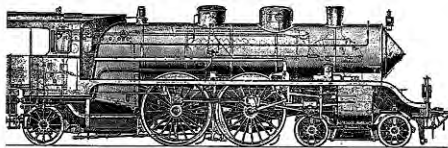


LEGADO DEL FERROCARRIL EN LA ARAUCANÍA: LA CASA DE MAQUINAS DE TEMUCO

ARQUITECTO YANKO BUGUEÑO TRONCOSO.



• Casa de Máquinas, estación ferroviaria de Temuco.



SINOPSIS HISTORICA

"Se derivieron aquí dos días, y el 23 continuó la expedición hasta el lugar que los mapuches llamaban TEMUCO, al sur de la cordillera del Nielol. La expedición acampó esa noche posiblemente en la parte del actual Pueblo Nuevo donde se encuentra la *Maestranza de Ferrocarriles*.

Un amplio lugar que tenía abundante vegetación del tipo parque, esto es, gran cantidad de árboles: Robles, raulíes, coihues, ulmos, laureles, con claros de pastos abundantes y numerosas pequeñas aguadas que corrían hacia el río".

Así describe, Ricardo Ferrando K. en su libro titulado *Y así nació la frontera*, la fisonomía del valle comprendido entre el Malleco y el Cautín, el que revela por vez primera su exuberante belleza a los maravillados ojos de don Manuel Recabarren, Ministro

del Interior en el gobierno de Aníbal Pinto, quien avanza descubriendo y conquistando la llamada Línea del Cautín, ocupando y estableciendo fuertes desde Traiguén al sur, concluyendo así definitivamente el sometimiento y ocupación de la Araucanía.

Don Manuel Recabarren al mando de un ejército de 1.000 hombres pone término a su expedición el día 24 de febrero de 1881 estableciendo el último y más importante fuerte, el que fue ubicado en los terrenos de lo que es hoy el Regimiento Tucapel, dando origen de paso a la ciudad de Temuco la que se desarrolló de sur a norte a partir de dicho regimiento, y que en los años posteriores a su creación consolida su estructura física y emprende un constante y sostenido desarrollo en pos de alcanzar el sitio de privilegio que hoy exhibe en el sur de Chile.

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

Doce (12) años tuvieron que esperar los temuquenses la llegada del ferrocarril a su ciudad, fue así que el 31 de diciembre de 1892 quedaba colocado el último riel del tramo Curacotemuco y que venía a culminar la gran empresa propuesta por Balmaceda, -la de materializar una vía ferroviaria que uniese el sur de Chile, incluido Puerto Montt, con el resto del territorio nacional.

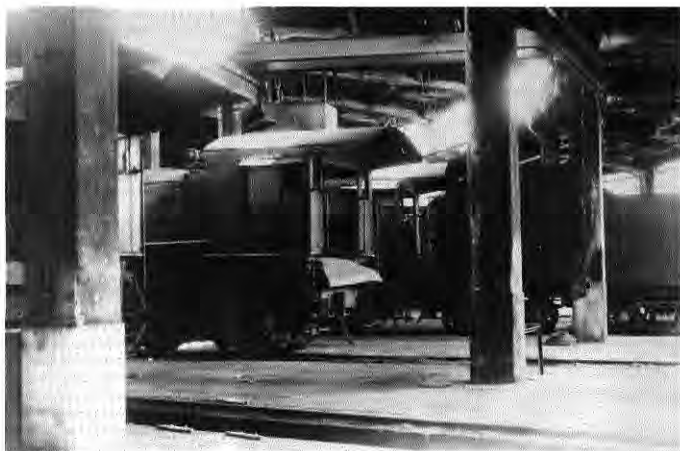
Numerosas obras de ingeniería debieron construirse para salvar los innumerables accidentes geográficos dejados a su paso por los caudalosos ríos que cruzan el valle en busca del océano, destacándose como la más importante el viaducto del Malleco, obra del ingeniero Víctor A. Lastarria, quien proyecta este "mecano armable" según las técnicas del ingeniero francés Eiffel, adjudicándole a la firma Schneider y Compañía la prefabricación y asesoría en la construcción de la colosal estructura. en la que llegaron a trabajar entre obreros y soldados cerca de 1.000 hombres.

