

FERROCARRIL MILITAR

El Batallón de Ferrocarrileros fue designado por las autoridades de la época¹, para que se hiciera cargo de una nueva vía que se construía entre las ciudades de Puente Alto al Volcán, en el Cajón del Maipo. Su sistema tractivo, estuvo conformado por "pequeñas" locomotoras a vapor de ancho de línea de 0,60 centímetros, sin perjuicio de lo cual, en años posteriores también se incluyeron automotores y locomotoras diesel, estas últimas, con muy poco kilometraje debido al cierre de la línea. El servicio de pasajeros (1ª y 3ª clase), fue servido por angostos y pequeños coches de madera (posteriormente metálicos), de los cuales se han conservado algunos ejemplares, actualmente en proceso de restauración. Como ya señalamos anteriormente, el gobierno acordó entregar la administración del ferrocarril, al Batallón de Ferrocarrileros "... considerando la necesidad de procurar la instrucción práctica al personal del Cuerpo de Ferrocarriles, dispuso, por decreto N° 129, de 20 de Abril de 1913, del Ministerio de Ferrocarriles, que la explotación del Ferrocarril quedara a cargo del comandante del Batallón de Ferrocarrileros, en las siguientes condiciones: entrega bajo inventario, itinerario, tarifas, reglamentos, y presupuestos de gasto sometidos a la aprobación del Ministerio de Ferrocarriles."¹⁴

Los primeros estudios de construcción del Ferrocarril Militar se iniciaron en 1902, los trabajos en 1906, lo que potenció este sector y "se puede decir que iniciada en Puente Alto en 1906, llegó al Canelo en 1910, al Melocotón en 1911 y al Volcán en 1914..."¹⁶, con una distancia de 60 kilómetros, poseía las siguientes estaciones:

| Estaciones | Kilómetro | Altura (mts. s./n./m.) |
|-------------------|------------------|-------------------------------|
| Puente Alto | 0 | 713 |
| La Obra | 5 | 786 |
| El Canelo | 13 | 843 |
| El Manzano | 19 | 887 |
| San José | 26 | 967 |
| El Toyo | 32 | 1.010 |
| Melocotón | 35 | 1.023 |
| Tenera | 41 | 1.102 |
| El Ingenio | 47 | 1.191 |
| San Gabriel | 51 | 1.258 |
| Los Queltehues | 58 | 2 ---- |
| Volcán | 60 | 1.405 |

Fuente: "Los Ferrocarriles de Chile", Santiago Marín V., Pág. 241.

¹ Posiblemente en un primer minuto se debe haber considerado entregar este servicio a FF. CC. del Estado.

¹⁴ "Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización", Pág. 175.

¹⁶ Santiago Marín, op. cit., Pág. 240.

Hacia 1944 el ferrocarril contaba con el siguiente equipo: 1 locomotora articulada N° 7, la que fue adquirida en Alemania en 1927 de 35 toneladas y disposición de ruedas 0-6-0 – 0-6-0t³, dos locomotoras de 16 toneladas, disposición de rudas 0-6-2, además de 6 bodegas, 6 cajones y 6 planos de 14 toneladas y 4 coches de 2ª y 2 de 1ª. Es en este periodo (años ´40) se vuelve pensar en la idea de retrochar el circuito. Para ello se estudio potenciar la misma trocha o reconvertirla a 0,75 mm. (o 0,762 mm⁴) e incluso se pensó en un metro, con conexión a alguna línea de EFE o del Ferrocarril del Llano del Maipo, que usaba un metro.

Finalmente este ferrocarril fue cerrado en febrero de 1964. Existe cada cierto tiempo el interés de parte de la comunidad del Cajón del Maipo y Puente Alto, en reponer este trayecto con fines turísticos, iniciativa que se empieza a concretar con el proyecto *Ave Fénix*.

