

# ANTILHUE: FERROCARRIL, MODO DE VIDA Y ERRADICACION

## ANTILHUE : RAILWAY, LIFESTYLE AND ERADICATION.

Felipe Grallert.

Arquitecto Universidad Asutral de Chile, Chile.

Docente Escuela de Arquitectura Universidad San Sebastián, Chile.

felipegrallert@hotmail.com

### Resumen\_

Antilhue, pequeño poblado al sur de Chile y a pocos kilómetros de la ciudad de Valdivia, fue gestado durante las primeras décadas del siglo XX a partir de una gran carga cultural producto de la presencia del ferrocarril, lo que generó un modo de vida particular en base a huertas y sistemas de patios. Actualmente el poblado se encuentra pronto a ser declarado por el PLADEC (Plan de Desarrollo Comunal) de Los Lagos como Zona Urbana, ampliando su área edificable a más del triple de su condición actual y permitiendo un uso de suelo residencial desmedido.

Se analizan los modos de vida presentes en el pueblo a través del estudio de sus sistemas de desplazamientos para poder determinar si es posible incorporar este modo de vida a nuevas políticas de erradicación. El estudio abarca una muestra de 3 sistemas de viviendas del poblado de los que se obtienen patrones comunes que reconocen un modo particular de habitar. Este estudio concluye con la propuesta de incorporar estos resultados a las nuevas políticas habitacionales impulsadas por la municipalidad pertinente.

### Abstract\_

Antilhue is a small town in southern Chile, located a few kilometers away from the city of Valdivia. It was established during the first decades of the 20th century, with a large cultural burden due to the presence of the railway. This gave rise to a particular lifestyle based on orchards and backyard systems.

Currently, the town is about to be declared an Urban Zone under the PLADEC (Commune Development Plan) of Los Lagos. Its buildable area will be more than tripled from its current value, therefore prompting a disproportionate residential land use.

Present lifestyles in the town are discussed by studying the displacement systems and determine if this lifestyle can be integrated into new eradication policies. The study encompasses a sample of three housing systems from which common patterns are derived and which recognize a particular way of living. The study concludes with the proposal to introduce these outcomes in the new housing policies promoted by the relevant municipality.

**Palabras clave:** Antilhue, ferrocarril, modo de vida, erradicación.

**Key words:** Antilhue, railway, lifestyle, eradication

**Recepción:** 5 de enero de 2014.

**Aceptación:** 25 de febrero de 2014.

### Introducción\_

Durante el Siglo XIX se producen importantes olas migratorias al sur de Chile que llevan consigo procesos de industrialización. En paralelo a estos procesos, se comienza a gestar la conclusión de la Red Sur de Ferrocarriles del Estado, la que genera un punto de asombro y de nexos entre las distintas culturas habitantes de la zona sur, generando un importante roce social entre los indígenas y las colonias extranjeras. Como comenta Allende Edwards (1993), la mixtura étnica se comienza a gestar al amparo del ferrocarril, en que mapuches e inmigrantes giran entorno a este detonante industrial.

La Red Sur corrió de norte a sur por el valle central del país, desviándose hacia el oriente o poniente mediante una serie de ramales y subramales. Comienza lentamente, pero con fuerza, a gestarse una vida social a lo largo de la línea férrea y sus puntos de conexión, actuando el ferrocarril como conector sociocultural e industrial entre diversos puntos del sur de Chile. Esta conexión vial gatilló un flujo de miles de pasajeros anuales entre Valdivia y las ciudades y poblados cercanos, tomando relevancia el nodo vial que permitió la llegada del tren a dicha ciudad. Antilhue, el caso de estudio (Imágenes 1 y 2), es cabecera del ramal Antilhue – Valdivia y el nodo que permitió la llegada del ferrocarril a la hoy capital de la Región de Los Ríos.

