

LOCOMOTORA Nº 306, TIPO 20

Las 42 máquinas de este tipo llevaron trenes livianos de pasajeros en la Red Sur de FF.CC. del Estado. Fueron todas construidas en Chile entre 1911 y 1912. La disposición de ruedas corresponde al típico modelo norteamericano 4-4-0. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: Caleta Abarca ¹
NÚMERO – RUNNING Nº	: 306
TIPO – TYPE	: 20
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	4-4-0
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1912 – 1971 ²
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT	: 78, 010 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED	: 70 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN – COAL CONSUMPTION	: 18 kg. / km.
CONSUMO DE AGUA – WATER CONSUMPTION	: 142 lts. / km.
TROCHA – GAUGE	: 1676 mm.
ALTO - HIGH	: 4,26 mts.
LARGO – LONG (con tender)	: 14,57 mts.
POTENCIA POWER H.P. ³	: 570

LOCOMOTORA TIPO 22, Nº 205

Construida en los Estados Unidos en el año 1893. Fue usada como locomotora de patio. Posee tender y estanque de agua incorporado. Se fabricaron 9 de estas máquinas. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER	: Rogers
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 4865
NÚMERO – RUNNING Nº	: 205
TIPO – TYPE	: 22
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	0-6-0T
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1893 - 1970
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 34,800 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 30 km. /hr.
CAPACIDAD DE AGUA	: 1.000 litros
CAPACIDAD DE CARBÓN	: 900 k..
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 13' -6 1/2"
LARGO (con tender)	: 36'

¹ El nombre original fue Caleta Barca, el que posteriormente habría derivado a Caleta Abarca.

² Desde ahora en adelante, esta fecha corresponderá a la fecha que fue dada de baja.

³ En general, los datos de potencia no son del todo confiables, y varían de acuerdo a las fuentes de información, mayoritariamente de EFE.

POTENCIA H. P.

: 468

LOCOMOTORA Nº 211, TIPO 38

Hubo 45 máquinas de este tipo, fabricadas en 1896, esta locomotora estuvo destinada a trenes de carga "pesados" en la línea principal. Fueron muy exitosas, dentro de sus fabricantes se encuentran las firmas norteamericanas Cooke, Baldwin, y Rogers. Al final de sus días, esta locomotora trabajó en patios y trenes de carga en ramales. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER	: Rogers Locomotive Works
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 4955
NÚMERO – RUNNING Nº	: 211
TIPO - TYPE	: 38
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	4-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1896-1972
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 83,98 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 65 km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 20 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 160 litros
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 3,81 mts.
LARGO (con tender)	: 15,21 mts.
POTENCIA EN H.P.	: 622

LOCOMOTORA Nº 407, TIPO 47

Modelo construido por la firma alemana Borsig. Entre 1905 y 1907 Ferrocarriles del Estado contó con setenta y siete de estas locomotoras. Las que prestaron servicio, tanto de carga como de patio. Es la única locomotora del museo que posee cilindros internos, se les denominó "Macho Alemán". Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER	: A. Borsig
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 5937
NÚMERO – RUNNING Nº	: 407
TIPO - TYPE	: 47
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	0-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1905 - 1978
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 77 T.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 50 km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 15,9 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 127,2 lts. /Km.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,083 m.

LARGO (con tender) : 14,15 mts.
POTENCIA EN H.P. : 595

LOCOMOTORA Nº 439, TIPO 51

Construida en Alemania por Borsig en el año 1907. Se usaron en servicios de carga en la Red Central de Ferrocarriles del Estado. A fines de sus días fueron redestinadas a la zona sur. La Empresa contó con 14 de estas máquinas. Fueron “reconstruidas” hacia 1924 y dotadas de recalentadores y válvulas de pistón. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER : A. Borsig
NÚMERO DE FÁBRICA : 6042
NÚMERO – RUNNING Nº : 439
TIPO - TYPE : 51
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2-8-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE : 1907 - 1970
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT : 92 T.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED : 50 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION : 20,5 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION : 20,4 l/km.⁴.
TROCHA - GAUGE : 1.676 mm.
ALTURA : 4,265 m.
LARGO (con tender) : 17,323 mts.
POTENCIA EN H.P. : 998

LOCOMOTORA Nº 631, 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. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER : Caleta Abarca
NÚMERO DE FABRICACIÓN : s/i
NÚMERO- RUNNING Nº : 631
TIPO - TYPE : 57
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE : 1913-1978
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.