Entre los factores que llevaron a cerrarlo, se pueden mencionar:

- El ferrocarril dejó de ser eje estratégico en Chile⁵. Con lo cual, la posibilidad que los ferroviarios paralizarán el país, se empezó a diluir, además ya no sería necesario tener capacitados al ejército en la operación ferroviaria⁶, ya que el transporte por carretera era mucho más flexible.
- Los volúmenes de carga transportados disminuyeron⁷.
- El sistema de movilización por teléfono se encontraba en mal estado.
- El camino, que se construyó paralelo (no hay mucho espacio para otra cosa) se empezó a asfaltar y por tanto el tiempo y las velocidades promedio del tren no podrían competir con los buses y automóviles particulares.
- El batallón paso a llamarse “Regimiento de Ingenieros de Montaña”, con lo cual la carrera funcionaria y de renovación de personal del ejercito se empezó a extinguir.
- Y finalmente, el Cajón del Maipo dejó de tener importancia estratégica para los uniformados.

Además podemos señalar que para los militares la mantención de la vía era onerosa, ya que hay que hacerlo en forma permanente, a pesar de los bajos flujos. También debe considerarse los desprendimientos de material de los cerros (por lluvias y otros), lastramiento, mantención de la vía, control de los puentes y otros

³ Ver mención e imagen de esta máquina en “Una Nueva Perspectiva de la Historia del Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo”, Ian Thomson, diciembre de 2005 (en www.monumentos.cl)

⁴ Esto era utilizando el material rodante del ferrocarril “abandonado” del Ferrocarril salitrero de Junín “En el norte del país existen dos ferrocarriles, actualmente paralizados, uno es la Oficina Salitrera Carolina a la Caleta de Junín... se propone que el Gobierno adquiera el ferrocarril de Junín en conformidad al inventario anexo... trasladar todo este material y equipo a Santiago para reutilizarlo en el Ferrocarril al Volcán con ramal a Nos. Se puede uniformar la trocha desde Santiago al Volcán con un ramal a Nos, con la misma trocha de 0,762 mm.”. En Archivo Técnico del Departamento de Ferrocarriles, Dirección de Obras Públicas de Chile, 1943.

⁵ Si bien en los años ‘80 y hasta el fin del gobierno militar (los gobiernos democráticos son otra historia) se le dio importancia estratégica, pero no los recursos para concretarlas, salvo la rehabilitación de las locomotoras de Temuco y parte de las vías en el norte del país.

⁶ Si bien existieron instructivos confidenciales que tendieron a movilizar el ferrocarril en caso de guerra, como el lógico y ocurre en todos los países.

⁷ Los vagones de carga transportaban hasta 12 toneladas.

de orden práctico como son los cruzamientos a nivel, en un periodo en que el flujo de automóviles iniciaba su crecimiento, ya que no había barreras y menos guarda cruces.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, LA OBRA

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, a 8,5 kilómetros de Puente Alto, sector La Obra, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, EL CANELO

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, a 100 metros al sur de esta vía, en el sector El Canelo, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, EL MANZANO

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, a 70 metros al Sur de esta vía en el sector El Manzano, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, SAN JOSÉ

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, en la calle Cañada Norte N° 01256, en el sector San José, en la comuna del mismo nombre, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, EL MELOCOTÓN

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, kilómetro 34, en el sector El Melocotón, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, SAN ALFONSO

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, sector bajo del pueblo de San Alfonso, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, EL ROMERAL

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25 con el cruce de la vía El Embalse, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

ESTACION DEL FERROCARRIL MILITAR, SAN GABRIEL

Esta estación se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25 con el cruce de la vía El Embalse, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho edificio fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

PUENTE METÁLICO DEL FERROCARRIL MILITAR, SOBRE EL RIO COLORADO

Esta estructura se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, a 20 kilómetros de Puente Alto, sector El Colorado, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho puente fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

PUENTE METÁLICO DEL FERROCARRIL MILITAR, EL JAVONCILLO

Esta estructura se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, a 20 kilómetros de Puente Alto, sector El Colorado, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho puente fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

