



# PARQUE XAFKINTU

PLATAFORMA DE INTEGRACIÓN  
COMUNAL DE NUEVA IMPERIAL

MEMORIA DE PROYECTO DE TÍTULO  
PROCESO 2015 - 2016

Alumno: César Carrasco Molina

Profesor Guía: Constantino Mawromatis Pazderka

Academicos consultados:

*Luis Goldsack Jarpa*

*Paola Velasquez Betancourt*

*Carolina Devoto Magofke*

*María Isabel Pavez Reyes*

## AGRADECIMIENTOS

*A mi profesor, Constantino Mawromatis, por su apoyo constante, por sus palabras de ánimo y su compromiso académico a prueba de todo.*

*A Carolina y Paola, por su amor a la disciplina, por los retos oportunos, el ánimo y los conocimientos amablemente compartidos.*

*A mi familia, por su amor inquebrantable, por todo el esfuerzo que ha significado darme la oportunidad de estar hoy aquí y por ser siempre el refugio en los momentos difíciles.*

*A Andrea, por ser la mejor compañera, por el ánimo constante, por el apoyo incondicional y la paciencia sin límites.*

## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN</b>	<b>6</b>
1.1 Motivaciones	8
1.2 Introducción	9
1.3 Problemática	10
1.4 Objetivos	11
<b>CAPÍTULO 2: CONTEXTUALIZACIÓN</b>	<b>12</b>
2.1 Ubicación	14
2.2 Vialidad	15
2.3 Geografía y clima	16
2.4 Síntesis de la contextualización	17

<b>CAPÍTULO 3: ANTECEDENTES</b>	<b>18</b>	<b>CAPÍTULO 4: PROYECTO</b>	<b>56</b>
<b>3.1 Análisis de la evolución histórica del territorio</b>	20	4.1 Emplazamiento	58
3.1.1 Etapa I: La Fundación	21	4.2 Diagnóstico	60
3.1.2 Etapa II: Llegada del ferrocarril	24	4.3 Propuesta	67
3.1.3 Etapa III: Construcción de la carretera	30	4.4 Partido general	71
3.1.4 Etapa IV: Conversión del centro y expansión urbana	33	4.5 Criterios de intervención	72
3.1.5 Síntesis	37	4.6 Aristas de la propuestas	73
<b>3.2 Particularidades de la Identidad local</b>	<b>38</b>	4.7 Estratégias urbanas	75
3.2.1 Particularidades Geográficas	39	4.8 Estratégias de diseño	77
3.2.2 Particularidades Sociales	41	4.9 Zonificación y programa	81
3.2.3 Particularidades Económicas	43	4.10 Planta	87
3.2.4 Síntesis	47	4.11 Materialidad del proyecto	90
<b>3.3 Estructura e Imagen Urbana Actual</b>	<b>48</b>	4.12 Paisajismo	91
3.3.1 Vialidad y Transporte	49	4.12 Financiamiento del proyecto	103
3.3.2 Espacio público	50	<b>5.0 Conclusiones</b>	<b>105</b>
3.3.3 Áreas verdes y vegetación	51	5.1 Bibliografía	106
3.3.4 Hitos urbanos	53		
3.3.5 Hidrografía	54		
3.3.6 Síntesis	55		

# CAPÍTULO I

## PRESENTACIÓN



Sector Rural, Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia

Los vínculos que establecemos en la primera etapa de nuestras vidas son decisivos. Mi infancia y adolescencia están marcadas por la realidad en la que me desarrollé. Nueva Imperial es mi hogar desde que tengo memoria y su nombre siempre abarcó mucho más de lo que con el tiempo entendería como lo "urbano". El tener que partir a Santiago para estudiar la carrera que siempre anhelé fue un proceso difícil pero a la vez una gran oportunidad para entender desde nuevas perspectivas la rea-

lidad de mi hogar, de mi ciudad, mi comuna y mi región. El tiempo y el desarrollo de mi formación académica me han permitido ver con otros ojos mi lugar de origen, entender sus particulares dinámicas, su identidad, sus problemáticas y junto con todo esto las posibilidades que hoy se presentan en torno a su desarrollo.

La particular relación que experimenta el mundo rural y urbano de Nueva Imperial se evidencia en todos sus rincones, la convivencia de estos mundos (muchas veces entendidos como opuestos) y el innegable valor que ello representa han motivado el desarrollo de mi proyecto de título allí, intentando con esto aportar a la reflexión en torno al desarrollo local y la integración comunal, reivindicando el rol que puede y debe asumir la arquitectura para contribuir en estos ámbitos.



## INTRODUCCIÓN

La región de la Araucanía está vinculada desde sus inicios a un proceso de dominio e imposiciones que significó la llegada de nuevos habitantes y un proceso de desarrollo vinculado a la explotación de recursos naturales y la producción agrícola. El desarrollo de los centros urbanos determinado por las directrices del poder central, sumado a la imposición de un modelo ajeno a la cultura preexistente generó una serie de desequilibrios que prevalecen y generan conflictos hasta el día de hoy.

La identidad de la región está asociada con los altos índices de ruralidad que esta presenta, así como las dinámicas vinculadas a esta condición. La población rural de la Araucanía alcanza el 31% del total regional, lo que la convierte en una de las regiones con mayor ruralidad del país. Así mismo, La Araucanía es el referente histórico y territorial del pueblo mapuche, cuya población alcanza el 23,4% del total regional, de la

cual el 70% son habitantes rurales (Jaramillo, 2013).

Desde sus orígenes, los diversos centros urbanos fundados en la región, entre ellos Nueva Imperial, fueron el espacio de convergencia y convivencia del mundo urbano y rural, así como el espacio de encuentro e integración de las diversas culturas que habitan el territorio.

Las ciudades de la Araucanía hoy experimentan nuevos procesos de transformación, en los cuales se hace necesario el reconocimiento de la diversidad e identidad en sus distintos niveles, para así poder albergar y dar sentido a los habitantes en su totalidad.

Hoy en día nos encontramos ante nuevas necesidades en cuanto a las directrices del desarrollo. Un desarrollo sostenible que desde hace ya un tiempo ha ido reconociendo y valorando la diversidad y las particularidades que confluyen en el territorio,

no solo a nivel social, si no que a nivel económico y medioambiental. Es en este contexto en el cual vemos cambios trascendentales en el ámbito urbano y en su relación con el mundo rural y el contexto territorial, requiriendo esto no solo el reconocimiento de las identidades que conforman la sociedad sino que su incorporación en el proceso de desarrollo, con sus visiones, potencialidades y necesidades.

Nueva Imperial de esta manera se presenta hoy como un espacio de grandes oportunidades dando cuenta de esta convivencia y convergencia social a través de múltiples actividades y necesidades que se manifiestan en su espacio público. Es allí donde hoy lo urbano interactúa con lo rural significando todo esto la necesidad de una transformación cultural y física del espacio original para albergar y dar sentido a la nueva diversidad y heterogeneidad de su sociedad.

En la ciudad de Nueva Imperial conviven –desde el encuentro y el desencuentro–, dos culturas: la mapuche y la hispanoamericana, como también la rural y la urbana. En el crecimiento y el desarrollo de la ciudad a lo largo de su historia, no se ha reflejado dicha convivencia como un atributo a ser incorporado en el espacio físico, prevaleciendo la imposición y las transferencias desde los niveles centrales. Hoy, no obstante, en el marco de un discurso tendiente a la sostenibilidad, la capacidad de reconocer dichos atributos como un valor a ser considerado en el desarrollo urbano, y en particular en la reconfiguración de sus espacios públicos, se manifiesta como una oportunidad para otorgar significado a estos y enriquecer la vida cotidiana de sus habitantes.

En Nueva Imperial ocurren actualmente, una multiplicidad de situaciones y actividades que no disponen de un lugar o soporte arquitectónico adecuado que permita desarrollar todas las potencialidades de sus gentes. Se evidencia de hecho, la existencia de un gran espacio en el centro de la ciudad (correspondiente a la antigua estación de ferrocarriles de la ciudad) que no está configurado social, económica ni medioambientalmente, y que tiene, sin embargo, las características y la vocación de ser un articulador urbano en estos tres ámbitos, consecuente con una visión sostenible del desarrollo. Es un espacio que tiene además, una connotación histórica que da cuenta de una identidad y centralidad natural, representando una clara oportunidad para reconocer y responder a las necesidades y realidad actual de la ciudad y de la Comuna según nuevos lineamientos que supondrían un cambio de paradigma.

# OBJETIVOS

## **OBJETIVO GENERAL**

Plantear el espacio señalado como una centralidad integradora que vincule el mundo rural y urbano de la comuna, a través del reconocimiento de sus actividades y las necesidades actuales de sus habitantes, otorgando las condiciones para convocar a los ciudadanos desde un enfoque social, económico y ambientalmente sostenible

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Consolidar el terreno de la Antigua estación de ferrocarriles como un espacio de integración y articulación urbana.

Dar continuidad a la trama urbana hoy interrumpida, vinculando los sectores disgregados de la ciudad.

Implementación de un terminal rural y un mercado de productos agrícolas que satisfaga la actual necesidad y carencia de estos servicios, estableciendo a nivel comunal un punto que se constituya como el principal centro de articulación con la realidad rural y de apoyo al desarrollo productivo y económico de esta.

Articular el espacio público urbano y los proyectos comunales proyectados al mediano plazo hoy desarticulados y desvinculados entre sí.

# CAPÍTULO II

## CONTEXTUALIZACIÓN

A continuación se presenta un breve resumen de la situación actual de la comuna que permitirá comprender distintos factores que inciden en el planteamiento de la propuesta así como identificar las particularidades que determinan su función actual.

Al vincularse el proyecto con la convivencia multicultural y la coexistencia territorial, se hace necesario entender las condiciones en las cuales hoy la ciudad establece vínculos con su entorno inmediato, así como las circunstancias geográficas y climáticas en las cuales esa convivencia se desarrolla.



Sector Rural, Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia

## UBICACIÓN

Nueva Imperial es una de las treinta y dos comunas que conforman la Región de La Araucanía y pertenece a la Provincia de Cautín. Integra junto a las comunas colindantes el Valle Central de La Araucanía. Geográficamente se encuentra emplazada en la ribera oriente del río Chol-Chol, al sur de la cordillera de Nahuelbuta, aproximadamente a 30 kilómetros al oeste de la ciudad de Temuco, capital regional.

Nueva Imperial limita al Norte con la comuna de Chol-Chol; al Sur con las comunas de Teodoro Schmidt y Freire; al Este con las comunas de Temuco y Padre las Casas; y al Oeste con la comuna de Carahue.

Nueva Imperial ha sido históricamente el centro de servicios, educación, salud y ocio de las comunas que la rodean, debido principalmente al desarrollo económico y urbano que presentó la ciudad desde sus inicios, originando y consolidando con el tiempo una relación de dependencia y complementariedad entre ciudades.

Las comunas de Teodoro Schmidt y Chol-Chol no alcanzarían, de hecho, su independencia comunal sino hasta 1981 y 2004 respectivamente, acentuando las relaciones entre estas comunas.

Otro aspecto de gran relevancia es el gran porcentaje de población rural e indígena que concentran estas comunas lo cual les otorga un alto nivel de identidad socio-cultural, compartiendo dinámicas sociales, económicas y ambientales similares, aumentando así las relaciones y el vínculo entre localidades.

Hoy en día, junto a la población rural de la comuna, los habitantes de ciudades vecinas representan un porcentaje considerable de viajes a Nueva Imperial, lo cual determina una serie de necesidades que requieren de una respuesta por parte de la ciudad y sus espacios públicos. Estas se vinculan principalmente con la espera, espacios públicos de ocio y esparcimiento así como equipamiento comunal que ofrezca alternativas atractivas para los visitantes de la ciudad.

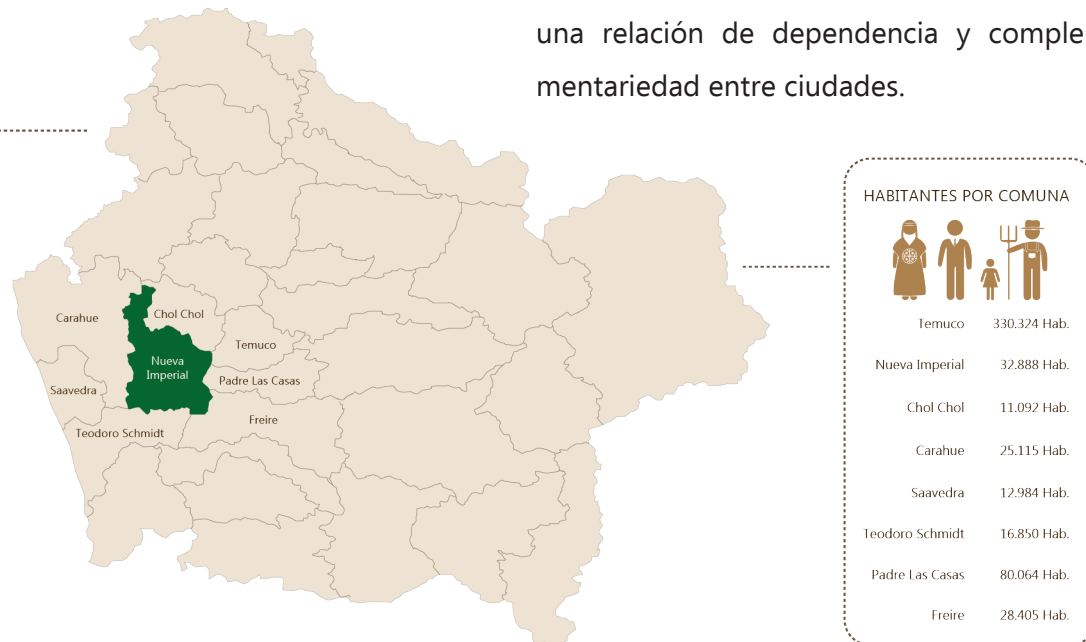


Imagen 1: Ubicación geográfica Nueva Imperial. Fuente: Autoría propia

## VIALIDAD COMUNAL

La basta y expedita red vial de la comuna, que se extiende hacia los sectores rurales y comunas aledañas ha determinado su condición como centro de servicios y paso obligado para una gran cantidad de habitantes y localidades cercanas, favoreciendo su rol e importancia a nivel local como un nodo articulador.

El principal acceso a la comuna de Nueva Imperial es la Ruta S-30, que la une a Temuco, capital regional. Es un camino asfaltado, expedito todo el año, el que se prolonga hacia el occidente conectando por el oeste a través de la ruta S-40, con Carahue, Puerto Saavedra y Puerto Domínguez, entre otros centros poblados del borde costero. Hacia el norte, un camino asfaltado une la comuna con Chol-Chol a través de la Ruta S-16.

Hacia el sur existe una carretera asfaltada hasta el sector de Rulo, que une Nueva Imperial con Villa Almagro (S-52), correspondiente al segundo centro poblado de la comuna, desde donde se puede continuar al sur hacia Barros Arana y Teodoro Schmidt (PLADECO, 2014).

La comuna presenta a su vez una compleja red de caminos enrolados, y secundarios que conectan a las diferentes comunidades mapuche y sectores rurales con los centros poblados principales.



## GEOGRAFÍA Y CLIMA

La geografía de la comuna se caracteriza por sus suelos, sobre roca, ceniza volcánica y aluvial y la presencia de gran cantidad de afluentes hidrográficos (ríos), entre ellos el río Chol-Chol, Quepe, Imperial y Cautín. La condición de valle central con gran presencia de cursos de agua favoreció desde sus inicios la actividad agrícola, siendo esta aún una de las principales actividades de la comuna.

Existen a su vez diversas zonas de riesgo asociadas a las áreas cercanas a ríos y canales producto de desbordes ocasionales producidos en temporadas de lluvia, lo que ha influido directamente en el crecimiento y morfología de la ciudad, siendo las zonas en altura las principales áreas de expansión urbana en la actualidad.

El clima se clasifica como templado húmedo, con variaciones determinadas por factores de latitud y disposición al sur oriente de la cordillera de Nahuelbuta. Según datos del Atlas Bioclimático de Chile (Universidad de Chile, 2012) la comuna de Nueva Imperial pertenece al distrito Mt 243 h25 deta-

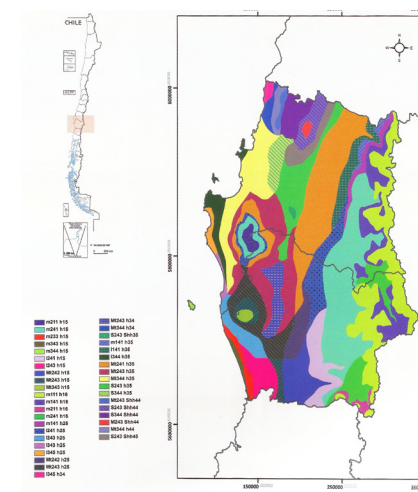
llando sus principales características en la tabla 1.

La realidad climática de la zona se expresa preferentemente en la continua presencia de lluvias, asociadas principalmente a las estaciones de otoño e invierno, aunque esta situación se presenta a lo largo de todo el año, alcanzando un promedio anual de 1343,3 mm. Esta condición ha determinado una relación de convivencia entre los habitantes y su contexto geográfico, que se expresa en la constante presencia de actividades en el espacio público durante el año.



**Imagen 3.** Instituto Geográfico Militar.1970. Mapa cartográfico Nueva Imperial. Santiago, Primera edición. Esc. 1:50.0000.

**Imagen 4:** Zonificación Bioclimática Zona Sur. Fuente: Atlas Bioclimático de Chile, Universidad de Chile, 2012



**Tabla 1:** Distrito Mt243 h25. Fuente: Atlas Bioclimático de Chile, Universidad de Chile, 2012.

VARIABLE	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	NOV	OCT	DIC	ANUAL
Temperatura Media (°C)	17,4	16,8	15,1	12,8	10,4	8,6	7,9	8,5	10,1	12,5	14,8	16,6	12,6
temperatura Máxima (°C)	24,4	23,7	21,5	18,2	14,9	12,3	11,3	12,1	14,5	17,8	21,1	23,5	17,9
temperatura Mínima (°C)	10,4	9,9	8,8	7,4	6,0	5,0	4,5	4,9	5,8	7,1	8,6	9,8	7,3
Precipitación Media (mm)	64,2	54,2	92,8	144,9	196,9	222,2	203,7	154,0	100,4	59,3	33,0	17,8	1343,3
Periodo Seco (meses)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Seco	Seco	2



## SÍNTESIS DE LA CONTEXTUALIZACIÓN

Podemos concluir que la identidad de la comuna está fuertemente determinada por el rol que esta cumple a nivel local como principal articulador del valle central de la Araucanía. Su función como nodo y ciudad de paso (favorecida por las condiciones de conectividad y la vasta red de circuitos viales de la comuna), ha incidido en la constante presión por responder a necesidades vinculadas a servicios y equipamiento por parte de las comunas aledañas, en las cuales el espacio público juega hoy un rol fundamental.

Las relaciones que establece Nueva Imperial con las comunas vecinas poseen un gran valor, aportando a la multiculturalidad y diversidad de la ciudad, generando una convivencia constante manifiesta en su espacio público.

El clima y las particularidades geográficas juegan un rol fundamental otorgando unidad e identidad a la zona, potenciando la actividad económica en torno a la producción agrícola y generando el telón de fondo en el cual se desarrollan las actividades y la vida cotidiana de los habitantes. Los largos periodos de lluvia determinan a su vez la espacialidad y características necesarias para desarrollar un gran número de actividades, lo cual es necesario tener en cuenta en el planteamiento de la propuesta.

# CAPÍTULO III

## ANTECEDENTES

A continuación se presentan los antecedentes necesarios para comprender la realidad e imagen actual de Nueva Imperial, la cual es producto de una serie de hechos históricos y sociales, así como la convergencia de una multiplicidad de particularidades y dinámicas propias del lugar. Estos antecedentes constituyen el marco en el cual se desarrolla y justifica la propuesta, siendo elementos indispensables para su comprensión.

El capítulo de antecedentes se divide en tres sub-capítulos los cuales complementan y refuerzan los diversos aspectos del planteamiento del proyecto.



☆ AVISO ☆  
SE PROHIBE ESTRICTAMENTE  
PASAR POR EL PUENTE

Puente Ferroviario, Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia

### 3.1 ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

La comprensión del territorio, de su evolución histórica y de los procesos que gatillaron transformaciones en el espacio físico de la ciudad, son elementos de vital importancia a la hora de dotar de significado y pertinencia a una intervención arquitectónica.

El caso particular de Nueva Imperial y la oportunidad identificada en la existencia de un gran vacío en el centro de la ciudad (correspondiente a la antigua estación de ferrocarriles), nos obligan a determinar el rol histórico que este espacio ha significado para ella, entendiendo la relación y función que este ha establecido con su contexto urbano y sus habitantes.

En el siguiente capítulo se presentan las distintas etapas de la evolución histórica de

la ciudad y la repercusión de estas en su estructura física. Este análisis nos permitirá establecer de forma más clara las funciones que han desarrollado en el tiempo los distintos hitos urbanos, así como los antecedentes que permitirán la comprensión cabal de la realidad urbana actual.

De esta manera podemos dividir la evolución urbana de Nueva Imperial en 4 etapas (Toledo, 2011), las cuales están determinadas en gran medida por procesos de largo aliento vinculados al desarrollo de la ciudad en sus aspectos sociales, económicos y ambientales.

# I° ETAPA 1882-1902: LA FUNDACIÓN

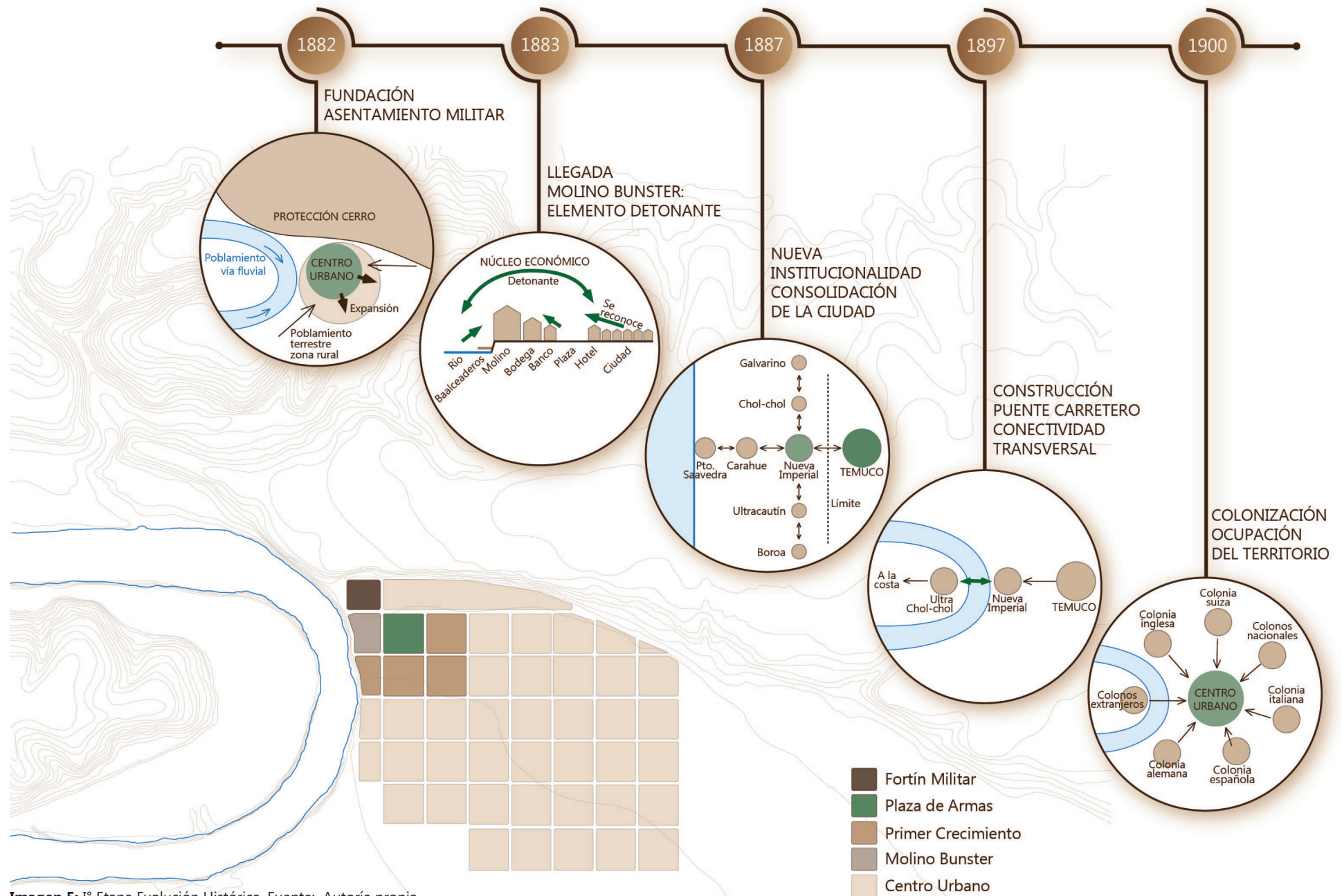


Imagen 5: I° Etapa Evolución Histórica. Fuente: Autoría propia



La ciudad de Nueva Imperial nace en torno al fortín militar y a la imposición de una geometría de damero. Esta se funda en 1882, junto al río Chol-Chol, (junto al espacio que más tarde se convertiría en la Estación de ferrocarriles de la ciudad) y constaba de un pequeño asentamiento conformado por Colonos extranjeros, chilenos y Mapuche (Nahuelpan, 2004).