⁴ Consumo post 1924 (Ian Thomson).

TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,26 m.
LARGO (CON TENDER)	: 15,00 m.
POTENCIA EN H.P.	: 686

LOCOMOTORA Nº 18, TIPO 59

Locomotora fabricada por la empresa alemana Borsig en 1910. En ese mismo año fue exhibida en una feria internacional en Buenos Aires, oportunidad en la que fue comprada.

Existe una "leyenda" que dice que esta habría sido donada por el gobierno argentino a Chile en 1910, con motivo de la Celebración del Centenario de nuestra Independencia. Por esta razón habría llevado el número 18.

En sus primeros años, la "18" estuvo asignada a tareas de asistencia a los trenes pesados sobre la cuesta El Tabón -entre Santiago y Valparaíso. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER	: A. Borsig
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 7389
NÚMERO – RUNNING Nº	: 18
TIPO - TYPE	: 59
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	4-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1910 - 1971
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 98,4 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 90 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 12 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 96 lts. /km.
TROCHA - GAUGE	: 1676 mm.
ALTURA :	: 4,20 mts.
LARGO (con tender):	: 1515,93 mts.
POTENCIA EN HP	: 845

LOCOMOTORA Nº 709, 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). Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER	: ALCO.
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 59021

NÚMERO – RUNNING N°	: 709
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.
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° 846, 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*. Ferrocarriles inicio los estudios en el año 1937, solicitando las comparaciones de rendimiento entre máquinas tipo 70' y las "futuras" 80'⁵, las que señalaban que éstas últimas eran aptas tanto para trenes de pasajeros como de carga, y que su consumo era aún menor, incluso en trenes de cargas lentos. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE- BUILDER	: Mitsubishi
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 747
NÚMERO – RUNNING N°	: 846
TIPO - TYPE	: 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE	: 1953 –1978
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° 1009, TIPO 100

⁵ Carta de Wessel, Duval & Cia, S. A. C., a EFE (Tracción), Diciembre 1937.

Construida en Alemania por Henschel & sohn en el año 1935. Se mantuvieron en servicio hasta 1969 atendiendo trenes expresos entre Alameda y Talca. La Empresa contó con 10 de estas máquinas erróneamente llamadas "supermontaña". Poseen alimentador automático de carbón. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: Henschel y Sohn
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 22749
NÚMERO – RUNNING N°	: 1009
TIPO - TYPE	: 100
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-4
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1936 - 1970
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 185,35 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 120 km. /h.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 34 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 274 lts. /km.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,5 mts. aprox.
LARGO (con tender)	: 25,410 mts.
POTENCIA EN H.P.	: 2.355

LOCOMOTORA N° 1110, TIPO 110

Construida por American Locomotive Company en 1940. Fue una de las locomotoras más grandes de Chile y quizás del continente. Debido a su gran consumo de combustible que no podía ser satisfecha por su fogonero, se las equipó con un alimentador automático de carbón de rosca sin fin (stoker). Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: ALCO
NÚMERO – RUNNING N°	: 1110
TIPO – TYPE	: 110
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	4-8-2
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1940 - 1969
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 220 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 90 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 34 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 302 lts. /km.
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 4,5 mts. aprox.
LARGO (con tender)	: 25,765 mts.
POTENCIA EN HP	: 2.338
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 69329

