

MUSEO FERROVIARIO PABLO NERUDA DE TEMUCO

Temuco, se ubica a 693 kilómetros de la Estación Alameda de EFE y a 113 metros sobre el nivel del mar. De “temu” que significa árbol y “co”, agua (agua de temu). La fundación de la ciudad se verificó en 1881 como fuerte militar. En 1882 se construyó un fuerte y el 13 de mayo se aprobó el plan de distribución de sitios. Obtuvo el título de ciudad y capital de provincia por ley del 12 de mayo de 1887. El ferrocarril llegó el 1 de enero de 1894.

Eliminado: ¶

El Museo Casa de Maquinas de Temuco o como se conoce ahora Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda, es uno de los museos ferroviarios nacionales más importantes de la época de vapor en Chile.

La Casa de Maquinas de Temuco terminó de prestar servicios regularmente en 1983. La locomotora N° 576, parte de la colección en la actualidad, "regreso a la Casa de Máquinas desde la estación, de esta ciudad, haciendo maniobras en el patio, y guiada por su maquinista ingresó a la tornamesa; el fogonero la giró hasta encontrar un pique desocupado. El maquinista abrió el regulador, por última vez, y la dejó estacionada para que se fuego se apagara. El día siguiente ya estaba fría, y una máquina diesel estaría designada para ejecutar sus antiguas tareas de maniobras en la estación de Temuco. Habían transcurrido 132 años después que la [Copiapó](#) (primera locomotora que operó en Chile), hiciera su viaje sobre tierra Chilena; ahora la época del vapor en los ferrocarriles chilenos había llegado a su fin"¹.

Eliminado: Copiapo

Con formato: Color de fuente: Automático

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

La política de conservación de la tracción de parte de locomotoras obedeció a razones estratégicas en la eventualidad que este tipo de equipo pudiese suplir la falencia de los otros tipos de movilización ferroviaria, pero estas “eventualidades” nunca surgieron y por tanto, la mayoría de las locomotoras cayeron en el abandono absoluto por parte de las autoridades de Ferrocarriles del Estado de la época.

Gracias a las gestiones que realizaron un grupo de amantes de los ferrocarriles, lograron llevar una locomotora a vapor hacia Lonquimay, este tren fue conocido, como el “Tren de la Araucanía”. Para ello, la ACCPF (Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario), en coordinación con EFE, pusieron en operaciones la locomotora N° 714, Mikado, la que el 12 de Octubre de 1984, llevó este tren hasta Lonquimay, cruzando las estaciones de Púa, Rari Ruca, Selva Oscura, Curacautín, Manzanar (MN), el túnel "Las Raíces" (el más largo de Sudamérica), hasta llegar a Lonquimay. Ruta que se repetiría más de una vez

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

Eliminado: so

Ya en 1988 ferrocarriles quiso vender estos terrenos, con el consiguiente peligro para esta histórica Casa de Maquinas, además de poner en venta del material ferroviario que albergaba en su interior. Ante lo cual la ACCPF, pidió que esta y su colección fuese declarada Monumento Histórico Nacional, petición que fue

¹ Guía Oficial de la Casa de Maquinas de Temuco, 1994.

acogida favorablemente por Decreto del Ministerio de Educación N° 582, del 01 de diciembre de 1989, declarándose la Casa de Maquinas y catorce locomotoras. Posteriormente se ha ampliado la declaratoria a otros equipos.

La ACCPF, pudo rescatar un coche especial de madera, nos referimos al ES-36, además esta participó en 1993 del concurso FONDEC (Fondo de Desarrollo de la Cultura y de las Artes), del cual se obtuvieron los recursos básicos para la habilitación de parte de la Casa de Maquinas, destinadas en una primera etapa, a la recepción de público visitante. Los trabajos se llevaron a cabo el segundo semestre de 1993, y la inauguración oficial del Museo se llevó a efecto el 15 de febrero de 1994, bajo el auspicio de la Municipalidad de Temuco y los recursos entregados por el FONDEC.

Posteriormente la Municipalidad local tomó la iniciativa para generar un proyecto mayor y de acuerdo a gestiones que se hicieron, se logró ampliar el circuito de la Casa de Máquinas, para permitir la comunicación por una vía férrea, que ha permitido la operación de trenes a vapor, con lo cual se asegura poseer un museo vivo. El Consejo de Monumento Nacionales, amplió la declaratoria (Ver detalles en: Decreto Supremo N° 582, del 01 de diciembre de 1989; Decreto Exento N° 529 del 20 de septiembre de 1995; Decreto Exento N° 187 del 01 de abril de 1996; Decreto Exento N° 769 exento, del 20 de Julio de 1998 y Decreto Exento N° 20 del 17 de enero de 2000).

Sin lugar a dudas el Ferrocarril fue un factor de impulso para La Araucanía, y como una manera de retribuir este, hoy se constituye este Museo en un factor importante de la historia de la IX Región.

Las locomotoras reparadas entre 1982-1983 fueron las siguientes: 714, 803, 820, 841, 844, 848, 849, 851 y 858.

