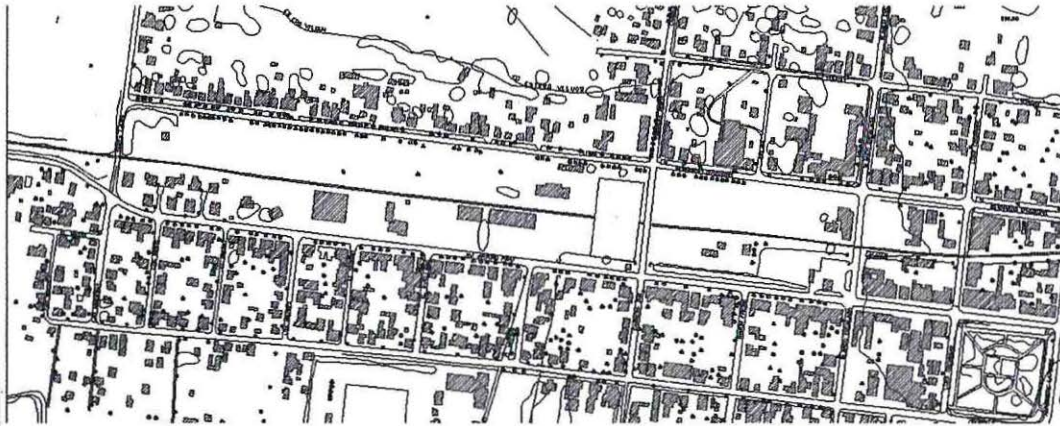


## LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO PRODUCTIVO AL ESPACIO CÍVICO URBANO DE LOS POBLADOS DE LOS RAMALES DE LA ARAUCANÍA



QUI  
t  
4

NOMBRE : ALEJANDRO ESPINOZA A.

TEMA DE ARQUITECTURA II

PROFESOR : EDUARDO EMPARANZA MONREAL

AÑO: 2014

69227

U/4201  
E77t  
2014



Nota 4,5



PRODUCCION	3
PLANA DE INVESTIGACION	3
JUSTIFICACION	4
PROBLEMATICA	5
OBJETIVOS	6
TITULO 1: HISTORIA DEL FERROCARRIL	7
FERROCARRIL EN EL NORTE	7
FERROCARRIL VALPARAÍSO - SANTIAGO	9
FERROCARRIL, LA RED SUR	11
TITULO 2: OCUPACIÓN DE LA ARAUCANÍA	12
VIADUCTO DEL MALLECO, ENTRADA A LA ARAUCANÍA	15
PROCESO DE COLONIZACIÓN	17
CREACIÓN DE RAMALES EN EL SUR	20
TITULO 3: POBLADOS DE LA ARAUCANÍA	37
GÉNESIS DE LOS POBLADOS DE LA ARAUCANÍA	38
TRANSFORMACIÓN DE LOS POBLADOS DE LOS RAMALES DE LA ARAUCANÍA	42
ESPACIO FERROVIARIO: TRANSFORMACIÓN DE USO PRODUCTIVO A USO CÍVICO	43
CONCLUSION	52
ANEXOS	53
BIBLIOGRAFIA	

R  
2004

## INTRODUCCIÓN

LA INVESTIGACIÓN SE ENMARCA DENTRO DE LOS POBLADOS FERROVIARIOS TRAS LA INCORPORACIÓN DE LA ARAUCANÍA AL TERRITORIO, POR MOTIVOS ESTRATÉGICOS Y ECONÓMICOS, ESTO CONLLEVA AL ESTADO CHILENO A LEGISLAR Y PLANIFICAR UN TERRITORIO ANTES HABITADO POR INDÍGENAS, EN DONDE EL FERROCARRIL JUGARA UN ROL MUY IMPORTANTE A LA HORA DE UNIFICAR EL TERRITORIO.

SE BUSCA ESTUDIAR LA RELACIÓN DEL ESPACIO DEL FERROCARRIL COMO ELEMENTO CENTRAL Y SU EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO, EN COMO ESTE ELEMENTO TOMA UNA NUEVA IMPORTANCIA A LA HORA DE PROYECTAR O INTEGRARSE A NUEVOS POBLADOS.

TENER EN CUENTA LA IMPORTANCIA DE CÓMO CON LA LLEGADA DEL FERROCARRIL Y SE EMPIEZAN A FORMAR LOS NUEVOS POBLADOS DE LA ARAUCANÍA, EN COMO ESTE ESPACIO ES EL ELEMENTO FUNDAMENTAL A LA HORA DE PROYECTAR Y COMO HA SIDO SU EVOLUCIÓN DURANTE EL TIEMPO, UNA VEZ QUE LOS FERROCARRILES CESARON SU USO Y LAS CARRETERAS TOMARON MAS FUERZA..

## MOTIVACIÓN

LA MOTIVACIÓN OBTENIDA PARA ABORDAR EL TEMA ES LA DE REHABILITACIÓN DE ESPACIOS URBANOS, EL CUAL ME LLEVA A DETENERME EN LAS AÉREAS USADAS ANTIGUAMENTE COMO ESTACIÓN Y LUGAR ACOPIO DEL FERROCARRIL. PARA PODER ENTENDER EN COMO ESTE LLEGO A MODIFICAR, INTEGRARSE O CREAR NUEVOS POBLADOS EN SU APOGEO, EN QUE ACTIVIDADES SE REALIZABAN Y CONLLEVABAN A QUE ESTE NUEVO ELEMENTO URBANO HAYA SIDO TAN IMPORTANTE. Y COMO ESTE NUEVO ESPACIO SE TRANSFORMABA EN NUEVO CENTRO DE REUNIÓN DE LOS POBLADOS LO QUE PERMITÍA DISTINTAS RELACIONES; DENTRO DE SU TRAMA.

DE ESTA MANERA SE PLANTEA ESTUDIAR EL TERRITORIO CHILENO, ESPECÍFICAMENTE EN LA PARTE DE LA ARAUCANÍA TRAS SU PACIFICACIÓN E INTEGRACIÓN, UN ÁREA ANTIGUAMENTE HABITADA POR INDÍGENAS Y DE DIFÍCIL ACCESO,

ES POR ESTO IMPORTANTE ENTENDER LA MORFOLOGÍA DE ESTE NUEVO ELEMENTO EN COMO SE COMPORTA EN LA CIUDAD, QUE ES LO QUE PRODUCE Y CUAL HA SIDO SU TRANSFORMACIÓN DURANTE EL TIEMPO, COMO SE HA INTEGRADO A LA TRAMA URBANA Y EN CUAL SERIA LA MEJOR MANERA DE EMPEZAR A HABITAR ESTOS GRANDES ESPACIOS QUE DONDE EN UN MOMENTO ESTUVIERON LLENOS DE VIDA PERO AHORA SOLO QUEDA UN ESPACIO SIN USO.

## PROBLEMATICA

DENTRO DE LA PROBLEMÁTICA PODEMOS OBSERVAR QUE EN EL CASO DE ESTUDIO DE LOS POBLADOS FERROVIARIOS HOY EN DÍA NO SE TIENE UN OBJETIVO CLARO AL MOMENTO DE DARLES UN USO A ESTOS, QUEDANDO EN ALGUNOS CASOS COMO ESPACIOS RESIDUALES Y SIN NINGÚN USO PRODUCTIVO, Y EN OTROS SE PRODUCE LA VENTA Y LOTEADO DE ESTE GRAN ESPACIO PARA CONSTRUCCIÓN,

ACTUALMENTE NO EXISTE NINGUNA REGULACIÓN PARA ESTOS ESPACIOS POR PARTE DEL ESTADO, LO QUE CONLLEVA A QUE CADA MUNICIPALIDAD ESTIME CONVENIENTE LO QUE SE HARÁ ALLÍ MEDIANTE LA COMPRA A LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

EXISTE UNA PREOCUPACIÓN PERSONAL POR EL USO DE ESTOS ESPACIOS YA QUE DEBERÍAN IMPULSAR UN USO ADECUADO A CADA LUGAR,

## OBJETIVOS

COMO OBJETIVO PRINCIPAL SE TIENE IDENTIFICAR AL ESPACIO DEL FERROCARRIL COMO NUEVO ELEMENTO URBANO FORMADOR DE PUEBLOS, ENTENDER SU IMPORTANCIA, CARACTERÍSTICAS Y RELACIÓN CON SU TRAMA URBANA PARA ASÍ PODER ENTENDER SU GÉNESIS Y PODER IR CONSTATANDO SU EVOLUCIÓN DURANTE EL TIEMPO PARA ASÍ PODER DAR UNA RESPUESTA FUNDAMENTADA A LA HORA EXPLICAR LAS MEJORES MANERAS A CONSTRUIR HOY EN DÍA.

COMO OBJETIVO SECUNDARIO Y EN RELACIÓN A LO ANTERIOR, SE BUSCA PODER ESTABLECER SOBRE EL TERRITORIO A ESTUDIAR LAS DISTINTAS TIPOLOGÍAS DE RAMALES QUE EXISTEN PARA PODER IR DIFERENCIANDO EN RELACIÓN A SU DESARROLLO ECONÓMICO, LOS DISTINTOS CRITERIOS FORMACIÓN QUE TUVIERON LOS RAMALES Y SUS PUEBLOS

LA REFLEXIÓN Y ESTUDIO DE ESTOS PUNTOS PODRÁ PERMITIR CREAR UN CRITERIO DE FORMACIÓN Y DESARROLLO DE ESTOS POBLADOS PARA ASÍ PODER IDENTIFICAR MEJOR CADA ELEMENTO URBANO Y COMO FUE CAMBIANDO A TRAVÉS DEL TIEMPO HASTA LLEGAR A NUESTROS DÍAS Y VER LA MEJOR UTILIZACIÓN DE ESTE ESPACIO EN BASE A SU FORMACIÓN INICIAL.

## HISTORIA DEL FERROCARRIL

PARA PODER ENTENDER COMO SE DESARROLLO TODO ESTE AUGE FERROVIARIO DENTRO DEL PAÍS TENEMOS QUE MIRAR Y ENTENDER EN COMO SE PRODUJO LA LLEGADA Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN CHILE, PARA ESTO NOS TENEMOS QUE REMONTARNOS AL SECTOR NORTE DE NUESTRO PAÍS ESPECÍFICAMENTE EN COPIAPÓ EN DONDE EL 16 DE MARZO DE 1832 JUAN BODOY DESCUBRIÓ EN CHAÑARCILLO UNO DE LOS MAYORES YACIMIENTOS DE PLATA, DE LOS QUE SE TENIA CONOCIMIENTO. ESTO PRODUJO UN RÁPIDO DESARROLLO DE LA CIUDAD DE COPIAPÓ.

*"... EL MUNDO ENTERO CLAMABA POR EL NOBLE METAL BLANCO Y CONTRIBUYO A DAR ORIGEN A LOS GRANDES CAPITALES NORTINOS QUE FUERON PUESTOS AL SERVICIO DE OBRAS DE REGADÍO DEL RIO DE COPIAPÓ, SU AGRICULTURA Y A LA CONSTRUCCIÓN DEL PRIMER FERROCARRIL EN CHILE..."*

ESTO LLEVA A QUE EN 1842 SE FORMARA EL PUERTO DE CALDERA, EL QUE DARÁ PIE A LA NECESIDAD DE UNA NUEVA MANERA DE TRANSPORTE DEL MINERAL EXTRAÍDO PARA SU COMERCIALIZACIÓN ES ASÍ COMO APARECE WILLIAM WHEELWRIGHT UN CAPITÁN DE ALTAMAR DE NACIONALIDAD ESTADOUNIDENSE RESIDENTE EN VALPARAÍSO, WHEELWRIGHT EN EL AÑO 1844 PROPUSO AL CONGRESO DE CHILE UN PROYECTO DE UNIÓN FERROVIARIA ENTRE VALPARAÍSO Y SANTIAGO, ESTE PROYECTO NO FUE LLEVADO A CABO POR LA OPOSICIÓN DE LOS PARLAMENTARIOS, HASTA QUE EL 19 DE JUNIO DE 1849 SE LE ENTREGA LA CONCESIÓN PARA EL FERROCARRIL DE COPIAPÓ, INICIÁNDOSE ASÍ LA CONSTRUCCIÓN EN MARZO DE 1851 E INAUGURÁNDOSE EN DICIEMBRE DEL MISMO AÑO, COMPLETANDO ASÍ EL TRAMO ENTRE EL PUERTO DE CALDERA Y COPIAPÓ. (FIG. 1)



FIGURA 1:  
 MAPA DE RED FERROVIARIA, CALDERA COPIAPÓ Y EXTENSIONES  
 POSTERIORES



ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE COPIAPÓ

AL MISMO TIEMPO EN SANTIAGO SE SEGUÍA DISCUTIENDO SOBRE LA UNIÓN FERROVIARIA ENTRE VALPARAÍSO Y SANTIAGO, COMO LA CONCESIÓN OBTENIDA PARA COPIAPÓ YA SE ENCONTRABA MUY AVANZADA. PARA MUCHOS CENTRALISTAS ERA INSOPORTABLE VERSE SOBREPASADOS POR UNA PEQUEÑA CIUDAD DE PROVINCIA LO QUE PERMITE LA CONCESIÓN A WHEELWRIGHT DE ESTE NUEVO TRAMO, PERO NO CUENTA CON EL DINERO SUFICIENTE PARA LLEVARLA A CABO, POR LO CUAL LOGRA CONSTRUIR UNA DE LAS PRIMERAS SOCIEDADES ANÓNIMAS DEL PAÍS ( SOCIEDAD DEL FERROCARRIL DE VALPARAÍSO A SANTIAGO), AL NO CONTAR CON TANTO CAPITAL PARA FINANCIAR EL TRAMO COMPLETO, PROCEDEN A EMPEZAR LA CONSTRUCCIÓN EL 1 DE OCTUBRE DE 1852 EN VALPARAÍSO.

LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO TRANSCURRIÓ LENTAMENTE, YA QUE EL DESCONOCIMIENTO DE LAS TÉCNICAS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL ERAN MUCHAS, ESTO LLEVO A LA SOCIEDAD A HACER GRANDES GASTOS LO QUE AL TIEMPO LLEVO AL CESE DE LA CONSTRUCCIÓN, LA ULTIMA LOCOMOTORA LLEGO A QUILLOTA EL 15 DE JUNIO DE 1857.

