An aerial, halftone-style photograph of a city, likely Osorno, Chile. The image shows a river winding through the urban landscape, with several large industrial buildings and structures situated along its banks. The overall tone is blue and monochromatic.

Río, industria y ciudad

**Puesta en valor del pasado industrial y fluvial
de la ciudad de Osorno**

Planteamiento Integral del Problema de Título

Nombre: María Islas Huenún

Profesor guía: Guillermo Crovari Ravest

Semestre de Invierno 2021



UNIVERSIDAD DE CHILE

Río, industria y ciudad

**Puesta en valor del pasado industrial y fluvial
de la ciudad de Osorno**

Planteamiento Integral del Problema de Título

Nombre: María Islas Huenún

Profesor guía: Guillermo Crovari Ravest

Semestre de Invierno 2021

Índice

5	1. Presentación
6	1.1 Resumen
	1.2 Introducción
7	1.3 Motivaciones
	1.4 Tema y problema arquitectónico
8	1.5 Objetivos
9	2. Antecedentes
10	2.1 Reseña histórica de Osorno
13	2.2. Industrialización en Osorno
19	2.2.1 Industria y río
27	3. Análisis urbano
28	3.1 Geografía y clima
30	3.2 Evolución urbana
39	3.3 Configuración urbana
49	3.4 El lugar
57	4. Proyecto
58	4.1 Anteproyecto
62	4.2 Estrategias de diseño
63	4.3 Programa
64	4.4 Referentes
66	5. Cierre
67	5.1 Reflexiones finales
68	5.2. Bibliografía

1 Presentación

Resumen

El siguiente trabajo trata sobre el reconocimiento del patrimonio industrial y fluvial de la ciudad de Osorno, a través de un proyecto urbano – arquitectónico que tiene como objetivo el vínculo entre la ciudad y el río mediante un vestigio industrial como hito articulador. El proyecto se emplaza en Molino Rahue, una de las primeras industrias molineras en la ciudad y la única que poseía un muelle particular para vender harina hacia el norte. La intervención busca reconocer este pasado industrial y el paisaje fluvial en el que se inserta, generando un muelle que recuerda el vínculo entre el molino y el río, una plataforma que reconoce la morfología del borde río y su uso habitable tomando en cuenta el clima lluvioso de la ciudad, y una explanada ciudadana.

Introducción

La economía chilena del siglo XIX se basa en la exportación de materias primas, las que tienen origen en la industria agrícola y minera. Si bien, en un inicio, la industria agrícola se desarrolló principalmente en la zona central y Norte Chico, algunas regiones de la zona sur lograron posicionarse como principales sectores industriales de importación y exportación agropecuario, ayudando firmemente en la economía del país. El crecimiento en la agricultura del sur de Chile se debe principalmente a dos hechos políticos – territoriales: la ocupación y asentamiento en la Araucanía por parte del Estado y, la colonización alemana en el sur de Chile.

Los colonos alemanes lograron establecer y consolidar una industria en poco tiempo, en donde “*las destilerías, las curtiembres y las cervecerías serán los pilares de la industria alemana, que ha poco de fundarse sobrepasará los mercados nacionales para ir hasta la misma Alemania.*” (Estrada, 2017, p.216).¹ Es en este contexto en que Osorno se posiciona dentro de las ciudades del sur más relevantes en exportación de cereales y ganado, tanto dentro como fuera del país, desarrollando una industria que prevalece hasta la actualidad. Hacia 1880, el desarrollo económico y tecnológico experimentado en este período generó grandes transformaciones en Osorno, pasando de ser una ciudad de importante origen colonial a una ciudad industrial. La planta urbana del trazado regular hispanoamericano se orientará hacia una relación con el río y la navegación, los galpones en el borde río y los muelles formarán un nuevo paisaje industrial fluvial. Tras la llegada del ferrocarril, la ciudad vuelve a mirar hacia su interior y el borde río se reemplazará por el borde ferroviario. La industria surgida en la colonización alemana alcanza un segundo auge y los galpones de madera cambiarán al hormigón.

En la actualidad, algunos de estos vestigios industriales prevalecen, sin embargo, y a pesar de su memorable pasado, la ciudad los ha segregado al igual que lo hizo con sus ríos. Es por ello que, resulta importante –e interesante– poner en valor la historia arquitectónica y urbana de la ciudad en este período, tanto por su relevancia económica e histórica a nivel país, como por su propio origen colonial e industrial que aportan elementos urbanos y arquitectónicos de gran valor patrimonial para la comunidad.

¹ Estrada, B. (2017). Jean- Pierre Blancpain. Los alemanes en Chile (1816-1945). Cuadernos de Historia, (7), 215-217 Pág. Consultado de <https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/47209/49206>

Motivaciones

Las motivaciones que me llevaron a realizar esta investigación fueron guiadas por la necesidad de reconocer mi ciudad de origen y la historia que hay detrás de los vestigios que la conforman. Desde pequeña, me llamó la atención ver los enormes y blancos molinos acercándose en la ventana del colectivo dirección al centro, los trenes rayados con garabatos en desuso; vías, puentes y estaciones ferroviarias por donde recuerdo pasaba el tren y lo despedía con mi mano desde la ventana de mi habitación; vías ferroviarias que ahora están tapadas en cajas de vino y puentes en altura que ahora son cruzados por adolescentes que desean cruzar la ciudad desde las alturas; todas estas escenas han sido parte de mi paisaje cotidiano, todos vestigios de una época industrial que desconocía y de un imaginario que no lograba construir del todo.

En la actualidad, estas edificaciones son amenazadas por su deterioro, el uso indebido de sus instalaciones o el notorio avance inmobiliario y urbano, que no respeta la imagen histórica de la ciudad. Sumado a ello, hay un desconocimiento del pasado industrial de sus mismos habitantes, lo que lleva a una segunda motivación relacionada a la necesidad de poner en valor esta historia arquitectónica y urbana, a mirar estos vestigios como una oportunidad proyectual que integre el pasado con la ciudad de hoy.



Figura 1. Vestigios de la ex estación de ferrocarriles, atrás silos de Sociedad Molinera de Osorno y La Unión, 2021.

Figura 2. Molino Rahue, 2021.

Figura 3. Puente ferroviario

Fuente: Elaboración propia

Tema y problema arquitectónico

El tema arquitectónico se resume en lo que se entiende por patrimonio, en cómo este concepto muta, se transforma y depende del contexto en el que uno se inserta. Es interesante ver lo que sucede con el patrimonio industrial en la actualidad, y como tiende a ser degradado por estar en un contexto histórico “reciente”; es un patrimonio emergente e insuficientemente valorado. El problema radica en cómo proyectar desde esta preexistencia de una manera sensible, tomando en cuenta la memoria colectiva que hay en torno a este objeto. Es importante tomar una postura respecto a la ruina, analizar su estado, decidir qué conservar y cómo se abordará el nuevo proyecto, el espacio industrial como valor por mantener y la imagen global de lo construido. Finalmente, ¿cómo integrar este vestigio industrial con el patrimonio natural del río?

En concreto, el proyecto presentado debe resolver estas problemáticas que bordean lo tangible y lo intangible, y más que todo, encontrar una oportunidad de arquitecturizar desde la superposición de todas estas capas: patrimonio, urbanismo, arquitectura, paisaje.

Objetivos

Objetivo general:

Vincular la ciudad con el río mediante la industria como elemento articulador, a modo de poner en valor el patrimonio industrial y fluvial de Osorno.

Objetivos específicos:

- Comprender la importancia del río y su relación con la ciudad mediante el análisis urbano de Osorno
- Delimitar un emplazamiento mediante el catastro y análisis de los vestigios industriales
- Proyectar desde el vestigio industrial y el borde río



2 Antecedentes

Reseña histórica de Osorno

La ciudad de Osorno se transformó desde la Colonia en un importante centro de desarrollo agrícola y ganadero al disponer de suelos fértiles y despejados de bosques, capaces de proveer de alimentos a las ciudades de Valdivia y Villarrica, y a la inmensa población indígena sometida a los rigores del trabajo en los lavaderos de oro de la región. Fue fundada en la región indígena de “*Chauracahuín*”¹ por el gobernador García Hurtado de Mendoza en 1558, con el nombre de San Mateo de Osorno en homenaje a su abuelo, el Conde de Osorno en España.²

Tras el alzamiento indígena de 1598 y la destrucción de la ciudad en la llamada Ruina de las Siete Ciudades, el territorio fue dominado durante casi dos siglos por los caciques indígenas. No fue hasta fines del siglo XVIII que, bajo la iniciativa del gobernador Ambrosio O’Higgins, comenzó el reconocimiento de las ruinas de la antigua ciudad, y con su refundación en 1796 se originó un lento pero sostenido desarrollo urbano.³

A fines del siglo XIX, Osorno conservaba la extensión que tuvo la primitiva ciudad del siglo XVI. No obstante, el damero original estaba completamente ocupado por viviendas y edificios producto del crecimiento económico e industrial experimentado por la ciudad tras la llegada de los colonos alemanes a la región, caracterizado con el surgimiento de curtiembres y destilerías, todas instaladas a las orillas de sus ríos, desarrollándose el transporte fluvial para la exportación de materias primas producidas por la industria.

En este contexto, se comenzó a fines del siglo XIX a desplegar los rieles del primer ferrocarril entre Osorno y Pichi Ropulli, conectando esta sección del ferrocarril hacia el norte del país.⁴

¹ Chauracahuín, del Che zungun, reunión entre las chauras. Huenún (comunicación personal, 31 de junio 2020) se refiere al término: “*Chauracahuín o Chaurakawin (se escribe generalmente ahora de estas dos maneras) significa fiesta o reunión festiva, alegre, entre las chauras (la chaura no es la planta de la murta, es otra, por eso hay que respetar su nombre en este caso). Sería la traducción aproximada Lugar donde se hace la Fiesta o Reunión entre las chauras. Se presume que lo que hoy es Osorno había muchas de estas plantas o arbustos, los que ofrecía un fruto muy dulce, parecido a la murta, con la que nuestros antepasados hacían bebidas y licores (chicha de chauras). Se reunían en esos terrenos para celebrar, conversar, hacer alianzas, etc. De hecho, hay un apellido huilliche todavía vigente que recuerda a ese arbusto: Chaura.*” (Huenún, 2020).

² González Rodríguez, S.; Rivera Sepúlveda, E.; Moraga Feliú, P. (2018). Historia y Presente del Ferrocarril Valdivia - Antilhue - Osorno. Patrimonio Cultural e Industrial. Valdivia-Santiago de Chile: Ediciones Cruces-Cruces. Pág. 14-16.

³ Guarda, G. (1968). La ciudad chilena del siglo XVIII. Santiago de Chile: Centro Editor de América Latina. Pág. 51.

⁴ González Rodríguez, S.; Rivera Sepúlveda, E.; Moraga Feliú, P. (2018). Op. Cit., Pág. 14-16

La dinámica económica alcanzada por Osorno estimuló las migraciones, y con ello el crecimiento de sus límites. Una zona de crecimiento fue hacia el sur, junto a la línea férrea, con la llamada población Ovejería, caracterizada por la presencia de la Casa de Máquinas e industrias como el Matadero y Chiprodal. También se formaron barrios y poblaciones, tal es el caso del barrio Rahue, constituyéndose en una extensa zona de artesanos y obreros.⁵

Osorno se transforma desde la construcción del ferrocarril en un importante nodo ferroviario, tal vez, el más importante de la zona austral del país. Las favorables condiciones para el transporte de la producción ganadera hacia el centro del país aportada por el ferrocarril implicaron la transformación de las actividades económicas de Osorno. La nueva orientación económica, fundada principalmente en base a la explotación de trigo y ganado vacuno, se localizó junto al ferrocarril. Ferias ganaderas, lecherías y molinos se trasladaron hacia el sur-poniente donde fue trazada la línea férrea. Esta impronta productiva permitió contar con trenes lecheros y ganaderos, directos desde Osorno a Santiago y Valparaíso (Barón).⁶



Figura 1. Osorno desde población de Rahue, se puede apreciar el río Rahue en el medio
Fuente: Osorno del Recuerdo – Chile

⁵ Ídem.

⁶ González Rodríguez, S.; Rivera Sepúlveda, E.; Moraga Feliú, P. (2018). Op. Cit., Pág. 14-16

**Siglo XV
Conquista**

1541

*Fundación de ciudades
Santiago*

**Siglos XVI — XVIII
Colonia**

1598

Desastre de Curulaba

1700

*Fundación y refundación
de ciudades*

**Siglo XIX
República**

1845

Soberanía del sur – Ley de Colonización

1851

Primer ferrocarril Caldera – Copiapó

1850

Inicio desarrollo industrial

1855

Tren Longitudinal hacia el sur

Siglo XX

Osorno

1858

Fundación

1599

Destrución y abandono

1796

Repoblación

1846

Primeros colonos alemanes

1880

Inicio primer proceso industrial

1898

*Primer ferrocarril en el tramo
Valdivia – Osorno*

1900

Segundo proceso industrial

1960

Terremoto

Industrialización en Osorno

La ciudad hacia fines del siglo XIX estaba en un activo proceso de transformación, del cual su momento cúlmine fue a comienzos del siglo XX. Uno de los factores que en mayor medida determinaron el crecimiento industrial y económico fue el aporte de los colonos alemanes. El alemán, a diferencia de la mayoría de los chilenos de la época, manifestó un activo espíritu empresarial, el que, sumado a su bagaje cultural (recordemos que, a mediados del siglo pasado, Europa vivía la segunda Revolución Industrial), le permitió desarrollar un papel más decisivo en el fomento de la economía regional.

La iniciativa particular, reflejada en la actividad empresarial, fue un elemento característico en el papel desempeñado en nuestro país por la mayoría de los inmigrantes europeos. Dicha iniciativa también quedó de manifiesto en la cantidad de obras urbanas en la ciudad, desde la pavimentación con adoquines de las antiguas calles de tierra, hasta el trazado de otras en las nacientes poblaciones; nuevos adelantos para el servicio público y también para el uso comercial, como la construcción de puentes o la instalación de vapores fluviales; además de las innovaciones tecnológicas para el fomento de las industrias; un ejemplo de ello es la modernización de las maquinarias de la industria molinera, tras el incremento de demanda por el aumento demográfico. Peralta (1991) señala al respecto: *“sin la iniciativa empresarial de unos cuantos particulares de la zona, no habría sido posible el surgimiento de una industrialización en Osorno”*.⁷

Hacia 1860 tenemos instalados ya a un cierto número de inmigrantes alemanes en el sector urbano de Osorno, los cuales iniciarán a partir de estos años la consolidación de las bases para el surgimiento de la industria manufacturera, expresada en la conformación de una serie de industrias hacia 1880, y que fueron el comienzo de un dinámico proceso de industrialización en Osorno. Las industrias que formaron la base de este proceso fueron las del grupo alimentos, las de alcoholes y bebidas y, la de cueros y pieles. A partir de estas industrias se generó un intenso proceso, que influyó notablemente en los cambios que experimentó la ciudad entre los años de 1880 y 1920. La causa principal de la influencia de estas industrias en la transformación urbana reside en que estas se ubicaron en su mayoría dentro del radio urbano, específicamente en el sector con mayor actividad, e influyó en el desarrollo de los sectores que lo rodeaban, específicamente el área de calle Baquedano con el río Damas.² La ubicación de estas industrias en su mayoría se enmarcaba en los límites del radio antiguo de la ciudad, es decir, el área comprendida entre plaza de Armas por el sur, la calle Freire por el este, y los ríos Damas y Rahue en sus límites norte y oeste respectivamente; lo que se explica debido a la falta de electricidad en la época, y la utilización del río como fuerza motriz para el funcionamiento de las industrias.⁸

⁷ Peralta Vidal, G. (1991). Historia Económica y Urbana de Osorno. Osorno: Impresur Ediciones. Pág. 186.

⁸ Ídem, Pág. 192.

Según Peralta (1991), entre 1880 y 1920 el desarrollo industrial en Osorno atravesó por dos etapas: la primera entre los años 1880 – 1903, y la segunda entre 1904 – 1917. El primer período (1880 –1903) fue la etapa de mayor crecimiento industrial urbano, caracterizado por el proceso de urbanización o migración campo-ciudad. Además, se alcanzó un total de quince industrias en 1880, aumentando a cuarenta y cinco en 1903. Las industrias que se destacaron en este período fueron la curtiduría, la fabricación de alcohol, la cervecería y la elaboración de charqui; siendo las dos primeras de mayor importancia por su dinámica económica más significativa.⁹

Sin embargo, la situación económica cambió drásticamente a comienzos del siglo XX, dándose inicio al segundo período industrial (1904 – 1917), caracterizado por el descenso de importantes industrias del siglo XIX. En primera instancia, la dictación del impuesto de alcohol industrial en enero de 1902 dio de baja casi en su totalidad al rubro de las industrias alcohólicas en Osorno y en toda la región del sur.¹⁰ Además, sumado a la crisis alcohólica, la industria de la curtiduría vivía momentos críticos a causa de la falta de protección por parte de la legislación aduanera nacional; lo que generó una producción poco rentable.¹¹ *“La crisis de dos de sus industrias soportes en el crecimiento industrial, provocó un estancamiento en lo que a producción a gran escala se refiere.”* (Peralta, 1991, p.182).

A fines del siglo XIX, en plena crisis económica e industrial, se produciría la llegada del ferrocarril, uno de los hechos más relevantes en la historia de la ciudad y el territorio sur, cambiando radicalmente la orientación económica del Departamento. El ferrocarril despertó a la ganadería y la explotación maderera, dos sectores que hasta entonces permanecían indiferentes a la economía a gran escala. De igual modo, este período significó la reinención de los industriales alemanes, pasando de la industria de urbe a al campo: *“debió cambiar la mayoría de sus herramientas mecánicas por el caballo y el paisaje de fundo.”* (Peralta, 1991, p. 188).

A partir de 1910, la ciudad entra en un marco de la economía ganadera, pasando a ser la principal fuente generadora de ingresos en toda la provincia de Llanquihue, y constituyéndose como el centro ganadero más importante a nivel nacional. Cabe señalar que este nuevo rumbo económico que tomó la ciudad fue determinante y se mantiene hasta los días de hoy, es decir, es una zona dependiente de gran parte de las actividades económicas del sector rural.

A medida que la ciudad se urbanizaba, aumentaba la población y surgieron nuevas industrias relacionadas con estos cambios. A fines del siglo XIX y comienzos de XX, tenemos el surgimiento de una empresa de luz eléctrica, las fábricas de baldosas y tejas, fábricas de barnices, de carretas y carruajes, etc., las que se relacionaban con la instalación de nuevas construcciones, además de los arreglos de las vías públicas, principalmente pavimentación urbana. El desarrollo de estas nuevas industrias, más la consolidación y auge de las otras antiguas (charqui, maderas) no lograron la capacidad que tuvieron las industrias del siglo XIX. La mayoría de ellas no tuvieron un desarrollo para la exportación, y sus productos respondían a la satisfacción de un mercado local.

En general, el proceso de industrialización de la provincia de Llanquihue en la primera década del siglo XX fue un período de lento de crecimiento; el que se basó principalmente en la industria de la alimentación (molinos harineros e industrias de charqui).

⁹ Peralta Vidal, G. (1991). Op. Cit., Pág. 193-194.

¹⁰ Ídem, Pág. 181.

¹¹ Ídem, Pág. 182.



Figura 2. *Osorno desde Altos de Pilauco. Sector industrial de Alejandro Hess, a las orillas del río Damas, 1895. Las fábricas corresponden a cecinas, charqueo, ladrillos y jabón. Jerman Wiederhold, 1893*
Fuente: Enterreno Chile

La capacidad industrial de la provincia de Llanquihue, en el contexto general del desarrollo industrial del país, presentó un índice de crecimiento que se encuentra por debajo del promedio de la industria nacional, lo que se explica por dos razones; primero, una disminución del ritmo del crecimiento industrial de la provincia (explicado anteriormente), y segundo, por la importante concentración industrial en Santiago y Valparaíso. En relación con ello, hacia 1895, Santiago concentraba un cuarenta y tres por ciento del total industrial censado por la SOFOFA,¹² en 1908 con un veinticuatro punto seis por ciento,¹³ y en 1918 concentraba un treinta por ciento de todas las industrias del país.¹⁴

De igual modo, los bajos índices de crecimiento de la provincia de Llanquihue desde el año 1914 se debe a que las estadísticas elaboradas no contabilizaron los pequeños talleres industriales. Estas, junto a las industrias mayores, pasaron a suplir las deficiencias de la carencia de industrias en sus rubros respectivos. Hacia 1919 la provincia ocupó el tercer lugar a nivel nacional, siendo superada por Santiago y Valparaíso, lo que nos indica que la región podía solventar el mercado local ante la falta de industrias importantes, mediante la gran cantidad de pequeños talleres de tipo artesanal.

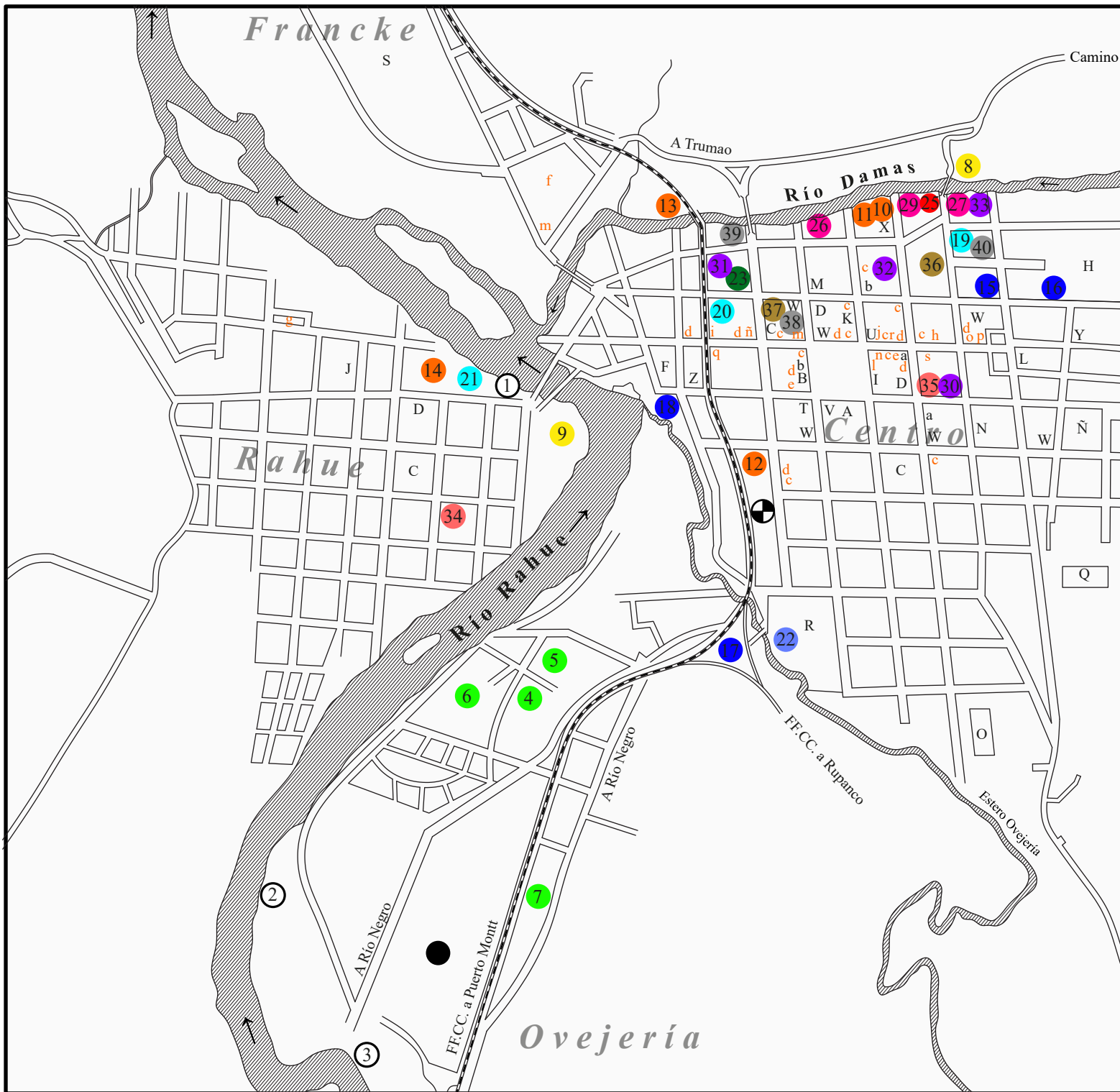


Figura 3. Antigua bodega de mercadería ubicada a las orillas del río Rahue, lugar en donde llegaban productos en vapores desde el puerto de Trumao
Fuente: Ovejera Histórico

¹² Montenegro (1947) en Peralta (1991), Pág. 228.