ADMINISTRACIÓN

Con formato: Fuente: Negrita

Con formato: Fuente: Negrita

El edificio de la administración es mucho más contemporáneo que el resto del conjunto, inaugurado en 1952 es donde se encontraba la plana directiva de la casa de máquinas. En ella se encontraba la oficina del ingeniero jefe, entre otros funcionarios que tenían la labor, en conjunto con todos los trabajadores de hacer funcionar este importante hito.

CASA DE MAQUINAS

Con formato: Fuente: Negrita

Con formato: Fuente: Negrita

La casa de máquinas fue construida, según la información del propio museo, entre 1933 a 1941, pudiendo albergar hasta 32 locomotoras a vapor.

CARBONERA

Con formato: Fuente: Negrita

Con formato: Fuente: Negrita

La carbonera de 6.300 m² entró en funciones en el otoño de 1935, según señala el museo. Podía albergar cerca de 3.000 toneladas de carbón piedra, combustible

necesario para mover a las locomotoras a vapor. Esta es una de las tres carboneras que sobreviven utilizadas por EFE (San Rosendo y Padre Hurtado). El carbón era abastecido de las minas nacionales de Lota, Schawer o Curanilahue.

MAESTRANZA

Con formato: Fuente: Negrita

Con formato: Fuente: Negrita

Si bien la maestranza más importante de efe de la zona sur era Concepción, Temuco llegó a tener una pequeña maestranza que pudiera contribuir en las reparaciones diarias del equipo en general. Este sector fue construido en 1939 y posee cerca de 1.500 m², la cual poseía los elementos necesarios para el trabajo de los maestrancinos como fueron fraguas, tornos, fresas entre otros.

LOCOMOTORA N° 576, TIPO 57

Construidas por la firma North British (Escocia), Henschel (Alemania), Balfour Lyon y Sociedad Maestranza y Galvanización (Chile), prestaron servicio en uso general en toda la Red Sur del país, ya que fue el tipo de locomotora más numerosa con que contó Ferrocarriles del Estado. Esta locomotora recibió sus mantenciones hasta 1959 exclusivamente en la Maestranza Central de San Bernardo. Trabajó en los tramos Temuco a Valdivia, Temuco a Osorno y también a Traiguén, entre otras estaciones de la IX Región. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

FABRICANTE- BUILDER	: Henschel & Sohn
PAIS – COUNTRY	: Alemania
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: s/i
NÚMERO- RUNNING N°	: 576
TIPO - TYPE	: 57
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1912-
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 84,21 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 60 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 19,3 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 154 km. /lts.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,26 m.
LARGO (CON TENDER)	: 15,00 m.
POTENCIA EN H.P.	: 686

LOCOMOTORA N° 532, TIPO 57

Construidas por la firma North British (Escocia), Henschel (Alemania), Balfour Lyon y Sociedad Maestranza y Galvanización (Chile), prestaron servicio en uso general en toda la Red Sur del país, ya que fue el tipo de locomotora más numerosa con que contó Ferrocarriles del Estado. Esta locomotora recibió las

mantenciones hasta 1956 exclusivamente en la Maestranza Central de San Bernardo y la época del vapor la vio detenerse por última vez, en la Casa de Máquinas de Victoria en 1982. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

FABRICANTE- BUILDER	: North British
PAIS – COUNTRY	: Escocia
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: s/i
NÚMERO- RUNNING N°	: 532
TIPO - TYPE	: 57
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1908-
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 84,21 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 60 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 19,3 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 154 km. /lts.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,26 m.
LARGO (CON TENDER)	: 15,00 m.
POTENCIA EN H.P.	: 686

LOCOMOTORA N° 429, TIPO 57

Es una de las sobrevivientes de las locomotoras “construidas” en Chile. Según los antecedentes del museo, esta máquina perteneció al “deposito ferroviario de Chillán”. Finalmente terminó su vida operativa apostada en la ciudad de Victoria, en donde había un parque de máquinas que atendían el ramal de Púa a Lonquimay. En 1982 trabajó en Temuco en labores de patio.

Este equipo dejó de funcionar en 1982, quedando apostada en la Casa de Máquinas de San Rosendo. Cuando fue inventariada por EFE en abril de 1993, no se encontraba con su tender. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

FABRICANTE- BUILDER	: Soc. Maestranza y Galvanización, Caleta Abarca
PAIS – COUNTRY	: Chile
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: s/i
NÚMERO- RUNNING N°	: 429
TIPO - TYPE	: 57
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1913- 1982
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 84,21 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 60 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 19,3 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 154 km. /lts.

CAPACIDAD DE CARBÓN	: 5.000 kilos
CAPACIDAD DE AGUA	: 12.000 litros
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,26 m.
LARGO (CON TENDER)	: 15,00 m.
POTENCIA EN H.P.	: 686

LOCOMOTORA N° 729, 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. Un ejemplar de este tipo, 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). Esta máquina posee el tender de la máquina N° 742² y habría dejado de funcionar en 1982. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

FABRICANTE- BUILDER	: ALCO.
PAIS – COUNTRY	: Canadá, Montreal
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 729
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
FECHA DE DETENCIÓN	: 1982

LOCOMOTORA N° 718, 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. Este equipo dejó de funcionar en 1982. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

² Hay que reestudiar la correspondencia de locomotoras con sus tenders, que por razones del tiempo del proyecto no se pudo abordar más en profundidad.

