

ESTACION DEL FERROCARRILES DE LA ESTACION DE RIO BLANCO

Este conjunto se ubica en la Villa de Rio Blanco, Comuna y Provincia de Los Andes, en la V Región de Valparaíso a 34 kilómetros desde la Estación de Los Andes y a 1.420 metros sobre el nivel del mar. Formó parte del antiguo trazado del Ferrocarril Trasandino Chileno, el cual logró llegar a este lugar en 1904 y siendo inaugurada en 1906.

Actualmente esta estación sigue teniendo bastante movimiento ferroviario, ya que los trenes de cobre provenientes de Saladillo (División Andina de Codelco), emprenden la bajada hasta Los Andes, desde esta estación de Rio Blanco. Según la declaratoria, el conjunto está formada por la misma estación, la oficina de correos, policlínico, habitaciones, casas de funcionarios, un retén de carabineros, la tornamesa (Isca Foundry Co. Engineers), un estanque de agua para las locomotoras a vapor, una casa de máquinas, oficinas y la red de agua potable. En general el conjunto se encuentra en diversos estados de conservación. La superficie total es de 1,87 hectáreas.

Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 1120, del 7 de junio de 2007.

LOCOMOTORA N° 3348, TIPO Z

Los ferrocarriles chilenos contaron con tres máquinas de este tipo, hoy se conservan dos de ellas (la N° 3349 se encuentra en el Museo Ferroviario de Santiago) y se han transformado en un objeto de culto para los amantes de las máquinas a vapor. Fueron equipadas con un sistema de cremalleras de tren dientes (Carl Roman Abt), y el número original de la máquina en Chile fue el 8, Ferrocarriles del Estado las reenumeró. Construida en la ciudad de Leeds, Inglaterra por Kitson–Meyer en 1908, hoy se conserva en la Maestranza de Los Andes, como parte de un museo en construcción. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--|---|
| FABRICANTE - BUILDER | : Kitson Meyer |
| PAIS – COUNTRY | : Inglaterra |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 4598 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 3348 |
| TIPO - TYPE | : Z |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 0-8-0+0-6-0t (articulada) |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1908 – 1971 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 89,3 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 15 km./hr.(CREMALLERA ¹) 35 km./hr. (ADHERENCIA) |
| CAPACIDAD DE CARBÓN - COAL | : 3 t. |

¹ Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| CAPACIDAD DE AGUA - WATER | : 9 m3 |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| ALTURA -HIGH | : 3,9 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 15 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 850 |
| DIAMETRO DE RUEDAS ACOPLADAS | : 914 mm. |
| DIAMETRO DE RUEDAS AUXILIARES | : 914 mm. |
| LARGO TOTAL | : 14.300 m. |

BARRE NIEVE TC-1

Usado para despejar la nieve desde las vías del ferrocarril, no poseía tracción por sí mismo, su caldera estaba destinada exclusivamente a mover su sistema rotatorio para “sacar” la nieve, por lo cual, debía ser “tirada” por una (s) locomotora (s), que en general fueron máquinas a vapor, pero a mediados del ‘20, también fue posible verlas con locomotoras eléctricas. “El rotatorio es una verdadera locomotora a vapor. El que tenemos actualmente en el trasandino lleva en su parte delantera una enorme hélice de muchas aspas, que puede girar a alta velocidad... su hélice va perforando la nieve y botándola pulverizada hacia el lado, izquierdo o derecho, en forma de un enorme chorro curvo”². Además del Barre Nieve, existieron otras formas de sacar la nieve (llamados por los ferroviarios “arados”, una especie de cuña), pero este es el único equipo que ha sobrevivido. Según Lacoste-Thomson este habría funcionado por última vez en 1984. Fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento n° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--|-----------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : ALCO |
| NÚMERO DE FÁBRICA | : 43060 |
| PAIS – COUNTRY | : U.S.A. |
| NÚMERO – RUNNING N° | : TC-1 |
| TIPO – TYPE | : Barre Nieve |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | : 6-4 UIC 3’2’ |
| AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE | : 1907- |
| PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT | : 110 ³ t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED | : km. /hr. |
| CONSUMO DE CARBÓN – COAL CONSUMPTION | : kg. / Km. |
| CONSUMO DE AGUA – WATER CONSUMPTION | : lts. / Km. |
| TROCHA – GAUGE | : 1.000 mm. |
| ALTO - HIGH | : mts. |
| LARGO – LONG (con tender) | : mts. |
| POTENCIA POWER H.P. | : 590 |

² “El Ferrocarril Trasandino por Juncal”, Hugo Pérez R., En Viaje, Julio de 1961.

