

El río Rahue: el espesor olvidado de la ciudad.

Dinámicas cotidianas en el espacio industrial obsoleto

Camila Bravo

Artículo producido a partir de tesis de magíster

Profesores guía: Rocío Hidalgo, Filipe Temtem, Ricardo Hurtubia

OSORNO, UN ESPACIO EN TENSIÓN

Los ríos localizados en zonas céntricas de ciudades son el reflejo de sus cambios industriales, urbanos y sociales. Estos sistemas fluviales céntricos poseen una condición híbrida. Por un lado, ocupan una privilegiada localización en la ciudad, siendo hitos estructurantes del crecimiento urbano, pero muchos están descuidados y olvidados, presentando una situación de marginalidad o patio trasero, en la mayoría de los casos producto de la desindustrialización que gatilló procesos de obsolescencia urbana. Es el caso de Osorno, una ciudad ubicada en la región de los Lagos, en el sur de Chile [FIG. 01] cuya relación con su río, el río Rahue, se ha visto interferida por una serie de transformaciones urbanas e industriales que le fueron quitando valor físico y simbólico en pos de preferencias y oportunidades económicas.

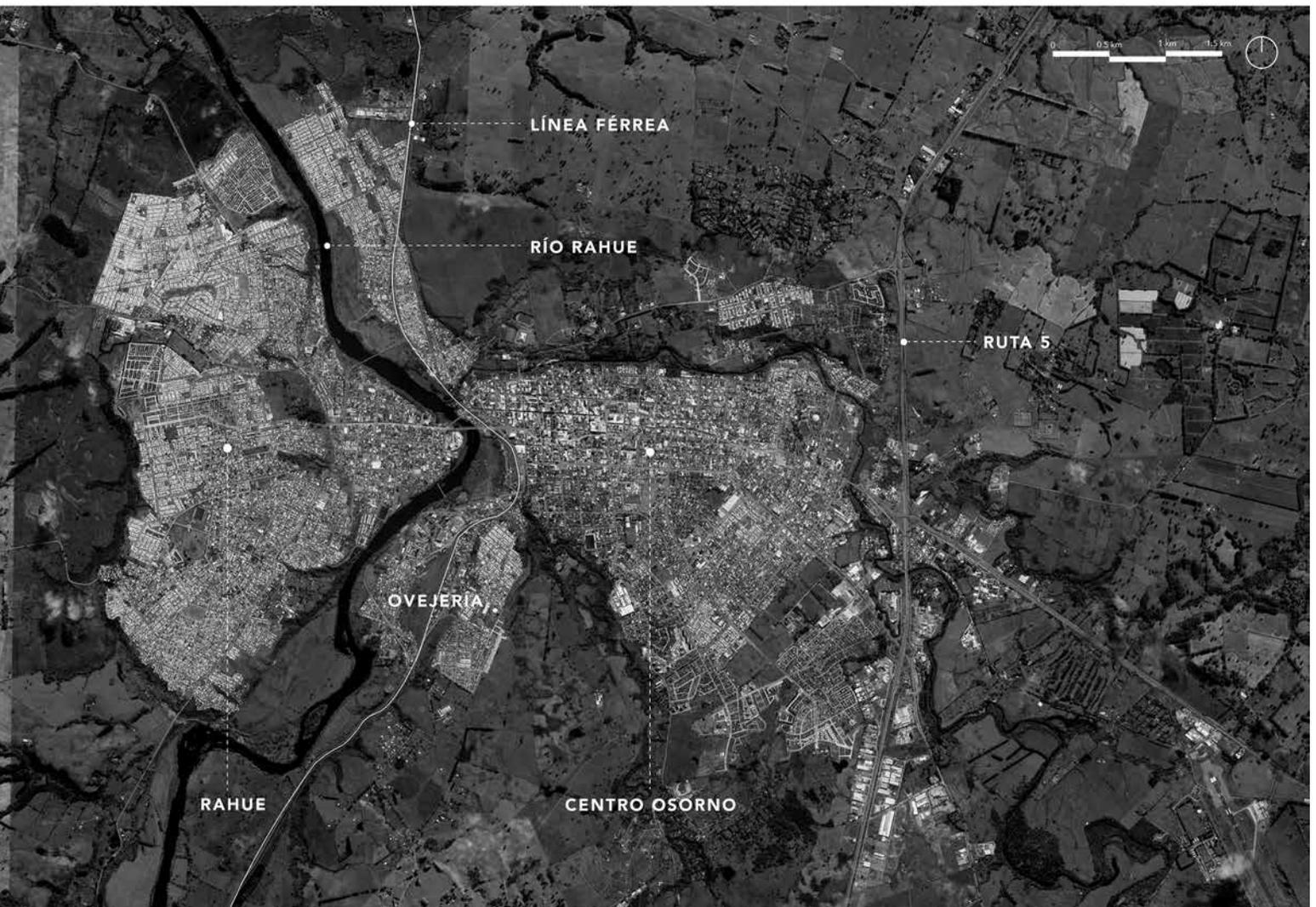


FIG. 01: Vista aérea Osorno, 2018. Se observa cómo el río Rahue divide a la ciudad en dos partes. Fuente: Google Earth.