FABRICANTE- BUILDER	: ALCO.
PAIS – COUNTRY	: Canadá, Montreal
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 718
TIPO - TYPE	: 70
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-8-2
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1919 - 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 ³
FECHA DE DETENCIÓN	: 1982, TEMUCO

LOCOMOTORA N° 803, TIPO 80

Las Primeras locomotoras fueron construidas en 1929 y dispuestas para arrastrar los trenes expresos de pasajeros de la 2ª Zona de Ferrocarriles del Estado, entre Santiago a Talca, debido a que el peso de los coches de pasajeros aumentó (en una transición no tan rápida, se paso de coches de madera a metálicos) y estas permitieron arrastrar dichos convoyes. Posteriormente fue asignada a la ciudad de Concepción, desde donde realizó el tramo hasta Temuco (inicio de la 4ª Zona. Según señala el Museo, en los años '70 fue asignada a San Rosendo, llegando a Temuco a finales de su vida útil. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

FABRICANTE- BUILDER	: Baldwin Locomotive Works
PAIS – COUNTRY	: U. S. A.
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 803
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1929 –1983
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 163,8 t.

³ Hay diferencias en las potencias de las locomotoras, según las propias fuentes de EFE. Se señala que estas máquinas tenían una potencia de 1.420 hp, en las Tipo 80, 1.856, en la plantilla de Calderos de Locomotoras de la MSB de 1980.

VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEE	: 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
FECHA DE DETENCIÓN	: 1983, TEMUCO

LOCOMOTORA N° 858, TIPO 80

Inicialmente las locomotoras de tipo 80 se destinaron al arrastre de los trenes expresos de pasajeros. Con la llegada de más ejemplares, comenzaron también a movilizar los de carga. El fabricante estadounidense Baldwin construyó unas 39 máquinas, entre 1929 y 1947, algunas equipadas con sifones térmicos. Los últimos 30 ejemplares fueron producidos por la empresa japonesa Mitsubishi Heavy Industries (Reformed) entre 1952 y 1953, de acuerdo con el mismo diseño básico de la Baldwin. Los ferroviarios les llamaban “montaña” (por su disposición de ruedas 4-8-2) a este tipo de máquinas. Esta funcionó en Concepción y posteriormente habría trasladadas a Temuco. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

Con formato: Fuente: Sin
Cursiva

Con formato: Fuente: Sin
Cursiva

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi Heavy Industries Reformed
PAIS – COUNTRY	: Japón
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 858
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT	: 4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1952 –1983
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 N° 848, TIPO 80

Inicialmente las locomotoras de tipo 80 se destinaron al arrastre de los trenes expresos de pasajeros. Con la llegada de más ejemplares, comenzaron también a movilizar los de carga. El fabricante estadounidense Baldwin construyó unas 39 máquinas, entre 1929 y 1947, algunas equipadas con sifones térmicos. Los últimos 30 ejemplares fueron producidos por la empresa japonesa Mitsubishi

Con formato: Fuente: Sin
Cursiva

Heavy Industries (Reformed) entre 1952 y 1953, de acuerdo con el mismo diseño básico de la Baldwin. Esta máquina estaría sin su tender. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi Heavy Industries Reformed
PAIS – COUNTRY	: Japón
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 848
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT	: 4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1952 –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 N° 820, TIPO 80

Esta máquina es la única locomotora tipo 80 que se conserva en uso y arrastra el Tren de la Araucanía a cargo del Museo. Esta funcionó en los tramos Temuco a Osorno con trenes de pasajeros y Temuco a San Rosendo con trenes de carga. Fue construida en 1940 con un valor de U\$ 78.792,69 de la época, bajo el Decreto 5/1 del 20 de enero de 1940 y puesta en servicio en diciembre del mismo año. Contaba con recalentador de vapor, inyector Nathan y con termosifones (más moderno). Fue reparada por última vez en la Maestranza de Concepción a principios de los '80, posterior a eso habría perdido su tender (lo que no era anormal), y en el inventario de EFE de abril de 1993, el tender habría sido enviado (antes esta fecha) al servicio de explotación, posiblemente como estanque de agua sobre un carro plano. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

Eliminado: '

FABRICANTE- BUILDER	: The Baldwin Locomotive Works
PAIS – COUNTRY	: U.S.A.
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 820
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT	: 4-8-2

AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1940 –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 844, TIPO 80