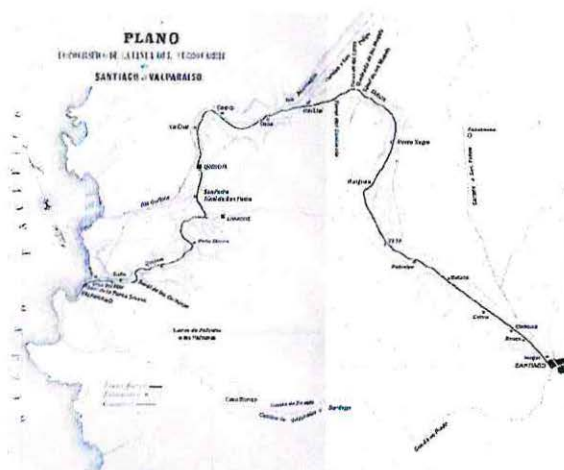


FIGURA 2:  
MAPA DE RED  
FERROVIARIA,  
SANTIAGO  
VALPARAÍSO

800 AÑOS DESPUÉS EN EL GOBIERNO DE MANUEL MONTT SE DECIDE RETOMAR LAS OBRAS Y A PROCEDER A LA COMPRA DE LAS ACCIONES DEL FERROCARRIL. LO QUE PERMITE LA CREACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESTATALES DE CHILE. EN ESTE PUNTO EL GOBIERNO DECIDE CONTRATAR A ENRIQUE MEIGGS QUIEN SE ENCARGARÍA DE TERMINAR EL TRAMO VALPARAÍSO-SANTIAGO. (FIGURA.2)

*"...SE ELIGIÓ EL 14 DE SEPTIEMBRE DE 1863 PARA LA INAUGURACIÓN OFICIAL DEL FERROCARRIL DE VALPARAÍSO A SANTIAGO. A LAS 11:30 SALIERON SIMULTÁNEAMENTE LOS ADORNADOS TRENES OFICIALES, UNO DESDE LA ESTACIÓN ALAMEDA DE SANTIAGO, EL OTRO DESDE A LA ESTACIÓN PUERTO DE VALPARAÍSO PARA ENCONTRARSE A LAS 12:30 EN LLAY LLAY..." (IAN THOMSON Y DIETRICH ANGERSTEIN HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CHILE, P. 41)*

EN ESTE PUNTO WILLIAM WHEELWRIGHT (FIGURA 3) Y ENRIQUE MEIGGS (FIGURA 4) FUERON LOS 2 MAS IMPORTANTES PRECURSORES DENTRO DE LO QUE ES LA LLEGADA Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL DENTRO DE NUESTRO PAÍS.



FIGURA 3:  
WILLIAM WHEELWRIGHT



FIGURA 4:  
ENRIQUE MEIGGS

DURANTE EL AÑO 1852 TRAS EL INICIO DE LAS OBRAS EN VALPARAÍSO , LENTAMENTE COMENZABA A EXTENDERSE POR CHILE UNA CIERTA EXULTACIÓN FERROVIARIA (IAN THOMSON) , QUE EMPEZABA A DAR LUCES LA MASIFICACIÓN DE ESTE MEDIO POR EL TERRITORIO, LO QUE EN EL AÑO 1855 SE CONCRETA MEDIANTE LA CREACIÓN DE UNA SOCIEDAD CON EL BAJO EL NOMBRE DE "COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DEL SUR" QUE TIENE COMO OBJETIVO COMPLETAR LA RED FERROVIARIA HACIA EL SUR.

PRIMERAMENTE LA RED SE EXTIENDE HASTA RANCAGUA LUEGO SAN FERNANDO Y CURICÓ, EN ESTE ULTIMO TRAMO SAN FERNANDO - CURICÓ APARECEN PROBLEMAS FINANCIEROS, A LOS CUALES EL ESTADO DECIDE HABERSE CARGO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA, FINALIZANDO EL TRAMO COMPLETO EL 26 DE NOVIEMBRE DE 1868. CABE MENCIONAR QUE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DEL SUR NACIÓ Y SE OPERO POR SEIS AÑOS COMO UNA EMPRESA ISLA, ES DECIR, SIN CONEXIÓN CON EL PUERTO DE VALPARAÍSO. (IAN THOMSON).

YA PARA EL AÑO 1873 EL ESTADO YA HABÍA ADQUIRIDO LAS ACCIONES DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DEL SUR Y EN EL AÑO 1884 SE FORMA LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

ENTRE LOS AÑOS 1876 Y 1887 A CAUSA DE LA PRESENCIA DE CONSTANTES PROBLEMAS LIMÍTROFES Y EL ESTALLIDO DE LA GUERRA DEL PACIFICO EN EL NORTE NO SE PRODUJO NINGÚN AVANCE FERROVIARIO, ESTANDO LA ATENCIÓN PUESTA EN LOS CONFLICTOS PRODUCIDOS SE PRODUCE UNA LARGA PAUSA DE 10 AÑOS EN EL AVANCE HACIA EL SUR.

## OCUPACION DE LA ARAUCANIA

PARA 1850 SE LLEVA A CABO OCUPACIÓN DE LA ARAUCANÍA, DANDO INICIO AL OBJETIVO DE PODER PLANIFICAR Y CONQUISTAR UN TERRITORIO DOMINADO POR INDIGNAS QUE PRODUCÍA UNA DISCONTINUIDAD DENTRO DEL TERRITORIO. EL ESTADO CHILENO APARTE DE OPTAR POR EL MÉTODO MILITAR OPTO TAMBIÉN POR EL MÉTODO LEGISLATIVO (LEYES). EL ESTADO QUERÍA HABERSE CARGO DEL TERRITORIO INDÍGENA POR MEDIO DE LA PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO PARA ASÍ PONER TERMINO LA OCUPACIÓN ESPONTANEA, YA QUE EXISTÍA UNA GRAN PREOCUPACIÓN POR LOGRAR UNA PRESENCIA MAS EFECTIVA EN EL VASTO TERRITORIO DE LA ARAUCANÍA.

PERO EN EL AÑO 1851 BAJO EL GOBIERNO DE MANUEL MONTT, SE PRODUCE UN ALZAMIENTO POR PARTE DE LOS INDÍGENAS, LO QUE LLEVA A AL GOBIERNO DE MONTT EN EL AÑO 1852 A TOMAR MEDIDAS PARA INCORPORAR EL TERRITORIO DE LA ARAUCANÍA BAJO LA SOBERANÍA CHILENA, ES ASÍ COMO SE CREA LA PROVINCIA DE ARAUCO (FIGURA 5), UN TERRITORIO COMPRENDIDO ENTRE EL BÍO BÍO Y EL NORTE DE VALDIVIA.

AÑOS MAS TARDE EN 1859 VOLVIERON A HABER ALZAMIENTOS MAPUCHES LO QUE PRODUJO VARIOS DAÑOS A LOS PUEBLOS RECIÉN FUNDADOS EN ESE ENTONCES, ESTO LLEVO A EMPLEAR SOLUCIONES MAS DEFINITIVAS EN RELACIÓN A ESTE CONFLICTO.

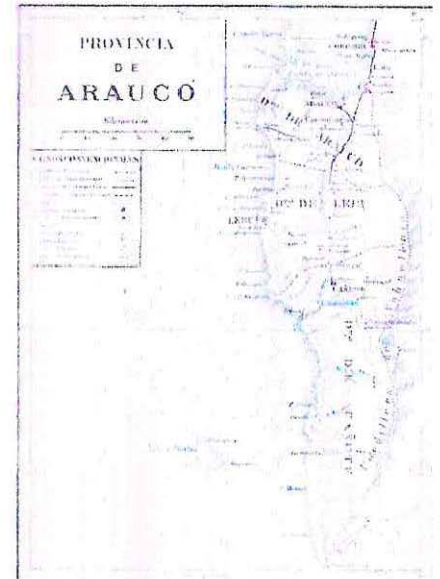


FIGURA 5, MAPA PROVINCIA DE ARAUCO

PARA YA EN 1861 EL GENERAL CORNELIO SAAVEDRA (FIGURA 6) COMENZARA LO QUE SERÁ EL INICIO DE LA PACIFICACIÓN DE LA ARAUCANÍA. CORNELIO SAAVEDRA PROPONÍA UN ADELANTAMIENTO DE LA LÍNEA FRONTERIZA HASTA EL MALLECO PROTEGIDA POR UNA SERIE DE FUERTES (FIGURA 7), MULCHEN, HEBRETE , ANGOL Y LEBU.



LA SEGUNDA PARTE COMPRENDE ENTRE 1867 Y 1869 EN DONDE CORNELIO S. Y EL EJERCITO BRILENO SE ENFRENTAN EN UNA GUERRA CONTRA LOS MAPUCHES,

EN 1971 LA PACIFICACIÓN PASO A ESTAR A CARGO DEL GENERAL BASILIO URRUTIA (FIGURA 8) QUIEN LOGRO AVANZAR HACIA TRAIGUEN EN 1878 Y ADELANTAR LA LÍNEA FRONTERIZA HASTA ESTE PUNTO, PERO LUEGO EL ESTALLIDO DE LA GUERRA DEL PACIFICO HACE QUE EL GENERAL URRUTIA SEA TRASLADADO AL ÁREA DE CONFLICTO JUNTO CON SUS HOMBRES LO QUE PROVOCO EN 1881 UN NUEVO ALZAMIENTO DE LOS MAPUCHES.



FIGURA 6, GENERAL CORNELIO SAAVEDRA

YA AL TERMINO DE LA GUERRA EL GENERAL URRUTIA ES INSTRUIDO POR EL PRESIDENTE DOMINGO SANTA MARÍA Y SOLICITÁNDOLE QUE SE ANEXARAN LO MAS RÁPIDO POSIBLE ESTOS TERRITORIOS A LA SOBERANÍA CHILENA, EFECTUÁNDOSE ASÍ LA ULTIMA CAMPAÑA EN 1881 Y 1883, LA QUE AVANZARÍA CON FUERZA POR EL TERRITORIO LO QUE HIZO A LOS MAPUCHES ESCAPAR HACIA LAS ZONAS CORDILLERANAS, DE ESTE MOMENTO SE DECLARAN TODAS LAS NUEVAS TIERRAS ADQUIRIDAS COMO FISCALES PERMITIENDO ASÍ UN NUEVO PROCESO QUE SE DESARROLLARÍA , EL DE LA COLONIZACIÓN

### El dominio de la Araucanía

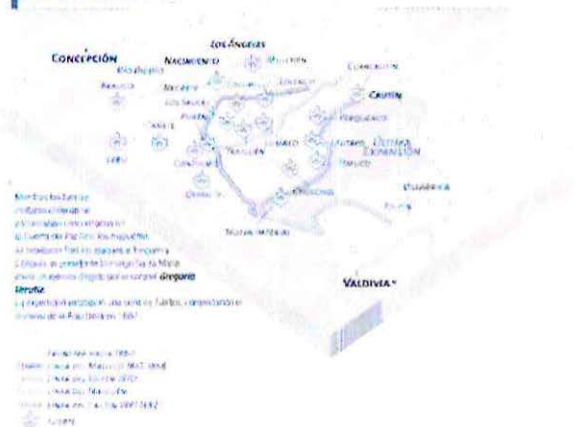


FIGURA 7, MAPA DE FUERTES EN LA ARAUCANÍA



FIGURA 8, GENERAL BASILIO URRUTIA

## VIADUCTO DEL MALLECO

UNA VEZ TERMINADO EL PROCESO DE  
RABIFICACIÓN DE LA ARAUCANÍA, UNOS AÑOS MAS  
TARDE CON EL OBJETIVO INICIAL DE ESTA  
CAMPAÑA, SE PROCEDE A EMPEZAR CON LA  
CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DEL MALLECO UN  
PUENTE QUE PERMITIRÍA LA ENTRADA Y  
UNIFICACIÓN DEL TERRITORIO CONQUISTADO.

*"...TODOS LOS PROBLEMAS ECONÓMICOS DE CHILE  
ESTÁN LIGADOS A LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS  
VÍAS FÉRREAS". (PRESIDENTE JOSÉ MANUEL  
BALMaceda FERNÁNDEZ, AL INAUGURAR EL  
VIADUCTO DEL MALLECO, 26 DE OCTUBRE DE  
1890)..."*

EL COMIENZO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO  
DEL MALLECO (FIGURA 10) FUE EN 1886 Y DURO  
HASTA 1889, FUE DISEÑADO POR EL INGENIERO  
CHILENO VICTORINO AURELIO LASTARRIA, LA  
CONSTRUCCIÓN DE ESTE VIADUCTO ERA UN GRAN  
RETO YA QUE PROPONÍA EL CRUCE DE LA EXTENSA  
Y PROFUNDA INTERRUCCIÓN DEL MALLECO . EL  
PUENTE TIENE UNA ALTURA DE 103 METROS EN SU  
PARTE MAS ALTA Y UN LARGO DE 343 METROS.



FIGURA 9, INAUGURACIÓN DEL  
VIADUCTO DEL MALLECO POR EL  
PRESIDENTE JOSÉ MANUEL  
BALMaceda

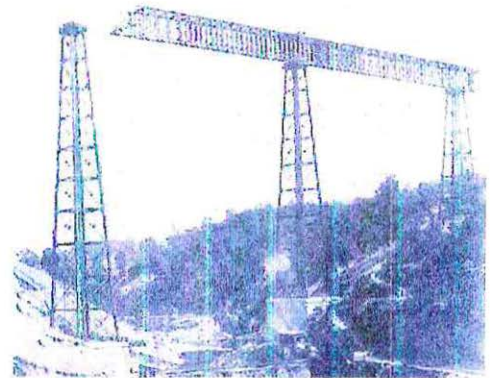
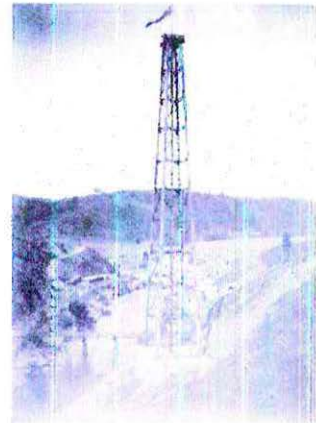


FIGURA 10, CONSTRUCCIÓN VIADUCTO  
DEL MALLECO

ESTA GRAN OBRA DE INGENIERÍA ESTUVO A CARGO DE LA EMPRESA FRANCESA SCHNEIDER & CIE, DE LE CREUSOT EN 1886, LA QUE CONSTRUYO LAS PIEZAS Y LUEGO SE TRANSPORTABAN POR BARCO PARA LUEGO SER ARMADAS EN EL LUGAR .

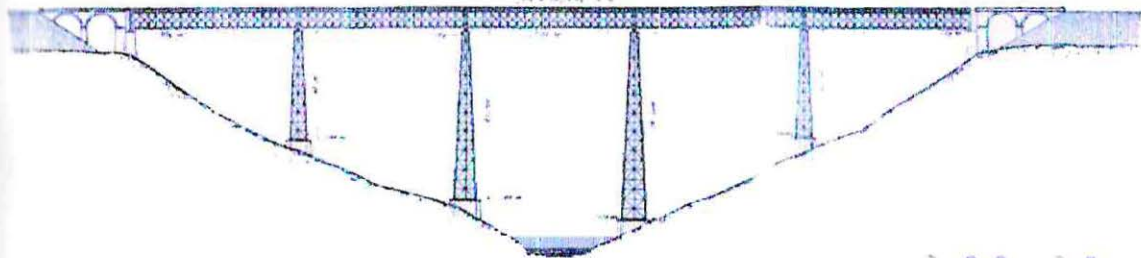
ESTO PERMITIÓ LA RÁPIDA CONEXIÓN CON EL SECTOR SUR DEL TERRITORIO Y FOMENTO EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN,

ESTA NUEVA CONEXIÓN PERMITIÓ REDIRIGIR EL TERRITORIO EN UN SENTIDO NORTE - SUR , ROMPIENDO CON LA ANTIGUA ORIENTACIÓN QUE TENÍAN LOS INDÍGENAS DE UN SENTIDO ESTE - OESTE. YA PARA EL AÑO 1913 EL FERROCARRIL LLEGARÍA A PUERTO MONTT REAFIRMANDO ESTA NUEVA ORIENTACIÓN TERRITORIAL.