PUENTE METÁLICO DEL FERROCARRIL MILITAR, SOBRE EL ESTERO EL MELOCOTÓN

Esta infraestructura se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, en el kilómetro 35 lado poniente, en el sector El Melocotón, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho puente fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

TÚNEL DEL FERROCARRIL MILITAR, TINOCO

Esta obra de arte se ubica en el camino El Volcán, Ruta G-25, en el sector El Jaboncillo, entre San Alfonso y Boyemar, en la comuna de San José de Maipo, Provincia Cordillera en la Región Metropolitana. Dicho túnel fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 423, del 05 de noviembre de 1991.

LOCOMOTORA TÉNDER A VAPOR ¿N° 4?

Esta es una locomotora-tender de trocha 0,60 mm., la cual se mantuvo operativa hasta 1959, según señala el Decreto. Habría sido fabricada en 1909 por Jung⁸ de Berlín, Alemania y sólo puesta en servicio en 1909 entre Puente Alto a El Manzano. Existe la posibilidad que ésta locomotora haya pertenecido a FF. CC. del Estado y traspasada en una fecha no determinada por falta de fuentes documentales, si fuese así, sería un modelo tipo a fabricada por Arn Jung⁹. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|--------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : JUNG |
| PAIS – COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 1306 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 4 |
| TIPO - TYPE | : |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 0-6-2t |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1909 - 1957 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 28 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : km./hr. |
| TROCHA - GAUGE | : 0,60 mm. |
| CAPACIDAD DE AGUA | : 3,5 litros |
| CAPACIDAD DE CARBÓN | : 1 t. |
| ALTURA -HIGH | : 3,50 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 6,950 mts. |
| ANCHO-WIDE | : mts. |
| POTENCIA H.P. | : 80 |

LOCOMOTORA JUNG DIESEL-HIDRAULICAS LC 24

LOCOMOTORA DIESEL-HIDRAULICAS LC 24, N° 14.442, TIPO D, J-2 (no está incluida no colocar)

Locomotoras que funcionaron por muy poco tiempo y por tanto su kilometraje es relativamente mínimo.

Fabricadas por JUNG en Alemania fueron equipadas con motores Motorenwerke Mannheim (MWM), podían arrastra un tren de hasta 120 toneladas. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

~~Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.~~

⁸ Catalogo de Locomotoras a vapor existente en Chile, 1 de enero de 1998, Ian Thomson.

⁹ Ver “Una Nueva Perspectiva de la Historia del Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo”, Ian Thomson, diciembre de 2005 (en www.monumentos.cl). No es la única inconsistencia de EFE en cuanto al material ferroviario y sobre todo sobre las máquinas a vapor de trocha de 0,60 mm. como ocurre con la locomotora N° 5025 ubicada en el Museo Ferroviario de Santiago.

| | |
|---|----------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : ARN JUNG LOKOMOTIVFABRIK |
| PAIS – COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 14.442 (J-2) |
| TIPO - TYPE | : diesel-hidráulica |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT | : B-B |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1976-1987 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 26 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 32 km./hr. |
| TROCHA - GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,03 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 8,40 mts. |
| ANCHO-WIDE | : 2,13 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 220 |
| KILÓMETROS RECORRIDOS A 1987 | : 6.651 ¹⁰ |

LOCOMOTORA DIESEL-HIDRAULICAS LC 24, N° 14.443, TIPO D, J-3

Locomotoras que funcionaron por muy poco tiempo y por tanto su kilometraje es relativamente mínimo.

Fabricadas por JUNG en Alemania fueron equipadas con motores Motorenwerke Mannheim (MWM), podían arrastra un tren de hasta 120 toneladas. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|----------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : ARN JUNG LOKOMOTIVFABRIK |
| PAIS – COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 14.443 (J-3) |
| TIPO - TYPE | : diesel-hidráulica |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | B-B |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1976-1987 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 26 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 32 km./hr. |
| TROCHA - GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,03 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 8,40 mts. |
| ANCHO-WIDE | : 2,13 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 220 |
| KILÓMETROS RECORRIDOS A 1987 | : 8.506 ¹¹ |

¹⁰ Informe de Teniente Coronel Francisco Varela Gantes.