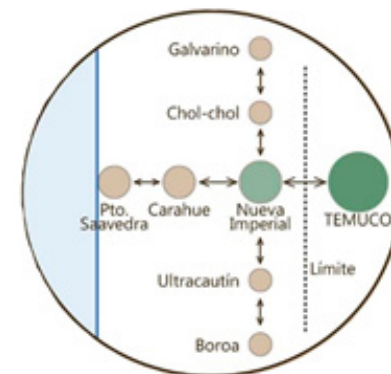
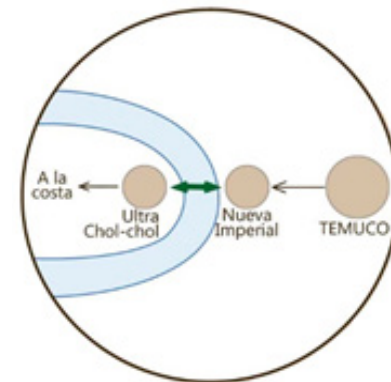
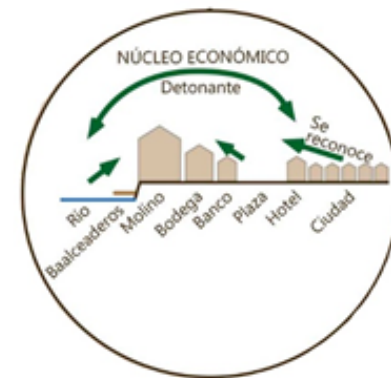
En 1883 se instala el molino harinero de propiedad de José Bunster, este se emplaza al borde el río Chol-Chol frente a la primera plaza de Armas (Vásquez, 2012). Para el año 1880 José Bunster era el primer productor de cereales a nivel nacional con la mitad de toda la producción nacional (Rivas, 1980). Posteriormente funda el Banco Bunster y emplaza sus oficinas al costado de la bodega del molino. De esta manera el sector experimenta un fuerte dinamismo por ser el centro neurálgico de las transacciones comerciales y por el desarrollo de un intenso intercambio desarrollado por



**Imagen 6:** Vista Molino EL Globo Centenario 1910. Fuente: Ricardo Herrera, archivo personal.

los habitantes en el lugar. El sector se consolida como espacio jerárquico de la ciudad y núcleo de desarrollo económico que lo define como área comercial y de negocios, aparecen los primeros hoteles en torno a la plaza y la proliferación de bodegas de almacenaje para el trigo que comienza a llegar desde los distintos centros poblados de la comuna y las comunidades rurales de los alrededores (Toledo, 2011).

En 1897 se construye el primer puente carretero que unirá el centro de la ciudad con el sector de ultra Chol-Chol. Este traspaso permitiría la conectividad por tierra con los poblados ubicados hacia el sector costero.



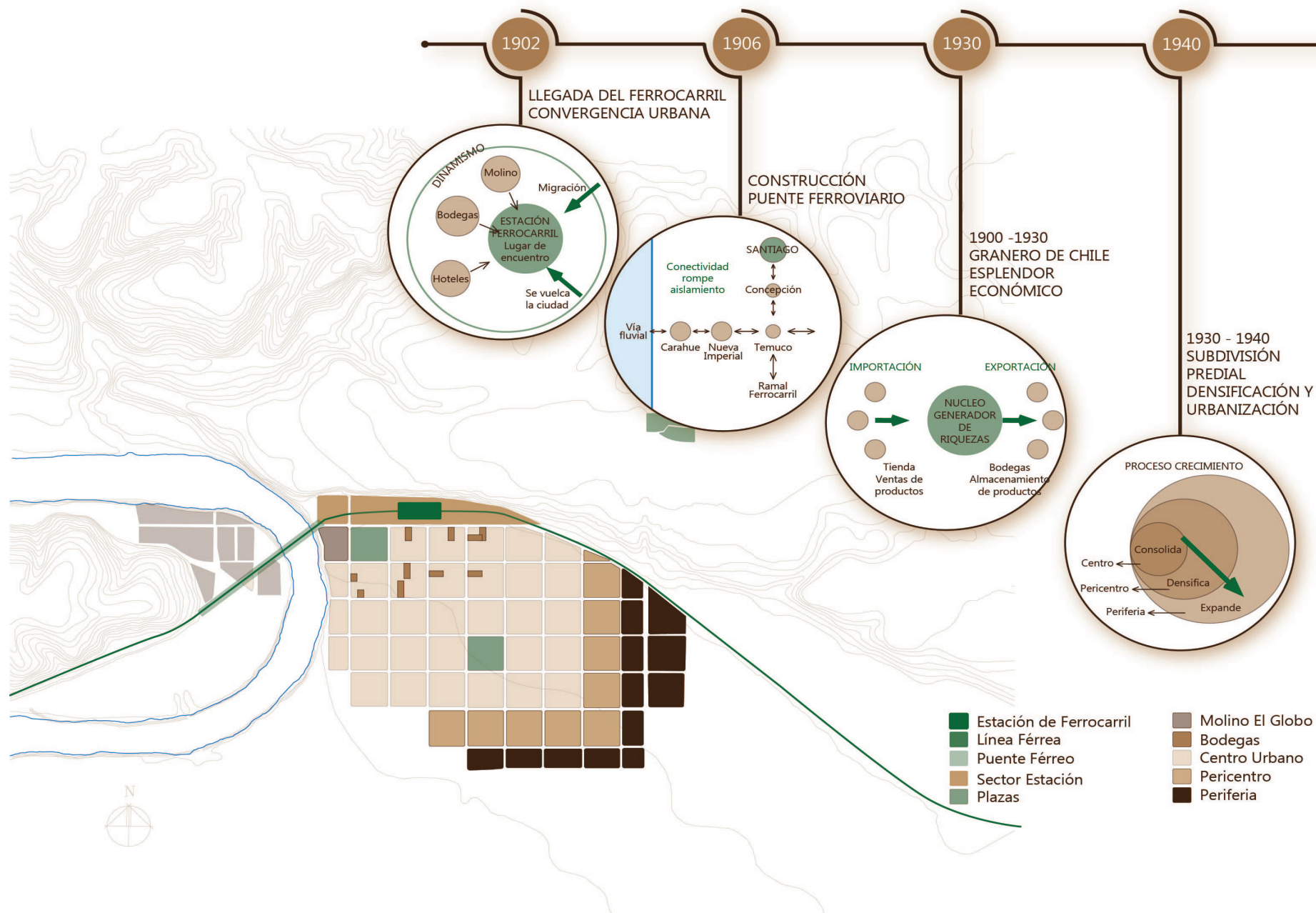
Según el Censo de 1885, Nueva Imperial concentraba, al inicio de este proceso, la mayor cantidad de habitantes en la región y estaba conformada por los centros poblados de Teodoro Schmidt, Chol-Chol y Nueva Imperial, siendo esta última la cabecera comunal, concentrando los servicios públicos y los mercados en los cuales convergían los poblados para comercializar sus productos y abastecerse. Desde su fundación en Nueva Imperial se establecen colonos venidos de distintos países europeos, entre ellos; ingleses, franceses, españoles, alemanes y suizos, los cuales a su llegada comienzan a dar fisonomía a la ciudad y a la producción agrícola en el campo (Rivas, 2004). Esto, junto al desarrollo de infraestructura de producción y servicios, como molinos, curtiembres, almacenes, cervecerías, etc., configuran el desarrollo de la ciudad (Cruces, 1978).



**Imagen 7:** Transporte de maderas en el río Chol - Chol.  
Fuente: Eduardo Toledo, archivo personal

**Imagen 8:** Plano de Nueva Imperial, 1891  
Fuente: Toledo, E. (2011), pág. 4

# IIº ETAPA 1902-1965: LLEGADA DEL FERROCARRIL





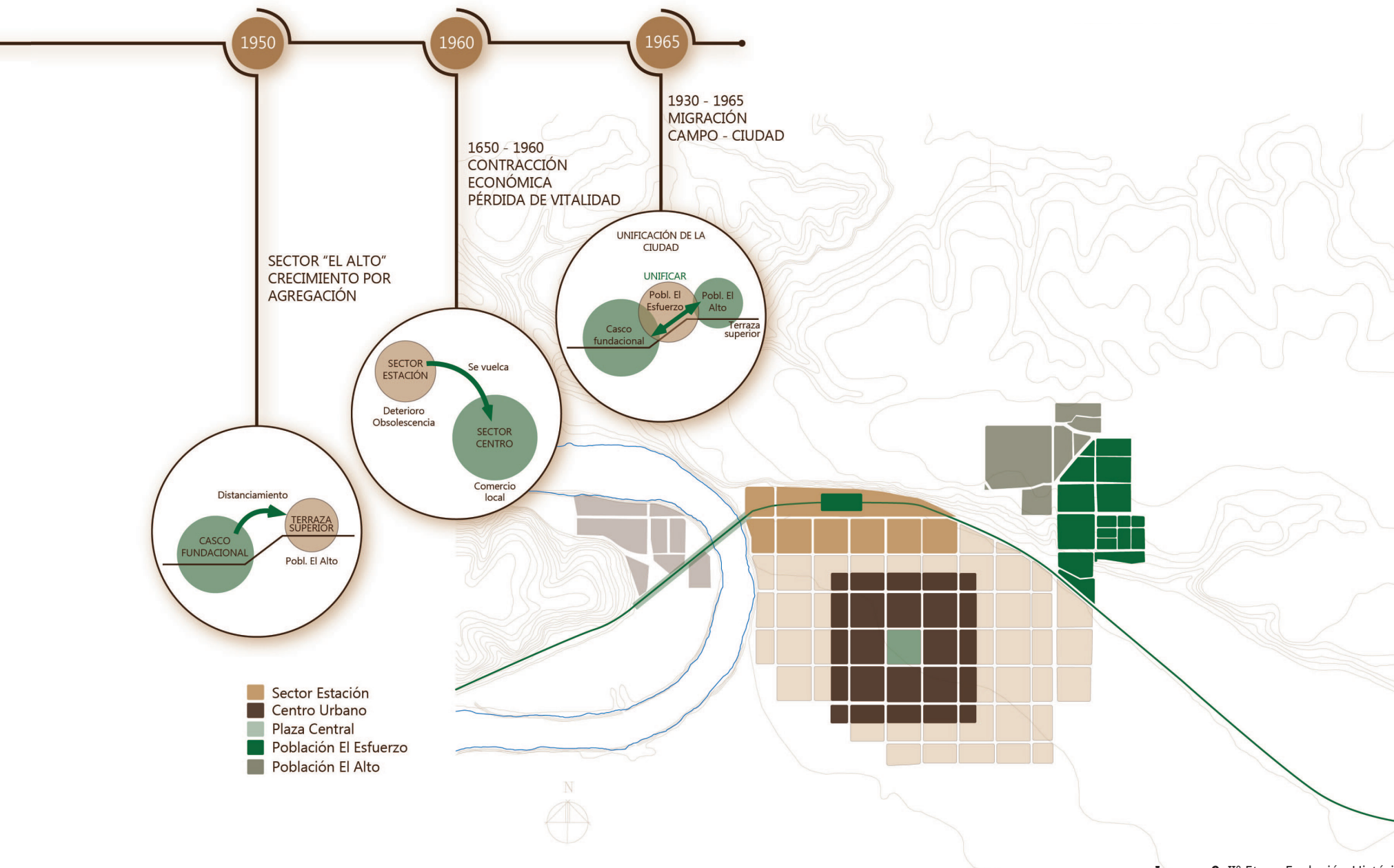


Imagen 9: II° Etapa Evolución Histórica.  
Fuente: Autoría propia

Debido a la necesidad de transporte para el traslado de los productos regionales llega hasta Nueva Imperial en 1902 el ferrocarril, siendo parte del ramal que conectaba las ciudades de Temuco y Carahue. En torno a la estación comienzan a ubicarse los servicios necesarios para la recepción, acopio e intercambio de mercancías. Proliferan y se construyen bodegas, además de los hoteles que reciben visitantes y extranjeros (Thomson, 2000).

Los primeros años del siglo están marcados por el dinamismo y las actividades de la estación de ferrocarriles, potenciando los ejes norte sur que rematan en ella. Esta se transforma en lugar de encuentro, elemento semiológico, centro de actividades y comercio, además de puerta de entrada a la ciudad, donde se organiza la vida de los habitantes y se establecen las relaciones sociales.



**Imagen 10:** Estación de Ferrocarriles 1923. Fuente: Eduardo Toledo, archivo personal.



**Imagen 11:** Plaza de armas, 1929. Fuente: chiledel1900.blogspot.c



**Imagen 12:** Estación de Ferrocarriles 1917.  
Fuente: Eduardo Toledo, archivo personal.

Según Jairo Vásquez (2012), este periodo está marcado por la vocación agraria de la Araucanía, en el que su economía experimentó un período de gran acumulación. La calidad de sus campos fortaleció la producción de trigo y cereales, convirtiendo a estos en los primeros productos de exportación del país, lo que permite el ingreso de considerable capital. Durante este periodo la zona es conocida como “el granero de Chile”.

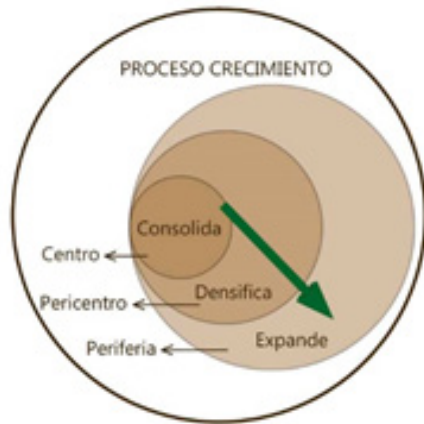
La ciudad comienza una leve expansión de su damero, dada por la ruta de acceso sur –oriente, que conecta con Temuco, y el eje norte- sur que conecta con Chol-chol y Teodoro Schmidt.

En 1948 se realiza el loteo población “El Alto”, generando un crecimiento por extensión en la terraza superior de la ciudad. Se produce un discontinuo urbano por la distancia hacia el centro, formando un bloque independiente dado por la condición geográfica de terraza superior sobre el cerro Huincul, el cual es conectado solo por una vía al nororiente de la ciudad. Esto significa un cambio drástico en la morfología de la ciudad, aumentando su tamaño y cambiando su trama de manzana cuadrada a una semirregular que se adapta al lugar.



**Imagen 13:** Arquitectura de primeras viviendas, población El Alto, Calle Rafael Azocar. Fuente: Eduardo Toledo, archivo personal





**Imagen 14:** Feria Informal de Campesinos, Calle Republica. Fuente: Facebook, "Imperialino de Corazón".

Luego de un periodo de acumulación de excedentes y atracción de capitales extranjeros, entre 1930 al 1960 Nueva Imperial sufre las consecuencias de la crisis económica de 1929 (Vásquez, 2012). A esto se suma el agotamiento de los suelos sobreexplotados, bajos niveles en los precios y rendimiento de la producción local, escasa diversificación de la ganadería y poco desarrollo de la industria forestal, lo cual deja en una precaria condición a la Araucanía.

Esto afectó de gran medida a Nueva Imperial que producto de una economía basada solo en el consumo interno, detiene su proceso de desarrollo, dependiendo del estado principalmente a través de los programas sociales. La ciudad ya no gira en torno a la estación y el tren comienza su retirada. La ciudad se vuelca al centro marcando un periodo de decadencia y pérdida de vitalidad.

# III° ETAPA 1965-1990: CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA

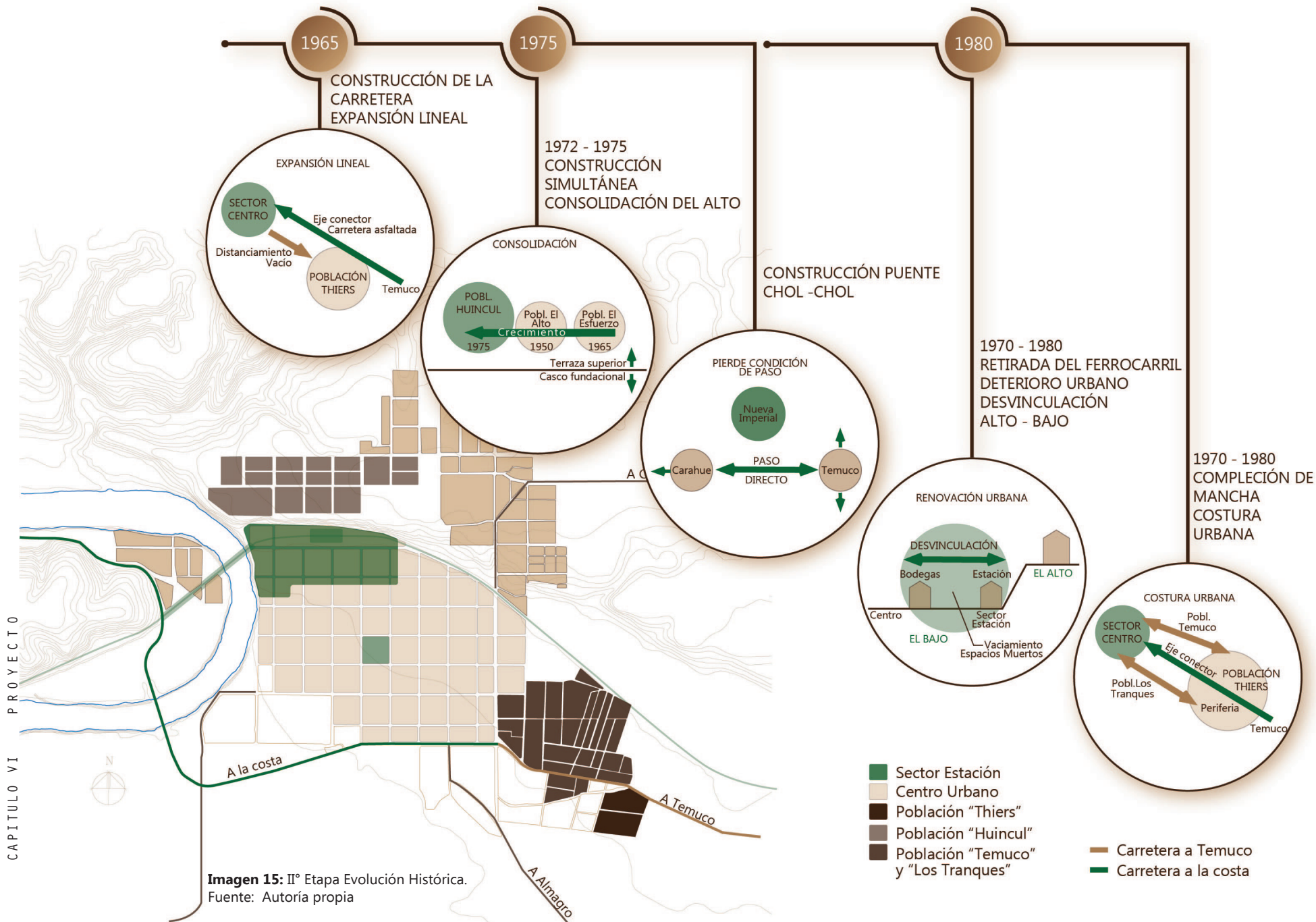


Imagen 15: II° Etapa Evolución Histórica.  
Fuente: Autoría propia

En 1965 se asfalta la carretera que une Nueva Imperial con Temuco, reconociéndose este elemento como detonante de la expansión. Esta se genera en forma discontinua, a través de núcleos periféricos aislados distanciados del centro, generando vacíos urbanos entre los nuevos barrios y el casco fundacional.

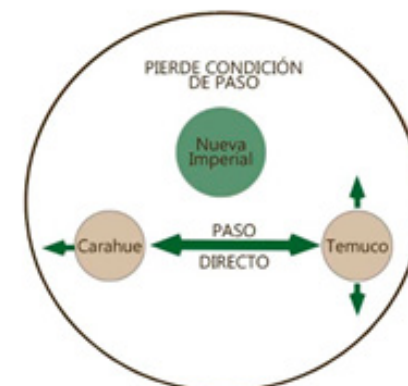
La construcción de nuevas y mejores vías, como el asfalto de la carretera a Temuco, la arremetida del automóvil y el inicio de la masificación del transporte público de pasajeros, generaron una fuerte competencia debilitando el ferrocarril, comenzando paulatinamente su retirada. Los últimos años solo se destinaría al transporte de carga (principalmente de madera) hasta el desarme y retiro de los rieles que componían el ramal costero de la línea férrea (Thomson, 2000).

La ciudad ya no gira en torno a la estación del ferrocarril, comienza el vaciamiento y el abandono de las bodegas. El deterioro físico

experimentado por la estación afecta de forma directa a las zonas aledañas, generando un proceso de degradación y desintegración de la ciudad.

La inversión pública y privada es nula, decae la renta del suelo, incrementa la inseguridad e insalubridad, significando esto una desvinculación espacial del sector alto con el centro fundacional debido a la discontinuidad generada por el deterioro del sector estación. En 1972 se comienza a construir por el Estado un programa de viviendas sociales en el sector el alto de la ciudad, destinadas a la erradicación de pobladores emplazados en campamentos (Toledo, 2011). Este hecho consolidaría el crecimiento y expansión urbana de la ciudad en la terraza superior, sobre el cerro Huincul.

En 1975 se suma al proceso de deterioro y desarticulación urbana la construcción de un nuevo puente que continúa la carretera desde Temuco en dirección a la costa por el borde sur del casco histórico, transformando el eje de avenida O'Higgins en una vía de traspaso que conecta directamente la capital regional con la costa, sin tener que acceder a la ciudad, perdiendo esta la condición de paso y abastecimiento.





Este periodo culmina con un proceso de unificación de las partes aisladas de la ciudad mediante un proceso de crecimiento y compleción de la mancha urbana, mediante el cual se comienzan a vincular las partes disgregadas de la ciudad a través de la ocupación de los espacios vacíos.

