

LOCOMOTORA N° 851, TIPO 80

Hubo 69 máquinas de este tipo, construidas entre los años 1929 y 1953¹. Los envíos encargados hasta el año 1947, provinieron de la empresa Baldwin en los Estados Unidos². Algunos años después, cuando se quiso encargar más, la empresa norteamericana había dejado de fabricar locomotoras a vapor y, por lo tanto, las últimas 30 debieron construirse en Japón, por Mitsubishi. La locomotora 851, es una de éstas, siendo las únicas máquinas a vapor de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, fabricadas en Japón. Nueve locomotoras del tipo 80, siete japonesas y dos norteamericanas fueron restauradas en los años 80, para poder prestar servicios en situaciones de emergencia. Se guardaron en la Casa de Máquinas de Temuco, donde existen, además de otros tipos. Hoy en día, no se encuentran operativas, salvo la N° 820³.

Se usaron en trenes de pasajeros y de carga entre Alameda- Talca-, San Rosendo-Temuco y desde Alameda a Cartagena. Luego, especialmente después de la llegada de las locomotoras japonesas, se emplearon, también a Concepción y hasta Puerto Montt. Una vez que la electrificación llegó hasta Laja y Concepción, su empleo fue restringido al sur del país. Este tipo de máquinas “son tan adecuadas para trenes de carga, como para arrastrar trenes de pasajeros, cosa que no se presenta en muchas ocasiones... para que solicitáramos –nuevamente... cotizaciones por máquinas montaña...”⁴ En sus últimos años de uso regular, sus bases de operaciones fueron las casas de máquinas de Temuco, San Rosendo y Concepción.

La N° 851 fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998. Se mantuvo operativa hasta 1996, formando parte de los ya míticos Trenes del Recuerdo a cargo de Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario en conjunto con EFE.

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 851
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-2

¹ Estas últimas unidades, fabricadas por Mitsubishi a un valor de U. S. \$ 4.000.000.- CIF en puerto chileno.

² Algunas de ellas fueron armadas en la Maestranza Central de San Bernardo (3 en 1947).

³ Existen otras máquinas tipo 80 que han sobrevivido como la N° 802 en San Rosendo, la N° 823 en Villa Alemana, además de la N° 851 en San Eugenio.

⁴ Carta del representante de Wessel & Duval y Cia, S. A. C al Jefe del Departamento de Tracción y Maestranzas de FF. CC del Estado, señor Eduardo Biggs, el 2 de diciembre de 1937.

AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1953 –19
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 163,8 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 105 km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN – COAL CONSUMPTION	: 22 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA – WATER CONSUMPTION	: 178 lts/km.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTURA	: 4,4 mts.
LARGO (con tender)	: 21.867 mts.
POTENCIA EN H.P.	: 1.666

LOCOMOTORA Nº 489, TIPO 56

Locomotora ténder de maniobras. Hubo cinco máquinas de este tipo, desde la 487 a 491. Hoy se conserva en la Maestranza de San Eugenio, en la Casa de Máquinas Diesel. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento Nº 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE- BUILDER	: The Baldwin Locomotive Works
PAIS – COUNTRY	: U. S. A.
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING Nº	: 489T
TIPO - TYPE	: 56
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT:	0-6-0T
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1908 –19
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 36.400 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEE	: km./hr.
CAPACIDAD DE CARBÓN	: 1.200 kg. /
CAPACIDAD DE AGUA	: 2.830 lts/
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTURA	: mts.
LARGO (con tender)	: 28'-5"
POTENCIA EN H.P.	:

LOCOMOTORA Nº 714, TIPO 70

Se contó con cincuenta y tres máquinas de este tipo, las que fueron fabricadas por la firma norteamericana American Locomotives Company entre 1919 y 1925. En su mayoría fueron destinadas a trenes de carga y de pasajeros en la Red Sur. La 714, se utilizó en diversas ocasiones en el Tren de la Araucanía que ha sido el tren de pasajeros más pesado que haya llegado a Lonquimay (IX región).

Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 582 del 1 de diciembre de 1989 y hoy no se encuentra operativa.

