

**LA MAESTRANZA DE SAN EUGENIO:  
una investigación histórica**

por



lunes, 21 de enero de 2008

# LA MAESTRANZA DE SAN EUGENIO: UNA INVESTIGACIÓN HISTÓRICA \*

Ian Thomson N.

**1. Introducción.** La historia de la Maestranza Central de San Bernardo (MSB) ha sido estudiada por varios investigadores, incluido el autor de la presente nota. (Véase: I. Thomson, *Adiós to the San Bernardo Locomotive Works, parts I and II*, revista *Locomotives International*, ediciones 32 y 33, Clevedon, Inglaterra, 1996.) Por otra parte, la de la Maestranza de San Eugenio (MSE) no ha constituido tema de un estudio publicado alguno, a lo menos desde el punto de vista histórico, aunque sí ha atraído la atención de algunos alumnos de arquitectura. El mayor interés que se ha demostrado en la MSB se debería a que allí se realizaron obras mayores, de reparaciones generales, y hasta la construcción, de grandes locomotoras a vapor, y a que su instalación respondió a un plan bien definido (y bastante bien divulgado), destinado a la modernización y centralización del sistema de reparación de locomotoras, implantado a partir de la segunda mitad del segundo decenio del siglo XX. Por el contrario, el MSE se dedicó a tareas menos llamativas y su desarrollo fue más errático y bastante peor documentado.

Es el propósito de la presente nota reunir e interpretar antecedentes sobre la historia de la MSE. No se trata, en sí misma, de un estudio definitivo, puesto que las fuentes de información accesibles al público interesado, como a través de la Biblioteca Nacional, son insuficientes para la realización de ese eventual estudio.

**2. Los orígenes y la instalación de la MSE.** Para encontrar los orígenes de la MSE, hay que mirar atrás más de cien años, al año 1905, en que Ferrocarriles del Estado (EFE) compró unos 147 762 m<sup>2</sup> de terrenos en un sector a unos dos kilómetros al sur-sur-este de la estación Alameda y, parece, inmediatamente al sur-este del sitio ocupado por la Maestranza existente en esos momentos. Sin embargo, no todas las fuentes consultadas están de acuerdo sobre ese punto de partida. El dato de la fecha de 1905 proviene de la página 223 del libro *Historia de los ferrocarriles del Chile*, editado por los señores Emilio Vassallo y Carlos Matus, y publicado en 1943, pero, en la edición de marzo de 1994 de la revista *El Ferroviario*, de EFE, está señalado que la Maestranza de San Eugenio empezó a funcionar en 1900. Parece probable que al autor del artículo en *El Ferroviario* le haya causado alguna confusión la cercanía entre la MSE netamente tal y las instalaciones anteriores, las que fueron desplazadas por la MSE. De ser así, no fue el único de confundirse de esa manera. De todos modos, comenzó a funcionar la Maestranza de Santiago en los primeros días del Ferrocarril del Sur, es decir, bastante antes de 1900.

La Maestranza de Santiago, ubicada al sur de la Estación Central, parece haber ocupado terrenos en el sector de la actual calle Pasaje Nuevo, un poco al sur de la Plaza Melipilla, y en ella se efectuaban reparaciones a locomotoras y coches, hasta la puesta en marcha de la MSB, a partir de 1920. La construcción de algunas locomotoras a vapor ha sido atribuida a la Maestranza de Santiago, incluidas entre ellas las de números: 66, en 1877; la segunda N° 76, en 1888; la N° 122, en 1886; la N° 124, 1888; las N° 222 a N° 224, en 1894, aunque, sin duda, estas máquinas fueron armadas, más bien que fabricadas, en la Maestranza. La Maestranza de Santiago seguía efectuando reparaciones a coches, después de la inauguración de la MSB.

---

\* Elaborado inicialmente el sábado, 14 de enero de 2006, a solicitud del señor Ceferino Barra M., Asesor Ejecutivo, EFE. Revisado y ampliado en diciembre de 2007.

