



Además de la cúpula, la propuesta incluyó un gran pórtico para el acceso principal, nuevos revestimientos para los muros perimetrales e iluminación LED, entre otros elementos.





El objetivo de techar el lugar fue la creación de un anfiteatro con graderías retráctiles con capacidad para 1.200 espectadores.

Museo Ferroviario Pablo Neruda

UNA RECUPERACIÓN NECESARIA

LA RESTAURACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LA CASA DE MÁQUINAS DEL MUSEO FERROVIARIO PABLO NERUDA, PONE EN VALOR ESTE RECINTO PATRIMONIAL DE LA ARAUCANÍA PARA POTENCIAR EL TURISMO EN LA ZONA. EL NUEVO ESPACIO, CUBIERTO CON UNA MEMBRANA BIOCLIMÁTICA, PERMITIRÁ MEJORAR LAS CONDICIONES DE SU FUNCIONAMIENTO Y PROTEGER LAS ANTIGUAS MAQUINARIAS, QUE CONFORMAN LA MAYOR MUESTRA DE TRENES DEL PAÍS.

Por Ximena Greene _Fotos Gentileza Chauriye Stäger Arquitectos.

Construida entre 1929 y 1943, la antigua Casa de Máquinas de Temuco, actualmente denominada Museo Ferroviario Pablo Neruda, está pronta a ser reinaugurada con una nueva cara. Una cúpula gigante de 70 metros de diámetro y 20 metros de altura, que cubre toda la circunferencia del edificio, permitirá la generación de nuevos usos

en el recinto, así como el resguardo de las locomotoras que conforman la muestra de ferrocarriles más completa del país.

Esta estructura forma parte de una completa remodelación, restauración y rehabilitación de una edificación con gran valor patrimonial para la Región de La Araucanía, declarada Monumento Histórico Na-

cional el año 1989, cuando pertenecía a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), organismo que en 2001 traspasó el sitio a la Municipalidad de Temuco.

El museo es una construcción circular de 100 metros de diámetro, con capacidad para guardar 34 locomotoras. Cuenta en su centro con una tornamesa que alcanza los



El museo consta también de un terreno de dos hectáreas con diversas edificaciones.

27 metros de largo y que tiene la facultad para hacer girar a locomotora de hasta 100 toneladas. En dicha estructura se repararon máquinas a vapor y diésel hasta 1983, cuando la Casa de Máquinas dejó de operar por el reemplazo de estas unidades por locomotoras eléctricas.

El lugar permaneció abandonado por años y sus instalaciones ferroviarias estuvieron a punto de desaparecer, para así ocupar el terreno para fines industriales. Sin embargo, se le realizaron una serie de reparaciones menores, que lo transformaron en el Museo Ferroviario Pablo Neruda, que fue inaugurado por el Presidente Ricardo Lagos en 2004. Consta de un terreno de dos hectáreas compuesto por diversas edificaciones, que incluye la mencionada Casa de Máquinas donde se exhiben 14 locomotoras a vapor y una eléctrica, declaradas como monumentos históricos, además de nueve vagones, uno de los cuales es el coche presidencial ocupado por diversos mandatarios (ver recuadro).

A fines de la década pasada, con la creación del programa Puesta en Valor del Patrimonio, la Casa de Máquinas pasó a ser parte de la lista de edificaciones patrimoniales

con prioridad para ser restauradas. Sin embargo, el deterioro de la infraestructura por las adversas condiciones climáticas de la zona y los sucesivos terremotos, sobre todo el de febrero de 2010, dañaron gravemente la estructura de hormigón y los pilares, que hasta ese momento servían como soporte del edificio. Esto obligó al Departamento de Obras de la Municipalidad de Temuco y al Serviu a cerrar el recinto y prohibir el acceso a los visitantes.

RESTAURACIÓN ESTRUCTURAL

Una vez que el espacio fue declarado como inhabitable, comenzó el trabajo de estudio por parte del Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), para apurar la realización de una obra de restauración que estabilizara estructuralmente este inmueble y que, al mismo tiempo, permitiera su puesta en valor patrimonial.

Tras una licitación pública, que se promovió durante el primer mandato del Presidente Sebastián Piñera, los arquitectos Rodrigo Chauriye y Beatriz Stäger, de la oficina Chauriye Stäger Arquitectos, se adjudicaron el proyecto. La idea era reacondicionar el

VALOR PATRIMONIAL

Treinta y cuatro locomotoras y carros -entre ellos el coche presidencial en que viajaron desde Pedro Aguirre Cerda hasta Patricio Aylwin- integran el Museo Ferroviario Pablo Neruda de Temuco.

La relevancia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo del país y en la integración del territorio nacional, desde mediados del siglo XIX hasta las últimas décadas del siglo pasado, transformó a Temuco en un punto neurálgico de la red ferroviaria en la zona sur. Se constituyó en una ciudad donde era necesario contar con infraestructura para albergar, revisar, mantener y reparar a un gran número de locomotoras y vagones. Esto motivó que, a fines de la década de 1920, comenzara la construcción de esta Casa de Máquinas. Durante su vida operativa llegaron a trabajar hasta 600 personas entre ingenieros, técnicos, maquinistas y mecánicos.

Por otra parte, la elección del nombre de Pablo Neruda para nombrar al museo no es casual. Como hijo de maquinista, la infancia de Neftalí Reyes en Temuco transcurrió a solo cuerdas del lugar donde está ubicada la Casa de Máquinas, siendo indudable cómo influyó su vida entre rieles y vagones en su creación literaria. Por lo tanto, este proyecto ayudará a preservar parte de la vida de Neruda en Temuco. En consecuencia, próximamente se sumará la habilitación, por parte del MOP, de un museo dedicado al poeta en la casa que habitó durante su niñez y juventud.