FABRICANTE- BUILDER	: ALCO.
PAIS – COUNTRY	: Canadá, Montreal
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 714
TIPO - TYPE	: 70
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-8-2
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1922 - 1982
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 136 T.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 70 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 24,6 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 196,82 lts/km.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,244 mts.
LARGO (con tender)	: 20,660 mts.
POTENCIA EN H. P.	: 1.309

LOCOMOTORA N° 903, TIPO 90

Esta locomotora fue restaurada por Ferrocarriles del Estado (EFE) en 1984 como parte de las celebraciones del Centenario de la Empresa (que contemplaba a su vez la inauguración del Museo Ferroviario de Santiago). Construida en Alemania por F. Krupp en 1935, fueron compradas para llevar los trenes de carga de la Segunda Zona de Ferrocarriles del Estado. 5 fueron construidas por Krupp (901 a 905) y diez por Esslingen (906 a 915), también de Alemania. Muy similares en diseño y características técnicas a las tipo 100, hoy se conserva sólo una en la Maestranza de San Eugenio, en la Casa de Máquinas Diesel. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: F. Krupp
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 903
TIPO - TYPE	: 90
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-8-2
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1936 -
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 184 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: km. /h.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: lts. /km.

CAPACIDAD DE CARBÓN	: 8 t.
CAPACIDAD DE AGUA	: 34 m3
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: mts. aprox.
LARGO (con tender)	: 22,910 mts.
POTENCIA EN H.P.	:

LOCOMOTORA A VAPOR N° 1

Esta máquina ha sido reenumerada como N° 1, lo que no se condice con su número original, que habría que investigar. Posiblemente corresponde a una locomotora Maffei de 1912, pero todos los antecedentes están sujetos a revisión. “corrió” por última vez, cuando los ferroviarios la sacaron a una marcha del candidato en esa época Ricardo Lagos, periodo en la cual le colocaron el número 5 de la lista que tenía en la papeleta de elección presidencial. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: Maffei
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 4336
NÚMERO – RUNNING N°	: “1”
TIPO - TYPE	:
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	0-4-0 tp
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1928 -
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 9,3 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: km. /h.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: lts. /km.
CAPACIDAD DE CARBÓN	: 460 k.
CAPACIDAD DE AGUA	: 700 litros
TROCHA - GAUGE	: 0,60 mm.
ALTURA	: 2,685 mts. aprox.
LARGO (con tender)	: 5,230 mts.
POTENCIA EN H.P.	:
CANTIDAD	: 2 (N° 5046 y N° 5047)

COCHE DE PASAJEROS DE FERROCARRILES DEL ESTADO, I-311

Construido en la Maestranza de Barón en 1941 por un valor de la época de \$ 450.000.- se le instaló marco metálico y esqueleto metálico por razones de seguridad. Tenía una capacidad de 61 pasajeros sentados, con una tara de 35.000 kilos. Fue rotulado con este número por el oficio 10220/233 del 4 de

diciembre de 1941. Fue dado de bajo por el oficio 1126/DMRR=209.1 del 9 de marzo de 1976 y se ratificó por el Decreto 5/17 del 2 de agosto de 1976. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998. Su estado es bastante comprometido debido al robo de casi todas sus piezas.

COCHE DE PASAJEROS DE FERROCARRILES DEL ESTADO, II-732 este está en el decreto, pero el que está físicamente es el II 2034

Este coche fue fabricado por la empresa chilena SOCOMETAL, entraron en servicio en septiembre de 1962, originalmente fueron rotulados como coches de tercera clase, renumerados en 1962 a segunda clase, con una capacidad de 114 pasajeros. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: SOCOMETAL
PAIS . COUNTRY	: Chile
NÚMERO – RUNNING N°	: II-732
TIPO – TYPE	: Coche de Segunda Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1962-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: mts.
LARGO – LONG	: mts.
ANCHO-WIDE	: mts.
CAPACIDAD	: 114 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: ()

COCHE DE SEGUNDA CLASE, II-2034

Estos coches metálicos fueron construidos en Bélgica por Gregg (Société Gregg d'Europé) e ingresaron al servicio entre 1953 a 1954. Con un costo de U\$ 25.935, puntualmente este equipo entró en servicio el 15 de octubre de 1954 y pasaron en 1960, desde la nomenclatura II-834 al II-2034. En 1977 pasó de la dotación de la 2ª Zona de EFE a la 1ª. Fue dado de baja por Decreto N° 550, del 26 de noviembre de 1987.