Inicialmente las locomotoras de tipo 80 se destinaron al arrastre de los trenes expresos de pasajeros. Con la llegada de más ejemplares, comenzaron también a movilizar los de carga. El fabricante estadounidense Baldwin construyó unas 39 máquinas, entre 1929 y 1947, algunas equipadas con sifones térmicos. Los últimos 30 ejemplares fueron producidos por la empresa japonesa Mitsubishi Heavy Industries (Reformed) entre 1952 y 1953, de acuerdo con el mismo diseño básico de la Baldwin. Aún se puede ver en el sector que protege los compresores el símbolo de la “T” de Temuco, que estaba dibujado en varias máquinas. Fueron detenidas a favor de las locomotoras diesel-eléctricas. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo Nº 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo Nº 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

Con formato: Fuente: Sin
Cursiva

Con formato: Fuente: Sin
Cursiva

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi Heavy Industries Reformed
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
PAIS – COUNTRY	: Japón
NÚMERO – RUNNING Nº	: 844
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT	: 4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1952 –1983
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
FECHA DE DETENCIÓN:	: 1983, TEMUCO

LOCOMOTORA Nº 869, TIPO 80

Inicialmente las locomotoras de tipo 80 se destinaron al arrastre de los trenes expresos de pasajeros. Con la llegada de más ejemplares, comenzaron también a

movilizar los de carga. El fabricante estadounidense Baldwin construyó unas 39 máquinas, entre 1929 y 1947, algunas equipadas con sifones térmicos. Los últimos 30 ejemplares fueron producidos por la empresa japonesa Mitsubishi Heavy Industries (Reformed) entre 1952 y 1953, de acuerdo con el mismo diseño básico de la Baldwin. Este tipo, fue uno de los más exitosos de EFE, ya que permitió aumentar el peso de los trenes como su velocidad, sobre los 100 kilómetros como máximo, debemos recordar que el automotor diesel de inicio del 40' (fabricados en 1939) denominados popularmente como Flechas del Sur ya desarrollaban como máximo 130 kilómetros por hora, pero llevaban sólo 120 personas, lo que un sólo coche de tercera podía transportar. Esta máquina llegó a Chile en 1953, periodo en el cual Ferrocarriles Del Estado estaba en tránsito desde el vapor hacia otro tipo de energías. Según la información del museo, dicha máquina y otras (849, 859, 869) habrían llegado "con una delicada pintura ubicada sobre el compresor. En la 869, venía la imagen de una japonesita, alta, acinturada, y con un multicolor vestido largo con vuelos". Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi Heavy Industries Reformed
PAIS – COUNTRY	: Japón
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 869
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1953 –1983
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
FECHA DE DETENCIÓN	: TEMUCO

LOCOMOTORA N° 841, TIPO 80 "LA MONTAÑA VERDE"

En Chile, ferrocarriles casi siempre pintó todas sus locomotoras a vapor de color negro, excepto⁴ la locomotora 841, una "montaña" fabricada en Japón en 1952, que al ser reparada en los años '80 fue pintada de verde y adornada con líneas doradas (especie de "libertad poética" de los que realizaron este trabajo, no lo sabemos). Esta locomotora corrió una sola vez con sus hermosos colores, ya que fueron finalmente sustituidas por locomotoras diesel - eléctricas. El tender posee

⁴ En realidad, por ahí se pintó una tipo 70' con colores más cercanos a un rojo antioxiado, más que a la posibilidad de haber tenido color negro.

bogies de carro de carga. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 01 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, la cual modificó la fecha de fabricación.

FABRICANTE- BUILDE	: Mitsubishi Heavy Industries Reformed
PAIS – COUNTRY	: Japón
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 841
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT	: 4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1952 –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
FECHA DE DETENCIÓN	: 1983, TEMUCO

LOCOMOTORA N° 849, TIPO 80

Inicialmente las locomotoras de tipo 80 se destinaron al arrastre de los trenes expresos de pasajeros. Con la llegada de más ejemplares, comenzaron también a movilizar los de carga. El fabricante estadounidense Baldwin construyó unas 39 máquinas, entre 1929 y 1947, algunas equipadas con sifones térmicos. Los últimos 30 ejemplares fueron producidos por la empresa japonesa Mitsubishi Heavy Industries (Reformed) entre 1952 y 1953, de acuerdo con el mismo diseño básico de la Baldwin. Según el Museo, esta formó parte de las locomotoras japonesas (3) que llegaron con una imagen de copihues pintadas sobre el protector del compresor. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi Heavy Industries Reformed
PAIS – COUNTRY	: Japón
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: 849
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 19 –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 463T, TIPO 54

Locomotora tender, usada en maniobras, patios o en labores propias de las casa de máquinas, conocida popularmente como “La Choca”. Sirvió también para los traslados del personal ferroviario entre la casa de máquinas y la actual comuna de Padre Las Casas. Cuando dejó de funcionar fue instalada en el frontis de la Estación de Temuco. Hubo 5 máquinas de este tipo, desde 462 a la 466. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento Nº 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Times New Roman, 10 pt, Sin Negrita, Sin subrayado