La mantención y reposición de durmientes en la tornamesa central fue parte del trabajo de restauración realizado.

FICHA TÉCNICA

NOMBRE DE LA OBRA: Restauración y rehabilitación del Museo Ferroviario de Temuco.

UBICACIÓN: Temuco, Chile.

ARQUITECTOS: Rodrigo Chauriye y Beatriz Stäger de Chauriye Stäger Arquitectos.

COLABORADORES: Juan Pablo Farrú y Vincenzo Castello.

SUPERFICIE DEL TERRENO: 35.265 m².

SUPERFICIE RESTAURADA: 2.277 m².

SUPERFICIE CONSTRUIDA: 8.262 m².

CONSTRUCTORA: Wörner S.A.

INVERSIÓN TOTAL: \$6.229 millones de pesos.

UNA CÚPULA DE 70 METROS DE DIÁMETRO Y 20 metros de altura, que cubre toda la circunferencia del edificio, permitirá la generación de nuevos usos para el Museo Ferroviario de Temuco.

lugar, protegiendo su imagen y reutilizando sus estructuras. "Presentamos una solución respetuosa con la materialidad del entorno y del mismo edificio. Quisimos resguardar esta imagen del óxido de los coches antiguos y llevamos la propuesta a una que fuera acorde con ella. Para eso propusimos el acero oxidado para los muros dañados", comentan Chauriye y Stäger.

Según Cristián Pereira, administrador del contrato por parte de la Constructora Wörner S.A., el encargo de la Dirección Nacional de Arquitectura consistió en reforzar los marcos de hormigón, losas y pilares que mantenían en pie el antiguo edificio de la Casa de Máquinas, y llevar a cabo nuevas estructuras metálicas para soportar los sismos, de tal manera de que todo el peso del edificio quedara sostenido en estos muros refaccionados.

Por otro lado, el proyecto también consideró la instalación de estructuras metálicas, para revestir el edificio con una membrana interior y otra exterior. Esta cúpula consiste en una cubierta liviana de forma lenticular, elaborada con una doble capa de PVC translúcido, la cual deja pasar una luz solar tamizada hacia adentro y, asimismo, atrapar el aire y mantener una temperatura estable. Para los arquitectos, el domo era la mejor solución para este espacio, ya que, al ser de un material liviano y dúctil, se le podía dar la forma que se necesitaba sin cargar el esqueleto del edificio. "Nos interesaba crear una cubierta bioclimática, con la cual se genere un colchón de aire entre medio de ambas capas, para así proteger el espacio del frío o del calor, dependiendo de la estación del año", explican.

UN ESPACIO FLEXIBLE

Siguiendo las directrices del Programa Puesta en Valor del Patrimonio, en cuanto a que las restauraciones patrimoniales posibiliten que la edificación tenga un uso que beneficie a la comunidad, la idea de techar este gran espacio tenía el propósito de preservar de mejor forma las locomotoras y vagones del museo y, al mismo tiempo, crear un anfiteatro que permita la realización de actividades culturales como exposiciones o presentaciones de diversas artes escénicas.

Para ello se habilitó un escenario tipo anfiteatro, rodeado de graderías retráctiles con capacidad para 1.200 espectadores, un telón y un sistema de audio para transformar a la Casa de Máquinas en un centro de eventos donde se puedan montar obras musicales, teatrales y conciertos de todo tipo.



La cúpula consiste en una cubierta liviana de forma lenticular, elaborada con una doble capa de PVC translúcido.



Los arquitectos a cargo de la obra, Rodrigo Chauriye y Beatriz Stäger.

EL MUSEO ES una construcción circular de 100 metros de diámetro, con capacidad para guardar 34 locomotoras. Cuenta en su centro con una tornamesa que alcanza los 27 metros de largo y que tiene la facultad para hacer girar una locomotora de hasta 100 toneladas.

La propuesta también consideró un gran pórtico para el acceso principal, nuevos revestimientos para los muros perimetrales e iluminación LED, sumado a un sistema RGB que permitirá iluminar la cubierta con diversos colores, transformando el museo en un hito ciudadano. Asimismo, se habilitaron boleterías, baños públicos, un vagón-cafetería y una sala multimedia para realizar exposiciones. Para la climatización del lugar, se consideró la utilización de tubos radiativos en altura, de manera que irradian calor por sobre los visitantes. Por último, se incorporó una terraza en el parque, que rodea el costado poniente del edificio, un sendero perimetral exterior que se conecta con los estacionamientos y una entrada peatonal con accesibilidad universal.

En cuanto al rescate patrimonial de los elementos existentes, destaca la reinstalación de equipos y tuberías de la red de agua y vapor para cada máquina, la mantención y reposición de durmientes en la tornamesa central, la mantención del puente grúa y la recuperación de la totalidad de las ventanas de madera.

Cristián Pereira explica que lo más complicado del proyecto fue identificar con claridad cuáles eran los sectores con daño estructural y analizar qué tipo de productos debían utilizar. "La reconstrucción o reparación es totalmente atípica a la de una faena convencional. Más que alguna técnica constructiva diferente o innovadora, la secuencia de cómo se desarrollaron los trabajos, la importancia de no debilitar la estructura existente -de manera de no recargar aquellos elementos que la sostenían o que se estaban reparando- y esperar los tiempos de fraguado para comenzar con otros trabajos, fueron nuestras principales preocupaciones", explica.

Para el ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine, el realce que le da la cúpula al Museo Ferroviario revaloriza un edificio que antes ocupaba un lugar secundario en Temuco. "Nuestro propósito es construir la infraestructura que necesita el país para su desarrollo y nuestras obras arquitectónicas y patrimoniales también tienen ese fin, lo cual se cumple con creces en este proyecto", concluye.