¹³ BSF: año XXVII; núm. 10, p. 700, octubre 10 de 1910. En Peralta (1991), Pág.228.

¹⁴ AE: vol. Industria manufacturera, p. p. 4. En Peralta (1991), Pág. 228.



industrias

⊕ Estación FF.CC. (1916)

● Maistranza (1935)

---- Línea férrea (1989)

⌋ Puentes (desde 1880)

○ Puertos (1860 – 1960)

1. Puerto Rahue

2. Puerto Aravena

3. Puerto Oyarzún

● Industrias varias
(1930 – actualidad)

4. Matadero

5. Frigorífico

6. Chiprodal

7. ECA

● Complejos industriales (1880 – 1900)

8. Alejandro Hass
(incluye fábricas de cecinas, charqueo, ladrillos
y jabón).

9. Enríque Günter
(incluye aserradero, mueblería y elaboración e
instalación de materiales de construcción).

● Molinos de trigo
(1860 – actualidad)

10. Schott Hnos.

11. Menge Hnos.

12. Williamson, Balfour y Cía.

13. Augusto Thomas

14. Molino Rahue

● Industrias de la cerveza (1850 – 1930)

15. Jorge Hube

16. Jorge Aubel

17. Gustavo Walther

18. Federico Eberthardt

● Industrias de la destilería (1880 – 1900)

19. Germán Hube

20. Hille y Angelback

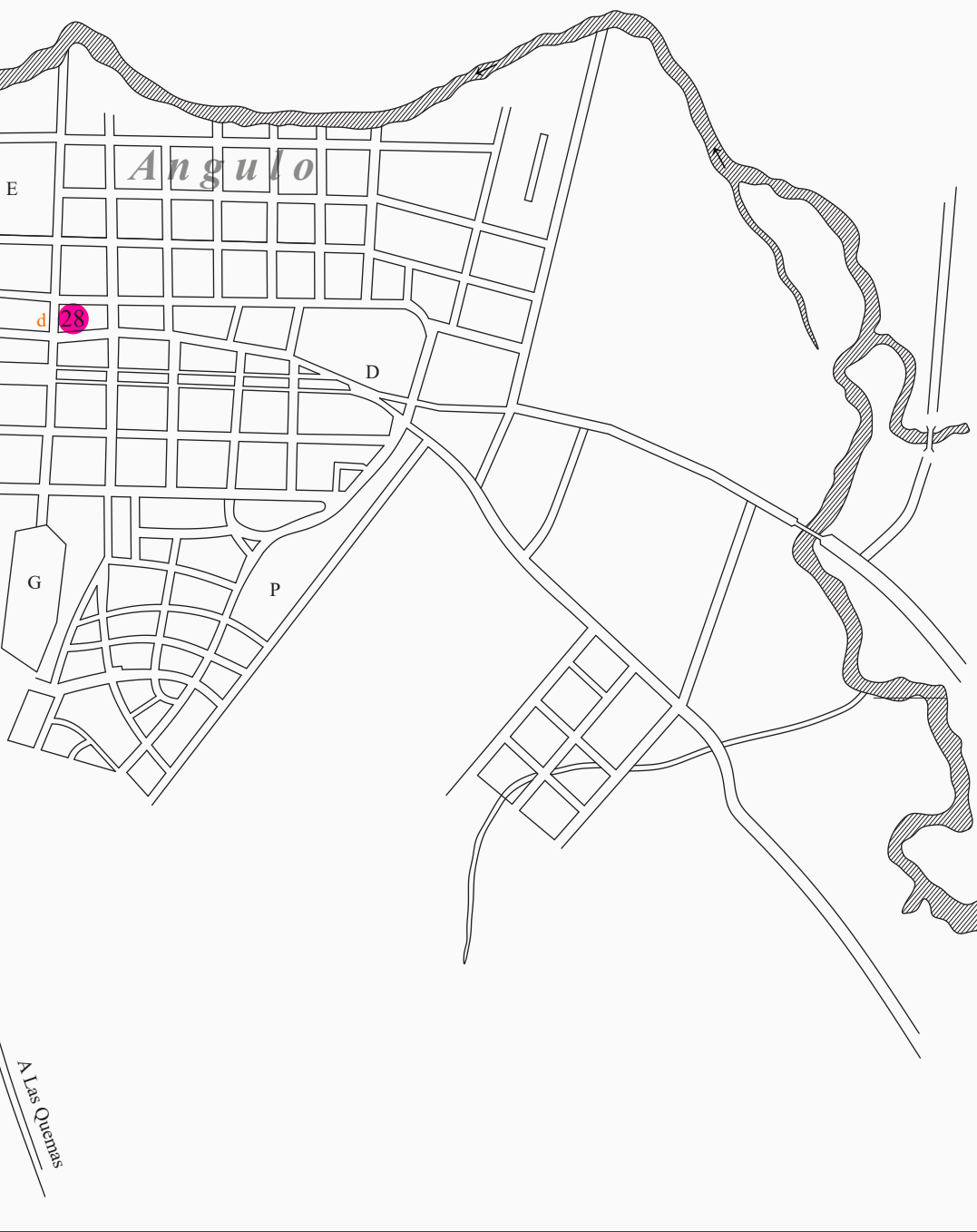
21. Sommer y Momberg

● Fábrica de bebidas gaseosas

23. Pedro Ithurria

● Industria de electricidad

24. Guillermo Schencke



Plano de los principales equipamientos en Osorno entre los años 1880 – 1958.

Fuente: *Elaboración propia*

servicios

- A Municipalidad de Osorno
- B Gobernación Provincial
- C Carabineros
- D Cuerpo de Bomberos
- E Hospital San José
- F Cruz Roja
- G Cementerio General
- H Cementerio Alemán
- I Catedral
- J Parroquia Rahue
- K Iglesia Protestante
- L Convento San Francisco
- M Instituto Alemán
- N Liceo de Hombres
- Ñ Liceo de Mujeres
- O Estadio Municipal
- P Estadio Alemán
- Q Cárcel
- R Regimiento
- S Aeródromo
- T Banco de Chile
- U Banco de Osorno y La Unión
- V Impuestos Internos
- W Consulados
- X Clínica Kappes
- Y Investigación
- Z Juzgados
- a Periódicos y radioemisoras
- b Correos y telégrafos

comercios

- c Restaurant, hotel y similares
- d Farmacias
- e Cines
- f Feria Osorno
- g Feria Llanquihue
- h Tiendas varias (*Simca 1000, Casa Roth, Casa del Plástico, "La Gran Vía", ect.*)
- i Ferretería de Guillermo Kapstein
- j Sucursal Saelzer y Schwarzenberg
- k Almacén de Ricardo Piwonka
- l Casa Carstens
- m Casa Geisse
- n Mercería y ferretería San Pedro
- ñ Ferretería El Candado
- o Ferretería Francesa
- p Casa Aunch
- q Tienda Nahmias y Sanhueza Ltda.
- r Tienda La Reina
- s La Riojona

● **Industria del charqui**
25. Sociedad Piwonka y Schmidt

● **Industria de la curtiduría (1860 – 1920)**
26. Guillermo Schencke
27. Adolfo Stumpffoll
28. Juan Kristen
29. Gustavo Schmidt

● **Industria de la madera (1870 – 1930)**
30. Germán Stückrath
31. Enrique Daetz
32. Guillermo Twele
33. Armando Stumpffoll

● **Materiales de construcción**
34. Fábrica de baldosas de Guillermo Freude
35. Fábrica de tejas y baldosas de Francisco Fuchslocher

● **Fábricas de carretas y carruajes**
36. Fernando Schwager
37. Ricardo Hiedel

● **Industrias metálicas**
38. Fundición de Martín y Morawitz
39. Fundición de Enrique Laussen
40. Herrería de Carlos Rodríguez

Industria y río

Antecedentes

La importancia del agua en Osorno radica desde su fundación; recordemos que los primeros asentamientos de la ciudad colonial fueron al borde de los ríos Damas y Rahue, debido a que eran una importante fuente para el consumo, y en labores agrícolas; además de prestar facilidades en la comunicación con Valdivia.

Posterior a su repoblación, en 1797, el gobernador Juan Mackenna desarrolla los que serían los primeros asentamientos industriales en la ciudad, con la instalación de rústicos molinos a orillas de los ríos y, así aprovechar la fuerza motriz que generaban para los procesos industriales.

A partir de 1880, tras la llegada de los colonos alemanes a la región, se da comienzo a un importante proceso de industrialización en Osorno, caracterizado con el surgimiento de curtiembres y destilerías, todas instaladas a las orillas del río Damas. Si bien su ubicación respondía a las mismas razones de fuerza motriz y evacuación de desechos, existía otro motivo principal que aseguró su establecimiento a orillas del río: el desarrollo del transporte fluvial para la exportación de materias primas producidas por la industria.

Gracias al transporte fluvial, la ciudad asentó sus bases económicas mediante la apertura de una amplia industria que beneficiaba a un mercado internacional, nacional y local; lo que se vio potenciado a la llegada del ferrocarril en 1898. En general, el agua siempre ha sido una fuente no solo de consumo, sino también es una de fuerza motriz, y de transporte; además de evacuación de desechos; razones que asocian el agua a las instalaciones industriales. Sin duda, tales características representan el surgimiento industrial temprano en Osorno.

A partir de lo anterior, se puede aventurar la conclusión de que, si bien la industrialización en Osorno tiene una importante relación con la llegada del ferrocarril, previamente existieron procesos industriales vinculados al desarrollo del transporte fluvial; lo que se evidencia en el surgimiento de un importante número de industrias en la ciudad desde 1880 al 1900.

Siglo XIX

La existencia de los ríos en la ciudad resultaron ser una fuente importante en el proceso de industrialización; durante el siglo XIX, antes de que la llegada del ferrocarril irrumpiera en las apartadas tierras de Osorno, el medio de comunicación más expedito para el transporte era la navegación fluvial a vapor. La navegación fluvial fue un elemento de suma importancia para el desarrollo económico de la región, debido a la ausencia de caminos en buenas condiciones para el tráfico de mayor envergadura, lo que dejaba al transporte fluvial como el único medio que permitía la exportación e importación de materias primas hasta el puerto de Corral, para su despacho hacia el norte del país.¹⁵

La principal ruta fluvial utilizada en Osorno era la del río Bueno y del río Rahue, la que conectaba con la provincia de Valdivia, específicamente con el puerto de Corral. El eje Valdivia-Corral se constituyó como el centro comercial más importante del extremo sur de Chile; y después de éste, el principal puerto de carácter local en la región fue el de Trumao, situado a unas treinta millas de la desembocadura del río Bueno y casi en la confluencia de éste con el Rahue. El puerto de Trumao se constituyó en el centro del comercio fluvial de toda la provincia de Valdivia y, más tarde, también de Llanquihue.¹⁶

El avance de la navegación permitió asegurar la conexión con Osorno y La Unión a través de la navegación del río Rahue y río Bueno, contando con vapores que hacían este recorrido para las empresas Compañía Sudamericana de Vapores y Prochelle & Cía. De este modo, alrededor de 1890, surcaban la región cerca de treinta vapores por los ríos Queule, Toltén, Bueno hasta Trumao, Cruces hasta las cercanías de San José de la Mariquina, y el Calle Calle hasta Arique. (González Rodríguez, S.; Rivera Sepúlveda, E.; Moraga Feliú, P., 2018). Ya para 1908, eran cincuenta vapores los que se dedicaban a la navegación fluvial en la zona, formándose así una red que extendió su accionar hacia Puerto Montt, Talcahuano, Valparaíso, algunos países de la costa del Pacífico, alcanzando incluso hasta Europa.¹⁷

En el año 1889 se conformó la Empresa de Navegación Unión – Osorno, entre propietarios de los departamentos de ambas ciudades. En 1889 se constituyó la sociedad “P. y E. Sommer”, con el objetivo de navegar comercialmente con los vapores “Rahue” y “Mosquito” por los ríos y lagos del departamento de Osorno y sus alrededores.¹⁸ Esta misma sociedad realizó al año siguiente la canalización del Rahue en el trayecto hasta Cancura, para su navegación comercial. Hacia 1893 ya contaba con tres vapores, al sumarse aquel año el vapor “Río Bueno”.¹⁹

¹⁵ Ídem, Pág. 156.

¹⁶ Peralta Vidal, G. (1991). Op. Cit., Pág. 155.

¹⁷ González Rodríguez, S.; Rivera Sepúlveda, E.; Moraga Feliú, P. (2018). Op. Cit., Pág. 12.

¹⁸ El Correo de Osorno: año III, núm. 21 de 1907. En Peralta (1991), Pág. 157.

¹⁹ La Voz de Osorno: año XVI, núm. 1388, febrero 14 de 1908. En Peralta (1991), Pág. 157.

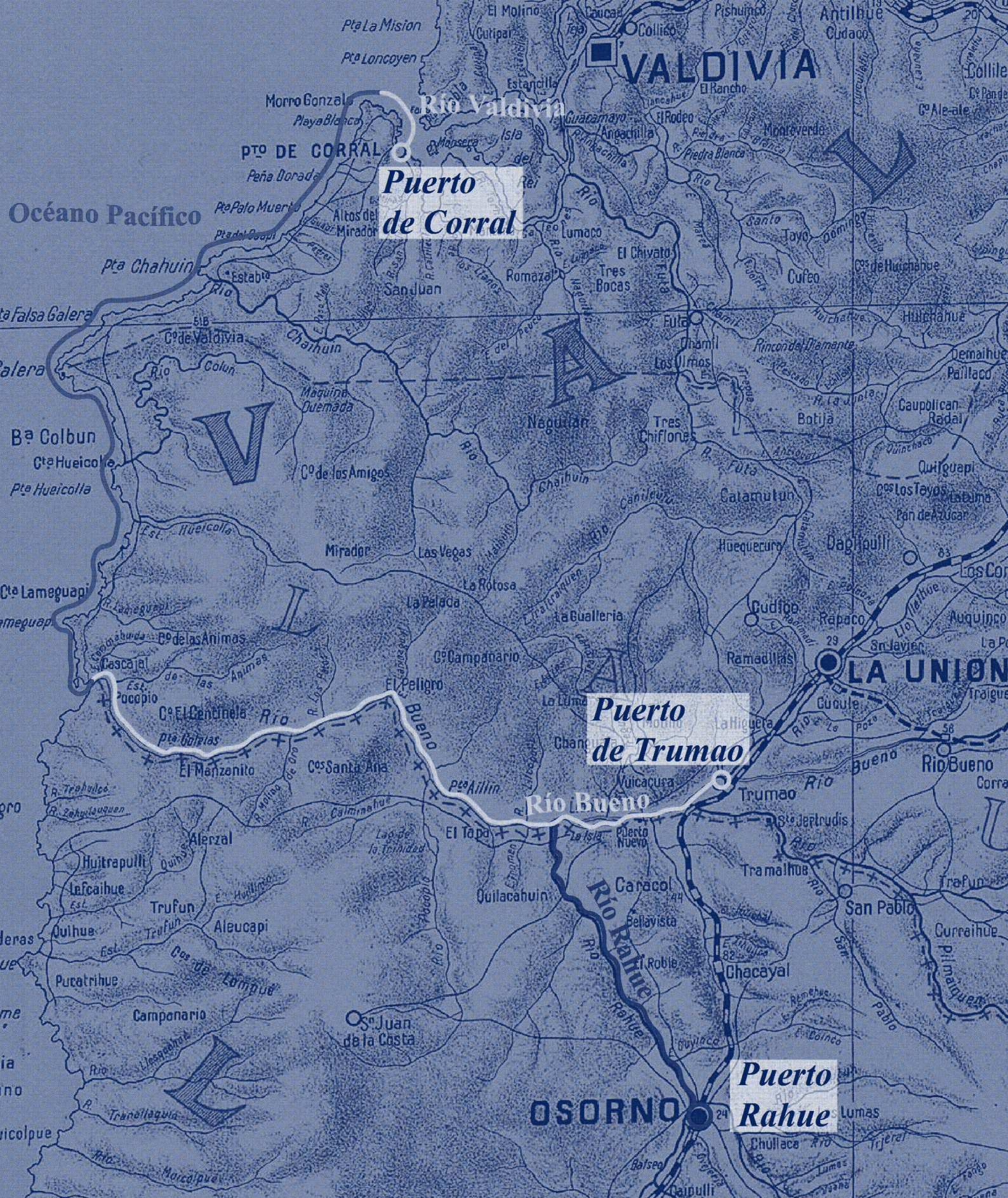


Figura 5. Mapa de la ruta fluvial Puerto Rahue – Trumao – Corral

Fuente: Elaboración propia en base a al plano Mapas de Chile en 1910. Nicanor Boloña y Daño, Luis Ossandón y Cressy, Luis Risopatrón.



Figura 6. Puerto de Trumao en 1900.

Fuente: Osorno del ayer

Figura 7. Arribo de Bomba para la Segunda Compañía “Germania” de Osorno, en el puerto de Trumao; nótese el tamaño del vapor. Autor desconocido, 1910.

Fuente: Peralta Vidal, G. (1991). Historia Económica y Urbana de Osorno. Osorno: Impresur Ediciones.

Pág. 157.



El primero que se aventuró a la navegación del río Rahue fue Enrique Wiederhold en su lancha “La Vencedora”, se estima que en la década de 1860; mientras que el segundo fue Jorge Steck con su lancha “Augusta”. Ambos fueron impulsores de la industria osornina –recordemos al ya mencionado Wiederhold, pionero de las casas comerciales en Osorno–, razón que explicaría su temprana preocupación por desarrollar la navegación con un fin comercial.²⁰

De esta manera, y como se observa en el plano, la mayor parte de la actividad industrial de la ciudad se estableció aguas arriba a orillas del río Damas; en un principio para aprovechar sus aguas como fuerza motriz, debido a la inexistencia masiva de electricidad en esos años; luego por su conectividad y transporte de materias primas mediante la navegación, por lo que no es de extrañar entonces que por la zona surgieran líneas de vapores que comenzaron a surcar los ríos. Si bien los vapores permitían el transporte de materias primas, la cantidad se veía reducida debido al bajo caudal del río.

²⁰ El Progreso: año III, núm. 1178, enero 2 de 1912. En Peralta (1991), Pág. 158.

De igual modo, cabe mencionar que, si bien el asentamiento de las primeras industrias durante el siglo XIX era aguas arriba, los desechos no eran causantes de una gran contaminación en la ciudad, debido a que, en esos años, Osorno no contaba con la población de Francke y la extensión de Rahue.

Sin duda, la importancia del río para las industrias es observado en la ubicación misma de una numerosa cantidad de fábricas y complejos industriales a sus orillas, y como estos se relacionaban al río mediante muelles o sistemas varios para aprovechar sus características. Por ejemplo, el Molino Rahue poseía su propio muelle de embarcación; o el complejo industrial maderero de Enrique Günther había creado un sistema de movilidad de troncos desde el río a la fábrica, de lo que se señala:

“Junto a los edificios de la fábrica, se instaló a orillas del Rahue un pequeño desembarcadero para el atraque de los botes o balsas que traían las maderas en bruto desde los fundos, incluso se amplió el sistema arreo mediante animales desde la orilla para el arrastre de los troncos por el río hasta la fábrica.”

(Peralta, 1991, p.275 – 276)

Importantes casas comerciales e industriales se instalaron con un servicio propio de vapores, o los arrendaban para sus negocios; ²¹ a fines del siglo XIX, el río Rahue era navegado por cinco vapores, los que diariamente atracaban al puerto de Rahue, ubicado al oeste de la ciudad, en su límite urbano. El puerto estaba al lado del puente San Pedro, y junto a él se encontraban las bodegas de la empresa Sommer para la recepción de la carga que traían los vapores. Tal fue la importancia de la empresa que llegó a tener bodegas en el puerto de Trumao. *“Hacia 1906 el movimiento en el puerto de Trumag ascendía a un total de \$1.141.-, muy superior al de los puertos de Carahue y Bajo Imperial en la Frontera.”* (Peralta, 1991, p. 158)

La importancia que la navegación adquirió en el departamento se refleja en la subvención fiscal destinada a los propietarios de barcos que tenían contrato con la municipalidad. Así en 1905 se otorgaron \$6.000 y \$5.000 para los vapores de los empresarios Elijio Sommer y Juan Epple de la Fuente que tenían servicio en los ríos Rahue, Negro y Bueno. ²²

Respecto a la navegación fluvial en Osorno, el intendente de Valdivia señala en una nota de 1851 lo siguiente:

“La ciudad de Osorno, colocada en las márgenes del río Rahue, uno de los tributarios del Bueno, no puede haber llegado al estado de engrandecimiento en que se encontraba cuando fue arruinada por los indios, - se refiere a la destrucción de 1603 -, sino hubiese contado con más medios de exportar y de internar los productos de la agricultura y de las Artes, que los que en el día le proporciona el puerto de Corral. Esta ciudad por su colocación en los confines navegables del Rahue entra en el número de aquellas consideradas por los estadistas como ciudades necesarias.” ²³

²¹ Peralta Vidal, G. (1991). Op. Cit., Pág. 158.