La ciudad de Osorno se localiza en la región de Los Lagos, a 945 km al sur de Santiago de Chile. Está directamente conectada, a través de ruta 215 al paso Cardenal Samoré que conecta con el sur de Argentina, específicamente San Carlos de Bariloche, principal centro turístico del país, a una distancia de 260 km. Según el censo 2017 la ciudad tiene una población de 161.460 habitantes, siendo la segunda ciudad más importante de la región después de Puerto Montt.

El crecimiento urbano y la morfología de la ciudad se relacionan directamente con sus elementos geográficos, infraestructuras de transporte y economía. Su trama fundacional consta de un damero central que luego fue creciendo gradualmente en torno a sus elementos geográficos más notables; los ríos Rahue y Damas.

Tal y como se mencionó, el río Rahue presenta una condición híbrida; pese a ubicarse en una zona estratégica de la ciudad, actualmente se encuentra en una etapa de deterioro. La suma de acontecimientos que han ocurrido en torno al río (entre ellas: inundaciones, cambios urbanos y económicos)

han generado una inadecuada interpretación socio espacial, evidenciada a través del abandono y su frágil vinculación con el espacio público, aun cuando la presencia del río fue condicionante en la fundación de la ciudad.

LA OBSOLESCENCIA EN TORNO AL RÍO RAHUE: DEL AUGE INDUSTRIAL A LA DESINDUSTRIALIZACIÓN

El crecimiento y desarrollo de la ciudad de Osorno se relaciona directamente con la infraestructura de transporte y economía regional. La industria jugó un rol esencial en la transformación de la ciudad desde lo urbano y lo social, coincidiendo con los procesos simultáneos de *waterfronts*, entendidos como el área de contacto directo entre el desarrollo urbano y el agua¹. La mayor parte de las industrias se emplazaba en los valles surcados por los ríos que proporcionaban la energía hidráulica para la producción, por lo tanto, la industria había provocado cambios notables en el territorio. El borde río era visto como un lugar estratégico de aprovechamiento de energía y modos de transporte, de bajo valor del suelo y como forma de ejercer control².

En el siglo XVI, la ciudad de Osorno se transformó en un importante polo de desarrollo al disponer de suelos capaces de proveer de alimentos a las ciudades de Valdivia y Villarrica. El damero original estaba completamente ocupado por viviendas e industrias producto del crecimiento económico experimentado por la ciudad. En esta etapa de la ciudad, el río Rahue era un sector comercial indispensable. Según la línea de tiempo de un *waterfront*³, corresponde a la fase de desarrollo, donde los frentes de agua urbanos se conforman como sectores estratégicos de transporte y comercio, que reflejaban los cambios en el entorno social y económico.

En este contexto, se construyó a fines del siglo XIX el primer ferrocarril entre Pichirropulli y Osorno, cuya línea férrea recorría la ciudad por calle Portales a dos cuadras de la Plaza de Armas. La dinámica económica alcanzada por Osorno estimuló las migraciones y sus límites se ampliaron. Una zona de crecimiento fue hacia el sur, junto a la línea férrea, con las instalaciones industriales y de bodegaje relacionadas con el transporte ferroviario y el matadero Frigosorno, lo que hoy se conoce como Ovejería. Con la parcelación del territorio, se comienza a configurar Ovejería como un



FIG. 02: Levantamiento de las industrias en tres períodos marcados de la historia de Osorno. © Camila Bravo, 2018.

barrio de obreros y artesanos, donde la industria y el comercio fueron los ejes estructuradores del desarrollo.

Las condiciones favorables para el transporte de la producción ganadera hacia el centro del país, impuestas por el ferrocarril y la desprotección a la industria de la curtiembre, implicaron la transformación de las actividades económicas de Osorno. Con el crecimiento se produjo una reducción de empresas y actividades⁴, y el sector industrial desarrollado por los alemanes tendió a su desaparición hacia la década de 1920.

La nueva orientación económica, fundada principalmente en base a la explotación de trigo y ganado vacuno, se localizó junto al ferrocarril [FIG. 02]. Ferias ganaderas, lecherías y molinos se trasladaron hacia el suroriente, donde fue trazada la línea férrea, sector Ovejería. Esta se asocia a la segunda fase del *waterfront*, en la que hay un aumento de sus actividades económicas y un incentivo al desarrollo urbano de la ciudad, que permitió activar las calles paralelas al río convirtiéndolas en suministro de servicios e industrias. La introducción del ferrocarril como nuevo modo de transporte, requirió ampliar espacios para su instalación y generó un corte en la eficacia entre ciudad y agua. Se comenzaron a crear barreras de acceso público y el agua pierde su atractivo natural para los residentes⁵. La construcción de la carretera panamericana a mediados del siglo XX implicó que el crecimiento urbano de Osorno se reorientara con mayor fuerza hacia la zona oriente, donde fue trazada la nueva vía de transporte. El ferrocarril, al quedar disminuido por las nuevas carreteras, terminó generando una barrera entre la ciudad y el río.

