



El devastador incendio se produjo hace un año en el Teatro Municipal de Santiago.



Maqueta que ilustra cómo se verá este monumento nacional después de su reconstrucción.

# En enero de 2015 se inician los trabajos de reconstrucción del Teatro Municipal

MARÍA SOLEDAD RAMÍREZ R.

Cuando el 18 de noviembre de 2013 se desató, por tercera vez en su historia, un incendio en el Teatro Municipal de Santiago, las predicciones fueron pesimistas. Al quemarse las dependencias para los ensayos del cuerpo de ballet y una bodega de vestuario, se pensó que la temporada 2014 se retrasaría o que quizás el escenario de este histórico teatro quedaría inutilizado por algún tiempo.

Nada de eso ocurrió. La programación se mantuvo intacta en sus fechas; el escenario no sufrió ni con el fuego ni el agua; el olor a humo de la sala principal pudo ser eliminado y el ballet

Con un presupuesto de unos 2 mil millones de pesos, la recuperación de las áreas afectadas por el incendio de 2013 incluirá la creación de una nueva sala de ensayos para los cuerpos estables del teatro. Estaría terminada en diciembre del próximo año.

—el principal afectado con el incendio— logró ubicarse rápidamente en las nuevas dependencias de la escuela de ballet para continuar con su trabajo.

Todo esto será solo un mal recuerdo cuando el 13 de enero de 2015 comiencen los trabajos de reparación de las salas sinistradas, como lo confirmó el director general del Teatro Municipal, Andrés Rodríguez. Se espera que la reconstrucción esté finalizada a fines de diciembre del próximo año.

Serán aproximadamente

2.200 metros cuadrados de nuevas instalaciones, recuperándose las dos salas de ensayo del ballet, los camerinos, sala de kinesiología y un espacio para vestuario (las bodegas quedarán instaladas fuera del edificio). A esto se agregará una nueva sala para ensayos, que podrán utilizar todos los cuerpos estables del teatro. “Básicamente, se rediseñaron todas las áreas incendiadas, lo que nos permitió ganar algunos espacios. Se va a anexar una gran sala de ensayos para la or-

questa, el ballet, la ópera, el coro; lo que hoy se hace en la Sala Arrau. Eso nos permitirá disponer más del escenario y de esta misma sala. Es el mejor aprovechamiento de un espacio que antes estaba perdido, porque era techo”, explica Rodríguez.

Las nuevas dependencias “tendrán una red contra incendios y detectores de humo, estarán adecuadamente iluminadas y climatizadas, con calefacción en invierno y aire acondicionado en verano”, cuenta el director del teatro.

Los trabajos estarán a cargo del arquitecto Juan Lund. “Se optó por un proyecto que mantiene la continuidad arquitectónica del edificio, especialmente la fachada del costado de San Antonio. Esto, más todo lo que se hará adentro, fue aprobado por el Consejo de Monumentos Nacionales y ahora está siendo analizado por la dirección de obras de la Municipalidad de Santiago, para los permisos de construcción correspondientes”, agrega.

En el teatro estiman que el

costo de la reconstrucción rondará los dos mil millones de pesos, dinero con el que ya se cuenta. Con una campaña de apoyo inicial se logró reunir mil 185 millones de pesos en donaciones (incluido \$500 millones del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes) y los seguros contratados pagaron otros mil 640 millones de pesos. En arreglos iniciales se han gastado unos \$500 millones.

El incendio dejó también otras lecciones. “Se han extremado las medidas de seguridad, porque se instaló dentro del teatro una gran preocupación por mantener este edificio histórico. La pérdida del ballet significó un trastorno muy grande”, finaliza Andrés Rodríguez.

RICAVENTURA REEDITA PUBLICACIÓN QUE ESTABA AGOTADA EN LIBRERÍAS:

## Libro rescata el épico ferrocarril Valparaíso-Santiago

Con más de 60 fotografías históricas, Guillermo Burgos Cuthbert recupera la hazaña constructiva de este recorrido y los enormes obstáculos geográficos y financieros que sorteó, hace 150 años.

ROMINA DE LA SOTTA DONOSO

Hace 150 años, cuando Enrique Meiggs llegó a Santiago el 4 de julio de 1864 conduciendo una locomotora desde Quillota, su viaje completaba el último tramo pendiente para unir Valparaíso y la capital. La inauguración oficial del ferrocarril de Valparaíso a Santiago había sido diez meses antes: el Presidente José Joaquín Pérez encabezó una delegación que tardó tres horas hasta Llaillay, justo en la mitad del camino, y fue recibida por una multitud.

“Las dificultades que hubo para hacer este ferrocarril, tanto técnicas como de capital, fueron enormes. Es el segundo ferrocarril que se hace en Chile, pero a diferencia del anterior, que era de Copiapó a Caldera, entre Valparaíso y Santiago había una tremenda cuesta y varios cerros que vencer”, comenta Guillermo Burgos Cuthbert, autor de “Ferrocarril de Valparaíso a Santiago”.

Editorial Ricaaventura acaba de lanzar una nueva edición de este libro, que estaba agotado y que es la única publicación dedi-

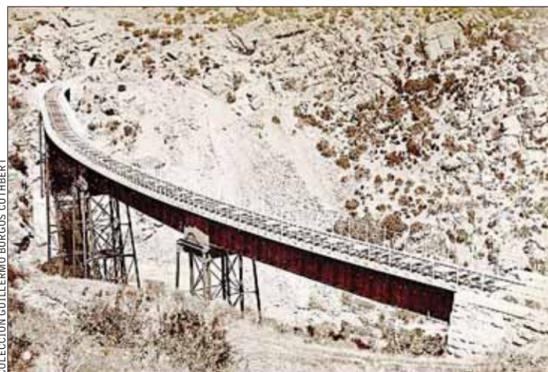
cada al ferrocarril que contiene una galería de 63 imágenes históricas de alrededor de 1875. Tiene 98 páginas y cuesta \$21 mil (www.ricaaventura.cl).