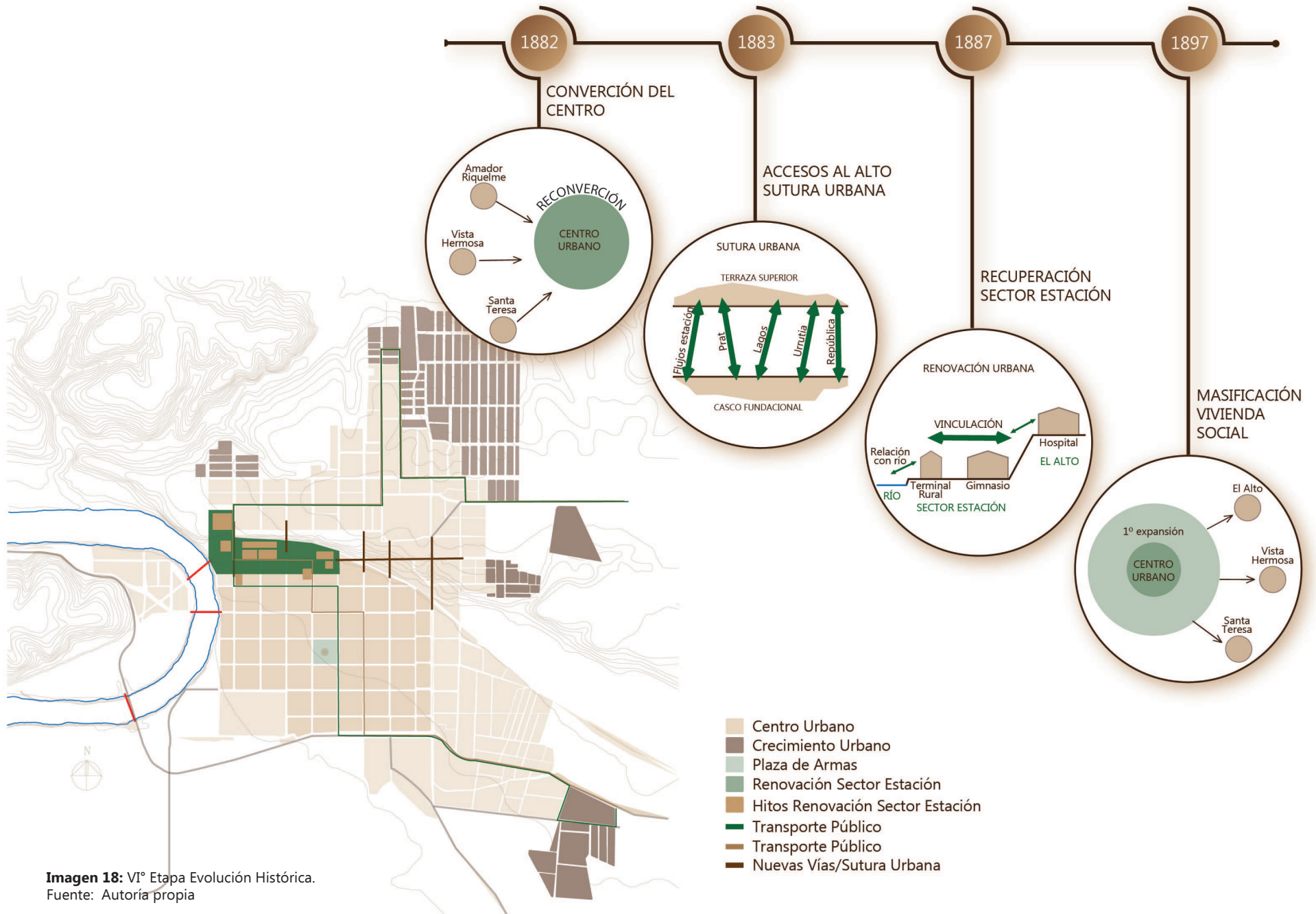


**Imagen 16:** Deterioro estación de ferrocarril. Fuente: Facebook, "Imperialino de corazón"

**Imagen 17:** Puente Chol Chol. Fuente: Ricardo Herrera, archivo personal.



# VIº ETAPA 1990-2010: DE LA CONVERSIÓN DEL CENTRO A LA EXPANSIÓN URBANA



**Imagen 18:** VIº Etapa Evolución Histórica.  
 Fuente: Autoría propia

**Imagen 19:** Acceso pedro Lagos.  
Fuente: Autoría propia.

El último periodo está marcado por múltiples transformaciones experimentadas por la ciudad. En primer lugar el centro urbano se convierte en un sector de renovación, en el cual se levantan nuevas construcciones, equipamiento comunal, servicios públicos, locales comerciales y nuevas viviendas, proyectando de esta manera la ciudad una nueva imagen de desarrollo. Paralelamente hacia la periferia comienza un nuevo proceso de expansión a través de programas de vivienda social en varios puntos de la ciudad. En este periodo se inicia un proceso de sutura de la desarticulación urbana, dada por



la partida y retiro del trazado del ferrocarril que desvincula el sector alto con el centro. En este proceso se construye el acceso calle Castellón (1998), calle Urrutia (2000) y calle Lagos (2001), los cuales permiten conectar el centro de la ciudad con el proceso de expansión que comienza a desarrollarse en

el sector alto. Este proceso culmina con la construcción del acceso peatonal Prat en el año 2010, el cual tiene como principal finalidad el generar un acceso peatonal que cumpla con las condiciones de accesibilidad universal inexistentes hasta ese momento en la ciudad (SECPLAC, gestión municipal).



**Imagen 20:** Acceso Castellón.  
Fuente: Autoría propia.

El vaciamiento, abandono, deterioro físico y posterior incendio de la estación de ferrocarriles afectaron en forma directa a las zonas aledañas a esta, generando un proceso de degradación y obsolescencia. A través de políticas e inversión pública, sumada la iniciativa privada se inicia un perio-

do de recuperación del sector estación. Este periodo se inicia en el año 2000 bajo inversión privada, con la construcción en el sector de dos supermercados y un provisorio terminal de buses rurales. Incentivando el comercio y permitiendo el abastecimiento rural. En el año 2004 se construye el nue-

vo hospital intercultural Nueva Imperial, reconociéndose como un elemento semiológico y de reconocimiento cultural; En el año 2005 se inaugura el gimnasio municipal y posteriormente el Parque Borde Río, que vincula y relaciona nuevamente la ciudad con el río. Esto genera una reconversión del sector atrayendo nuevas inversiones tanto privadas (comerciales), como proyectos públicos. Modificando la decaída imagen urbana de este espacio, convergiendo nuevamente en él distintas fuerzas que lo vuelven a posicionar como un elemento jerárquico a nivel urbano y un espacio de convergencia social, económica y ambiental.



**Imagen 21:** Nuevos hitos urbanos, de izquierda a derecha: Supermercado Lily, Gimnasio Olímpico municipal y Hospital inter-cultural de Nueva Imperial.  
Fuente: Archivo personal Mario Rozas Poblete.

## SÍNTESIS DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Se puede establecer a través del análisis de la evolución histórica de Nueva Imperial el origen de una serie de desequilibrios que hoy afectan a la ciudad, así como la importancia de ciertos hitos y la función que históricamente han desarrollado en el contexto urbano.

Desde sus orígenes Nueva Imperial ha experimentado diversas problemáticas, algunas de ellas se han agudizado en el tiempo y han hecho cada vez más urgente la necesidad de plantear soluciones. Entre estas, la desarticulación urbana gatillada por el crecimiento periférico desplanificado, sumado al abandono de espacios públicos y a la carencia de espacios de encuentro son temas aún sin resolver.

La falta de una centralidad en la cual converjan las necesidades de los habitantes, tanto urbanos como rurales, que permita

cohesionar y articular la comuna es una de las principales deudas que aun experimenta la ciudad.

Destaca en este sentido el rol crucial y significativo que ha tenido desde el origen de la ciudad el terreno de la ex estación de ferrocarriles, vinculado en las distintas etapas, tanto al desarrollo económico como a la convergencia social de la población. Este espacio ha sido históricamente un elemento de articulación comunal y su vocación de centralidad se ha manifestado en las distintas etapas de desarrollo de la ciudad. Hoy en día sin embargo, distintos elementos confluyen a este espacio junto con las nuevas necesidades de sus habitantes, presentándose una oportunidad innegable para responder de forma significativa y coherente en el contexto de un discurso de desarrollo tendiente a la sostenibilidad.

## 3.2 PARTICULARIDADES DE LA IDENTIDAD LOCAL

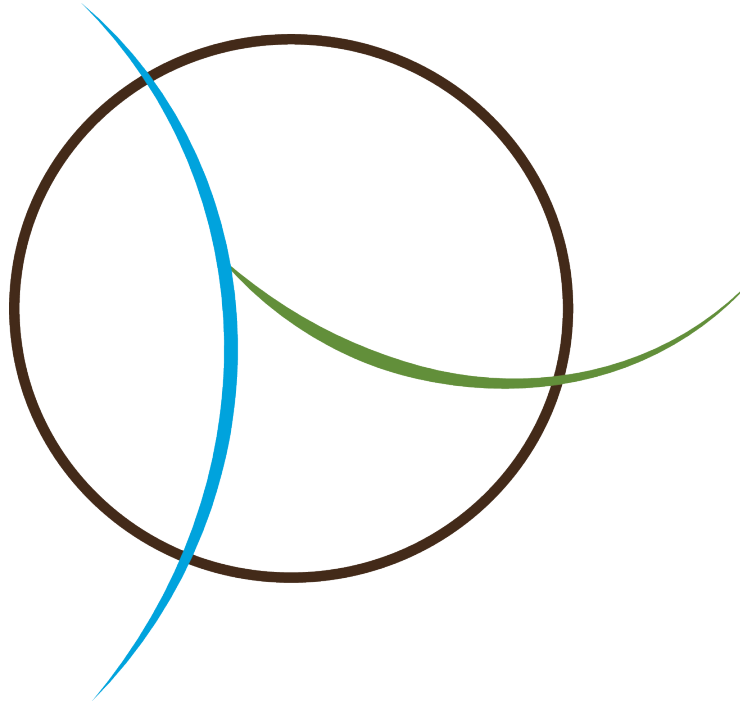
Para entender y aproximarnos a la imagen actual de Nueva Imperial es necesario dar cuenta de los elementos que le otorgan una condición distintiva y particular. La confluencia de estos factores en un espacio determinado y su reconocimiento, presenta una serie de desafíos y oportunidades a la hora de plantear un proyecto adecuado y pertinente a la realidad actual de la comuna, permitiendo junto con su identificación, la definición de lineamientos estratégicos que darán sentido y sustento a la propuesta.

El análisis desarrollado se divide en 3 aspectos, Social, Económico y Medioambiental dando cuenta de las particularidades de la ciudad en los subsistemas que la componen además de los conflictos existentes y oportunidades que hoy se presentan. De esta manera se identifican las aristas principales a desarrollar por el proyecto.

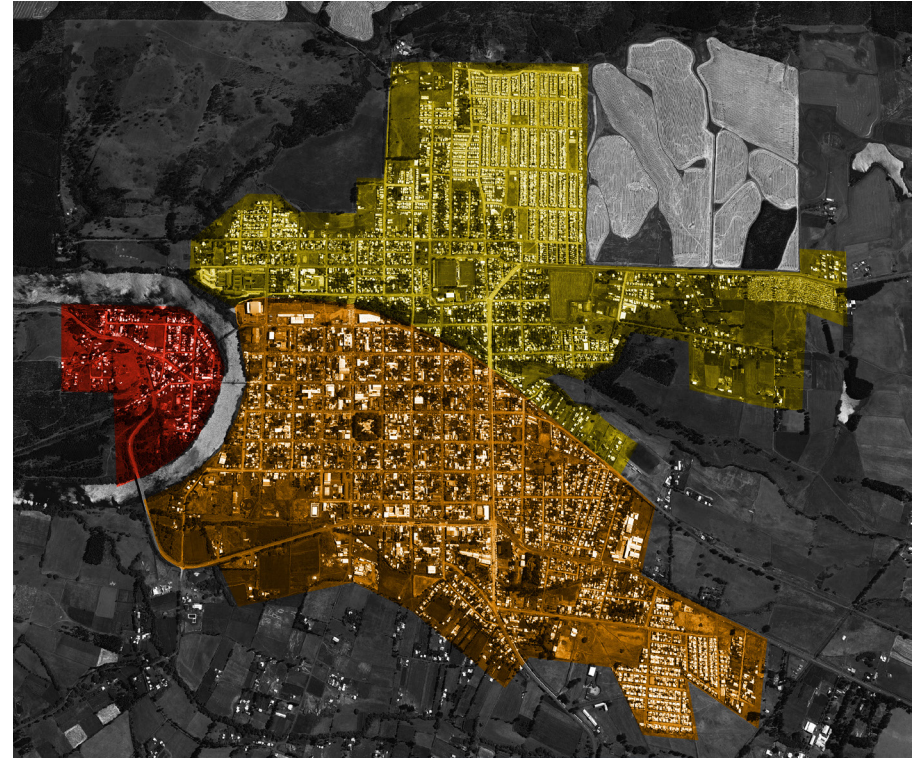
### 3.2.1 PARTICULARIDADES DEL ESPACIO GEOGRÁFICO

Nueva Imperial presenta particularidades geográficas que determinan una organización y espacialidad características. En primer lugar la ciudad es atravesada por el río Chol- Chol, principal afluente junto al río Cautín del río Imperial, desarrollándose su encuentro y conformación a 2 km al sur de la ciudad. En segundo lugar, la presencia del cerro Winkul es determinante, dividiendo a la ciudad en dos sectores característicos (Imperial alto e Imperial bajo), presentándose entre ambos sectores una diferencia de nivel de aproximadamente 18 metros.

La existencia de estos elementos y el no reconocimiento de ellos por parte de la trama urbana ha creado una desarticulación entre los 3 sectores configurados por los mismos, generando distintos niveles de segregación y problemas en torno al encuentro e interacción entre la población de Nueva Imperial.



Presencia del río Chol Chol y del cerro Wincul, accidentes geográficos no reconocidos por la trama urbana



Se impone la trama de damero, no considerando las condicionantes del terriotio, generándo división en la ciudad y una serie de espacios de riesgo y residuales.



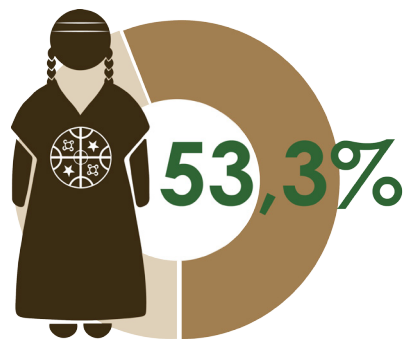
Fuente: Google Earth



### 3.2.2 PARTICULARIDADES SOCIO-CULTURALES DE LA COMUNA

Según la estimación realizada por el INE a diciembre de 2013, la comuna de Imperial cuenta con una población de 32.668 habitantes. La población rural de la comuna alcanza un 39,89% y la población urbana un 60,11% presentándose de esta manera como una de las ciudades con mayor índice de ruralidad a nivel nacional.

En la comuna, existe a su vez una mayoría de población mapuche, siendo esta un 53,3% del total comunal, el mayor índice luego de Puerto Saavedra a nivel regional, encontrándose en el sector rural 204 comunidades indígenas.

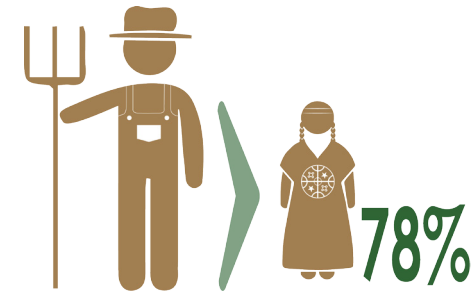


El especial vínculo existente entre el mundo rural y urbano, además de la coexistencia del pueblo mapuche con el Chileno es una característica que no se ha considerado a lo largo del tiempo en el diseño del espacio físico de la ciudad. Hoy conviven en ella una multiplicidad de situaciones, dinámicas sociales, actividades y eventos que no tienen un soporte adecuado o un espacio físico propio para ser desarrolladas. El mundo rural se ve hoy particularmente desplazado al espacio público para el desarrollo de sus actividades. Entre las principales podemos mencionar las relacionadas con:



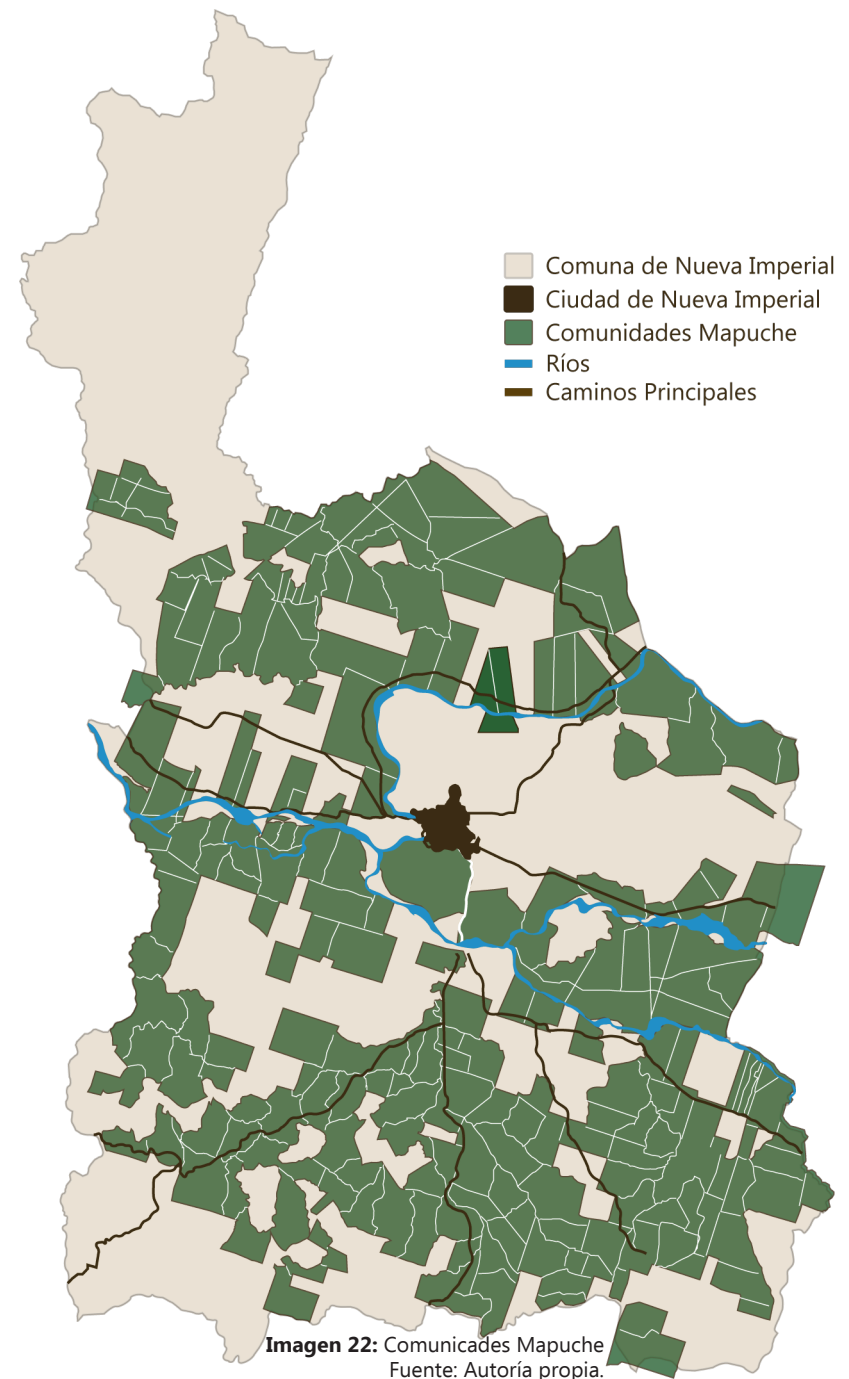
**Espera:** Carencia de espacios de espera durante los viajes a la ciudad, determinados principalmente por necesidades básicas, educación, salud y servicios. Se suma a esto la carencia de un terminal rural adecuado, ubicándose el actual adosado a un supermercado y constando solo de un alero, 2 baños y una caseta de informaciones.

**Actividades comerciales:** Hoy desarrolladas principalmente en el espacio público, preferentemente en la calle, cercano a paraderos de transporte público o supermercados



**Actividades sociales:** Diversas manifestaciones de carácter social demandan hoy de un espacio físico para su desarrollo, entre las principales se encuentran Xafkintus (ceremonia de intercambio comunitario), ferias rurales, artesanales y costumbristas.

Se suma al desequilibrio social un continuo y creciente desarrollo urbano periférico, provocado por el traslado a la comuna de cientos de familias de escasos recursos, tanto de sectores rurales como de otras regiones (principalmente Santiago). Esto, sumado a un creciente abandono del espacio público y a la carencia de espacios de encuentro social, ha provocado altos índices de segregación, desarticulando la ciudad y generando *ghettos* que no se vinculan con la comunidad. Manifestándose una creciente demanda por espacios que satisfagan las necesidades actuales de sus habitantes.



### 3.2.3 PARTICULARIDADES ECONÓMICAS

Como se mencionó anteriormente Nueva Imperial es una de las comunas con mayor concentración de población rural, llegando esta al 40% del total comunal. La vocación histórica del mundo rural está íntimamente ligada a la producción agrícola, dedicándose en su gran mayoría a esta actividad.

Hoy en día Nueva Imperial es testigo de la carencia de espacios que satisfagan las necesidades de las dinámicas actuales, tanto en lo que respecta a los niveles de producción alcanzada a nivel agrícola por el sector rural de la comuna, como también por la creciente demanda de estos productos por parte de los habitantes urbanos. Se suma a esto, la posición estratégica de Nueva Imperial como ciudad de paso obligado en la ruta costera y como el principal centro económico y de servicios para ciudades cercanas como Chol-Chol, Carahue, Pto. Saavedra y Teodoro Schmidt, lo que la convierte en el principal centro de visitas luego de Temuco, conllevando esto a su vez una mayor demanda en diversas áreas, incluida la demanda alimenticia de productos agrícolas y artesanales.

En la actualidad la Municipalidad de Nueva Imperial desarrolla 3 programas de asesoramiento a pequeños y medianos agricultores, los cuales favorecen a 2329 familias de sectores rurales de la comuna. Estos programas consisten en asesoramiento técnico, fondos de tecnificación de riego, compra de derechos de agua y apoyo en la adquisición de maquinaria y suministros entre otros. Los programas implementados actualmente en la comuna corresponden a:



**Imagen 23:** Vendedores rurales en las calles de Nueva Imperial. Fuente: Autoría propia.

## **PRODESAL**

Es un programa ejecutado por las Municipalidades (o excepcionalmente entidades privadas) a las que INDAP transfiere recursos mediante asesorías técnicas y/o inversión, los que se complementan con los recursos que aportan dichas entidades ejecutoras, quienes contratan un equipo técnico que atiende a los(as) usuarios(as) organizados en Unidades Operativas de entre 60 y 180 personas, ubicados en un territorio de características homogéneas y geográficamente cercanas. El Equipo Técnico está integrado por profesionales y técnicos del ámbito silvoagropecuario, los cuales prestan servicio permanente a los usuarios del programa.

Dentro de los principales objetivos del programa se encuentran:

Mejorar la producción agrícola y ganadera de los pequeños productores agrícolas, a través de la entrega de asesoría técnica y fondos de inversión.

Este programa es articulado con organismos públicos y/o privados, favoreciendo el desarrollo de la pequeña agricultura en forma integral.

## **PRODER**

El Programa de Desarrollo Rural (PRODER) corresponde a un programa Municipal que nace de la necesidad de impulsar el desarrollo sustentable del pequeño agricultor, especialmente de aquellos que no son atendidos por INDAP. Es un programa 100% municipal y su principal objetivo es motivar la organización e incorporación de pequeños agricultores en los avances y dinámicas del mundo actual. Sus acciones se financian exclusivamente con recursos municipales.

## **PROGRAMA PDTI**

El Programa de Desarrollo Territorial Indígena, es un instrumento de fomento productivo, que permite a Comunidades Indígenas el acceso a incentivos económicos no reembolsables destinados a cofinanciar asesorías técnicas e inversiones para hacer más eficientes sus procesos productivos. Dichos incentivos están a disposición a través de INDAP.

El principal objetivo de este programa es facilitar el proceso de desarrollo de las familias pertenecientes a Comunidades Indígenas, mediante métodos de intervención participativa, que les permitan el aumento de la productividad de forma sustentable y el desarrollo de capacidades de gestión, para comercializar en forma más ventajosa sus productos en el mercado.

Estos programas favorecen actualmente cerca de 145 organizaciones y comunidades rurales de la comuna, desglosándose los beneficiarios en la siguiente tabla.

ASESORÍAS A PRODUCTORES LOCALES A TRAVÉS DE 3 PROGRAMAS ESTATALES

**PRODESAL**

**42**



**585**



**PDTI**

**51**



**897**



**PRODER**

**52**



**847**



**Imagen 24:** Asesoría a productores locales.  
Fuente: Autoría propia.

**Imagen 25:** Asesoramiento técnico en terreno, programa PODER.  
Fuente: Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial, 2015



Esta carencia de una mayor relación entre las dinámicas rurales y urbanas se manifiesta claramente en la constante ocupación del espacio público por parte de pequeños y medianos productores agrícolas rurales, los cuales de manera informal, comercializan en distintos puntos de la ciudad sus productos. Esto sin duda alguna conlleva una serie de aspectos negativos, incluyendo problemas de higiene, problemas en la circulación de los peatones y la consecuente basura que significa no tener un lugar adecuado ni equipado para esta actividad.



**Imagen 26:** Vendedores rurales en las calles de Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia.



**Imagen 27:** Vendedores rurales en las calles de Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia.

## SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

La desarticulación con la identidad local expresada en sus dimensiones social, económica y medioambiental, es la principal causa de múltiples desequilibrios experimentados hoy por Nueva Imperial. Estas particularidades, asociadas al mundo rural tanto en lo social como en lo económico y a las particularidades de la matriz geográfica, se presentan como las principales oportunidades al momento de plantear una articulación comunal real que valore la convivencia multicultural y su identidad. Se hace necesario de esta manera reconocer del valor intrínseco de estos factores y su incorporación en las dinámicas actuales de la ciudad.

### 3.3 ESTRUCTURA E IMAGEN URBANA ACTUAL

Para concluir el capítulo de antecedentes se presenta un análisis de la estructura urbana actual que complementa y refuerza las principales problemáticas identificadas con anterioridad, dando cuenta además de factores relevantes relacionados con el espacio público y las oportunidades presentes hoy en la trama urbana de la ciudad, así como los principales elementos que determinan su estructura actual.