Actualmente la mayoría de las actividades productivas y de servicio se localizan en este sector de la ciudad y, en consecuencia, muchos terrenos de la línea férrea y el río – concentrados en el sector de Ovejería – han quedado obsoletos. Esto trajo como consecuencia un rápido deterioro del patrimonio natural de la zona. Este deterioro del río y su borde posee una gran área de influencia. En primer lugar, se ve reflejada en aquellos vacíos urbanos que han dejado las antiguas industrias en el borde río y que se han convertido en microbasurales o terrenos en desuso. Pero este deterioro también se ha generado por los espacios construidos obsoletos, que carecen de vida urbana, y por la línea férrea con toda su infraestructura industrial. Ambos temas conforman un espesor – contenido entre la línea y el río – sin ningún desarrollo urbano, que genera una distancia con la ciudad y repercute en la falta de vinculación territorial de la ciudad con el río.

El proceso de obsolescencia de barrios y polígonos industriales recubre intenciones de valoración que hacen referencia a la decadencia o falta de adecuación de un área para los requisitos que demandan las empresas y la sociedad. Las transformaciones en los patrones de localización y uso del suelo afectan directamente a las necesidades de las empresas en su localización y, simultáneamente, a la idoneidad

de las áreas existentes, dando lugar a procesos de deterioro y obsolescencia⁶. Este espacio industrial tiende a una obsolescencia más acelerada que la del espacio residencial. La fatiga se ve afectada por otras obsolescencias encadenadas como la inadecuación del espacio a los cambios tecnológicos, rigideces originales del espacio que no favorecen la remodelación o adaptación, la desvalorización de los activos que desincentiva el mantenimiento, entre otros. Wrenn (1983) explica que, en el proceso de emigración y modernización de la economía hacia otros sectores, junto con el desarrollo de carreteras, comenzó una fase de deterioro del *waterfront* por el abandono de grandes porciones de terrenos y por la obsolescencia de infraestructuras. Este impacto está intrínsecamente ligado a los cambios en las dinámicas urbanas de la ciudad, lo que, sumado a nuevas infraestructuras de transporte y tramas de conectividad, se convirtió en una de las transformaciones más estructurantes.

OVEJERÍA COMO ESPACIO DIACRÓNICO: REMEMBRANZAS DE UNA CIUDAD INDUSTRIAL
Ovejería [FIG. 3], tal y como se mencionó, es el antiguo barrio industrial de la ciudad al margen suroriente del río Rahue, un espacio diacrónico donde se concentraron los procesos de obsolescencia desencadenados en la segunda mitad del siglo XX y vigentes a la fecha.

Desde una perspectiva social, el sector comenzó a desarrollarse luego de la fuerte migración campo-ciudad que sufrió la ciudad. Sus forjadores fueron adquiriendo los terrenos en base a compras y servicios en faenas agrícolas; luego, con el boom de desarrollo industrial de la zona, se potenció la relación patrón-obrero, evidenciándose en la manera de adquirir terrenos o viviendas. Este período llamado paternalismo industrial, hace referencia a un conjunto de mecanismos de control destinados a cubrir demandas sociales y servicios urbanos de los obreros, para tener una mano de obra estable y permanente⁷. La industria impuso una lógica en el territorio que estructuró la relación de este con la ciudad y con sus habitantes, generando formas de vida y de trabajo que dejaron huella en el paisaje y en la memoria colectiva de los habitantes⁸. En el caso de Ovejería, esto se logró con el acceso a la vivienda que, además de generar vínculos del usuario con la industria, generó vínculos entre usuarios. El comercio, la vivienda y la industria abrieron espacios importantes de sociabilización y abastecimiento.

La actividad industrial de Ovejería fue un breve e intenso episodio que, a finales de 1970, comenzó a decaer de forma abrupta dejando espacios completamente abandonados. Todas las industrias que funcionaron en sus localizaciones llevaban más de 50 años, período en el cual se realizaron grandes inversiones en sus plantas productivas que hoy en día están obsoletas. Dentro de estas industrias estaba la maestranza de ferrocarriles y todas las bodegas asociadas, ubicadas en el terreno de Ferrocarriles del Estado, el matadero Frigosorno, comercializadoras agrícolas y la planta de Nestlé, última en cerrar las puertas de su establecimiento en el año 2015.

Además de estas infraestructuras, la línea férrea y el ferrocarril fueron un punto de inflexión en el barrio, siendo el lugar de llegada y distribución de los diversos productos hacia las industrias, además de ser el núcleo de mantenimiento y reparación de los trenes. En este sector, la línea comenzó a subdividirse en diversos ramales que se extienden hacia las industrias y bodegas de Ovejería [FIG. 03], abarcando un ancho considerable de terreno vacante improductivo, sin calles consolidadas ni frentes activos – y, por lo tanto, de baja interacción social.

En América Latina, algunas referencias conciben las tierras vacantes como espacios remanentes a la dinámica urbana que permanecían vacíos o subutilizados; o que, pese a ser reconocidos como urbanos y servidos directamente, o muy próximos a infraestructuras ya instaladas, no se desarrollan en la plenitud de su potencial, contrariando el principio de función social de la propiedad⁹.