Además, en las cercanías de la Estación Central había una casa de máquinas. Véase la foto Nº 1. Habría continuado en uso en esa capacidad hasta que se terminara la construcción de, a lo menos, la primera de las casas redondas de máquinas en San Eugenio, en 1927. Long, refiriéndose a (aproximadamente) ese año, dice que en San Eugenio había una de las más importantes casas de máquinas de la Red Sur, pero no es claro si se refiriera a la casa antigua o a la nueva de San Eugenio. (Rodney Long, *The Railways of South América*, tomo III, Oficina de Comercio del Gobierno de los Estados Unidos, 1930.) La propia Empresa de Ferrocarriles contribuyó a la confusión de terminología, puesto que en los años 1930, siguió comunicando cifras del número de reparaciones, de segundo grado, llevadas a cabo a locomotoras a vapor en la Maestranza de Alameda, aunque sin duda alguna, se refería a las reparaciones efectuadas en la de San Eugenio. La cantidad de esas reparaciones fluctuaba alrededor de 150 al año, y uno concluye que en la Maestranza de San Eugenio, se realizaba todas las reparaciones menores a locomotoras basadas en la 2<sup>da</sup> Zona (Santiago a Talca).

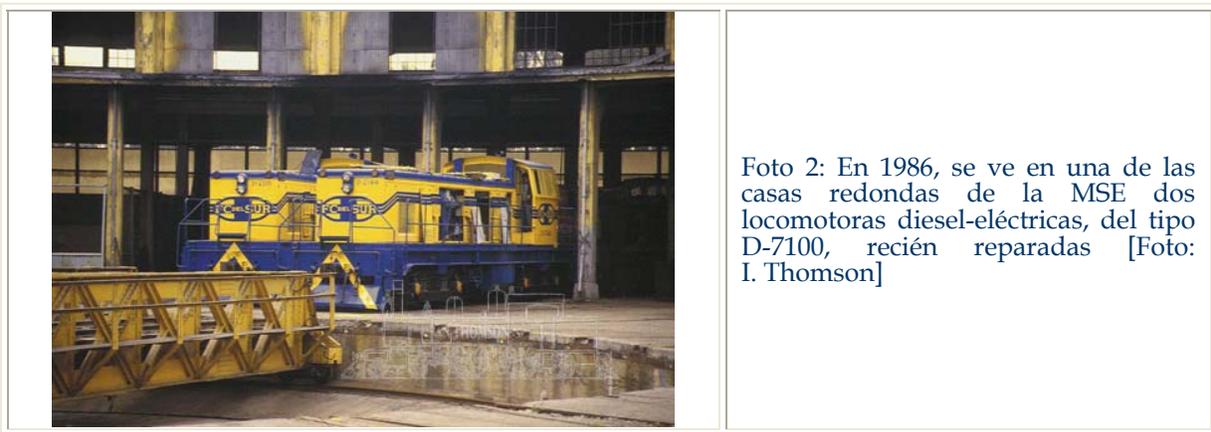


El primer uso de una parte del terreno adquirido por EFE, en 1905, parece haber sido para la construcción de casas para las familias de empleados ferroviarios. Rodrigo Hidalgo, investigador de la UC, informa que el Consejo Superior de Habitaciones Obreras promovió la construcción de una población de casas en el sector San Eugenio, a partir de alrededor de 1911 (lo que el presente autor acepta como razonable), agregando que en ese período “se erigió en los terrenos aledaños la nueva Maestranza de la Empresa Ferrocarriles del Estado que se construía por esos años” (de lo que tiene algunas dudas el presente autor). El terreno comprado en 1905, se ubicaba, en esa época, en la periferia de la zona urbanizada de Santiago, pero no estaba muy lejos de la Maestranza de Santiago, y parece a lo menos posible que las viviendas construidas en ese terreno hubieran albergado a los ferroviarios ocupados en esos dos recintos, con sus respectivas familias. Es tradicional la costumbre de las entidades gubernamentales de ubicar las viviendas sociales en la periferia del área urbanizada.

La construcción de la MSE, de acuerdo con las conclusiones preliminares del presente autor, no partió hasta más de unos quince años después de la compra del terreno. La casa de máquinas en cercanías de la Estación Central se volvía cada vez más obsoleta, faltando algunas instalaciones y elementos de equipamiento necesarios para la adecuada conservación de las locomotoras recién incorporadas. Por ejemplo, la tornamesa de la casa de máquinas de la Estación no pudo acomodar las locomotoras de tipo 70 (las “mikado”) que comenzaron a prestar servicios sobre las líneas de Santiago al sur, en 1920. Por no haber en la tornamesa de

la Estación, las máquinas de tipo 70 no pudieron entrar a los pozos de reparación, lo que, evidentemente, complicaba su conservación. No es evidente donde las locomotoras de tipo 70 se invirtieron, pero es posible que, para hacerlo, tuviesen que desplazarse a San Bernardo.