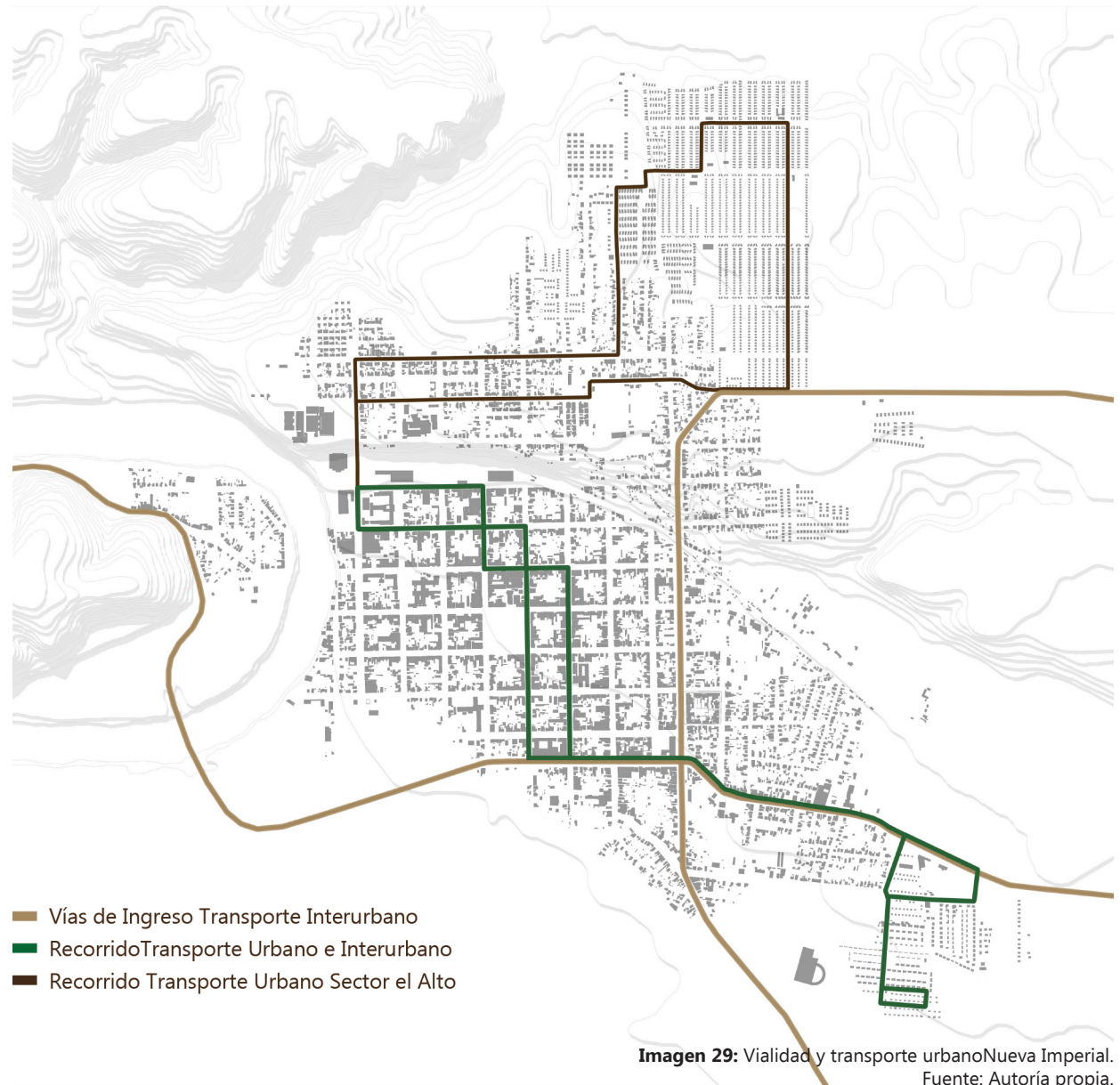


**Imagen 28:** Noli urbano Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia.



### 3.3.1 VIALIDAD Y TRANSPORTE

El transporte público de la ciudad se puede dividir en 3 categorías, correspondiendo a; Transporte Urbano (buses locales y colectivos), transporte inter-urbano (buses de paso que conectan las principales ciudades de la ruta costera) y transporte rural (buses que conectan el centro urbano con distintas áreas rurales de la comuna). Estos utilizan la misma circulación, siendo solo el transporte público urbano el cual continúa sus recorridos hacia el sector alto, vinculándolo de esta manera con el resto de la ciudad. Hasta el día de hoy, el acceso “Castellón” ubicado junto al actual gimnasio olímpico de la ciudad es la única vía que conecta los dos sectores desvinculados de la ciudad, siendo la avenida Pinto, ubicada junto al terreno de la antigua estación de ferrocarriles, el principal punto de llegada y espacio de trasbordo de pasajeros.



### 3.3.2 ESPACIO PÚBLICO



**Imagen 30:** Espacios públicos urbanos de Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia.

Se evidencia la actual carencia de espacios públicos, tanto de encuentro como para actividades de ocio y esparcimiento. Los principales espacios públicos de la ciudad corresponden a la Plaza de Armas y al Parque "Borde río", espacios que hoy deben responder a la totalidad de las necesidades de la población comunal. Los espacios públicos restantes corresponden a plazas de barrio y retazos urbanos que las comunidades aledañas han consolidado con el tiempo como lugares de esparcimiento y juego preferentemente. Destaca en este ámbito el casi completo abandono del espacio público de sectores periféricos siendo en su mayoría pequeños terrenos baldíos con escasa vegetación y mobiliario urbano precario que complementa las actividades allí realizadas. La inexistencia de un parque o áreas de juego son elementos a considerar, además de la nula vinculación existente entre los espacios públicos más importantes de la ciudad.

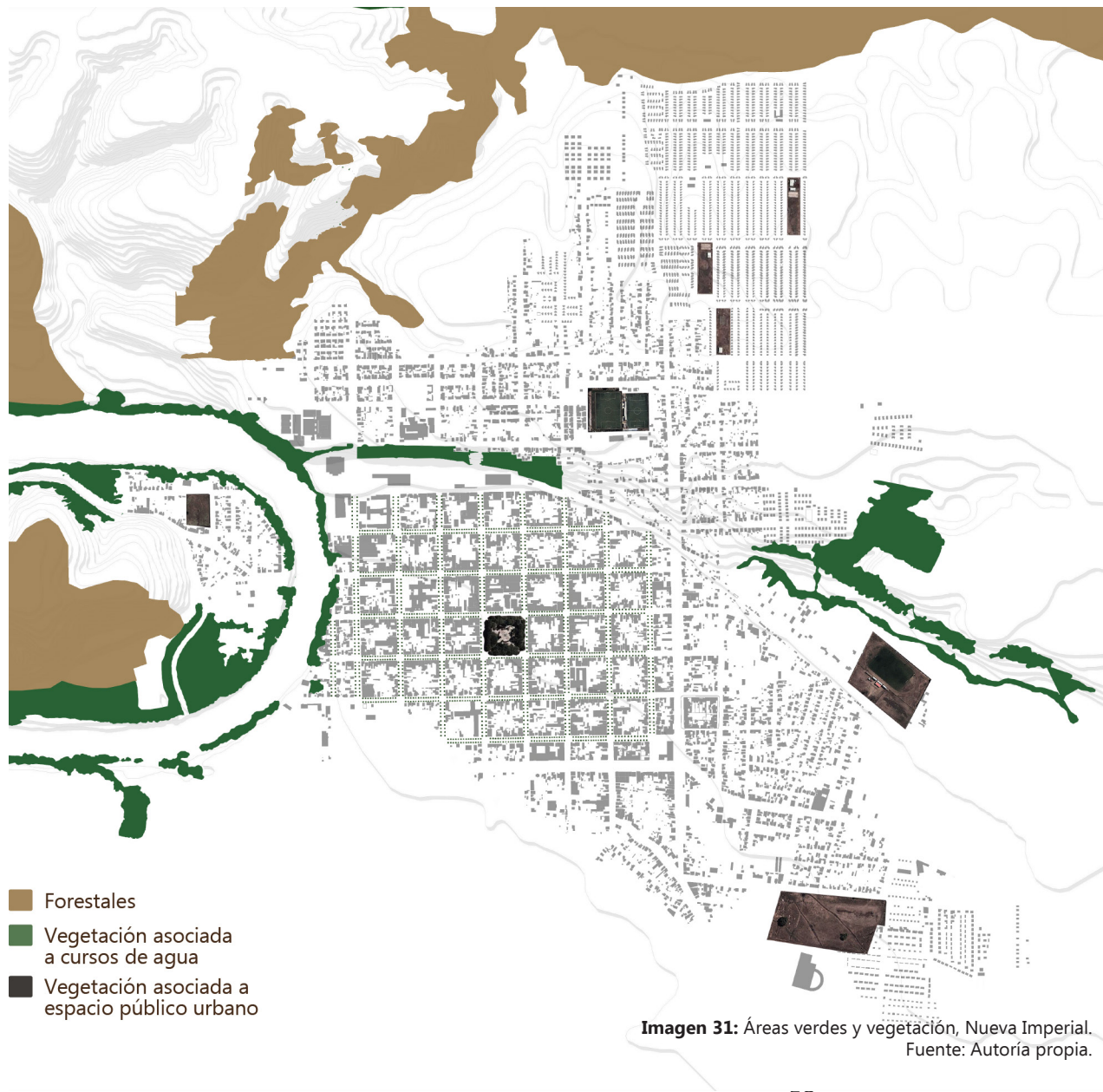
### 3.3.3 ÁREAS VERDES Y VEGETACIÓN

Podemos decir que la vegetación existente está asociada principalmente a los cursos de agua que atraviesan la ciudad. Cabe destacar la nula vinculación entre estos sistemas y la desarticulación existente en la mayoría de estos. Se suma a esto la presencia de gran cantidad de bosques Forestales en torno a los límites urbanos de la ciudad, los cuales no poseen un valor ambiental y además deterioran significativamente los sistemas naturales existentes, así como la biodiversidad de flora y fauna de la comuna.

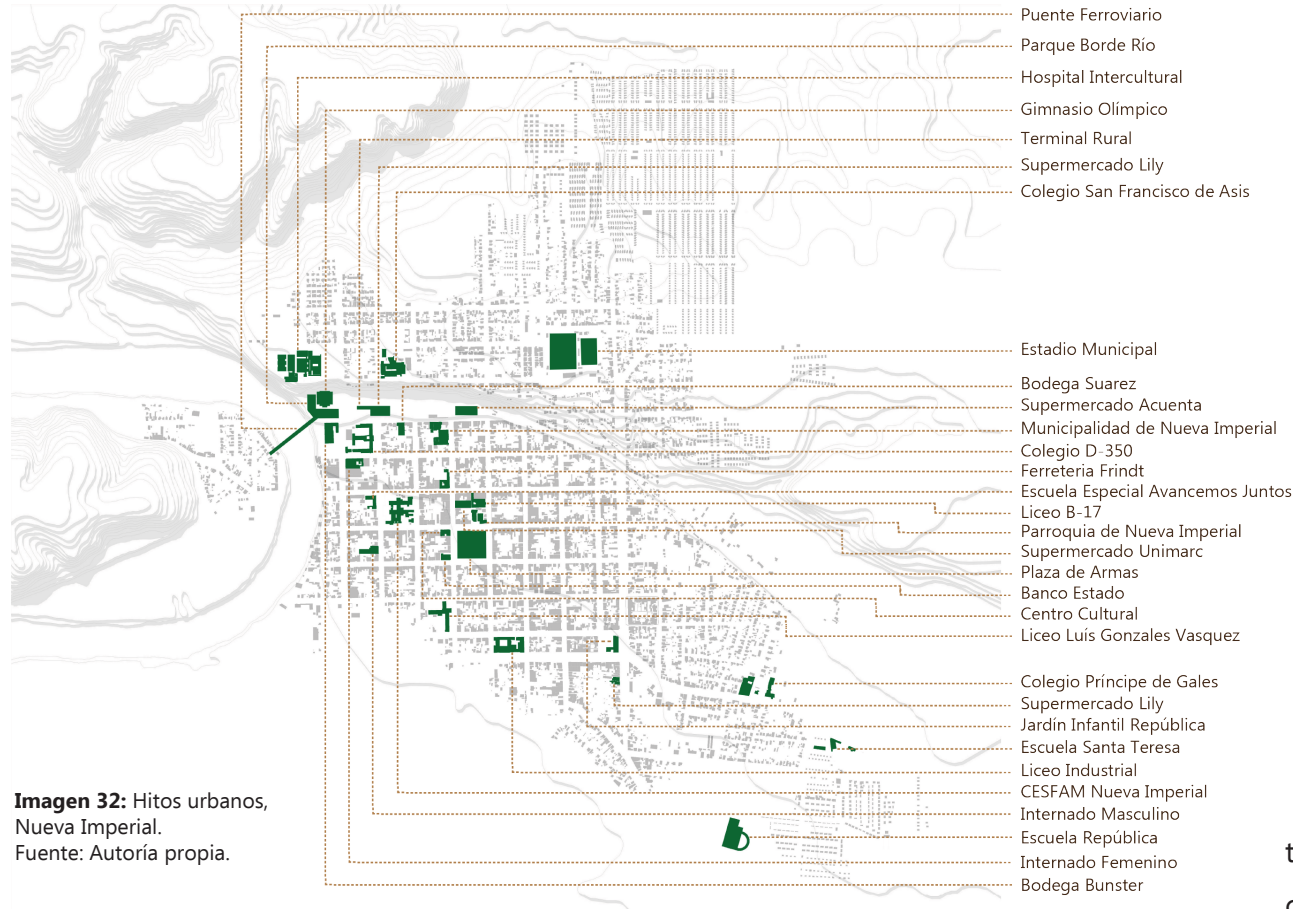
En cuanto a la vegetación urbana, la plaza de armas, el parque borde río y la precaria arborización realizada en el centro de la ciudad son los principales referentes de vegetación en el espacio público, existiendo además una gran presencia en torno a la ladera sur del cerro Huincul, en el terreno de la antigua estación de ferrocarriles.

Considerando la definición oficial de área verde que se presenta en la Ley de Urbanismo y Construcción en su Ordenanza General, esta se identifica como una “superficie de terreno destinada preferentemente al esparcimiento o circulación peatonal, conformada generalmente por especies vegetales y otros elementos complementarios” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2007, p. 4). Por otro lado, la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), actualmente Ministerio del Medio Ambiente, definió las áreas verdes como espacios urbanos o de periferia a éstos, predominantemente ocupados con árboles, arbustos o plantas, que pueden tener diferentes usos, ya sea para cumplir funciones de esparcimiento, recreación, ecológicas, ornamentación, protección, recuperación y rehabilitación del entorno o similares (Comisión Nacional del Medio Ambiente, 2002).

Dada la importancia de las áreas verdes para la calidad de vida de la población urbana, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda un estándar de 9 m<sup>2</sup> /habitante como mínimo (2010), cifra que en Nueva Imperial, de acuerdo a datos del Sistema Nacional de Información Municipal (SINIM, 2016), corresponden a 2,4 m<sup>2</sup>/ habitante, muy por debajo de lo recomendado por la OMS.



### 3.3.4 HITOS URBANOS



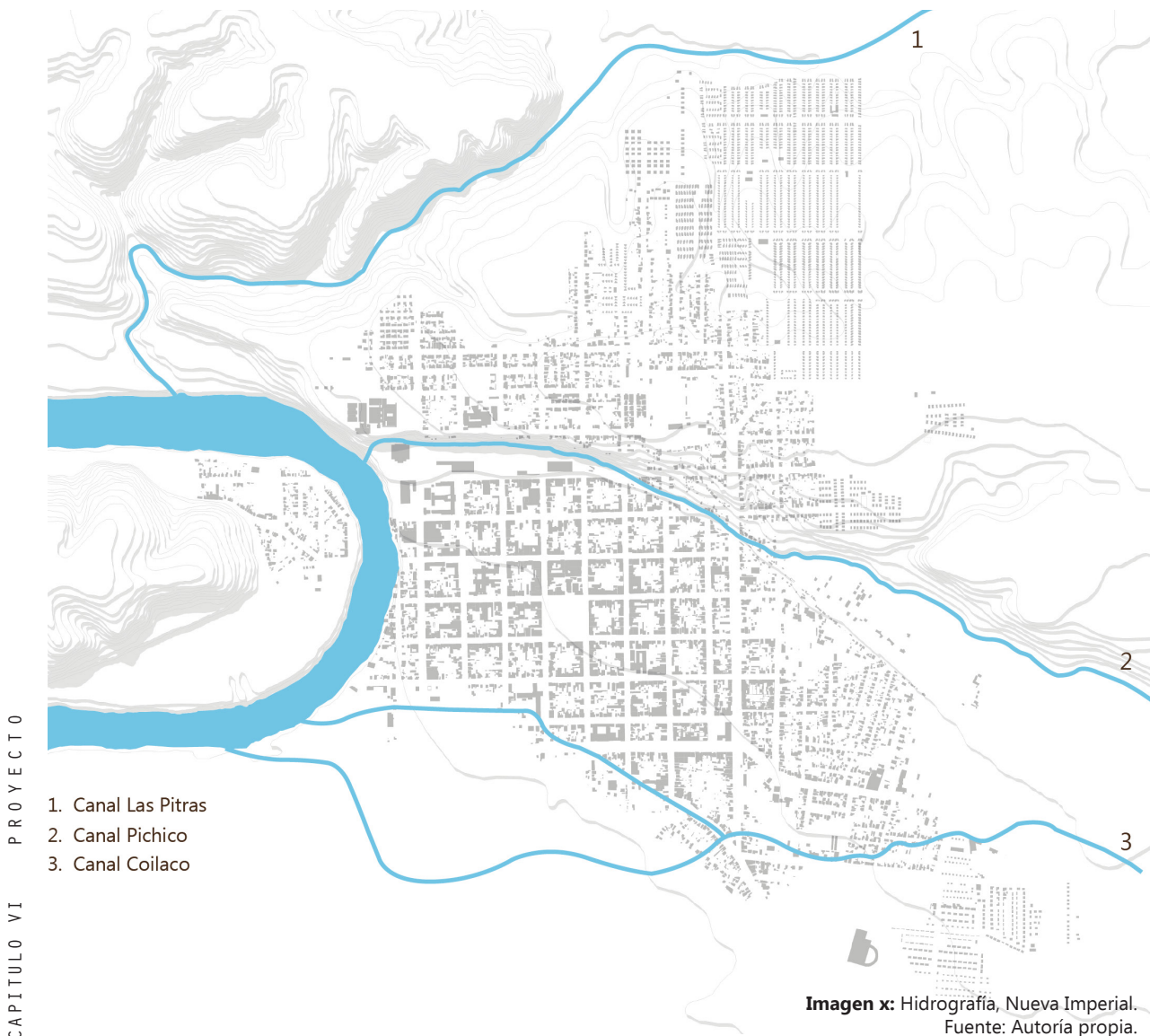
**Imagen 32:** Hitos urbanos, Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia.

La mayoría de los actuales hitos urbanos de la ciudad han consolidado su condición e importancia a través del tiempo. Entre ellos destacan la Plaza de Armas, parroquias, bancos, colegios y recintos deportivos, sin embargo el dinamismo y la

implementación reciente de una gran cantidad de nuevos equipamientos han reconfigurado la jerarquía de los primeros y desplazado a su vez al centro histórico como espacio jerárquico, configurándose una nueva centralidad en torno a la antigua es-

tación de ferrocarriles, debido a la reciente construcción en el sector de hitos de gran relevancia comunal tales como el Hospital intercultural de Nueva Imperial, el Gimnasio Olímpico de la ciudad, Supermercados, Nuevos accesos peatonales, Comercio y el Parque Borde Río, principal hito urbano y espacio público de la ciudad.

### 3.3.5 HIDROGRAFÍA



La ciudad de Nueva Imperial está marcada por el paso del río Chol-Chol, principal tributario junto al río Cautín del río Imperial. Se suma a esto la presencia de 3 cursos de agua menores, los canales Coilaco, Pichico y Las Pitras. Estos elementos han estado históricamente desvinculados con la ciudad, siendo concebidos como límites y bordes, sin ser incorporados como elementos de valor paisajístico ni medioambiental.

La desarticulación y la nula relación con los cursos de agua ha significado problemas históricos relacionados con inundaciones, resaltando en este aspecto los continuos desbordes del río Chol-Chol y las consecuentes repercusiones negativas que significa esto para la población.

Hoy existe un gran potencial de desarrollo e incorporación de estos elementos (encontrándose en torno a ellos la mayor cantidad de vegetación de la ciudad), a través de la comprensión de sus dinámicas naturales, su resguardo e incorporación al espacio público de la ciudad.

## SÍNTESIS DE LA IMAGEN URBANA ACTUAL

La estructura urbana actual que da soporte y permite el funcionamiento de la ciudad, da cuenta de numerosos desequilibrios, los cuales agudizan y complementan las problemáticas antes mencionadas. La desarticulación urbana se ve acentuada por la disponibilidad y estado de los distintos espacios públicos, como también por las condiciones del transporte y la calidad y disponibilidad de áreas verdes de la ciudad. El reconocimiento de la estructura de la ciudad y los sistemas que la componen nos da la posibilidad de identificar, además de las distintas problemáticas, las diversas oportunidades que se presentan, reforzando estas en gran medida la convergencia de múltiples elementos de importancia comunal hacia el sector de la antigua estación de

ferrocarriles. Entre estas oportunidades las más significativas se relacionan con la disponibilidad de un gran espacio público asociado a un curso natural de agua y a gran presencia de vegetación natural. Se suma a esto la concurrencia al sector de distintos programas que enriquecen y convocan allí múltiples actividades, lo cual, asociado a la favorable condición de transporte y conectividad, dan a este espacio un carácter y oportunidad únicos para contribuir a la mejora en las condiciones actuales de la ciudad.

# CAPÍTULO VI

## PROYECTO

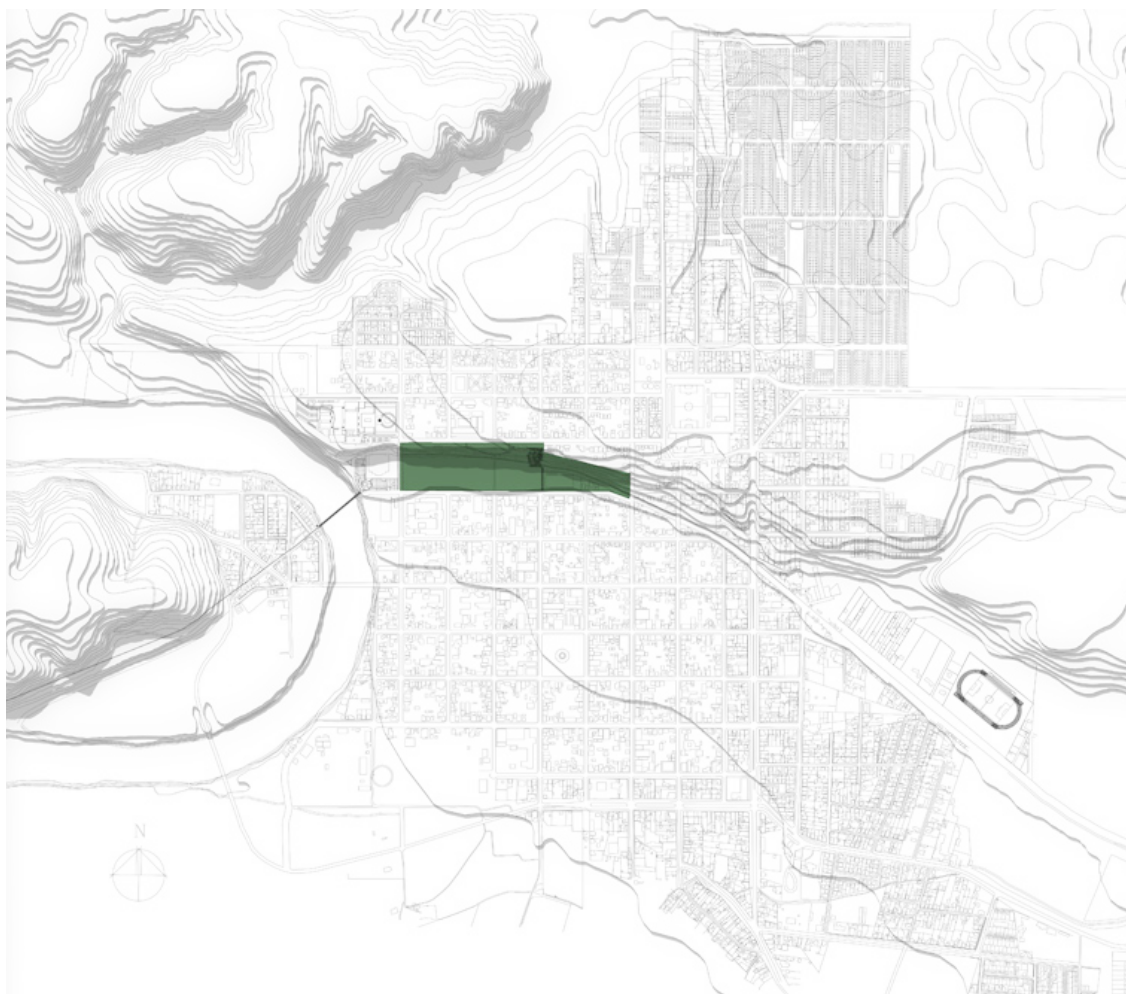
Luego de presentar los antecedentes necesarios para comprender el contexto y las principales problemáticas que hoy afectan Nueva Imperial se expone en el siguiente capítulo la propuesta del proyecto. Este capítulo inicia con la presentación del terreno de trabajo para posteriormente dar cuenta de la propuesta y las múltiples variables que la determinan.