Este tejido urbano poco definido, en conjunto con el abandono de estas infraestructuras industriales, hizo proliferar una concentración de barreras físicas que generaron una fragmentación notoria. Esta situación se inscribe al concepto de accesibilidad social, entendido como las limitaciones físico-espaciales que las personas deben enfrentar en la ciudad¹⁰. Estas son entendidas como una densidad de barreras u obstáculos para la movilidad cotidiana¹¹, que influyen en los ritmos, rutinas y hábitos de la vida diaria. Según los autores, la presencia de infraestructuras obsoletas, líneas férreas o sectores sin usos determinados – y, por lo tanto, en su abandono impiden el desarrollo de entornos accesibles. Los espacios baldíos, ferroviarios o industriales son elementos de gran escala de difícil integración en la ciudad, que generan un efecto barrera que fragmenta la ciudad y afecta la vida urbana cotidiana.

Ovejería, pese a vivir un auge industrial a mitad del siglo XX, ha sido históricamente un lugar marginado y poco consolidado. Su desarrollo urbano fue muy tardío, los servicios básicos como electricidad y agua potable recién fueron instalados en los años treinta y, a la fecha, persisten fuertes problemas de conectividad. Hoy en día, es un sector estancado en el tiempo, carece de equipamientos y se excede de terrenos baldíos, que por muchos años fueron campamentos y tomas de terreno.

A esto se suma que es una zona dependiente funcionalmente del centro que, pese a estar muy próximo, tiene una conectividad muy deficiente. En el sentido longitudinal, sólo existen dos accesos, de los cuales uno no está pavimentado y el otro está interferido por el cruce ferroviario. En el sentido transversal, la relación de Ovejería con el otro lado del río es casi nula debido a la inexistencia de cruces hacia Rahue. Por otro lado, la accesibilidad entre Ovejería Alto y Bajo queda fracturada por la línea férrea y por la falta de un sistema vial expedito.

Sin embargo, existen ciertas dinámicas cotidianas y pequeñas intervenciones que han comenzado a revalorizar este espacio marginado, y que guardan

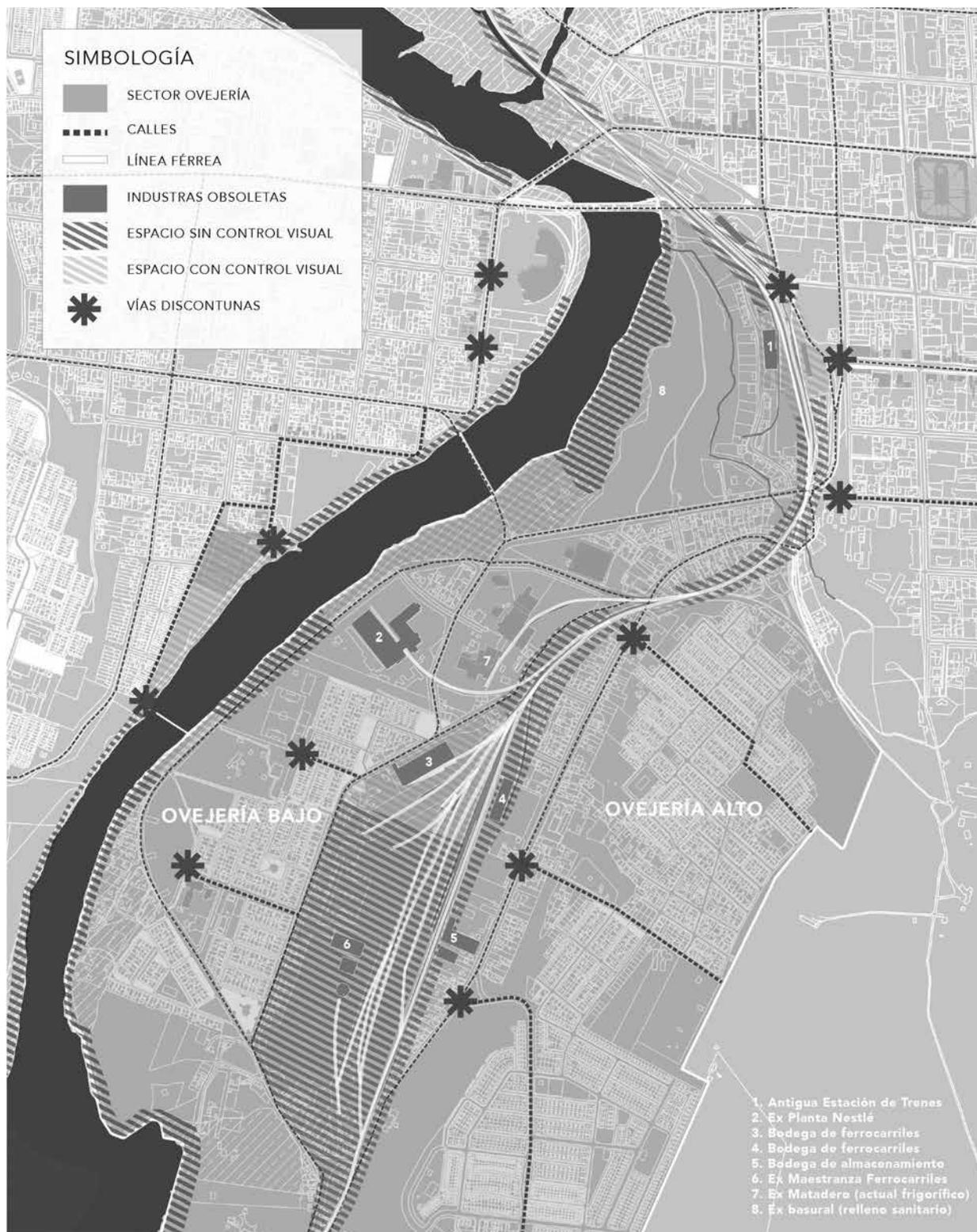


FIG. 03: Plano del sector Ovejería. © Camila Bravo, 2018.

