

GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE EDUCACIÓN
DIVISIÓN JURÍDICA
MLG/RGL/PFF/lpc

DECLARA MONUMENTO NACIONAL EN LA CATEGORÍA ZONA TÍPICA O PINTORESCA SECTOR DE LA MAESTRANZA DE FERROCARRILES SAN EUGENIO Y EN LA CATEGORÍA DE MONUMENTO HISTÓRICO LAS EDIFICACIONES CORRESPONDIENTES A LAS DOS CASAS DE MÁQUINAS, DOS TORNAMESAS, TALLER, BODEGA SUR, CHIMENEA INDUSTRIAL Y LA BODEGA NORTE, UBICADOS EN LA COMUNA DE ESTACIÓN CENTRAL, PROVINCIA DE SANTIAGO, REGIÓN METROPOLITANA.

SANTIAGO

23.OCT07 * 02050

EXENTO

CONSIDERANDO:

Que, la Maestranza de San Eugenio, ubicada en la Comuna de Estación Central, Provincia de Santiago, Región Metropolitana, posee la significación de estar asociada a la evolución de la ciudad de Santiago habiéndola acompañado en un siglo donde su crecimiento estuvo fuertemente condicionado, entre otros factores, a la posibilidad y al desarrollo del transporte y de la infraestructura ferroviaria.

Que, la asociación de la evolución de la ciudad y el desarrollo en las últimas décadas de nuevos medios de transporte ha traído consigo la decadencia de las estructuras de ferrocarriles, desapareciendo una a una casi la totalidad de ellas, por lo que la Maestranza de San Eugenio se torna casi en el último testimonio en funcionamiento de la presencia, desarrollo y decadencia de la estructura ferroviaria en la ciudad de Santiago, siendo testigo de ese desarrollo, de los cambios tecnológicos y de la planificación urbana.

Que, en el año 1905 la empresa EFE adquirió 147.762 m² de terreno, a unos 2 km al sur-este de la Estación Alameda. El período de mayor desarrollo de la Maestranza San Eugenio no partió sino hasta fines del decenio de 1920 y mediados de 1930, teniendo como uno de sus fines principales la liberación de espacio en las cercanías de la Estación Alameda.

Que, en el siguiente período la Maestranza San Eugenio cumplió dos funciones, de casa de máquinas y de maestranza de apoyo. En su calidad de maestranza de equipos de tracción, la Maestranza San Eugenio fue subsidiaria a la Maestranza San Bernardo, siendo responsable normalmente sólo de reparaciones parciales y periódicas y cumpliendo el mismo rol en relación a coches y carros, siendo también responsable de la construcción de algunos vehículos menores. Asumió también las tareas de reparación y conservación de vehículos de calle y los enriellados de patios, concentrándose también en actividades de fabricación y reparación de elementos de infraestructura, como puentes metálicos, cambios de vías, equipos de conservación de vías, etc.

Que, en la Maestranza en mención se desarrollaron una serie de talleres de equipos ferroviarios, como aire acondicionado de coches, autocarriles, automotores eléctricos, coches diesel y eléctricos, frenos, herrería, locomotoras, etc., y de vialidad ferroviaria, tales como puentes, carpintería, grúas, motocarriles, lubricadores, etc. Algunos vehículos de menor envergadura fueron construidos en la Maestranza en referencia, entre ellos 60 carros de empuje, entre 1939 y 1940. En años posteriores, a partir de mediados del decenio de 1980, a la Maestranza se le encargaron distintas reparaciones llamadas "ampliadas" de locomotoras diesel (tipo D-700) y eléctricas (tipos E-17, 30-32), especialmente en los años en que la Maestranza San Bernardo disminuía su actividad. Además, a mediados del decenio de 1990, se realizaron en la cochera de la Maestranza reparaciones bastante complejas de buscarriles del Ramal Talca a Constitución.

Que, la ubicación estratégica de la Maestranza de San Eugenio fue conveniente para las funciones como casa de máquinas, por su cercanía a la Estación Central, significando que las locomotoras y coches que llegaban a esta última tuvieran que desplazarse sólo un par de kilómetros para ser revisados, reabastecidos con agua y combustible, entre otras labores.

Que, los volúmenes correspondientes a las Casas de Máquinas N° 1 y N° 2 fueron construidos aproximadamente en 1928. La estructura de ellas es de hormigón armado, tienen forma redonda dada por la tornamesa con salida a unas 25 vías, techadas y con pozo de inspección y fueron acondicionadas para que se llevaran a cabo tareas de mantenimiento rutinario. Las tornamesas tienen un largo de 24.7 metros (Casa de Máquinas N° 1) y 30 metros (Casa de Máquinas N° 2), ambas suficientes para acoger las locomotoras de mayor distancia entre ejes (locomotoras a vapor de tipos 100 y 110). Las locomotoras y trenes enteros se pudieron invertir en la "pera", como se llamaba la vía que rodeaba la Maestranza de San Eugenio.

Que, entre los años 1941 y 1964, la maestranza San Eugenio era casa para las locomotoras a vapor de mayor peso y poder en el parque de EFE, es decir, las supermontaña de tipo 110. En los días de vapor, las locomotoras radicadas en la Maestranza San Eugenio cumplían las siguientes tareas: arrastre de trenes de pasajeros, de larga distancia y de cercanías, hasta Talca por el Sur y sobre el ramal a San Antonio y Cartagena (tipos 58, 80, 100, etc.), operación de trenes de carga sobre las mismas rutas y sobre la línea de circunvalación hasta la Estación Ñuñoa (tipos 70, 90, 110, etc.), llevar y traer coches desde y hacia la Estación Central (tipos 38, 57 etc.) y maniobras del patio Alameda, de la Estación Central y de estaciones y patios de la línea de circunvalación (tipos 38, 57, etc.)