Familia de Cochayuyeros, Nueva Imperial.  
Fuente: Autoría propia

## EMPLAZAMIENTO



**Imagen 34:** Emplazamiento del terreno.  
Fuente: Autoría propia.

**Imagen 35:** Imagen satelital sector Estación.  
Fuente: Google Earth.

El proyecto se emplaza en el terreno de la antigua estación de ferrocarriles de la ciudad. La mayor parte de este espacio pertenece a la Municipalidad de Nueva Imperial excluyéndose el espacio utilizado actualmente por el Supermercado Lily.

El sector de la antigua estación de ferrocarriles actualmente experimenta un proceso de revitalización, gatillado en primer lugar por la construcción de diversos edificios con

programas que han favorecido la presencia constante de los habitantes en el lugar. Se suma a esto la consolidación de la Avenida Pinto como eje comercial y como principal vía de comunicación entre Imperial alto e Imperial bajo, debido a que es la principal vía por la cual circula el transporte público, tanto urbano, como interurbano y rural encontrándose en este espacio los principales accesos peatonales que conectan la ciudad.

Este espacio adquiere vital importancia debido a la presencia del terminal rural de la comuna, configurándose como la puerta de entrada a la ciudad.



Image © 2015 DigitalGlobe

A pesar del auge y revitalización experimentado por el sector, se identifican desequilibrios que gatillan conflictos en el lugar.

Los principales problemas que se identifican responden al deterioro y situación de abandono en que se encuentra el terreno. A pesar de que la municipalidad ha implementado algunas intervenciones aisladas estas no han logrado renovar el lugar, siendo algunas de estas, una cancha de tenis y una cancha de voleibol, intervenciones ajenas a la realidad local y a la vocación del espacio, encontrándose en una notable condición de abandono y deterioro.

Se suma a esto el precario estado y funcionamiento en el que actualmente se encuentra el supermercado Lily, el cual, producto de la llegada de un nuevo supermercado al lugar (y por la particularidad de ser un centro mayorista), ha acaparado gran cantidad de clientes, sobre todo a los habitantes del mundo rural. Además, el emplazamiento de este supermercado genera una barrera en el lugar impidiendo la continuidad en la trama urbana, creando una espalda y un espacio que se separa de la ciudad, no vinculándose con ella. Es allí donde la municipalidad ha generado la mayor parte de sus intervenciones, las cuales, como se mencionó anteriormente, no han sabido responder a las necesidades de los habitantes y las potencialidades del lugar.



**Imagen 36:** Vista desde avenida Castellón. Se aprecia el límite generado por el supermercado Lily y las intervenciones realizadas por la Municipalidad. Fuente: Imagen propia



**Imagen 37:** Vista desde el acceso peatonal oriente del eje Lynch. Se observa la cancha de tenis construida en el lugar. Fuente: Imagen propia



**Imagen 38:** Vista de la plaza de juegos incorporada junto a la cancha de Tenis. Fuente: Imagen propia

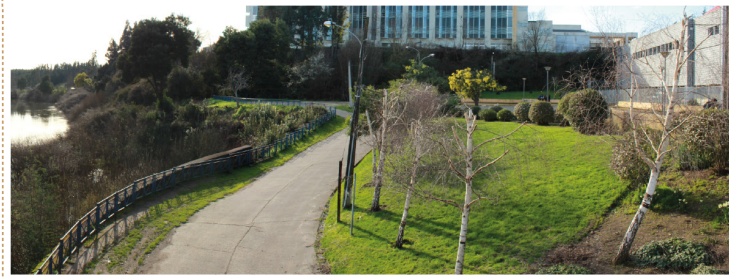
# HITOS URBANOS



Estadio Olímpico



Hospital Intercultural



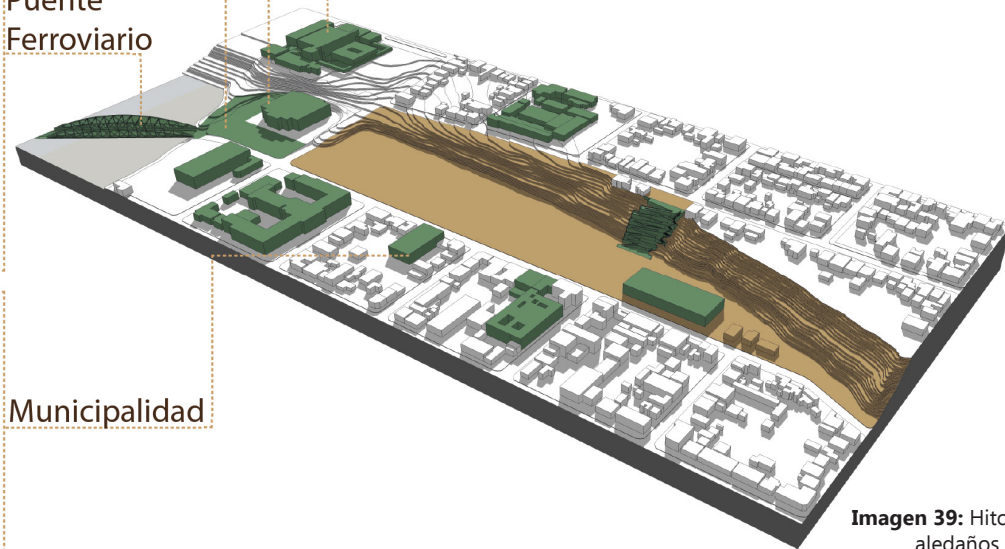
Parque Borde Río



Puente Ferroviario



Municipalidad



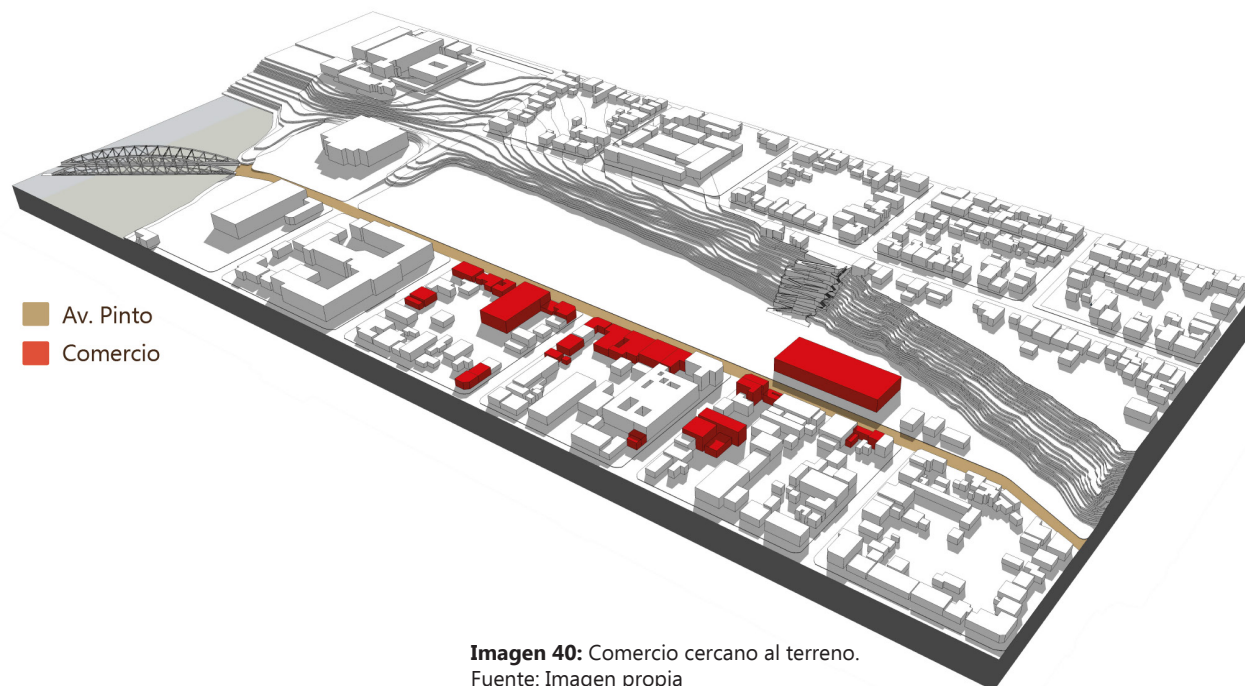
**Imagen 39:** Hitos urbanos aledaños al terreno.  
Fuente: Imagen propia

El espacio circundante al terreno del proyecto alberga a totalidad de hitos urbanos recientemente desarrollados en Nueva Imperial. Esa situación refuerza la condición de centralidad complementaria experimentada por el terreno de la ex estación, asegurando el flujo constante de personas al lugar.

## COMERCIO

La consolidación del eje Pinto como eje comercial es uno de los principales factores que gatillaron la renovación del lugar. Hoy en día esta avenida concentra gran cantidad de comercio, diversificando sus funciones y respondiendo a múltiples necesidades de la población comunal. En este sentido las antiguas bodegas asociadas al esplendor exportador de Nueva Imperial, han vuelto a funcionar, diversificando sus productos y estableciendo grandes vínculos con los productores agrícolas locales a través del suministro de insumos agrícolas y otros productos para el desarrollo de esta actividad.

Cabe destacar la presencia de los principales hitos que hoy vinculan el mundo rural con la ciudad, encontrando entre ellos el terminal rural, el hospital intercultural, 2 colegios, la municipalidad de Nueva Imperial, el parque Borde río y el supermercado Mayorista de Nueva Imperial, principal centro de abastecimiento de los habitantes rurales de la comuna.



**Imagen 40:** Comercio cercano al terreno.  
Fuente: Imagen propia

# IMÁGENES TERRENO



**Imagen 41:** Vista desde uno de los miradores urbanos, desde el sector "Alto" de Nueva Imperial. Fuente: Imagen propia



**Imagen 42:** Vista Este. Se aprecia la explanada generada por la ladera sur del cerro Huincol y el eje comercial Pinto, en el fondo se distingue el supermercado Acuenta y el Acceso peatonal Prat. Fuente: Imagen propia





**Imagen 43:** Vista ladera sur del cerro Huinca y el canal Pichico.  
Fuente: Imagen propia



**Imagen 44:** Vista miradores urbanos ubicados en el sector "Alto" de la ciudad. Se aprecia el "muro" generado por el Supermercado Lily y la desvinculación existente entre la ciudad y el Terreno de la ex Estación de Ferrocarriles. Fuente: Imagen propia

**Imagen 45:** Vista del terreno, dirección oeste. Se aprecia al fondo el Gimnasio Olímpico Municipal y el Hospital Intercultural de Nueva Imperial. Fuente: Imagen propia



**Imagen 46:** Acceso peatonal Avenida Prat. Una de las últimas inversiones públicas en el sector, consiste en una rampa diseñada bajo parámetros de accesibilidad universal que permite la comunicación entre Imperial "Alto" e Imperial "Bajo". Fuente: Imagen propia



**Imagen 47:** Antigua feria artesanal de Nueva Imperial, hoy en notable situación de abandono y deterioro. Fuente: Imagen propia



## PROYECTO

### ESPACIOS PÚBLICOS Y MULTICULTURALIDAD

El desarrollo de espacios y edificios de uso público se desenvuelve principalmente en el ámbito de lo intercultural. Este concepto da cuenta de culturas en contacto, el diálogo entre culturas en posición de igualdad; vale decir conocimiento recíproco, respeto y aceptación de lo diferente, el intercambio enriquecedor (MINVU, 2007).

Al desarrollarse el proyecto en una zona vinculada fuertemente con la cultura mapuche es necesario definir la postura que se establece ante esta situación.

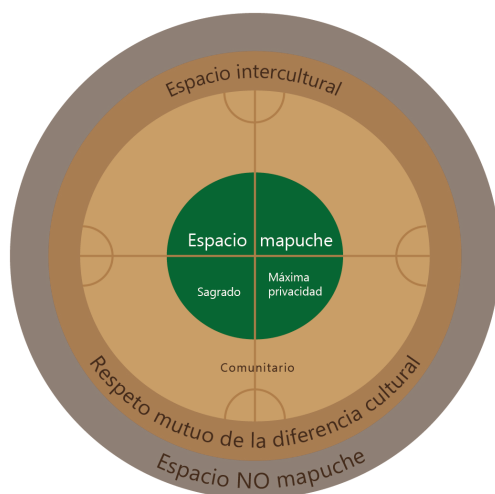


Hoy en día nos encontramos frente al desarrollo de múltiples iniciativas y proyectos vinculados al espacio público que, aunque con las mejores intenciones, no logran dar cuenta de la profundidad de esta cultura, cayendo muchas veces en una reinterpretación artificiosa de elementos simbólicos, que sin un marco o contexto adecuado carecen de sentido para sus habitantes, distorsionando el sentido original y la profundidad de sus conceptos. En la gestión de espacios públicos, cuando se trabaja con la cultura mapuche, es importante comprender las implicancias y consecuencias al usar los elementos propios de esa cultura, y saber determinar cuáles son pertinentes de usar en un espacio compartido con los chilenos u otras culturas (MOP, 2003).

El proyecto, en este sentido, parte de la premisa de que es en su contexto tradicional en el cual esos símbolos y valores cobran relevancia, siendo el espacio urbano un lugar ajeno a esta cultura, que muchas veces no cumple con los requisitos necesarios para otorgar valor real a estos espacios, así como la carencia de un comportamiento adecuado y el respeto que se espera por parte de los usuarios.

**Imagen 48:** Ceremonia de inauguración esculturas mapuche en Plaza de Armas de Nueva Imperial.  
Fuente: Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial

A continuación se expone un texto de José Calfuqueo Nahuelpan, Jefe del Departamento de Cultura y Educación (CO-NADI), el cual representa y da cuenta de la finalidad que persigue el proyecto en cuanto al reconocimiento y articulación con la identidad local vinculada al mundo mapuche, relacionándose esta con la creación de las condiciones necesarias para el desarrollo de las actividades y potencialidades de todos los habitantes, como de un espacio en el cual estas se desarrollen y consoliden.



Fuente: Elaboración propia en base a libro Guía de diseño arquitectónico mapuche para edificios y espacios públicos. Temuco: Ministerio de Obras Públicas. Pág.103

*“La interculturalidad implica un proceso activo de comunicación entre culturas; sin perder su carácter o identidad, las culturas establecen vínculos, contactos e intercambios. De ese modo, se enriquecen mutuamente.*

*Por interculturalidad se debe entender como el proceso de construcción de relaciones dialógicas entre culturas diferentes para lo cual distinguimos 4 momentos:*

**El reconocimiento del otro;** es decir, el reconocimiento de la diferencia que permite distinguir al otro de uno mismo, de acuerdo a sus particularidades culturales. Reconocer la existencia del otro constituye el primer paso para poder acercarse a él.

**El conocimiento del otro;** que hace referencia a la superación de la cognición etnocentrista a fin de salir de uno mismo, en un impulso hacia el otro. El conocimiento del otro es querer y/o poder experimentar el desborde de los límites de los propios parámetros y perímetros culturales.

**El contacto con el otro;** esto implica ir asentando las bases racionales y emotivas para que el contacto deje de ser una experiencia dolorosa causante de heridas y se convierta en una oportunidad de crecimiento mutuo.

**La convivencia con el otro;** se caracteriza por la capacidad-posibilidad de establecer relaciones de igualdad de condiciones fundamentadas en el ejercicio de respeto y reconocimiento de los derechos de todo pueblo, grupos y obviamente, de todos los individuos culturales.”<sup>2</sup>

2. MOP (2003). Guía de diseño arquitectónico mapuche para edificios y espacios públicos. Temuco: Ministerio de Obras Públicas. Pág.103



**Imagen 49:** Actividades celebración We Triipantu  
parque Borde Río.  
Fuente: Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial

## PROYECTO

El proyecto se plantea desde la oportunidad detectada en el terreno de la antigua estación de ferrocarriles de Nueva Imperial para generar un espacio que articule la relación entre el mundo urbano y rural de la comuna, generando a su vez, un espacio de encuentro social y esparcimiento que responda a las actuales necesidades identificadas en la ciudad.

## PROPUESTA

El proyecto es un nuevo frente urbano que articula la relación entre 2 sectores desvinculados de la ciudad. Se compone de 3 niveles, encontrándose en el nivel inferior el programa comercial distribuido en 4 volúmenes dispuestos de manera longitudinal, que contienen una explanada urbana para actividades recreativas. En el segundo nivel se genera un paseo en altura que vincula los principales puntos de acceso al sector alto con el proyecto, así como los miradores urbanos que se encuentran en el tercer nivel.

El presente proyecto se plantea a partir de la oportunidad existente hoy en día en el terreno de la ex estación de ferrocarriles de Nueva Imperial para articular la relación entre el mundo urbano y rural de la comuna. Además de generar el vínculo entre Imperial “alto” e Imperial “bajo”, dos espacios fragmentados que hoy segregan la ciudad. Es, en este gran vacío urbano, donde hoy se desarrollan de forma precaria una gran cantidad de actividades, presentando todas las características y potencialidades para convertirse en un articulador urbano en los ámbitos social, económico y medioambiental. Además, su centralidad e importancia se sustenta en la carga histórica que posee este espacio para la ciudad, siendo históricamente el lugar en torno al cual se desarrolló la comuna y sus habitantes.

Es así como el partido general del proyecto se desarrolla en torno a la creación de un gran espacio público urbano que articule los sectores segregados de la ciudad e incluye la implementación de un terminal rural y un mercado de productos rurales que responda a la actual carencia de estos espacios asegurando el vínculo y la relación urbano-rural de la comuna.

## **RECONOCIMIENTO DE PARTICULARIDADES GEOGRÁFICAS**

Reconocimiento del cerro Huincul y el río Chol- Chol como elementos de valor paisajístico y medioambiental comunal, integrando estos a la ciudad y a su imagen urbana actual.

## **ARTICULACIÓN IMPERIAL “ALTO” E IMPERIAL “BAJO”**

Creación de una nueva fachada urbana que articule los dos sectores que hoy fragmentan la ciudad otorgando además continuidad a la trama urbana.

## **PUNTOS DE ACTIVACIÓN**

Generar puntos programáticamente más intensos y de uso cotidiano que aseguren y potencien el vínculo entre Imperial “alto” e Imperial “bajo”.



### **VARIABLE ECONÓMICA.**

Impulso económico comunal mediante la integración de la actividad productiva rural a las dinámicas económicas urbanas y fomento de la economía de las comunidades indígenas a través de la incorporación de las actividades artesanales y culinarias. Esto se logra mediante la generación de un espacio de comercialización productiva que satisfaga la actual carencia de encadenamiento productivo local.

### **VARIABLE SOCIAL.**

Reconocimiento, articulación y desarrollo de la comunidad local mediante la promoción de la identidad y el patrimonio cultural, preservando la tradición y las actividades colectivas.

Articulación urbana de los elementos segregados mediante la creación de espacios públicos que satisfagan las necesidades actuales de su población.

### **VARIABLE MEDIOAMBIENTAL.**

Reconocimiento de las particularidades geográficas de la comuna a través de la incorporación y relación de estas con el espacio público y el proyecto. Poner en valor los sistemas hidrográficos existentes así como sus dinámicas y preexistencias naturales. Volver a encontrar a la ciudad con el río Chol-Chol y el cerro Huincul.

## USUARIOS

El proyecto reconoce una amplia variedad de usuarios actualmente presentes en el territorio, que pueden ser agrupados según las siguientes categorías:

### **LABORAL.**

Asociación de agricultores rurales, comunidades Mapuche de la comuna, agrupación de Artesanos de Nueva Imperial (Agrupación Fuerza de las Manos, Asociación indígena Rayen Folle, Agrupación de mujeres tejedoras Ñirrefe y artesanos no asociados), y la comunidad local en general.

### **TURÍSTICA**

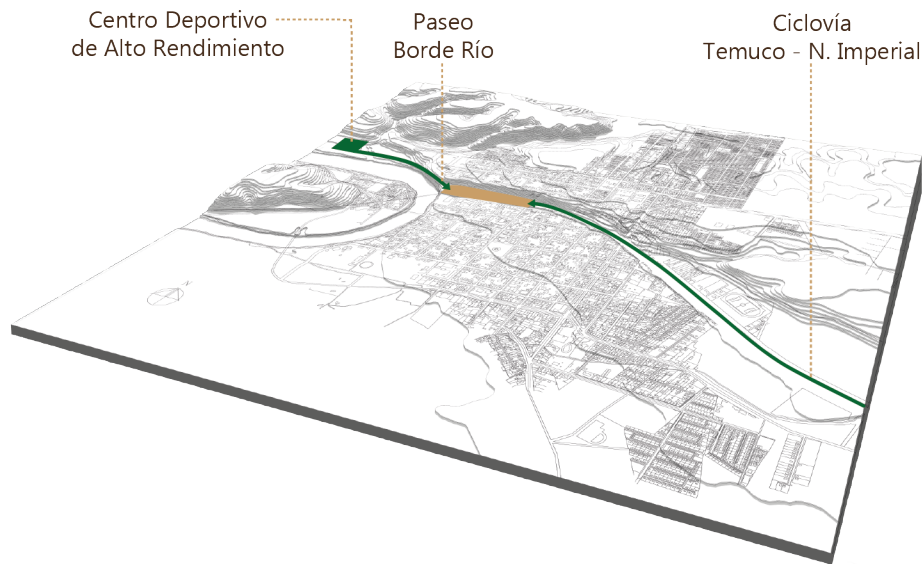
Visitantes nacionales y extranjeros.

### **OCIO**

Habitantes de la comuna de Nueva Imperial y de comunas aledañas, entre ellas Carahue, Teodoro Schmidt, Puerto Saavedra, Almagro y Chol- Chol, las cuales presentan hoy en día vínculos de relación importantes con Nueva Imperial.

### **COMERCIAL**

Habitantes de la comuna de Nueva Imperial y de comunas aledañas, entre ellas Carahue, Teodoro Schmidt, Puerto Saavedra, Almagro y Chol- Chol, las cuales presentan hoy en día vínculos de relación importantes con Nueva Imperial.