FABRICANTE - BUILDER	: Gregg
PAIS . COUNTRY	: Bélgica

NÚMERO – RUNNING N°	: II-2034
TIPO – TYPE	: Coche de Segunda Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1953-54
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 31.300 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4.080 mts.
LARGO – LONG	: 22 mts. (sin enganches)
ANCHO-WIDE	: mts.
CAPACIDAD	: 124 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 30 (II-2031 al II-2060)

COCHE DE PASAJEROS/BAR DE FERROCARRILES DEL ESTADO, I-355

Este equipo es interesante, porque fueron habilitados con un bar (o buffette) y una capacidad de 56 asientos, sin cabina de conductor. El bar mide 5,5 metros de largo, con lo cual se le conocieron como las bar largo, en relación a otros que se construyeron más pequeños de 4,064 metros de largo. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: Maestranza de Barón
PAIS . COUNTRY	: Chile
NÚMERO – RUNNING N°	: I-355
TIPO – TYPE	: Coche de Primera Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1956-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,173 mts.
LARGO – LONG	: 22,565 mts.
ANCHO-WIDE	: 2,960 mts.
CAPACIDAD	: 58 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 6 (I-351 al I-356)

COCHE DE PASAJEROS I-235 (DESAPARECIDO)

Por un valor de la época de L. 5.049.-, fue fabricado por Linke Hofmann en 1929. Este coche aparece dado de baja por Decreto N° 235 del 26 de noviembre de

1987. Fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS - COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: I-235
TIPO – TYPE	: Coche Primera Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1929 -
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 49,800 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,347 mts.
LARGO – LONG	: 18,638 mts.
ANCHO-WIDE	: 2,948 mts.
CAPACIDAD	: 62 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 20 (I-221 al I-240)

COCHE COMEDOR Y-17 (ESTA EN VALPARAÍSO TREN MAS LENTO DEL MUNDO)

Coche Comedor alemán, transformados a partir de coches de primera clase entre los años 33 y 34, en este caso del I-242. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS - COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Y-17, ex I-242
TIPO – TYPE	: Comedor
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2 bogies	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1930 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 47,6 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,347 mts.
LARGO – LONG (con tender)	: 22,560 mts.
ANCHO – WIDE	: 2,948 mts.
CAPACIDAD	: 40 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 09 (Y-16 al Y24)

MAESTRANZA DE FF. CC. DEL E., SAN EUGENIO

La creación de los Ferrocarriles del Estado, en enero de 1884 vino a unificar los criterios en cuanto al material rodante que se utilizaban en las tres administraciones⁵ que existían hasta la época. La empresa estatal, nació de la fusión de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago, Santiago “al Sur” y el de Chillán-Talcahuano-La Frontera.

Dicha compañía iniciará la búsqueda de máquinas a vapor, coches de pasajeros y vagones de carga que permitiera la normalización del equipo. Estos eran diferentes y en algunos casos no compatibles entre sí, motivo que complicaba la operación y mantención de este.

A su vez, el crecimiento en el movimiento de carga y pasajeros, la extensión de la red férrea y el aumento de las dimensiones del equipo, hizo que ferrocarriles se viera en la necesidad de contar con maestranzas en mejores condiciones que hasta la fecha poseían, haciéndose “imperiosa (la) necesidad de construir en Valparaíso y Santiago, por lo menos Maestranzas que reúnan las condiciones apropiadas a su objeto, pues, las que hoy existen, sólo tienen el nombre de tales”⁶.

Esta realidad hizo que en la sesión del Consejo de ferrocarriles del 7 de febrero de 1900 se autorizara la construcción de la Maestranza en San Eugenio, viéndose a su vez, la factibilidad de instalar otra en San Bernardo.