En julio de 1927, la casa de máquinas Nº 1 ya había sido mayormente terminada, y la Nº 2 se encontraba en vías de construcción. La obra correspondiente a por lo menos la Nº 2 fue contratada con la empresa N. M. Hansen. Su estilo arquitectónico es típico de la época y la forma de construcción es bastante firme. Los estanques de agua, ocupados principalmente para el reabastecimiento de los ténדרes de las locomotoras, fueron fabricados de concreto armado. Las dos casas redondas de máquinas consistían en una tornamesa central rodeada de vías techadas, cada una de las cuales tenía su pozo de mantenimiento, dotado de cañerías de agua, caliente y fría, y de aire, lo que facilitó las labores de limpieza de tubos de caldera y el lavado de las locomotoras. La casa Nº 1 tuvo una grúa eléctrica para levantar piezas pesadas en las labores de reparaciones rutinarias. Es evidente que las reparaciones de grados 1 y 2 se llevaron a cabo en las propias casas redondas. Véase la foto Nº 2.



El largo de la tornamesa en la casa de máquinas Nº 1 era de 24.70 metros, más que suficiente para invertir, o dirigir a la vía de estacionamiento indicada, las locomotoras más largas de la época. Tal como resultó, EFE nunca poseyó un tipo de locomotoras incapaz de invertirse en esa tornamesa. La de la casa de máquinas Nº 2 era aún más larga, midiendo 30 metros, y en ellas habría espacio para tanto una locomotora grande como una máquina chica, para maniobrar a esa.. En los dos casos, la tornamesa se movía eléctricamente. Véase la foto Nº 3.

Cabe poca duda que las casas de máquinas de la MSE eran tecnológicamente modernas en la época de su construcción.

**3. Las funciones e instalaciones de la MSE.** A partir de principios del decenio de 1960, creció la importancia relativa de la MSE, en comparación con la MSB, debido a tendencias como el reemplazo de la tracción a vapor por la a diesel y la eléctrica. A pesar de que hubo propuestas de mejorar los regímenes de conservación, aplicadas parcialmente, en la práctica las locomotoras a vapor necesitaban reparaciones generales a intervalos de cada 140 000 kms,

comparado con a cada 640 000 kms para las máquinas a diesel\*, y a cada 2 000 000 kms para la eléctricas. Puesto que las reparaciones generales se llevaron a cabo en la MSB, la paulatina extinción de la tracción a vapor redujo muy considerablemente sus actividades. En la realidad, puesto que una máquina a diesel o eléctrica pudo reemplazar unas dos de las a vapor, la baja en el volumen de tareas encargadas a la MSB fue aún mayor la indicada por la periodicidad entre reparaciones de las distintas categorías de locomotoras. En sus días de gloria, la MSB habitualmente reparaba anualmente unas 200 locomotoras, pero al llegar a fines del decenio de 1960, esa cantidad había bajado a alrededor de cien, 84% de ellas todavía a vapor, 15% a diesel y muy pocas eléctricas.† El programa de reparar locomotoras a vapor llegó a su fin en octubre de 1981, y a partir de ese momento, tenía sus días contados la MSB.

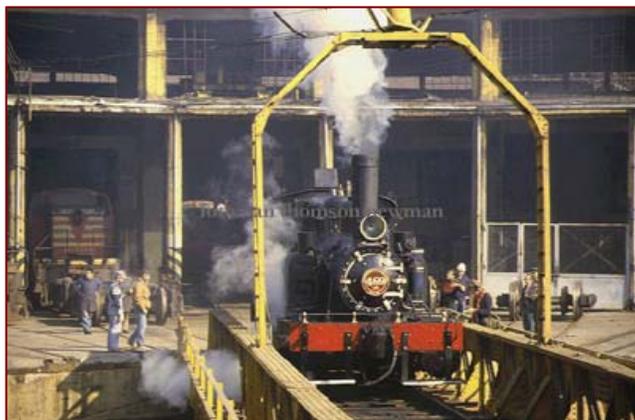


Foto 3: La tornamesa de una de las casas redondas de máquinas de San Eugenio; vista de 1987. [Foto: I. Thomson]