relación con la memoria colectiva que existe en el sitio. Recordemos que la población de Ovejería estaba conformada por obreros, trabajadores del matadero, la planta Nestlé, de FFE, torneros, ingenieros y gente del rubro, quienes le otorgaron una dinámica espacial característica al barrio. Las villas y poblaciones actuales son en su mayoría ex empleados y trabajadores, herederos y familiares de los obreros de estas antiguas fábricas.

En ese sentido, se hace alusión a una memoria colectiva, entendiéndola como un proceso de construcción social y colectivo, de interpretación y transmisión de símbolos a través de los cuales se siente representada una colectividad¹². Es un conjunto de experiencias comunes que rememoran tiempos anteriores y actúan como parámetros para el presente¹³. En este barrio se entiende como un conjunto de valores aglutinantes que estructuraban

la vida social de los trabajadores como una gran familia, entendiendo que la población de Ovejería era una comunidad que compartía las mismas fuentes de trabajo, actividades y recorridos cotidianos a pie. Los recuerdos de sus habitantes conforman imágenes narrativas de momentos pasados, pero que renuevan significados y otorgan vigencia y lugar en el presente. Estos recuerdos están vinculados a situaciones sociales como la vida de barrio, las actividades que se



FIG. 04: Antigua maestranza de ferrocarriles. © Camila Bravo, 2018.

organizaban entre familias, los comités y el trabajo. Pero ¿cómo se evidencia esta memoria colectiva en la cotidianidad hoy en día? Esta memoria ha sobrevivido al proceso de disociación del barrio y reivindica un legado donde se funde la dimensión arquitectónica con la sociocultural. Hoy en día las únicas actividades que actúan como elementos identificatorios colectivos, son los recorridos diarios que realizan sus habitantes, a modo de apropiación de estos espacios obsoletos pero afectivos que conservan esa memoria y símbolos reconocibles volviéndose familiares. Los habitantes de Ovejería reconocen una realidad social cotidiana creada activamente por ellos, dentro de los importantes niveles de vulnerabilidad a los que están expuestos.

DINÁMICAS COTIDIANAS:

LA MOVILIDAD PEATONAL EN OVEJERÍA

Ovejería es un espacio paradójico; es, por una parte, un espacio vulnerable y carente de manera permanente de una buena calidad de vida, y, por otro, un lugar donde sus propios habitantes como respuesta o signo de resistencia frente a la vulnerabilidad han ido forjando sus propios sistemas de movilidad peatonal. Estas prácticas de movilidad son una reacción frente al poco avance en temas de infraestructuras en la zona.

Pese a que en la ciudad de Osorno la planificación apunta a los vehículos motorizados, existe un importante porcentaje de habitantes que se mueve a pie. Estos viajes no motorizados son clave en la movilidad cotidiana, alcanzando el 20% de los viajes en la ciudad, según la Encuesta Origen Destino¹⁴. En Ovejería, los viajes a pie alcanzan casi el 50% de los viajes totales. Esto se justifica con la carencia de vías transversales que crucen el sector completo. Por el contrario, existe una gran cantidad de vías discontinuas producto de los antiguos paños industriales que forman islas desconectadas de la trama. Sin embargo, al analizar el control visual que existe tanto de la línea férrea como del río [FIG. 04], nos damos cuenta de que entre los sectores obsoletos existen ciertos tramos coincidentes donde existe control visual, pese a que en gran parte de su extensión es casi nulo¹⁵.

Desde una perspectiva más cualitativa, junto a observaciones directas en el terreno y entrevistas, se mapearon recorridos realizados por habitantes en el sector de Ovejería. A partir de ellos, fue posible determinar que estos tramos con mayor control visual eran espacios por donde la gente se movilizaba peatonalmente. Este tipo de movilidad estaba enfocada hacia rutinas de la cotidianidad, como ir de compras, ir a trabajar, estudiar, o a buscar a los niños a los colegios o escuelas.

A partir de estos desplazamientos se logró identificar atributos y preexistencias de Ovejería, que han puesto en valor el sector gracias a la movilidad peatonal cotidiana. La mayoría de estos atributos no son de gran envergadura, sino elementos del entorno urbano que hacen de la caminata una experiencia más amena y segura. Por ejemplo, se observan dos franjas del borde de río a la altura de Ovejería; ambas forman parte del Parque Bellavista, ejecutado por la Municipalidad; que durante el verano se utiliza como espacio público y en otras temporadas como un lugar de paso. Aparecen de forma notable huellas y caminos generados por los mismos usuarios al utilizarlos diariamente en sus desplazamientos, un puente colgante peatonal, una costanera antigua de madera por el borde del río [FIG. 05] e, incluso, ciertas arboledas que conforman senderos sombreados por donde transitan los usuarios.