FABRICANTE- BUILDER	: Hannover - Lynder
PAIS – COUNTRY	: Alemania
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING Nº	: 463T
TIPO - TYPE	: 54
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT	: 0-6-0T
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1908 –1981
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 33.603 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEE	: 40 km./hr.
CAPACIDAD DE CARBÓN	: 1.200 kg. /
CAPACIDAD DE AGUA	: 3.800 lts/
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTURA	: mts.
LARGO (con tender)	: 6,674 mts. 24'-6”
POTENCIA EN H.P.	:
FECHA DE DETENCIÓN	: 1981, TEMUCO

AUTOMOTOR AMZ 51 (NO ES MN)

Con formato: Color de fuente: Rojo

Este es uno de los tres automotores salones que compró EFE para mejorar el servicio de pasajeros. El diseño es muy semejante a los automotores AM Linke Hofmann de la década del '40 que funcionaron en la 1ª Zona y otros equipos que vendrían posteriormente (AM italianos, AEL japonés, o AES argentinos). En italiano se lee Elettrotreno Salone a 4 Carrozze, fabricado por la firma italiana Breda en 1957 para funcionar con 3.000 volts de corriente continua y con 4 motores de tracción. Fueron importados tres equipos conformados por cuatro cuerpos cada uno y numerados AEZ 51 al 53. Funcionaron mayoritariamente entre Santiago a Concepción y es posible verlos en imágenes de época saliendo desde la Estación Mapocho. No se encuentra declarado Monumento Nacional.

FABRICANTE - BUILDER	: Breda
PAIS – COUNTRY	: Italia
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: AMZ-51
TIPO - TYPE	: AMZ ⁵
VOLTAJE	: 3.000 V. C.C.
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT :	
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1957-
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 204,8 t. (4 cuerpos)
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 130 km./hr.
TROCHA - GAUGE	: 1,676 mm.
ALTURA -HIGH	: 6 mts. (con pantógrafos)
LARGO - LONG	: mts.
ANCHO-WIDE	: 3,050 Mts.
POTENCIA H.P.	: 1.770
CANTIDAD	: 3 (AEZ 51 al 53)

LOCOMOTORA ELÉCTRICA E-32 (NO ES MN)

Con formato: Color de fuente: Rojo

Esta locomotora forma parte de un proceso de electrificación de la 2ª Zona de Ferrocarriles del Estado, que llegarían a Temuco en los '80.

FABRICANTE - BUILDER	: Breda-Marelli
PAIS – COUNTRY	: Italia
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: E-32
TIPO - TYPE	: E-32
VOLTAJE	: 3.000 V. C.C.
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT :	C-C
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1962-64-
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 132 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 130 km./hr.
TROCHA - GAUGE	: 1,676 mm.
ALTURA -HIGH	: 4,380 ⁶ mts.
LARGO - LONG	: 21,440 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,050 Mts.
POTENCIA H.P.	: 3.600
CANTIDAD MOTORES DE TRACCIÓN	: 6

COCHE SALON Z-10

Con formato: Español (Chile)

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

⁵ Automotor Eléctrico Salón.

⁶ Con pantógrafos recogidos.

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 coche fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Z-10
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.
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: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

Con formato: Español (Chile)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

COCHE ESPECIAL SERVICIO 36

Este Coche Especial Servicio N° 36, construido en madera, estaba destinado a los ingenieros o autoridades que supervisaban el funcionamiento general de la vía del ferrocarril. Posiblemente estuvo destinado al traslados de pasajeros, pero un periodo no determinado fue transformado a especial servicio, al igual que ocurrió a una serie de equipo de madera. A raíz del accidente de San Bernardo y Cerrillos en la década del '50, podemos suponer que fue reforzado en los dos frentes con planchas metálicas, y fueron restringidas su circulación. Este equipo habría sido construido en la Maestranza de Concepción hacia 1932, la más importante de la zona sur de Ferrocarriles del Estado. Fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: Maestranza de Concepción
PAIS . COUNTRY	: <u>Chile</u>
NÚMERO – RUNNING N°	: ES-36
TIPO – TYPE	: Coche Especial Servicio
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2 bogies.	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1932-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: mts.

Eliminado: : Chile

LARGO – LONG	: mts.
ANCHO-WIDE	: mts.
CAPACIDAD	: pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 1

COCHE DE PASAJEROS DE PRIMERA CLASE I-298

Este es uno de los pocos coches MAN que se conserva, con similares características del equipo y series anteriores. Fueron comprados por el Decreto 5/23 del 18 de marzo de 1935, construidos en esta fecha y puesto en servicio al año siguiente, con un valor de época de \$ 547.409,82. Este coche Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: M. A. N.
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: I-298
TIPO – TYPE	: Coche Primera Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1936-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 44.600 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,347 mts.
LARGO – LONG	: 22,560 mts.
ANCHO-WIDE	: 2,948 mts.
CAPACIDAD	: 82 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 15 (I-296 al I-310)

COCHE DE PRIMERA CLASE I-230

Coche de pasajeros de primera clase corto, fabricados por Linke Hofmann. Este equipo aún no ha sido restaurado. Según señala su nomenclatura fue pintada en la Maestranza de Concepción diciembre de 1975. Construidos en 1929 a un valor L, 5.49 de la época. Este coche Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS - COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: I-230
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 DE SEGUNDA CLASE II-538