La suerte de la MSE fue, en gran medida, opuesta. En la MSE no se realizaban reparaciones generales pero sí las de menor envergadura, que seguían siendo muy necesarias con las más modernas formas de tracción. Por ejemplo, en la MSE se efectuaban las reparaciones de 240 000 kms, llamadas “ampliadas”, a las locomotoras eléctricas y diesel de tipo D-7100. En efecto, bajó el volumen total de la labor de conservación de equipos de tracción, y de la parte que quedó, ocurrió una transferencia relativa desde la MSB a la MSE. Al llegar a 1977, el personal ocupado en la MSE – de 801 personas – superaba el de la MSB, que trabajaban 692.

Las funciones de la MSE se dividieron entre las relacionadas con el material rodante propiamente dicho, y las de la infraestructura y sus equipos de apoyo (Vialidad).

Respecto al material rodante, las siguientes eran sus funciones:

- 3.1 reparación parcial de locomotoras eléctricas;
- 3.2 reparación parcial de automotores eléctricos;
- 3.3 revisión periódica de locomotora eléctricas;
- 3.4 revisión periódica de automotores eléctricos;
- 3.5 revisión periódica de locomotoras a diesel;

\* En la realidad, la periodicidad variaba entre 480 000 kms y 1 280 000 kms, según tipo de locomotora.

† El número reducida de reparaciones a locomotoras eléctricas se debía, en parte, a que la mayoría de ellas aún eran muy nuevas.

- 3.6 reparación parcial de coches;
- 3.7 reparación parcial de carros, y;
- 3.8 revisión y conservación de vehículos de calle.

Para cumplir esas funciones, en 1977 contaba con los siguientes talleres: (i) de aire acondicionado, (ii) autocarriles, (iii) automotores eléctricos, (iv) conservación de equipos y coches, (v) diesel, (vi) eléctrico, (vii) frenos, (viii) galvanoplastía, (ix) herrería, (x) locomotoras eléctricas, (xi) maquinarias, (xii) mecánicas varias, (xiii) revisión de coches, (xiv) reparación de carros, (xv) soldadores, y, (xvi) copería, los que, en total, cubrían 4.43 de un total de 11.89 hectáreas. En años anteriores, hubo variaciones; por ejemplo, hasta 1964, en la MSE se llevaron a cabo reparaciones de grados 1 y 2 a locomotoras a vapor de la Segunda Zona (Santiago a Talca, y ramales), y entre 1940 y 1964, se efectuaron revisiones a los automotores Flecha, a diesel. El taller de automotores eléctricos se instaló en la década de 1960. En 1985, se inició, por la última vez, la reparación de una locomotora a vapor, la pequeña Nº 5025, de trocha 60 cms, pero se trataba de un evento muy excepcional, y la obra quedaba inconclusa.

Aunque no encargada de las reparaciones generales de material rodante, algunos vehículos de menor envergadura fueron construidos en la MSE, entre ellos 60 carros de empuje, en 1939 y 1940, probablemente en la parte de Vialidad. A mediados del decenio de 1990, recibieron en la cochera de la MSE reparaciones bastante completas algunos buscarriles del ramal Talca a Constitución. Véase la foto Nº 4. A principios de 2008, siguió efectuando la MSE obras relativamente mayores a coches de pasajeros, puesto que allí se rehabilitaban provisoriamente los coches de un tren turístico a alta categoría, proyectado por la empresa *Evergreen*. Además, la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), autorizada por EFE, llevaba a cabo en la MSE la restauración de material rodante, como del coche salón de marca *Linke Hoffman*, Nº Z-155, que a la mitad del año se acercaba al momento de poder volver a prestar servicios, ahora de índole turística. Véase la foto Nº 5.