LOCOMOTORA N° 3087, TIPO R

Fue construida en los Estados Unidos por la firma Rogers en 1901. Se utilizó en la Red Norte de Ferrocarriles del Estado, prestando servicio en trenes de pasajeros en los ramales de Ovalle a Tamaya, Illapel a Salamanca y los Vilos a Illapel. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: Rogers Locomotive Works
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 5190
NÚMERO – RUNNING N°	: 3087
TIPO - TYPE	: R
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-8-2
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1901 - 1978
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 58,8 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 50 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 12,6 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 101 lts. /km.
TROCHA - GAUGE	: 1000 mm.
ALTURA	: 3,9 mts. aprox.
LARGO (con tender)	: 13,740 mts.
POTENCIA EN H.P.	: 540

LOCOMOTORA N° 3045, TIPO K

Fabricada en 1906 por la empresa Borsig de Alemania. Ferrocarriles reconoció en su momento sólo dos maquinas de su tipo, la 3044 y 3045. Trabajó en el Norte Chico de Chile. Este sector, fue el primero en despedirse de las locomotoras a vapor. Funcionó hasta 1966, guiando un tren de inspección para luego ser guardada en la maestranza de Ovalle. Esta pieza fue incorporada al Museo en 1988. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: A. Borsig
NÚMERO DE FABRICACIÓN	: 5857
NÚMERO – RUNNING N°	: 3045
TIPO - TYPE	: K
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	2-6-2t
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1906-1966.
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIG	: 38 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 60 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: 7,5 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: 60 lts/km.
TROCHA - GAUGE	: 1.000 mm.
ALTURA	: 3.5 mts.
LARGO	: 9.5 mts.
ANCHO	: 2.90 mts.
CAPACIDAD DE CARBÓN	: 1.02 t.

CAPACIDAD DE AGUA : 4.300 lts.
POTENCIA EN HP : 403

LOCOMOTORA Nº 3349, TIPO Z

Locomotora construida en Inglaterra por Kitson-Meyer y Cía. Para servir al Ferrocarril Transandino Chileno entre Los Andes y Las Cuevas. Prestó servicio entre los años 1910 y 1971.

Hubo 9 de estas máquinas (3 en Chile, 6 en Argentina), quedando actualmente 2 chilenas y 1 argentina (no se sabe su estado de conservación), siendo las únicas de su tipo existente en el mundo. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento Nº 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER : Kitson Meyer
NÚMERO DE FABRICACIÓN : 4664
NÚMERO – RUNNING Nº : 3349
TIPO - TYPE : Z
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 0-8-0+0-6-0t
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE : 1909 – 1971 (1978⁶)
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT : 89,3 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED : 15 km./hr.(CREMALLERA⁷)
35 km./hr. (ADHERENCIA)
CAPACIDAD DE CARBÓN - COAL : 3 t.
CAPACIDAD DE AGUA - WATER : 9 m3
TROCHA - GAUGE : 1.000mm.
ALTURA : 3,9 mts. aprox.
LARGO (con tender) : 15 mts.
POTENCIA H.P. : 850

LOCOMOTORA Nº 5025, TIPO a

Esta máquina es representativa del tipo de locomotoras que operaron en los ramales del sur, de trocha de 60 centímetros (Chillán a Pinto; Saboya a Capitán Pastene; Ancud a Castro, entre otros). Estas máquinas fueron modificadas en diversos momentos de su vida operativa, con lo cual, sus planos originales, no son 100% similares. Esta máquina habría prestado servicios en diversos ramales incluyendo el tramo de Saboya a Capitán Pastene en la IX región. Queda mucho por investigar en esta máquina. Este equipo fue Declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento Nº 768, del 20 de julio de 1998.

FABRICANTE - BUILDER : Arn Jung
NÚMERO DE FÁBRICA : 2034
NÚMERO : 5025

⁶ Dada de Baja.

