía fracasar como modelo de eventual utilidad para rendir en condiciones poco hospitalarias.



Artículos para el Bicentenario

Empero, el Gobierno de Chile decidió formular la propuesta con orientación exclusivamente civil, de vehículo barato y útil para la clase obrera, dando nacimiento formal al primer y único "automóvil del pueblo" chileno.

Otra vez en analogía a la línea *Volkswagen*, y tal como los jefes del Tercer Reich lo habían hecho en 1933 al crear tan exitosa línea para los sectores más modestos de la sociedad, el "Yagán" fue dirigido al objetivo de facilitar la vida de los trabajadores con un medio de transporte propio y económico. Así se lo presentó al público en 1972, acompañado de una respectiva campaña publicitaria.

El Gobierno creyó que había dado en el clavo con esta propuesta de automóviles para trabajadores, promocionado orgullosamente como "un nuevo vehículo con las ruedas bien puestas en la tierra". Los avisos publicitarios de aquellos años lo mostraban realzando sus características como medio de transporte apto para varios terrenos y solían colocar a personajes con cascos de obreros como choferes.

Cerca de 200 unidades fueron producidas para esta primera camada del "Yagán", enviados desde Arica al resto del país. Los había en sólo tres colores "de fábrica": naranja, café y verde.

Durante esos días, en que aún era un lujo tener un vehículo, ciertamente que su presencia debe haberse notado en las calles de las ciudades chilenas.

Pero no obstante el optimismo de las autoridades, el valor del vehículo, tras tantos problemas que perjudicaron al proyecto original, no resultó ser tan conveniente para los trabajadores. El precio de cada "Yagán" no era demasiado distinto al de otros automóviles más espaciosos y cómodos. Fueron incapaces de competir, por ejemplo, con la clásica *Citroneta*, de la que el "Yagán" parecía ser sólo una mala copia.

También obró en contra de su aceptación popular el evidente problema estético, junto a la necesidad de tener que recubrir el chasis desnudo del techo, requerimiento ineludible en un país con estaciones frías y lluviosas como el nuestro.

Sólo unos 400 "Yagán" pudieron ser vendidos en el mercado chileno, lo que a todas luces representó una frustración para las intenciones con que había sido concebido.

La verdad es que todo el proyecto había quedado condenado al desastre cuando se hizo imposible traer las carrocerías listas desde las industrias platenses, y las consecuencias de esto penarían hasta el final de la vida del automóvil.



Artículos para el Bicentenario

Corrientemente, se dice que la línea de producción del "Yagán" se acabó en 1973 con el alzamiento militar de ese año, que puso fin al Gobierno de Allende. Los últimos vehículos de este tipo habrían sido armados hasta el año siguiente, siguiendo un programa de producción y los compromisos con el Consorcio, supuestamente.

Sin embargo, la epopeya del "Yagán" ya estaba en decadencia para entonces, por las razones comerciales descritas. Aún así, existen antecedentes de ejemplares adquiridos con fines militares entre 1973 y 1974 (y hasta 1976, según otras fuentes), luego que el Ejército de Chile, limitado de recursos y material, decidiera utilizarlos como vehículos para patrullaje en la frontera Norte (recordemos que tenía su planta armadora en Arica), sobre los cuales se habrían montado incluso falsos cañones de guerra, según la leyenda.

Esto sucedía durante las tensiones entre el Gobierno chileno de la Junta Militar y el del General peruano Velasco Alvarado, que estaba provocando graves ardores en la frontera de Arica. Además, hacia 1978 y durante la Crisis del Canal Beagle, también habrían sido utilizadas las últimas unidades "Yagán" con esta estratagema, aunque ya resulta difícil saber dónde termina efectivamente la historia del vehículo y dónde comienza la idealización de su mito.

Sí se sabe que se probaron algunos para usos militares, lanzándolos en paracaídas desde aviones de transporte, en ciertos casos con resultados desastrosos. Alcanzaron a ejercer labores de vigilancia en las calles de Santiago a mediados de esa década, y esos fueron, acaso, sus últimos servicios.

La historia del "Yagán" no está del todo clara, especialmente en este período final de su existencia. Para mayor confusión, hay quienes alegan que fue después del 11 de septiembre de 1973 que se produjeron y vendieron más que antes estos vehículos. Para otros, sólo se reutilizaron militarmente muchos de los "Yagán" que ya estaban en el mundo civil o que no se habrían vendido a causa del fracaso material del proyecto.

La llegada posterior de los automóviles de la industria japonesa y la apertura de la economía chilena al mercado internacional, fueron el tiro de gracia para los pobres "Yagán", condenados a la desdicha y a un virtual olvido que se extendió por casi 30 años.

Pero el cambio de siglo rescató desde la oscuridad la historia del automóvil. Hacia principios de 2003, los documentalistas del DUOC Patricio Díaz y Enrique León presentaron una intensa recopilación sobre la aventura del "Yagán", investigando con gran dedicación la semblanza de este vehículo en la historia urbana nacional.



Artículos para el Bicentenario

Tras un enorme trabajo de indagación que editaron con el título "En la Huella del Yagán", sólo consiguieron encontrar 10 ejemplares de este modelo circulando en Chile en el año del documental. Incluso, adquirieron uno a un particular y consiguieron viajar con él hasta su ex planta de armado en Arica.

Había comenzado, así, el redescubrimiento de este hito industrial chileno.

Ciertamente, la cantidad de autos "Yagán" corriendo por nuestras calles ya debe haber disminuido más todavía en el tiempo que ha transcurrido desde entonces, pero su leyenda ya quedó instalada en la cultura chilena.

Así, además de ser un vehículo mítico en la historia nacional, el "Yagán" y su epopeya es ahora casi objeto de culto, venerado como un gran recuerdo a casi 40 años de su nacimiento.