Los espacios obsoletos también cobran importancia como espacios de movilidad. La línea férrea, es utilizada como una alternativa de recorrido e incluso algunos utilizan algunas infraestructuras como espacios de encuentro (vagones antiguos vías del tren, copas de agua). En algunos casos la municipalidad ha tenido que tomar medidas frente al estado de estas



FIG. 05: Pasarela peatonal de madera en la ribera del río Rahue, por el sector de Ovejería. © Camila Bravo, 2018.

infraestructuras como colocar barandas en los puentes ferroviarios con el fin de mejorar la seguridad de los usuarios que transitan por ahí. Si bien no deja de tener un grado de inseguridad por su estado de abandono, estos sectores poseen una riqueza particular que los puede convertir en nuevos espacios activos de la ciudad.

A través de estos mapeos, además, fue posible analizar la factibilidad de recorrer el borde río completo en su sentido longitudinal, llegando a la conclusión de que, pese a no tener senderos consolidados y formalizados por todo el borde, existen sectores que pueden habilitarse como nuevos senderos que reactiven las fachadas fluviales del río. En una encuesta realizada a 50 usuarios, el 80% contestó que sí transitaba por el río, pero que existía cierta inseguridad con respecto a la falta de actividad en la zona. Según algunos relatos, éste era utilizado en tiempos de calor, incluso varios se bañaban, pescaban o navegaban en él. Pero en épocas de invierno era visto como una amenaza y era utilizado más bien como una zona de paso.

De acuerdo a estas prácticas de movilidad, las formas de utilizar y subvertir los espacios, a través del desplazamiento, modifican el sistema impuesto y son llamadas tácticas de movilidad, las cuales remiten a

la transformación de la movilidad impuesta por los sistemas de transporte¹⁶. En este caso, estas prácticas se comprenden como maneras de conquistar, apropiarse del territorio y adaptar el sistema de transporte, como sucede en el caso de las vías ferroviarias en la ciudad.

En el caso de Ovejería, las formas de movilidad y operaciones de pequeña escala son una reivindicación de una manera de hacer ciudad, que no se logró desarrollar en su momento cúlmine. Hacia 1945 ya existían este tipo de operaciones de pequeña escala (como puentes peatonales, pasarelas, senderos, etc.). La industria estaba en pleno desarrollo, sin embargo, no había una mejora en términos de conectividad. Estas necesidades básicas hasta el día de hoy no existen y se han convertido en barreras físicas de accesibilidad. Sin embargo, los recorridos realizados por sus habitantes, pese al riesgo que implican, rememoran esa vida pasada. La memoria colectiva se debe tanto a sus actores y acontecimientos como a los lugares donde ocurrían: la línea férrea, el borde del río y los recintos industriales.

A partir de lo planteado, podemos observar que el sector, pese a presentar barreras físicas, posee una movilidad cotidiana peatonal muy activa, que se apropia en muchos casos de estos sectores obsoletos o residuales, es decir, en la práctica se utiliza este

espacio como si estuviese activo, pero no existe una infraestructura que sostenga este uso, y en ese sentido es que puede verse como una oportunidad de reactivación la puesta en valor del lugar a través de los desplazamientos.

Sumado a esto, a través de la Encuesta Origen Destino, fue posible determinar que las tres zonas circundantes a Ovejería [FIG. 6]; Rahue Bajo, Rahue Alto y el Centro; son las que tienen la mayor cantidad de viajes y flujos diarios. Se observa que el sector surponiente, es decir, Ovejería, que tiene una baja cantidad de viajes, queda como un espacio intermedio entre los sectores más transitados de la ciudad. En ese sentido, podría ser un mediador entre las tres zonas que la circundan. Es una zona potencial de desarrollo, con muchos paños aún sin construir y de los cuales muchos ya se han tasado para evaluar nuevos proyectos. Además, con una nueva dotación de infraestructuras podría generar cambios a nivel más urbano, como mejoras en los tiempos de traslados y menos congestión, con el fin de descentralizar la concentración de equipamientos.

OPORTUNIDADES DE REACTIVACIÓN: DE LA PRÁCTICA A LA ESTRATEGIA

Los ríos tienen la virtud de vertebrar a las ciudades de forma espacial, cultural y social,