El 1 de enero de 1893, a las once de la mañana y bajo la gran expectación que suscitó su llegada, la ciudadanía encabezada por sus más altas autoridades civiles, militares y eclesiásticas y bajo los sones marciales de la banda del 3º de Línea, hace su entrada triunfal el primer tren a la que años más tarde sería la estación de Temuco. El servicio, en principio un tren mixto de carga y pasajeros, es administrado por la empresa constructora la que lo traspasa para su administración definitiva a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en mayo de 1895, año en que se incorpora oficialmente a la red troncal que une todo el país.

LA INFRAESTRUCTURA FISICA

A comienzos de siglo ferrocarriles inicia la consolidación y asentamiento de la infraestructura necesaria para ab-





• Interior Casa de Máquinas.

sober en forma eficiente la demanda que el ferrocarril producía en el transporte de pasajeros, y muy especialmente en el transporte de carga se tuvo que organizar eficientemente un sistema de transporte para permitir una salida expedita de la cada vez más voluminosa producción de la zona.

Fue necesaria la construcción de bodegas para almacenar parte de la producción triguera de la frontera que salía para el consumo nacional, la cual en forma de grano iba con destino a molinos de Concepción o en harina, la cual seguía vía fluvial y marina el rumbo a Talcahuano, para desde ahí destinarse a Tarapacá y Antofagasta.

El rubro de la madera desarrolló en la Frontera una explosiva actividad económica, reflejada en la aparición de más de 100 locomóviles que fueron literalmente el motor de los aserraderos, los que desgraciadamente fueron explotando el bosque en forma irracional prefiriéndose las especies nativas y procediendo a quemar todo lo demás, impidiendo la natural conservación del mismo, y como es lógico de suponer la

cordillera desprovista de árboles fue entregando su rica capa vegetal a los ríos, convirtiéndose en un suelo estéril y de paso embancando el lecho de los ríos haciéndolos en temporadas innavegables.

Una de las entradas permanentes de ingresos a ferrocarriles fue el transporte de madera aserrada, por lo que la empresa en octubre de 1905 se ve en la obligación de comprar un terreno de 20 hectáreas para poder encasillar en ellos la madera llegada de los aserraderos a las estaciones, donde compradores de barracas de Concepción, Santiago y Valparaíso las adquirían y embarcaban a sus lugares de origen.

Toda esa febril actividad trae como consecuencia la necesidad de contar con lugares para la reparación tanto del equipo remolcado como el de tracción, siendo necesaria una revisión profunda de las locomotoras después de cada viaje, y por lo menos una vez cada 15 días ser sacadas de circulación para proceder a una completa y minuciosa limpieza de sus calderas, para lo cual se planifica transformar la sede de Temuco

en una entidad hasta cierto punto autónoma que sea capaz de reparar, fabricar y abastecer parte de los requerimientos que el material rodante de la Araucanía necesita.

Esto derivó en la construcción hacia el año 1920 de la ANTIGUA CASA DE MAQUINAS DE TEMUCO, construcción de iguales características que la actual casa, con tornamesa y pozos para contener 25 máquinas. Restos de una pared curva nos recuerda el muro perimetral, el que fue construido enteramente en cal, escoria y cemento, al igual que otras construcciones del sector. Sobre éste descansaba toda la estructura de madera de la techumbre. Además permanece intacto el pavimento de adoquines ubicado entre cada uno de los piques, los que aún se encuentran reconocibles, en los terrenos contiguos a la maestranza.