### Antecedentes históricos\_

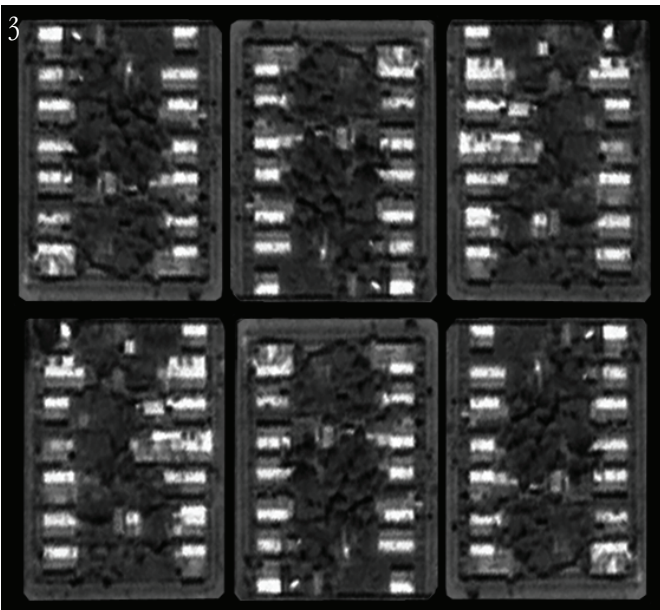
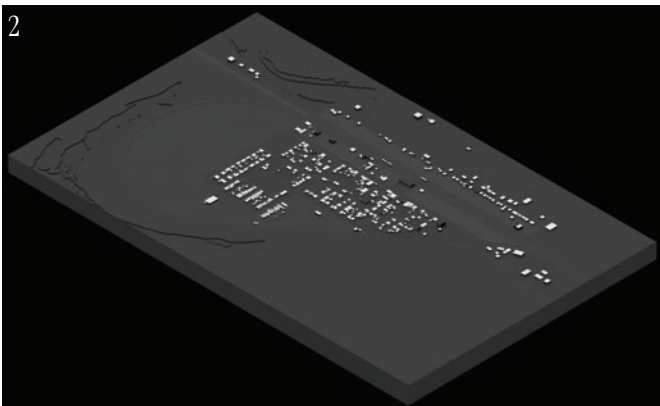
El poblado es originado al interior del ramal Antilhue - Valdivia el año 1902, el que conectó hasta su cierre comercial definitivo, el año 1992, la ciudad de Valdivia con la línea central de Ferrocarriles del Estado a través de la Red Sur. En torno a la estación ferroviaria de Antilhue se comenzó a generar mucha actividad comercial y cultural, como hoteles, moteles, restaurantes, cantinas, bingos asociados a los pasajeros del tren, puestos de ventas de productos como tortillas de rescoldo, empanadas y productos de repostería, sastrerías, zapaterías y barberías.

El tren detonó el auge del poblado y su comercio durante toda la primera mitad del siglo XX. A causa de la gran cantidad de pasajeros que circulaban diariamente por Antilhue, el pueblo comenzó a adquirir ciertos aires de multiculturalidad, por supuesto no a una escala monumentalista como grandes ciudades, sino bajo una mirada sutil en que aspectos como el cruce diario entre alemanes, holandeses, españoles y mapuches, tanto habitantes del poblado como pasajeros del tren, y el diario intercambio comercial y social, fueron tejiendo una interesante manera de entender el habitar en el ramal.

Esto se vio manifestado en interesantes tejidos de comercio, vivienda y huerta en las cuadras del poblado (Imágenes 3 y 4). Estos sistemas de viviendas y patios se caracterizaban por su afán productivo que por un lado respondían a aspectos domésticos propios de un habitar y por otro, a una razón comercial determinada el sistema vial adyacente.

Este antecedente, que presenta las bases de lo que será el desarrollo y crecimiento posterior del poblado, fue la primera condicionante física que definió una cierta manera de utilizar el territorio al interior de dicho elemento vial, en base a una estructura espacial particular.

Es importante destacar a Antilhue como representante de un modo de vida singular gestado acorde a hechos históricos que lo han influenciado, que son:



1. Encontrarse en un punto clave de las líneas férreas que conectaron al país con la capital industrial y cultural del sur de Chile en la primera mitad del Siglo XX, Valdivia.