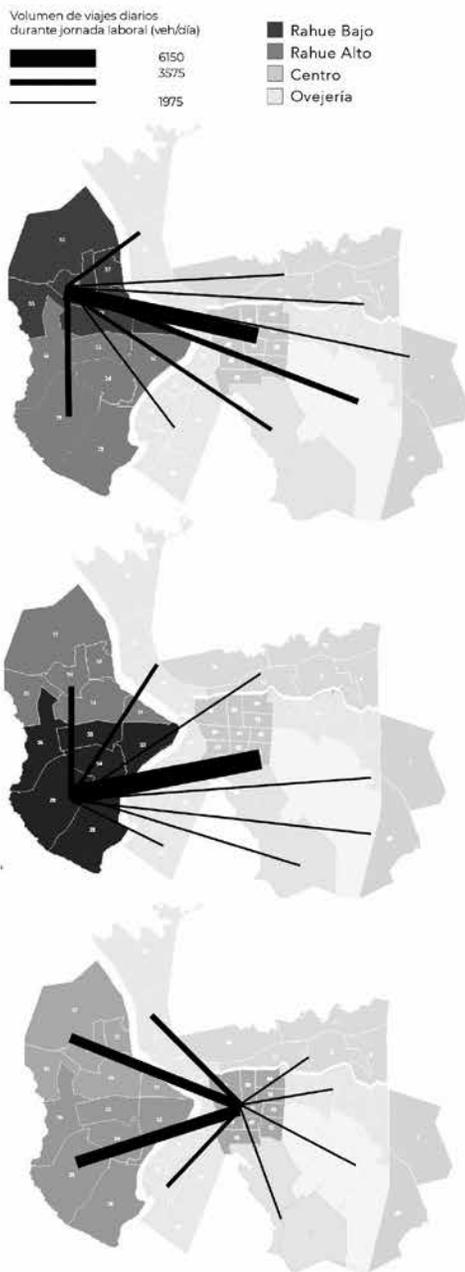


FIG. 06: Volumen de viajes diarios en las tres zonas circundantes a Ovejería. Arriba: desde Rahue Bajo; al centro: desde Rahue Alto; abajo: desde Osorno centro. © Camila Bravo, 2018.

al proporcionarles una base estructural que ha determinado los patrones de ocupación, la morfología de la ciudad, la economía productiva y la cultura local. Podemos decir, entonces, que se genera una condición paralela; por un lado, la ciudad demanda espacio de gran escala y, por otro, el río debe conservar su espacio vital para mantenerse vivo. Sin embargo, es la ciudad la que se acerca al río y, por lo tanto, es la que debe replantearse la forma en que convive con las dinámicas naturales.

La ciudad de Osorno y el río Rahue han coexistido en perpetua tensión. Después del inicio de las actividades industriales, el río comenzó a ser visto más como un recurso que como un hito natural. Las actividades que en él se efectuaban fueron variando

a lo largo del tiempo y modificaron las dinámicas naturales del río. Cada período urbano y económico fue dejando lugares que se tornaron poco visibles en la ciudad pese a la cercanía de su centro y, por lo tanto, se volvieron huérfanos de intenciones. Cada sistema de transporte fue deteriorando a su precursor, mediante la modernización y la capacidad de soportar nuevas orientaciones económicas. Las vías férreas redimensionaron el territorio, mejoraron la accesibilidad y la producción de otros sitios que antes no eran parte del sistema urbano, pero luego al quedar obsoletas desintegraron las relaciones urbano-fluviales.

Hoy en día estos vestigios y terrenos constituyen un factor desestructurante que desvaloriza la imagen de la ciudad. Estos vestigios, deben ser en este contexto espacial, elementos a considerar en su ordenación y futuras estrategias de desarrollo territorial en una triple condición; como recurso, memoria e identidad colectiva. A la fecha, este patrimonio tiende a caer en tendencias de monumento industrial intocable¹⁷, o en reconversiones como *lofts* o museos, pero es importante poner atención a las particularidades del barrio y su identidad. En el caso de Ovejería, estas particularidades recaen en las formas de movilidad y actividades cotidianas.

Poco a poco, el sector ha comenzado a visibilizarse, se destaca, por ejemplo, la creciente atención hacia los valores culturales, simbólicos y de imagen urbana en esta área de la ciudad, junto con una mayor sensibilidad de los ciudadanos hacia la preservación de los elementos naturales en un contexto de urbanización cada vez más extensiva. Ejemplos de esto es, por ejemplo, el libro *Raíces de Ovejería*¹⁸, donde se ve reflejada la memoria a través de testimonios de vecinos que relatan la importancia de la industria ferroviaria y lechera en su vida en el sector. En este libro aparecen además pequeñas intervenciones sociales realizadas por el MINVU. Se destacan también las intervenciones que se han realizado en sectores del río, como la habilitación del Parque Bellavista por ambos lados del río en el año 2015. Estos proyectos han ido incorporando nuevos espacios públicos a Ovejería y despertando el interés por potenciar esta zona.

La municipalidad también ha intervenido, mejorando servicios a través de centros educativos y centros de salud, pero aún no existe un vínculo potente con el río. En ese sentido, es necesario repensar la forma de construir generando un nexo con estos espacios de valor natural y urbano a través de la movilidad. El Plan Regulador Comunal nos da indicios de que estos espacios obsoletos, declarados zonas industriales, como es el caso de la ex planta de Nestlé, o zonas de restricción, como los terrenos de Ferrocarriles del Estado, pueden ser reactivados a través de nuevos usos, como Zonas de Renovación Urbana o Comercial, pero esos cambios normativos tienen una implementación que puede ser muy extensa en el tiempo, por lo tanto, es imprescindible trabajar con estrategias de pequeña escala asociadas a la movilidad del usuario,

las cuales pueden ir regenerando el espacio y su patrimonio industrial de forma gradual, pero más a corto plazo.

Este paisaje de infraestructuras se transformó a la par del crecimiento de la ciudad, hablándonos de un espacio que no ha sido acabado, pero que goza de una posición estratégica en la ciudad. Con la desindustrialización, se rompió la relación que mantenían sus habitantes con las dinámicas de la industria y se vieron obligados a una transformación forzada. Hoy estas relaciones comienzan de forma paulatina a recuperarse, pero no mediante grandes intervenciones urbanas, sino que a través de desplazamientos y rutinas cotidianas de sus habitantes y de estrategias de menor escala. Ahora que los lugares de trabajo ya no están en este territorio, y la ciudad cambió su dimensión, se hace más imperante la necesidad de mejorar estos sistemas de movilidad.