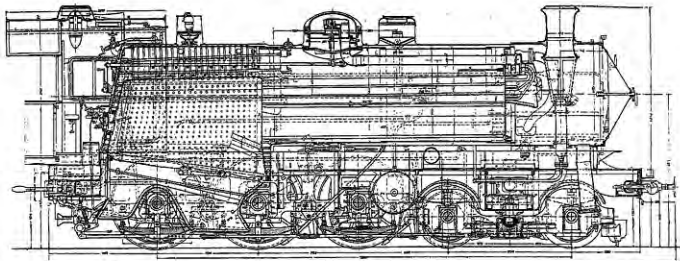
Con posterioridad, en el año 1945 se comienza la construcción de la actual CASA DE MAQUINAS, edificio que junto a LA CARBONERA, construida el mismo año, y la

MAESTRANZA construida en 1955, además del PATIO DE MANIOBRAS, constituyen la infraestructura de apoyo con la que ferrocarriles afrontó la demanda generada por la sobrepoblación de locomotoras a vapor, las que viajaban de un punto a otro de la región a través de los numerosos ramales que a la fecha ferrocarriles había incorporado a su red troncal; esto es el ramal Temuco-Nueva Imperial-Carahué; Temuco-Cunco; Temuco-Villarrica. Esta incansante actividad congestionaba el patio, así como la Casa de Máquinas, la que llegó a atender cerca de cuarenta máquinas diarias en revisión, requiriendo un personal de planta de trescientas personas sin contar con el personal a cargo de las locomotoras, esto debido a que la locomotora a vapor siendo capaz de tirar tonelajes similares o desarrollar velocidades a la par de una máquina diésel o eléctrica, se descompensan y descalibran sus mecanismos con frecuencia, exigiendo una permanente mantención y cuidado tanto en su conducción como en su mecánica, demandando en consecuencia mucha mano de obra para su puesta en marcha.

LA CASA DE MAQUINAS

Se denomina de esta manera a un recinto que ferrocarriles construyó en forma repetitiva bajo un modelo único, según planos elaborados en el departamento técnico del Ministerio de Obras Públicas, construyéndose primeramente en Santiago (San Eugenio, Maestranza San Bernardo), se comienza a repetir el mismo modelo en provincias como Chillán, Concepción, San Rosendo, Temuco y la última en la ciudad de Osorno, dejando establecido además una serie de otras pequeñas maestranzas a lo largo de todo el país, consolidando así una completa y abastecida red de apoyo y asistencia para casos de emergencias.

La Casa de Máquinas de Temuco está ubicada en el extremo norte del predio ocupado por ferrocarriles, a unos 60 metros de la antigua Casa de Má-



Y. BARRERA T.

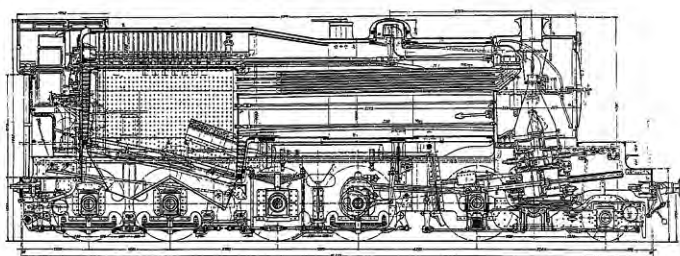
• Casa de Máquinas, Temuco.

quinas y directamente relacionada con el edificio de la Maestranza y Materiales, con los que forma un conjunto armónico tanto en su expresión formal como en su dependencia funcional.

Es una obra de albañilería reforzada de origen circular de unos 100 metros de diámetro, la cual se interrumpe para dejar una separación de aproximadamente 20 metros a través de la cual se establece la conexión con el Patio de Maniobras definiendo de paso el espacio de acceso y salida de las locomotoras.

La estructura organizativa, en la que se reconocen principalmente tres grandes anillos o áreas de funcionamiento, son el círculo central destinado a la tornamesa como el punto de convergencia y distribución de las locomotoras, un área intermedia de unos 20 metros para el estacionamiento momentáneo o reparaciones a la intemperie que no requieran pozo, y por último está el diámetro mayor que es un área techada destinada al trabajo de reparación propiamente tal.