²² El Progreso: año VII, núm. 1827, julio 27 de 1914. En Peralta (1991), Pág. 158.

²³ El Liberal: año 9, ídem, ant., en Peralta (1991). Pág. 156.



Figura 8. *Vapores en el río Rahue en los años 40.*
Fuente: Osorno del ayer



Figura 9. *Vapor en el puerto de Rahue, atrás el puente San Pedro.*
Fuente: Ovejería Histórico



Figura 10. Muelle particular de carga del Molino Rahue.
Fuente: Osorno del ayer

Otra actividad económica que se desarrolló a raíz del río fue la extracción de ripio. A mediados de la década de 1940, en plena conformación del barrio industrial de Ovejería, alrededor de trescientas familias de escasos recursos se radicaron en el sector, especialmente a orillas del río Rahue, donde vieron como una fuente laboral la extracción de áridos. Ya establecidos, se concentran en cuatro puntos estratégicos del río, de los cuales se destacaron Puerto Oyarzun y Puerto Aravena. *“En su momento de gran esplendor llegó a tener más de 200 boteros organizados en sus respectivos Sindicatos.”* (Valderrama, 2020). Sin embargo, hacia 1985 la cantidad de ripieros disminuyó gradualmente debido a la mecanización de la actividad. Algunas familias que se dedicaron a la extracción del ripio fueron los Aravena, Soto, Salas, Pérez y Maldonado.²⁴

A pesar de que se hacía prever un creciente futuro para la navegación fluvial en la ciudad, hubo factores que acabaron bruscamente con este panorama. Según Peralta (1991) uno de ellos fue el exceso de grava en los niveles de agua permisibles para la navegación de embarcaciones de mayor calado, debido a la acumulación de sedimentos en su fondo; sin embargo, el principal factor que aceleró la decadencia del transporte fluvial en Osorno fue la llegada del ferrocarril en 1890.²⁵

Es importante relevar la clara vinculación de las industrias con los ríos, siendo el agua un factor indispensable en el proceso de industrialización y, en consecuencia, del surgimiento económico y urbano de Osorno. A fines del siglo XIX, por las razones ya mencionadas, la actividad fluvial cesó hasta la actualidad, pasando a ser una situación inexistente e invisibilizada a pesar de su historia.

²⁴ Entrevista a don Sergio Valderrama Vásquez, dirigente social e historiador local del barrio Ovejería, el 15 de julio del 2020.

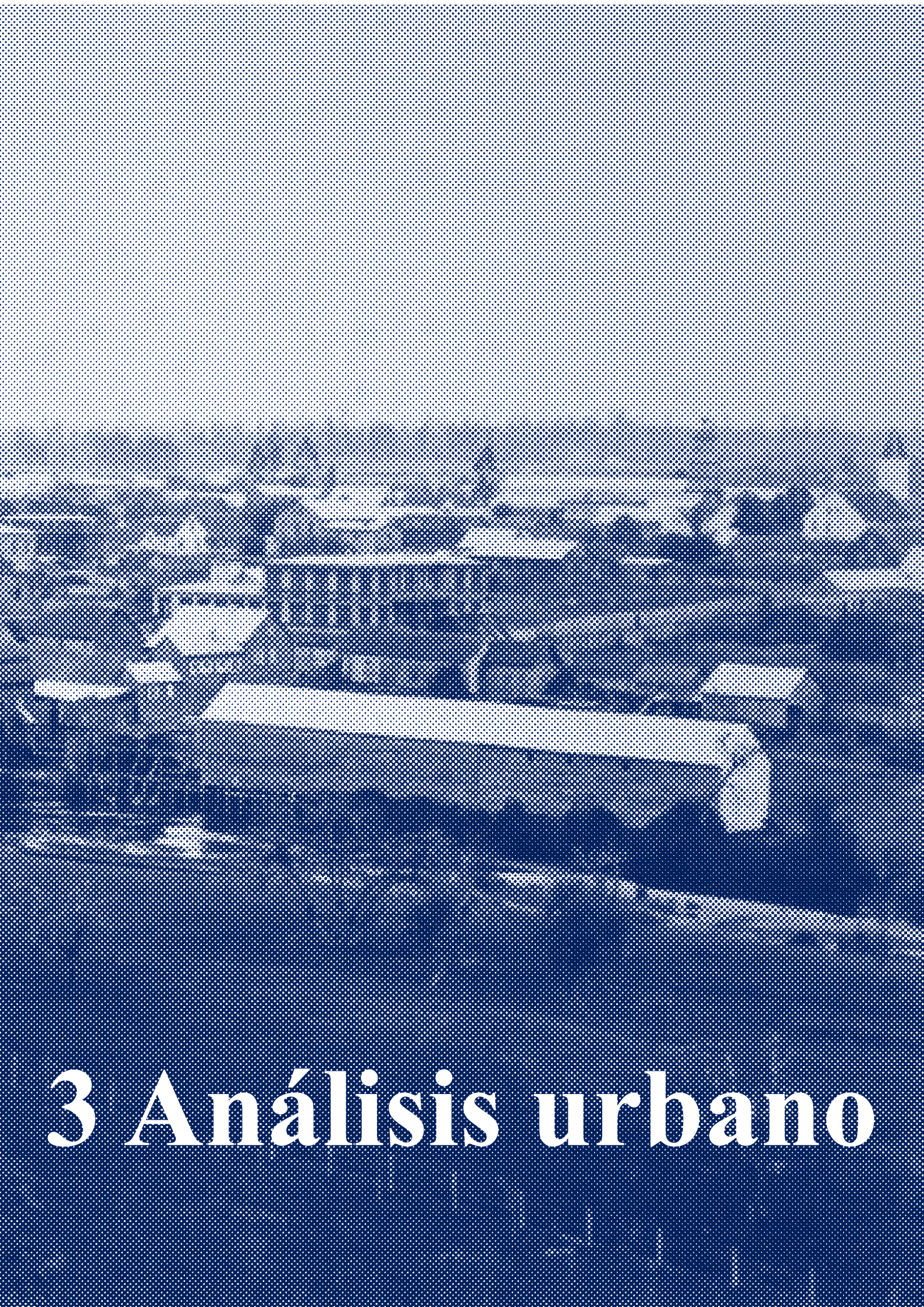
²⁵ Peralta Vidal, G. (1991). Op. Cit., Pág. 160.



Figura 11. Niño extrayendo ripio del río Rahue; en el fondo el puente San Pedro y puerto Rahue.

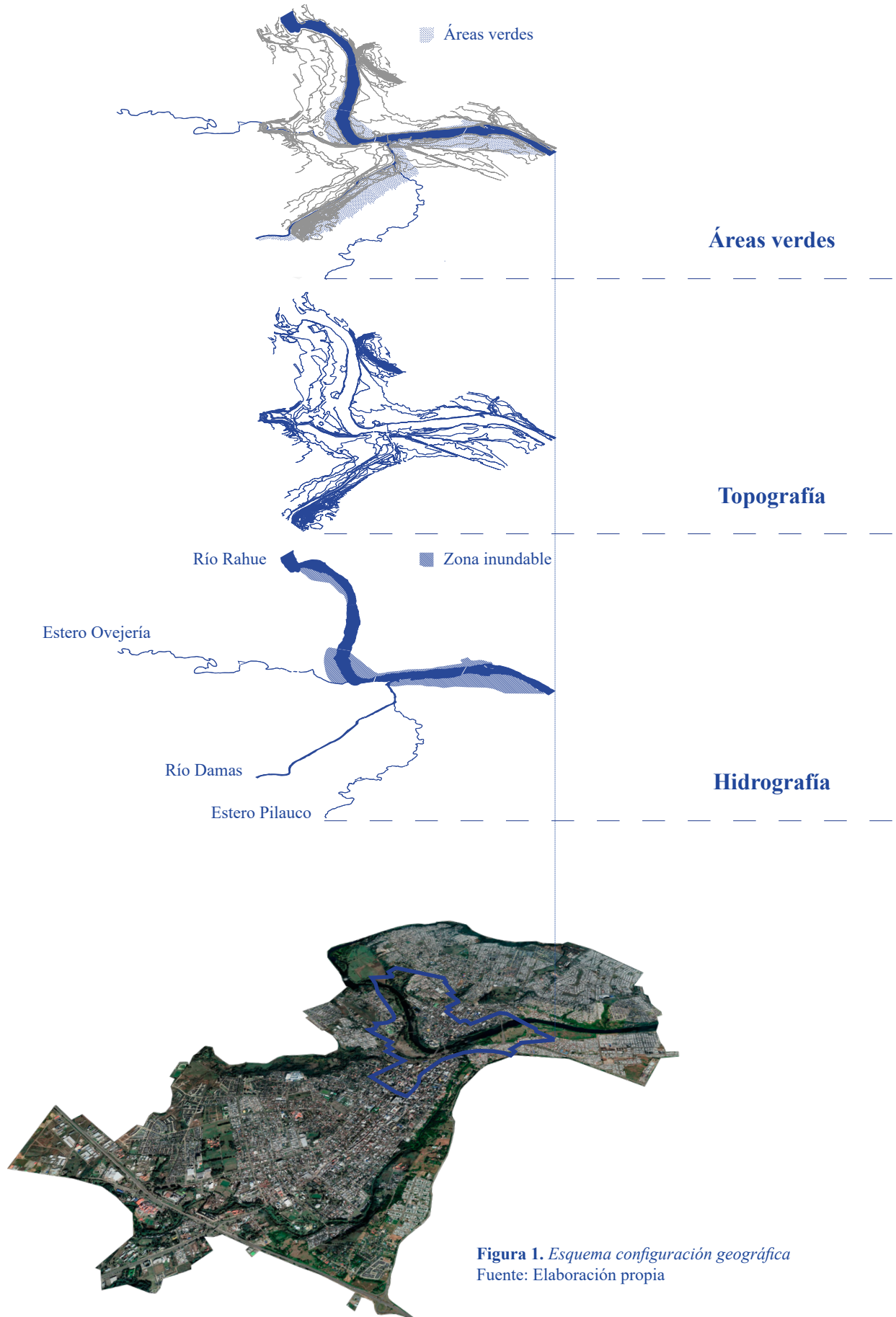
Figura 12. Botes en el puerto de Rahue; lugar de embarcación de pasajeros; en el fondo el puente San Pedro.

Fuente: Ovejería Histórico



3 Análisis urbano

Geografía y clima



La ciudad de Osorno se emplaza en la Región de Los Lagos, territorio compuesto por los elementos geográficos de Cordillera de los Andes, zona de lagos, Depresión Intermedia, Cordillera de la Costa y Litoral. Se ubica en la zona central de este territorio, donde el clima es templado lluvioso, con temperaturas que varían en rangos moderados que se suavizan con la presencia de grandes masas de agua, contando con precipitaciones durante casi todo el año y humedad.

Osorno se caracteriza por ser una ciudad urbana con tintes rurales, ya que su configuración se desarrolló orgánicamente desde sus elementos naturales: sus ríos Rahue y Damas y ramificaciones, su topografía en forma de valle y, su salvaje vegetación gracias a la fertilidad de sus suelos.

El principal afluente de la ciudad es el río Rahue, un curso de agua que nace en el lago Rupanco, fluye a través de la Región de los Lagos atravesando Osorno en dirección sur – norte, dividiendo Osorno en dos grandes sectores (Rahue y Centro – Francke – Ovejería), y desemboca en el río Bueno. Un segundo afluente es el río Damas, el que nace en lago Puyehue y atraviesa Osorno en dirección este – oeste dividiendo el sector de Francke y Pilauco hacia el norte y desembocando en el río Rahue. Lamentablemente, en la actualidad, la forma de crecimiento de la ciudad hacia su interior y los tipos de construcciones y, la contaminación fluvial excesiva, han puesto en peligro la imagen urbana y vida de los ríos.

Respecto a sus áreas verdes, Osorno cuenta con numerosas y extensas zonas boscosas, con un promedio de 12,57 m² por habitante (Cooperativa, 2019), 3,5 m² más alto de lo que recomienda la OMS. Los principales parques de la ciudad son Parque Cuarto Centenario, Parque Chuyaca y Parque Bellavista, todos ubicados a las orillas de los ríos Rahue y Damas. Sin embargo, la mayoría de las áreas verdes y zonas de borde río no cuentan con un diseño urbano y programas para su habitar seguro, además de encontrarse dispersas sin tener un eje articulador, convirtiéndose en sitios eriazos, foco de basurales y tomas de terrenos.

Evolución urbana

Osorno asienta sus bases en 1558 con una estructura urbana que proviene del modelo colonial, instaurado en la ciudad indiana; y el que se caracteriza por un damero regular, compuesto por manzanas de similares dimensiones, que permitía la futura expansión de la ciudad. Si bien el damero era bastante rígido en aspectos de reconocer el contexto en el que se insertaba, eso no significa que su fundación fue de forma espontánea; ya que se reconocieron las características geográficas como paisajísticas del lugar. Un ejemplo de ello es su fundación en la cercanía de dos hitos naturales, los ríos Rahue y Damas, los que ofrecían comunicación con Valdivia mediante la navegación fluvial.

Desde su fundación en 1558 a 1796, el plano de Osorno es el mismo; recordemos el alzamiento indígena en 1599, la toma de la ciudad y los casi doscientos años de abandono total hasta 1796, año en que se oficializa la rehabilitación y repoblación de las antiguas ruinas, gracias al arduo trabajo por el entonces gobernador Ambrosio O'Higgins.

En 1859, tras darse iniciada la colonización alemana, es cuando se comienza a observar indicios de expansión, los que se dan en forma paralela de sus entonces límites naturales, los ríos; o cada vez más cerca de ellos. Si bien entre los años 1850 y 1880 no hubo un mayor desarrollo urbano en la ciudad, lo que se destacó es el surgimiento de industrias y molinos a orillas de los ríos, conformando manzanas que expanden el casco histórico. Esto impulsó el desarrollo de la navegación fluvial, y la instalación de puentes, de los que se contabilizan cuatro, además del puerto Rahue. Otro factor importante es la proyección de la futura línea férrea que llegaría hasta 1898. En base a lo anterior, la ciudad no experimentó mayores cambios expansivos en las décadas anteriores a 1894; los que se iniciarían recién a comienzos de siglo. De igual modo, es importante destacar la importancia de los ríos en la época, como fuentes de energía motriz y comunicación con el resto del país.

A partir de 1911, la ciudad comienza a expandirse en sentido NS y EO, en donde se destaca la conformación del sector de Rahue, al oeste del casco histórico. Lo interesante de este proceso expansivo es la intención de continuidad del damero, teniendo como guía vías que se prolongan desde el centro de la ciudad, y cruzan el río Rahue en forma de puente. Un ejemplo de ello es calle Ramírez, la que se prolonga hasta el sector de Rahue como Av. República.

En 1923, Osorno ya contaba con una importante expansión urbana más allá de sus límites naturales; esto se debe a que la ciudad, en pleno proceso de industrialización, fue un centro de atracción económica y laboral, produciéndose un importante crecimiento demográfico, lo que dio origen a la conformación de nuevas poblaciones, como lo son Damas, Ovejería, Rahue y Pilauco. No obstante, si bien la expansión urbana se generó en dicho período industrial, se esperaría que estas poblaciones tuvieran un carácter de barrios industriales como tal; sin embargo, no es así. Peralta (1991) señala que esto sucedió producto de la inexistencia de terrenos baldíos cercanos a las industrias, dirigiendo a los obreros a establecerse en terrenos aledaños al radio urbano, y así conformándose las poblaciones ya señaladas.

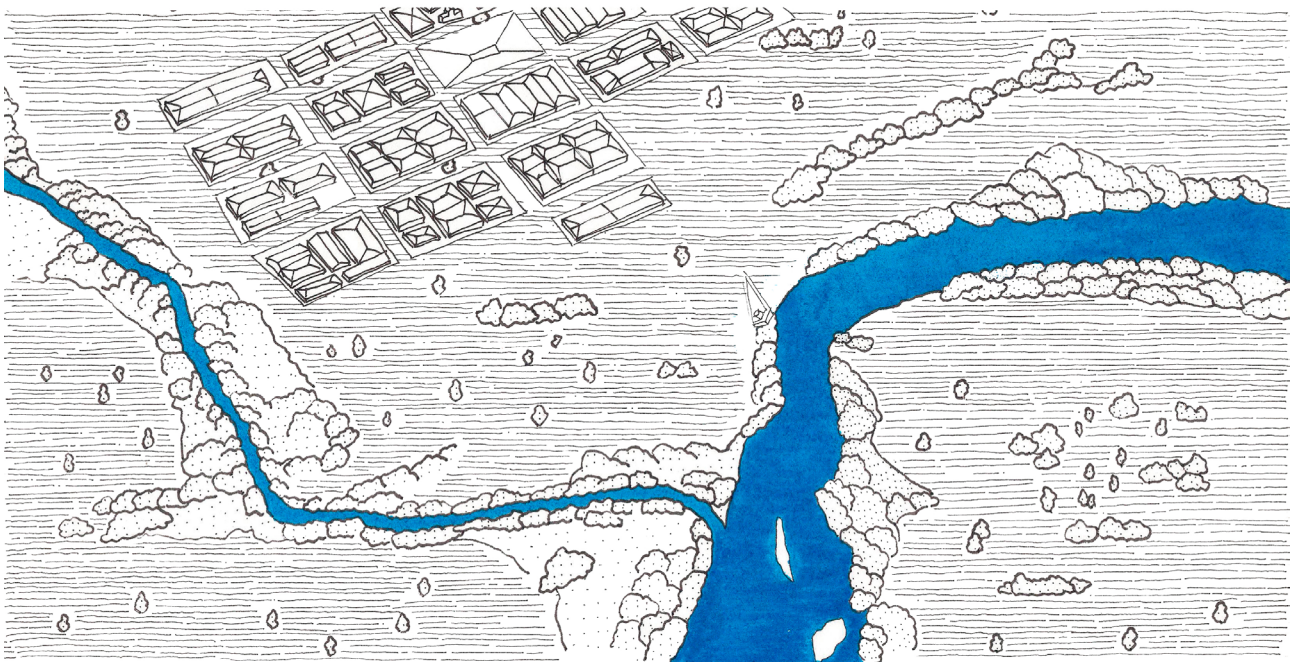
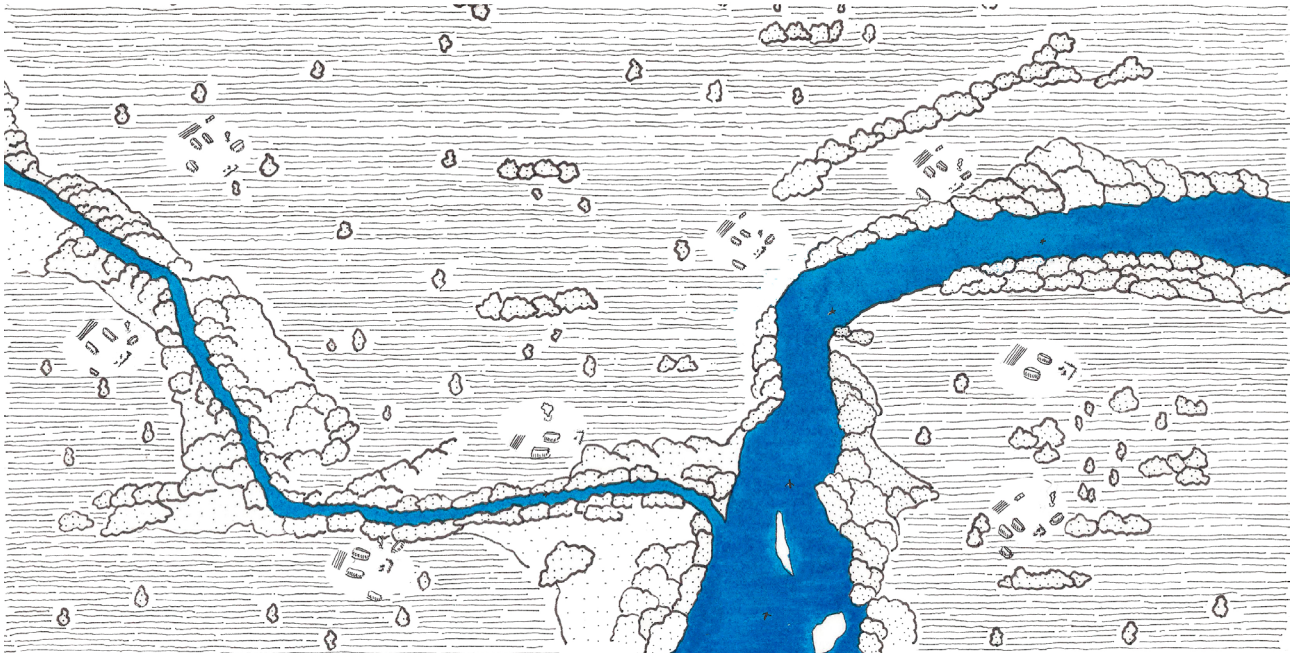


Figura 2. *Territorio de Chauracahuín*

Figura 3. *Fundación de Osorno*

Fuente: Elaboración propia

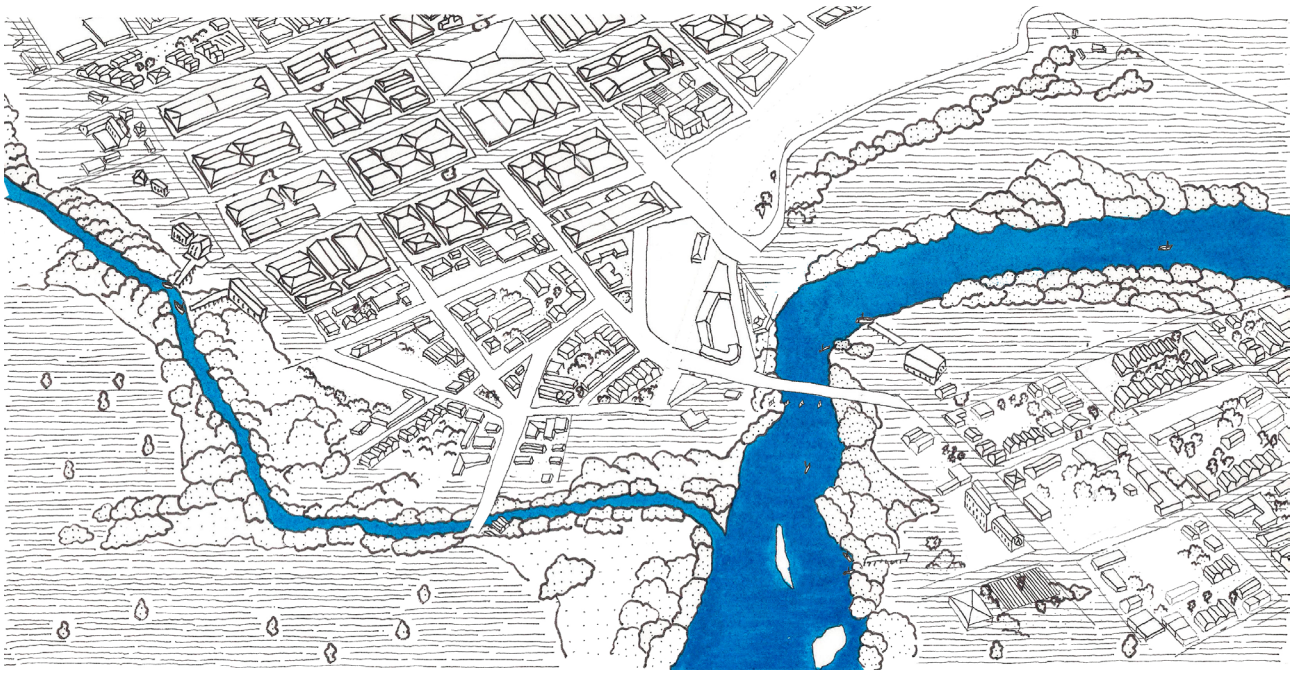


Figura 4. *Período de industrialización, colonización alemana. Se pueden observar las industrias a orilla de los ríos.*
Fuente: Elaboración propia

La única población que responde a la característica de barrio industrial es Ovejería, ubicado al sector sur de la línea ferroviaria, contando con la existencia de la Maestranza de Ferrocarriles. En el plano de 1923, Ovejería comienza a surgir después de la llegada del ferrocarril (1898), y para 1958, la población tiene una considerable expansión debido a la conformación de nuevas industrias en el sector, como lo son el Matadero, Chiprodal y ECA.