Foto 4: Buscarriles del ramal de Talca a Constitución esperan su turno para ser reparados en la Maestranza, en enero de 1999. [Foto: I. Thomson]

Los talleres y oficinas de la Maestranza de Vialidad ocupaban 1.50 de una superficie total de 6.50 hectáreas. Las funciones principales de esta Maestranza eran: (i) la fabricación de piezas de vías y puentes; (ii) la conservación de maquinaria de Vías y Obras, y, (iii) la conservación de la maquinaria de talleres de provincias. Sus talleres eran: (i) puentes, (ii) carpintería, (iii) grúas, (iv) torfremas, (v) cambios y cruzamientos, (vi) sillars KZ, (vii) mecánicas varias, (viii) lubricadores, (ix) máquinas de vía, (x) motores a combustión

interna, (xii) motocarriles, (xiii) eléctrico, (xiv) baterías, y, (xv) electrónico. El taller de puentes fue transferido a la MSE, desde Temuco, en 1936, y habría sido a mediados del mismo decenio que la MSE se convirtiera en la maestranza principal de vialidad de la Empresa. En el taller de puentes se fabricó vigas metálicas, losas de hormigón armado, etc..

Por la relativa cercanía de la MSE al centro de Santiago, el valor del terreno ocupado era relativamente alto. Por eso, no habrá constituido una ubicación económicamente optimizada para las actividades de maestranza, que podrían haber sido localizadas, sin complicaciones, en una zona más apartada. Por otra parte, la ubicación sí fue conveniente para las funciones de casa de máquinas, por su cercanía a la Estación Central, lo que significó que las locomotoras y coches que llegaban a esa última, tuvieron que desplazarse sólo un par de kilómetros para ser revisados, reabastecidos con agua y combustibles, etc.. Trenes enteros se invirtieron en la llamada “pera” de la MSE.



Foto: Eduardo Guzmán U.

Foto 5: A partir de mediados del decenio de 1980, EFE ha autorizado el uso de recintos de la MSE para la conservación de equipos históricos de parte de la ACCPF. En 2007 y 2008, bajo la presidencia de Sergio Carmona, un equipo coordinado por Eduardo Guzmán, restauró el coche salón, de marca Linke Hoffman, Nº Z-155, que aquí se ve en la cochera de la Maestranza. [Foto: E.Guzmán U.]

**4. Las casas de máquinas.** Sin contar los automotores Flecha, la MSE albergó exclusivamente locomotoras a vapor hasta aproximadamente 1950. Entre 1951 y 1964, fue casa para locomotoras tanto a vapor como a diesel - véase la foto Nº 6 - y, a partir de este último año, ha servido como base de operación de locomotoras eléctricas y las a diesel. Véase la foto Nº 7. La base de los automotores Flecha (diesel-eléctricos) fue la MSE, desde 1940 hasta aproximadamente 1963.



Foto 6: Una vista, tomada en 1963, de la casa de máquinas de MSE, mostrando la locomotora de carga Nº 901, de tipo 90, lista para desplazarse al patio Alameda desde donde arrastraría un tren destinado al sur. En los presentes momentos, la máquina hermana, Nº 903, precariamente conservada, es huésped de una de las casas redondas de la MSE. [Foto: colección I. Thomson, fotógrafo desconocido]

En 1964 se inauguraron los primeros tramos electrificados del ferrocarril de Santiago al sur, y simultáneamente, en la Segunda Zona (Santiago a Talca), la tracción a vapor fue efectivamente eliminada de los servicios públicos, lo que redujo la flota de locomotoras atendida por la MSE, por la mayor productividad de las nuevas unidades de tracción.\* Además, a partir del mismo año, empezaron a correr los automotores eléctricos, que asumieron responsabilidad de una fracción ascendiente de los trenes, hasta que, en 2007, todos los trenes de EFE eran operados por automotores.

Es imposible, a la altura del año 2006, saber cuales fueron las locomotoras asignadas a la MSE, puesto que son zonales las estadísticas que sobreviven sobre la materia, agrupándose todas las casas y los depósitos de máquinas de la Segunda Zona. Sin embargo, no cabe duda de que la MSE era la base, desde 1941 hasta 1964, de las locomotoras a vapor de mayor peso y poder de arrastre en el parque de EFE, es decir, 4-8-4 de tipo 100, y las 4-8-2 de tipo 110.