2. Recibir durante el funcionamiento del ferrocarril un fuerte intercambio sociocultural y comercial a causa del flujo constante de máquinas por la ruta Valdivia-Santiago. Se reconoce de esta manera un nudo muy particular de culturas habitando en simultáneo en el poblado, que han nutrido y apoyado la generación de mixturas del habitar.

3. Obtener por parte de los pasajeros y trabajadores del ferrocarril una influencia directa en las posibilidades comerciales y culturales del poblado.

4. Gestar durante décadas un modo de vida detonado por el paso del ferrocarril y el intercambio producido junto a las vías, desarrollando una industria de escala doméstica para solventar los requerimientos y necesidades propios del ferrocarril y sus pasajeros, soportada por un complejo sistema de viviendas y patios de cultivos.

5. A través de los cuatro puntos antes mencionados, fabricar una arquitectura particular determinada por una ocupación espacial singular, validada en un modo de vida que ha detonado una serie de capas y nudos socioculturales e históricos únicos.

## Problema\_

Debido a la condición de cierta “ilegalidad” en la que se encuentra el poblado, muchos de sus habitantes están siendo desplazados a nuevos barrios hacia el interior del ramal del ferrocarril, asignándoseles viviendas de subsidio gubernamental.

El nuevo Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2013) gestionado por la Municipalidad de Los Lagos, propone erradicar gran parte de los pequeños asentamientos que se distribuyen a lo largo de la línea férrea entre Valdivia y Antilhue e instalarlos en este último poblado, expandiendo su área “regulada” a más del triple de lo que actualmente es. Es una medida radical que no considera las tramas de relaciones existentes entre familias y las redes de viviendas y patios que los soportan. Es una respuesta genérica que destruye un nicho sociocultural fabricado desde comienzos del Siglo XIX, invalidando su importancia como cultura y patrimonio (Imagen 5).

## Metodología\_

Los desplazamientos en las viviendas podrían ser la clave en la manera de habitar de la gente y así representar de manera fiel los modos de vida presentes en Antilhue, validando el uso de los espacios, el tiempo de permanencia en éstos y los programas más y menos usados junto a sus recintos. En este sentido, los desplazamientos son la herramienta que constata el uso de un espacio determinado y acercaría a una realidad configurable las necesidades habitacionales de los habitantes de Antilhue para una posible propuesta habitacional.

El sistema de movimientos en el espacio está condicionado por la interfaz, “aquella construcción entre los distintos grupos o habitantes de un espacio” (Clagowsky, 2013), la que funciona como molde, como espacio construido que soporta los acontecimientos y desplazamientos de un habitar (Imágenes 6 y 7).

La metodología del trabajo ha consistido en 2 grandes fases. Una primera etapa corresponde a un trabajo de campo en el que mediante la elección de una muestra de 3 sistemas de viviendas (buscando una muestra heterogénea tanto de usuario como programa e intentando respetar una búsqueda de sistemas “históricos”) en el poblado, se procede a:

- Levantamiento total del inmueble y su sistema de patios.

- Desarrollo de mapeos de desplazamientos por habitante durante horarios a.m. y p.m. con el objetivo de distinguir actividades domésticas y productivas dentro y fuera de la vivienda.

Una segunda etapa de carácter analítico, ha buscado descifrar los mapas y traducirlos a un lenguaje común para entender los desplazamientos a través de sus patrones de ocupación y movimiento, procediendo a:

- Generar grafos de dominio y desplazamientos en y entre los diversos programas de la vivienda.

- Analizar los datos obtenidos con el fin de encontrar patrones de desplazamientos en común.

- Fabricar un grafo “tipológico” que pueda atender las necesidades primarias de los habitantes del poblado.

- Concluir acerca de las posibilidades de integrar este grafo a las políticas habitacionales a desarrollar en el sector de Antilhue.