A partir de 1958 se puede observar la consolidación de la ciudad en aspectos expansivos, tomando en cuenta que Osorno ya había pasado por un auge industrial desde la llegada del ferrocarril y el surgimiento de las principales industrias alimenticias anteriormente mencionadas. En este año la ciudad ya poseía una importante parte de la expansión de los sectores Centro, Rahue a como los conocemos en la actualidad; mientras que Francke y Ovejería estaban ya en vías de expansión.

Resulta importante destacar la topografía en este proceso expansivo; Osorno posee, a grandes rasgos, una forma de cuenca, siendo el centro el nivel más bajo de la ciudad, mientras que los sectores periféricos corresponden a los niveles de mayor relieve. Por ello se infiere que los primeros procesos expansivos se situaron en el Centro, explotando al máximo el uso de este suelo.

Respecto a las principales vías de comunicación de Osorno, es importante destacar el Camino Real en el período colonial, debido a la conexión que proporcionaba con Chiloé y Valdivia. Actualmente continúa existiendo dentro de la trama urbana como Avenida Real, siendo relevante en la estructura vial en el sector de Rahue; y como calle Felizardo Asenjo en Ovejería, una vía de menor importancia y de la que se desconoce su origen.

Entre los años 1850 – 1900, período que se caracterizó por el proceso colonización e inicios de industrialización, claramente resaltan los ríos Rahue y Damas como principales vías de comunicación, a lo que se le suma su rol fundamental en el surgimiento de industrias y, por ende, la expansión urbana en sus límites. De igual modo, existían una serie de caminos que conectaban con las distintas localidades rurales a las cercanías de la ciudad, como lo eran San Juan de la Costa y Río Negro.

Sin embargo, a partir del 1900 y tras la llegada del ferrocarril, los ríos pasaron al olvido, destacando la red ferroviaria que cruzaba la ciudad desde Ovejería hasta el Centro por calle Portales, y por el puente Damas hasta Francke por el norte. La llegada del ferrocarril produjo el surgimiento de tres sectores industriales importantes, el sector de Matadero – Frigorífico – Chiprodal, el sector de Sociedad Molinera de Osorno y La Unión, y el sector de Maestranza – ECA. A demás, su extensión hacia el norte consolidó la formación del sector de Francke, y la extensión de Ovejería hacia el sur.

Respecto a la estructura vial interna al Casco Histórico, destacan en sentido NS la calle Portales por adoptar la vía ferroviaria, cruzando el Centro y prolongándose hacia el sector de Francke hacia el norte, y al sector de Pilauco al este. Las calles Mackenna y Rodríguez se prolongan hasta conectarse con la Ruta 5, la es que la principal vía de conexión de la ciudad en la actualidad.

Dentro de los sectores urbanos que se destacan, se encuentra el eje Ramírez, ubicado al sur de la plaza de Armas y del Centro Cívico; si bien es un eje bastante corto, albergó históricamente una numerosa cantidad de casas comerciales, y actualmente continúa con el mismo carácter. De igual modo, se destaca el uso de suelo en sectores industriales ubicados en el Casco Histórico que en la actualidad ya no existen, de los que se logran conservar los que se encuentran en la periferia, a orillas del río Rahue. Lo anterior podría explicarse debido a al proceso de decaimiento de la industria de la curtiduría y cervecería, evidenciado en el desaparecimiento de gran parte de las fábricas ubicadas en el sector centro – norte; además de la conveniencia de instalar las nuevas industrias cercanas a la reciente vía ferroviaria (transporte) y el río (uso y desecho).

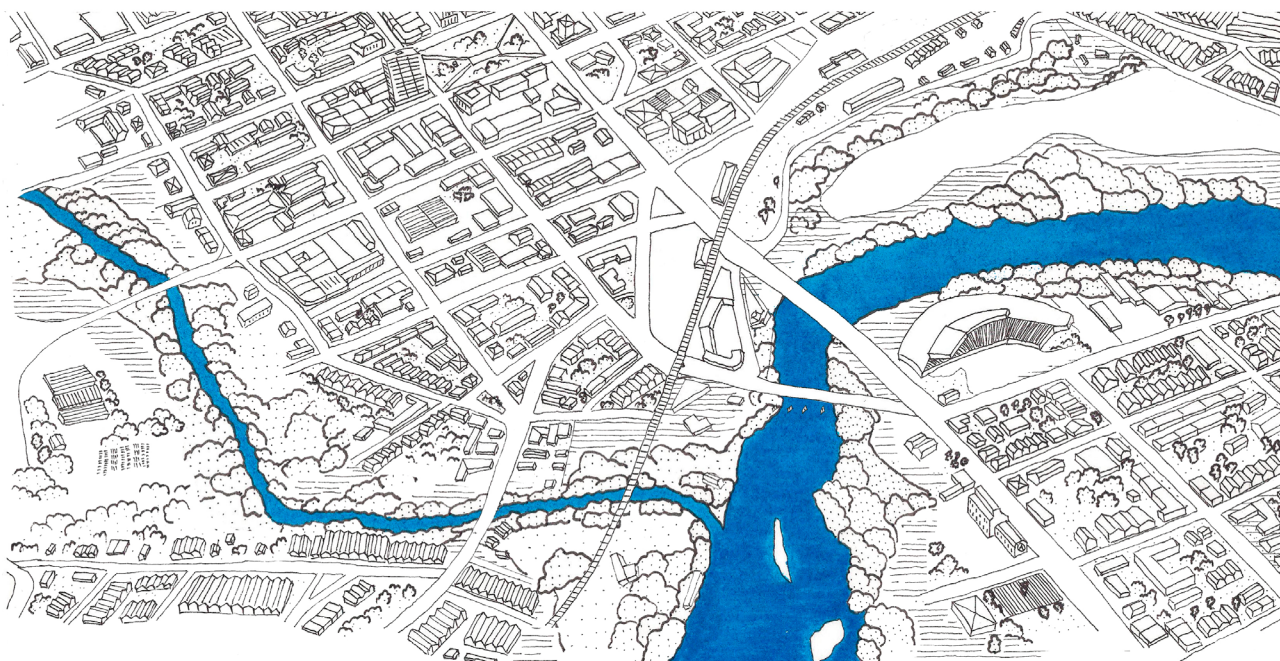


Figura 5. Actualidad
Fuente: Elaboración propia

A raíz del análisis, podemos evidenciar tres variables en la evolución urbana de la ciudad, estos son el río, la industria y el ferrocarril. La ciudad parte un primer proceso de desarrollo económico y urbano desde la relación río – industria; período que, según Peralta (1991) va entre los años 1880 y 1900. Desde el análisis podemos caracterizarlo por un aumento demográfico importante debido a la creciente industria de la curtiembre y la cervecería. Si bien la expansión urbana es menor en relación con los siguientes años, el número de industrias y talleres es significativo, factor que asentaría las bases urbanas de crecimiento en torno a los ríos. La relación entre la ciudad y el río era por medio de la industria, los puentes y la navegación; claramente Osorno del siglo XIX era una ciudad fluvial.

Según Peralta (1991), el segundo proceso de desarrollo urbano y económico fue desde los años 1900 a 1920; sin embargo, y tras el análisis realizado, el período de estudio podría extenderse hasta 1958 ya que es posible apreciar de mejor manera el desarrollo expansivo de la ciudad, además de relacionarlo a los ya mencionados procesos industriales. En general, este período se caracteriza por la relación ferrocarril – industria, olvidando al río como principal motor de la ciudad. El ferrocarril cumple la función de comunicación con las localidades aledañas y el resto del país, consolidando la expansión urbana a los límites NS.

En términos generales, podemos inferir que el río y la industria forjaron las bases del desarrollo económico y urbano en la ciudad, mientras que la llegada del ferrocarril las consolidó en términos de crecimiento económico y expansión territorial a una perspectiva más actual de lo que conocemos hoy como Osorno.



Ciudad indiana

1558 — 1860

Colonización alemana

Ciudad fluvial

1860 — 1900

Llegada del ferrocarril

Ciudad y ferrocarril

1900 — 1960

Figura 6. “Der Platz von Osorno”, dibujo de Rodolfo Philippi . 1852. Se pueden apreciar las construcciones de origen Fuente: Tillería González, Jocelyn del Carmen y Vela Cossío, Fernando (2017). Las viviendas de la colonización alemana en el sur de Chile: su influencia en la arquitectura tradicional de Valdivia a Puerto Montt. “Cuaderno de Notas” (n. 18); pp. 54 72. IS SN 1138 1590

Figura 7. Muelle particular de carga del Molino Rahue Fuente: Ovejería Histórico

Figura 8. El ferrocarril entrando por calle Portales. Autor desconocido, 1911. Fuente: Enterreno Chile

Industria vinculada al río
Industria vinculada al ferrocarril

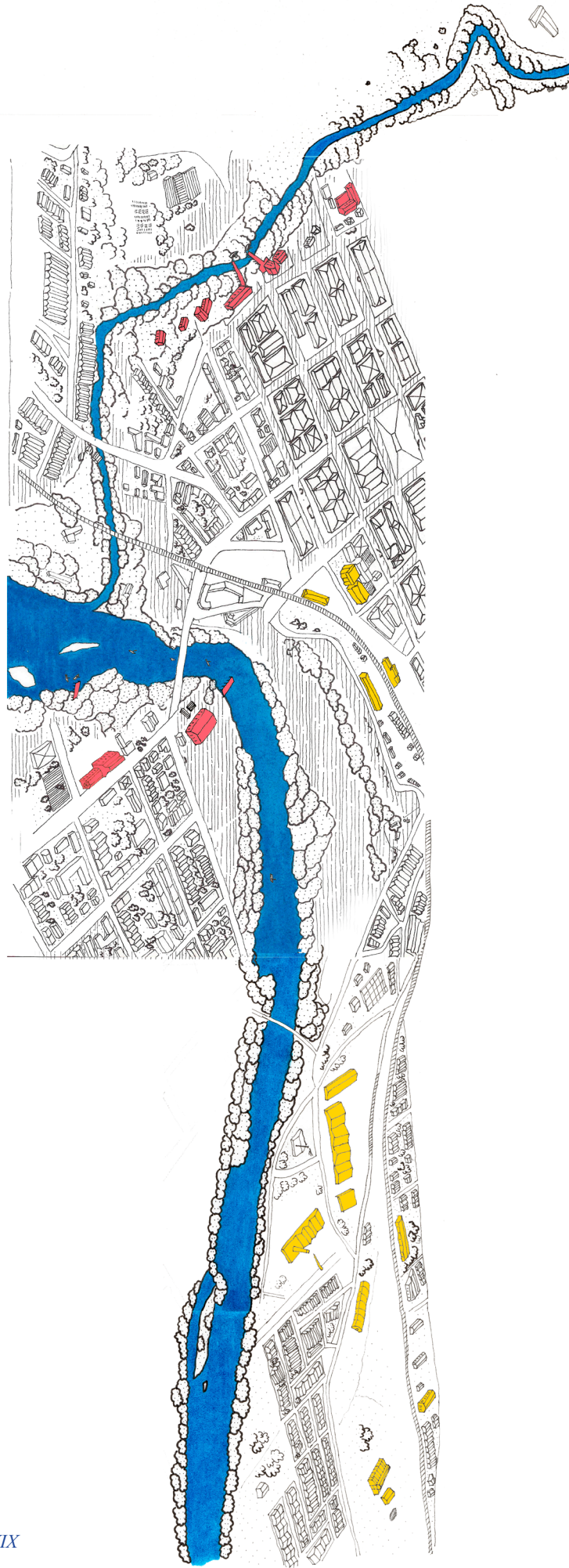


Figura 9. *Industria en el siglo XIX*
Fuente: Elaboración propia

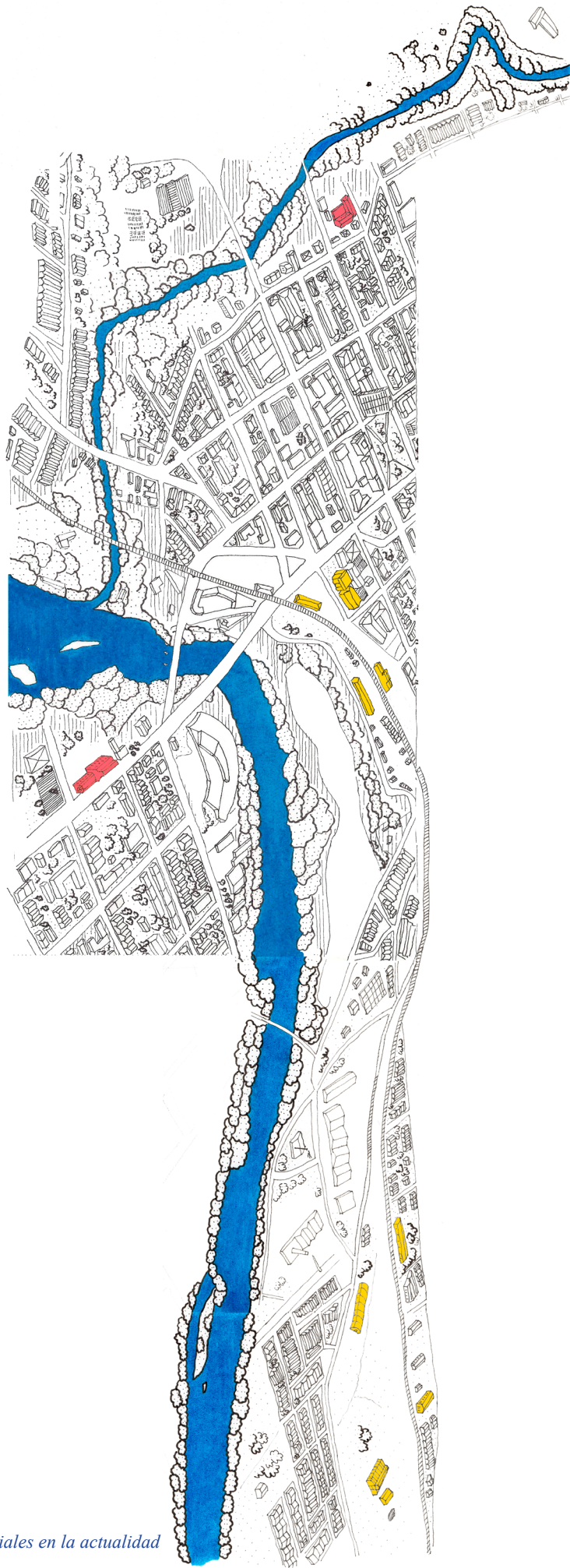
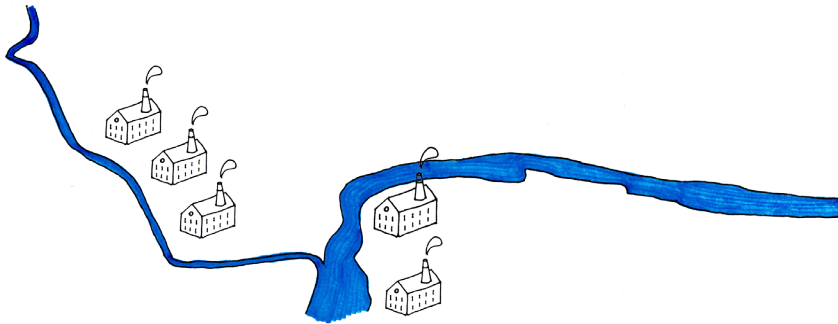
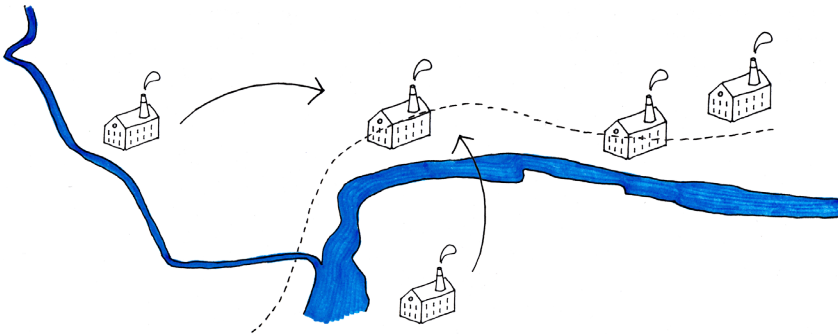


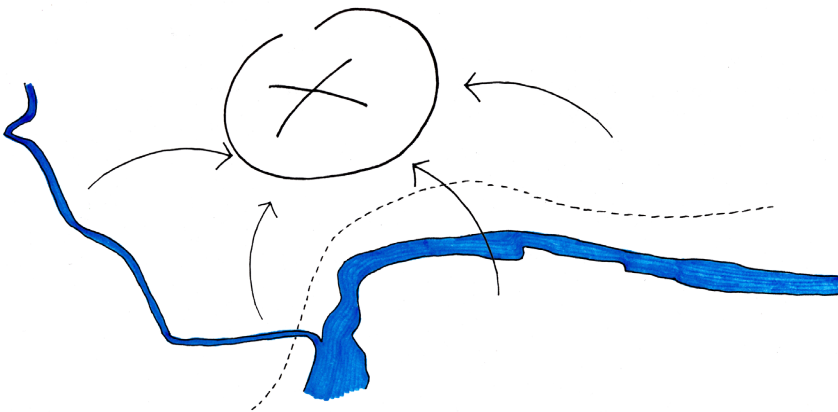
Figura 10. *Vestigios industriales en la actualidad*
Fuente: Elaboración propia



Industria y borde río

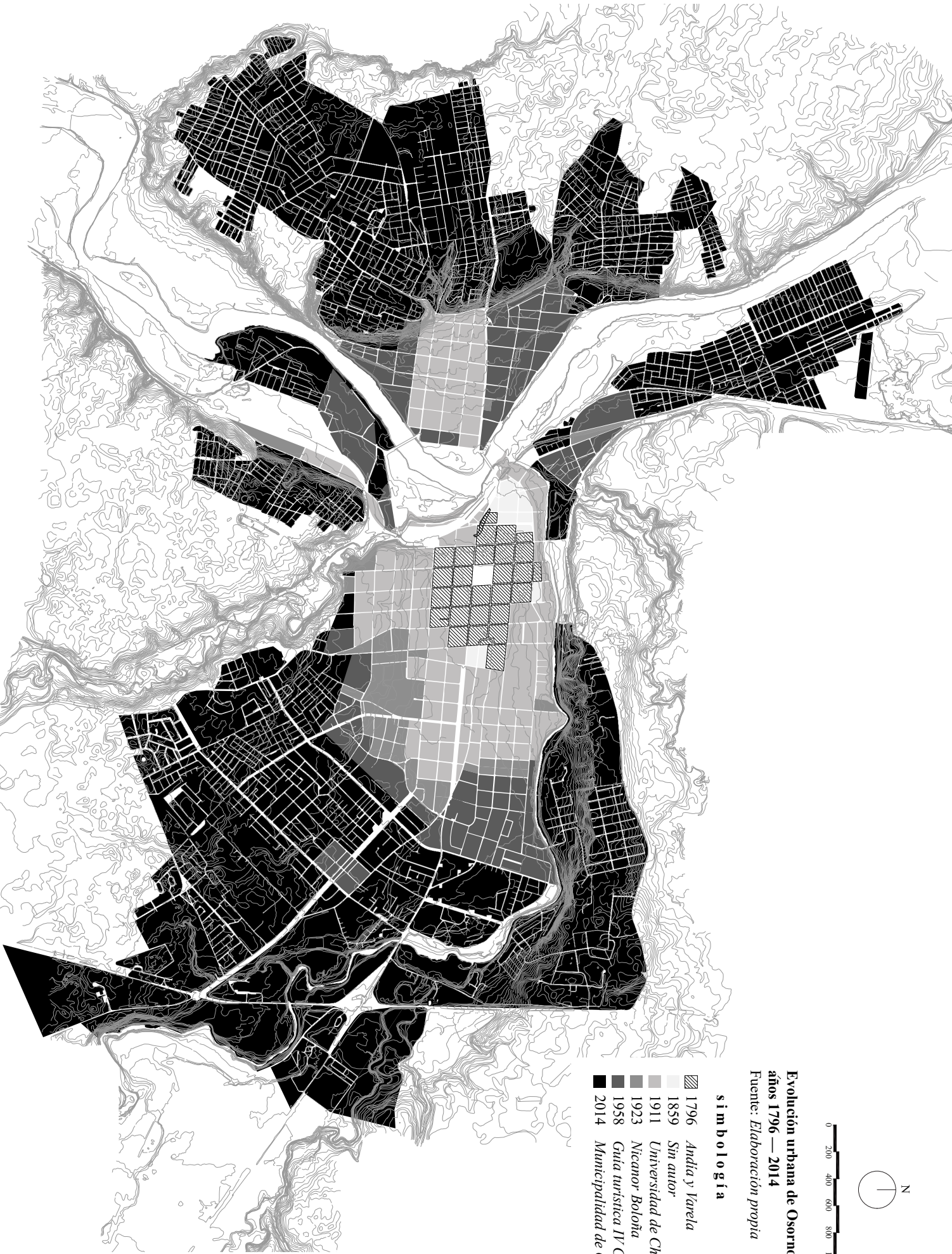


Llegada del ferrocarril:
Modernización de la
industria y surgimiento en el
borde ferroviario



Cierre del ferrocarril: Borde
ferroviario se ante pone al
borde río, la ciudad mira
hacia su interior hasta la
actualidad