### VIADUCTO AL MALLECO

Fig. 1. Viaducto del Malleco.



## PROCESO DE COLONIZACIÓN

TERMINADO EL PROCESO DE PACIFICACIÓN DE LA ARAUCANÍA SEGUIDAMENTE LE SIGUIÓ UN ARDUO PROCESO DE COLONIZACIÓN DE LAS NUEVAS TIERRAS, ESTA COLONIZACIÓN (FIGURA 11) IMPULSADA POR EL ESTADO CHILENO LLEVA A REPOBLAR EL TERRITORIO DE LA ARAUCANÍA CON GRUPOS EXTRANJEROS Y NACIONALES ,

ESTO LLEVA A QUE SE PRODUZCA UNA DIVERSIDAD QUE SE NOTARA EN LOS NUEVOS POBLADOS, YA QUE LA INMIGRACIÓN DE EXTRANJEROS SE PRODUCE DE DISTINTAS PARTES DEL MUNDO, COMO FRANCIA, ALEMANIA, ESPAÑA, SUIZA E INGLATERRA ADEMÁS DE GRUPOS CHILENOS.

ESTO PRODUCE POR PARTE DEL ESTADO UNA POLÍTICA COLONIZADORA, EL TERRITORIO ANTERIORMENTE YA HABÍA TENIDO UN PEQUEÑO PROCESO DE COLONIZACIÓN POR EL AÑO 1883, EN LAS PROVINCIAS DE OSORNO, VALDIVIA Y LLANQUIHUE. PROCESO QUE SE EXTENDERÍA HASTA 1890 APROX. Y POR SOBRE TODO EL TERRITORIO DE LA ARAUCANÍA EN DONDE HUBO UNA LLEGADA DE 10.000 COLONOS .



FIGURA 11, COLONOS SUIZOS

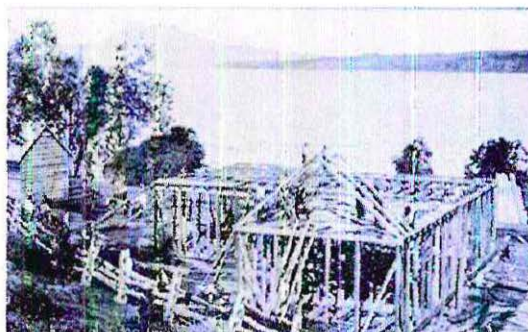


FIGURA 12, CONSTRUCCIÓN EN LAGO LLANQUIHUE



FIGURA 13, PUERTO VARAS





FIGURA 15,

## URBANIACIÓN DE RAMALES EN LA ARAUCANÍA

UNA VEZ INICIADA LA COLONIZACIÓN EL ESTADO CHILENO HEREDITABA TENER MAS PRESENCIA EN ESTE VASTO TERRITORIO LO QUE PERMITIÓ AL FERROCARRIL ABRIRSE PASO A TRAVÉS DE ESTE TERRITORIO , UNA VEZ UNIDA LA RED SUR Y CON LA LLEGADA DE ESTA A TEMUCO EN 1895, SE ABRIÓ UN NUEVO PROCESO DE PRESENCIA SOBRE EL TERRITORIO QUE COMPRENDÍA EN LA CONSTRUCCIÓN DE RAMALES HACIA LA COSTA Y LA CORDILLERA QUE PERMITIERAN FOMENTAR EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA ZONA..

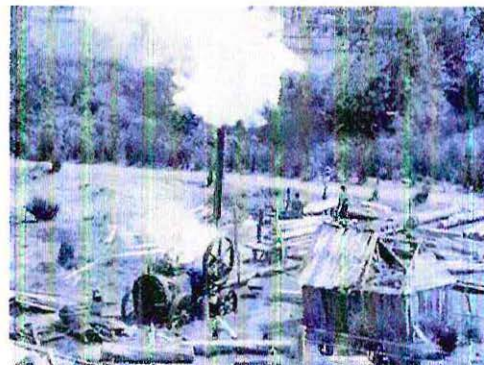
*"...A PARTIR DE ESE MOMENTO, LOS POBLADOS Y CASERÍOS YA NO SE FORMAN EN TORNO AL FORTÍN MILITAR NI A LAS INSTALACIONES RELIGIOSAS DE LA MISIÓN, SINO AL EDIFICIO DE LA ESTACIÓN Y SUS BODEGAS. ESTO ESTABLECE UNA NUEVA MANERA DE HACER CIUDAD, UN NUEVO PATRÓN DE DESARROLLO URBANO QUE HABRÍA DE CARACTERIZAR LOS POBLADOS Y CIUDADES DE LA ARAUCANÍA, EN QUE LA ESTACIÓN TIENE UNA IMPORTANCIA GRAVITANTE EN EL CONJUNTO URBANO..." (GONZALO CERDA BINTRUP, ARQUITECTURA PATRIMONIAL DE LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA, CHILE)*

EN ESTE PROCESO SE CREARON VARIOS RAMALES QUE PROCEDÍAN DE LA RED CENTRAL, ESTOS RAMALES TENÍAN DISTINTOS OBJETIVOS, AUNQUE TODOS HAYAN NACIDO BAJO EL ALERO DEL DESARROLLO Y PRESENCIA TERRITORIAL..

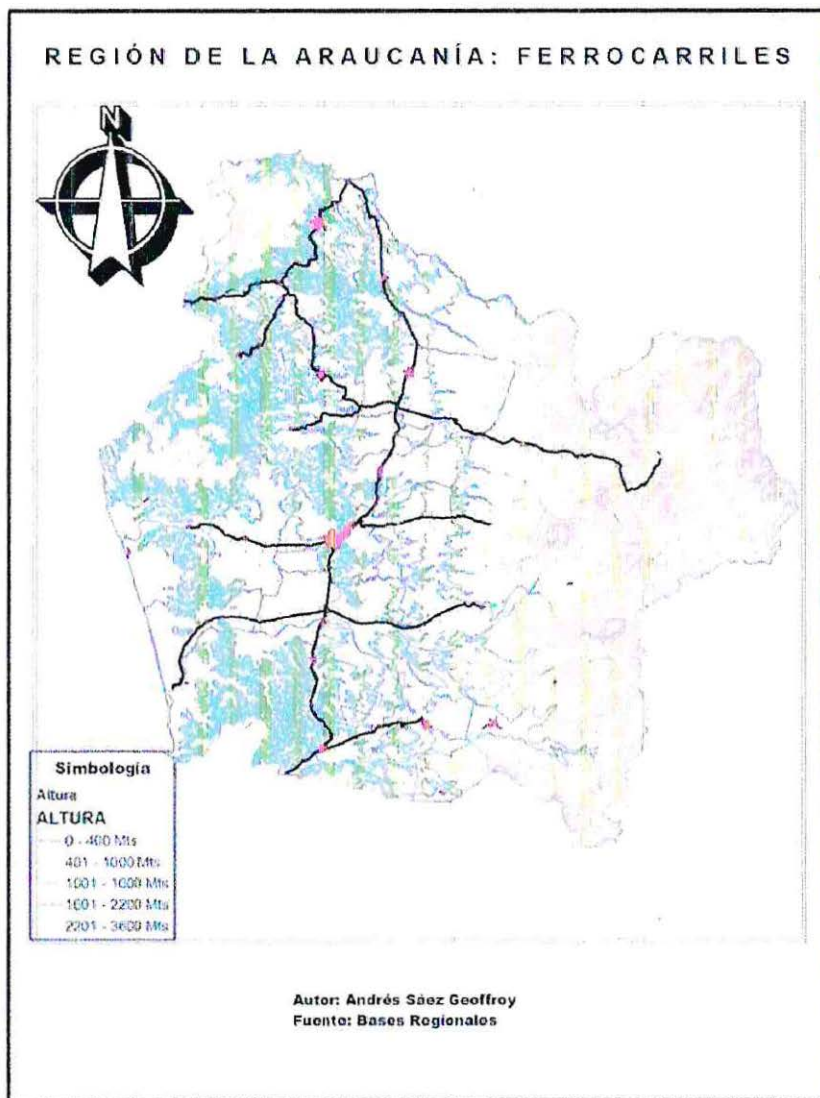
LA MAYORÍA DE ESTOS RAMALES FUERON FINANCIADOS Y CREADOS POR EL ESTADO CON EL OBJETIVO DE FOMENTAR EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL PAÍS.

LOS RAMALES SE INCLINAN A LA EXPLOTACIÓN DE RECURSOS PRIMARIOS, COMO LA GANADERÍA Y LA EXPLOTACIÓN MADERERA QUE EMPIEZA EN LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XX. PARA LUEGO DENTRO DE ESTE DESARROLLO COMENZARON A VISLUMBRARSE NUEVAS OPORTUNIDADES DE CRECIMIENTO A TRAVÉS DE EL TURISMO,

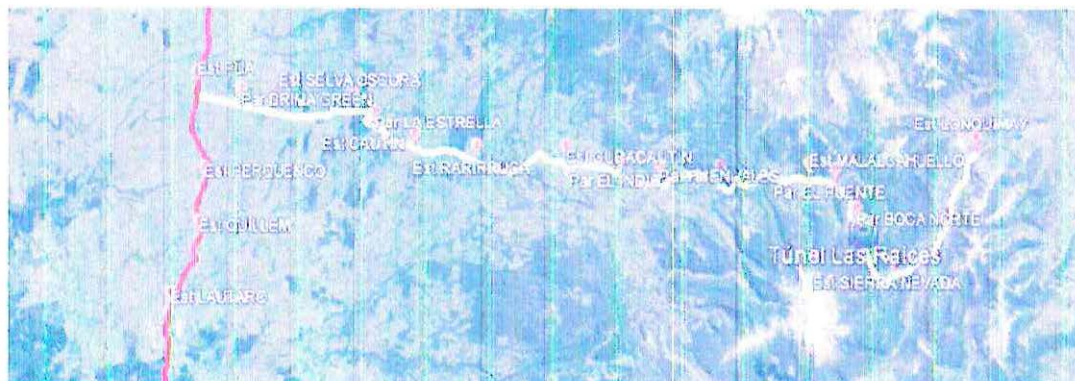
A CONTINUACIÓN REVISAREMOS LOS RAMALES CREADOS EN AL ARAUCANÍA CON SUS OBJETIVOS Y DESARROLLO DE SUS POBLADOS.



## MAPA DE RAMALES Y TERRITORIO



## RAMAL PÚA – LONQUIMAY 1906 - 1968



LA CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL PÚA – LONQUIMAY NACE COMO UNA NECESIDAD TANTO FRONTERIZA COMO DE EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS MADEREROS DE LA ZONA, SU CONSTRUCCIÓN SE DIVIDIÓ EN 3 ETAPAS Y SE TENIA PLANEADO CREAR UNA CONEXIÓN CON ARGENTINA. ESTE RAMAL CUENTA DE VARIOS PUEBLOS QUE SE DESARROLLARON ADEMÁS DE PARADEROS INTERMEDIOS EN DONDE EL FERROCARRIL SE ABASTECÍA, EL TREN HIZO SU ULTIMO VIAJE EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1983.

EL RAMAL CONSTA DE LOS PUEBLOS DE :

- PÚA
- CULLINCO
- SELVA OSCURA
- RARIRRUCA
- CURACAUTIN
- MANZANAR
- MALALCAHUELLO
- SIERRA NEVADA
- LONQUIMAY

LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE RAMAL CONSTA DE 3 ETAPAS,

LA PRIMERA QUE COMPRENDE EL TRAMO ENTRE PÚA A CURACAUTIN Y QUE INICIA SU CONSTRUCCIÓN EN EL AÑO 1906, ENTREGANDO LA RECEPCIÓN DE LA LÍNEA EN 1915 EN CURACAUTIN. (FIGURA 16)

LA SEGUNDA ETAPA COMPRENDE EN LA CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES (FIGURA 17) QUE COMIENZA EN 1929 Y CULMINA 1934, PERO ARCHIVOS RELATAN QUE PARA EL AÑO 1909 YA SE TENIA LA IDEA DE ESTE TÚNEL CON EL FIN DE LLEGAR A LONQUIMAY CON FINES DE PRESENCIA TERRITORIAL EN LA CORDILLERA.

Y LA TERCERA Y ULTIMA ETAPA DE ESTE RAMAL CORRESPONDE A EL TRAMO QUE VA DESDE CURACAUTIN HASTA LONQUIMAY LA QUE CONCLUYE EN EL AÑO 1968 Y PERMITE LA UNIÓN COMPLETA DE ESTE TRAMO.