Imagen 1\_ Poblado de Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Imagen 2\_ Isométrica de Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Imagen 3\_ Montaje de sistema habitacional propuesto para Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

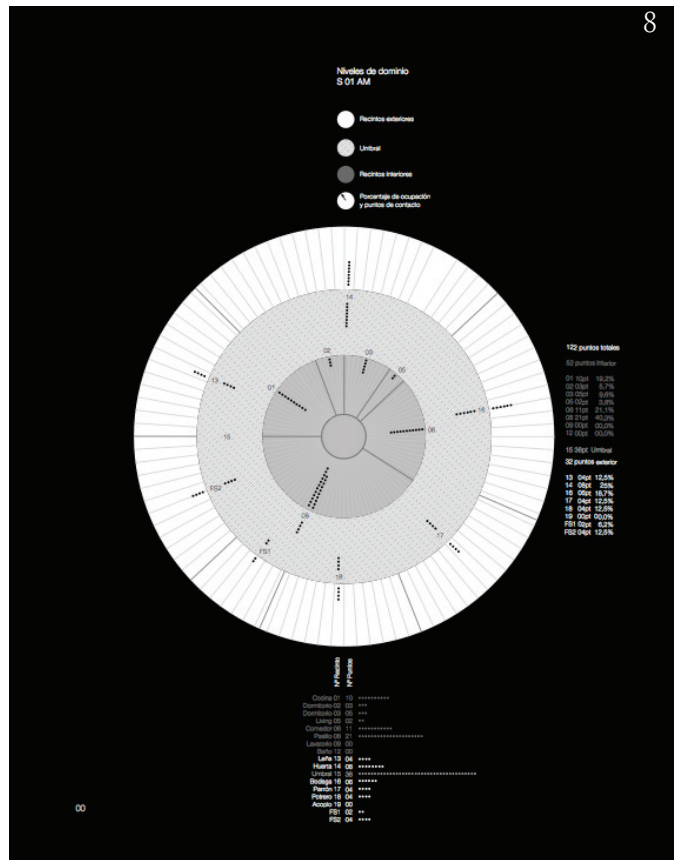
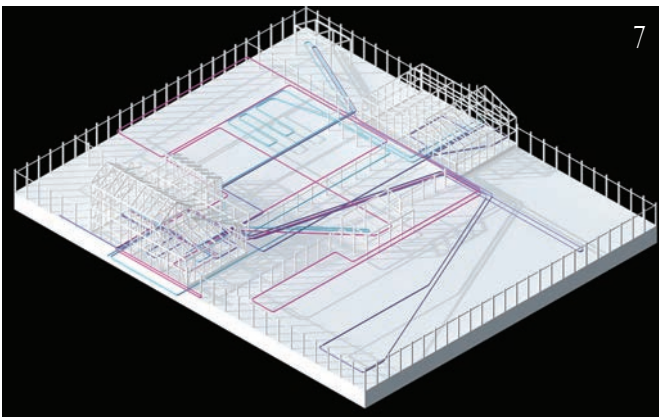
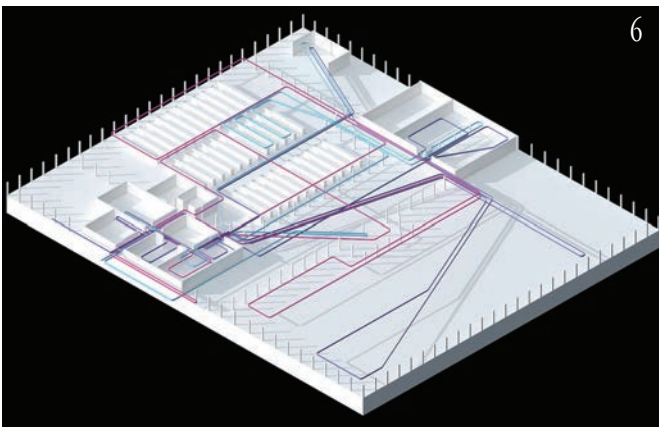
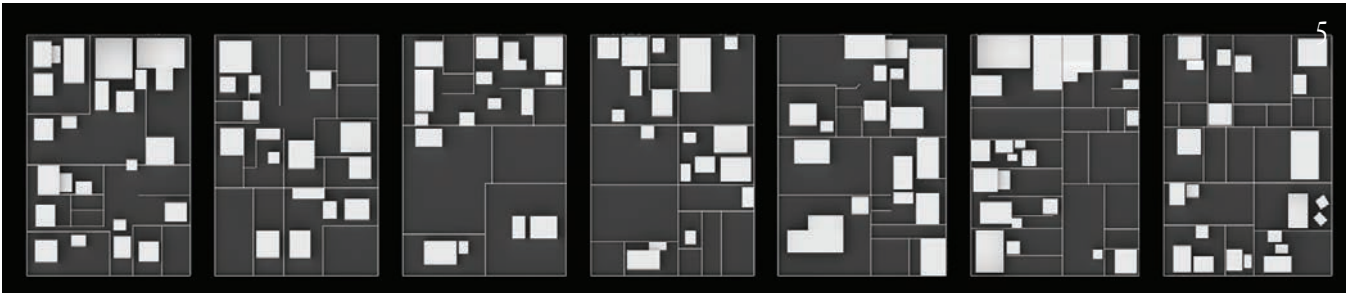
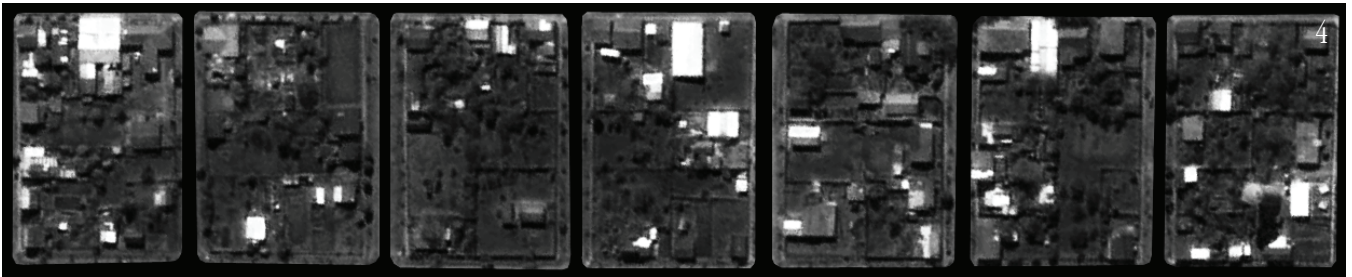