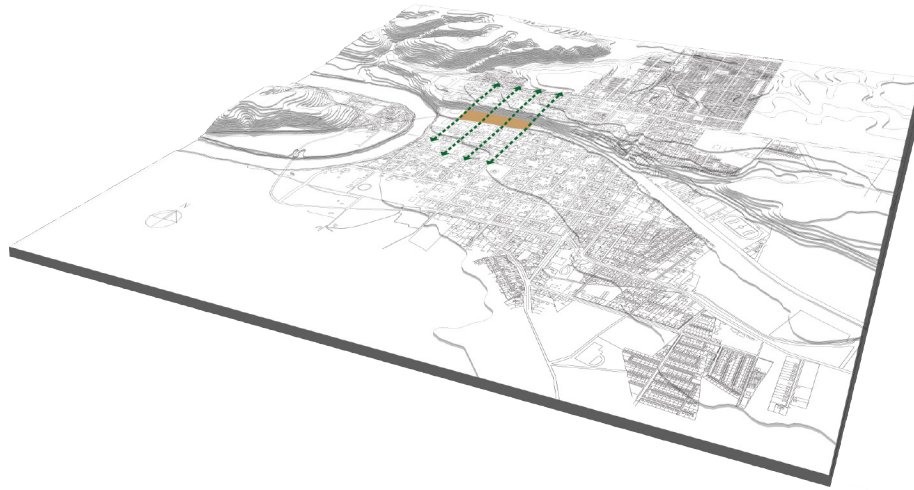


**Imagen 50:** Estrategias urbanas.  
Fuente: Imagen propia

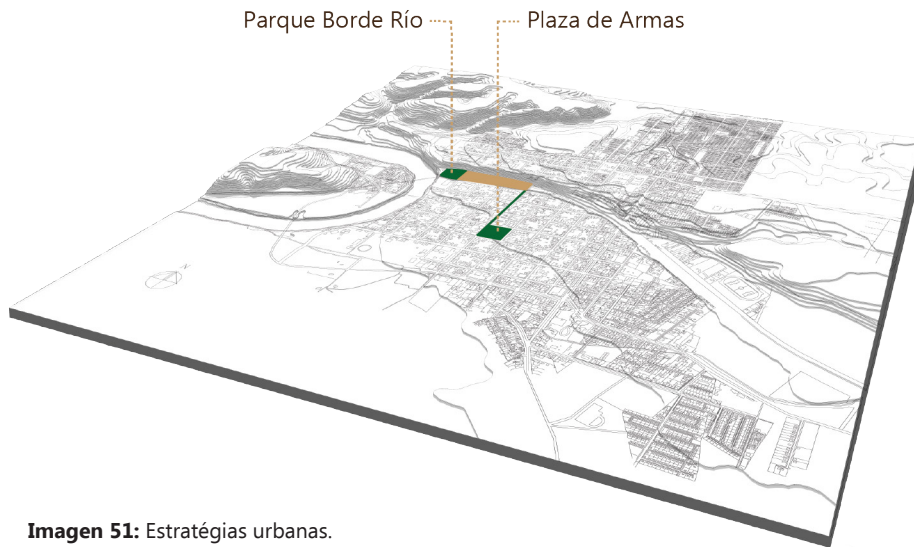
1. Articular y dar continuidad a proyectos a desarrollar en el mediano plazo. Estos proyectos corresponden a:

a) Ciclovía "Temuco-Nueva Imperial": Este proyecto busca generar un vínculo directo entre la ciudad de Temuco y Nueva Imperial a través de una ciclovía construida sobre el trazado de las vías férreas (desmanteladas) del antiguo ramal costero. Este proyecto actualmente se encuentra en la mitad de su desarrollo, llegando actualmente hasta la ciudad de Labranza, entre Temuco y Nueva Imperial.

b) Paseo Borde Río y Centro de Alto Rendimiento de Canotaje: Actualmente el proyecto más ambicioso de la comuna. Consiste en un paseo peatonal a orillas del río Chol-Chol, a través de la ladera sureste del cerro Huincul. Este proyecto se articularía con el Parque Borde río, partiendo en la explanada ubicada junto al Gimnasio Olímpico Municipal, rematando en el sector "Los filtros" en un centro de alto rendimiento de canotaje.

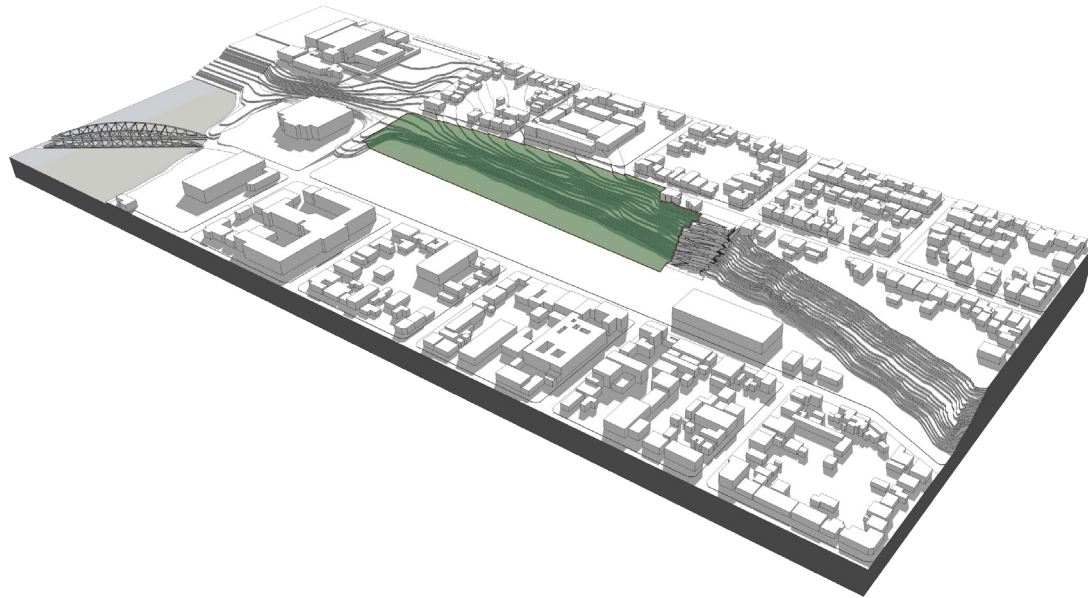


2. Dar continuidad a la trama Urbana vinculando el sector alto y bajo de la ciudad, mediante la continuidad de los principales ejes que hoy se ven interrumpidos en el sector de la ex Estación de Ferrocarriles.



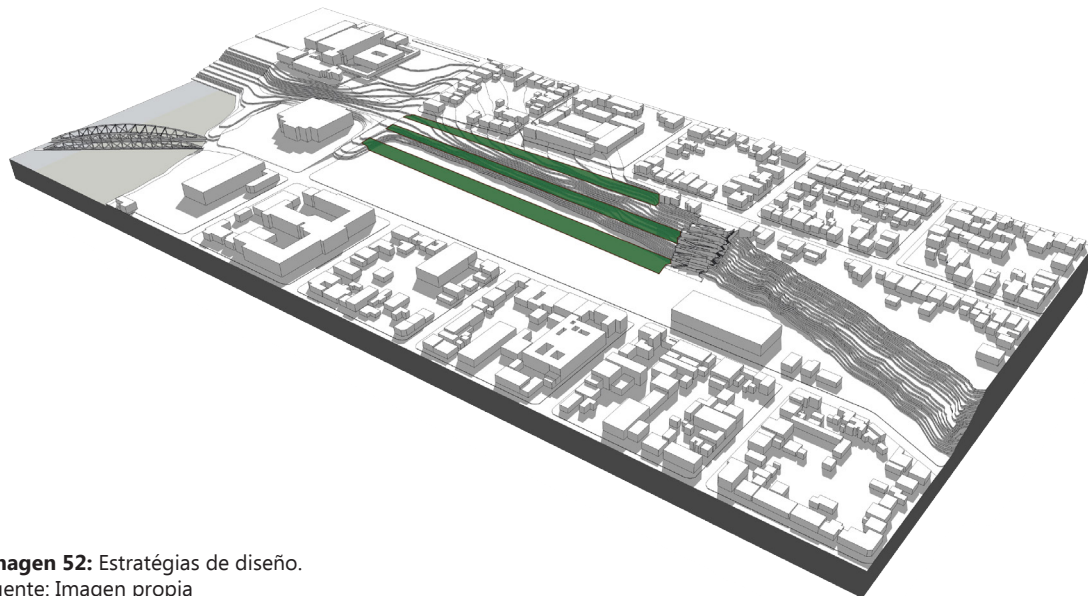
3. Vincular los dos espacios públicos más importantes de la ciudad, hoy desarticulados, los cuales corresponden a la Plaza de Armas y el Parque Borde Río

**Imagen 51:** Estrategias urbanas.  
Fuente: Imagen propia



## 1. GENERAR UN NUEVO FRENTE URBANO

Se establece y delimita un nuevo frente urbano que articule la relación entre Imperial Alto e Imperial Bajo.



## 2. SUBDIVISIÓN EN NIVELES

Se divide el nuevo frente urbano en 3 áreas, teniendo cada una un rol diferenciado.

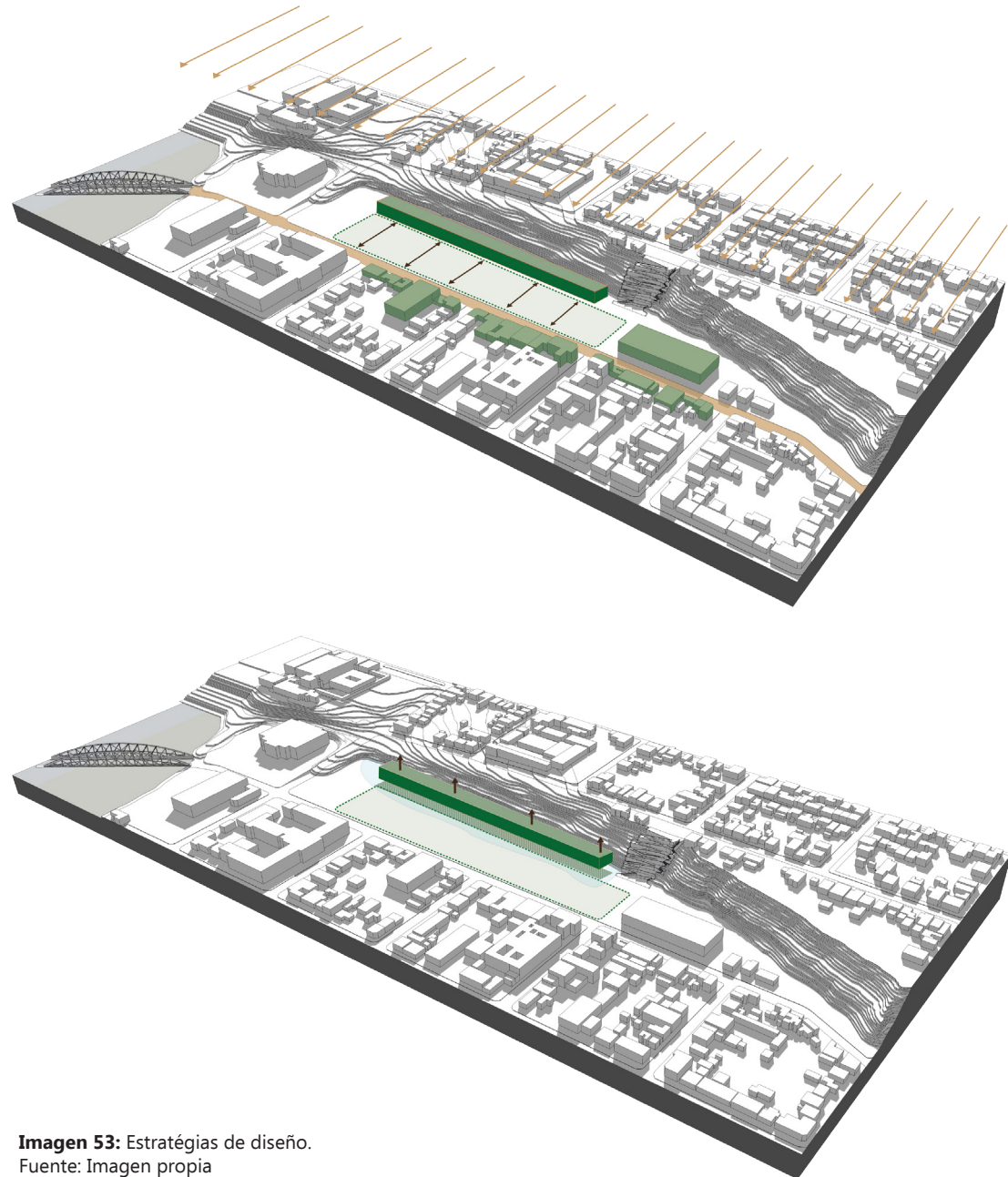
**Imagen 52:** Estrategias de diseño.  
Fuente: Imagen propia

### 3. CREACIÓN DE VOLUMEN PROGRAMÁTICO

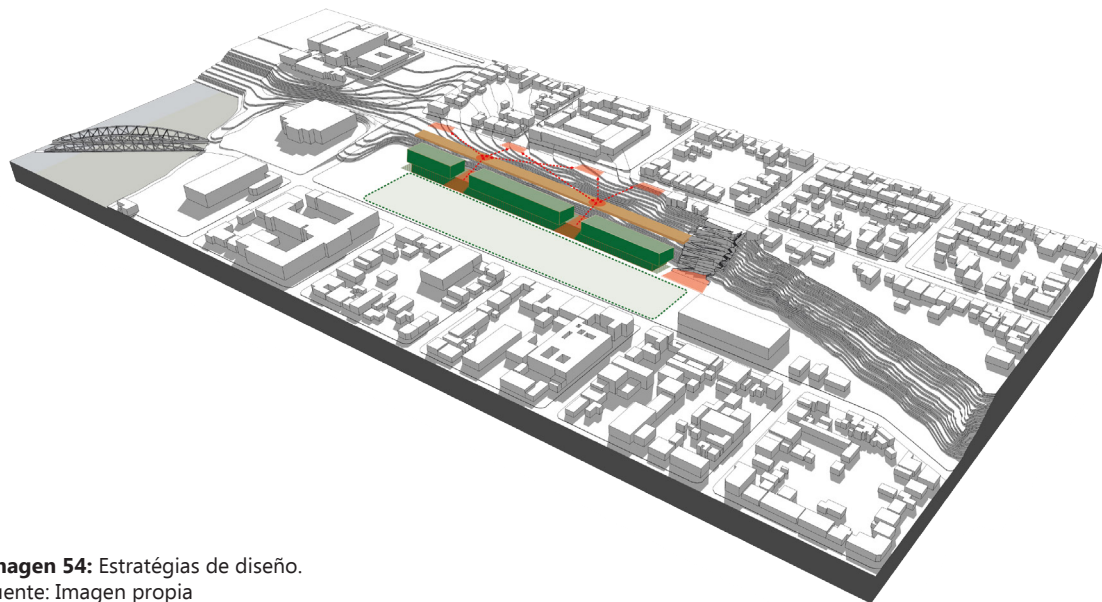
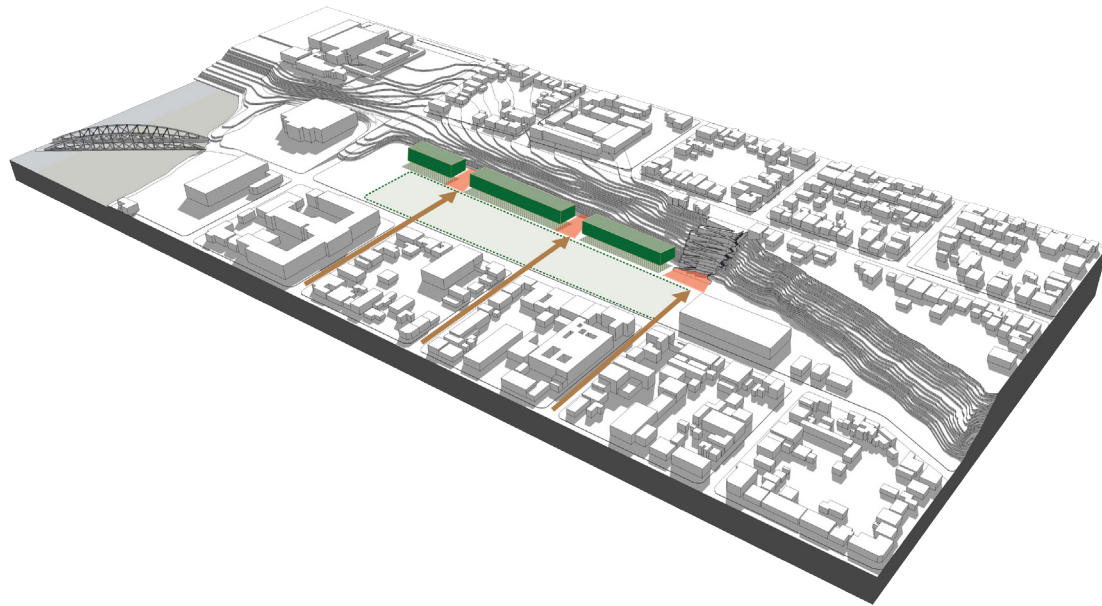
En el primer nivel del nuevo frente urbano se dispone un volumen longitudinal a modo de gran cubierta urbana en el cual se establecerán los distintos programas relacionados al intercambio económico. Este volumen se relaciona en toda su extensión con el actual eje comercial de la Avenida Pinto, configurando ambos un gran vacío urbano. Además, producto de los vientos predominantes durante el otoño e Invierno, el cerro Huincul actúa como un muro natural protegiendo el proyecto de las inclemencias del tiempo.

### 4. ELEVAR VOLUMEN

Debido a las dinámicas particulares del terreno y a la presencia del canal Pichico, el volumen se eleva del nivel del suelo permitiendo y coexistiendo con la inundación ocasionales de este espacio, no interviniendo y adecuándose a estas.



**Imagen 53:** Estrategias de diseño.  
Fuente: Imagen propia



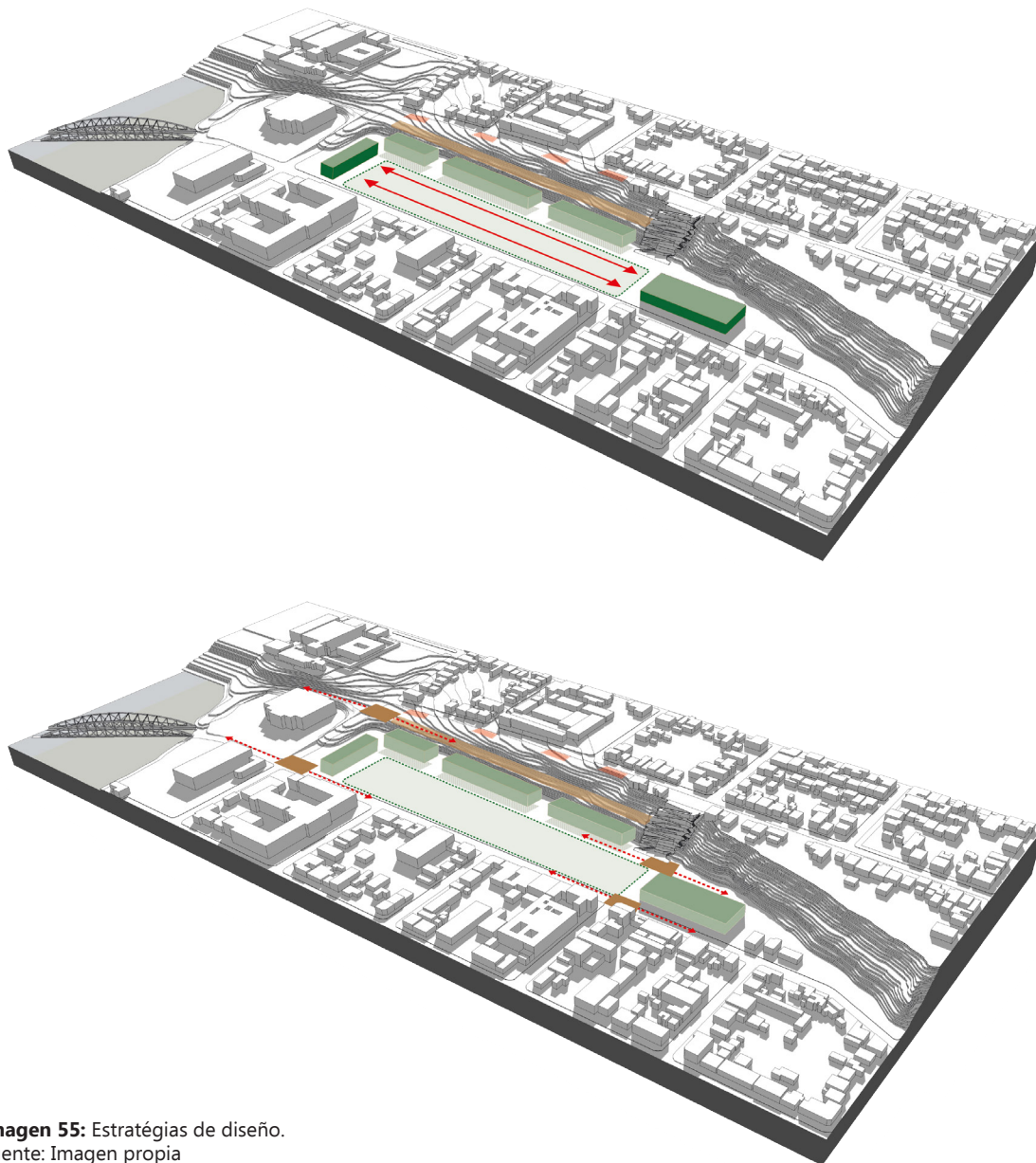
**Imagen 54:** Estrategias de diseño.  
Fuente: Imagen propia

## 5. NODOS ARTICULADORES/ESPACIOS DE ENCUENTRO

Se genera en los remates de los principales ejes de la ciudad vinculados al terreno espacios de encuentro y articulación, vinculando estos puntos con el proyecto y con los principales accesos peatonales que comunican Imperial Alto e Imperial Bajo.

## 6. PASEO EN ALTURA

Con la finalidad de articular el primer nivel con el sector Alto de la ciudad se crea un paseo en altura a modo de terraza urbana que vincula el proyecto con los miradores urbanos de la ciudad.



**Imagen 55:** Estrategias de diseño.  
Fuente: Imagen propia

## 7. POLOS DE ATRACCIÓN

Para asegurar el vínculo y la interacción longitudinal se genera un nuevo Volumen a modo de remate del proyecto, el cual, junto con el actual supermercado mayorista, definen 2 polos de atracción que le dan dinamismo y aseguran un flujo constante en el sentido longitudinal del proyecto.

## 8. REDES DE ESPACIO PÚBLICO

Para vincular el proyecto con los espacios públicos circundantes y asegurar la creación de una red de espacios públicos urbanos se definen puntos de conexión y articulación con proyectos circundantes, así como con los proyectos urbanos a desarrollar en la comuna en el mediano plazo.



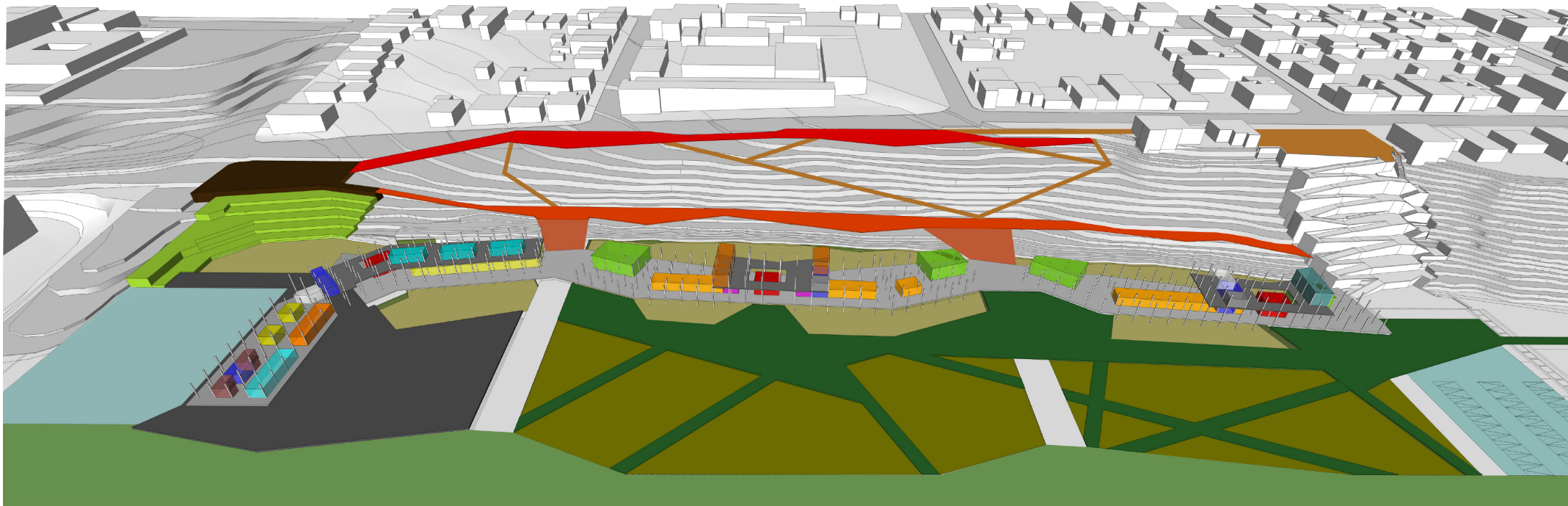
## ZONIFICACIÓN Y PROGRAMA

La plataforma de integración comunal de Nueva Imperial será un espacio de integración y encuentro tanto para el mundo rural como urbano de la comuna. El proyecto se puede dividir en 2 áreas generales, una relacionada con el intercambio económico y el vínculo urbano rural a través de una gran cubierta urbana que alberga el

mercado de productos rurales, cocinerías, espacio para ferias artesanales y talleres, comercio complementario y el terminal de buses rural. La segunda área se vincula con el encuentro social y el diálogo medioambiental a través del espacio público, generando nuevas áreas verdes, paseos, áreas de juego, plazas y remansos, acompañados

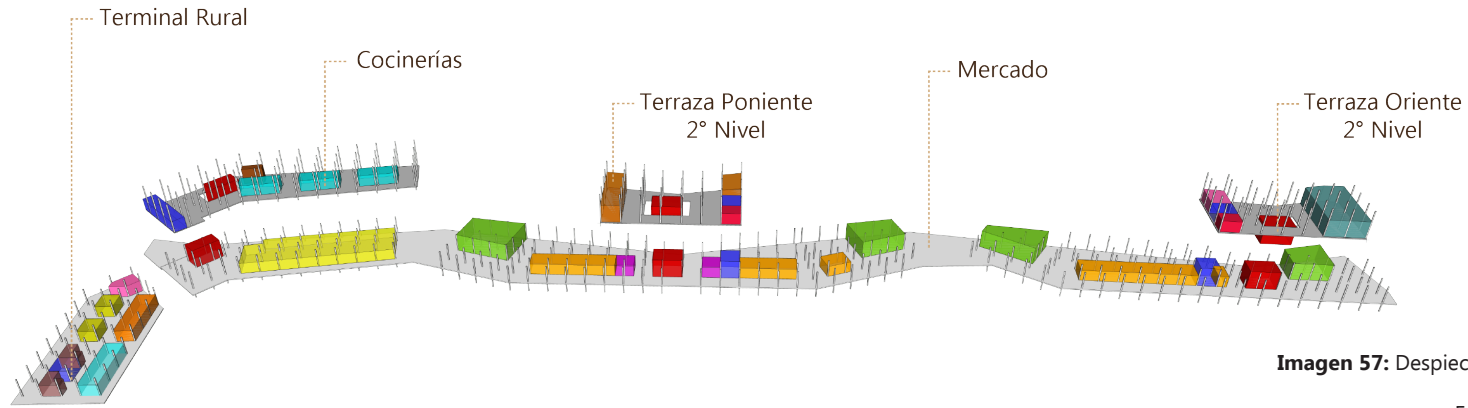
de diversas tipologías vegetales, reconociendo y vinculándose con el canal Pichico y el cerro Huincul además de los miradores urbanos existentes.