Que, otra de las funciones importantes que desempeñó la Maestranza de San Eugenio fue ser taller de puentes, donde a mediados del decenio de 1930 se convirtió en la principal maestranza de vialidad de la empresa, luego que el taller de puentes de Temuco fuera trasladado en el año 1936. Este se encargó de la construcción de vigas metálicas, losas de hormigón armado, etc. Las labores de la maestranza en el área de vialidad comprendieron actividades como la fabricación de rejas metálicas y cambios de vías, de postes, de casitas para obreros de vías, etc.

Que, aunque las actividades de la maestranza decayeron junto con las de la Empresa en general a partir de la década de 1960, las actividades de la Maestranza de San Eugenio se vieron reforzadas en 1995 a raíz del cierre de la Maestranza San Bernardo, siendo transferidas a la primera varias funciones, como la oficina técnica y el taller de ruedas. Sin embargo, en esa época las actividades de EFE disminuyen a raíz del concesionamiento del transporte de cargas y una falta de inversión en los trenes de pasajeros de largo recorrido, de modo que esa transferencia no levanta el ritmo de trabajos de la Maestranza de San Eugenio, cuyos patios pasan a acumular una cantidad cada vez mayor de material rodante en desuso, cuyo único destino era el desarme para chatarra. Una de las casas redondas fue ocupada por el Ferrocarril del Pacífico, para guardar equipo y distintas tareas menores de reparación. Una excepción a esa decadencia general fue la conservación de las unidades Metrotren, llevada a cabo en la Maestranza de San Eugenio por una empresa concesionaria en la cochera de automotores eléctricos que había sido construida en la época del Plan de Modernización de principios del decenio de 1960. Uno de los talleres de mayor importancia retenidos en la Maestranza de San Eugenio fue el de ruedas, que, a partir de la concesión de algunos de los servicios ferroviarios, a mediados del decenio de 1990, atendió no solamente a EFE, sino también a clientes externos.

Que, en cuanto a los valores arquitectónicos y urbanos se puede señalar que la Maestranza de San Eugenio constituye un vestigio de las estructuras urbanas que fueron determinantes en la configuración y desarrollo de la ciudad de Santiago. Del mismo modo, esta infraestructura fue generadora de barrios asociados a la actividad del ferrocarril y de edificaciones muy específicas que conforman una tipología arquitectónica que asocia la máquina, la tecnología y la arquitectura, y

VISTO:

Lo dispuesto en la Ley N° 17.288 de 1970; Decreto Supremo N° 19, de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; acuerdo de sesión de 8 de agosto del 2007, del Consejo de Monumentos Nacionales; Ord. N° 4670, de 10 de septiembre de 2007, del Secretario del Consejo de Monumentos Nacionales; carta de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario y el Museo Ferroviario de Santiago, de 30 de enero de 2006; Ord. N° 227, de Gerente General de EFE, de 03 de julio de 2007; correo electrónico de don Ian Thomson Newman, Economista de Transporte, de 18 de enero de 2007; Resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República y en los artículos 32 N° 6 y 35 de la Constitución Política de la República de Chile,

DECRETO:

ARTÍCULO PRIMERO: Declárase Monumento Nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca el Sector que se señala en el plano de la Maestranza de Ferrocarriles de San Eugenio y en la categoría de Monumento Histórico las edificaciones correspondientes a las dos Casas de Máquinas, dos Tornamesas, Taller, Bodega Sur, Chimenea Industrial y Bodega Norte, ubicadas al interior de la Maestranza, en la comuna de Estación Central, provincia de Santiago, Región Metropolitana.

El área protegida tiene una superficie de 154.588 m², como se indica en el polígono del plano adjunto que forma parte del presente decreto.

ARTÍCULO SEGUNDO: Las labores de mantención, reparaciones e intervenciones de rutina que se deban realizar en los bienes señalados en el artículo anterior no requerirán autorización previa del Consejo de Monumentos Nacionales.

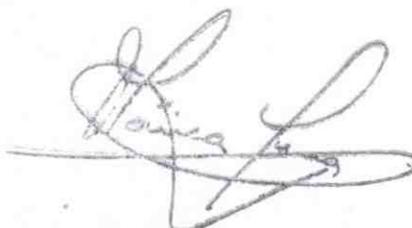
ANÓTESE Y PUBLÍQUESE

POR ORDEN DE LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

**YASNA PROVOSTE CAMPILLAY
MINISTRA DE EDUCACIÓN**

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.

Saluda atentamente a usted.



MÓNICA LUNA GONZÁLEZ
SUBSECRETARIA DE EDUCACIÓN (S)

Distribución:

- Oficina de Partes	1
- Diario Oficial	1
- Gab. Ministra	1
- Gab. Subsecretaria	1
- Div. Jurídica	1
- Consejo de Monumentos Nacionales	2
- I. Municipalidad de Estación Central	1
- EFE (Morandé 115, piso 7, Stgo.)	1
- SEREMI Vivienda Región Metropolitana	1
- Gab. Ministra de Bienes Nacionales	1
- Asoc. Chilena de Conservación (Sotomayor N° 316, Santiago).	1
TOTAL	12

Ing: 2525-07