Iniciativa que se habría acrecentado en 1905 cuando “se compró 147.762 m² de terreno a 0.35 por m² en San Eugenio, para construir una Maestranza, en el recinto que actualmente está ubicado las instalaciones de Tracción de San Eugenio”⁷.

Es interesante rescatar que la primera Maestranza de Santiago de Ferrocarriles del Sur (1857) se habría emplazado cerca de este lugar (patios de Alameda), convirtiéndose en uno de los más antiguos para el uso ferroviario en el país⁸.

⁵ Ver “El Debate entre las Bondades de la Tecnología “Americana” o “Inglesa” en los Ferrocarriles Estatales Chilenos de la Década de 1870”, Ian Thomson, Ediciones Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile 2002.

⁶ Darío Zañartu, Director General de FF. CC. del Estado, en la Memoria de Ferrocarriles del Estado de 1899

⁷ Vasallo y Matus, “*Ferrocarriles de Chile*”, Historia y Organización, pág. 223.

⁸ Existe un trabajo por hacer en este tema, es interesante revisar el Plano de Santiago del Álbum de Planos de las Principales Ciudades y Puertos de Chile de Nicolás Boloña de 1896, en donde la “Maestranza de los Ferrocarriles del Estado”, se ubica en el mismo lugar que hoy se encuentra (Mapoteca de la Biblioteca Nacional).

Este sector de la capital era el límite sur poniente de la ciudad, la cual sería rodeada por el ferrocarril de circunvalación hacia finales del siglo XIX. Además en los terrenos anexos a la maestranza de ferrocarriles se instalarán posteriormente poblaciones como la de los funcionarios de FF. CC. del E. (1920); la Población San Eugenio (1933); Central de Leche (1937) y Pedro Montt (1938).

La instalación de las dependencias de ferrocarriles eran miradas como signo de progreso, desarrollo y dichos terrenos eran anunciados de la siguiente manera en la prensa de la época "Importante Remate: el sábado 5 de enero de 1901 a las 13.30 p. m. en el estudio del Señor Arturo Alessandri, compañía 1337, se rematarán los terrenos que quedan por venderse... donde próximamente se construirá la Maestranza de los FF. CC. del Estado"⁹.

Esta Maestranza ha sufrido diversas modificaciones en el transcurso de su historia. Transformaciones que han dado cuenta del paso de las máquinas más pesadas a vapor, llegando a albergar locomotoras de más de 200 toneladas¹⁰, a las diesel como mítico el Flecha del Sur¹¹, el tren más moderno que tuvo EFE en los años '40 y posteriormente de las locomotoras eléctricas italianas en los años '60, entre otras¹², siendo una de las labores más características la mantención de los coches de pasajeros y trenes que salían de la Estación Alameda (Central).

Podemos señalar que la Maestranza de San Eugenio atendió a la Estación Central, así como lo hizo Yungay con Mapocho.

El barrio San Eugenio corresponde a uno de los primeros sectores obreros de la ciudad en donde se construyen viviendas especialmente para este sector que son los ferroviarios, obreros calificados y formados por la propia Empresa ("la madre empresa" señalada por ex ferroviarios).

Los ferroviarios tendrán las primeras organizaciones obreras a nivel nacional y lograrán en el transcurso del tiempo, ir mejorando las condiciones sociales, culturales y económicas.

Paralelo a esta, en mayo de 1914 se abrieron las licitaciones para la construcción de la Maestranza Central de San Bernardo, la cual tendría a cargo las labores de

⁹ El Ferrocarril, 1º de enero de 1901.

¹⁰ Locomotoras tipo 100, Henschel y Sohn fabricadas en Alemania en 1935 y que fueron asentadas en una de las casas redondas.

¹¹ Automotor Diesel comprado en Alemania y de diseño aerodinámico (Hamburgo).

¹² Locomotoras eléctricas (E- 30 y E 32) comparadas en Italia, tramo inaugurado en 1964.

mayor envergadura en la reparación de las locomotoras a vapor y vagones de carga, entre otros. Esta última iniciaría sus funciones en abril de 1920.

San Eugenio tuvo a fines del siglo XX funcionando talleres como de aire acondicionado, autocarriles, automotores eléctricos, taller de frenos, herrería, entre otros. Además existió La Maestranza e Infraestructura, encargada de puentes, entre otros.