Estos desplazamientos y operaciones se traducen en prácticas positivas que ponen en valor el río y algunas infraestructuras obsoletas como la línea férrea. Estas prácticas en la ciudad son importantes a la hora de pensar en una posible regeneración de espacios residuales. Mediante un tratamiento espacial se podrían reequilibrar y redistribuir los espacios disponibles en la vía pública, poniendo en valor lugares de alto valor paisajístico y cultural, como el río y las antiguas zonas industriales. El hecho de que se utilicen estos espacios como espacios de desplazamiento, nos habla de la posibilidad de recuperar espacios históricos existentes con un pasado importante en la ciudad de Osorno. El aprovechamiento de estos sitios, no sólo aplica a aquellos espacios deshabitados, sino también espacios desaprovechados, como la ribera del río Rahue. Estos sitios además presentan diversas oportunidades de desarrollo que no sólo pueden reactivar la zona, sino también mejorar el diálogo entre sectores colindantes a través de la puesta en valor de la transversalidad entre el río y la línea férrea.

De esta forma, el valor cultural y simbólico radica tanto en el patrimonio industrial como en la movilidad cotidiana de los habitantes. La segunda poco a poco pone en valor a la primera, haciéndola parte de las rutinas sociales. Este barrio, que quedó marginalizado producto de los avances económicos, está siendo reivindicado por sus habitantes, sin embargo, los usos que proyectan no están siendo respaldados por ninguna infraestructura ni formalidad legal. Este análisis territorial va adquiriendo profundidad y relevancia en la medida en que se observa, también, el modo en que las rutinas otorgan experiencias a las personas en su transitar a través de la ciudad. Cuando el concepto de movilidad comienza a partir de la propia mirada del individuo y las oportunidades en el entorno en el que se mueve, surgen claves a la hora de planificar e integrar estos espacios.

NOTAS

1- MORETTI, Marta. "Cities on Water and Waterfront Regeneration: A Strategic Challenge for the Future". Grundtvig, II meeting Rivers of Change-River//Cities. Polonia, Varsovia, 2008.

2- LAYUNO, Ángeles. "Paisajes urbanos de la industria Apropiaciones estéticas y conservación patrimonial". *Arte y Ciudad, Revista de Investigación*, 3 (2013): 641-678.

3- WRENN, Douglas; CASAZZA, John; SMART, Eric. *Urban Waterfront Development*, (Washington: Urban Land Institute, 1983).

4- AKKOSE, A. C. "The Analysis of Istinye Shipyard Area Within the Context of Redevelopment of Urban Waterfront Areas". (Master Thesis, Istanbul Technical University, Institute of Science and Technology, İstanbul. 2007): 131.

5- WRENN et al., Op. cit.

6- LÓPEZ-GROH, Francisco. *La regeneración de áreas industriales*. (Madrid: Editorial Estatal de Suelo, 2011).

7- GODOY, Milton. "Las casas de la empresa: Paternalismo industrial y construcción de espacio urbano en Chile. Lota, 1900-1950". *UNIVERSUM*, 1 (2015): 115-136.

8- BENITO DEL POZO, Paz. "Patrimonio industrial y cultura del territorio". *Boletín de la A.G.E (Asociación de Geógrafos Españoles)*, 34. (2002): 213-227.

9- Convocatoria para el Seminario Internacional sobre la tierra vacante urbana: nuevos desafíos y oportunidades, organizado por el Lincoln Institute of Land Policy en Río de Janeiro, abril de 1999.

10- JIRÓN, Paula; MANSILLA, Pablo. "Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile". *Revista del Norte Grande*, no. 56 (2013): 53-74.

11- La movilidad cotidiana urbana puede ser entendida como "aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares". En: JIRÓN, Paola; LANGE, Carlos; BERTRAND, María. "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana". *Revista INVI*, vol. 25, no. 68 (Mayo, 2010): 24.

12- HALBWACHS, Maurice. *La memoria colectiva*. (Zaragoza: Prensa Universitaria Zaragoza. 2004.

13- AMBROSETTI, Daniela; CVITANIC, Boris; HERRERA, Rodrigo; MATUS, Daniel. "Memoria colectiva y paternalismo industrial. El caso de la población obrera sociedad explotadora de Tierra del Fuego, Punta Arenas, Chile". *Magallania*, vol. 47, no. 2 (2019).

14- La EOD fue realizada a 2.675 hogares en el año 2013 por SPECTRA.

15- Este análisis fue realizado a través del trabajo en terreno, mediante el recorrido de este sector en 7 días diferentes. Lo mismo aplica para el mapeo de recorridos.

16- JOUFFE, Yves; CORVALÁN, Alejandra. "Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile". *EURE*, vol. 36, no. 108 (2010): 29-47.

17- BENITO DEL POZO, Op. cit.

18- Este libro fue realizado en el año 2012 por el Programa Recuperación de Barrios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo como parte del plan de intervención social en el marco del patrimonio e identidad barrial.