Figura 11. Esquema de evolución urbana industrial
Fuente: Elaboración propia



Evolución urbana de Osorno entre los años 1796 — 2014

Fuente: *Elaboración propia*

simbología

- ▨ 1796 *Andía y Varela*
- 1859 *Sin autor*
- 1911 *Universidad de Chile*
- 1923 *Nicanor Boloña*
- 1958 *Guía turística IV Centenario*
- 2014 *Municipalidad de Osorno*

Configuración urbana

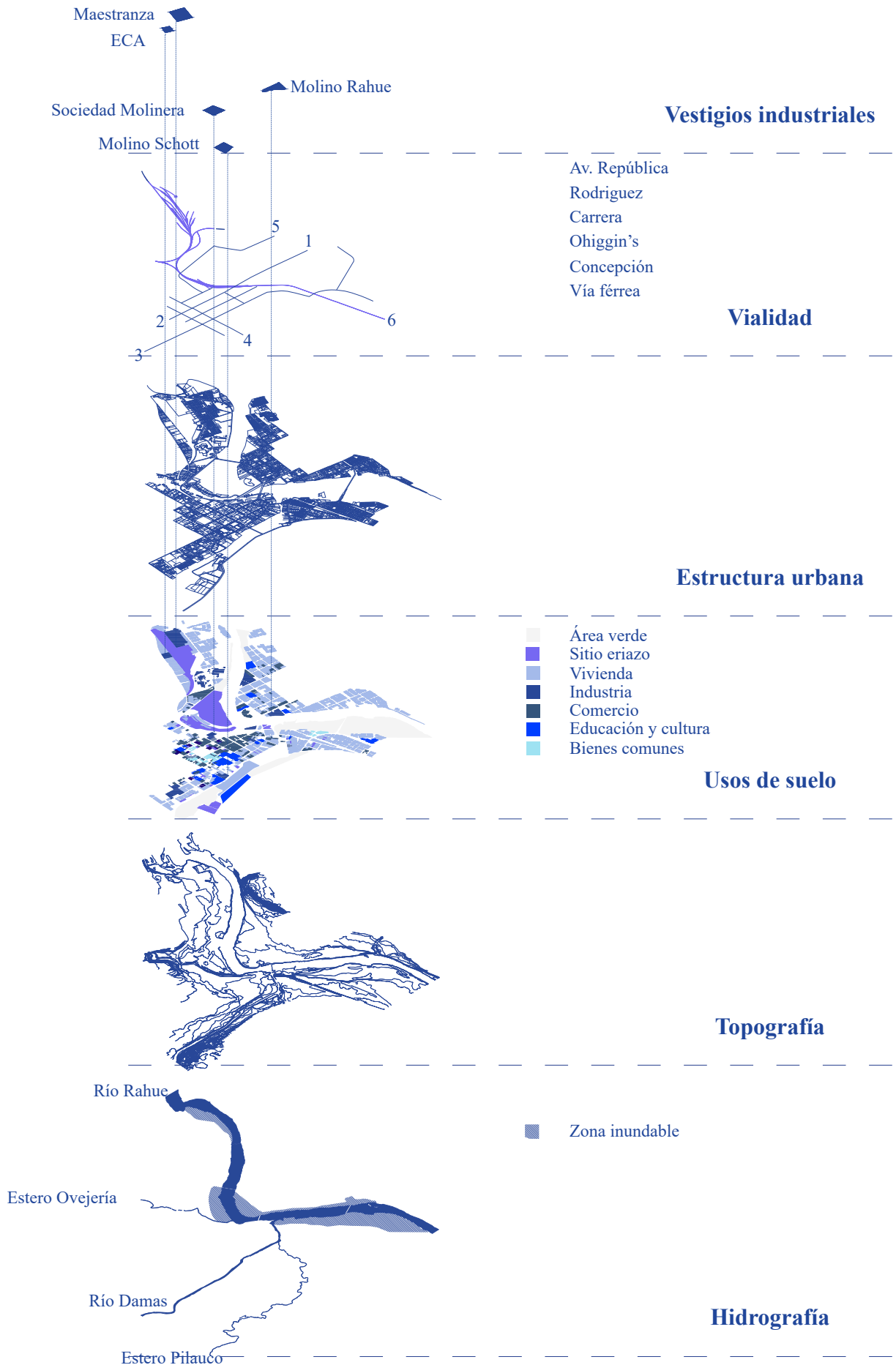
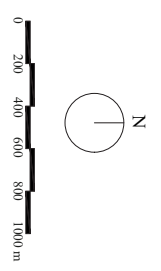
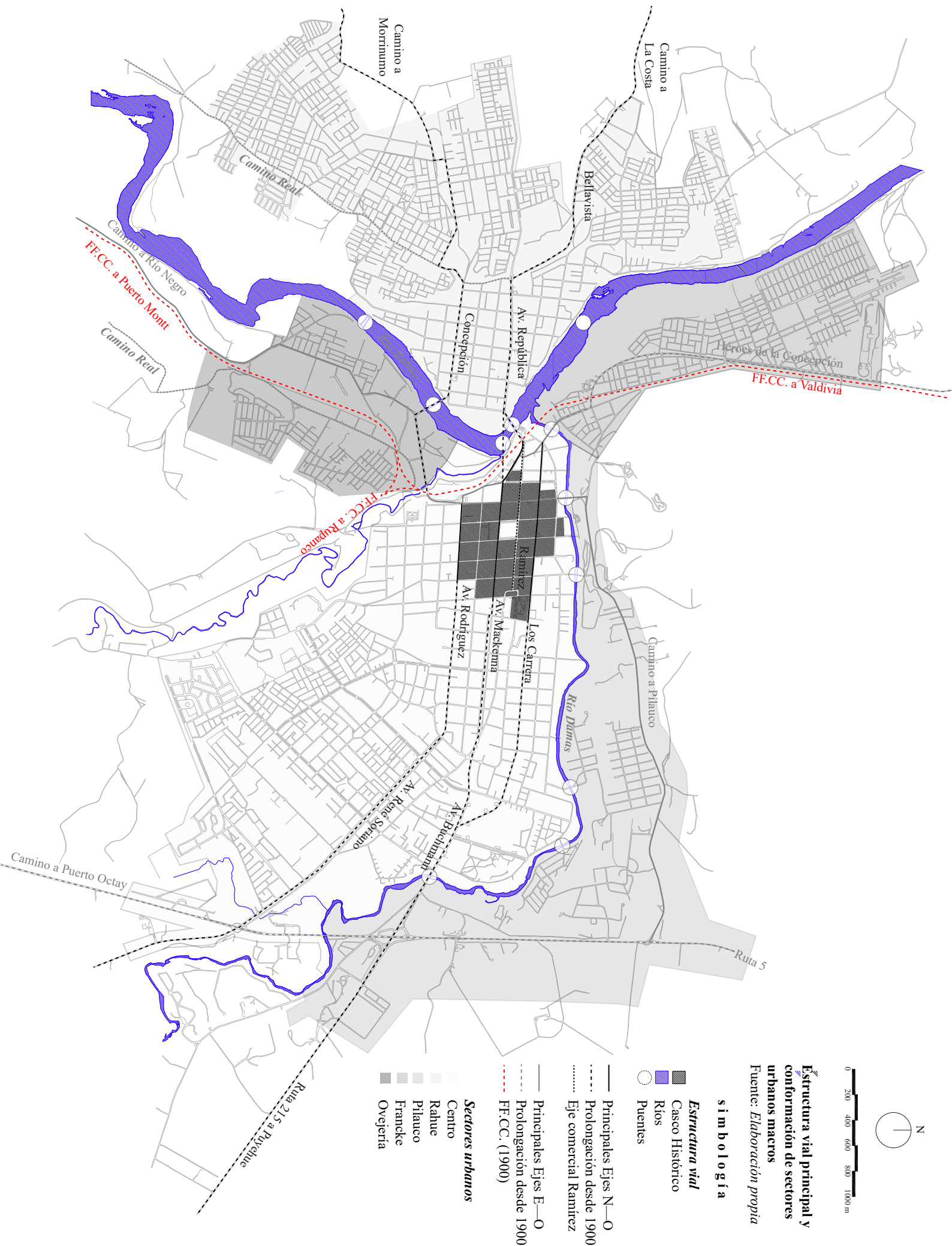


Figura 13. Configuración urbana
Fuente: Elaboración propia



Estructura vial principal y conformación de sectores urbanos macros
 Fuente: *Elaboración propia*

— **Usos:** La mayor parte de los usos más demandados en la población —comercio, industria, educación, salud privada, administrativos— se ubican en el centro de la ciudad, lo que genera un flujo cotidiano desde los sectores periféricos hacia el centro. Los principales comercios se encuentran en el perímetro de Plaza de Armas, y se van discontinuando hacia las poblaciones periféricas, y es más notorio hacia el poniente, principalmente por la vía férrea en desuso y la zona industrial, desconectando programáticamente con el centro de la ciudad. Sin embargo, también se puede apreciar un hecho interesante cruzando el río Rahue a través de la Av. República, donde este comercio se expande por esta vía hacia el sector de Rahue.

— **Vialidad:** En cuanto a las principales vías se destaca Avenida República; es un eje que cruza todo Osorno de forma horizontal, uniendo Rahue y el centro desde su prolongación sobre el río. Sin embargo es de las únicas vías que ofrece una conexión con el río, ya que la mayoría de sus vías terminan en un cierre perimetral intersectarse con el borde, perdiendo el vínculo visual con el afluente.

— **Borde:** La vía férrea en desuso y la masa industrial actúan como elemento separador entre el río Rahue y el centro de la ciudad. Si bien en los planos se puede apreciar la cercanía del curso de agua con la Plaza de Armas, en la realidad no hay ningún elemento que unifique estos lugares. No existen vistas desde el centro hacia el cuerpo de agua.

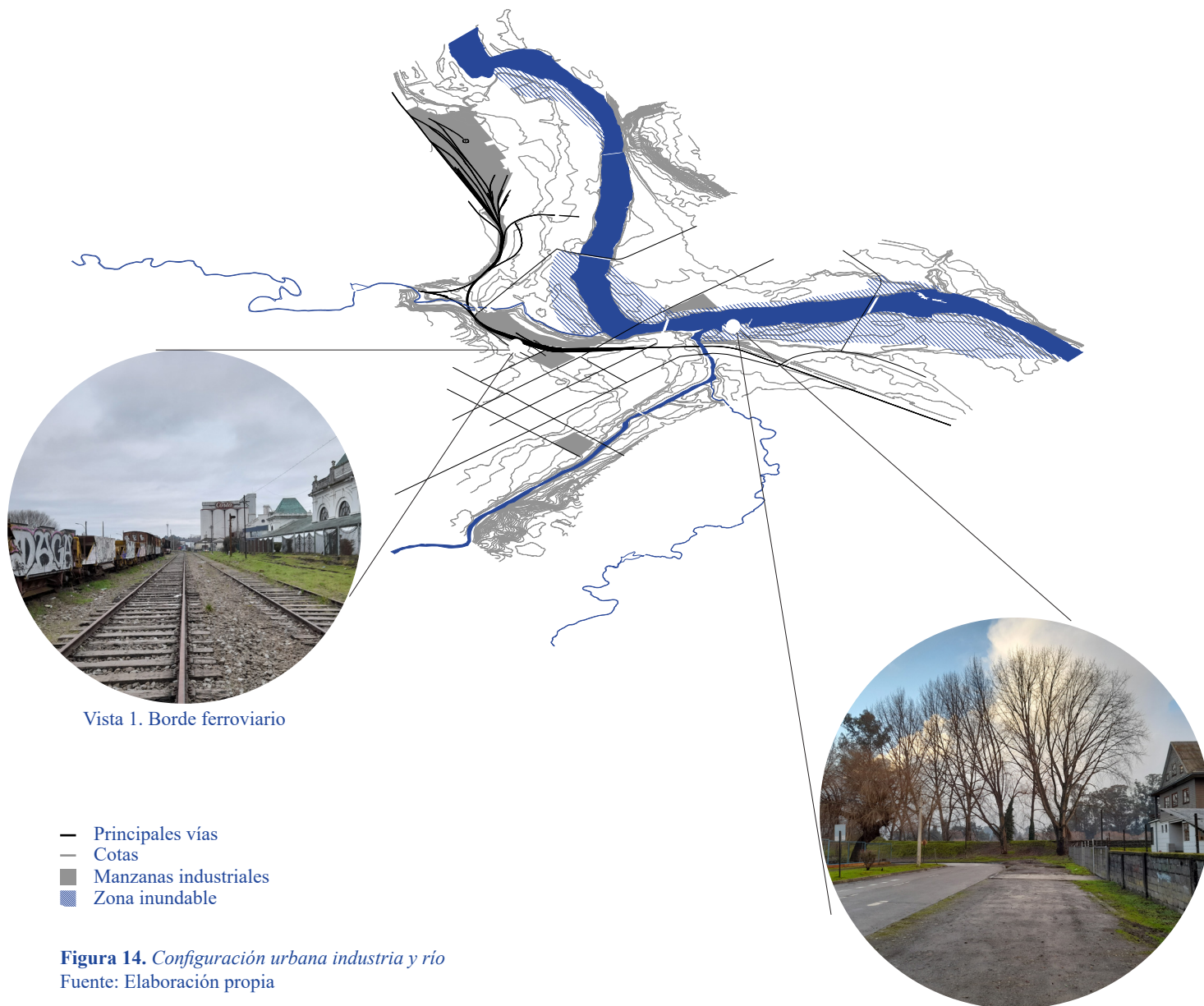


Figura 14. Configuración urbana industria y río
 Fuente: Elaboración propia

Vista 2. Remate de calles en borde río

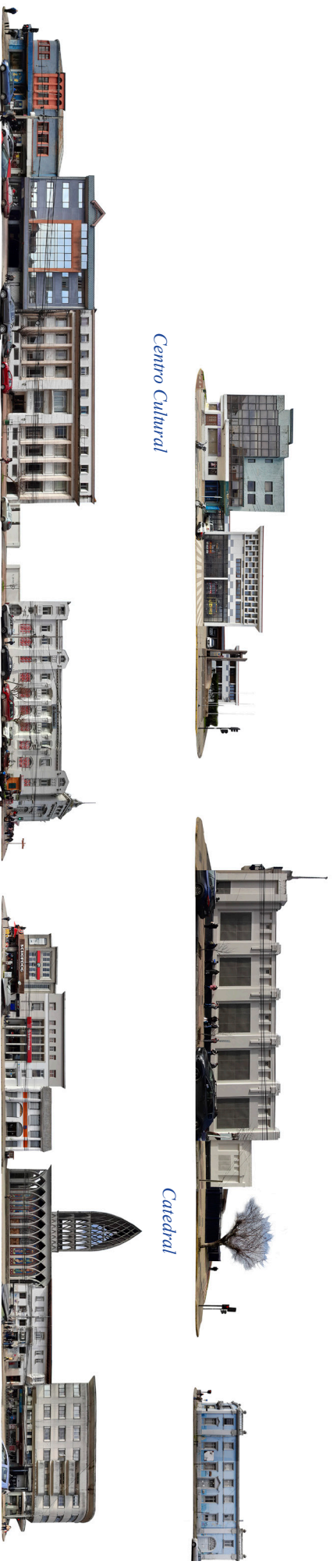
Calle Mackenna, intersección con Av. Republica



Sociedad molinera

Ex Estación FFCC

Calle Matta, frente a Plaza de Armas

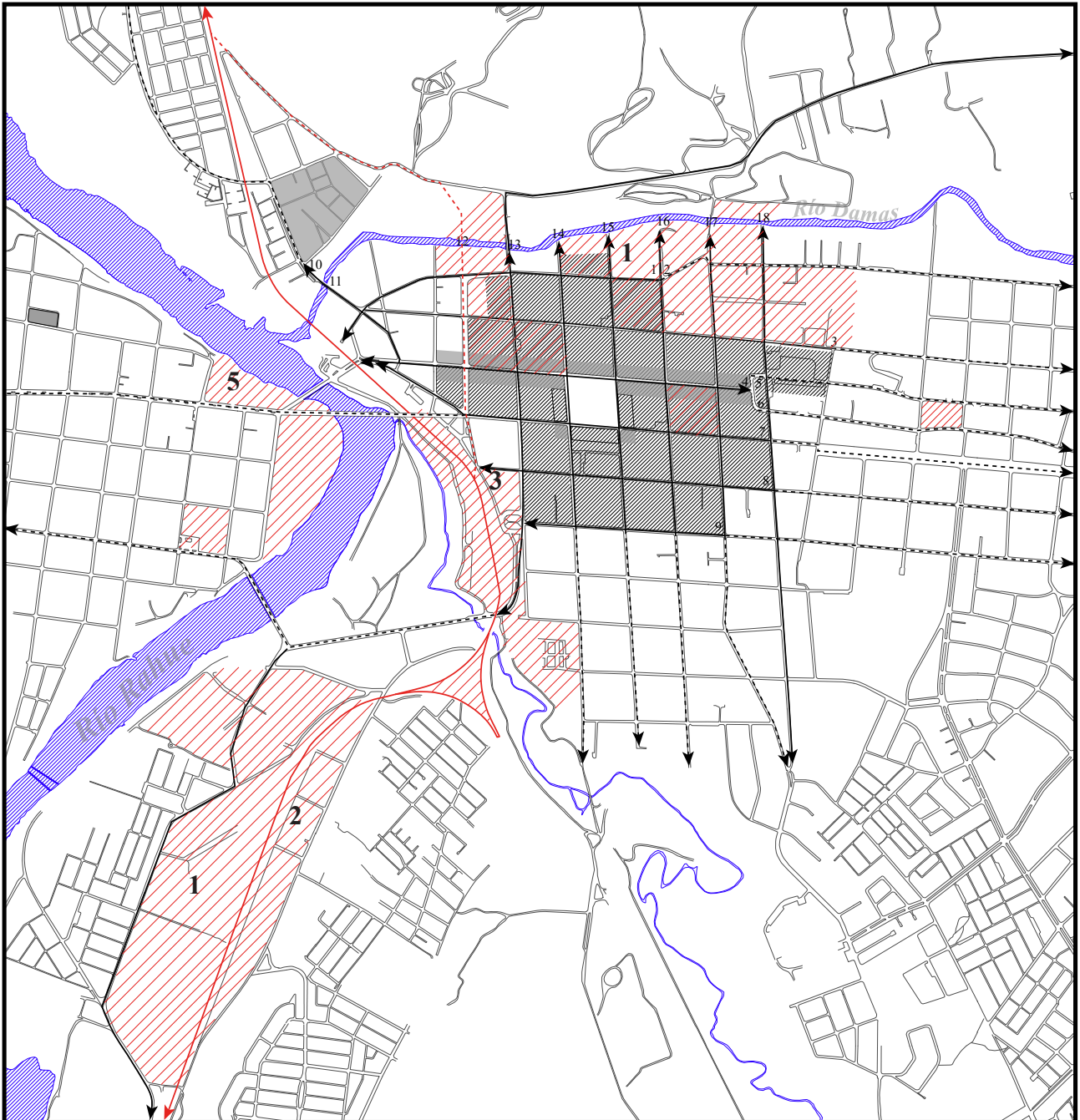


Molino Schott

Universidad San Sebastián

Figura 15. Lavantamiento de fachada desde el centro de la ciudad hacia algunas industrias
Fuente: Elaboración propia





Estructura vial interna y conformación de sectores urbanos micros 1880 —1958

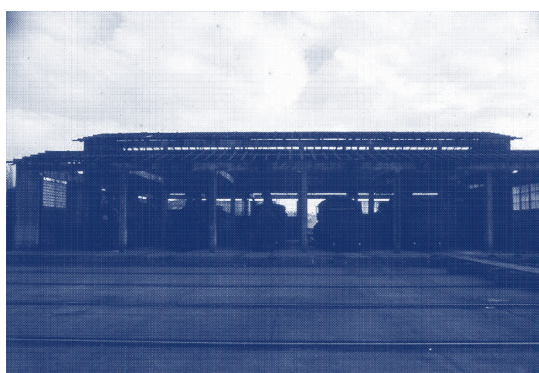
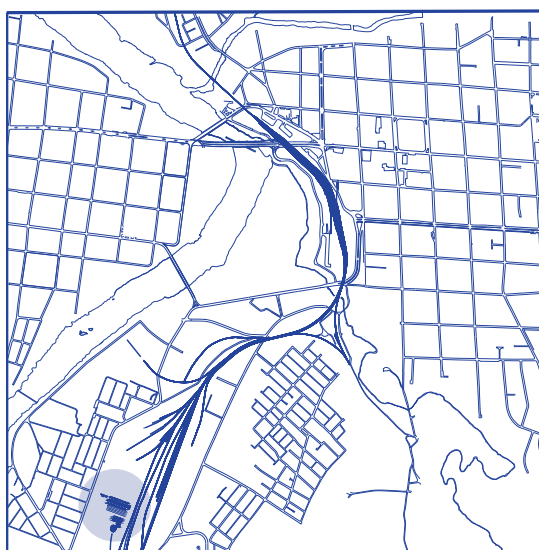
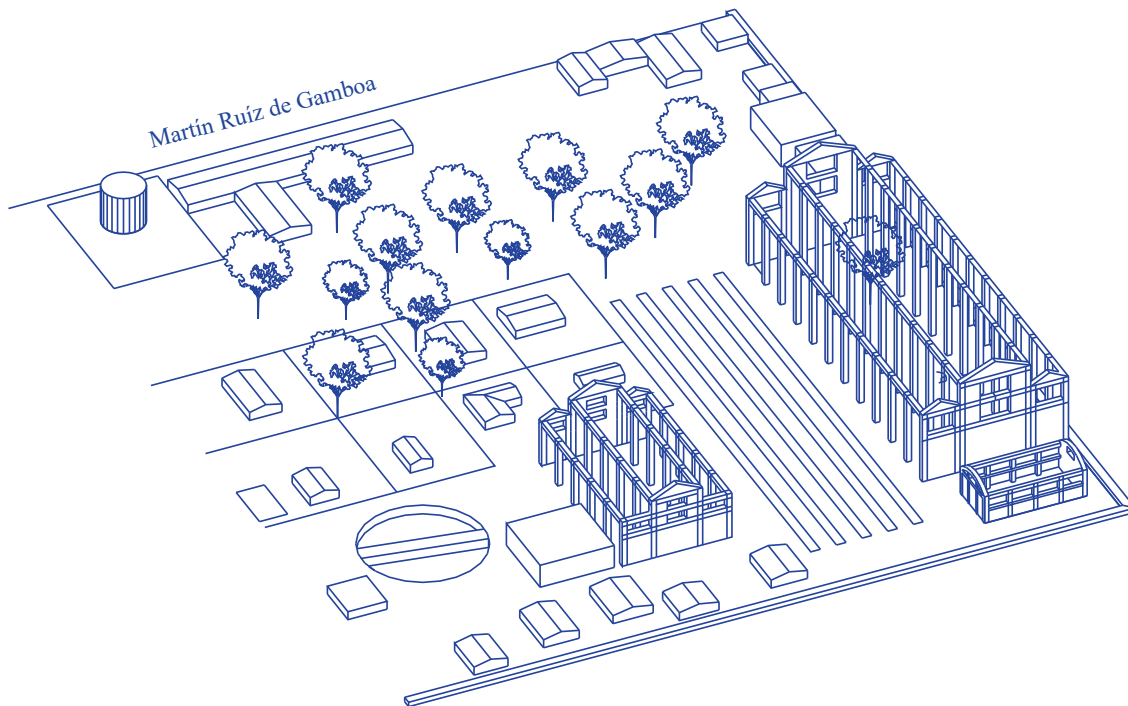
Fuente: *Elaboración propia.*

simbología

	Estructura vial		Sectores urbanos
	Casco Histórico		Centro cívico
	Ríos		Comercio
			Área industria

Como se puede apreciar en el plano anterior, la industria existente genera un bloqueo entre el río y la ciudad, por lo que es necesario generar un proyecto que pueda intervenir y liberar la vista hacia el río y generar un vínculo. En el levantamiento de fachada realizado, es posible ver cómo la industria es una masa de características morfológicas que se transforma en un ícono, un hito referencial para los habitantes, por lo mismo, se debería tomar en cuenta dicho antecedente como una oportunidad para un posible proyecto.