Este lugar cuenta con una vía que recorre todo el contorno de la maestranza denominada "la pera", que permite invertir un tren sin necesidad de desenganchar el equipo, dejándolo listo para la salida desde la Estación Alameda (Central).

Una vez cerrada la Maestranza Central de San Bernardo (1996), San Eugenio asumió algunas funciones como la torneadura de ruedas, a través del traslado de la maquinaria desde San Bernardo.

La declaratoria destaca "...los valores arquitectónicos y urbanos... (ya que) constituye un vestigio de las estructuras urbanas que fueron determinantes en la configuración y desarrollo de la ciudad de Santiago. Del mismo modo, esta infraestructura fue generadora de barrios asociados a la actividad del ferrocarril y de edificaciones muy específicas que conforman una tipología arquitectónica que asocia la máquina, la tecnología y las arquitectura..."¹³, protegiendo una superficie de 154.588 m².

CASA DE MAQUINAS N° 1 MAESTRANZA DE SAN EUGENIO

Según Ian Thomson, "en julio de 1927, la casa de máquinas N° 1 ya había sido mayoritariamente terminada, y la N° 2 se encontraba en vías de construcción. La obra correspondiente a por lo menos a la N° 2 fue contratada con la empresa N. H. Hansen"¹⁴. Fue declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

CASA DE MAQUINAS N° 2 DE MAESTRANZA SAN EUGENIO

Fue declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

¹³ Declaratoria de Monumento Nacional, 23 de octubre de 2007.

¹⁴ Ian Thomson, "La Maestranza de San Eugenio, Una Investigación Histórica", 21 de enero de 2008 (PDF en www.monumentos.cl).

TORNAMESA N° 1 DE MAESTRANZA SAN EUGENIO

Las tornamesas permitían invertir la dirección de las locomotoras, ya sean a vapor, diesel o eléctricas. Esta posee un largo de 24,7 metros y fue declarado Monumento Histórico Nacional, en la categoría de Zona Típica por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

TORNAMESA N° 2 DE MAESTRANZA DE SAN EUGENIO

Tiene un largo de 30 metros y podía girar una máquina a vapor de hasta 220 toneladas como las locomotoras tipo 110. . Fue declarado Monumento Histórico Nacional, en la categoría de Zona Típica por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

TALLER MAESTRANZA DE SAN EUGENIO

Fue declarado Monumento Histórico Nacional, en la categoría de Zona Típica por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

BODEGA SUR MAESTRANZA DE SAN EUGENIO

Fue declarado Monumento Histórico Nacional, en la categoría de Zona Típica por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

BODEGA NORTE MAESTRANZA DE SAN EUGENIO

Actualmente en uso, se guardan y conservan materiales propias de la operación ferroviaria. Fue declarado Monumento Histórico Nacional, en la categoría de Zona Típica por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

CHIMENEA INDUSTRIAL MAESTRANZA DE SAN EUGENIO

Fue declarado Monumento Histórico Nacional, en la categoría de Zona Típica por Decreto Exento N° 2050, del 23 de octubre de 2007.

COCHE DORMITORIO DE LOS FF. CC. DEL ESTADO X-31

El modelo de los coches dormitorios está basado en los típicos carros americanos, rediseñados en Chile por EFE y construidos en Alemania. Este tipo de equipo, fue uno de los más lujosos con que contó Ferrocarriles del Estado, pasando por diversas transformaciones que aún mantienen en general el diseño original. De

fábrica fueron construidos totalmente en acero con revestimiento exterior del mismo material. El techo, paredes y piso estaban aislados contra el paso o pérdida de temperaturas, posiblemente con asbesto (hoy prohibido). El coche estaba dividido interiormente en dos grandes sectores comunicados por un pasillo. Uno de las áreas poseía 12 camas tipo literas (una alta y la otra baja), protegidas por gruesas cortinas, la segunda sección contaba con 4 departamentos con dos camas, con lavamanos, con un ancho máximo de 1,40 metros. Al igual que el resto de los coches de este tipo, contaban originalmente con calefacción por vapor, WC, ducha con agua caliente y en general el servicio necesario para hacer de este viaje un placer, todo atendido por una persona (camarero). Este equipo ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: X-31
TIPO – TYPE	: Dormitorio
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1929 – 2004
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 58 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,347 mts.
LARGO – LONG (con tender)	: 21,336 mts.
CAPACIDAD	: 22 camas o 44 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 10 (X-31 al X-40)

