

MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO

Ubicado en la comuna del mismo nombre, Provincia del Maipo, de la Región Metropolitana, se encuentra parte de lo que fue uno de los enclaves más simbólicos de nuestros ferrocarriles chilenos.

Desde la formación de los Ferrocarriles del Estado en 1884, la Empresa se vio en la necesidad de contar con una maestranza que pudiera hacer las mantenciones mayores para un equipo diverso, antiguo y en muchos casos acorde a las necesidades cada vez más apremiantes del flujo y crecimiento del tráfico. Si bien existían maestranzas en Barón o en Santiago, estas no eran suficientes para la mantención del equipo completo, para ello se hacía necesario tener una con equipamiento más moderno para el época, señalándose que la “conveniencia de instalar una gran maestranza en San Bernardo se hizo en el seno del Consejo de los Ferrocarriles... el 7 de febrero de 1900 por medio de una nota del Ministerio de Obras Públicas... prevaleciendo la idea de realizar esta construcción en San Eugenio”¹. Proyecto que debió esperar hasta 1913, cuando se llevó a cabo un concurso de proyectos, planos y presupuestos para la construcción de una maestranza central modelo, que pudiera reparar locomotoras, coches y vagones, no estipulándose en esas base el lugar físico de esta construcción.

Las solicitudes estipulaban la reparación de 300 locomotoras al año, 50 coches de pasajeros, y 400 vagones de carga, además de fabricar materiales para las otras maestranzas de los FF. CC. del E.

Posteriormente se decidiría construirla en San Bernardo, realizándose las estructuras en hormigón armado a cargo de la Compañía Holandesa para Obras de Concreto Armado que se iniciaron en 1916 con los pabellones de los Talleres de Locomotoras, Fundición y Herrería, los cuales se inauguraron en 1920, reparando 19 locomotoras ese año.

Los terrenos se compraron a Carlos Rogers en \$ 384.600.- de la época y llegaron a trabajar en ella sobre las 1.500 personas y tener una extensión máxima de 161 hectáreas.

Las tareas de la Maestranza eran:

- Reparación de todo tipo de locomotoras a vapor.
- Freno, alumbrado de las máquinas a vapor y dínamos de los coches de pasajeros.
- Reparación de motores eléctricos.
- Herramientas de maestranzas.
- Reparación y lavados de tubos de los calderos.
- Fundición de bronces y acero para las locomotoras, coches y vagones., entre otras.
-

¹ Maestranza Central de San Bernardo, folleto, pág. 7.

La Maestranza Central de San Bernardo logró instalarse como un lugar único para las reparaciones mayores de los Ferrocarriles del Estado. Los primeros talleres, como ya señalamos, iniciaron los trabajos en 1920². Se “repara en San Bernardo 18 locomotoras mensuales, es decir, 216 al año...”³. El primer Ingeniero en Jefe de la Maestranza fue José Aldea Sandoval⁴, el cual cumplió sus funciones entre 1920 a 1927.

El Taller Central o de Armaduría, según Vasallo y Matus cubría 16.380 m.2, con dos naves laterales con un ancho de 20,74 metros cada una y un alto de 20,74, con un largo de 187,5 metros. Uno de las características de este tipo de construcciones era el adoquinamientos de los talleres en madera. Originalmente se contaba en cada nave lateral con puentes grúas de 120 toneladas y otro de 10, entre otras características ya desaparecidas.

El Taller de Herrería, ubicado en sector sur poniente de la maestranza se compone de dos naves, cada una de ellas conformada por sucesivos arcos parabólicos, los que cumplen la función de estructura la cubierta de losas de hormigón armado, según señala el Decreto. Según Vasallo y Matus, este espacio cubre 3.355 m2, en los cuales se encontraban una serie de martinets, de los cuales hoy sólo podemos ver las bases en donde iban empotrados.

El Taller de Calderería ocupa un espacio de 6.920 m.2, con 121,4 metros de largo de norte a sur y 57 metros de ancho de oriente a poniente.

La Portería o Entrada se logró conservar y era el elemento simbólico de la Maestranza, no sabemos si la empresa constructora la conservó o si le tenía destinado una suerte especial, pero finalmente terminó quedando cercada entre la línea férrea y las casas que se construyeron (también en MN).

En tanto la Tornamesa y su conjunto, especie de Casa de Máquinas, conserva parte de su antaño esplendor: Según el Decreto se conservan los once espacios para las máquinas y un sector anexo de 14 metros x 23 destinado a una romana para pesar las locomotoras.

²La Maestranza con sus 45 hectáreas llegó a poseer los siguientes talleres con que llegó a tener la maestranza hacia 1945 los podemos definir en los siguientes: Taller de Armaduría de Locomotoras, Maquinaria, Calderería y Ténders. Taller de Fundición, Taller de Modelos, Taller de Herrería, Taller de Broncería, Taller de Cobretería, Taller de Tubos de Humos, Inspección y Pruebas de Locomotoras, Taller de Frenos de Aire, Taller de Herramientas, Taller Eléctrico, Taller de Conservación, Taller de Laminación, Planta de Oxígeno, Planta a Vapor, Planta de Carbón Pulverizado, Sub estación Eléctrica, Escuela de Aprendices, Almacén General y Planta Siderúrgica.

³ Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización”, pág. 232.

⁴Fue alumno de la Escuela de Artes y Oficios, fue mecánico (1899) de la desaparecida Maestranza de Santiago y llegó a ser jefe de la Maestranza de Concepción,

Posteriormente la Maestranza debió adecuarse a los cambios tecnológicos, como la llegada de las locomotoras diesel y después eléctricas, entre otras múltiples funciones.

Parte de ex Maestranza ha sido Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto N° 46, del 19 de Enero de 2010. Esta Declaratoria incluye los siguientes edificios:

- Taller Central o de Armaduría de Locomotoras
- Taller de Herrería.
- Taller de Calderería.
- Sector Tornamesa.
- Portería Principal de Acceso.
- Y además se incluye la placa de bronce Instalada en las oficinas de EFE en Morandé 115, Santiago.

Los Ferroviarios recuerdan tres grandes hechos que ocurrieron en ella, uno de estos es lo que ocurrió en “agosto de 1939, cuando el General Ariosto Herrera provocó un alzamiento militar para derrocar al Presidente Pedro Aguirre Cerda. De inmediato se formaron batallones integrados por todo el personal de la Maestranza con el decidido propósito de enfrentarse a las tropas de la Escuela de Infantería, acantonada en San Bernardo, que se habían plegado a la rebelión castrista. De inmediato se preparó una especie de tren blindado, que no alcanzó a salir de la Maestranza por el triunfo de las fuerzas leales que sofocaron el alzamiento, todo lo cual terminó con un gran desfile por las calles”.

El segundo, es la “fabricación” de locomotoras tipo W (ver Baquedano) para la Red Norte, las que en realidad fueron armadas, más que construidas íntegramente en San Bernardo.

Y el tercer recuerdo es el fusilamiento de 11 ferroviarios el que “según los informes oficiales, los trabajadores ferroviarios fueron detenidos el 28 de septiembre de 1973 por integrantes de la Dirección de Inteligencia del Ejército (DINE) y trasladados al centro de detención de Chena, donde fueron ejecutados el 6 de octubre de ese año”⁵.

Finalmente este centro industrial fue cerrado definitivamente en 1996.

⁵ <http://maestranzacentral.blogspot.com/>