³ “Ferrocarril Trasandino (Chile)...”, pág. 257. En “Puesta en Valor del Patrimonio Industrial, Sitios, Museos y Casos”, 2006

COCHE DE PASAJEROS DE PRIMERA CLASE, It-83

Tradicionalmente los coches de pasajeros y de carga fueron de madera, para de alguna manera disminuir el peso muerto que el tren trasladaba. Por razones de seguridad y mantención dejó de serlo en años posteriores. El It-83 fue comprado en Inglaterra y sirvió el servicio internacional. Posteriormente los trenes de pasajeros dieron paso a los automotores (Schindler) que operativamente eran más económicos. Según nos cuenta Manuel Radrigan⁴, estos coches fueron sometidos a transformaciones en 1946 para construir los vestíbulos, colocarles fuelles y enganches automáticos, que permitiesen pasar de uno a otros sin mayores inconvenientes, con lo cual habría sido reenumerados desde primera métrico N°2 (It-2) a primera 83 (It-83). Fue dado de baja por Decreto N° 2735 del 1 de julio de 1986 y fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento n° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--------------------------------------|--|
| FABRICANTE - BUILDER | : Gloucester Carriages & Waggon Co. Ltd. |
| PAIS-COUNTRY | : Inglaterra |
| NÚMEROS – RUNNING N° | : It-83 |
| TIPO - TYPE | : Coches de madera de 1ª Clase |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS | : 2 Bogies de 4 ruedas cada uno |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE: | 1905- 1986 |
| CAPACIDAD DE ASIENTOS | : 44 + 2 |
| TARA -TARE | : 18.890 kilos |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000 mm. |
| NÚMERO DE ASIENTOS | : 46 |
| ALTO - HIGH | : mts. |
| LARGO - LONG | : 13,43 mts. |
| ANCHO - WIDE | : 2, 50 mts. |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : 4 (It-81 al It-84) |

LOCOMOTORA ELECTRICA N° 101, TIPO 100

Este tipo de locomotoras fueron las primeras máquinas eléctricas usadas en el FF.CC Trasandino, fabricadas en 1925 (entraron al servicio al año siguiente) por la empresa Suiza SLM Brown Boveri. La empresa ferroviaria, privada en ese momento, solicitó ayuda al gobierno chileno debido a las dificultades de operación de este tramo. “Este comprometió la ayuda condicionada a la electrificación del ferrocarril, la que se inauguró en 1927 entre Juncal y La Cuevas (Argentina)”⁵. Contaban con cremallera de tres dientes tipo Abt, con bielas a la vista como las máquinas a vapor y articuladas para tomar curvas cerradas como era este ferrocarril. La 101 funcionó hasta los ‘90 en los trenes cobreros desde Rio Blanco a Los Andes, una vez que se decidió dejar de usar electricidad y se privatizó la

⁴ “Ferrocarril Trasandino (Chile)...”, pág. 260. En Puesta en Valor del Patrimonio Industrial, Sitios, Museos y Casos, 2006.

⁵ “Ferrocarril Trasandino (Chile)...”, pág. 258. En Puesta en Valor del Patrimonio Industrial, Sitios, Museos y Casos, 2006.

carga, no tuvieron donde operar. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--|---|
| FABRICANTE - BUILDER | : SLM Brown Boveri |
| PAIS – COUNTRY | : Suiza |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 3069 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 101 |
| TIPO - TYPE | : Et-100 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 1-C+C-1 |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1926- 1984 ⁶ |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 85,6 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 16 km./hr.(CREMALLERA ⁷) 40 km./hr. (ADHERENCIA ⁸) |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| CORRIENTE | : 3.000 V. c.c. |
| ALTURA - HIGH | : 4,250 mts. |
| LARGO - LONG | : 16,070 mts. |
| ANCHO – WIDE | : 2,700 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 900 ⁹ |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : 3 (Et-101 a Et-103) |
| DIAMETRO DE RUEDAS MOTRICES | : 1.000 mm. |
| MOTORES DE ADHERENCIA | : 4 |
| MOTORES DE CREMALLERA | : 2 |