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

TIPO	: a
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	0-6-0t
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1912-1978
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: s/i
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 50 km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: kg./km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION	: lts/km.
TROCHA - GAUGE	: 0,60 cm.
ALTURA	: 2,670 mts.
LARGO	: 5 mts.
ANCHO	: 1,92 mts.
CAPACIDAD DE CARBÓN	: 1.000 kilos aprox.
CAPACIDAD DE AGUA	: 3.500 litros aprox.
POTENCIA H.P.	: 233

LOCOMOTORA FMAE

La locomotora presente en el Museo Ferroviario, corresponde a dos modelos de iguales características que hubo en Chile. De disposición de ruedas 0-4-0T, fabricadas por la empresa alemana ARN JUNG en 1926, para “*un cliente chileno*”. Los números de fábrica de dichas locomotoras (Ian Thomson) fueron 4666 y 4667.

Esta máquina fue donada al Museo por FMAE, en colaboración con la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, siendo trasladada a fines de 2003. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE – BUILDER	: Arn Jung
NÚMERO DE FÁBRICA	: 4667
NÚMERO – RUNNING N°	: s/i
TIPO - TYPE	: Industrial
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT:	0-4-0T
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1926 -1965 aprox.
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 83,98 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: 50 km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION	: kg./km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMTION	: 160 litros
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 3,80 mts.
LARGO (con tender)	: 7,55 mts
ANCHO	: 3.00 mts.

COCHE DE PASAJEROS LINKE HOFMANN I-202 I-205

Hacia la década del 20', Ferrocarriles del Estado inició un importante proceso de modernización de sus servicios entre Valparaíso y Santiago. Este mejoramiento tenía como eje, la electrificación de la línea.

Para ello, se encomendó al Ingeniero Carlos Schneider, en comisión en EE. UU., la compra del material necesario para la electrificación; la elección de locomotoras eléctricas (**Baldwin-Westinghouse**) y la adquisición de coches de pasajeros en Alemania (**Linke Hofmann** de Breslau⁸), lo que significaría un importante adelanto en el transporte ferroviario nacional.

Los coches presentes en el museo, corresponden al primer pedido que realizó ferrocarriles⁹ en 1923. El proyecto inicial contemplaba la compra de 50 coches, los que finalmente se redujeron a 46. Esta disminución se produjo, producto de una serie de mejoras en el diseño original, lo que contempló el aumento en sus dimensiones, aislamiento y comodidades interiores, con lo cual, el precio por unidad, se elevó. Para ello, se realizó un contrato en Chile con los señores Saavedra, Benard y Cía., en representación de Linke Hofmann Werke, para la fabricación de los coches, que deberían de ser entregados a partir de 1923, de los cuales se recibieron dos en la fábrica, a finales de diciembre del mismo año.

Para la ejecución del proyecto la empresa encomendó al Ingeniero Raimundo Pivonka¹⁰ "a fin de que estudie y apruebe los planos de construcción de los coches de acero contratados y para que inspeccione y resuelva todo lo relacionado con la construcción de este equipo"¹¹.

Si bien, el contrato estipulaba que el 95% de los coches llegarían desarmados a Chile, efectuándose posteriormente su armado en Valparaíso, se optó a último momento, que éstos llegasen completamente armados, situación que vino a verificarse sólo a partir de 1924, no sin antes, haber sorteado una serie de dificultades, tanto de problemas derivados del diseño, como de los generados en un país al que se le había desmantelado su industria pesada, producto de la derrota en la Primera Guerra Mundial. Esto sumado a una constante presión de los países triunfantes, retrasaron la entrega estipulada en el contrato, e incluso un número importante (11) debió esperar a que se resolviera la huelga general de los operarios alemanes¹², para ser embarcados hacia Chile. Esta situación se vio agravada por la entrada de los franceses en el Ruhr, con el consiguiente cierre de esta zona industrial, proveedora de algunas partes y piezas para los nuevos coches, debiendo Linke Hofmann solicitar sus materias primas en otras ciudades.

