

COMPLEJO FERROVIARIO DE SAN ROSENDO

Complejo ubicado a 500 kilómetros al sur de la Estación Alameda, a 105 kilómetros de la capital regional Concepción y a 46 metros sobre el nivel del mar. En San Rosendo confluyen los ríos Laja y Bío Bío. Antes de la ciudad ferroviaria, existió un fuerte que fue arrasado por los mapuches en 1655, vuelta a reconstruir, fue nuevamente atacada en 1723, pero finalmente sucumbe hacia 1863.

Según señala la Nomenclatura de la Estaciones Ferroviarias de FF. CC. del Estado, el Ferrocarril de Chillán a Talcahuano fue estudiado en 1864 por el ingeniero don Guillermo Lloyd, que recomendó esta ruta y el 10 de junio de 1872 se entregaba al tráfico, que hacía de San Rosendo un lugar de paso obligatorio.

San Rosendo, creció alrededor de la actividad ferroviaria como punto estratégico fue creciendo para generar uno de los enclaves más importantes del ferrocarril en Chile y sobre todo para las máquinas a vapor, la cuales necesitaban mucho personal. Una vez que este tipo energético inicio su retiro, esta ciudad se vio gravemente afectada y este espacio físico cayó en un abandono. Para los amantes del ferrocarril es un punto que debe ser visitado y hoy en día, a pesar de la decadencia, sigue siendo un bello lugar.

Se conserva la Casa de Máquinas (o redonda) y carbonera (muy completa) que son características y normalizadas para ferrocarriles. Construida en la década del '40 en hormigón armado. A un costado de este complejo se ubica el Puente Laja.

LOCOMOTORA Nº 708, TIPO 70¹

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. Esta máquina se encontraba en la Casa de Maquinas de San Rosendo, en la comuna del mismo nombre, Provincia del Bio Bío, desde donde se trasladó hacia el triángulo ferroviario que existe en el lugar, en donde el público la puede apreciar, junto a otras interesantes piezas. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento Nº 768, del 20 de julio de 1998.

| | |
|--|---------------|
| FABRICANTE- BUILDER | : ALCO. |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING Nº | : 708 |
| TIPO - TYPE | : 70 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: | 2-8-2 |
| AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE | : 1919 - 1978 |
| PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT | : 136 T. |
| VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED | : 70 km. /hr. |

¹ Ver, "Mikado, Las Locomotoras Tipo 70", Marco Sandoval, en revista En Tren Nº 11, noviembre de 2003, pág. 15-19.

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| 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 Nº 802, TIPO 80

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...”² En sus últimos años de uso regular, sus bases de operaciones fueron las casas de máquinas de Temuco, San Rosendo y Concepción.

Entre los diferentes envíos hubo algunas variaciones técnicas, respecto, por ejemplo, a las dimensiones de los cilindros y el diseño interno de la caldera.

Es interesante señalar que un grupo de locomotoras de este tipo se pidieron desarmadas, para ensamblarlas en Chile. En 1946 se solicitaron 15, tres de ellas desarmadas³. 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° 820⁴.

Esta máquina se encontraba en la Casa de Maquinas de San Rosendo, en la comuna del mismo nombre, Provincia del Bio Bío, desde donde se trasladó hacia el triángulo ferroviario que existe en el lugar, en donde el público la puede apreciar, junto a otras interesantes piezas. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 768, del 20 de julio de 1998.

| | |
|-----------------------|--------------------------------|
| FABRICANTE- BUILDER | : The Baldwin Locomotive Works |
| NÚMERO DE FABRICACIÓN | : |
| NÚMERO – RUNNING N° | : 802 |

² 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.

³ “La Empresa de los FF.CC del Estado, su Actual Situación Técnica, Financiera y sus Necesidades”, Director de EFE al Ministro de OO. PP. v Vías de Comunicación, pág. 23, Santiago de Chile, 1943.

⁴ 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 Fernando.

| | |
|---|---------------|
| TIPO - TYPE | : 80 |
| DISPOSICIÓN DE RUEDAS- WHEEL ARRANGEMENT: | 4-8-2 |
| AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE | : 1929 –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 |