Esta gran estructura maximiza el uso del espacio dada su organización radial por cuanto logra ubicar de manera equidistante, ordenada y racional las máquinas a reparar. Dentro de un área de 7.800 m² da cabida para su atención a 35 máquinas en forma si-



multánea, las que son ubicadas en los hangares con la trompa hacia adelante haciendo coincidir sus chimeneas con unas campanas piramidales de madera y terciado que colgaban mediante ganchos a la estructura principal, su objetivo era conducir los humos directamente al exterior a través de unos ductos de hormigón de 60 cm de diámetro, los que sobresalían 3 metros por sobre la cubierta para producir un buen tiraje.

Se reconoce además un pasillo de servicio apegado al muro exterior, el que conectaba todos los hangares haciendo eficiente la comunicación interna tanto de personas como de herramientas.

La Casa de Máquinas contaba además con un eficiente sistema de tuberías, las que corrían en forma aérea a través de todo el recinto y que llegaban a cada uno de los boxes, éstas eran fundamentalmente tres tipos diferentes: una de agua fría para el llenado de los estanques y el lavado de las locomotoras, otra de aire comprimido (130 lb.x pul²), la que servía para limpieza y secado de cañerías y para abastecer a los "gatos" de aire comprimido, y por último otra que contenía vapor a presión para el lavado de las calderas.

Cada box contaba con un pique de revisión independiente, a excepción del box que enfrentaba a la Maestranza, el que tenía un foso más complejo y profundo. En su cabedal se conectaba a otro transversal, el que contenía unos gatos hidráulicos montados sobre rieles, los que tenían como misión trasladar de la máquina a un carro especial piezas de mucho peso para ser llevadas a la Maestranza.

La estructura está planteada en base a marcos compuestos de hormigón armado los que van dispuestos en forma radial, separados entre sí por vigas también de hormigón armado, generando una separación de 5 metros en el diámetro más pequeño y de 8 metros en el diámetro mayor, definiendo en su concepción un espacio continuo de doble altura en toda la circunferencia. El cierre del paramento exterior se realizó en albañilería a la vista, la que se reemplazaba continuamente debido a que era muy frecuente ver que una locomotora llegara a exceso de velocidad y embistiera el muro derrumbándolo por completo obligando a su reposición por otro de iguales características, pero independiente de la estructura principal, a la que se unió solamente en algunos puntos por platinas metálicas que lo protegen de un volcamiento accidental.

Sobre estos muros se montaban los ventanales fijos de madera de 8 x 3 metros, divididos en tres grandes paños para su mejor estructuración, existiendo en el espacio superior una solución de iguales características, dándole al recinto una mayor definición de interioridad, pero manteniendo los niveles de luminosidad necesarias para una mayor eficiencia en el lugar de trabajo. Cabe hacer especial mención de

"La Carbonera", estructura de hormigón armado con base cuadrada de 40 metros de altura con capacidad para contener 450 toneladas a toda su capacidad, cuya forma y colosales dimensiones la hacen distinguible a gran distancia, siendo su silueta uno de los signos de identidad más característicos que ferrocarriles haya llegado a la ciudad de Temuco.

Esta estructura estaba ubicada formando una especie de circuito, el que comenzando en la Casa de Máquinas seguía después por las aguadas (especies de grifos elevados que impulsados por la fuerza de gravedad, suministraban el agua necesaria para reabastecer las locomotoras) terminaba en la carbonera, desde donde las máquinas salían abastecidas de carbón.

Su funcionamiento era básicamente muy simple, se trataba de abastecer de carbón a las locomotoras desde arriba aprovechando para este efecto la fuerza de gravedad, por lo que el carbón se conducía por carros de descarga inferior a través de un puente de hormigón que cruzaba por sobre un depósito o carbonera de 60 metros de largo ubicado a un extremo, en la base de la estructura se abría la compuerta inferior de los carros y el carbón era vaciado a dichos depósitos. Posteriormente éste era conducido a un depósito más profundo del cual era sacado mediante dos cachuchos que se movían verticalmente a través de unos rieles de acero adheridos a la estructura, estos cachuchos eran tirados mediante cables de acero por la fuerza de un huinche, llevando el carbón hasta el extremo superior en donde y por el efecto de roldanas, giraban entregando a las dos bocas superiores el carbón granado.