⁸ Actualmente ciudad Polaca.

⁹ Contratados con el empréstito que autorizó el Estado por Ley N° 3718, en licitación del 6 de julio de 1921. El proyecto contemplaba la renovación del contrato una vez entregada la primera partida.

¹⁰ Designación del 11 de Julio de 1922, quien percibiría un sueldo de \$ 16.800.-. Entre los requisitos que reunía este Ingeniero, se contaba su perfecto manejo del idioma Alemán.

¹¹ Sesión del Consejo de Administración de FF. CC. del Estado, N° 27 del 11 de julio de 1922, pág. 55.

¹² Incluso, los trabajadores de Linke Hofmann organizaron paralizaciones desde el 11 de julio al 11 de agosto de 1922, con lo que se sumaban a los atrasos generales del equipo.

En tanto, en Alemania se sucedían una serie de crisis políticas, sociales y económicas que perturbaron al país, derivando finalmente en el ascenso de Hitler al poder.

El asesor de la empresa en el país europeo, informó en su momento al Consejo de FF. CC., “que cerrado el distrito industrial más grande de Alemania, pudo imponerse del sinnúmero de gestiones que debió hacer la fábrica para el encargo de muchos materiales que, a pesar de haber sido contratados oportunamente, no pudo obtenerse por esa causa.”¹³

El diseño se basó en los modelos norteamericanos, asignándose al ingeniero en comisión en EE. UU., Carlos Schneider, para que enviase planos y especificaciones de las fábricas norteamericanas, con las cuales la Dirección General de ferrocarriles elaboró los suyos, según las especificaciones de “diseño chileno”, el cual se le hizo llegar a Linke con sus especificaciones y características. Con esto, el equipo de primera clase aumentaría su longitud, de los 17,92 m. de los antiguos coches de madera, pasamos a los 22,42 (entre enganches) de los nuevos de acero, lo que permitió pasar de coches de 60¹⁴ a 80 asientos, junto con la modernización en la construcción exterior, al incorporar el acero, “lo que reporta varias ventajas como fueron, el menor peso por pasajero, menor resistencia al rodado, menores gastos de conservación, menor número que atender”¹⁵.

Este equipo fue construido interiormente en maderas nobles, dotado de un amplio espacio interior, calefacción, baños (2), capacidad para 80 pasajeros sentados, con asientos reversibles según la dirección del tren, iluminación propia, y ventanas tipo vitrales, con doble vidrio, aislando con ello, los cambios de temperaturas exteriores.

A su vez, hacia la década del 30”, ferrocarriles inició una importante promoción turística, la que incluyó la edición de revistas, mejoramiento del servicio, construcción de hoteles y promociones. Pero debido a la crisis mundial del 29’, la empresa se vio imposibilitada de comprar nuevo material rodante, por lo cual y “...a fin de procurar una mejor atención del público, se hizo necesario aumentar la dotación de coches comedores en la Red Sur. En vista de la dificultad para adquirirlos en el extranjero y su excesivo costo, se resolvió transformar en comedores tres de los coches de primera clase de acero...”¹⁶, estas transformaciones fueron abordadas por la Maestranza de Barón, en Valparaíso,

¹³ Sesión del Consejo de los FF. CC. del Estado N° 11, del 8 de abril de 1922, pág.22.

¹⁴ Debido a la diversidad de equipo, su capacidad variaba entre 60 o 70 asientos por coche.

¹⁵ Sesión del Consejo de FF. CC. del Estado N° 14, del 18 de abril de 1922.