Coche aún no restaurado y leyenda sujeta a revisión (sólo preliminar). Posiblemente haya sido construido por la Maestranza Madrid en 1954, con un valor de la época de \$ 2.377.000.- (comprados por Decreto 5/136 del 28 de mayo de 1952), con una capacidad de 127 pasajeros sentados, capacidad que correspondía a tercera clase, los que fueron re-rotulados como de segunda. Fue dado de baja por Decreto N° 550 del 26 de Noviembre de 1987. Este fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998. Este coche fue dado de bajo por EFE por el N° 550 del 26 de noviembre de 1987.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: Maestranza Madrid
PAIS . COUNTRY	: CHILE
NÚMERO – RUNNING N°	: II-538
TIPO – TYPE	: Segunda Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1954-1987
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 38.600 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,130 mts.
LARGO – LONG	: 22,477 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,128 mts.
CAPACIDAD	: 127 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	:

COCHE DE SEGUNDA CLASE II-578

Este coche no ha sido restaurado. Fue pintado por última vez en servicio en la Maestranza de Concepción en junio de 1979. Fue construido por Socometal⁷-Chile, en 1952 por Decreto N° 5/293, del 12 de enero de 1952, pero entraron a servicio en 1954, como coches de tercera clase, los cuales fueron re-rotulados

⁷ SOCOMETAL es una empresa, que desde los años 20' inicio la fabricación de material para EFE, en lo que era la antigua Maestranza de Yungay (cercano a Estación Mapocho), llegando a entregar a EFE más de 300 coches de pasajeros y varios miles de vagones de carga. Socometal se forma como tal a fines de los años 30'.

como coches de segunda en 1962. Este coche Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: SOCOMETAL
PAIS . COUNTRY	: Chile
NÚMERO – RUNNING N°	: II-578
TIPO – TYPE	:
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1954-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 35.558 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,130 mts.
LARGO – LONG	: 22,477 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,128 mts.
CAPACIDAD	: pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	:

COCHE DE SEGUNDA CLASE II-2023

Este coche metálico aún no ha sido restaurado, fue construido por M.A.N. entre los años 1950-51. Una de las cosas curiosas de este equipo es que contaba con doble zapata por rueda. Entraron al servicio en 1952. Este coche Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: M. A. N.
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: II-2023
TIPO – TYPE	:
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1952
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 34,882 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4.080 mts.
LARGO – LONG	: 22,452 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,000mts.
CAPACIDAD	: 101pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	: 30 (2001 – 2030)

COCHE DE SEGUNDA CLASE II-2081

Este coche metálico aún no ha sido recuperado. Fue construido por la empresa nacional Socometal o eventualmente Maestranza Barón (fuentes contradictorias), entraron al servicio en 1962. Su última reparación mayor habría sido en la Maestranza de San Eugenio en 1975. Posee parte de sus asientos 2 x 3 de madera, con respaldo acolchado. Este coche Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: Socometal/Maestranza Barón
PAIS - COUNTRY	: Chile
NÚMERO – RUNNING N°	: II-2081
TIPO – TYPE	: Segunda Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1962-
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 38,400 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,130 mts.
LARGO – LONG	: 22,477 mts.
ANCHO-WIDE	: 3,128 mts.
CAPACIDAD	: 114 pasajeros
CANTIDAD EN SERVICIO	:

PESCANTE A VAPOR PV 2004

Con formato: Español (Chile)

Uno de los pocos Pescante a Vapor (PV) que han sobrevividos (también se conservan en San Rosendo y Carahue). Estos tenían la labor de asistir a los siniestros ocurridos en la línea o trabajos normales en las maestranzas o casas de máquinas, para los desrielos, movimientos de materiales, instalación de puentes entre otros. No posee tracción por sí mismo, por lo cual debe ser trasladado en un tren especial, ya que su caldera, estaba exclusivamente utilizada para mover su pluma. Con un costo de época de \$ 1.000.000.-, y una pluma de 7 metros. Este equipo estuvo asignado a la Tercera Zona, en San Rosendo, también funcionó en Valdivia. Fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 769, del 20 julio de 1998.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin subrayado, Español (Chile)

FABRICANTE - BUILDER	: Stothert & Pitt Limited Engineers
PAIS . COUNTRY	: Inglaterra
NÚMERO – RUNNING N°	: PV- 2004 (EX T-28 ⁸)
TIPO – TYPE	: Pescante a Vapor
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1907
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 72.000 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: km. /hr.

Con formato: Español (Chile)

⁸ Por circular N° SA-252.5 del 12 de mayo de 1966 se cambio su rotulación.

TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: mts.
LARGO – LONG	: mts.
ANCHO-WIDE	: mts.
CAPACIDAD PLUMA	: 20.000 KGS.
CANTIDAD EN SERVICIO	:

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Eliminado: ¶

TRES CABALLOS DE AGUA

Los caballos de agua, estaban destinados a abastecer de agua a las locomotoras a vapor. Ubicadas en casi todas las estaciones y maestranzas, este es un elemento fundamental para la operación ferroviaria. Uno de ellos fue fabricado por Stothert & Pitt Limited Engineers Batt en 1890. Los tres caballos de agua fueron Declarados Monumentos Histórico Nacional por Decreto Exento N° 20, del 17 de enero de 2000.

PLANTA ELEVADORA DE CARBÓN

La Carbonera forma parte del conjunto con la Casa de Máquinas, que fueron construidas en la década del '40.

Llegó a tener una capacidad de 3.000 toneladas, moderna de carguío de carbón a las máquinas a través de un depósito que se encontraba a un costado de este, el cual era ascendido y vaciado de acuerdo a las necesidades de cada máquina. La carbonera fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 20, del 17 de enero de 2000.

COCHE ESPECIAL SERVICIO N°1 (PRESIDENCIAL)

Este Coche Especial Servicio N° 1, fue destinado al traslado de los presidentes de la República, posiblemente a partir de un coche de primera clase. Creemos que podría haberse puesto en servicio en 1938, cuando el Coche Presidencial de madera (ES-24, conservado en el Museo Ferroviario de Santiago) habría sido destinado a la Dirección de Ferrocarriles del Estado. Ambos temas abiertos y por investigar.

Esta muy bien conservado, destacando sus vitrales, lámparas, entre otras. Viajaron los presidentes Jorge Alessandri Rodríguez, Eduardo Freí Montalva, Salvador Allende Gossens y Patricio Aylwin Azocar, entre otros. Fue traspasado al Museo por el presidente Ricardo Lagos Escobar en febrero de 2004.

En la década de los '80 se le agregó faldones (como ocurrió a varios que no lo poseían) y el juego de ruedas (bogies) no es original.

Este coche fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: ES-1
TIPO – TYPE	: Coche Especial Servicio
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1923-
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	: 5 personas
CANTIDAD EN SERVICIO	: 1

COCHE DORMITORIO X - 47

Dormitorio que corresponden a la última serie similares a los anteriores modelos. Al igual los otros equipos, estos estaban equipados con claraboyas, para la evacuación del aire cálido y el interior finamente alhajado. En 1930 Linke Hofmann Busch Werke A. G. tuvo fábricas en las siguientes ciudades: Breslau, Bautzen, Bad Warmbrunn, Weiman y Werdau y construía no solo coches de pasajeros, sino también locomotoras diesel, eléctricas, a vapor y otros elementos industriales. Este coche fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: X-47
TIPO – TYPE	: Dormitorio
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2 bogies	
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1935 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 59 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,347 mts.
LARGO – LONG	: 21,336 mts.
ANCHO – WIDE	: 2,948 mts.
CAPACIDAD	: 20 camas o 44 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 04 (X-45 al X-50)

COCHE COMEDOR Y- 21

Los coches originales de comedor metálicos fueron realmente imponentes y lujosos, hoy día ninguno de ellos se conserva para el público, sólo uno existe en manos de un particular (para restauración). El tipo de ventanas panorámicas de este tipo de equipo fue inventando en Alemania y existen algunas imágenes en donde aparece Hitler en coches de igual sistema de apertura de ellas. Los marcos de las ventanas eran en bronce, de ahí que era lo primero que desaparecía cuando llegaron al final de su vida.

Estos, a diferencia del equipo transformado a comedor eran más cortos (18,738 metros), con un ancho de 2,982 metros y peso de 47 toneladas.

El Y-21 es un coche comedor alemán, transformado a partir de coches de primera clase entre los años '33 y '34, posiblemente a partir del I-246. Poseían 56 asientos con 14 mesas y algunos de estos comedores fueron pintados de color verde. Prestaron servicios entre Santiago a Puerto Montt, también los primeros se destinaron a Valparaíso. Fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: Y-21 (ex I-)246
TIPO – TYPE	: Comedor
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1930 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: --- t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: --- mts.
LARGO – LONG (con tender)	: 22,560 mts.
CAPACIDAD	: 40 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO	: 09 (Y-16 al Y24)

COCHE DE PRIMERA I-414 ACTUAL EC-414

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 fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: I-414/EC-414

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 EX PRIMERA I-416 ACTUAL EC-416

Originalmente fueron implementados como coches de primera clase, pero con el correr del tiempo, fueron reenumerados como clase económica. Como la gran mayoría de los coches de la época, los asientos eran reversibles, según el sentido de marcha del tren. Este coche fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke Hofmann
PAIS . COUNTRY	: Alemania
NÚMERO – RUNNING N°	: I-416/EC-416
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 TURISTA 9001

Coches fabricados en Argentina por la empresa Fiat Concorde en 1974, siendo adquiridos por los decretos 8/10 y 8/14 del mismo año. Actualmente fue pintado con los colores corporativos del Museo y forma parte del equipo que realiza el servicio del Tren de la Araucanía. Este fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER	: Fiat
----------------------	--------