LOCOMOTORA DIESEL-HIDRAULICAS LC 24, N° 14.444, TIPO D, J-4

Locomotoras que funcionaron por muy poco tiempo y por tanto su kilometraje es relativamente mínimo.

Fabricadas por JUNG en Alemania fueron equipadas con motores Motorenwerke Mannheim (MWM), podían arrastra un tren de hasta 120 toneladas. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|----------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : ARN JUNG LOKOMOTIVFABRIK |
| PAIS – COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 14.444 (J-4) |
| TIPO - TYPE | : diesel-hidráulica |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | B-B |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1976-1987 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 26 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 32 km./hr. |
| TROCHA - GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,03 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 8,40 mts. |
| ANCHO-WIDE | : 2,13 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 220 |
| KILÓMETROS RECORRIDOS A 1987 | : 6.340 ¹² |

LOCOMOTORA DIESEL-HIDRAULICAS LC 24, N° 14.445, TIPO D, J-5

Fabricadas por JUNG en Alemania fueron equipadas con motores Motorenwerke Mannheim (MWM), podían arrastra un tren de hasta 120 toneladas. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|-----------------------|----------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : ARN JUNG LOKOMOTIVFABRIK |
| PAIS – COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 14.445 (J-5) |

¹¹ Informe de Teniente Coronel Francisco Varela Gantes.

¹² Informe de Teniente Coronel Francisco Varela Gantes.

| | |
|---|------------------------|
| TIPO - TYPE | : diesel-hidráulica |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT | : B-B |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1976-1987 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 26 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 32 km./hr. |
| TROCHA - GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,03 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 8,40 mts. |
| ANCHO-WIDE | : 2,13 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 220 |
| KILÓMETROS RECORRIDOS A 1987 | : 11.431 ¹³ |

COCHE DE PASAJEROS DE MADERA

En general los coches de madera para trocha de 0,60 mm. tenían un largo cercano a los 10 metros con un ancho de dos, con asientos en forma de banca (asientos longitudinales) para poder llevar la mayor cantidad de pasajeros. En junio de 1911 se recibieron propuestas para material rodante de trocha de 0,60 m. para los ferrocarriles de Chillán a Recinto, Saboya a Capitán Pastene y el FF. CC. Militar, de dos fábricas, Orestein Koppel-AK-AG y American Car y Foundry C°, representadas por Walter Bade y W. R. Grace y Cia. respectivamente. Esta comprendía equipos de primera clase, mixtos (1ª y 3ª), tercera clase, y correo-equipaje, en relación a los de primera se recibieron propuestas de asientos transversales y longitudinales. Además consideraba la compra de carros reja, bodegas, cajones, planos, con diferentes configuraciones. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|----------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : Orenstein & Koppel S. A. |
| PAIS - COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO – RUNNING N° | : |
| TIPO – TYPE | : Coche de madera |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 2 bogies |
| AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE | : 1908 ¹⁴ - |
| PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT | : 8.000 kilos aprox. |
| VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED | : km. /hr. |
| TROCHA – GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTO - HIGH | : 2,90 mts. |
| LARGO – LONG (con tender) | : 10,400 mts. (aprox.) |
| ANCHO-WIDE | : 2,00 mts. |
| CAPACIDAD | : |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : |

(información sujeta a confirmación)

¹³ Informe de Teniente Coronel Francisco Varela Gantes.

¹⁴ Es contradictorio el Decreto, por cuanto señala en una parte 1906 y en otra 1908 para la fecha de fabricación de los coches de pasajeros, tema que habrá que investigar.