El libro incluye una reveladora carta de Benjamín Vicuña Mackenna, quien viajó en el trayecto entre Tiltill y Los Loros y vio las faenas del ferrocarril en enero de 1863. Allí lo describe como un “fogoso monstruo que parece ir tragando la distancia con sus alas de hierro y fuego”.

### HAZAÑA CONSTRUCTIVA

En 1842 William Wheelwright propuso unir Valparaíso y Santiago con un ferrocarril, pero recién en 1847 el Congreso empezó a discutir el tema. Se armaron comisiones de pudientes y respetables, y se eligió una fórmula de financiamiento: una sociedad donde los privados y el Estado tendrían acciones.

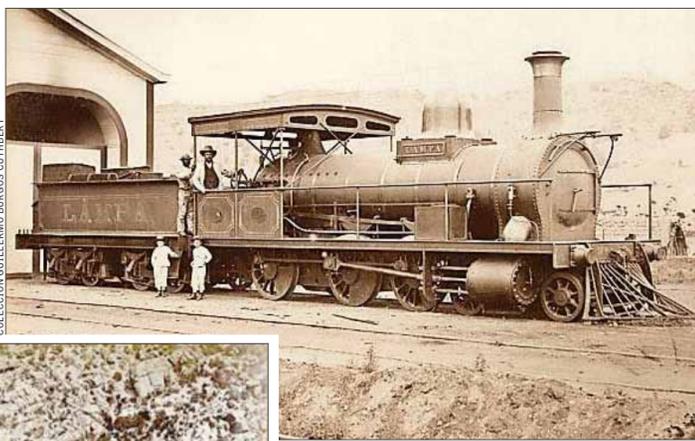
Wheelwright tuvo mejor suerte con la ruta Caldera-Copiapó; financiada por los empresarios del salitre, se inauguró en 1851. En cambio, la primera piedra del ferrocarril Valparaíso-Santiago



“El famoso puente Los Maquis fue una gran obra de ingeniería. Lamentablemente, se tuvo que hacer un terraplén por el aumento paulatino del peso de las locomotoras”, aclara Guillermo Burgos.

se bendijo recién a fines de 1852 en la Estación Barón de Valparaíso. Tres años después, se estrenó el primer tramo, de solo siete kilómetros. Centenares de curiosos llegaron en birlochos desde Santiago, a caballo desde San Fernando y a pie desde Quillota.

A los cinco años, el balance era negro: un número indeterminado de trabajadores había muerto



Las locomotoras de este ferrocarril —como la “Lampa”, que aparece en esta imagen— tenían unos 700 caballos de fuerza.

se había gastado el presupuesto de \$6 millones de la época con mínimos avances. “Cuando los privados se dieron cuenta de que no tenían capacidad de hacerlo, el Estado se hizo responsable, porque la obra estaba conceptualizada como necesaria para el país”, explica Burgos.

Entonces, el gobierno contrata al estadounidense Henry

Meiggs, que promete construir la obra en tres años por seis millones de pesos y “diez mil pesos por cada mes que adelante al plazo señalado”.

En dos semanas, ya tenía a 4 mil hombres trabajando, y el doble en unos pocos meses. Los nuevos jefes dieron el ancho: el contratista Mr. Pierce logró abrir la cuesta Las Chilcas con una sola

explosión de dinamita: arrancó 14 mil varas cúbicas de roca en forma instantánea, ahorrando una fortuna y meses de combo y broca.

Los más de \$12 millones que terminó costando el ferrocarril valieron la pena: “Fue revolucionario; ahora el viaje duraba horas, y no días, como antes, que había que ir en carreta y cambiando los caballos. Era muy trajinoso”, aclara Burgos.

El servicio de pasajeros se cerró en 1986, tras el choque de dos trenes en Queronque, que dejó 63 muertos. “Esa fue la gota que rebasó el vaso, pero había empezado a perder importancia con la carretera Panamericana y el túnel Lo Prado. El tren más moderno se demoraba cuatro horas, y la micro, dos”, comenta Burgos. “Sin embargo, el viaje en tren siempre fue muy agradable; era cómodo, se hacía vida social y, a diferencia de los buses, tenían algo muy innovador en la época: baños”.



**TATA MOTORS**

Garantía por 3 años, o 100.000 km.  
Mantenciones cada 15.000 km.

Precio corresponde a modelo X11440EV, válido hasta el 30/11/14. Foto con opcionales.

IRARRÁZVAL 3400 CEL: 7748 2391 / F: 2751 0270-259-268-260  
MALL PASEO QUILÍN (ABIERTO DOMINGOS) CEL: 5688 1406 / 2958 4392/90/89  
GRAN AVENIDA 7599 F: 2559 7450 / CEL: 7669 3347  
VITACURA 9951 F: 2211 5236  
AGUSTINAS 2138, esq. BRASIL CEL: 8198 2881 / F: 2688 3736

**OPORTUNIDAD IMPERDIBLE** DOBLE CABINA 4x4 TURBO DIESEL

**ÚLTIMAS 5 UNIDADES 2014**

**\$ 8.590.000** +IVA

FULL EQUIPO \$ 10.222.100 IVA INC.

DOBLE AIRBAG Y FRENOS ABS

**CARGA 1 TONELADA**

**Piamonte**