COCHE DORMITORIO DE LOS FF. CC. DEL ESTADO X-38

Este equipo funcionó entre la capital y Puerto Montt y permitió mejorar el confort y calidad del servicio ofrecido. Fueron numerados a partir de la serie siguiente de los coches dormitorios de madera, de los cuales, un par sobrevive. Han sufrido algunas transformaciones en su uso, como fueron la instalación de baños químicos completos, faldones, ventanas entre otras. Funcionaron hasta 2004 en su último viaje de itinerario hacia la ciudad de Temuco. Actualmente la gran mayoría de ellos sobrevive, en diversos estados de conservación, también uno

transformado por EFE en la Maestranza Central de San Bernardo numerado como GX-51¹⁵.

El X-38 ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: X-38
TIPO – TYPE	: Dormitorio
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1929 – 2004
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 58 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,347 mts.
LARGO – LONG (con tender)	: 21,336 mts.
CAPACIDAD	: 22 camas o 44 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 10 (X-31 al X-40)

COCHE SALON DE LOS FF. CC. DEL ESTADO Z-11

Los Coches Salones fueron el mayor lujo con que contó Ferrocarriles del Estado, en los tramos más importantes. Los primeros fueron de madera, hasta que EFE decidió comprar tres en la década del '30 (Z-10 a Z-12) para la 1ª Zona, entre Valparaíso a Santiago. Contaba con asientos tipo sillón con capacidad de girar, ventanas panorámicas y un amplio espacio interior para 44 pasajeros. Este equipo contaba con dos departamentos para 6 personas cada uno, uno en cada extremo, lo cual lo hacía bastante exclusivo. Este equipo ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

Con formato: Fuente: Sin
Negrita, Sin subrayado

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Z-11
TIPO – TYPE	: Coche Salón
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1931-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 46,900 t.

¹⁵ Para ésta transformación se utilizó un coche fabricado por SOCOMETAL de 1968 y numerado I-464. Esta transformación se concretó en 1985

VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,547 mts.
LARGO – LONG	: 21,336 mts.
ANCHO-WIDE	: 2,982 mts.
CAPACIDAD	: 44 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 3 (Z-10 al Z-12)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

COCHE SALÓN Z-152

Ferrocarriles “inauguró” una nueva serie de coches de pasajeros denominados salones largos, que a diferencia de los de primera clase, contaban con asientos individuales, reclinables y con la capacidad de girarse según el sentido del viaje al igual que los coches de primera clase de los años '20. Este equipo traía aire acondicionado, ventanas panorámicas y de doble vidrio, con persiana entre ellos. Ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Z-152
TIPO – TYPE	: Salón
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1955 – 2002
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 62 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,262 mts.
LARGO – LONG	: 25,758 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,052 mts.
CAPACIDAD	: 80 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 06 (151 al 156)

COCHE SALÓN Z-155

Ferrocarriles “inauguró” una nueva serie de coches de pasajeros denominados salones largos, que a diferencia de los de primera clase, contaban con asientos individuales, reclinables y con la capacidad de girarse según el sentido del viaje al igual que los coches de primera clase de los años '20. Este equipo traía aire acondicionado, ventanas panorámicas y de doble vidrio, con persiana entre ellos.

Ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Z-155
TIPO – TYPE	: Salón
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1955 – 2002
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 62 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,262 mts.
LARGO – LONG	: 25,758 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,052 mts.
CAPACIDAD	: 80 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 06 (151 al 156)

COCHE SALÓN Z-156

Ferrocarriles “inauguró” una nueva serie de coches de pasajeros denominados salones largos, que a diferencia de los de primera clase, estos contaban con asientos individuales, reclinables y con la capacidad de girarse según el sentido del viaje al igual que los coches de primera clase de los años ‘20. Este equipo traía aire acondicionado, ventanas panorámicas y de doble vidrio, con persiana entre ellos. Ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Z-156
TIPO – TYPE	: Salón
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1955 – 2002
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 62 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,262 mts.
LARGO – LONG	: 25,758 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,052 mts.
CAPACIDAD	: 80 pasajeros

CANTIDAD EN SERVICIO

: 06 (151 al 156)

COCHE COMEDOR (FURGÓN) Y-101

Usados mayoritariamente para los servicios de largo recorrido entre la capital y Puerto Montt. Funcionaron hasta el año 2004, periodo en el cual el tren N° 1017/18 fue suprimido (este tren sólo llegaba hasta Temuco, ya que el 1024, que llegaba a Puerto Montt se encontraba suspendido). Este Coche comedor estuvo numerado como YW-101 (comedor/furgón). Hubo tres coches de este tipo que se compraron por el Decreto N° 5/361 del 29 de diciembre de 1952, con valor de época de US \$ 106.339.- Contaba al igual que los nuevos coches salones (Z) con aire acondicionado y con un largo mayor al equipo existente en ferrocarriles hasta la época. Al igual que en los antiguos coches comedores, estos eran abastecidos en las estaciones de inicio del recorrido, cuando se veía cargar los productos que serían preparados en el viaje. Este contaba efectivamente con una cocina en donde se preparaban in situ las comidas, con lo cual, se podía disfrutar de almuerzo, comidas o sándwich, hecho en el propio tren. Este equipo ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann Busch
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: YW-101
TIPO – TYPE	: Coche Comedor y Furgón
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1955 – 2004
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 62,5 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,197 mts.
LARGO – LONG	: 25,910 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,052 mts.
CAPACIDAD	: 8 mesas con 32 asientos + 7 en el bar = 39
CANTIDAD EN SERVICIO	: 03 (101 al 103)

COCHE EX PRIMERA I-426 ACTUAL EC-426

Originalmente fueron implementados como coches de primera clase, pero con el correr del tiempo, fueron reenumerados como clase económica. Una de las características de este tipo de equipo, es que poseía ventanas individuales, posiblemente emulando los antiguos coches de primera clase de los años 20'.

Este equipo ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: I-426/EC-426
TIPO – TYPE	: Primera/Económica
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1955 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 52,357 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,262 mts.
LARGO – LONG (con tender)	: 25,758 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,052 mts.
CAPACIDAD	: 92 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 30 (I-401 al I-430)

COCHE VIDEO BAR VB-451

La competencia de otros medios de transporte con el ferrocarril, obligó a EFE a buscar formas y maneras de potenciar y mejorar los servicios ofrecidos por otras empresas de transporte, con lo cual en los años 80' se dio a la tarea de transformar coches de primera clase para convertirlos en video-bar, con "televisores" y "VHS¹⁶" o "Betamax", no tenemos el antecedente. Para ello se construyó una especie de pequeña sala en donde se proyectaban películas, tampoco sabemos si se pagaban los derechos de propiedad intelectual. Además se contaba con un sector con mesas para la conversación y juegos de salón. Este equipo ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 90, del 25 de marzo de 2009.

FABRICANTE - BUILDER	: SOCOMETAL
PAIS . COUNTRY	: Chile
NÚMERO – RUNNING N°	: VB-451
TIPO – TYPE	: Video Bar
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1966/85

¹⁶ En esa época se daba la competencia para imponer su formato entre los VHS por parte de JVC (Japan Víctor Company) y el Betacam, por parte de Sony.

PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 51,600 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: mts.
LARGO – LONG (con tender)	: mts.
ANCHO-WIDE	: mts.
CAPACIDAD	: asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 5 ¹⁷

¹⁷ Según la Solicitud de Declaración de Monumentos Históricos de la ACCPF, Bretón y Guzmán, Abril de 2008, existieron los N° V-303 al VB-305, este último fue un coche de primera clase numerado como I-446, VB-451, VB-467., los cuales contaban con 4 mesas y 4 asientos en barra. La transformación se habría dado a mediados de los ´80.