Imagen 4\_ Vista aérea de cuadras históricas de Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Imagen 5\_ Sistemas de vivienda de Antilhue en cuadras históricas (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Imagen 6\_ Isométrica de sistema de vivienda y desplazamientos en Antilhue(fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Imagen 7\_ Isométrica de sistema de vivienda y desplazamientos en Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Imagen 8 y 9\_ Desplazamientos y gráfico de porcentajes en Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

3.4.5 REPRESENTACION | MAPA | GRAFO S 02

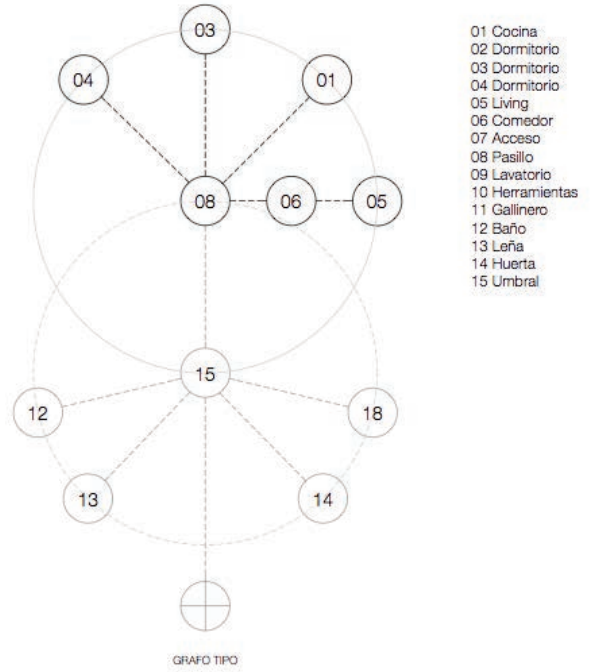
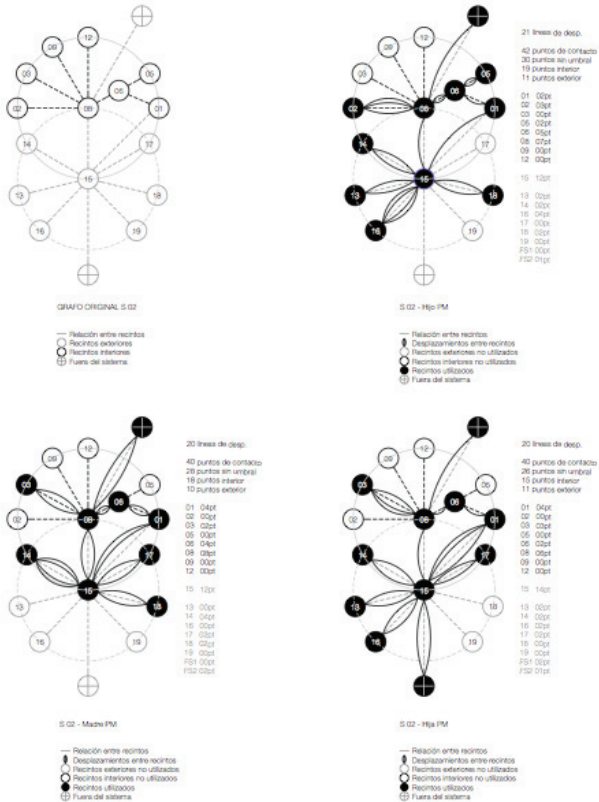