LOCOMOTORA ELECTRICA N° 102, TIPO Et-100

Este tipo de locomotoras fueron las primeras máquinas eléctricas usadas en el FF.CC. Trasandino, fabricadas en 1925 (ingresaron al servicio al año siguiente) por la empresa Suiza SLM (Swiss Locomotive and Machine Works), quien construyó las partes mecánicas y Brown Boveri el sistema eléctrico. Contaban con cremallera de tres dientes tipo Abt, con bielas a la vista como las máquinas a vapor y articuladas para tomar curvas cerradas, pudiendo funcionar en pendientes de hasta 8%, siendo esto uno de los retos aun mayor para los "...ingenieros ferroviarios que Los Alpes o las Montañas Rocosas"¹⁰. Fueron usadas tanto para el traslados de trenes de pasajeros como de carga, como fue lo general en este ferrocarril, no poseían la capacidad de trabajar en múltiples. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878 del 30 de junio de 2005.

| | |
|----------------------|--------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : SLM Brown Boveri |
|----------------------|--------------------|

⁶ Según Manuel José Radrigán la E-101 se mantuvo operando los trenes cobreros hasta el retiro del tendido eléctrico a mediados de los 90. En Arqueología Industrial, Experiencia para Valorizar en Chile y en Cerdeña, Cagliari, 11 de diciembre de 2003, pág. 187.

⁷ Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

⁸ El velocímetro marca 60 k/h.

⁹ Los datos de las fuentes son contradictorios entre sí, en algunas aparecen 1040 o 1060 hp.

¹⁰ En La Enciclopedia de Trenes y Locomotoras, pág. 397.

| | |
|--|---|
| PAIS – COUNTRY | : Suiza |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 3070 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 102 |
| TIPO - TYPE | : Et-100 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 1-C+C-1 |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1926 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 85,6 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 16 km./hr.(CREMALLERA ¹¹) 40 km./hr. (ADHERENCIA ¹²) |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| CORRIENTE | : 3.000 V. c.c. |
| ALTURA - HIGH | : 4,250 mts. |
| LARGO - LONG | : 16,070 mts. |
| ANCHO – WIDE | : 2,700 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 900 ¹³ |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : 3 (Et-101 a Et-103) |
| DIAMETRO DE RUEDAS MOTRICES | : 1.000 mm. |
| MOTORES DE ADHERENCIA | : 4 |
| MOTORES DE CREMALLERA | : 2 |

LOCOMOTORA ELECTRICA N° 103, TIPO Et-100

Este tipo de locomotoras fueron las primeras máquinas eléctricas usadas en el FF.CC. Trasandino, fabricadas en 1925 (entradas al servicio al año siguiente) por la empresa Suiza SLM Brown Boveri. Contaban con cremallera de tres dientes tipo Abt, con bielas a la vista como las máquinas a vapor y articuladas para tomar curvas cerradas. “Las locomotoras tenían cuatro motores de 320 hp, dos por cada cuerpo, que por medio de piñones de reducción y bielas transmitían la potencia a los ejes propulsores. Además contaban con dos motores de 540 hp que alimentaban los piñones de la cremallera”¹⁴. Estas máquinas operaron hasta el final del servicio internacional en 1984 y pudieron arrastrar trenes de hasta 150 toneladas¹⁵. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--|--------------------|
| FABRICANTE - BUILDER | : SLM Brown Boveri |
| PAIS – COUNTRY | : Suiza |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 3071 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 103 |
| TIPO - TYPE | : Et-100 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 1-C+C-1 |

¹¹ Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

¹² El velocímetro marca 60 k/h.

¹³ Los datos de las fuentes son contradictorios entre sí, en algunas aparecen 1040 hp.

¹⁴ “Los Grandes Ferrocarriles”, Harold Middleton, en revista En Tren, N° 16, agosto de 2008.

¹⁵ 150 toneladas en “verano” y 135 en “invierno” entre Rio Blanco y Las Cuevas. En bajada podían llegar a arrastrar hasta 210 toneladas en periodo estival y 150 en periodo invernal. En tanto en el lado argentino la capacidad era cercana a las 180 toneladas.

| | |
|--------------------------------------|---|
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1926 - |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 85,6 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 16 km./hr.(CREMALLERA ¹⁶) 40 km./hr. (ADHERENCIA ¹⁷) |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| CORRIENTE | : 3.000 V. c. c. |
| ALTURA - HIGH | : 4,250 mts. |
| LARGO - LONG | : 16,070 mts. |
| ANCHO – WIDE | : 2,700 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 900 ¹⁸ |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : 3 (Et-101 a Et-103) |
| DIAMETRO DE RUEDAS MOTRICES | : 1.000 mm. |
| MOTORES DE ADHERENCIA | : 4 |
| MOTORES DE CREMALLERA | : 2 |