Foto 7: Una vista, tomada en 1986, de locomotoras eléctricas (de tipos 30 y 32) y a diesel (tipo 16.000), estacionadas en las vías que conducen a una de las casas redondas. Además, al fondo, se ve una máquina a vapor, de patio, de tipo 56, que en esa época, no estaba en uso regular. [Foto: I. Thomson]

En los días del vapor, las locomotoras radicadas en la MSE, cubrieron las siguientes tareas:

- (i) el arrastre de trenes de pasajeros, tanto de larga distancia como de cercanías, hasta Talca (o puntos intermedios) en el sur, y sobre el ramal a San Antonio y Cartagena (tipos 58, 80, 100, etc.);
- (ii) la operación de trenes de carga sobre las mismas rutas, y sobre la línea de circunvalación, hasta la Estación Ñuñoa (tipos 57, 70, 90, 110, etc.);
- (iii) llevar y traer coches a y desde la Estación Central (tipos 38, 57 etc.), y;
- (iv) maniobras del patio Alameda, de la Estación Central y de estaciones y patios de la línea de circunvalación (tipos 38, 57, etc.).

**5. La MSE en los años recientes.** Aunque las actividades de la MSE se decayeron en términos absolutos juntas con las de la Empresa en general, a partir de la década de 1960, según ya comentado, el papel de la MSE se vio reforzado, en un sentido relativo. En 1995, a raíz del cierre de la MSB, fueron transferidas a la MSE varias funciones adicionales, por

\* Algunos observadores cuentan del uso de la tracción a vapor en el ramal San Antonio, hacia fines de la década de 1960, pero en esa época, formalmente, ya habían sido dieselizados todos los ramales de tráfico local en la II Zona.

ejemplo, la oficina técnica y el taller de ruedas. Sin embargo, en esa época, las actividades de EFE en general seguían en descenso, a raíz del concesionamiento del transporte de cargas y una falta de inversión en los trenes de pasajeros de largo recorrido, de modo que esa transferencia no consiguió levantar el ritmo de trabajos de la MSE, cuyas vías acumulaban una cantidad cada vez mayor de material rodante en desuso, cuyo único destino era el desarme para chatarra. Por otra parte, una de las casas redondas fue ocupada por el Ferrocarril del Pacífico (FdP), para guardar equipos y efectuar distintas tareas menores de reparaciones.

Una excepción de ese declive general, constituyó la conservación de los automotores eléctricos dedicados al MetroTren, a partir de 1990. Inicialmente, esa fue llevada a cabo directamente por EFE, luego concesionándose a Temoinsa, una empresa concesionaria española, que ocupa la cochera de automotores eléctricos, que había sido construida en la época del Plan de Modernización de principios del decenio de 1960, y además ampliaciones de la misma. A Temoinsa EFE le encarga además la conservación de las locomotoras eléctricas de tipo 269 y los coches ocupados en el servicio para pasajeros a Temuco, en 2005 y 2006. Uno de los talleres de mayor importancia retenidos por la MSE fue el de ruedas, que, a partir de la concesión de algunos de los servicios ferroviarios, a mediados del decenio de 1990, atendió no solamente a EFE sin también a clientes externos.

Puesto que el área cubierta por la MSE se había vuelto mucho más extensa que la necesaria para la realización de las tareas que seguían llevándose a cabo en ella, EFE contemplaba la enajenación de una parte del terreno ocupado, y, en diciembre de 2004, firmó un convenio con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que permite la reconversión de una parte de esos terrenos. (Véase: [http://www.efc.cl/html/noticias/minvu\\_efc.php](http://www.efc.cl/html/noticias/minvu_efc.php).) 45 hectáreas de terreno ocupado por EFE se reurbanizarían, como parte del Proyecto Bicentenario del Anillo Interior de Santiago. Sin embargo, EFE no desocuparía la totalidad del terreno de la MSE, y USD 4 millones se invertirán en la construcción de un nuevo taller de mantenimiento y otras obras.

Por el Decreto No. 2050 del Ministerio de Educación, del 23 de octubre de 2007, distintos sectores de la MSE se declararon Monumento Nacional, categoría Zona Típica. Comprendidos por la declaratoria son las dos casas redondas de máquinas, bodegas y otros elementos de gran valor histórico. Se conversa sobre la posibilidad de trasladar al terreno MSE el Museo Ferroviario, actualmente albergado en el Parque Quinta Normal.

---

\* La discontinuación de los trenes de coches arrastrados por locomotoras de tipo 269 dejó cesantes esos equipos. Están guardados en los terrenos asignados a Temoinsa en la MSE.