FIGURA 16 ESTADIÓN CURACAUTIN

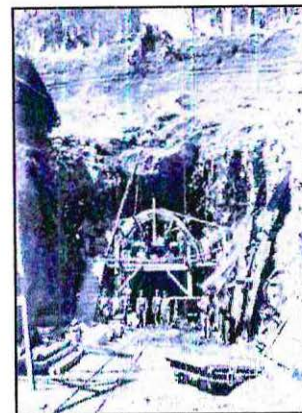


FIGURA 17 TÚNEL LAS RAÍCES

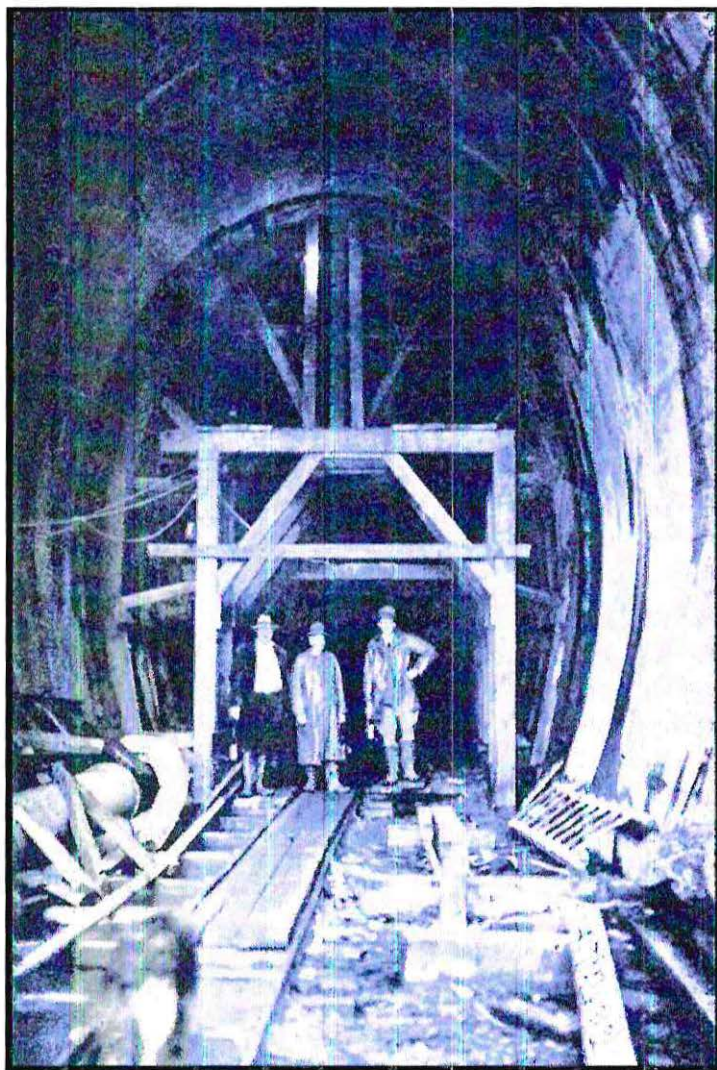


TREN DEL RAMAL PÚA LONQUIMAY-



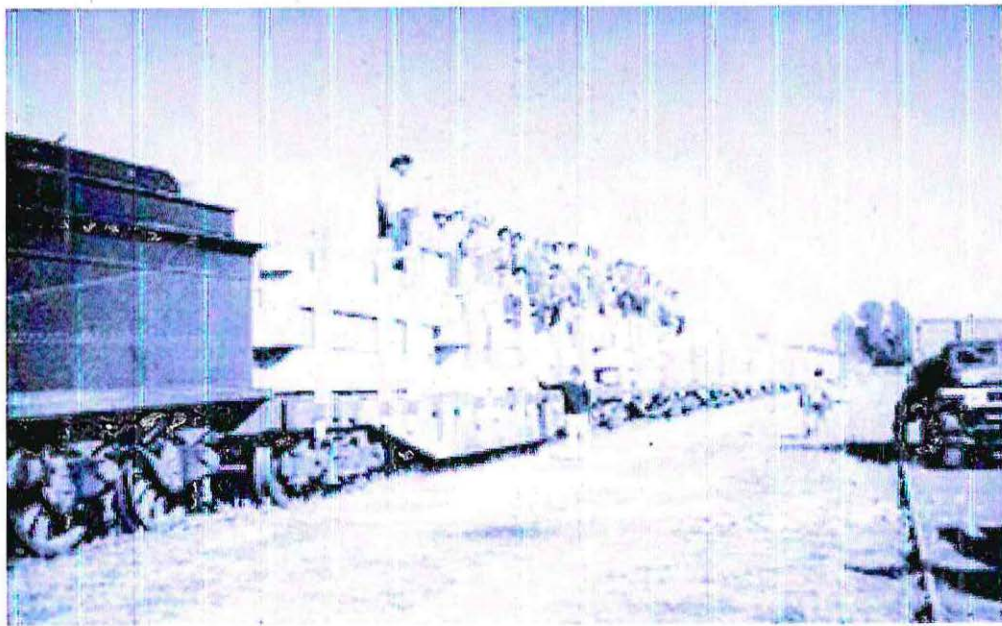
*Región maderera firma Mosso Cura Caubin Foto Miranda*

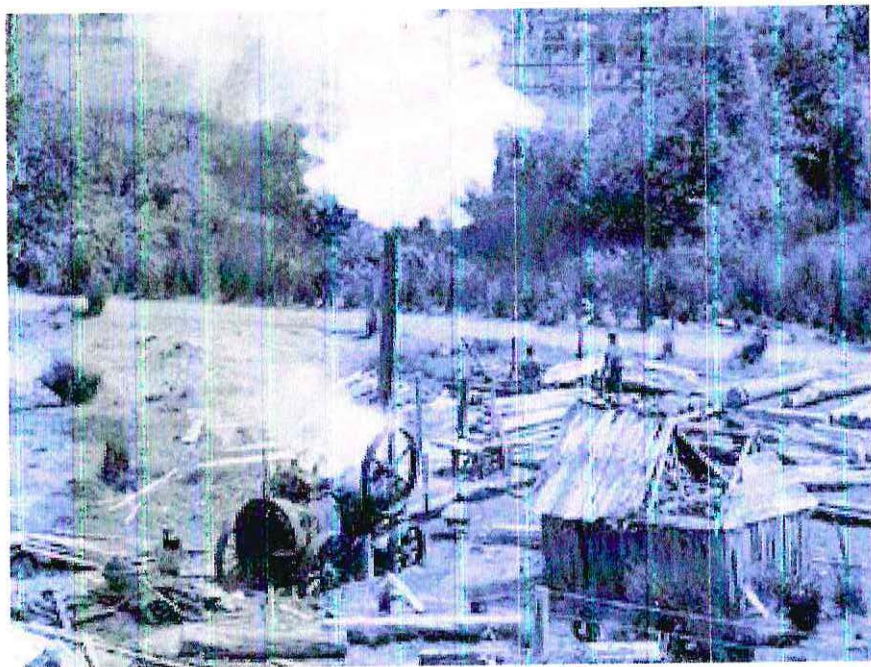
FABRICA MADERERA MOSOO, CURACAUTIN



TRABAJO EN EL TÚNEL LAS RAÍCES

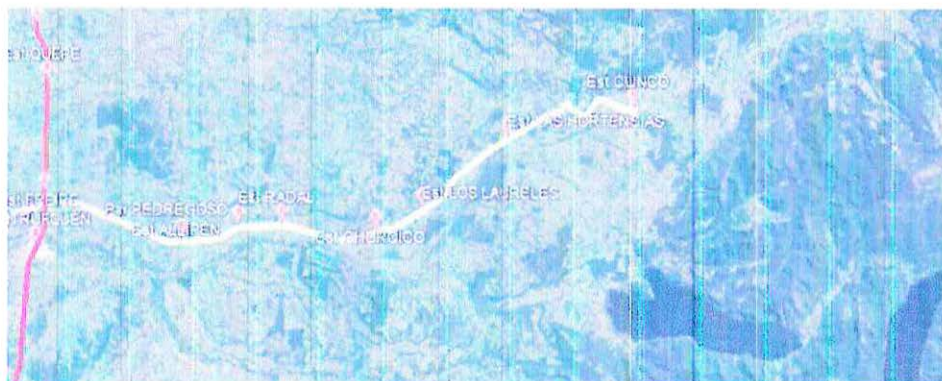






ABERRADERO, CHERQUENCO

## RAMAL FREIRE - CUNCO 1921 - 1924



EL RAMAL FREIRE - CUNCO FUE CREADO EN EL AÑO 1921 HASTA 1924 TUVO UNA EXPLOTACIÓN INICIAL RELACIONADA CON LA MADERA PARA LUEGO PASAR A LA AGRICULTURA, NO ESTA DE MAS DECIR QUE LA CIUDAD DE CUNCO HABÍA SIDO FUNDADA EN 1883 POR EL GENERAL URRUTIA COMO FUERTE DURANTE EL PROCESO DE LA PACIFICACIÓN DE LA ARAUCANÍA..

ESTE SECTOR PASO POR UN AUGE TRIGUERO QUE DURO DESDE 1915 - 1930 EN DONDE EN RELACIÓN A ESTO NACEN LOS POBLADOS DE LOS LAURELES Y LAS HORTENSIAS. EL FERROCARRIL INICIA SUS ACTIVIDADES POR FREIRE EL 1900, LO QUE LUEGO PERMITE LA EXTENSIÓN HACIA LA CORDILLERA EN 1924

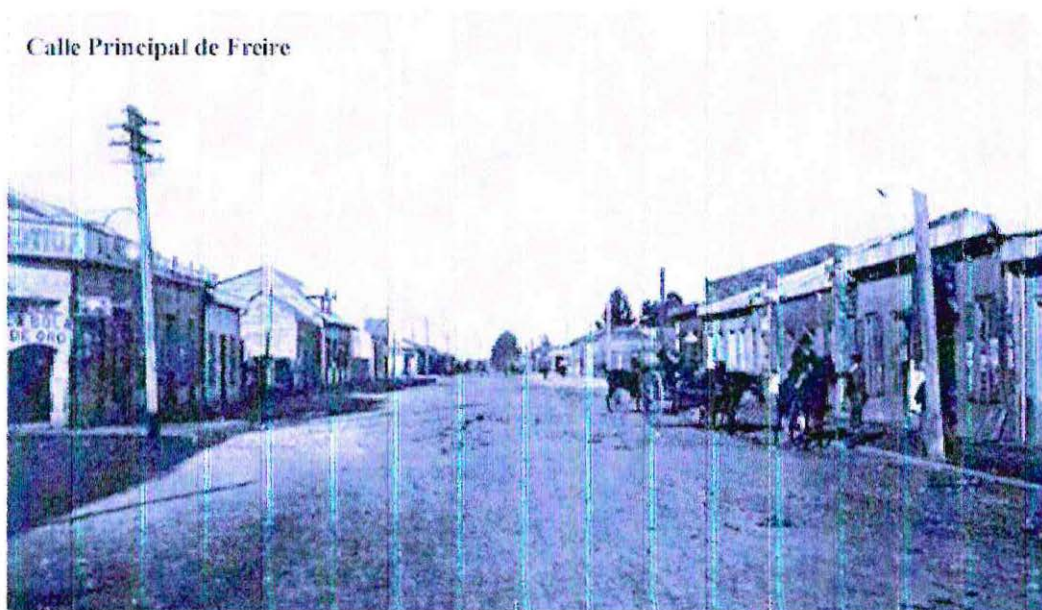
EL RAMAL CONSTA DE LOS PUEBLOS DE :

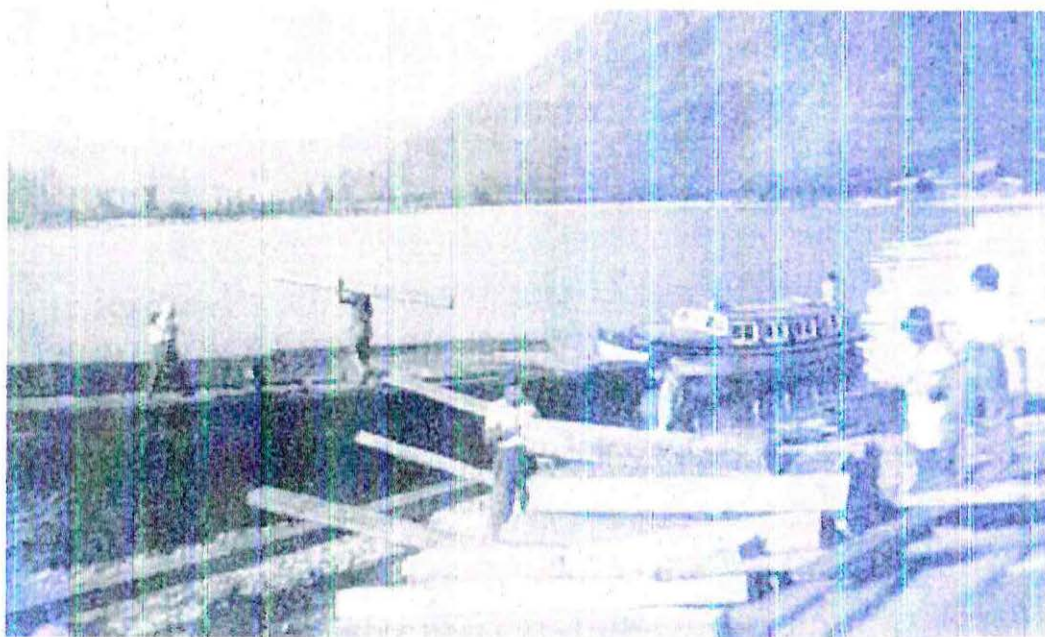
- FREIRE
- ALLIPEN
- RADAL
- CHORDIGO
- LOS LAURELES
- LAS HORTENSIAS
- CHERQUENCO

Plaza de Freire



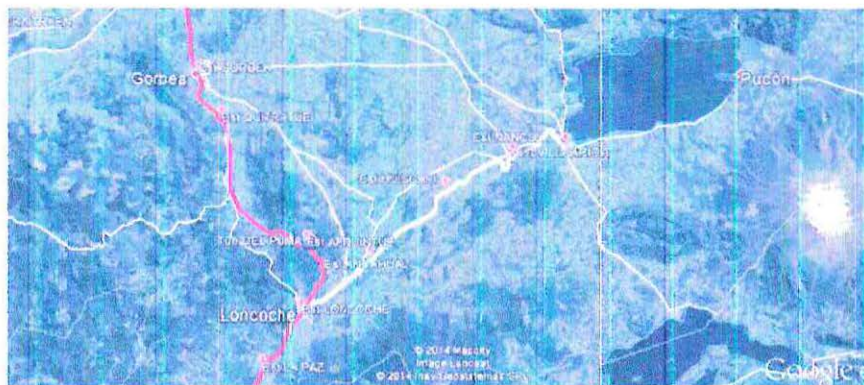
Calle Principal de Freire





TRANSPORTE DE PIEZAS MADERERAS POR EL LAGO COLICO

## RAMAL LONGOCHE - VILLARRICA



EL RAMAL LONGOCHE – VILLARRICA SE EMPIEZA A CONSTRUIR EN EL AÑO 1927 AL 1933, ESTE RAMAL COMO LOS DEMÁS COMENZÓ GRACIAS A LA ACTIVIDAD FORESTAL, PERO SOBRE TODO SE TENIA UN OBJETIVO MAS TURÍSTICO PARA ESTE RAMAL, LO QUE CONLLEVA A LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO TENER UN ROL MAS PROTAGÓNICO SOBRE ESTE OBJETIVO. SE INICIA LA CONSTRUCCIÓN DEL GRAN HOTEL PUCÓN Y LA DISTRIBUCIÓN DE LA REVISTA EN VIAJE Y LA GUÍA DEL VERANEANTE DESTINADA A SUS PASAJEROS Y AL PÚBLICO EN GENERAL. EL ULTIMO VIAJE DE CARGA QUE SE REALIZO EN ESTE RAMAL FUE EN 1998.

EL RAMAL CONSTA DE LOS PUEBLOS DE :

- LONGOCHE
- ANCAHUAL
- HUISCAPI
- ÑANCUL
- VILLARRICA



VIEJA ESTACIÓN DE FERROCARRILES EN VILLARRICA



## POBLADOS DE LA ARAUCANÍA

COMO YA HEMOS DICHO ANTERIORMENTE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL TERRITORIO FUE MUY IMPORTANTE Y A LA HORA DE FORMAR LOS POBLADOS FUE UN ELEMENTO IMPORTANTE A CONSIDERAR.

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL FUE MUY IMPORTANTE A LA HORA DE DISEÑAR ESTOS PUEBLOS, YA QUE ANTERIORMENTE LOS POBLADOS DE IBAN FORMANDO ALREDEDOR DE LOS FUERTES O INSTALACIONES RELIGIOSAS, PERO AHORA SE EMPEZARÍAN A FORMAR ALREDEDOR DE LA ESTACIÓN DE TRENES, LO QUE PERMITIRÍA UN NUEVO DESARROLLO URBANO EN RELACIÓN A ESTA.