A continuación se hará un despliegue de la industria existente a modo de catastro y de análisis urbano, y de este modo elegir un lugar e intervenirlo.



1 Ex Maestranza

Ubicación: Martín Ruíz de Gamboa
970-988, Ovejería

Año de construcción: 1935

Empresa: Grupo EFE

Área: 18.149 m²

Clasificación: Galpón ferroviario, casa de máquinas

Uso actual: Abandono, vivienda informal

Estado actual: Deterioro, ruina

Vínculo con el río y la ciudad: La construcción es posterior al auge de la navegación fluvial, reemplazando este rubro, por lo que no posee relación con el río. A nivel urbano existe un puente ferroviario sobre el nivel del río. Se ubica en el sector de Ovejería y su vínculo con la ciudad es a través de la vía ferroviaria, siendo esta extensión un borde separador entre el río y la ciudad. Sin embargo, el vínculo más importante es la imagen histórica y colectiva que ha formado una identidad industrial ligada al ferrocarril.

Accesibilidad: Su accesibilidad es media, quedando a 2.6 km de Plaza de Armas, mediante el recorrido de cuatro vías.

Flexibilidad del emplazamiento: El terreno no posee bienes protegidos por el Estado, por lo que puede ser intervenida en su extensión.

Figura 18. Lámina catastral 1
Fuente: Elaboración propia

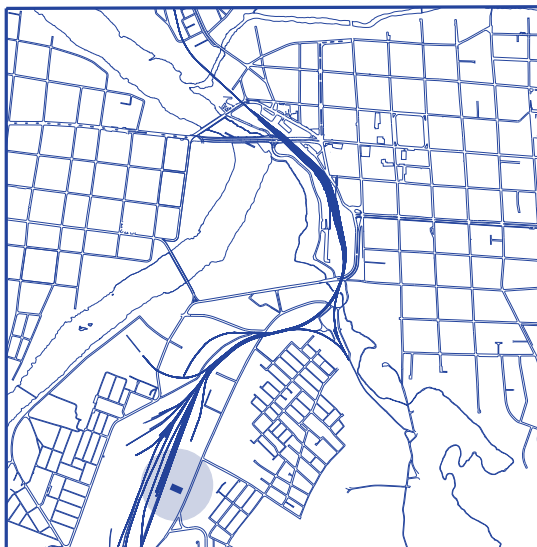
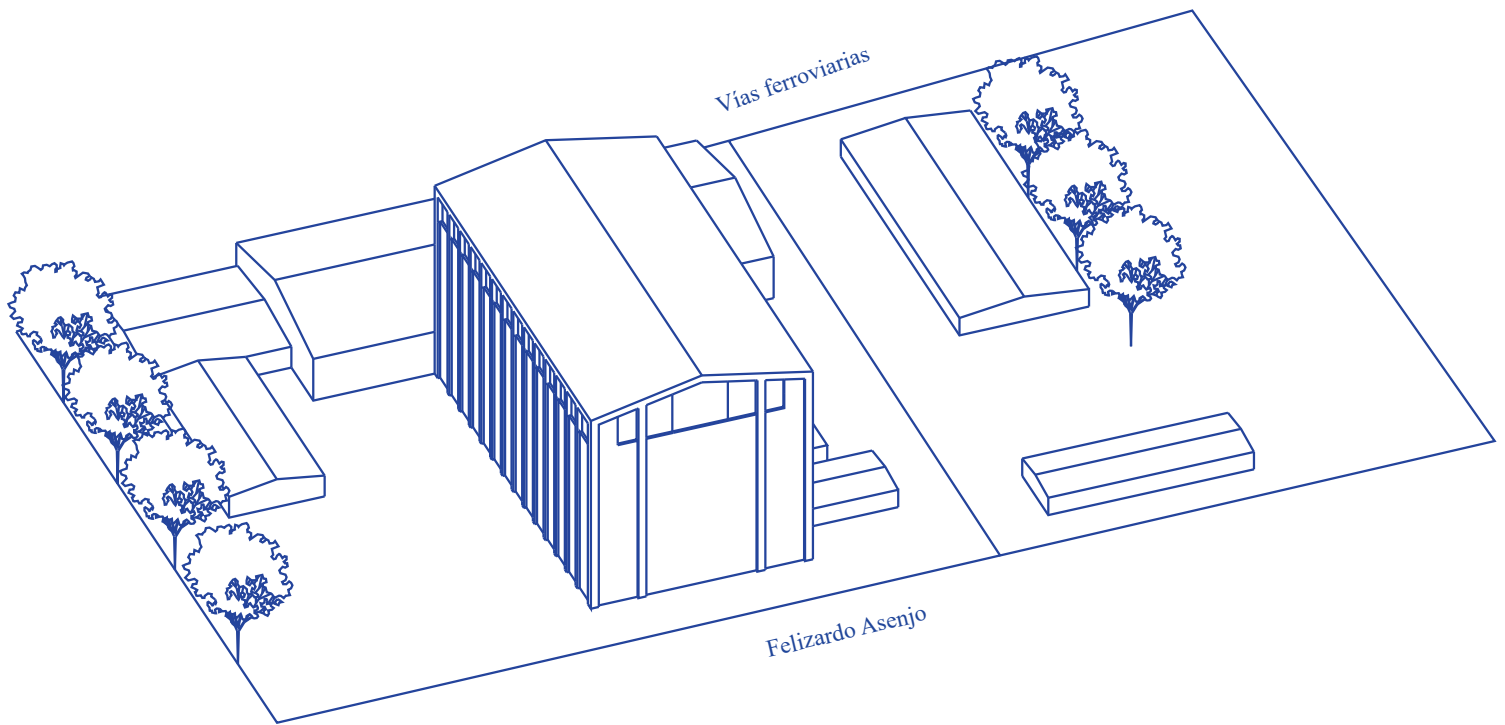


Figura 19 Lámina catastro 2
Fuente: Elaboración propia

2 ECA

Ubicación: Felizardo Asenjo 295, Ovejería.

Año de construcción: 1945

Empresa: Sociedad de Servicios Agroindustriales Silos

Área: 458 m²

Clasificación: Silo

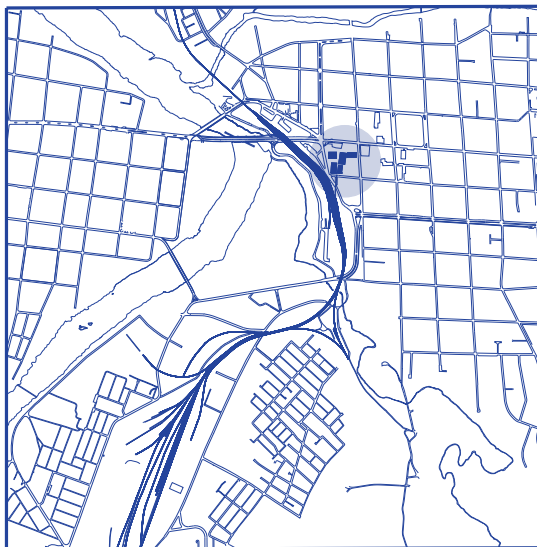
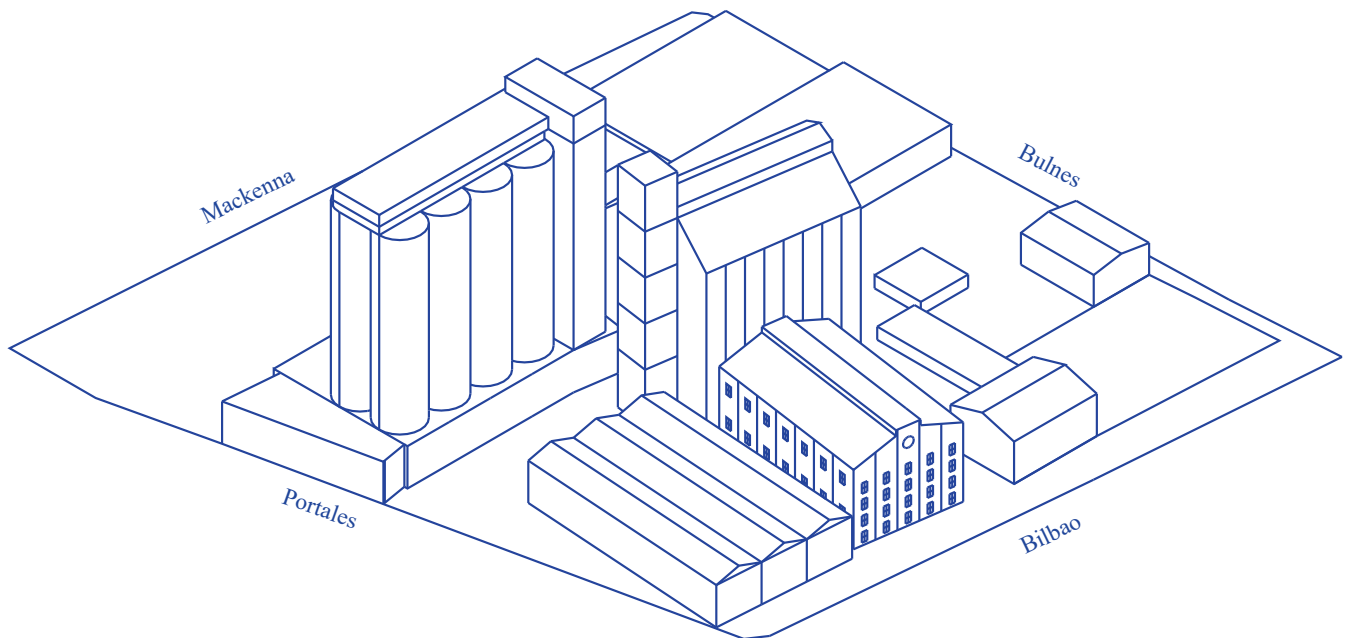
Uso actual: Silo

Estado actual: Bueno

Vínculo con el río y la ciudad: ECA se ubica en el sector de Ovejería, al lado de la Maestranza de Ferrocarriles. No tiene relación con el río ni con el centro de la ciudad. Su relevancia es el imaginario colectivo que posee en el barrio de Ovejería, siendo un hito industrial para sus habitantes, junto a la maestranza.

Accesibilidad: Su accesibilidad es media, a 2.3 km de Plaza de Armas través de Felizardo Asenjo, la principal vía de Ovejería.

Flexibilidad del emplazamiento: La manzana no posee bienes protegidos por el Estado, por lo que puede ser intervenida en su extensión.



3 Sociedad Molinera de Osorno y La Unión

Ubicación: Francisco Bilbao 626, Centro.

Año de construcción: 1914

Empresa: Carozzi/Kunstmann

Área: 435 m²

Clasificación: Molino/Silo

Uso actual: Molino/Silo

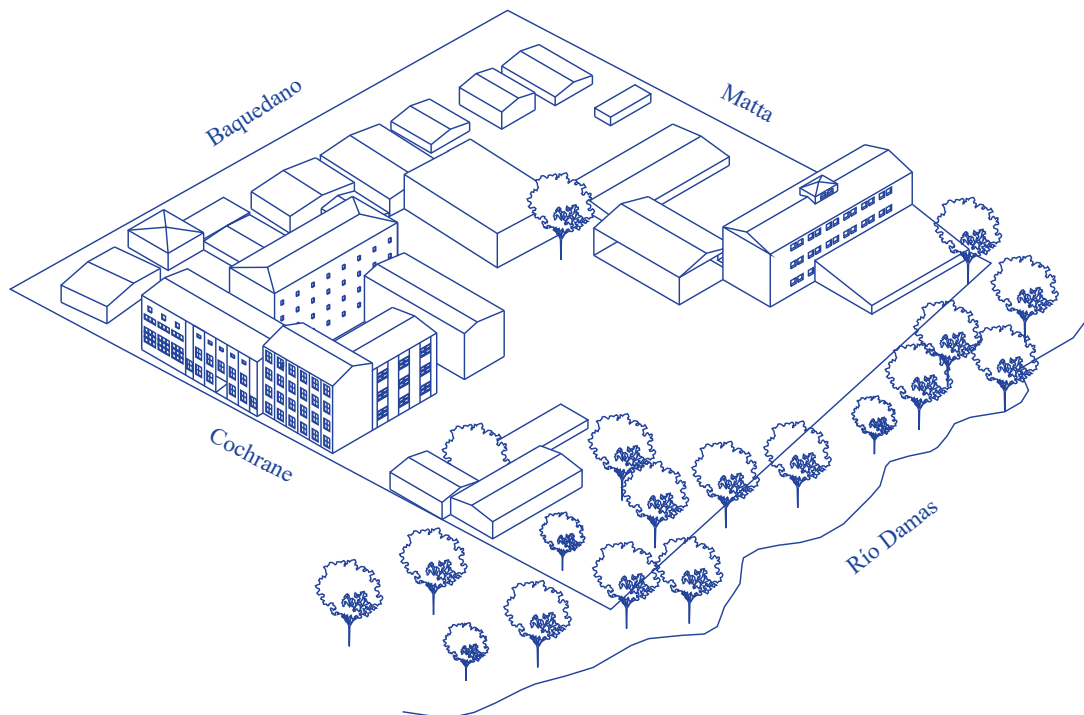
Estado actual: Bueno

Vínculo con el río y la ciudad: El molino se ubica en el sector centro de la ciudad, a tan solo una cuadra de Plaza de Armas y a algunos metros del río Rahue. A pesar de su emplazamiento estratégico, la estructura tiende a ser una masa que bloquea el centro de la ciudad con el río, más que ser un elemento articulador. Su origen urbano e histórico está ligado al desarrollo del ferrocarril, por lo que su vínculo con el río es nulo. Actualmente, gracias a su característica morfología, sigue siendo un hito urbano dentro del sector.

Accesibilidad: Su accesibilidad es alta, a través de calle Mackenna desde Plaza de Armas.

Flexibilidad del emplazamiento: La manzana no posee bienes protegidos por el Estado, por lo que puede ser intervenida en su extensión.

Figura 20. Lámina catastro 3
Fuente: Elaboración propia



4 Molino Schott

Ubicación: Lord Cochrane 359, Centro.

Año de construcción: 1880/1917

Empresa: Molino Schott S.A.

Área: 480 m²

Clasificación: Molino

Uso actual: Molino/Silo

Estado actual: Bueno

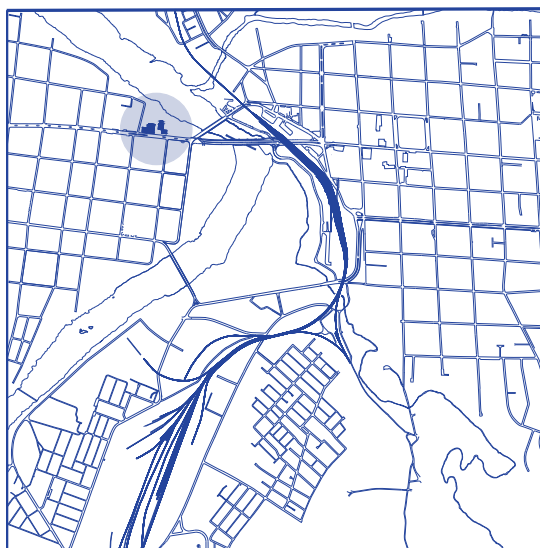
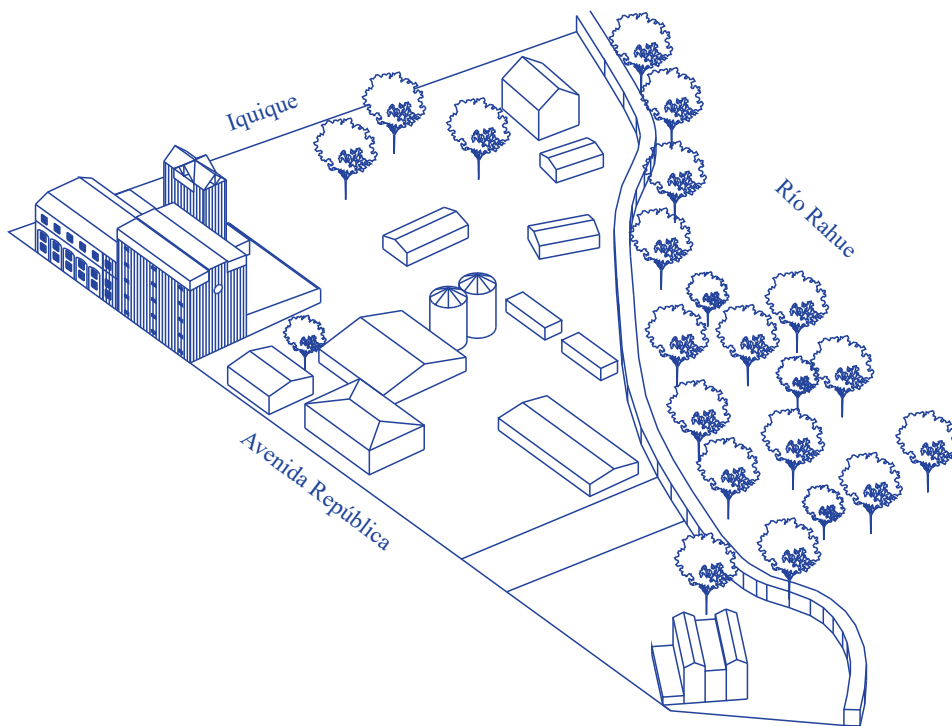
Vínculo con el río y la ciudad: El molino se ubica en el sector centro de la ciudad, a tan solo tres cuadras de Plaza de Armas y a las orillas del río Damas (un afluente que desemboca en el río Rahue). A pesar de su emplazamiento estratégico, la estructura tiende a ser una masa que bloquea el centro de la ciudad con el río, más que ser un objeto articulador. Actualmente es un lugar de abastecimiento de harina para la comunidad, sin embargo, a pesar de su característica morfología, no representa un hito urbano para dentro de la ciudad.

Accesibilidad: Su accesibilidad es alta, a través de las calles Cochrane o Matta desde Plaza de Armas.

Flexibilidad del emplazamiento: La manzana no posee bienes protegidos por el Estado, por lo que puede ser intervenida en su extensión.



Figura 21. Lámina catastro 4
Fuente: Elaboración propia



5 Molino Rahue

Ubicación: Av. República 272, Rahue.

Año de construcción: 1933

Empresa: Molino Rahue S.A.

Área: 11.707 m²

Clasificación: Molino

Uso actual: Molino/Silo

Estado actual: Bueno

Vínculo con el río y la ciudad: El molino se ubica en el sector de Rahue, a las orillas del río Rahue y a 2.1 km de Plaza de Armas, uniendo el centro de la ciudad con el río. En sus inicios, el molino tenía una importante relación con el río mediante un muelle particular por el que surcaban importantes vapores de carga. Actualmente es un hito dentro del sector, siendo un lugar de abastecimiento de harina para la comunidad.

Accesibilidad: Su accesibilidad es alta, a través de Av. República, el principal eje que articula el sector de Rahue con el centro.

Flexibilidad del emplazamiento: La manzana no posee bienes protegidos por el Estado, por lo que puede ser intervenida en su extensión.

Figura 22. Lámina catastro 5
Fuente: Elaboración propia

El lugar

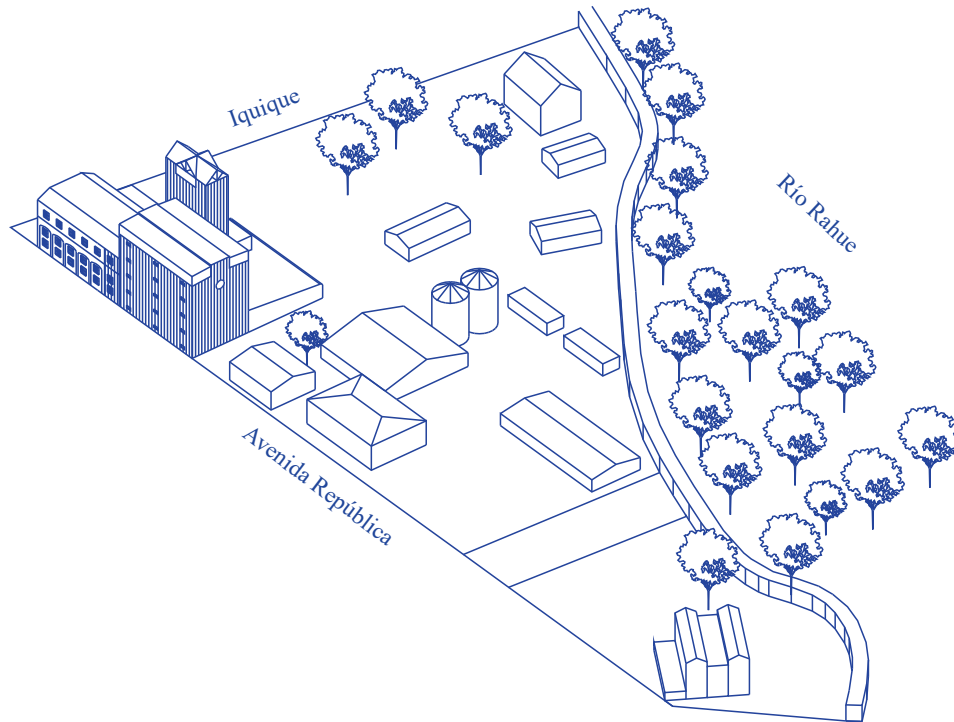


Figura 23. Axonométrica del emplazamiento

Figura 24, 25 y 26. Vistas

Fuente: Elaboración propia

Criterios de selección

Entendiendo la problemática que debe abordar el proyecto – la vinculación entre ciudad y río mediante un vestigio industrial –, se hizo un análisis del catastro de vestigios industriales anteriormente mostrado, para elegir el lugar más idóneo. Como resultado, se determina el Molino Rahue como emplazamiento, esto según los siguientes criterios:

- **Cercanía con el río y el centro de la ciudad:** Molino Rahue se ubica en el sector de Rahue, a las orillas del río Rahue y a 2.1 km de la plaza de Armas, uniendo el centro de la ciudad con el río.
- **Accesibilidad:** a través de Av. República, el principal eje que articula el sector de Rahue con el centro.
- **Flexibilidad del emplazamiento:** la manzana no posee bienes protegidos por el Estado, por lo que puede ser intervenida en su extensión.