COCHE DE PASAJEROS DE MADERA

Si bien el FF. CC. Militar no tenía relaciones con FF. CC. del Estado, en cuanto a material rodante, sus diseños se parecen a los usados por estos últimos¹⁵. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|----------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : Orenstein & Koppel S. A. |
| PAIS - COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO – RUNNING N° | : |
| TIPO – TYPE | : Coche de madera |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 2 bogies |
| AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE | : 1908 ¹⁶ - |
| PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT | : 8.000 kilos aprox. |
| VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED | : km. /hr. |
| TROCHA – GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTO - HIGH | : 2,90 mts. |
| LARGO – LONG (con ténder) | : 10,400 mts. (aprox.) |
| ANCHO-WIDE | : 2,00 mts. |
| CAPACIDAD | : |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : |

(información sujeta a confirmación)

COCHE DE PASAJEROS DE MADERA

Estos coches siguen el mismo diseño de los coches alemanes de tercera clase Koppel, pero bastante diferentes en las terminaciones finales de ellos (habrá que estudiarlo más en detalle). Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|-------------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : Orenstein & Koppel S. |
| A. ¹⁷ | |
| PAIS - COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO – RUNNING N° | : |
| TIPO – TYPE | : Coche de madera |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 2 bogies |
| AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE | : 1908 ¹⁸ - |

¹⁵ Los coches de EFE en 1924, fueron construidos por la Maestranza de Concepción (3ª Zona) para el Ferrocarril de Chillán a la Termas y en 1953 sobrevivían los números I-p 6-7-10 -11.

¹⁶ Es contradictorio el Decreto, por cuanto señala en una parte 1906 y en otra 1908 para la fecha de fabricación de los coches de pasajeros, tema que habrá que investigar

¹⁷ FF. CC. del Estado, traspasó algunos de los coches de tercera clase al FF. CC. Militar, como ocurrió con el III-p-3 por el Decreto Supremo N° 575 del 16 de diciembre de 1960, con 30 asientos; el III-p-17 con 24 asientos; el I-p-5 con 30 asientos, fabricados por Koppel y los primera I-p-5, Koppel, I-p-6, fabricado en 1924 por la Maestranza de Concepción, con 26 asientos. La gran mayoría de los coches de pasajeros de FF. CC. del Estado de trocha de 0,60 mm. fueron construidos por Koppel.

| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT | : 8.000 kilos aprox. |
| VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED | : km. /hr. |
| TROCHA – GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTO - HIGH | : 2,90 mts. |
| LARGO – LONG (con tender) | : 10,400 mts. (aprox.) |
| ANCHO-WIDE | : 2,00 mts. |
| CAPACIDAD | : |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : |

(información sujeta a confirmación)

COCHE COMEDOR

Construido en la Maestranza de Ferrocarriles del Estado de Concepción, este es un coche que fue habilitado como comedor. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 278, del 17 de julio de 2009.

| | |
|--|--|
| FABRICANTE - BUILDER | : Maestranza de Concepción ¹⁹ |
| PAIS - COUNTRY | : Alemania |
| NÚMERO – RUNNING N° | : |
| TIPO – TYPE | : Coche de madera |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 2 bogies |
| AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE | : 1924- |
| PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT | : kilos aprox. |
| VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED | : km. /hr. |
| TROCHA – GAUGE | : 0,60 mm. |
| ALTO - HIGH | : 2,90 mts. |
| LARGO – LONG (con tender) | : 10,400 mts. (aprox.) |
| ANCHO-WIDE | : 2,00 mts. |
| CAPACIDAD | : |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : |

(información sujeta a confirmación)

¹⁸ Es contradictorio el Decreto, por cuanto señala en una parte 1906 y en otra 1908 para la fecha de fabricación de los coches de pasajeros, tema que habrá que investigar

¹⁹ Esta Maestranza se especializó en la mantención, transformación y posiblemente reconstrucción del equipo de trocha angosta, atendiendo a otros ferrocarriles de trochas de 0,60 metros. También la Maestranza Central de San Bernardo reparó y retrochó locomotoras a vapor.