LAS MEDIDAS APROXIMADAS DEL EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACIÓN ERAN DE 100 X 800 METROS, DENTRO DE LOS POBLADOS EXISTEN VARIACIONES DE MEDIDA DE LOS ESPACIOS DE ACOPIO YA QUE ALGUNOS PUNTOS ERAN DE MUCHO MAS IMPORTANCIA QUE OTROS POR EL MATERIAL PRODUCIDO. EN ESTE ESPACIO SE TENÍAN EN CUENTA PARA UN DESARROLLO INMEDIATO Y A FUTURO LA CONSTRUCCIÓN DE BODEGAS, TORNA MESAS, DESVÍOS PARA MOLINOS, ESTANQUES DE AGUA Y LA PROPIA ESTACIÓN, ESTOS ESPACIOS FUNCIONABAN MUCHO PARA EL ACOPIO DE EL MATERIAL PRODUCIDO POR LA ACTIVIDAD FORESTAL QUE SE DIO EN LA ZONA.

ESTA ACTIVIDAD DIO LUGAR PARA EL NACIMIENTO DE VARIAS BARRACAS Y ASERRADEROS QUE A LA VEZ PRODUCÍAN GRANDES CANTIDADES DE MANO DE OBRA Y CONLLEVABA AL INICIO DE LOS POBLADOS.

## GÉNESIS DE LOS POBLADOS DE LAS ARAUCANÍA

LOS POBLADOS DE LA ARAUCANÍA IBAN A POSEER CIERTAS CARACTERÍSTICAS QUE LOS IBAN A DESTACAR, PRIMERO LA UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN Y SU ESPACIO DE ACOPIO, LUEGO EL CRECIMIENTO ESPONTANEO O PLANIFICADO DE VIVIENDAS EN RELACIÓN A ESTE, PARA LUEGO SEGUIR UNA EXPANSIÓN RACIONAL EN RELACIÓN A LA ESTACIÓN. DENTRO DE LA GÉNESIS DE LOS POBLADOS PODEMOS OBSERVAR UNA ESTANDARIZACIÓN EN LOS MODELOS DE LOS PROYECTOS DE LOS POBLADOS QUE CONSISTÍAN BÁSICAMENTE A LA ESTACIÓN MAS SU ESPACIO DE ACOPIO Y UNAS CUADRICULAR ESTILO ESPAÑOL CON UNA PLAZA (FIGURA 28), TAMBIÉN NOS ENCONTRAMOS CON LA ESTACIÓN Y UN DESARROLLO DE LA CIUDAD POR AMBOS LADO DEL ESPACIO FERROVIARIO LO QUE EN SU MOMENTO SIGNIFICARÍA QUE ESTE ESPACIO PRODUCTIVO SERIA UN ESPACIO DIVISOR ENTRE TRAMAS (FIGURA 29) Y EL ULTIMO QUE NO SE ENCUENTRA EN MUCHOS CASOS ES LA DE LA ESTACIÓN Y SU CUADRICULA GIRADA EN CIERTO ÁNGULO LO QUE CORTA CASI TODA RELACIÓN DIRECTA CON LA ESTACIÓN.(FIGURA 30)

FIGURA 28, CUADRICULA MAS ESTACIÓN, ELABORACIÓN PROPIA

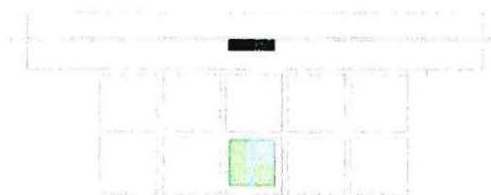


FIGURA 29, CUADRICULA A AMBOS LADOS DE LA ESTACIÓN, ELABORACIÓN PROPIA

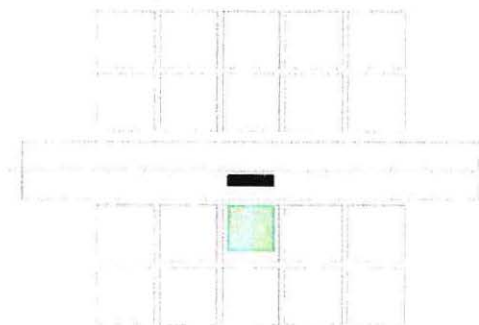


FIGURA 30, CUADRICULA EN ÁNGULO EN RELACIÓN A LA ESTACIÓN, ELABORACIÓN PROPIA



AUNQUE LUEGO DE HACER UNA REVISIÓN MAS DETALLADA DE CADA PUEBLO PODEMOS OBSERVAR CIERTAS VARIACIONES EN SUS COMPOSICIONES PERO QUE EN ESENCIA MANTIENE SU ORDEN INICIAL DE CUADRICULA + PLAZA + ESTACIÓN DE FERROCARRILES PERO QUE EN CIERTOS CASOS SE OBSERVA EL CAMBIO DE UBICACIÓN DE ELEMENTOS DENTRO DE LA TRAMA COMO LO ES LA PLAZA. SIGNIFICA QUE SE IBA PRODUCIENDO UNA EVOLUCIÓN EN RELACIÓN AL ESTILO DE VIDA QUE PRODUCÍA EL FERROCARRIL,

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A ESTOS PUEBLO YA SEA ANEXÁNDOSE O CREANDO CIUDAD ERA MUY IMPORTANTE, YA QUE PRODUCÍA UN ESPECTÁCULO A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A LOS PUEBLOS, LA GENTE ESPERABA SU LLEGADA, SE PRODUCÍAN COMERCIOS EFÍMEROS MIENTRAS ESTE ESTUVIERA EN EL PUEBLO, TAMBIÉN COMERCIOS YA ESTABLECIDOS COMO POSADAS, LUGARES PARA IR A COMER Y BARES. (FIGURA 31,32,33)



FIGURA 31, ESTACIÓN LONQUIMAY

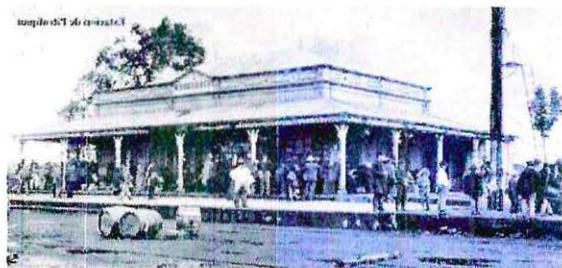


FIGURA 32, ESTACIÓN PITRUFQUEN

Pitrufquén, Plaza Pedro Montt

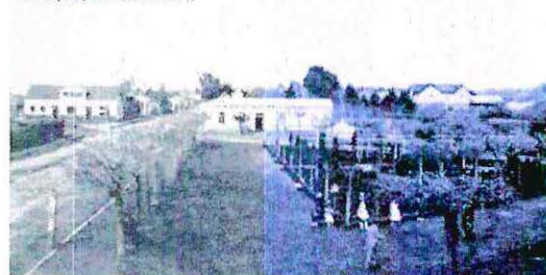


FIGURA 33, PLAZA PITRUFQUEN

DURANTE EL TIEMPO DEL DESARROLLO DE CADA RAMAL TENDREMOS DISTINTOS TIPOS DE DESARROLLOS URBANOS, PUDIENDO SEPARARLOS EN 3 GRUPOS

1- EN DONDE LA ESTACIÓN DE TRENES NO GENERO IMPACTO ALGUNO EN SUS ALREDEDORES (FIGURA 34)

2- OTROS QUE MEDIANAMENTE SI LO HICIERON CREANDO SERVICIOS PRIMARIOS VIVIENDAS Y COMERCIO (FIGURA 35)

3- EL ULTIMO SIENDO LOS DE MAS DESARROLLO URBANO (FIGURA 36).

EL DESARROLLO DE CADA PUEBLO ESTABA RELACIONADO DIRECTAMENTE CON LA CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN QUE TENIA CADA UNO, FORESTAL, AGRÍCOLA, TURÍSTICO.

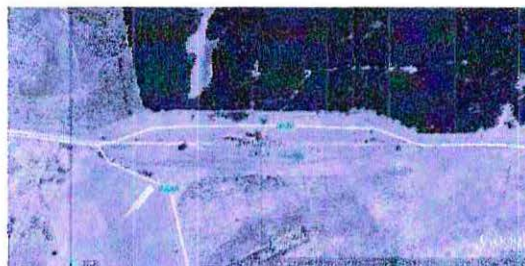


FIGURA 34, ESTACIÓN TRICAUCO



FIGURA 35, PUEBLO DE RARIRRUCA

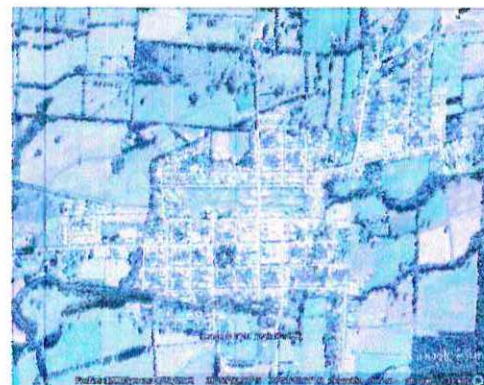
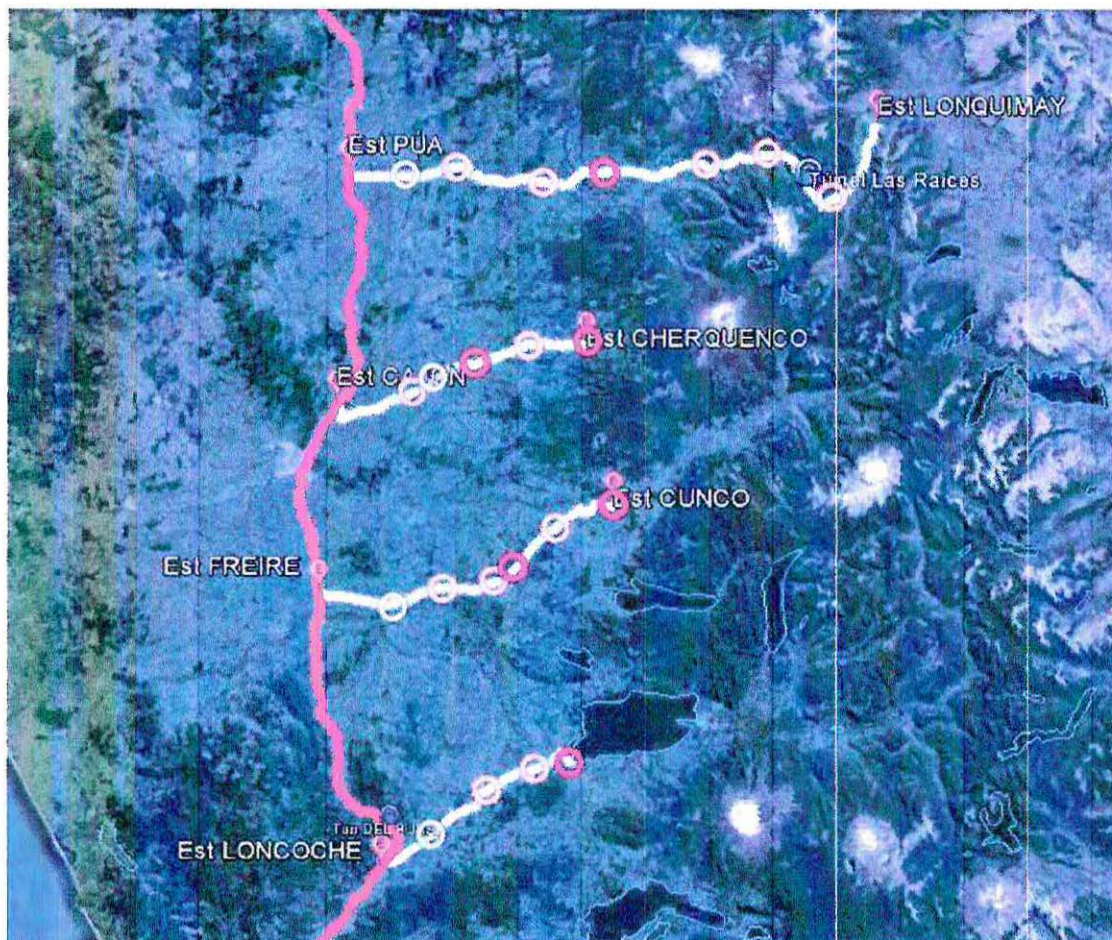


FIGURA 36, PUEBLO DE CUNCO

## Mapas de los pueblos de desarrollo alto medio bajo



DESARROLLO ALTO



DESARROLLO MEDIO

DESARROLLO BAJO O  
NULO

## TRANSFORMACIÓN DE LOS POBLADOS DE LOS RAMALES DE LA ARAUCANÍA

AL MOMENTICO CUANDO LAS CARRETERAS EMPIEZAN A TOMAR FUERZA DENTRO DEL PAÍS EL FERROCARRIL COMIENZA A DECAER Y CADA VEZ MAS SE VA PERDIENDO SU USO, MANTENIÉNDOSE SOLO LOS QUE PROPORCIONA UNA GRAN CANTIDAD DE CARGA QUE PERMITA EL MANTENIMIENTO DEL LA LÍNEA, A SU VEZ LOS POBLADOS EMPIEZAN A DECAER MUCHA GENTE PIERDE SUS EMPLEOS Y ALGUNO PUEBLOS ESTANCAN SU DESARROLLO MIENTRAS QUE OTROS DESAPAREGEN.

CUANDO ESTO PASA CIERTAS CIUDADES LOGRAN CONTINUAR SU DESARROLLO URBANO Y COMERCIAL, YA QUE LA GENTE EMPIEZA A INMIGRAR A ESTOS PUEBLOS EN DONDE VEN MAS OPORTUNIDADES.

CON EL CESE DEL USO DEL FERROCARRIL ESTE FUE DEJANDO EN CADA POBLADO UN ESPACIO URBANO IMPORTANTE,, UNA GRAN EXTENSIÓN DE TIERRA DENTRO DE LA CIUDAD.