LOCOMOTORA ELECTRICA N° 201, TIPO Et-200

También del fabricante Suizo SLM, estas locomotoras mucho más pequeñas que sus antecesoras tipo 100, fueron fabricadas en 1958, también para operar con sistema de cremallera Abt, en múltiple y con sistema de freno regenerativo, que permitía devolver energía (al igual que otras máquinas de EFE, algunas E-32, E-20 o las E-28). Entraron al servicio en 1961, de hecho en la memoria de 1960 no aparecen aún inventariadas. Podían arrastrar hasta 400 toneladas entre Rio Blanco y Los Andes, pero de subida en ese mismo tramo su capacidad se reducía hasta 150 toneladas. Es interesante señalar que finalmente las máquinas a vapor (que habían reinado incluso cuando se electrificó) y eléctricas debieron rendirse al uso de locomotoras diesel-eléctricas que fueron mucho más eficientes que las anteriores, eso sí, ya en los años '70¹⁹. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--|--|
| FABRICANTE - BUILDER | : SLM Brown Boveri |
| PAIS – COUNTRY | : Suiza |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 4159 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 201 |
| TIPO - TYPE | : Et-200 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | Bo-Bo |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1961- 1995 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 58.300 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 25 km./hr.(CREMALLERA ²⁰) 60 km./hr. (ADHERENCIA) |

¹⁶ Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

¹⁷ El velocímetro marca 60 k/h.

¹⁸ Los datos de las fuentes son contradictorios entre sí, en algunas aparecen 1040 hp.

¹⁹ Entre Rio Blanco y Los Andes las locomotoras Dt 13.000, podían arrastrar hasta 1.200 toneladas, poder que disminuía en subida a 370 toneladas. En EFE, Poder de Arrastre de Locomotoras, Noviembre de 1975.

²⁰ Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| CORRIENTE | : 3.000 V. c.c. |
| ALTURA - HIGH | : 4,103 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 13,470 mts. |
| ANCHO – WIDE | : 2,650 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 1.280 |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : 2 (Et-201 a Et-202) |
| DIAMETRO DE RUEDAS MOTRICES | : 940 mm. |

LOCOMOTORA ELECTRICA N° 202, TIPO Et-200

También del fabricante Suizo SLM, estas locomotoras mucho más pequeñas que sus antecesoras tipo 100, fueron fabricadas en 1958, también para operar con sistema de cremallera. Entraron al servicio en 1961, recordemos que recién en 1952 el tramo chileno estuvo electrificado por completo. Esta máquina habría estado en uso hasta mediados de la década de los '90 para el traslado de trenes de pasajeros y carga. Poseían 4 motores y las máquinas podían funcionar en múltiple pero “el menor peso... resultó ser una de sus desventajas, ya que no eran capaces de cortar convenientemente la nieve y se salían de la vía... con espesores de 30 o 40 cm. no era posible circular... La ubicación de la bomba de lubricación era dañada por rocas desplazadas...”²¹ .Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878, del 30 de junio de 2005.

| | |
|--|---|
| FABRICANTE - BUILDER | : SLM Brown Boveri |
| PAIS – COUNTRY | : Suiza |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : 4160 |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 202 |
| TIPO - TYPE | : Et-200 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | Bo-Bo |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1961- 1997 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 58.300 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 25 km./hr.(CREMALLERA ²²) 60 km./hr. (ADHERENCIA) |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| CORRIENTE | : 3.000 V. c. c. |
| ALTURA - HIGH | : 4,103 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 13,470 mts. |
| ANCHO – WIDE | : 2,650 mts. |
| POTENCIA H.P. | : 1.280 |
| CANTIDAD EN SERVICIO | : 2 (Et-201 a Et-202) |
| DIAMETRO DE RUEDAS MOTRICES | : 940 mm. |

²¹ “Electrificación del Ferrocarril Trasandino”, Sergio Carmona, en El Ferrocarril Trasandino, N° diciembre 2007.

²² Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

AUTOMOTOR DIESEL ADI-1015

De origen Suizo, este automotor fue fabricado por Schindler Wagon S. A. en 1955²³. Ferrocarriles finalmente llegó a tener 6 equipos salones (ADZ), 5 de primera clase (ADI) con motores propios, como 8 de arrastre (AI) usados en la Red Norte (FCN), en Ferrocarril de Arica a La Paz (FCALP), Antofagasta a Salta y en el Trasandino por Juncal (FCTC), estos últimos equipados con cremallera de “tres dientes” (sistema Abt). Originalmente poseyeron 2 motores A. Saurer modelo BXD –SL, uno en cada frente. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 878, del 30 de junio de 2005 y funcionó para el transporte de pasajeros hasta 1979, periodo en el cual el servicio se suspendió, posteriormente fue usado cada vez menos, quedando sin nada más que transportar.