A continuación se presentan las principales zonas y programas del proyecto, determinando su ubicación, relaciones y superficies.



**Imagen 56:** Vista General y Zonificación Proyecto  
Fuente: Imagen propia

## GRAN CUBIERTA URBANA



**Imagen 57:** Despiece y Zonificación Gran Cubierta Urbana.  
Fuente: Imagen propia

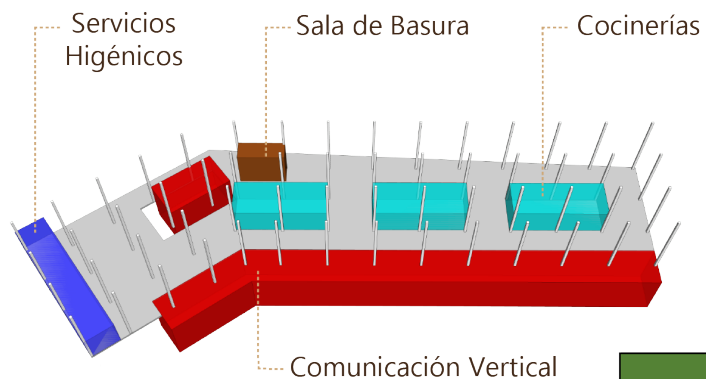
## MERCADO

<b>MERCADO</b>	Puestos verduras y hortalizas	3,9	74	288,6	<b>1038,8 m2</b>
	Puestos Carnicerías/Pescaderías	7,4	6	44,4	
	Área multiuso ferias y actividades	360	1	360	
	Servicios Higiénicos discapacitados	5,2	1	5,2	
	Servicios Higiénicos	16	2	32	
	Locales comerciales Nodo A	80	1	80	
	Locales comerciales Nodo B	55	1	55	
	Locales comerciales Nodo C	51	1	51	
	Locales comerciales Nodo D	74	1	74	
	Sala de Basuras	6,4	2	12,8	

**Imagen 58:** Programa Mercado.  
Fuente: Imagen propia

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>MERCADO</b>	Puestos verduras y hortalizas	3,9	74	288,6	<b>1038,8 m2</b>
	Puestos Carnicerías/Pescaderías	7,4	6	44,4	
	Área multiuso ferias y actividades	360	1	360	
	Servicios Higiénicos discapacitados	5,2	1	5,2	
	Servicios Higiénicos	16	2	32	
	Locales comerciales Nodo A	80	1	80	
	Locales comerciales Nodo B	55	1	55	
	Locales comerciales Nodo C	51	1	51	
	Locales comerciales Nodo D	74	1	74	
	Sala de Basuras	6,4	2	12,8	
	Sala Útiles de Aseo	4	2	8	

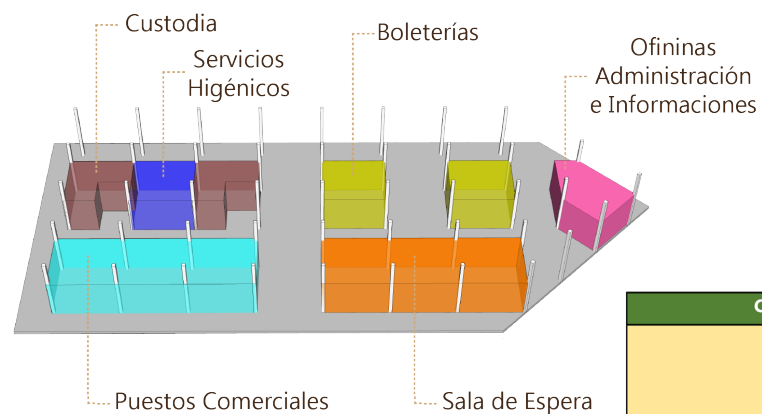
## COCINERÍAS



**Imagen 59:** Programa Cocinerías.  
Fuente: Imagen propia

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>COCINERIAS</b>	Cocinerías (puestos comerciales)	28	8	224	<b>410,6 m2</b>
	Área pública	144	1	144	
	Servicios higiénicos discapacitados	4,6	1	4,6	
	Servicios higiénicos	14	2	28	
	Salas de basura	10	1	10	

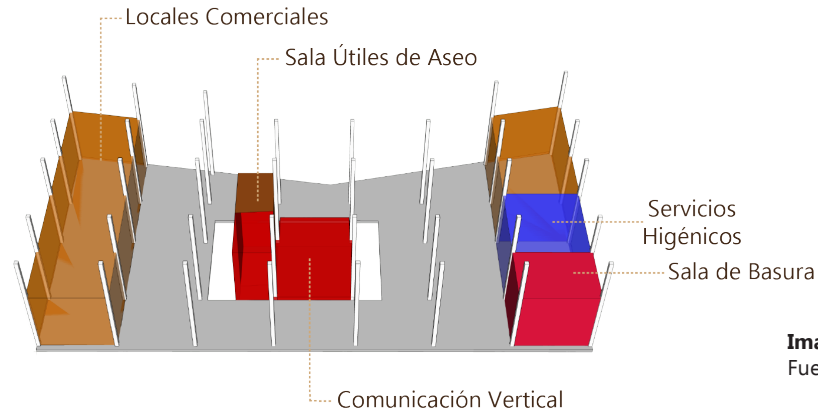
## TERMINAL RURAL



**Imagen 60:** Programa Terminal Rural.  
Fuente: Imagen propia

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>TERMINAL RURAL</b>	Sala de espera	72	1	72	<b>310 m2</b>
	Locales comerciales	7	2	14	
	Servicios higiénicos	8	2	16	
	Custodia	10,5	2	21	
	Andenes espera	110	1	110	
	Oficina administración	15	1	15	
	Boleterías	4	8	32	
	Punto acopio y extracción de Basura	30	1	30	

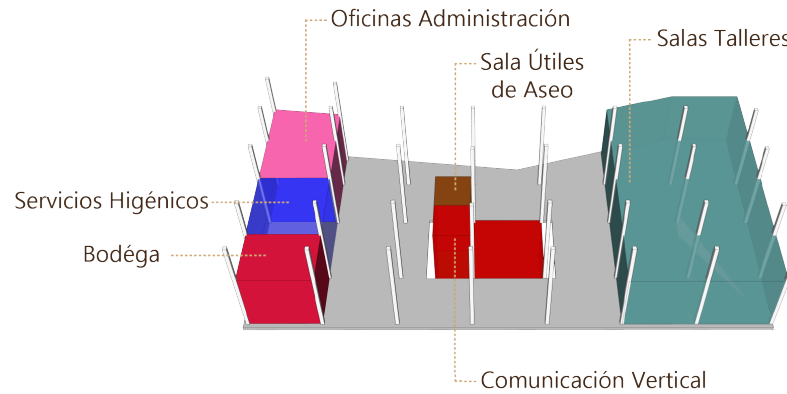
TERRAZA PONIENTE SEGUNDO NIVEL



**Imagen 61:** Programa Terraza Poniente 2° Nivel  
Fuente: Imagen propia

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>TERRAZA SEGUNDO NIVEL 1</b>	Locales comerciales	28	3	84	<b>323 m2</b>
	Terraza pública	208	1	208	
	Servicios higiénicos	15,4	1	15,4	
	Bodega	11,4	1	11,4	
	Sala de basura	4,2	1	4,2	

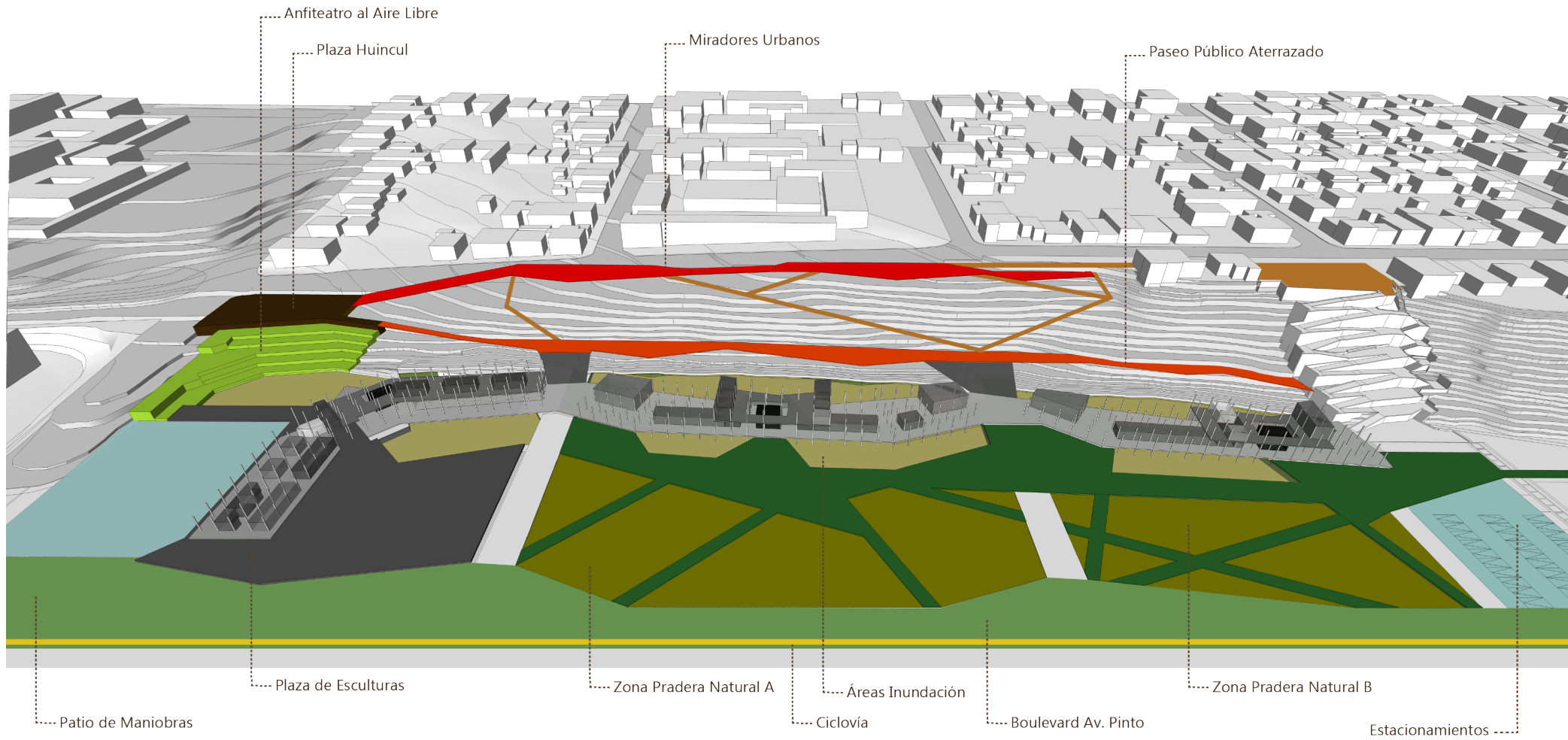
TERRAZA ORIENTE SEGUNDO NIVEL



**Imagen 62:** Programa Terraza Oriente 2° Nivel  
Fuente: Imagen propia

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>TERRAZA SEGUNDO NIVEL 2</b>	Oficina Administración	11,8	1	11,8	<b>319,6 m2</b>
	Terraza Multiuso / Exposiciones	168	1	168	
	Sala Talleres	108	1	108	
	Bodega Materiales	11,6	1	11,6	
	Sala de basura	4,2	1	4,2	
	Servicios higiénicos	16	1	16	

# ESPACIO PÚBLICO



**Imagen 63:** Programa Espacio Público  
Fuente: Imagen propia

## ESPACIO PÚBLICO

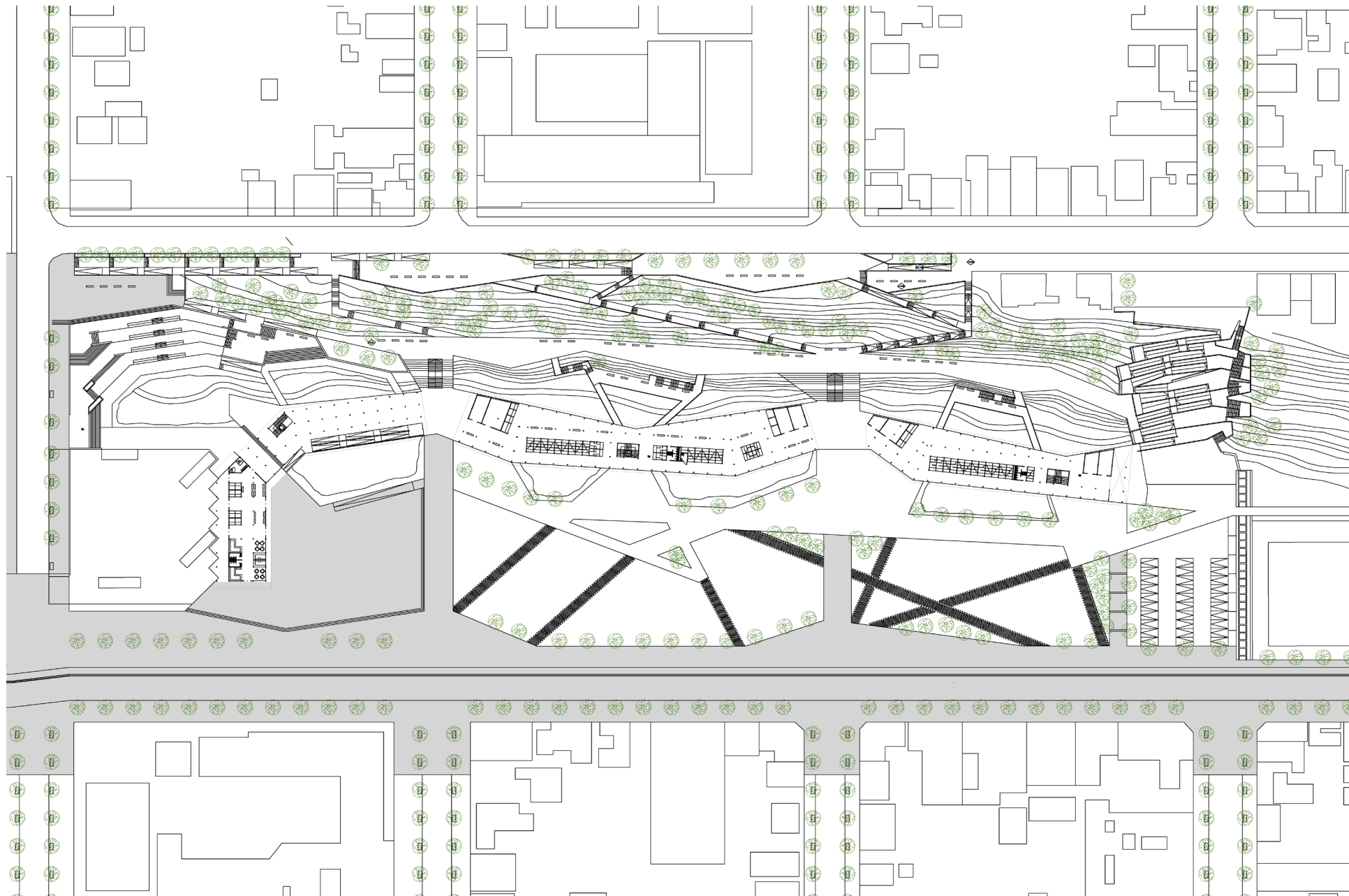
CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>MIRADORES URBANOS</b>	Mirador A	240	1	240	<b>520 m2</b>
	Mirador B	180	1	180	
	Mirador C	100	1	100	

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>EXPLANADA</b>	Plaza esculturas	1515	1	1515	<b>7135 m2</b>
	Zona pradera natural A	3171	1	3171	
	Zona pradera natural B	1975	1	1975	
	Remansos de sombra	474	/	474	

CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>PASEO PÚBLICO SEGUNDO NIVEL</b>	Paseo en altura	1330	1	1330	<b>2859 m2</b>
	Plaza Huincul	426	1	426	
	Anfiteatro al aire libre	745	1	745	
	Terrazas de contemplación	163	/	163	
	Zonas de juego	195	/	195	

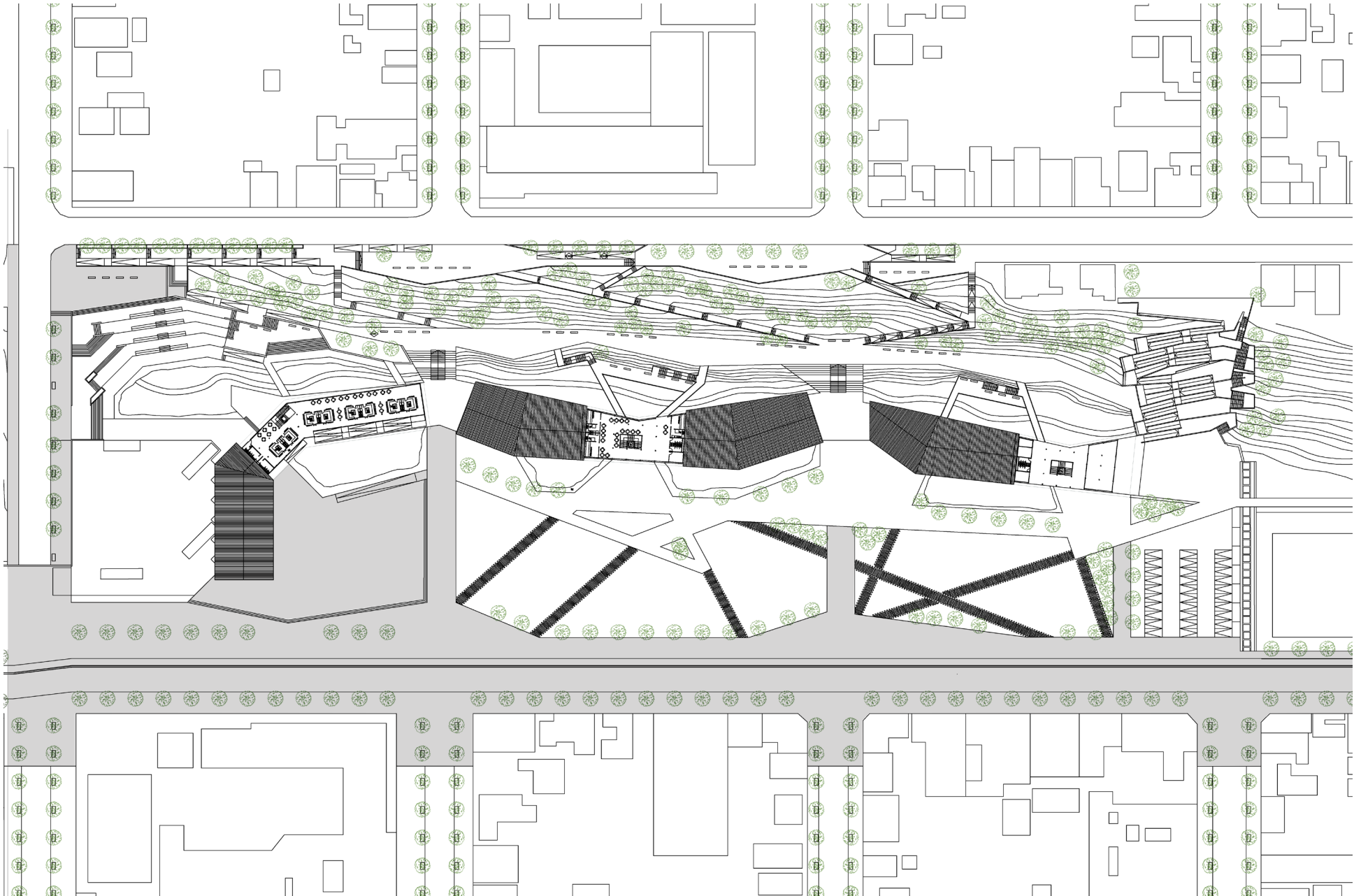
CATEGORIA	RECINTOS	M2	CANTIDAD	TOTALES	SUMATORIA
<b>PROGRAMA DE APOYO</b>	ESTACIONAMIENTOS	725	1	725	<b>2595 m2</b>
	PATIO DE MANIOBRAS	1870	1	1870	