Caracterización del lugar

Para caracterizar el emplazamiento escogido y entender tanto sus problemáticas como poner en valor sus oportunidades, se propone la siguiente metodología de análisis urbano, a modo de englobar las diferentes aristas —tanto tangibles como intangibles— que componen un lugar integral.

Genius Loci

Comprender el alma del lugar y su vocación, esto desde la conciencia de este, analizando la historia e identidad del lugar, y las características del emplazamiento.

Elementos construidos

Analizar los elementos construidos en sus aspectos simbólicos y de identidad y así, comprender la imagen urbana que ejerce en sus habitantes.

Movimiento – quietud

Se refiere a comprender la conectividad, las dinámicas de flujos y permanencia de los habitantes en las tres escalas (urbana–intermedia–lugar).

Áreas verdes

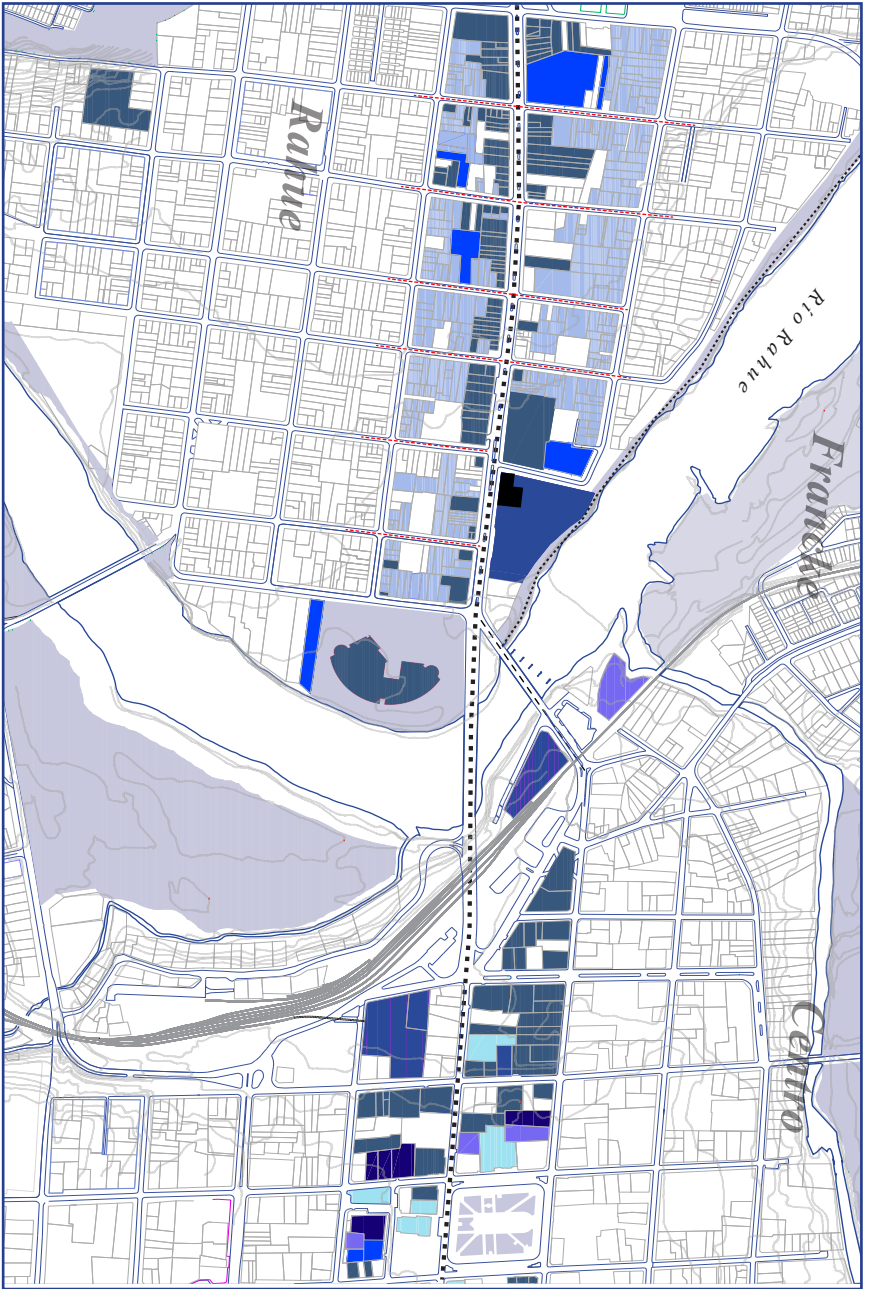
Se refiere a la creación de un proyecto sostenible desde su integración en áreas verdes mediante la identificación de estos y comprender cómo influyen en el lugar.

Análisis sensorial

Se refiere a comprender de qué manera los elementos que conforman el lugar generan distintas formas sensaciones en el habitar, mediante el análisis de colores, olores, texturas y ruidos.

Análisis etnográfico

Mediante el estudio etnográfico se puede tener una mirada mucho más amplia de cómo funciona el barrio, cómo lo viven sus habitantes y cuáles son sus necesidades, esto desde entrevistas y sombreado.



Usos

- Área verde
- Sitio erazo
- Vivienda
- Industria
- Comercio
- Educación y cultura
- Bienes comunes

Vías y flujos

- Av. República, alto flujo peatonal y vehicular
- Puente San Pedro, flujo peatonal
- Vías residenciales, flujo peatonal bajo

Figura 27. Plano del sector, SE
Fuente: Elaboración propia

Genius Loci

— **Historia:** Molino Rahue fue una de las primeras industrias molineras en Osorno, ubicada en el borde de río Rahue y en el sector del mismo nombre, poseía un muelle particular de carga de harina y sus derivados, productos que viajaban en vapores hacia Valdivia. Actualmente, el molino existe y funciona en su totalidad, no obstante, su muelle y la navegación han desaparecido. Es el único molino existente que posee este pasado fluvial tan marcado, además de estar ubicado a los pies del río más importante de la ciudad.

— **Emplazamiento:** El molino se inserta en Av. República, un eje que nace en el centro de Osorno y cruza el río hasta el sector de Rahue (población periférica), siendo la única vía que atraviesa toda la ciudad y la une de forma horizontal.

Síntesis

El molino actúa como un vínculo entre el pasado industrial – fluvial y la ciudad actual, siendo necesario realzar este elemento como hito articulador entre río y ciudad.



Figura 28. Molino Rahue y río Rahue, 1960
Fuente: Molino Rahue

Elementos construidos

— **Programas:** Av. República se identifica como un eje comercial, y el molino complementa la industria con el comercio de harina, sin embargo, suele ser a mayor escala.

— **Escalas:** el molino irrumpe con la escala baja – media del sector, asimismo, los nuevos comercios (malls chinos, ferreterías) han generado una imagen disruptiva dentro de las casas comerciales originales.

— **Lleno – vacío:** Existe una alta densidad de construcciones y una falta de espacios vacíos para la recreación.

— **Fachadas:** Se dividen en cinco tipos: casas de madera y de hormigón, departamentos (arquitectura moderna y construcción actual – primera planta comercial y residenciales en altura), galpones comerciales (supermercado, ferreterías, malls chinos), escuelas (casonas, estructuras de hormigón.), molino.

Síntesis

Existe una variedad de construcciones que se relacionan en su mayoría por su programa comercial, es necesario un programa de dispersión para distender la tensión programática existente.



Figura 29. Elevación de fachadas Av. República
Fuente: Elaboración propia

Movimiento – quietud

— **Movimiento:** Los principales flujos peatonales y vehiculares se enmarcan en Av. República por su conectividad entre Rahue y el centro, además del comercio existente. Se caracterizan por ser desenfrenados desde las 6 am hasta las 9 pm.

— **Quietud:** El flujo es menor en las calles perpendiculares a Av. República, en sus extremos, debido a su carácter residencial.

Síntesis

Existe una dualidad de flujos entre el frenetismo de Av. República y la tranquilidad del sector residencial, provocando inseguridad en ciertos sectores intermedios y deterioro.



Figura 30 y 31. Av. República, flujo peatonal y vehicular

Figura 32. Quietud sector residencial

Fuente: Elaboración propia

Áreas verdes

— **Hitos:** El principal hito natural es el río Rahue y su borde. El único parque diseñado en el borde río es el Parque Bellavista, a 1,3 km del molino.

— **Características:** Los borde río cercanos al molino no tienen un diseño urbano, por lo que es peligroso su uso, además bloquean la vista hacia el río.

Síntesis

Es necesario diseñar áreas verdes cercanas al molino para su uso residencial y de población flotante, ayudaría para distender el programa duro de comercio y el área residencial, además de ser una recreación para las escuelas cercanas.



Figura 33, 34 y 35. Borde río sector molino

Fuente: Elaboración propia

Análisis sensorial

- **Color:** Diversidad de colores sobrios, algunos anuncios saturados y llamativos.
- **Textura:** Fachadas de madera, hormigón y lata, suelo de cemento y áreas de pastizales, árboles y sus hojas, perritos vagos, azul del río.
- **Olor:** Frituras, pasto y tierra mojada.
- **Sensaciones:** Frenetismo en horas peak, inseguridad, tranquilidad en sectores residenciales, familiaridad en ciertos comercios.

Síntesis

Existe un frenetismo en Av. República, es necesario un lugar de pausa que sea seguro, para descansar, consumir la comida comprada, juntarse con personas, observar el río y el paisaje en general.



Figura 36 y 37. Algunas fachadas de comerciales, colores sobrios, publicidad cercana
Figura 38. Pequeños basurales

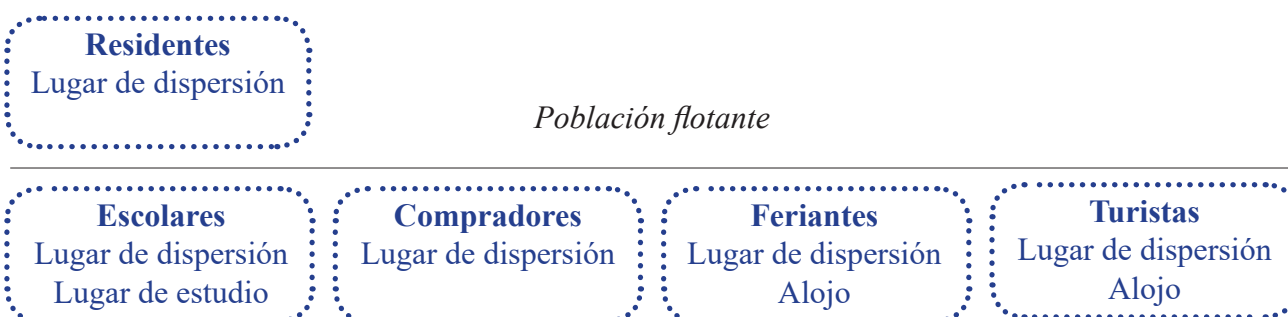
Fuente: Elaboración propia

Análisis etnográfico

Sombreo: Dos tipos de usuarios: residentes y población flotante (escolares, compradores, feriantes y turistas). La presencia de la feria Rahue atrae la presencia de turistas y campesinos feriantes.

Síntesis

Los usuarios no suelen quedarse en el sector después de sus compras, por lo que durante la tarde noche el lugar se ve vacío de todo flujo. Los usuarios no se relacionan con el molino, lo usan como referencia de localización. Tampoco se relacionan con el río ya que la morfología de las manzanas no permiten la visión de éste. Las necesidades que poseen los usuarios van a un lugar de dispersión.



Conclusiones

Problemáticas

Falta de un espacio de esparcimiento cercano para distender el programa de comercio

No existen lugares de paso que respondan a la condición climática lluviosa

El borde río se torna peligroso ya que no posee un diseño para su uso

Oportunidades

La estructura misma del molino es un hito referencial dentro del imaginario colectivo

El molino posee un vínculo espacial e histórico con el río

Accesibilidad desde Av. República con el centro

Conceptos para el diseño

Molino – Parásito (inyectarse en la estructura)

Clima lluvioso – Permeabilidad

Borde río – Muelle

Galpones industriales



Figura 39. Osorno desde Altos de Pilauco. Sector industrial de Alejandro Hess, a las orillas del río Damas, 1895. Las fábricas corresponden a cecinas, charqueo, ladrillos y jabón. Jerman Wiederhold, 1893
Fuente: Enterreno Chile



4 Proyecto

Anteproyecto

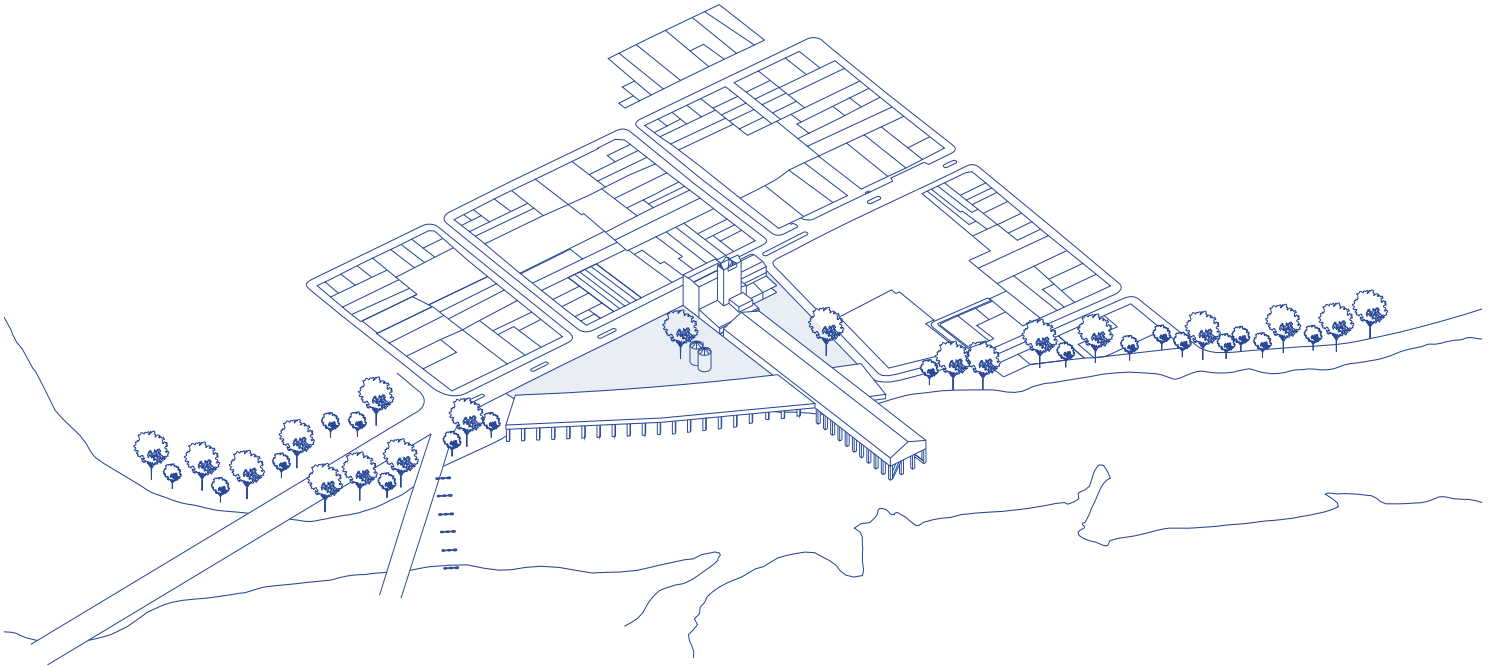


Figura 1. Axonométrica de anteproyecto

Fuente: Elaboración propia

A nivel conceptual, el anteproyecto es un centro urbano que busca el vínculo de la ciudad y el río mediante la industria como elemento articulador, un encaje en la trama urbana de la de Osorno que busca revivir, restaurar, reinterpretar nociones patrimoniales históricas y proponer una nueva área urbana para la ciudad que responda necesidades climáticas. A nivel gráfico, el anteproyecto consiste en una explanada horizontal en el borde río y un muelle lineal perpendicular al borde que nace desde el molino.

El proyecto se compone de tres elementos: **la industria** como la preexistencia, como el punto de anclaje entre el pasado y la ciudad actual; **el muelle – galpón** como artefacto parásito que rememore la relación entre la industria y el río; la **explanada** como suelo nivel calle para la llegada desde la avenida, y **la plataforma** como elemento urbano que reconoce la morfología del borde río creando un marco de vista hacia el molino y que busca expandirse hacia la trama urbana de la ciudad.

tipo de usuarios
resolventes

foto
necesidades
lugar de
dispersion

escolares

foto
dispersion
estudio

comerciantes
o
trabajadores

foto
dispersion
descanso

tenientes

foto
descanso
alojo

turistas

foto
dispersion
alojo

poblacion
flotante

escuela

super

estacion

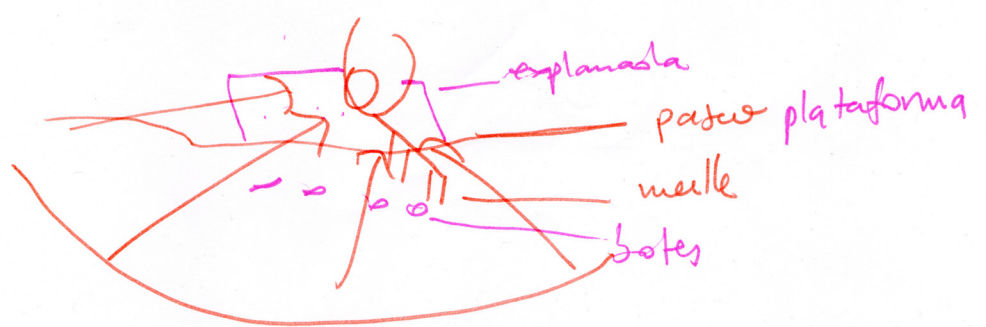
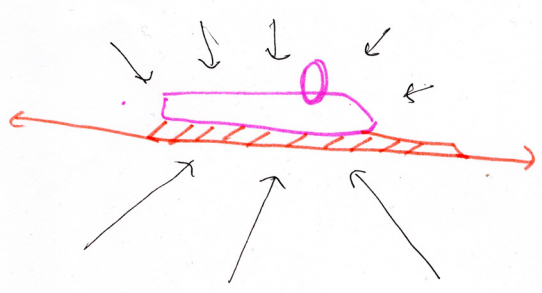
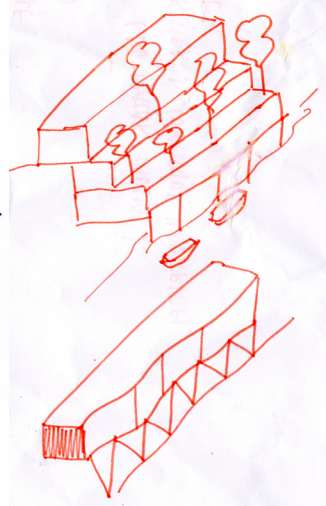
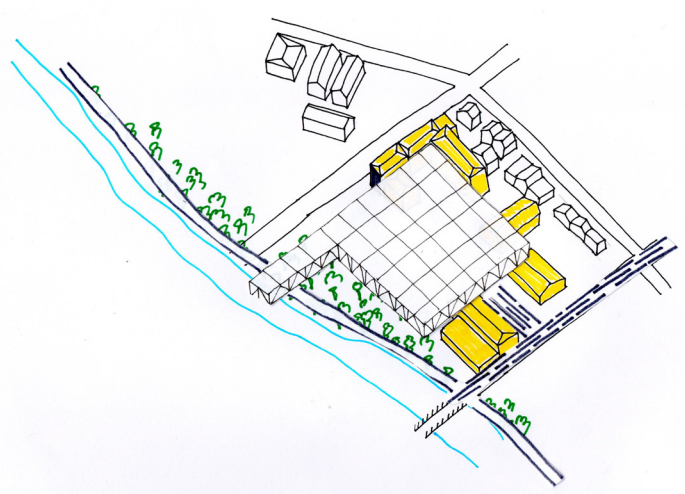
foto

casero

permeable
parasite
masella

salida

entrada



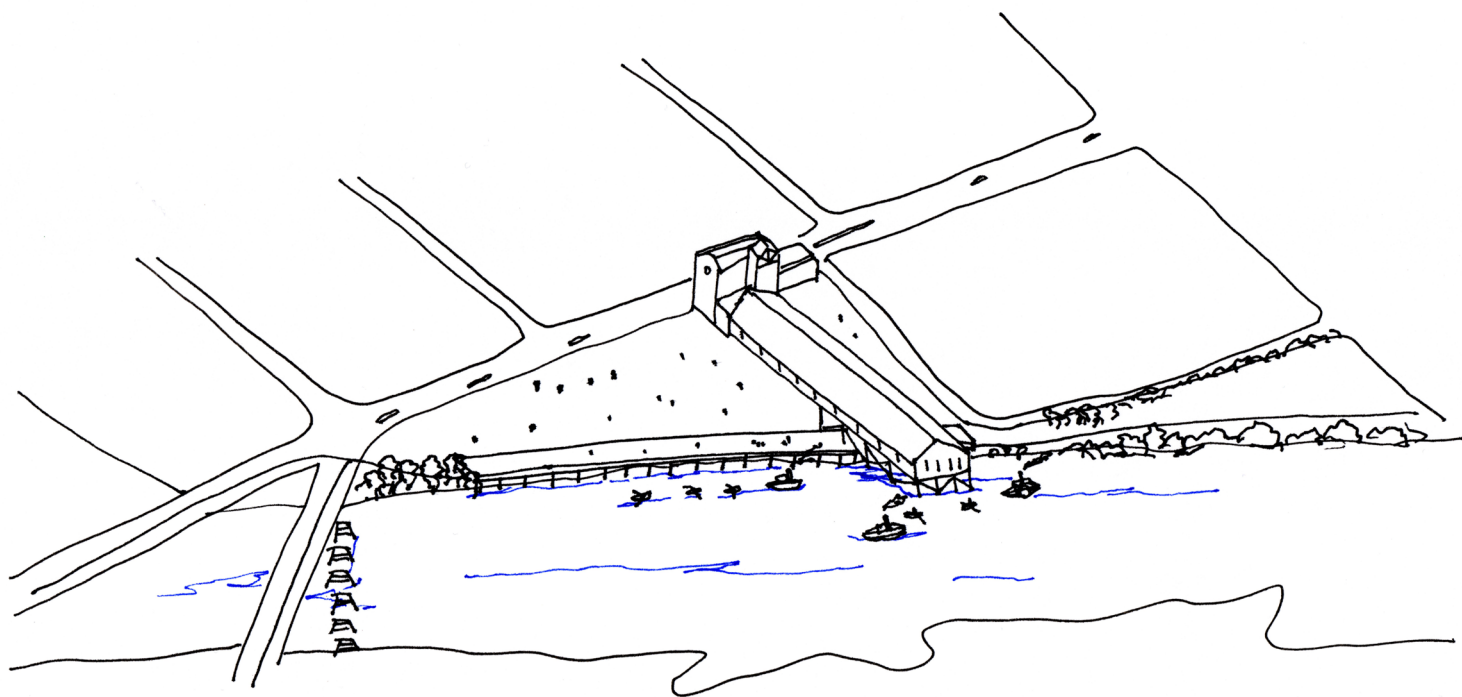
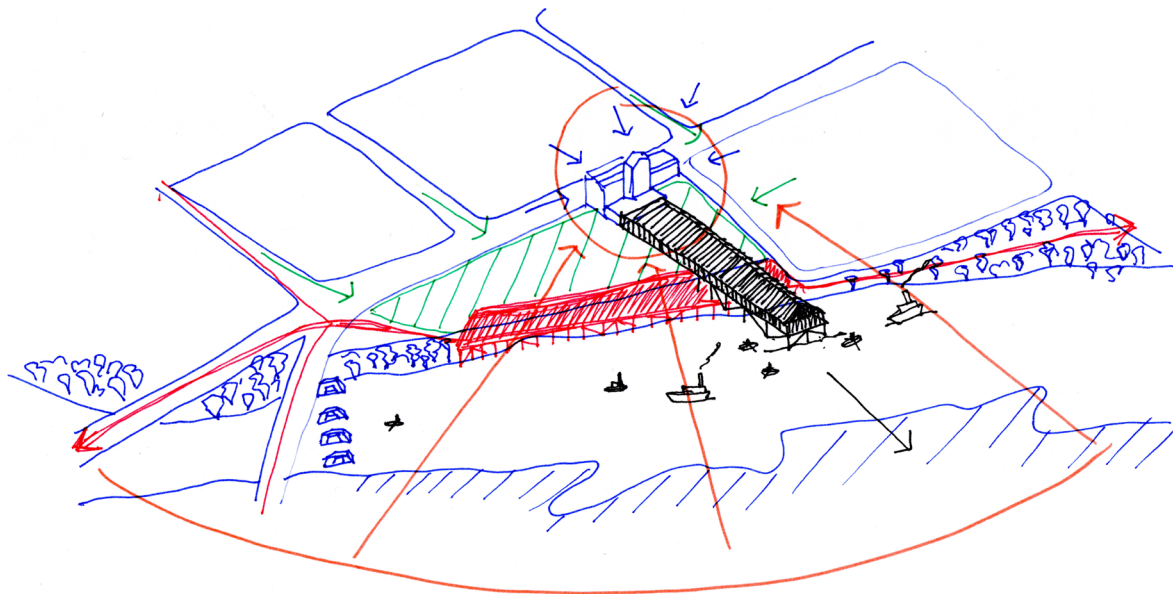