¹⁶ Memoria de los FF. CC. del Estado de 1933, pág. 12. La idea no era nueva, ya hacia 1924, el Departamento de Tracción y Maestranza, en los oficios despachados al Consejo de FF. CC. N° 857 y N° 1668, del 19 de febrero y 8 de abril, respectivamente, se había señalado la necesidad de establecer comedores, para lo cual se planteaba la transformación de cinco coches de primera, e incluso, ya se habían comprado los materiales necesarios para la transformación, el cual, finalmente fue aprobado sólo “hasta dos coches”, realizándose los trabajos en la Maestranza de Barón por los propios operarios de ella.

las que dejaron conforme a las autoridades y público, por lo que se autorizó en 1934 la transformación a comedores de otros tres coches de acero de primera; con la firme intención "...de ir suprimiendo los antiguos coches comedores de madera, cuya pequeña capacidad los hace inadecuados para el tráfico actual..."¹⁷. Estas transformaciones ya habían sido autorizadas hacia 1924, pero sólo a dos coches de primera clase, en vez de los cinco que el proyecto original contemplaba. Una vez que el número de vagones se vio incrementado en los años treinta, su uso se hizo extensivo a toda la Red Central de Ferrocarriles, desde Valparaíso hasta Puerto Montt.

Entre las disposiciones internas para la operación de los servicios de primera y segunda clase, estaba prohibido transportar aves, animales domésticos o pescado, en tanto, en los coches de tercera estaban permitidos los bultos hasta 30 kilos, aves, pescado y otros animales, siempre y cuando "ningún pasajero reclamase", lo que hubiera obligado al propietario a trasladar "sus productos" al vagón furgón.

Los pedidos posteriores consideraron la compra de dormitorios, salones y comedores hasta el año 1935. Junto a estos coches alemanes, la Empresa de Ferrocarriles ordenó la compra de 15 coches de acero de primera clase, en general de iguales características a la "Bethlehem Steel Export Company" de los EE. UU., los que fueron recibidos en diciembre de 1934, solicitándose posteriormente hacia 1935 una última partida. Para ello Linke Hofmann proveyó 6 coches dormitorios y la empresa alemana M.A.N. otra partida de 15 de 1ª clase, los cuales venían provistos de ventiladores interiores, asientos tapizados en cuero rojo, y trabajados en madera de caoba, conservando las líneas generales del diseño inicial. Fueron Declarados Monumentos Históricos Nacionales por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: Linke & Hofmann
NÚMEROS – RUNNING N°	: I 202 - I 205
TIPO - TYPE	: Coches de Acero de 1ª Clase
DISPOSICIÓN DE RUEDAS	: 2 Bogies de 4 ruedas cada uno
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1923 ¹⁸ -1980
TARA -TARE	: 54.300 kilos
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
NÚMERO DE ASIENTOS	: 80
ALTO - HIGH	: 4,333 mts.
LARGO - LONG	: 22, 560 mts.
ANCHO - WIDE	: 2,948 mts.
CANTIDAD EN SERVICIO	: 46 (del 170 al 215)

VAGÓN DE SEÑALIZACION A 554

¹⁷ Memoria de los Ferrocarriles del Estado de 1934, pág. 14.

¹⁸ Ingresaron al servicio en 1924.

Originalmente fueron destinados al transporte de carga de diversas especies. Algunos fueron construidos, como el expuesto, por empresas nacionales hasta la década de los 30'. El presente, terminó sus días como vagón de Señalización Tipo Andacollo, recibiendo el número A-554.

Dicho equipo fue construido en Santiago, por la Maestranza de Enrique Torres L., en 1916. Son vagones de diseño típico europeo (inglés), denominados en el periodo de uso, como "bodegas Inglesas" y corresponde al diseño de los primeros años de nuestros ferrocarriles. Posee topes y un sistema de gancho para acoplarse con otros vagones.

Debido al aumento del peso de los trenes y de la carga que se debía transportar, dichos carros fueron posteriormente redestinados a otras funciones. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE - BUILDER	: E. TORRES
TIPO – TYPE	: A (andacollo)
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1916
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 8.800 kilos
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTO – HIGH	: 4,15 metros
LARGO - LONG	: 5,80 metros
ANCHO – WIDE	: 2,70 metros
CARGA – LOAD	: 10 T.