# PLANTA PRIMER NIVEL



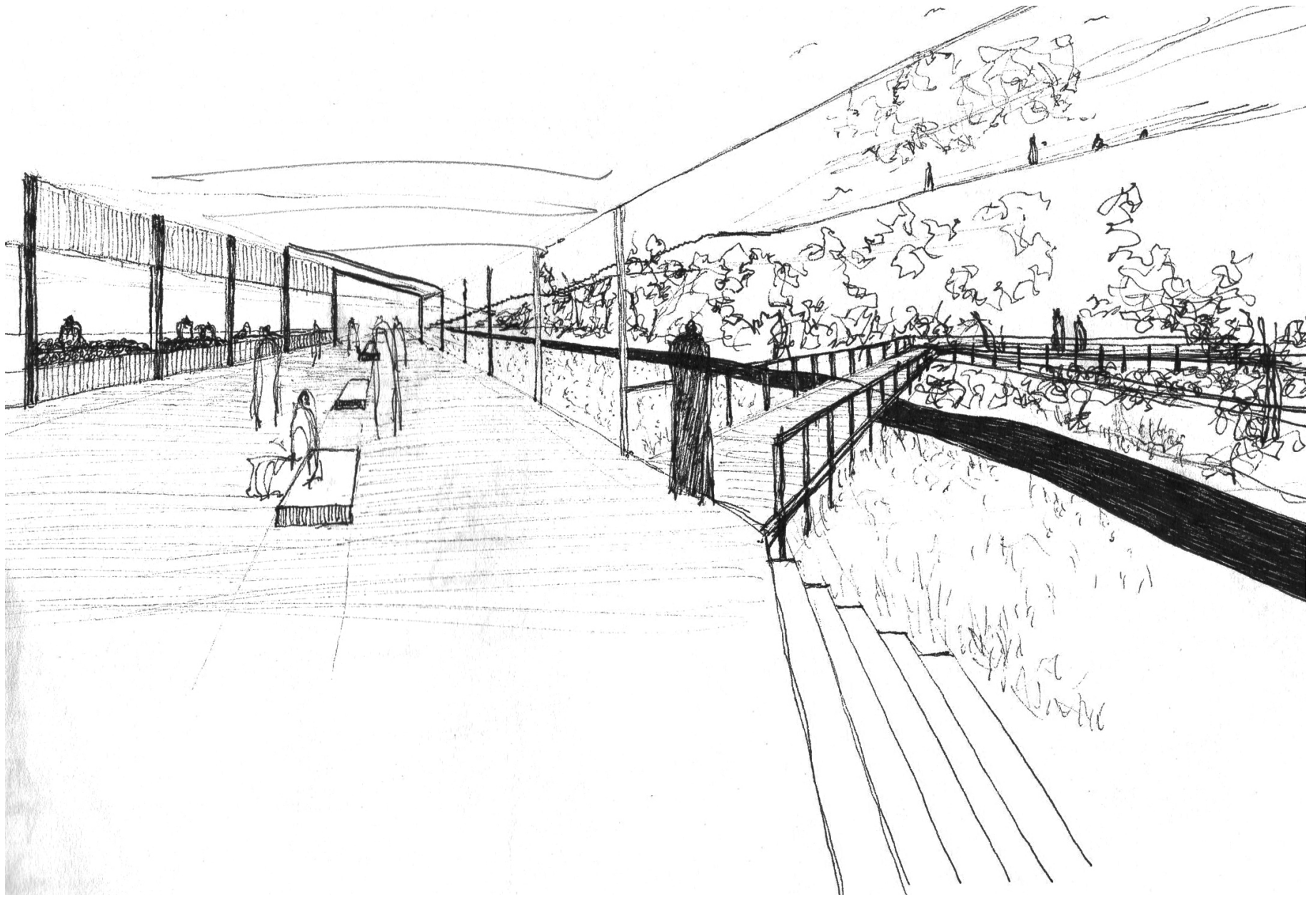
ESCALA 1 : 1500

PLANTA SEGUNDA NIVEL



ESCALA 1 : 1500

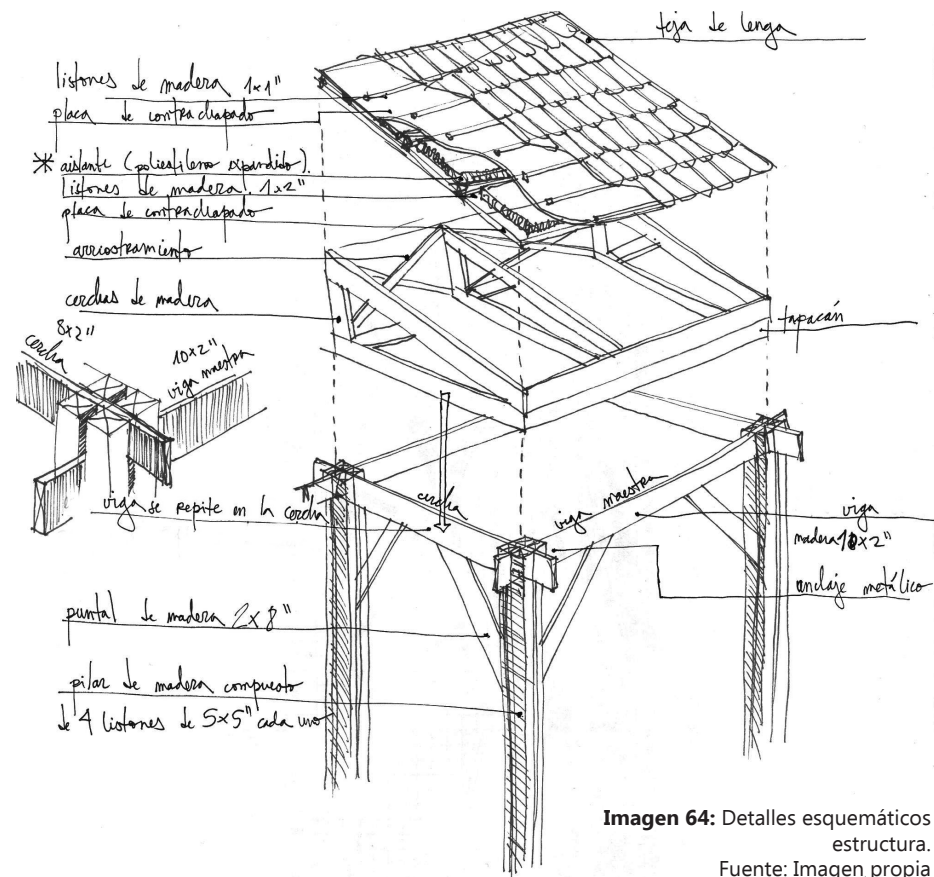
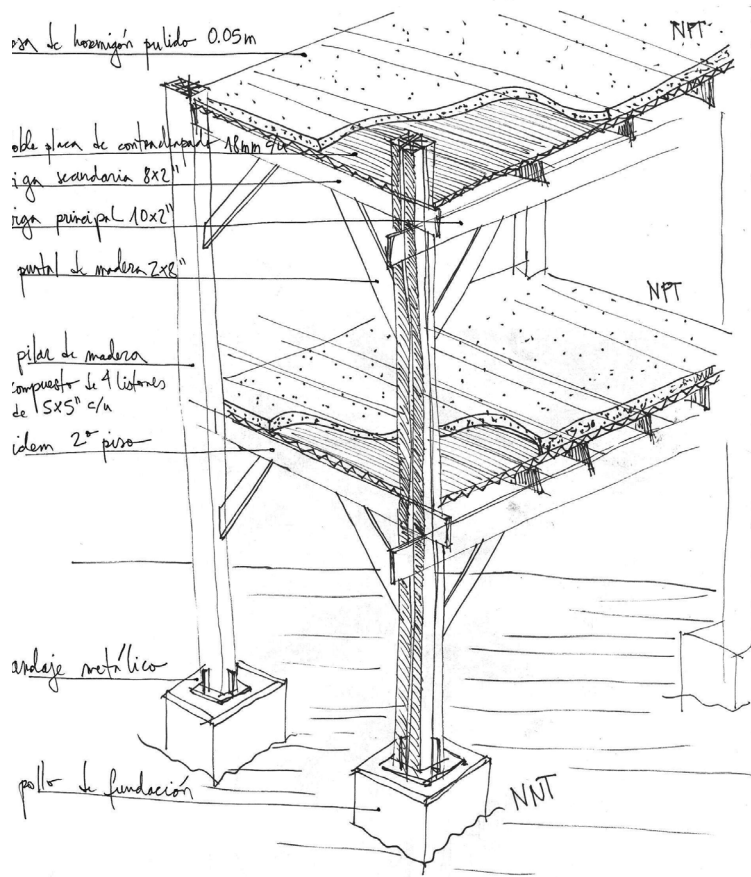




# MATERIALIDAD DEL PROYECTO

El proyecto se desarrolla a partir de una estructura de pilar y viga en madera, la cual permite la adaptación a las condiciones del sistema, apoyando la condición de flexibilidad que el programa requiere. El proyecto se estructura en una volumetría simple en la cual predomina la longitudinalidad versus la trans-

versalidad del elemento construido. El uso de madera y una volumetría reconocible fácilmente busca la creación de un elemento no solo apropiado al lugar, sino que apropiable por la comunidad que lo habita, definiendo un sistema constructivo acorde a la realidad local y a las tipologías reconocidas por sus habitantes.



**Imagen 64:** Detalles esquemáticos estructura. Fuente: Imagen propia

# PAISAJISMO

## CONSIDERACIONES GENERALES

A continuación se presentan los lineamientos generales establecidos para el desarrollo de las áreas verdes del proyecto. La propuesta de estos lineamientos tiene el objetivo de identificar las tipologías de intervención vegetal que condicionaran el tratamiento paisajístico, asociándose con el proyecto de arquitectura, y la función establecida para cada lugar.

## LINEAMIENTOS GENERALES PAISAJISMO

En lo general, esta propuesta responde a los siguientes objetivos y lineamientos de diseño:

- Mantener unidad con el entorno paisajístico y urbano del predio.
- Integrar la propuesta de paisajismo al proyecto de arquitectura y a los usos particulares que este promueve.
- Establecer zonas y/o hitos vegetales que acompañen la función particular dentro del parque, como también que entregue identidad y reconocimiento a través de su colorido, tamaño y textura.
- Acentuar las asociaciones vegetales donde predomine la incorporación de especies nativas.
- Definir la Selección y asociaciones vegetales en base a especies que tengan bajo requerimiento en lo que se refiere al consumo de agua, control fitosanitario y labores de mantenimiento, respondiendo de manera adecuada a las condiciones ambientales y sociales de la comuna de Nueva Imperial.
- Establecer parámetros de manejo vegetal y diseño paisajístico, que favorezcan aspectos de seguridad, como por ejemplo el control visual con el uso de especies bajas y troncos libres.
- Respetar y conservar la mayor cantidad de ejemplares arbóreos presentes en el predio.
- La selección vegetal propuesta debe considerar especies que se encuentran en el mercado regional, en viveros establecidos, y certificados por el SAG.

## TIPOLOGÍAS VEGETALES

Las tipologías vegetales que a continuación se presentan son seleccionadas debido a la función y contribución que significan en el desarrollo de un proyecto integral, respondiendo a los criterios de zonificación establecidos por el proyecto de arquitectura. Estas responden a asociaciones de especies y de distintos estratos vegetales definidos por sus tamaños y alturas.<sup>3</sup>

### ARBORIZACIÓN LINEAL

Corresponde a la composición vegetal que se realiza con arbolado plantado de manera ordenada, lineal, generando patrones y secuencias tanto en áreas pavimentadas, como en zonas de jardines.

Su objetivo es acompañar las circulaciones dentro del Parque, como también marcar bordes y límites. Corresponde a una combinación de especies nativas (60%) e introducidas (40%), de carácter perenne y caduco, de distintos tamaños y ciclos vegetales, entregando dinamismo al área, con presencia de colores otoñales y floración en época estival.

Esta tipología adquiere importancia principalmente en las vías urbanas que rematan en el proyecto, así como el nuevo paseo urbano planteado en la Avenida Pinto, asociado a un boulevard comercial. De igual manera esta composición vegetal es utilizada para demarcar los bordes de las áreas verdes de mayor tamaño y acompañando circuitos importantes como la ciclo vía y algunos de los paseos peatonales.

3. Antecedentes obtenidos de Documento de trabajo "Lineamientos de diseño anteproyecto Parque Los Músicos especialidad de paisajismo" preparado por Ecóloga Paisajista Carolina Devoto de Conterra Ltda para Gonzalez & Rendel Arquitectos. Documento facilitado por Prof. Carolina Devoto, del Proyecto en desarrollo financiado por la Ilustre Municipalidad de Temuco 2016.

### ARBORIZACIÓN CENTRAL

Corresponde a la asociación vegetal que se crea para las áreas de remanso y de mayor espacialidad. Se relacionan con áreas verdes, zonas de estar, nodos y áreas de juego.

Su objetivo principal es formar bosquetes de árboles, los que entreguen un dosel que origine sombras y cobijo, propiciando el uso y estar en esas áreas. Esta asociación corresponde a una combinación de especies nativas (80%) e introducidas (20%), de carácter perenne y caduco, de distintos tamaños y ciclos vegetales, entregando dinamismo al área, con presencia de colores otoñales y floración en época estival.

Estéticamente esta asociación vegetal tiene el valor de contribuir con arbolado de mayor altura, adquiriendo importancia visual y distintos niveles de jerarquía en el proyecto.

En general, estas áreas están asociadas zonas de arbustos de borde, césped y pradera natural.

### **ARBUSTOS DE BORDE**

Corresponde a la asociación vegetal arbustiva, que tiene la finalidad de acompañar circulaciones y limitar bordes. Están localizados en zonas estratégicas, vinculadas principalmente al paso de peatones.

Se componen de especies arbustivas nativas (60%) e introducidas (40%), de carácter principalmente perenne, que entregan verdor y color a las áreas donde se emplaza. Su diseño es lineal, de anchos promedios entre 1,5 a 2,5 metros. Este tratamiento, adicionalmente está indicado para la protección de algunas áreas como son los juegos infantiles y zonas de estar.

### **HERBÁCEAS BORDE CANAL**

Corresponde a la integración de herbáceas que se asocien con el cauce del canal. Esta intervención corresponde a la siembra y/o plantación de plantas que controlen el perfil que se genera entre la cota del parque y el lecho de la zona de inundación vinculada al canal.

Se consideran plantas que se adapten a suelos húmedos. Este tratamiento de borde, no interviene con el cauce del canal o el área protegida. Respeta los criterios de la DOH en el manejo y cuidado de estas instalaciones.

### **JARDINES DE COLOR Y TEXTURA**

Corresponde a asociaciones vegetales que asumen el objetivo de mostrar un paisajismo estético atractivo y de mayor complejidad, utilizando especies y diseño que aporten calidad principalmente a los accesos o a las zonas de mayor visibilidad dentro del Parque. En estos sectores se pretende combinar un diseño que tenga una combinación de arbustos, herbáceas y cubresuelos, que entreguen color y textura.

Para esto se seleccionan especies vegetales de origen nativo e introducido, que sean atractivas a lo largo del año, ya sea por su floración, textura o colorido otoñal.

### **PRADERA NATURAL CON Y SIN FLORES SILVESTRES**

Se considera la creación de una carpeta a nivel de piso denominada pradera natural, la cual tiene la finalidad de cubrir sectores de pastos que crecen naturalmente, los que son de bajo requerimiento hídrico y mantención, respetando las preexistencias y vocación del predio, en cuanto a las actividades que allí hoy se realizan.

Estas áreas están localizadas en la gran explanada que configura el Mercado y la Avenida comercial Pinto, y estarán vinculadas con las tipologías de arbustos de borde, y arborización lineal, encontrando en puntos específicos también arbolado central, los que tendrán el rol de otorgarle verdor en las temporadas donde la pradera entra en receso vegetativo y sus colores son marrones.

Estas áreas igualmente requieren de un trabajo paisajístico y de mantenimiento. Significan una preparación inicial de suelo, y una siembra especial que promueva no solo el crecimiento de herbáceas naturales, sino también de flores silvestres, las que complementarán la estética del parque con su colorido.

# CATÁLOGO DE ESPECIES INCORPORADAS EN EL PROYECTO

## ÁRBOLES NATIVOS PERENNE



*Araucaria araucana*  
**Araucaria- Pehúen**



*Aristotelia chilensis*  
**Maqui**



*Azara lanceolata*  
**Corcolén**



*Embothrium coccineum*  
**Notro**



*Eucryphia cordifolia*  
**Ulmo**



*Gevuina avellana*  
**Avellano**



*Luma apiculata*  
**Arrayán**



*Maytenus boaria*  
**Maitén**



*Nothofagus dombeyi*  
**Coigüe**



*Quillaja saponaria*  
**Quillay**



*Sophora cassioides*  
**Pelú Pelú**



*Eucryphia glutinosa*  
**Guindo santo**





*Persea lingue*  
**Lingue**



*Drymis winteri*  
**Canelo**



*Nothofagus alpina*  
**Raulí**



*Laurelia sempervirens*  
**Laurel maderero**

## ÁRBOLES INTRODUCIDOS CADUCO



*Malus floribunda*  
**Manzano de flor**



*Quercus robur*  
**Encino**



*Liquidambar styraciflua*  
**Liquidambar**



*Aesculus hippocastanum*  
**Castaño de la India**

ARBUSTOS Y HERBÁCEAS NATIVAS



Crocosmia spp.  
**Crocosmia**



Escallonia rubra var. Rastrera  
**Ñipa rastrera**



Geum aleppicum  
**Geum amarillo**



Hebe andersonii  
**Verónica chilena**



Libertia chilensis  
**Libertia - calle calle**



Libertia sessiliflora  
**Libertia azul**



*Geum magellanicum*  
**Geum**



*Cortaderia araucana*  
**Cola de Zorro chica**



*Scirpus nodosus*  
**Junco**



*Sisyrinchium striatum*  
**Huilmo**

ARBUSTOS Y HERBÁCEAS INTRODUCIDAS



*Pennisetum rupelianum*  
**Penisetum**



*Agapanthus Africanus*  
**Agapanto azul**



*Cydonia japonica*  
**Manzanito de flor**



*Glandularia berterii*  
**Verbena blanca hybrida**



*Lavandula stoechas*  
**Lavanda francesa**



*Pennisetum villosum*  
**Penisetum**



*Phormium cookianum*  
**Pita verde enana**



*Nertera granadensis*  
**Coralito**



*Cotula scariosa*  
**Cotula**



*Gunnera magellanica*  
**Nalca enana**



*Hypericum calycinum*  
**Hipérico rastrero**



*Hedera helix*  
**Hiedra común**

## FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

Debido a la alta inversión que se requiere para materializar un proyecto urbano de esta naturaleza el financiamiento debe ser mixto, procurando combinar aportes públicos y privados. Ambos sectores realizan aportes para la planificación, ejecución y mantenimiento.

Luego, para el financiamiento de la ejecución del proyecto se recurre en primera instancia a los fondos públicos. Entre estos se encuentran el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), definidos en la ley 19.175, como un "programa de inversiones públicas, con finalidades de compensación territorial, destinado al financiamiento de acciones en los distintos ámbitos de infraestructura social y económica de la región, con el objeto de obtener un desarrollo territorial armónico y equitativo", que por lo tanto concuerdan con la clasificación del proyecto y mediante el Fondo Regional de Inversión Local (FRIL), los cuales son otorgados desde el Gobierno Regional una vez al año para la libre disposición de las municipalidades en torno a proyectos de infraestructura local. Junto con esto existen actualmente programas del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que apoyan el desarrollo de proyectos urbanos y

espacios públicos, tal como el "Plan Chile Área Verde" y los "Programas de Inversión Urbana" para "Proyectos urbanos integrales" y el "Programa Nacional de Espacios públicos" que puede financiar proyectos de entre 3.000 a 30.000 UF. La arborización puede ser apoyada por la CONAF con el proyecto Bicentenario "Un Chileno, Un Árbol", además del fondo de forestación de CONAF, que dispone de hasta 100 árboles nativos para plantar en zonas urbanas de la ciudad. El financiamiento privado puede obtenerse de donaciones de empresas de la región que tengan programas de responsabilidad social, como las grandes empresas forestales. El financiamiento también puede lograrse a través de concesiones privadas, para implementar por ejemplo sistemas de iluminación por paneles fotovoltaicos, artefactos para la acumulación y purificación de aguas, etc.

Para asegurar la sustentabilidad del proyecto en el tiempo, se creará una Corporación público-privada que administrará el complejo del mercado y la feria, encargándose además del mantenimiento de todo el entorno.

Esta corporación será dirigida por un directorio en que participarán diversos actores, entre los que se encuentra la Municipalidad, los representantes de los locatarios, la cámara de comercio, y la cámara de turismo. Además a la corporación se invitará a participar a representantes del Gobierno Regional y de Servicios Públicos, así como a empresas locales y regionales, de manera de generar redes que permitan consolidar en el tiempo al proyecto.

Para financiar la mantención del proyecto, la Corporación administrará los ingresos obtenidos del pago de patentes de los locatarios y de la subvención anual que la

Municipalidad le otorgará. Además, la invitación a empresas servirá para gestionar nuevos recursos que éstas aporten a la Corporación.

Dentro de las ventajas de la figura de administración propuesta, se encuentra en primer lugar la mayor estabilidad del proyecto frente a cambios políticos a nivel comunal y regional, puesto que el cambio de autoridades (alcalde, concejales) sólo será uno de los diversos factores que componen la Corporación. En segundo lugar, esta figura permite agilizar la gestión y utilización de los recursos financieros, puesto que el sistema público-municipal se caracteriza por su rigidez y burocracia a la hora de ejecutar el presupuesto (lentitud en procesos de licitaciones y adquisiciones).



## CONCLUSIONES

El proyecto de título correspondiente a la última etapa en el proceso de formación de un Arquitecto es sin duda una etapa compleja, llena de desafíos y oportunidades, tanto en lo académico como en lo personal. La libertad otorgada durante este proceso es una herramienta fundamental y de gran valor a la hora de definir y acotar los temas abordados por el proyecto. Esta libertad me permitió volver la mirada hacia mi región y reflexionar en torno a temas de gran relevancia para mí, relacionados en gran medida con el espacio público, el desarrollo urbano y las relaciones que este establece con su entorno inmediato, así como la construcción de un hábitat que albergue sin distinción la diversidad de la cual somos parte.

Con este proyecto se ha podido constatar que la integración es un tema en el que sin duda podemos y debemos seguir aportando como Arquitectos, y es en el espacio público en gran medida donde hoy se presentan las más grandes oportunidades.

La sociedad aún está en deuda consigo misma. Es en la ciudad, en su estructura física, donde se hacen más evidentes estos desequilibrios y en el lugar que hoy se hace más necesario actuar, conjugándose esta necesidad con el rol que tenemos como profesionales de la Universidad de Chile, el cual se orienta al servicio del país y las necesidades de su sociedad.

Este proceso no solo ha sido una gran oportunidad para elaborar un proyecto de las características y dimensiones que se han planteado, sino que también ha sido una oportunidad innegable para reflexionar en torno al desarrollo, la identidad, la inclusión y la diversidad, temas que no podemos evadir en el contexto en el cual hoy nos vemos inmersos y ante las repercusiones que ello tiene en nuestro territorio y sus habitantes.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros y artículos

- Cruces, M. (1978). Antecedentes para el estudio de la historia de la Región de la Araucanía, los orígenes de la propiedad rural 1860-1910. Temuco: Universidad de La Frontera.
- Garrido, J. (1998). Vapores entre Carahue y Puerto Saavedra un viaje económico y social: 1885 – 1960. Temuco: Universidad de La Frontera.
- Jan Gehl. (2006). La humanización del ESPACIO URBANO. Barcelona: Editorial Reverté.
- MINVU, División de Desarrollo Urbano. (2007). Espacios Públicos, Recomendaciones para la Gestión de Proyectos. Santiago: MAVAL, editora e imprenta.
- MOP (2003). Guía de diseño arquitectónico Mapuche para edificios y espacios públicos. Temuco: Ministerio de Obras Públicas.
- Nahuelpan, H. (2004). Centros urbanos: dispositivos de poder en la Araucanía. 1862-1883. Temuco: Universidad de La Frontera.
- PLAN DE DESARROLLO COMUNAL (2014). "PLADECO 2015 – 2018, Comuna de Nueva Imperial". Nueva Imperial; Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial.
- Rivas, M. (1980). Antecedentes para la historia de la Novena Región de la Araucanía; el desarrollo de la economía de la Novena

región de la Araucanía entre los años 1900-1915. Temuco: Universidad de La Frontera.

- Thomson, I. (2000). Historia del ferrocarril en Chile. DIBAM; Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Toledo, E. (2011). La Nueva Imperial, Desarrollo Urbano; "De asentamiento militar, granero de Chile, ciudad acuarela, a la expansión urbana ". Temuco: Universidad Autónoma.
- Uribe, J., Cabrera, R., De la Fuente, A., Paneque M. (2012). Atlas Bioclimático de Chile. Santiago: Universidad de Chile.
- Vásquez, J. (2012). Estudio de la familia Suárez, un acercamiento a la actividad empresarial en la comuna de Nueva Imperial entre los años 1908 a 1950: Una propuesta de enseñanza desde la historia local. Temuco: Universidad de La Frontera.

### Material digital

- Jaramillo, Luis Henríquez. (2013). Cinco décadas de transformaciones en La Araucanía Rural. Polis (Santiago), 12(34), 147-164. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682013000100008> [visitado: marzo 17, 2016].
- Mawromatis, Constantino. (2013). Tensiones y convergencia: El diseño urbano contemporáneo como alternativa a la ciudad dispersa y difusa. Revista INVI, 28(79), 125-163. Disponible en: <https://dx.doi.org/>

org/10.4067/S0718-83582013000300005. [visitado: noviembre 11, 2015].

- Miranda, Taymer, Suset, A, Cruz, Aida, Machado, Hilda, & Campos, Maybe. (2007). El Desarrollo sostenible: Perspectivas y enfoques en una nueva época. Pastos y Forrajes, 30(2), 1. Disponible en: [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0864-03942007000200001&lng=es&tlng=es](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-03942007000200001&lng=es&tlng=es). [visitado: diciembre 21, 2015].

#### PÁGINAS WEB:

- [www.conaf.cl](http://www.conaf.cl)
- [www.dga.cl](http://www.dga.cl)
- [www.indap.cl](http://www.indap.cl)
- [www.minvu.cl](http://www.minvu.cl)
- [www.nuevaimperial.cl](http://www.nuevaimperial.cl)
- [www.observatoriourbano.cl](http://www.observatoriourbano.cl)
- [www.plataformaurbana.cl](http://www.plataformaurbana.cl)

#### MATERIAL CARTOGRÁFICO:

- Instituto Geográfico Militar.1970. Mapa cartográfico Nueva Imperial. Santiago, Primera edición. Esc. 1:50.0000

#### CENSOS DE POBLACIÓN HISTÓRICOS:

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE)

- Censo de Población: 1885.
- Censo de Población y vivienda: 2002.

Todos estos informes en formato .PDF en: [www.ine.cl/canales/usuarios/censos\\_digitalizados.php](http://www.ine.cl/canales/usuarios/censos_digitalizados.php)