Figura 2. Bosquejos de anteproyecto
Fuente: Elaboración propia

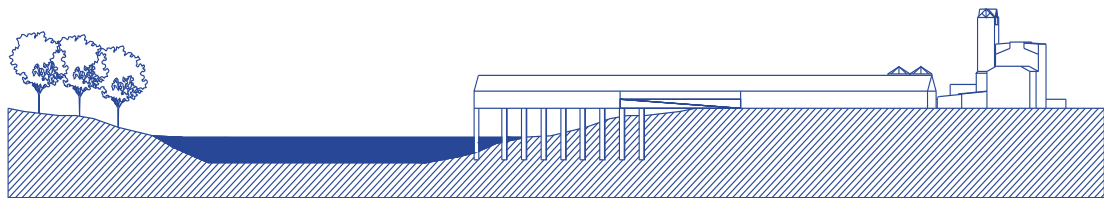
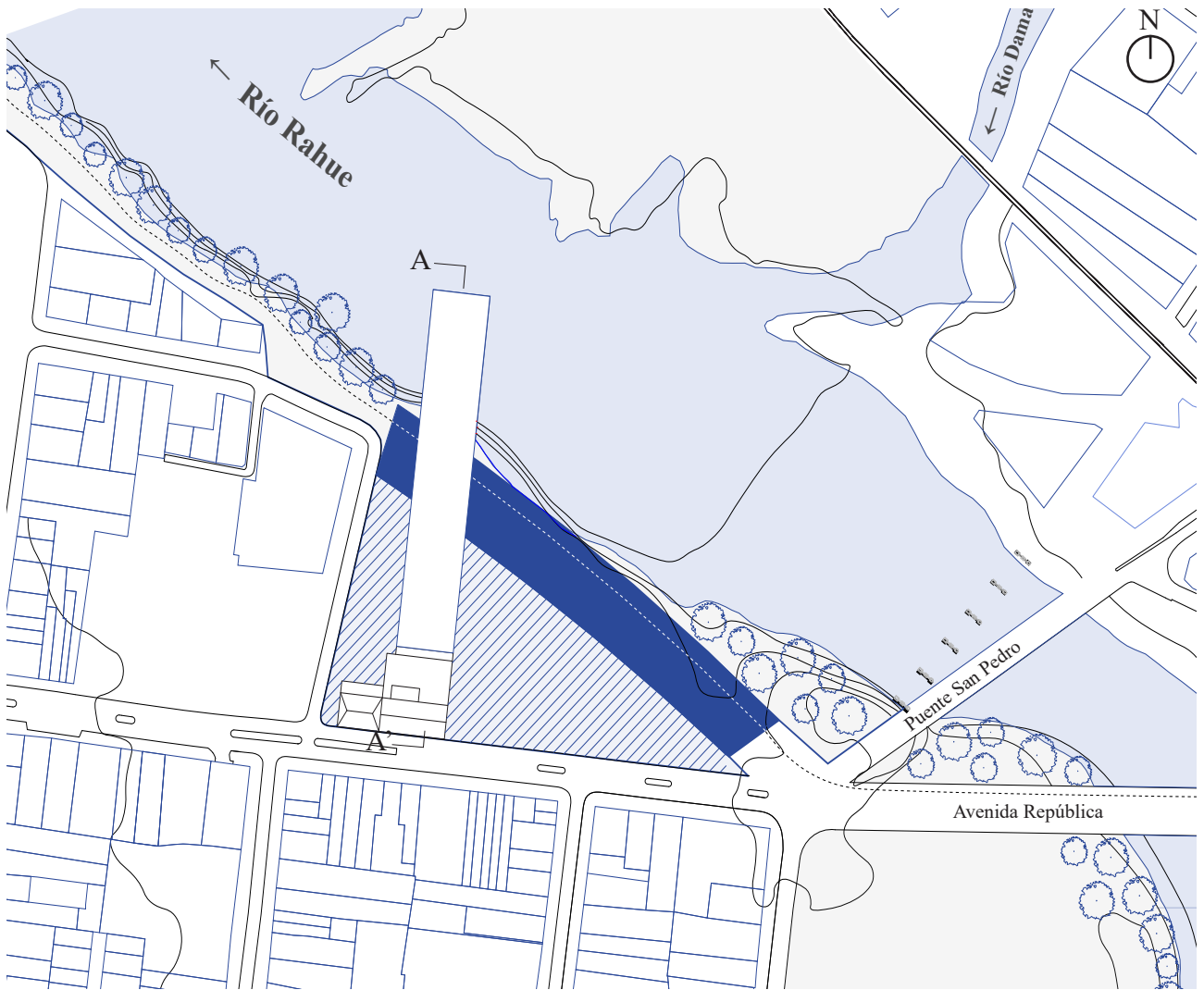
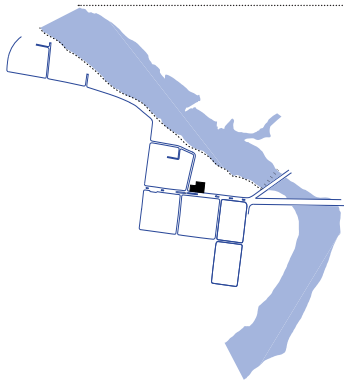


Figura 3. *Plano partido general, SE*

Figura 4. *Corte esquemático, SE*

Fuente: Elaboración propia

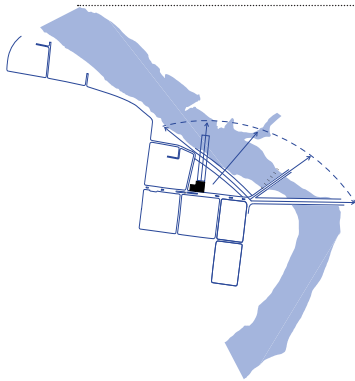
Estrategias de diseño



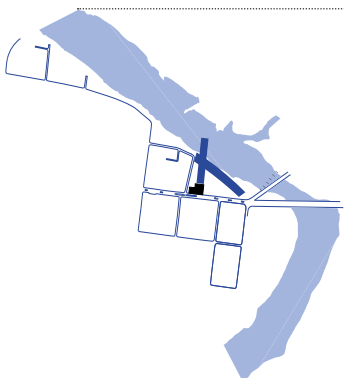
Primero, se consideran las preexistencias del lugar para el diseño: molino, río, borde río, vestigio del puente antiguo, puente peatonal y Avenida República y su puente



Las preexistencias del lugar son elementos que ejercen tensión en el espacio, al igual que las vistas que proporciona el hito del molino desde diferentes puntos del sector



Se crea un marco visual desde las diferentes tensiones y se toma en cuenta la geometría del lugar para proyectar los primeros trazados del anteproyecto



En horizontal siguiendo el borde río se proyecta una plataforma, y desde el molino en vertical se traza un muelle, dentro de esta geometría surge una explanada

Figura 5. Estrategias de diseño
Fuente: Elaboración propia

Programas

- **Molino:** Se respeta su programa de industria molinera hasta su descenso en forma natural, posterior a ello se piensa en un programa turístico como un hotel, restaurantes, etc.
- **Explanada:** Dispersión al aire libre, programas ciudadanos de reunión y encuentro.
- **Plataforma:** Paseos, miradores, ciclovía, programas lineales de paso y contemplación
- **Muelle – galpón:** Programas que requieran de espacios permeables, como cowork, salas multiuso, etc. De igual modo, se piensa que en la punta del muelle se utilice de mirador y para ascender al río para su navegación.

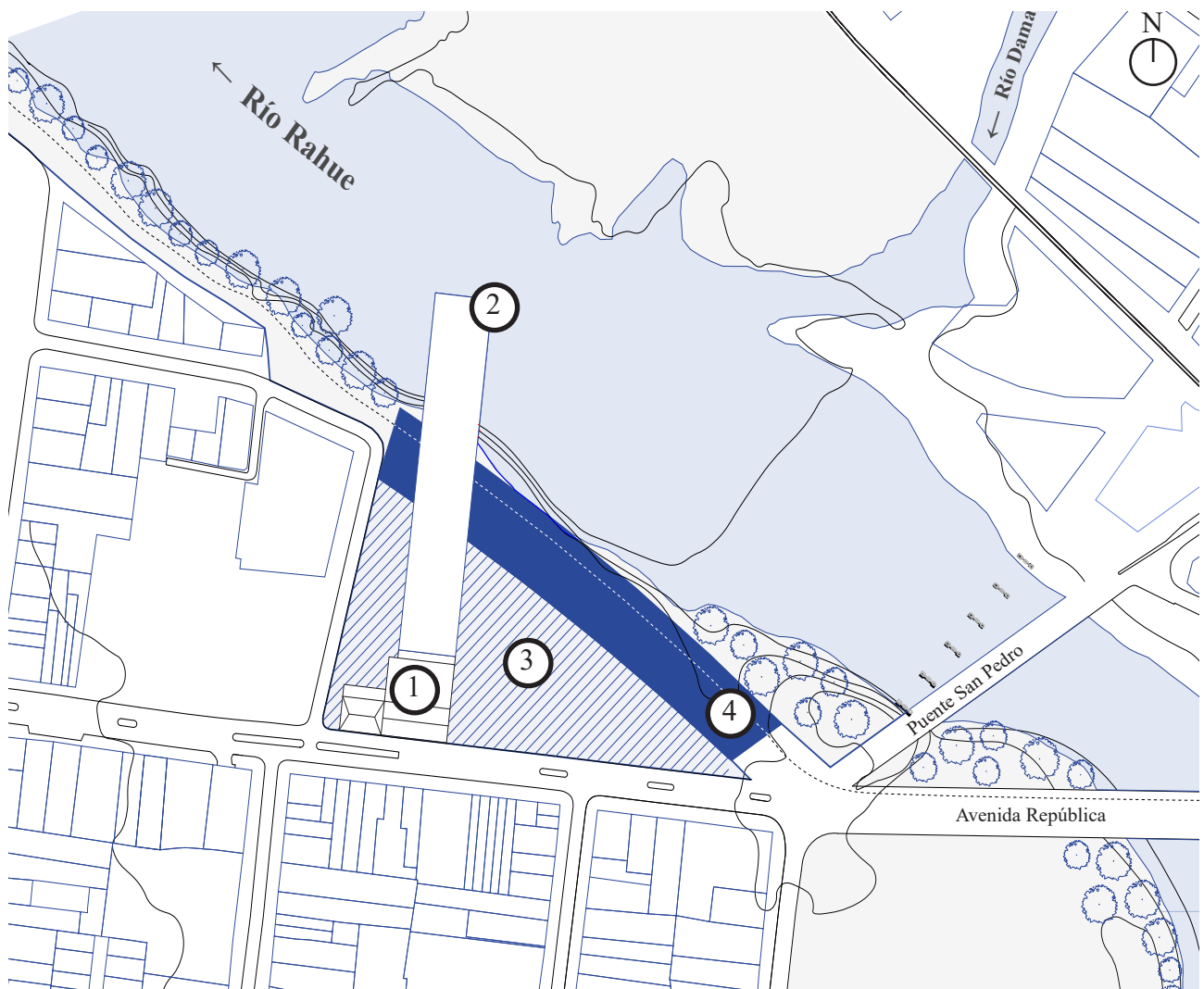


Figura 6. Plano partido general, SE
Fuente: Elaboración propia

Referentes

Espacio Público Teatro La Lira — RCR Arquitectes (Ripoll, Girona, España)



La Lira es un espacio público surgido del demolido teatro del mismo nombre, emplazado a orillas del río Ter. Su estructura y materialidad permeable permite una diversidad de programas, quiere ser plaza, cubierta, punto de encuentro, de llegada y de partida, recuperar el carácter público con un espacio “vacío”. Conformado con una única materia, el acero, que se brinda a los vecinos con sosiego, modernidad y fuerza, a la vez que evoca el pasado metalúrgico de Ripoll.

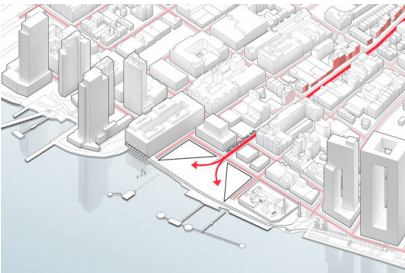
Resulta interesante el diseño permeable de un espacio público, la materialidad utilizada y su relación con el río desde su inserción en el emplazamiento hasta la proyección del puente.

Figura 7. Exterior

Figura 7. Interior

Fuente: Wikiarquitectura

River Street Waterfront: agua y ciudad — BIG-BJARKE INGELS



El plan maestro propone dividir Metropolitan Avenue en dos caminos diagonales que se conectan con el paseo marítimo, lo que da como resultado huellas de edificios triangulares con vistas al East River. Dos torres se inyectan con comercio orientadas al vecindario en su base. La combinación de las torres con el paisaje suaviza la relación entre el edificio y el parque, formando una puerta de entrada que da la bienvenida a la comunidad al agua.



Resulta interesante ver cómo el proyecto genera una llegada al agua desde el tejido urbano hasta la proyección de dos edificios. La metodología, las estrategias de diseño y los esquemas fueron los principales elementos de interés en esta referencia.

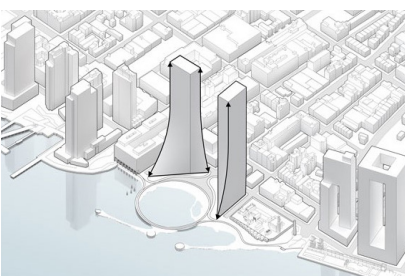


Figura 7. *Imagen objetivo*
Figura 7. *Estrategias de diseño*

Fuente: Urban Next



5 Cierre

Reflexiones finales

A raíz de este primer acercamiento, se concluye que el proyecto debe poner en valor el río a través del vestigio industrial existente, mediante la comprensión de este paisaje fluvial e industrial olvidado en la actualidad. Es necesario seguir investigando sobre la memoria histórica colectiva en torno a estas preexistencias y reinterpretarla con una mirada actual. El proyecto debe responder a estas problemáticas urbanas, arquitectónicas y patrimoniales de una manera sensible pero a la vez acorde a lo que necesita hoy la ciudad.

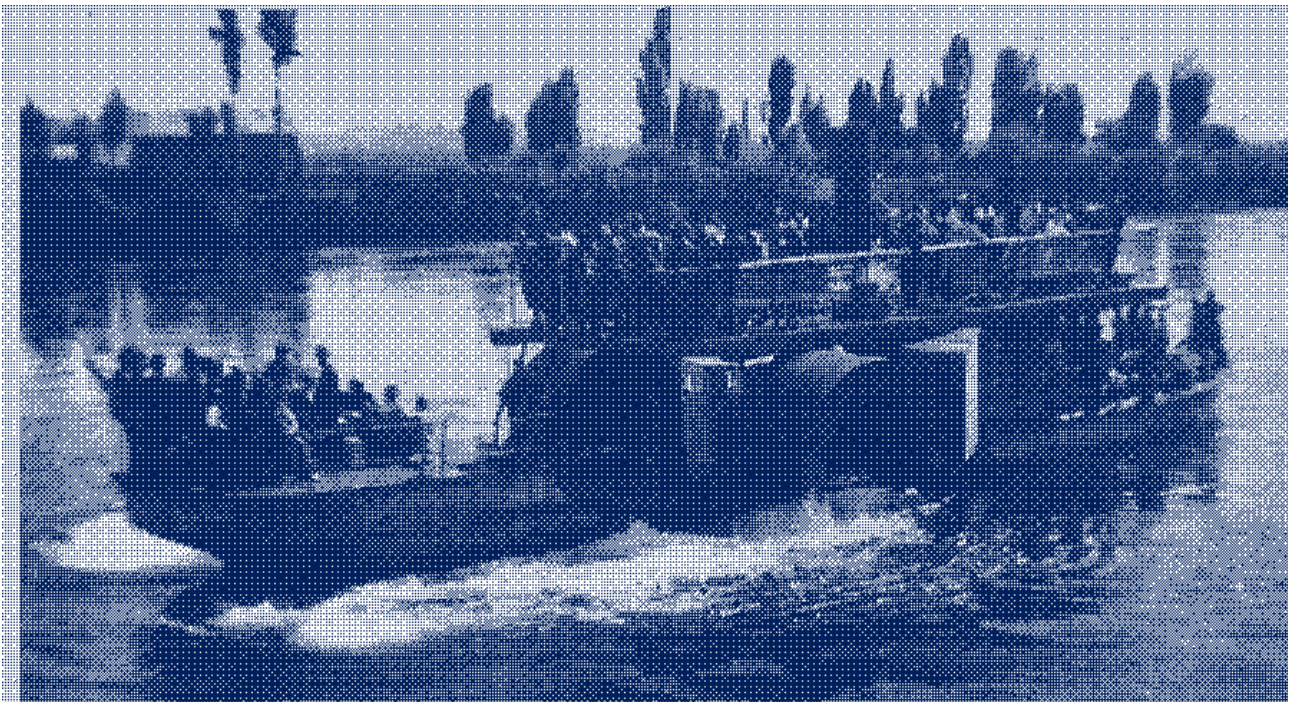


Figura 6. Vapor "Osorno" en el Puerto Trumao.
Fuente: Osorno del Recuerdo

Bibliografía

— Artículos —

- Lagos, R. (2004). “El plano del descubrimiento de Osorno”. Boletín de Geografía UMCE 20-21: 47-57.
- Lagos, R. (2002). “El plano de la refundación de Osorno”. Boletín de Geografía UMCE 16-17: 89-96.

— Libros —

- Alliende Edwards, M. (1993). Historia del ferrocarril en Chile. Santiago de Chile: Pehuén Editores Ltda.
- Estrada, B. (2017). Jean- Pierre Blancpain. Los alemanes en Chile (1816-1945). Cuadernos de Historia, (7), Consultado de <https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/47209/49206>
- González Rodríguez, S.; Rivera Sepúlveda, E.; Moraga Feliú, P. (2018). Historia y Presente del Ferrocarril Valdivia - Antihue - Osorno. Patrimonio Cultural e Industrial. Valdivia-Santiago de Chile: Ediciones Cruces-Cruces.
- Guarda, G. (1978). Historia Urbana del Reino de Chile. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Guarda, G. (1968). La ciudad chilena del siglo XVIII. Santiago de Chile: Centro Editor de América Latina.
- Peralta Vidal, Gl. (1991). Historia Económica y Urbana de Osorno. Osorno: Impresur Ediciones.
- Peralta Vidal, G. y Hipp Troncoso, R. (2004). Historia de Osorno Desde los Inicios del Poblamiento hasta la Transformación Urbana del siglo XX. Osorno: Imprenta Regional Ltda.
- Pérez Rosales, V. (1935). La colonización de Valdivia y Llanquihue. Valparaíso: Imprenta Universo.
- Sánchez Aguilera, V. (1948). El Pasado de Osorno, la Gran Ciudad del Porvenir. Osorno: Imprenta Cervantes.
- Villalobos, S. (2003). Breve Historia de Chile. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

— Entrevistas —

- Entrevista a don Sergio Valderrama Vásquez, dirigente social e historiador local del barrio Ovejería. (comunicación personal, 15 de julio del 2020).
- Entrevista a Jaime Huenún, poeta osornino (comunicación personal, 31 de junio 2020)

— Webs —

OSORNO, Décima región de los lagos, Chile. Recuperado a partir de <https://www.facebook.com/OSORNO.Los.Lagos.Chile>

Ovejería Histórico. Recuperado a partir de <https://www.facebook.com/ovejeria.historico.9>

Osorno del Recuerdo – Chile. Recuperado a partir de <https://www.facebook.com/OsornoRetroOficial>

UrbanNext. Recuperado a partir de <https://urbannext.net/river-street-waterfront/>

Wikiarquitectura. Recuperado a partir de <https://es.wikiarquitectura.com/edificio/espacio-publico-teatro-la-lira/>