La estructura se apoya en dos grandes muros dejando una abertura en su base de 15 metros de ancho por 8 metros de alto, por donde pasan las locomotoras para cargar.

La carbonera estaba dividida en su interior en dos grandes depósitos para el almacenamiento de carbón, uno para grandes piedras y otro para carboncillo, los que convergían a dos puntos separados, con el objeto de poder abastecer simultáneamente a dos locomotoras. Esta acción se hacía mediante el manejo desde el suelo por un operario, el que abría y cerraba la compuerta del brazo





• Exterior Casa de Máquinas.

articulado ubicándolo directamente encima del carro carbonero o "Tender".

LA ASOCIACION CHILENA DE CONSERVACION DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

El estado de conservación de estas estructuras es lamentable, pero no catastrófico y debido a que la naturaleza de su construcción es resistente, ha podido soportar las inclemencias del tiempo y la falta de mantenimiento adecuada. Sin embargo, creemos necesario que el cuidado de estas obras patrimoniales no puede ser solamente responsabilidad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), quien en la crisis en que se encuentra su economía no puede distraer recursos para la mantención de infraestructura física que no esté directamente relacionada con los requerimientos más apremiantes; por lo que deben mediar otros organismos de gobierno regional, instituciones, industrias, y por que no decirlo la comunidad misma, quienes en gran medida tenemos una responsabilidad, un deber ineludible de mantener vivo aunque sea en estructura, inertes y derruidas como éstas, el recuerdo de lo que la era del vapor significó para el desarrollo de la Araucanía.

Es justo hacer notar la labor que para este efecto viene realizando la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), corporación cultural sin fines de lucro que vela por la conservación de los bienes que aún cuenta ferrocarriles, cuya personalidad jurídica le fue otorgada según decreto N° 169 del Ministerio de Justicia con fecha 14 de febrero de 1986.

En la IX Región ha estado activa desde octubre de 1984, fecha en que funciona por primera vez el ahora famoso "Tren de la Araucanía" organizado por la ACCPF conjuntamente con Ferrocarriles del Estado para desarrollar la cultura y el turismo en la región.

Debido a las dificultades financieras de la empresa de ferrocarriles (EFE), se pensó en la posibilidad cada vez más factible de que se vendieran para chatarra las quince locomotoras a vapor construidas en distintos países de Europa y Japón entre los años 1908 y 1953, además se pensó que la propia Casa de Máquinas podría ser demolida con fines inmobiliarios o industriales.

Anticipándose a esto, ACCPF conjuntamente con la Intendencia de la IX Región intercedieron ante el Consejo de Monumentos Nacionales para que tanto la Casa de Máquinas como las locomotoras fueran declaradas Monumentos Históricos lo que se concedió el 1 de diciembre de 1989 mediante Decreto N° 582 del Ministerio de Educación Pública.

La ACCPF que ahora cuenta con el apoyo no sólo de la Intendencia sino que además de EFE, del municipio, la Gobernación, el Museo de la Araucanía, la Dirección Regional de Turismo y de los medios de comunicación social de Temuco está empeñada en transformar la Casa de Máquinas en un MUSEO FERROVIARIO ACTIVO, lo que trae como consecuencia la búsqueda de recursos que puedan financiar la remodelación de la Casa de Máquinas y sus dependencias según un proyecto elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, el que propone un Museo Ferroviario y un Centro Cultural Regional.

Según palabras textuales de ACCPF: "A raíz de la riqueza de su colección, de la condición operacional de varias de las piezas y del hecho que tiene conexión directa a la red ferroviaria, el Museo Ferroviario de Temuco podrá convertirse en el principal museo ferroviario de Chile".

Así planteado este proyecto, la buena voluntad de las autoridades y la toma de conciencia por parte de los temuquenses, así como la acción desinteresada de grupos como la ACCPF, se ha podido avanzar y estructurar ciertos logros en materia de conservación

patrimonial, lo que nos hace ver con más optimismo el futuro de los bienes de infraestructura física con que cuenta Ferrocarriles del Estado y abrigar esperanzas acerca de su transformación e inserción definitiva al momento histórico que estamos viviendo.