Imagen 10\_ Grafo tipo programático en Antilhue (fuente: elaboración del autor en base a foto satelital 2012).

Resultados\_

Como resultado del trabajo de campo y mapas, y luego del análisis de la sumatoria de todos los desplazamientos AM y PM por parte de los 3 sistemas de vivienda mapeados, se obtienen en total 14 grafos. Estos grafos son concluidos de acuerdo a los patrones comunes presentes en su diagrama, eliminando los recintos no utilizados, intentando ser sintético respecto a un mínimo operacional de vivienda (Imagen 8).

El grafo “tipo” (Imagen 9) que se obtiene como resultado, es concluyente respecto a las necesidades mínimas de un modo de vida gestado en Antilhue, sin embargo, no obedece a la totalidad de las necesidades programáticas de un habitante del poblado. Se reconoce en este sentido la necesidad de “ablandar” el grafo base para permitir la incorporación a éste de otras variables de segundo orden, como relaciones espaciales pertinentes a la huerta y el patio.

Como resultados específicos se obtiene la necesidad de la vivienda de estar estrechamente conectada a un sistema de patio o huerta, y esta última, vincularse a través de un espacio “umbral” a los programas interiores.

Toda la vida doméstica del habitante se desarrolla en un “entre y afuera” donde se desarrollan más del 80% de las actividades (lavadero, baño, acopio, umbral, accesos, cocina, huerta). Los recintos interiores se reconocen como espacios de descanso y reposo, en que el habitante no permanece durante el día. Menos del 20% de los desplazamientos y permanencia se desarrolla en espacios como dormitorios, living-comedor o estar.

Los recintos exteriores en cambio, además del umbral entre adentro y afuera, reciben gran carga programática durante el día, divididos en tareas entre hombres y mujeres, en la mañana y tarde. Programas como leñera, acopio, gallineros, huerta, patio y otros, son considerados como fundamentales en el quehacer diario del habitante de Antilhue.

Conclusiones\_

Urge reconocer un nuevo patrimonio, el no incluirá única y exclusivamente edificaciones o construcciones de valor arquitectónico o histórico, sino que dé paso a nuevas maneras de entender el concepto, en que pequeñas obras o grupos de edificaciones podrían pasar a tener un importante valor patrimonial dada sus condiciones históricas y socioculturales en el tiempo.

En otras palabras, Antilhue posee una manera de habitar y un modo de vida determinado por factores socioculturales únicos, que han llevado a crear un patrimonio débil importante.

Sin embargo, los mecanismos de radicación y erradicación, con la aplicación de tipologías prediseñadas a contextos rurales o urbanos por igual, no disponen de metodologías para incorporar estos modos de vida únicos a sus políticas habitacionales, por lo que poblados como Antilhue, pese a ser poseedores de importante información patrimonial, están destinados a perder su historia. **aus**