BOGIE DE MADERA

Un bogie es el juego de ruedas de un vagón o coche de pasajeros, situación que ocurre en este caso. Éste fue rescatado de la antigua Maestranza Central de San Bernardo, hoy desaparecida. Es toda una rareza, por cuanto, fue uno de los pocos bogies de madera, con planchas metálicas, que se conservan. Habría sido construido en la Maestranza de Concepción a principios del siglo XX. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

FABRICANTE – BUILDER	: NACIONAL (LOCAL)
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	:
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	:
TROCHA - GAUGE	: 1.676 mm.
ALTURA	: 1,10 mm.
LARGO	: 3,00 mm.
ANCHO	: 2,55 mm.

COCHE MÉTRICO

Es una de las piezas más valiosas de la colección del Museo. Este equipo habría pertenecido al antiguo Ferrocarril Salitrero en el norte de nuestro país. Originalmente dicho ferrocarril circuló con trocha de 1,435 mm., el que posteriormente fue normalizada a un metro. Es un típico carro de diseño inglés y por largos años se encontró ubicado al interior del hangar de la Estación Mapocho. Producto del cierre del terminal ferroviario, en la década de los 80´, fue trasladado a la Estación Central.

En este lugar, fue la sede visible de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, que, debido a las remodelaciones que sufrió el terminal ferroviario, fue traslado a la Maestranza de San Eugenio y, posteriormente, en febrero de 2004, se incorporó al Museo.

FABRICANTE – BUILDER	: S/I
NÚMERO – RUNNING N°	: S/I
TIPO – TYPE	: coche de madera
DISPOSICIÓN DE RUEDAS	: eje con copa centro
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	:
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 10 t (aprox.)
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: km. /hr.
TROCHA - GAUGE	: 1.000 mm.
ALTURA	: 3,90 mts.
LARGO	: 8,25 mts.
ANCHO	: 3,10 mts.

BODEGA BC 8036

Este carro fue construido en el país por la Maestranza de Lo Espejo, como parte de una compra que realizó EFE entre los años 1963 y 1964 de 100 vagones bodegas. Éstos, debían tener la capacidad de ser bi trochados, o sea que funcionaran en ancho de vía de 1 metro o 1,676 metros.

Este vagón bodega fue utilizado, tanto en el norte, como en el sur del país, de hecho, fue reparado en la década de los 70´ en la Maestranza de Ovalle.

Si bien, es un vagón de la década de los 60, posee juegos de ruedas de los años 20` (1922), denominadas de “diamantes”.

Este carro fue rescatado por la ACCPF desde la Maestranza Central de San Bernardo, siendo trasladado a la Planta Soldadora de Rieles de Chena (poniente), desde donde, y con la ayuda del Consejo de Monumentos Nacionales, fue trasladado al Museo Ferroviario de Santiago el 2004.

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

FABRICANTE – BUILDER	: Maestranza de Lo Espejo
NÚMERO – RUNNING N°	: BC 80 36
TIPO - TYPE	: BODEGA
DESIGNACIÓN - DESIGNATION	: BC – bitr.
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE	: 1964-1990 ¹⁹
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT	: 15.300 kg. (trocha 1 metro) 16.800 kg. (trocha de 1,676 m.)
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED	: --- km. /hr.
TROCHA - GAUGE	: bitrocha
ALTO - HIGH	: 3,480 metros
LARGO - LONG	: 11,000 metros (cabezales)
ANCHO - WIDE	: 2.40 metros (sólo marco)

CABALLO DE AGUA

Usados tradicionalmente para el abastecimiento de agua de las locomotoras a vapor, las cuales se encontraban en las estaciones o paradas técnicas que permitían reponer el líquido perdido. Fue Declarada Monumento Histórico Nacional por el Decreto Exento N° 700, del 30 de mayo de 2006.

¹⁹ Aproximado, ya que permaneció por años en la Maestranza de San Bernardo, desde donde fue trasladado a Chena en 1996.