ESTE ESPACIO EMPIEZA A TOMAR UN PROTAGONISMO IMPORTANTÍSIMO DENTRO DE CADA POBLADO, LO QUE EN UN MOMENTO FUE EL ESPACIO DE PRODUCTIVIDAD AL MOMENTO DE SALIR EL FERROCARRIL QUEDO A LA DERIVA, SIN NINGÚN USO, PERO ALGUNOS PUEBLOS QUE EVOLUCIONARON ESTE ESPACIO EMPEZÓ A SUFRIR MODIFICACIONES Y FUERON TRANSFORMÁNDOSE COMO UNA NUEVA COMPONENTE URBANA DENTRO DE ELLOS

## ESPACIO FERROVIARIO: TRANSFORMACIÓN DE USO PRODUCTIVO A USO CÍVICO

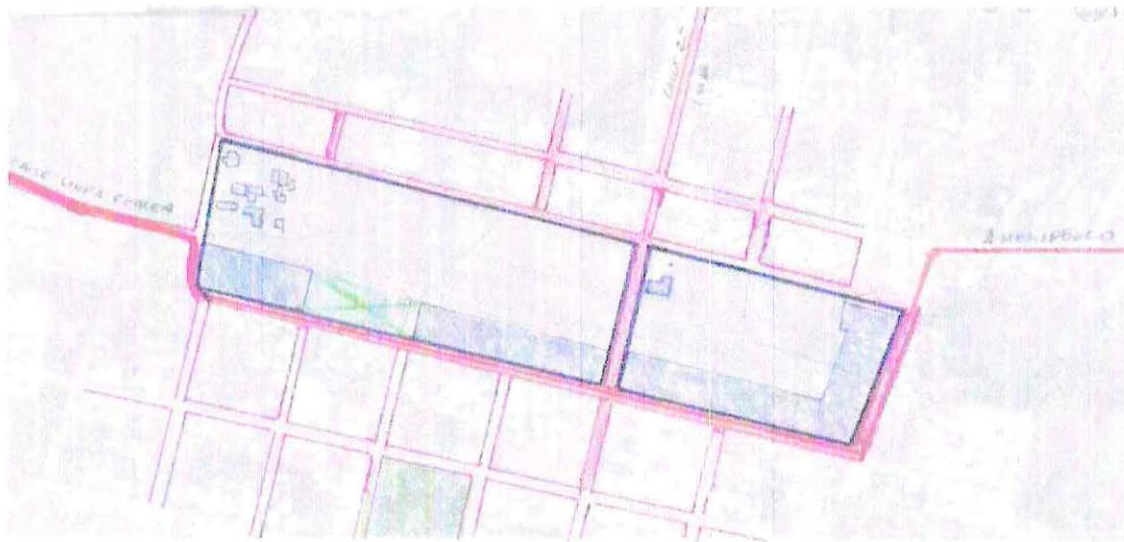
HOY EN DÍA ESTOS ESPACIOS DEL FERROCARRIL ESTÁN SUFRIENDO TRANSFORMACIONES, EN LAS CUAL EN ALGUNOS CASOS SE ESTA HACIENDO DE BUENA MANERA Y EN OTROS NO,

ESTE ESPACIO SE HA TRANSFORMADO EN UN NUEVO ELEMENTO DENTRO DE LA COMPOSICIÓN DE ESTOS POBLADOS, ESPACIOS DE GRANDES MAGNITUDES QUE ESTÁN QUEDANDO EN LA CENTRALIDAD DE ESTAS TRAMAS Y TOMANDO UN NUEVO ROL URBANO EN RELACIÓN A LA CIUDAD, EN DONDE DESPUÉS DE INVESTIGAR ANALIZAR Y VISITAR CIERTOS POBLADOS, HE DESCUBIERTO QUE EN ESTE MOMENTO SE ESTÁN PRODUCIENDO 3 MANERAS DE OCUPAR ESTOS ESPACIOS QUE SON

- 1- GENERACIÓN DE RESIDENCIAS
- 2- GENERACIÓN DE EQUIPAMIENTOS
- 3- GENERACIÓN DE ESPACIOS PUBLICO

EN ESTA ETAPA NOS ENCONTRAMOS CON DISTINTAS VARIACIONES. NUEVAS MANERAS DE OCUPAR ESTE NUEVO ESPACIO URBANO. SE MOSTRAN A CONTINUACIÓN ALGUNAS CIUDADES QUE LUEGO DE UN ESTUDIO DE CADA UNO DE LOS POBLADOS HAN SIDO SELECCIONADOS PARA PODER DAR A ENTENDER ESTA MATERIA. EN TODA LAS CIUDADES SELECCIONADAS SE PRODUCE LA OCUPACIÓN DE RESIDENCIA, EQUIPAMIENTO Y ESPACIO PUBLICO PERO DE DISTINTAS MANERAS, LO QUE MAS ADELANTE NOS PERMITIRÁ DIFERENCIAR CUAL ES LA MEJOR MANERA PARA OCUPAR ESTE NUEVO SUELO URBANO.

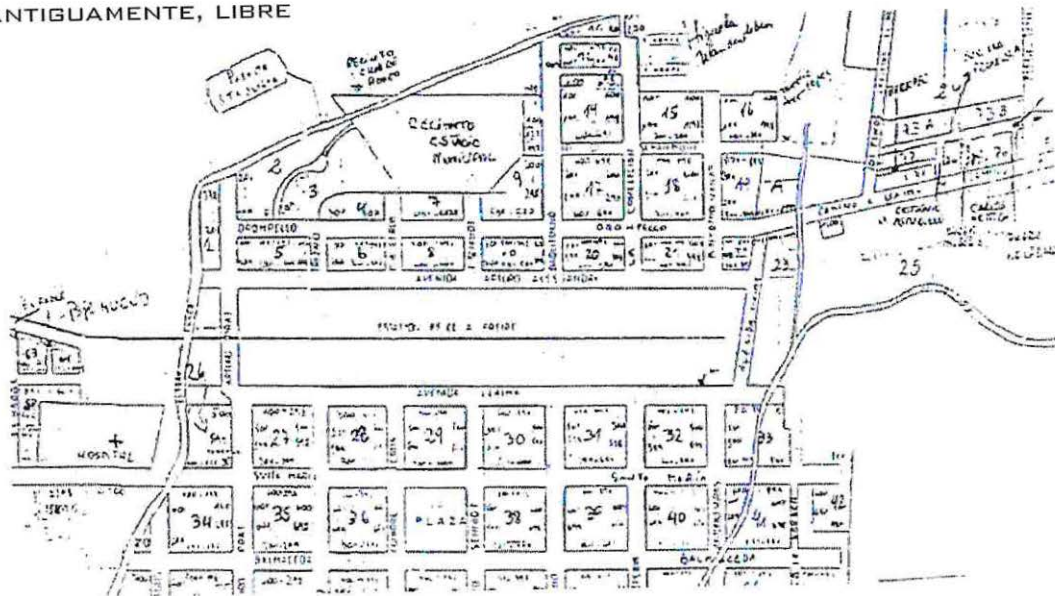
#### CUNCO



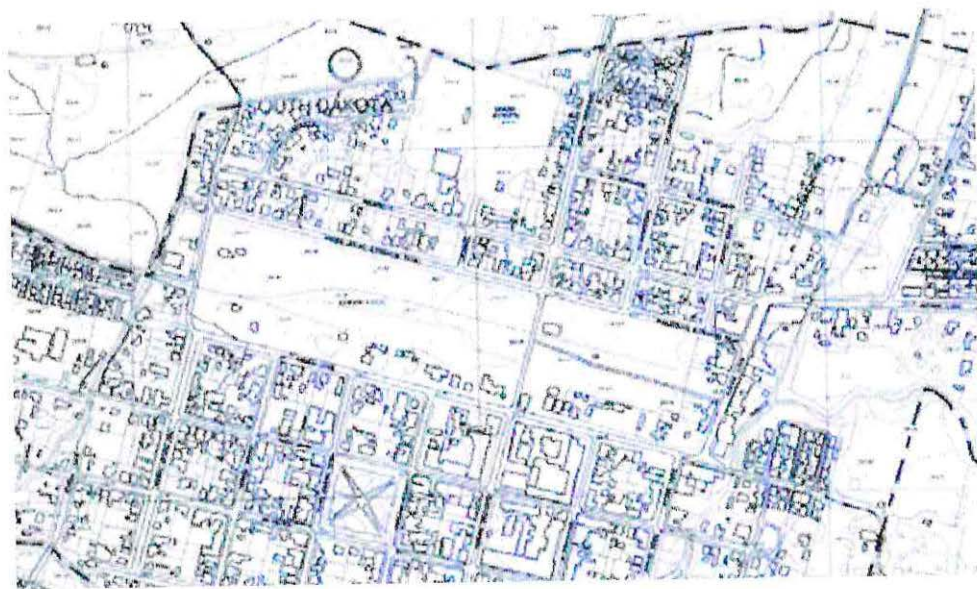
EN LA CIUDAD DE CUNCO SE PRODUCE UN FENOMENO DE OCUPACIÓN MAS PERIMETRAL, EN EL ESPACIO DE ACOPIO SE OBSERVA UNA PLAZA Y UNAS VIVIENDAS QUE SE UBICAN DE MANERA ESPONTANEA, POSEE UN CRUCE DE UNA CALLE QUE UNE LAS TRAMAS QUE SE ENCUENTRAN A LOS COSTADOS DEL ESPACIO DE ACOPIO.

## ESPACIO DE ACOPIO DE CUNCO

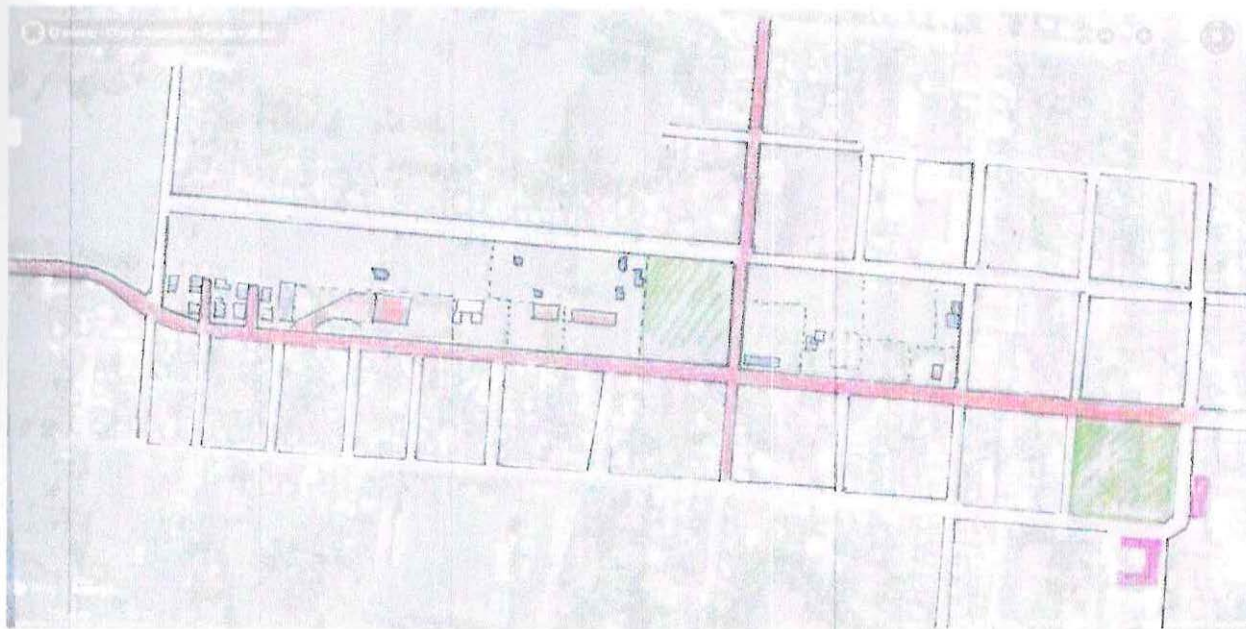
ANTIGUAMENTE, LIBRE



ESPACIO DE ACOPIO DE CUNCO HOY EN DÍA



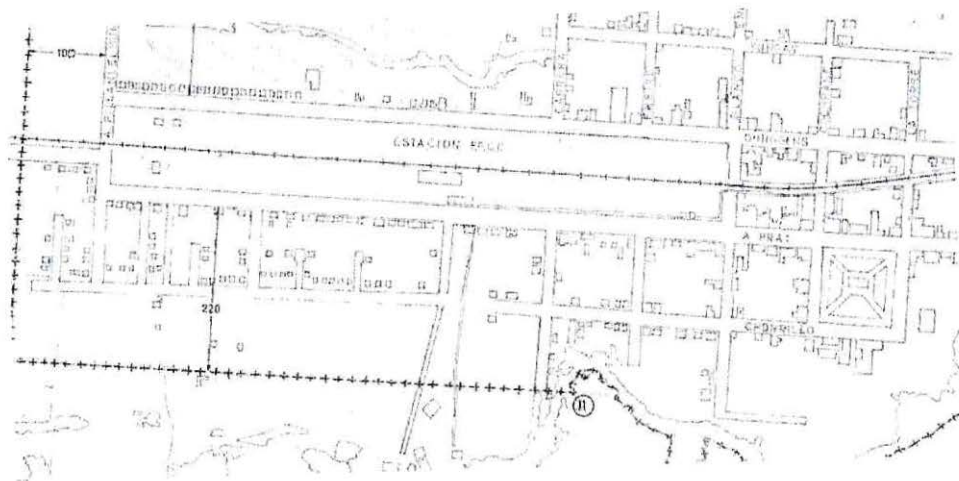
## VILCUN



■ USO RESIDENCIAL ■ EQUIPAMIENTO ■ ÁREAS VERDES

EN LA CIUDAD DE VILCUN SE PUEDE OBSERVAR UNA OCUPACIÓN MAS ORDENADA, PODEMOS ENCONTRAR PROYECTOS RESIDENCIALES CON CALLES QUE SE INTERNAN DESDE LA VÍA PRINCIPAL, UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y LA UTILIZACIÓN DE UNA PLAZA QUE TIENE RELACIÓN CON UNA CALLE QUE ATRAVIESA EL ESPACIO FERROVIARIO Y CONECTA AMBAS TRAMAS URBANAS. AUN PODEMOS VER UNOS ESPACIOS RESIDUALES QUE VAN QUEDANDO EN LA PARTE NORTE.

ESPACIO DE ACOPIO DE VILGUN ANTIQUAMENTE, PLANO DEL AÑO  
1969



ESPACIO DE ACOPIO DE VILGUN HOY EN DÍA, PLANO SIN FECHA DE  
REALIZACIÓN.



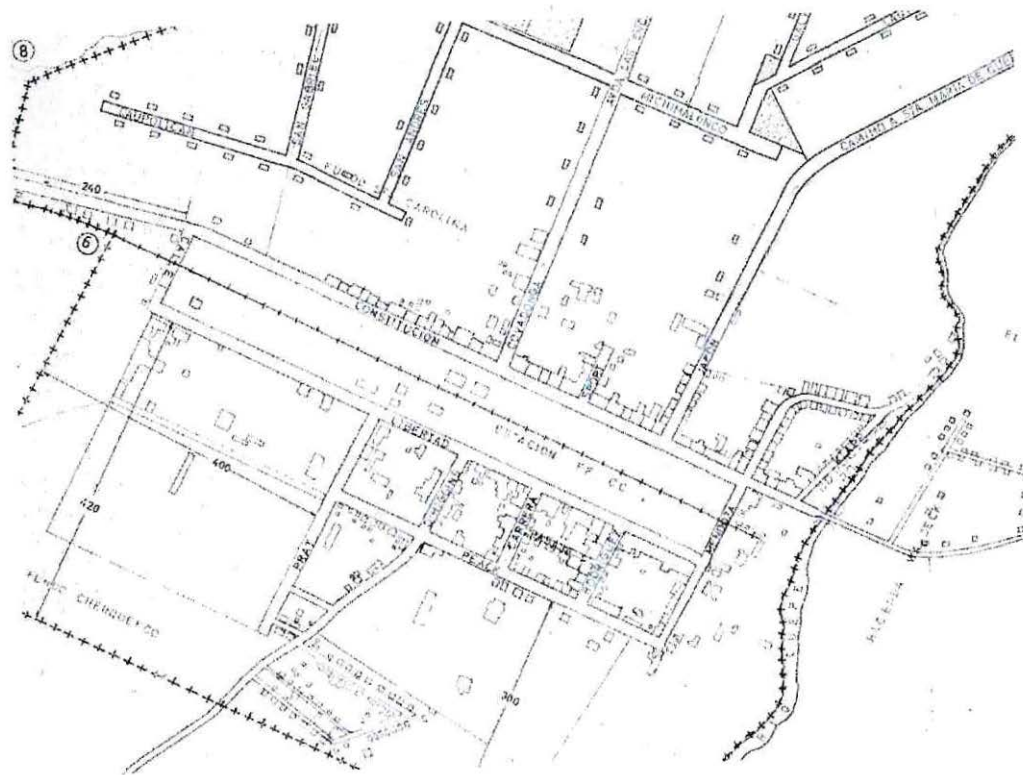
## CHERQUENCO



■ USO RESIDENCIAL ■ EQUIPAMIENTO ■ ÁREAS VERDES

EN LA CIUDAD DE CHERQUENCO SE PUEDE OBSERVAR UNA OCUPACIÓN MAS DEFINIDA, PODEMOS ENCONTRAR PROYECTOS RESIDENCIALES CON CALLES QUE SE INTERNAN DESDE LA VÍA PRINCIPAL, AQUÍ NO ENCONTRAMOS UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS PERO SI UNA SERIE DE PEQUEÑAS PLAZAS. AQUÍ EN CHERQUENCO VEMOS UNA SEGMENTACIÓN MAYOR DEL ESPACIO FERROVIARIO EN DONDE ESTO VA PRODUCIENDO QUE VAYA DESAPARECIENDO, SE PRODUCE UNA INTEGRACIÓN DE MANERA IGUAL A LA TRAMA URBANA.