Algunos de estos automotores no tenían interconexión entre equipos²⁴, y fueron considerados en su época como coches de lujo. Los de Arica a La Paz poseían una pequeña pero eficiente cocina. Además es interesante señalar que los diámetros de la ruedas, variaron según el ferrocarril que atendieron.

| | |
|--|--|
| FABRICANTE - BUILDER | : Schindler Carriage and Wagon C. Ltd. ²⁵ |
| PAIS – COUNTRY | : Suiza (Pratteln) |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : ADI-1015 |
| TIPO - TYPE | : ADI |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1955 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 33 t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : km./hr. (CREMALLERA ²⁶) 75 km./hr. (ADHERENCIA) |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000mm. |
| ALTURA - HIGH | : 3.500 mts. aprox. |
| LARGO - LONG | : 19,990 mts. |
| ANCHO – WIDE | : 2,690 mts. |
| CAPACIDAD | : 40 asientos |
| POTENCIA H.P. | : 360 |

GONDOLA CARRIL Dt-1024

Originalmente fue un vehículo de calle (1926) que atendía a la ciudad de Coquimbo a La Serena, en un año no determinado²⁷ fue reconvertido y se le

²³ Según EFE entró al servicio en 1955. En el decreto aparece 1956.

²⁴ Si bien no poseían interconexión, parte de la Red Norte, los de Arica a La Paz y el Trasandino, se tendieron a abrir una puerta para cruzar de uno a otro.

²⁵ Schindler Waggon AG en Alemán; SA Vagoni Schindler en Italiano; Schindler Carriage & Wagon Company Ltd. en Inglés; Schindler Wagons SA en Francés.

²⁶ Al ingresar a la cremallera, la velocidad máxima era de 5 k/h.

instaló el sistema de ruedas ferroviarias que lo llevaría a correr incluso en el ramal a Vicuña²⁸, llegando hasta la localidad de Rivadavia. El color de pintura era el gris perla, con franja azul y letras amarillo rey de FF. CC. del Estado (del mismo color de los buses de calle que tuvo EFE en las mismas ciudades y también del fabricante G. M.).

Construido en Estados Unidos por General Motors, uso originalmente un motor G.M.C. T-60 de 6 cilindros (pasando por varias motorizaciones, quedando actualmente con uno Cummins de unos 150 hp). Posee los asientos originales de uso, incluyendo el color interior verde nilo. Además en los tapabarros delanteros se habilitó un pequeño espacio para colocar parte de las maletas o bultos. Posee una capacidad para 27 personas sentadas.

Fue traspasado al Ferrocarril Trasandino cuando llegaron la segunda partida de locomotoras Dt-4.100 en la década del '50, que reemplazo su servicio a Rivadavia por este tipo locomotoras, mas dos coches Gregg.

El servicio de "Gondolas" se hizo fuerte en los años '50²⁹ cuando incluso realizan servicios entre Los Andes (Chile) y Mendoza (Argentina), siendo desplazadas con la llegada de los automotores Schindler al Trasandino, con lo cual empezaron a desaparecer de circulación, salvo la t-1024, que permaneció para servicio interno hasta el cierre del servicio internacional. También corrió hasta el Hotel Portillo.

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

| | |
|--|-------------|
| FABRICANTE- BUILDER | : GMC (USA) |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN - MANUFACTURING NUMBER | : s/i |
| NÚMERO- RUNNING N° | : t-1024 |
| TIPO - TYPE | : buscarril |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | B-A |
| CAPACIDAD DE PERSONAS | : 27 |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1926- |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : t. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : km. /hr. |
| TROCHA - GAUGE | : 1.000 mm. |
| ALTURA - HEIGHT | : m. |
| LARGO - LENGHT (con ténder) | : m. |
| POTENCIA – POWER EN H.P. | : 150 |

²⁷ Posiblemente fue el bus (micro en Chile) N° 539, el cual habría sido transformado por oficio 8368/209 del 8 de noviembre de 1945. Por investigar.

²⁸ Existe una imagen en donde se ve al Presidente Gabriel González Videla llegando a la Estación de Vicuña en 1947 en este equipo, Ver "Elqui, Imágenes del Pasado", Galvarino Peralta Herrera, 2001, pág.55.

²⁹ Ver "t-1024, La Última Góndola-Carril del Trasandino", Sergio Carmona, en revista En Tren N° 13, diciembre de 2005.