PAIS . COUNTRY : Argentina
NÚMERO – RUNNING N° : T-9016 TIPO – TYPE

Eliminado: 1

: Turista

DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2 bogies
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE : 1974 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT : 41,5 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED : 130 km. /hr.
TROCHA – GAUGE : 1676 mm.
ALTO - HIGH : 4,185 mts.
LARGO – LONG (con tender) : 25,560 mts.
ANCHO-WIDE : 3,140 mts.
CAPACIDAD : 92 asientos
CANTIDAD EN SERVICIO : 30 (901-930)

AUOTOCARRIL N° 593 PACKARD

Este tipo de vehículos fueron muy comunes en los diversos ferrocarriles que existieron en Chile, la gran mayoría eran vehículos de calle transformados para andar sobre los rieles. Este equipo es de trocha métrica y fue utilizado entre Iquique y Empalme.

Fabricado en Estados Unidos en 1928, corresponde al fabricante Packard, modelo sedán 533, de la 5ª serie, que según los registros de EFE fue utilizado por el Presidente Carlos Ibáñez del Campo. Funcionó hasta 1981, quedando bajo la administración del desaparecido Ferrocarril de Norte (FCN, perteneciente a EFE, hoy FERRONOR). Este autocarril fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

BUSCARRIL FERROSTAAL MOTRIZ ADHI- 2104

Los buses carriles fueron una necesidad para atender aquellos ramales o vías en donde la demanda (y costo) no justificaba la operación de un tren completo y era posible subsanarlo con vehículos muy cercanos a un bus, pero con ruedas de acero. Ya desde la década del '30 EFE introdujo la operación de este tipo de equipo⁹, que continuó en los años siguiente con diversos modelos y características. Este equipo fue comprado por el Decreto 5/168, entrando al servicio en 1970, con una capacidad de 46 asientos. Se compraron 5 motrices y 5 acoplados. Fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 2721, del 5 de septiembre de 2008.

FABRICANTE - BUILDER : Ferrostaal
PAIS – COUNTRY : Alemania
MODELO – MODEL : ADHI

⁹ Buscarril Edwards de 1936.

NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: ADHI- 2104
TIPO - TYPE	: Buscarril
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-B
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1970
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 19 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 80 km./hr.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA - HIGH	: 3, 57 mts. aprox.
LARGO - LONG	: 14,28 ¹⁰ mts.
ANCHO – WIDE	: 2,747 mts.
CAPACIDAD	: 46 asientos
MOTOR	: M. A. N.
POTENCIA H.P.	: 210

ACOPLADO ADI 2101

Este equipo funcionó en el Ramal de San Pedro a Quintero en la 1ª Zona de EFE, con el buscarril motriz.

FABRICANTE - BUILDER	: Ferrostaal
PAIS – COUNTRY	: Alemania
MODELO – MODEL	: ADI
NÚMERO DE FABRICACIÓN	:
NÚMERO – RUNNING N°	: ADI-2101
TIPO - TYPE	: Buscarril
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT	:
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1970
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 15,500 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 80 km./hr.
TROCHA - GAUGE	: 1.676mm.
ALTURA - HIGH	: 3,57 mts. aprox.
LARGO - LONG	: 14,28 ¹¹ mts.
ANCHO – WIDE	: 2,747 mts.
CAPACIDAD	: 54 asientos

VAGÓN DE FF. CC. DEL ESTADO V-337

Originalmente fue un vagón bodega de madera, el cual fue transformado a casita, los que iban al final de los trenes de carga, lastreros o de siniestros. El padre de Neruda, José Reyes, fue conductor de tren lastrero.

Este equipo estaba asignado al departamento de Vialidad. Entro a revisión completa en la Maestranza de San Eugenio el 11 de mayo de 1972. Fue

¹⁰ Sólo caja, sin enganches.

¹¹ Sólo caja, sin enganches.

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

OTRO NO DECLARADOS

Con formato: Color de fuente: Rojo

Con formato: Color de fuente: Rojo

LOCOMOTORA N° TROCHA 0,60 (NO ES MN)

Según Ian Thomson, habría sido usada por el contratista del Túnel Las Raíces¹².

Con formato: Fuente: Sin Cursiva

FABRICANTE - BUILDER	: Maffei, Alemania
NÚMERO DE FÁBRICA	: 4337
NÚMERO	:
TIPO	:
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT	: 0-4-0t
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1928-
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: s/i
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: kg./km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: lts/km.
TROCHA - GAUGE	: 0,60 cm.
ALTURA	:
LARGO	:
ANCHO	:
CAPACIDAD DE CARBÓN	:
CAPACIDAD DE AGUA	:.
POTENCIA H.P.	:

CARRO ALJIBE (NO ES MN)

Este vagón fue fabricado en la Maestranza Lo Espejo en 1961 (no podemos confirmar el estanco).

Con formato: Fuente: Arial, 10 pt, Sin Elevado / Disminuido

¹² Catalogo de Locomotoras a vapor existente en Chile, 1 de enero de 1998, Ian Thomson.