ESPACIO DE ACOPIO DE CHERQUENCO ANTIGUO, PLANO DEL AÑO 1969



## LOS LAURELES



■ USO RESIDENCIAL ■ EQUIPAMIENTO ■ ÁREAS VERDES

EN LA CIUDAD LOS LAURELES SE PUEDE OBSERVAR UNA OCUPACIÓN DEFINIDA, PODEMOS ENCONTRAR PROYECTOS RESIDENCIALES CON CALLES QUE SE INTERNAN DESDE LA VÍA PRINCIPAL, ADEMÁS DE LA UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, COMO DELEGACIÓN MUNICIPAL Y COLEGIOS Y UNA PLAZA QUE TIENE RELACIÓN CON LA PLAZA DE FUNDACIÓN. . EN LOS LAURELES EL ESPACIO FERROVIARIO NO SE DIVIDE EN NINGÚN MOMENTO FUNCIONA COMO UNA EXTENSIÓN DE OCUPACIÓN URBANA QUE SE RELACIONA DIRECTAMENTE CON LA VÍA PRINCIPAL Y LA TRAMA DE FUNDACIÓN.



## CONCLUSIONES

TRAS EL DESARROLLO DEL TEMA Y EL ANÁLISIS DE LOS CASOS MENCIONADOS ANTERIORMENTE PUEDO INFERIR QUE EL DESARROLLO DE ESTOS ESPACIOS ACTUALMENTE HA SIDO MUY IMPORTANTE EN LA MANERA EN QUE SE HA IDO DESARROLLANDO CADA PUEBLO, EN MANTENER LA IMPORTANCIA DE ESTE ESPACIO CENTRAL DENTRO DE LA TRAMA URBANA PERO CON UNA PLANIFICACIÓN CLARA COMO EL CASO DE LOS LAURELES EN DONDE SE PRODUCÍA UNA SECTORIZACIÓN PARA CADA ELEMENTO, VIVIENDA, EQUIPAMIENTO Y ESPACIO PUBLICO, EN SU CONTRAPUESTO PODEMOS NOMBRAR EL CASO DE CHERQUENCO EN QUE SI EXISTE UNA PLANIFICACIÓN CLARA, PERO FUE TANTO LA INTEGRACIÓN A LA TRAMA EXISTENTE QUE EL ESPACIO FERROVIARIO QUE ANTES ERA UNA GRAN EXTENSIÓN QUE SE DEMARCABA DENTRO DE LA TRAMA, DESAPARECE, DISTINTO SERIA COMO EL CASO DE VILCUN QUE POSEE UNA PASADA AUNQUE PODRÍAN SER MAS , PERO AL MANTENER MAS ESPACIOS SIN CONEXIÓN ENTRE UNA TRAMA Y OTRA YA QUE PERMITE LA INTERRUPCIÓN Y MANTIENE SU CARÁCTER DE CENTRALIDAD. LO IDEAL SERIA LA MEJOR DOTACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A LO LARGO DE ESTAS EXTENSIONES Y UNA MEJOR UBICACIÓN DE LOS TEJIDOS RESIDENCIALES QUE PERMITAN EL PASO DE UN LADO A OTRO PERO SIN PERDER LA TOTALIDAD DE ESTE DENTRO DE LA TRAMA.

## BIBLIOGRAFIA

TITULO	MODO	AUTOR	AÑO	EDITORIAL	LUGAR
HISTORIA DEL FEROCARIL EN CHILE	LIBRO	IAN THOMSON Y DIETRICH ANGERSTEIN	2000	DIBAM	SANTIAGO DE CHILE
HISTORIA DEL FEROCARIL EN CHILE	LIBRO	MARIA PIEDAD ALLIENDE	1993	EDITORIAL PEHUEN	SANTIAGO DE CHILE
LA ARAUCANÍA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL SUR DE CHILE, 1880-1950. TURISMO Y VÍAS DE TRANSPORTE	PDF	JAIME EDGARDO FLORES CHAVEZ	2012	XXI COLOQUIO NTERNACIONAL DE GEOCRITICA	
REGRESO DESE EL OLVIDO (HISTORIA DE LA GENTE SENCILLA RAMAL PUA - LONQUIMAY	PDF	FERNANDO KOCH SUAZO & JORGE A. OLIVARES RIVERO	2004		
DOCUMENTOS RELATIVOS A LA OCUPACION DE ARAUCO (CORNELIO SAAVEDRA)	PDF				
ARQUITECTURA PATRIMONIAL DE LA REGION DE LA ARAUCANIA (ARQUITECTURA REVISTA VOL. 5 n° 1:55-64)	PDF(REVISTA)	GONZALO CERDA BRINTRUP	2009	Universidad del Bio-Bio	CONCEPCION
ESTADO DE LA PLANIFICACION URBANA EN CHILE	PDF	MINVU			
PLAN REGULADOR COMUNAL DE CUNCO (MEMORIA EXPLICATIVA)	PDF	MUNICIPALIDAD DE CUNCO	2005		

## LINKS TEMATICOS

<http://losdecherquenco.blogspot.com/2009/09/c-he-r-q-u-e-n-c-o.html>

[http://www.bibliotecafundamentos.cl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=25&Itemid=73](http://www.bibliotecafundamentos.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=25&Itemid=73)

<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-3384.html#imagenes>

[http://www.archivonacional.cl/Vistas\\_Publicas/publicContenido/contenidoPublicDetalle.aspx?folio=7350](http://www.archivonacional.cl/Vistas_Publicas/publicContenido/contenidoPublicDetalle.aspx?folio=7350)

<http://historiapitru.blogspot.com/2011/10/historia-de-nuestra-ciudad-fundada.html>

<http://historiaforestal.blogspot.com/2007/12/historia-forestal-en-curacautn-y.html>

<http://www.municunco.cl/>

<http://munifreire.cl/>

<http://www.vilcun.cl/portal/>

<http://www.villarrica.org/>

<http://www.portalcollipulli.cl/2014/02/viaducto-del-malleco-por-adonis.html>

[http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-915X2011000200010&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-915X2011000200010&script=sci_arttext)

ARCHIVOS DE TABLAS EXCEL EN CD DE RESPALDO

ANEXOS

Ramal Loncoche-Villarrica	Fundación	Llegada del ferrocarril	Nace antes, después o se desarrolla con la llegada del ferrocarril	Consolidación urbana Alta-media-baja
Loncoche	1911	1898aprox.	DESPUES	Alta
Acahual	-	-		Baja
Huiscapi	-	-	SE DESARROLLA	Alta
Nancul	-	-		Media
Villarrica	1833	1933	ANTES	Alta

Ramal Púa - Lonquimay	Fundación	Llegada del ferrocarril	Nace antes, después o se desarrolla con la llegada del ferrocarril	Consolidación urbana Alta-media-baja
Púa	1883	1890	ANTES	Media
Cullinco	-			Baja
Selva oscura	-	-		Media
Rarirruca	-	-		Baja
Curacautin	1882 fuerte	1913		Alta
Manzanar				Baja
malalcahuello				Baja
Sierra nevada				baja

Ramal freire-cunco	Fundación	Llegada del ferrocarril	Nace antes, después o se desarrolla con la llegada del ferrocarril	Consolidación urbana Alta-media-baja
Freire	1882 (fuerte)	1900	ANTES	Alta
Allipen	-			Baja
Itadal	13-nov-1920	1921(ravisar)		Media
Choroico	-			Baja
Los laureles	1923	1924	TRAS	Media
Las hortensias	-		TRAS	Baja
Cunco	-1883 (fuerte)		ANTES	Alta

Ramal Cajón - Cherquenco	Fundación	Llegada del ferrocarril	Nace antes, después o se desarrolla con la llegada del ferrocarril	Consolidación urbana Alta-media-baja
Cajón	1913		SE DESARROLLA	Alta
General López				Baja
Vilcun	1902		ANTES	Alta
San patricio				Media
Cherquenco	1895	1917 llega y termina en 1970	ANTES	Alta

# FREIRE

FREIRE: AÑO DE FUNDACION 7 DICIEMBRE 1882

TRAZADO DEL PUEBLO HECHO POR JUAN SCHLEYER

1885 : APROBACION PLANO POBLACION DE FREIRE

1919: SE CONVIERTE EN COMUNA

1900 : FERROCARRIL ENTRA EN ACTIVIDAD

1924: CONSTRUCCION RAMAL FREIRE - CUNCO

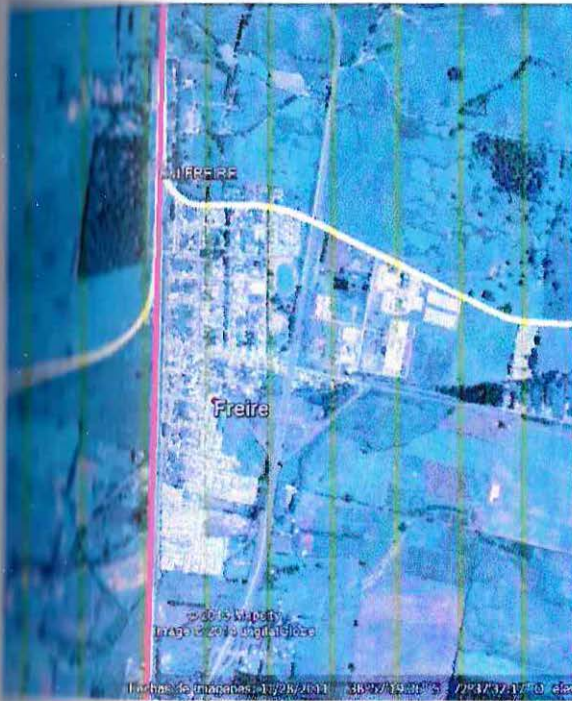


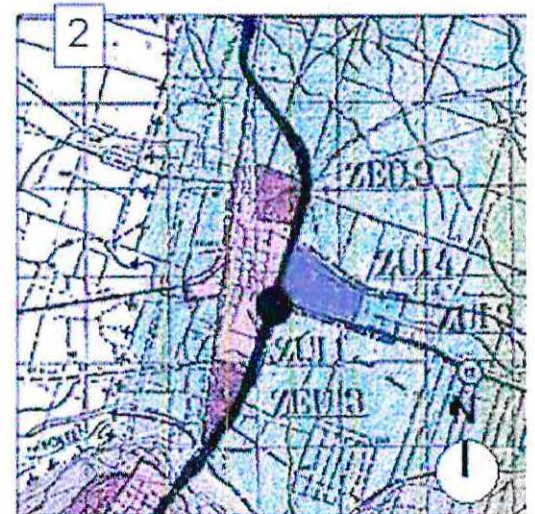
IMAGEN AÑO 2011



Plano urbano de Freire, 1939. Plano 1.

Proyecto PLAN REGULADOR  
INTERCOMUNAL DE  
TEMUCO, 1997.  
En proceso de aprobación.

	Zona urbana consolidada (ZU1)
	Extensión uso industrial (ZU4)
	Extensión uso residencial alta densidad (ZE5)
	AUTOPISTA
	RUTAS
	ENLACE



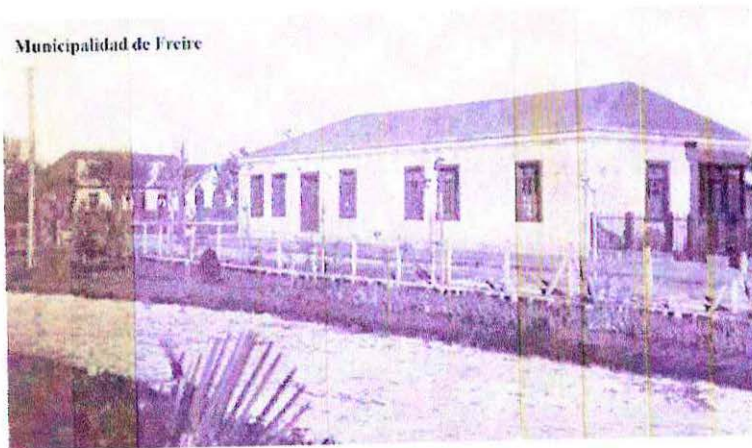
Calle Principal de Freire



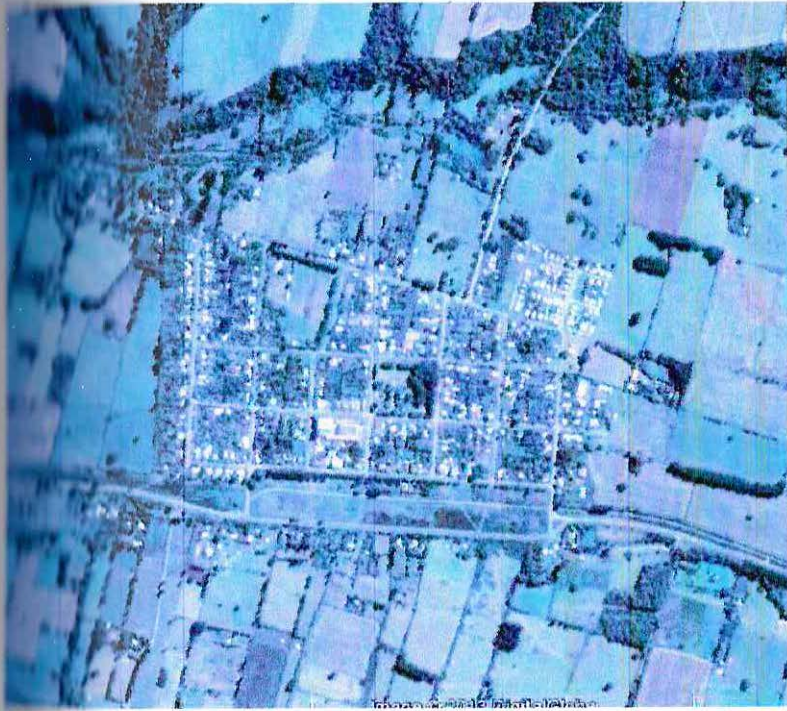
Calle Principal de Freire



Municipalidad de Freire



# RADAL



# CHOROICO



## LOS LAURELES

Los laureles fundada en 15-nov-1923

1924 ferrocarril entra en funcionamiento

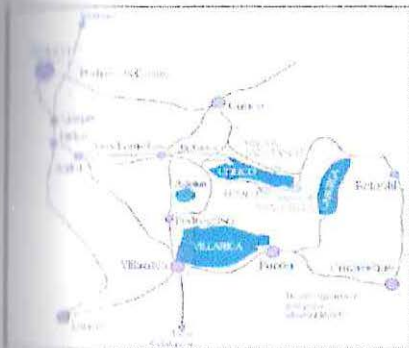
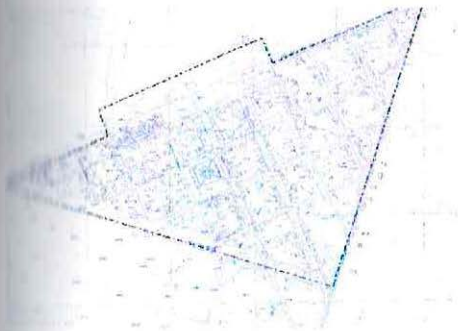
Acvt. Económica silvícola y agrícola triguera aunque al  
Comienzo era netamente forestal en la  
fabricación de durmientes para el ferrocarril.

Lago colico

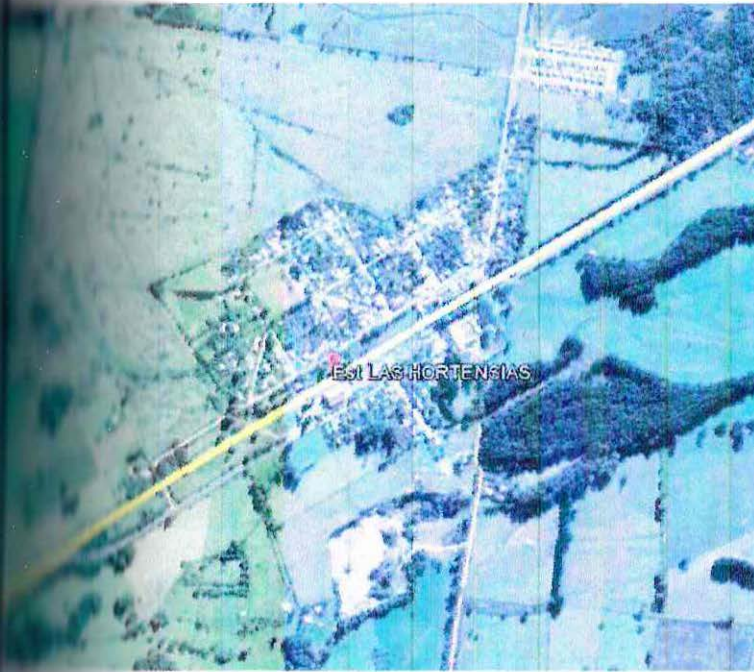
Industria madereras –HIRIART Y HERMANOS  
- LA CORACH

En un momento se penso en ubicar la  
estacion en el pueblo de choroico pero todos  
los fundos de trigo se encontraban en los  
laureles, por lo que se decidio instalarla ahí.

**NACE TRAS LA LLEGADA DEL FERROCARRIL**



## LAS HORTENSIAS



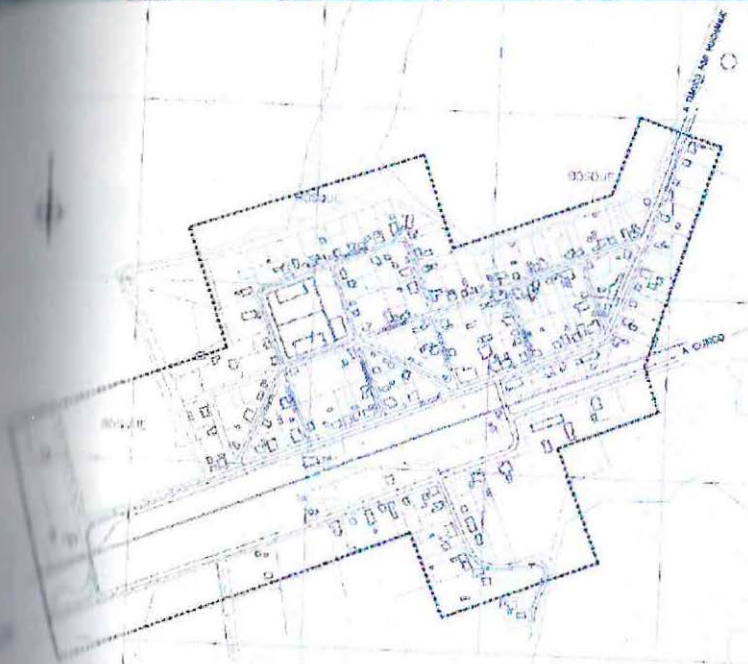
Se distingue en Las Hortensias cuatro zonas homogéneas:

La primera entre la carretera y la línea del tren, caracterizada por una estructura urbana sin un orden aparente.

La segunda área se relaciona con el sector en torno a la plaza y se caracteriza por una estructura urbana con calles en damero con perfiles definidos.

La tercera área se relaciona con las viviendas que se emplazan al costado poniente del antiguo camino longitudinal, ubicadas en pendiente.

Una cuarta área está representada por la aparición de conjuntos de vivienda sociales

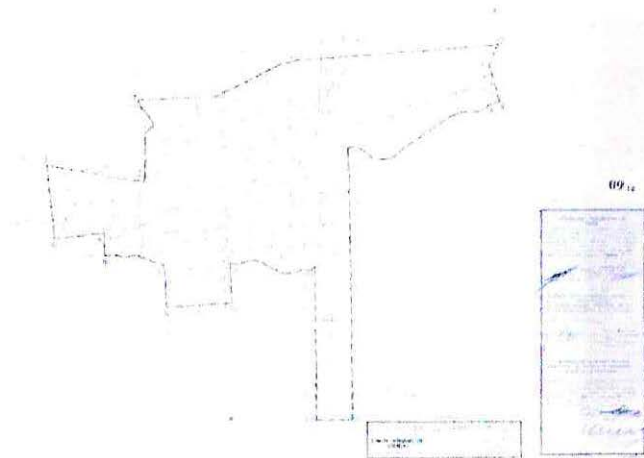
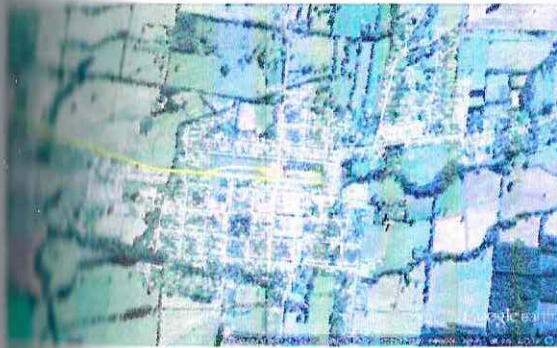


**NACE TRAS LA LLEGADA DEL FERROCARRIL**

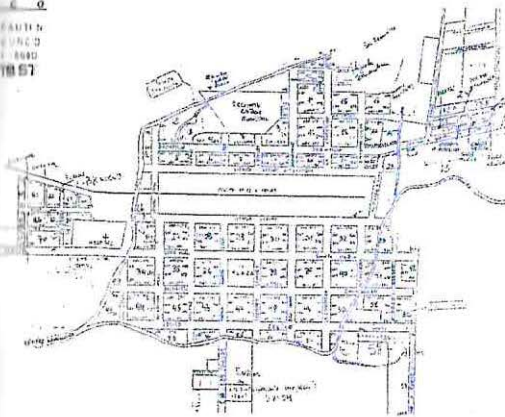
# CUNCO

Cunco es fundado 14 de marzo 1883

- Primero se funda como fuertes en 1882
- luego se funda como pueblo
- Cunco se desarrolla como ciudad, su trazado Urb. Con la estacion de trenes las primeras viviendas y edificios se instalaron en la cuadrícula trazada hacia el sur de la estacion.



CUNCO  
CUNCO  
1883  
1887



NACE(DESARROLLA) CON LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

## CAJON

Fundacion : 1913



NACE(DESARROLLA) CON LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

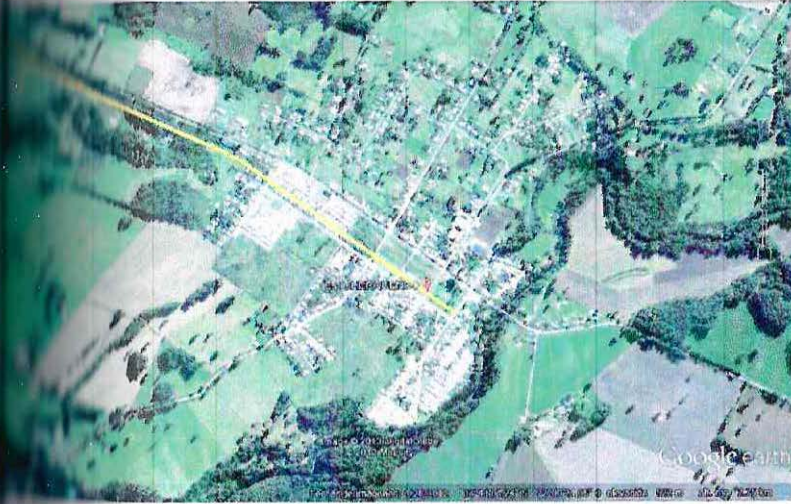
# GENERAL LOPEZ ( ARQUENGO )







## CHERQUENCO



Fundacion: 1895

1917 Ferrocarril llega a  
cherquenco

Trazado urbano: sin trazado  
previo se conforma de  
manera longitudinal este a  
oeste a ambos lados de la line  
ferrea, crece como poblado  
con la llegada del ferrocarril



NACE ANTES DE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL Y SE DESARROLLA  
CON SU LLEGADA

ESTACIONES PUEBLOS	AÑO FUNDACION	LLEGADA DEL FERROCARRIL	DESARROLLO ECONOMICO	FAMILIAS	TRAZADO DE LA CIUDAD	TAMAÑO ACOPIO	TAMAÑO MANZANAS	MUNICIPALIDAD	HABITANTE S
Loncoche - Villarrica	1898 - 1933		1998(cese de trenes de carga)						
Loncoche	1900	1898	industria maderera y agricola	manuel mera rafael reyes jose maria concha francisco millano doroteo jaramillo abelardo carvajal jose parera Carlos Benner Enrique Hegnahuer	si bien existe un trazado inicial, que es con el cual se pide la aprobacion de la poblacion carrera, este tenia muchos errores en terminos de parecido a la relaidad.	155 x 850	110 x 110 aprox	1911 comuna, tiene mun	
Reahual									
Huiscapi		1938	barraca y aserradero	Reuse Beraud Egon Keutmann Besgen	la forma del pueblo se enuentra condicionado al eje orientado al eje por los esteros quilodran y huiscapi, y sentido norte sur por los cerros y quebadras donde se dan area pantanosas; se desarrola en torno a la estacion del ferrocarril.	120 x 520	105 x 105	pertenece a mun loncoche	2300 actual
Nancul									2500 actual
Villarrica	1833	1933	extraccion de minerales oro plata explotacion maderera turismop			100 x 100		villarrica comuna	45000 hab actual

UBICACIONES CERROS	AÑO FUNDACION	LLEGADA DEL FERROCARRIL	DESARROLLO ECONOMICO	FAMILIAS	TRAZADO DE LA CIUDAD	TAMAÑO ACOPIO	TAMAÑO MANZANAS	MUNICIPALIDAD	HABITANTES
RAMAL FREIRE CERRO	1921 - 1924								
FREIRE Cerro ramal	7 DIC 1882	1900	actv. Agricultura		JUAN SCHLEYER BRANDT dono los terrenos para la formacion de la ciudad y posteriormente diseña el traado de la ciudad. Carlos Schleyer Helmkampff nombrado Primer Alcalde (hijo)	900 X 113	105X 105	SI, declarada comuna en 20 agos 1918, - FreireUrbano Quepe San Ramón Radal Coipue	actual: 25.514
RAMAL	13-nov-20	1921		Colono Efraín Lagos		613 x 92	120 x 100 aprox	pertenece a la mun. Freire	11.048
				Tristan rebolledo					
				viscarra					
				domingo vidal					
BUROICO	?								8493
LAURELES	1923	1924	maderero triguero	Hiriart y hmnos.		500 x 60	113 x 113	pertenece a mun cunco	
				celindo henriquez					
				larenas le clarq					
AS MORTENSAS			agrícola / silvícola						
CUNCO	1883 / Comuna desde 1918		maderero - agrícola	-	-	150 x 744	110 x 110	mun.	

ramal cajon cherquenco	1912 - 1916	dist. 45 km	se demoro 4 años	Poco después de 1970 se deja de explotar definitivamente el rama					
ESTACIONES PUEBLOS	AÑO FUNDACION	LLEGADA DEL FERROCARRIL	DESARROLLO ECONOMICO	FAMILIAS	TRAZADO DE LA CIUDAD	TAMAÑO ACOPIO	TAMAÑO MANZANAS	MUNICIPALIDAD	HABITANTES
Cajon	31 de marzo 1913		Industria molinera, agricultura y oficios relacionados con el ferrocarril	Don carlos Sanhueza	?	400 x 70	mazanas irregulares	depende de la muni de vilcun	2092 21736
General lopez (cherquenco)		E- ferroviaria 1913				800 x 100	manzanas i.	mun vilcun	
Vilcun	1902		zona rica en madera, ganaderia (inicios)	Ernesto Behnke Vergara, Pablo Luer Metzner, Casimiro Escribano		revisar			2000 hab (inicios) 25.766
San patricio	existia antes de vilcun.	?	agricola ganadera (actualidad, para SP, vilcun, GL)	tierras donadas por la familia Rawson Makaya	responde a un trazado espontaneo que tiene relacion con el ferrocarril	revisar	100 x 100	pertenece territorialmente a la comuna de vilcun	800 hab. (inicios)
Cherquenco	1895	1917	agricola ganadera (actualmente) actividad forestal (inicios, durara hasta 1965)	Carlos Keller, Carlos Peak, Casimiro Escribano y las familias Vicuña, Morandé, Clavería, Gostín, Andrade, Marín	1916 Don Carlos Peack loteó y vendió terrenos de su propiedad aledaños al lugar por donde pasaría la línea ferrea.	revisar		pertenece territorialmente a la comuna de vilcun desde 1926	mas de 1000 (inicio) 2763
			Barraca Duhart						

Universidad de Valparaíso  
Chile



00408989