



MUNICIPALIDAD TEMUCO



TERRITORIO MAYOR

ESTUDIO ACTUALIZACIÓN DIAGNÓSTICO TERRITORIAL PARA MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR

ESTUDIO DE CENTROS POBLADOS



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. MARCO METODOLÓGICO	4
2.1. MARCO CONCEPTUAL	5
3. ANTECEDENTES REGIONALES	9
4. VIALIDAD	12
4.1 CARACTERIZACIÓN DE RED VIAL INTER COMUNAL Y COMUNAL	12
4.2 SUBSISTEMA DE CONECTIVIDAD: DEMANDA Y OFERTA REGIONAL	28
5. SISTEMA DE CENTROS POBLADOS	32
5.1 Contexto Regional	32
5.2 Descripción y Jerarquía de Centros Poblados en la Región	38
5.3 Modalidad e Intensidad de Ocupación de Suelo Comuna de Temuco	47
5.4 Modalidad e Intensidad de Ocupación de Suelo Ciudad de Temuco	50
5.5 Roles de la Ciudad de Temuco	55
6. CONCLUSIONES	58
7. BIBLIOGRAFÍA	59
8. GLOSARIO	60



1. INTRODUCCIÓN

El Diagnóstico del Sistema de Centros Poblados y Distribución de la Población, correspondió al análisis del Macro Sistema que conforma la comuna de Temuco, considerando su territorio urbano y rural, permitiendo la comprensión de su funcionamiento, así como el rol de sus centros urbanos, relaciones e interdependencias.

Dentro del territorio comunal, existen emplazamientos que fueron detectados y analizados, junto con las áreas urbanas definidas por el límite urbano vigente del PRC Temuco, de manera que establecieron si existe algún vínculo. De existir, se señaló a qué tipo de relación corresponde, con el objetivo de determinar qué tipo de necesidades estableció esta relación y de qué manera el Instrumento de Planificación Vigente participa. Para esto, el diagnóstico se estructuró en dos grandes áreas.

Vialidad: Capítulo que identificó y analizó las vías comunales e intercomunales; determinando su rol, según su escala de comunicación; tipo de conectividad y gravitación al interior de la comuna. En este punto se planteó como marco del estudio, por ser la base sobre la cual se establecen las relaciones dentro de la comuna de Temuco y dentro de la Región de La Araucanía, ambas áreas de análisis del presente estudio; por lo que fue importante definir como se compone la vialidad inter comunal, comunal y a nivel ciudad.

Sistema de Centros Poblados: Capítulo que analizó las diferentes relaciones que establece la ciudad de Temuco:

- A nivel regional con los demás centros poblados que conforman la Región de La Araucanía;
- A nivel comunal con los demás polos gravitacionales identificados en la vialidad comunal, el punto Modalidad e Intensidad de Ocupación del Suelo y Rol del Área Urbana.

La comuna de Temuco, definió una serie de relaciones a nivel regional, principalmente por emplazar en su interior la ciudad de Temuco, capital regional, concentrando los principales servicios en la Región, estableciéndose como el principal núcleo urbano. Esta condición, hace que la ciudad de Temuco, establezca movimientos al interior de la Región, como también dentro de su comuna, lo cual será punto central del presente estudio.



2. MARCO METODOLÓGICO

Para la actualización del Sistema de Centros Poblados y Distribución de la Población, éste se incorporó dentro de los Diagnósticos Temáticos el cual generó el análisis del territorio y definió aquellas zonas que necesariamente requieran ser potenciadas o modificadas para corregir anomalías en el comportamiento urbano. Para eso, se establecieron los siguientes objetivos específicos:

- Identificar los caminos públicos y conectividad, tipo de intensidad de la relación entre ésta y los restantes centros de la región y la comuna.
- Analizar el funcionamiento como sistema de centros poblados considerando las distribuciones espaciales de los asentamientos, características del espacio rural, modalidad e intensidad de ocupación del suelo, características y roles de los centros urbanos, con el fin de detectar la intensidad de las relaciones funcionales y de conectividad, y la identificación de áreas cuyas relaciones de interdependencia podrían generar una nueva entidad.
- Realizar un análisis de los antecedentes históricos (orígenes, forma de desarrollo e hitos urbanos, proceso de ocupación del suelo y el territorio, etc.) a nivel comunal, a modo de entender la incidencia en el proceso de poblamiento, desarrollo y evolución del espacio regional, y por ende la estructura actual de los asentamientos.
- Identificar los patrones de localización de la población, a fin de poder analizar la relación e interacción de flujos poblacionales, entendiendo la dinámica de la ciudad, y de ésta con el resto de la comuna.



2.1. MARCO CONCEPTUAL

En el marco del desarrollo del presente Diagnóstico, se definieron algunos conceptos, que permitieron construir el proceso de recopilación de información y análisis de las variables identificadas, que se llevó a cabo en la Etapa III Diagnóstico Territorial Actualizado, del presente estudio Actualización Diagnóstico Territorial Temuco-Labranza.

- **Región:** definido por el INE en su informe Chile: Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos, 2005; como el territorio jurídicamente determinado para fines de Gobierno y Administración Interior y Descentralizada del Estado que constituye el primer nivel de estructuración del país, para dicho efecto. Se divide en provincias y debe contar con una ciudad capital, que constituye la sede de su autoridad (Intendente y Gobierno Regional) y de la demás institucionalidad propia de esta unidad territorial. Concepto que se utilizará con la finalidad de aportar en la planificación comunal, provincial y regional, por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE).

Así también este informe definió una serie de conceptos Geográficos-Censales; los cuales se utilizarán para el análisis e identificación de los Centros Urbanos de la comuna:

- **Entidad Urbana:** Conjunto de viviendas concentradas con más de 2.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes, con el 50% o más de su población económicamente activa, dedicada a actividades secundarias y/o terciarias. Excepcionalmente, los centros poblados que cumplen funciones de turismo y recreación con más de 250 viviendas concentradas y que no alcanzan el requisito de población se consideran urbanos.
- **Ciudades Mayores:** Son ciudades capitales regionales o provinciales, que cuentan con una población entre 100.001 y 500.000 habitantes.
- **Ciudad (Cd):** Entidad urbana que posee más de 5.000 habitantes.
- **Pueblo (Pb):** Entidad urbana con una población que fluctúa entre 2.001 y 5.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes y cumple el requisito de actividad económica.
- **Aldea (Al):** Asentamiento humano, concentrado con una población que fluctúa entre 301 y 1.000 habitantes; excepcionalmente se asimilan a Aldeas, los centros de turismo y recreación entre 75 y 250 viviendas concentradas, que no alcanzan el requisito para ser considerados como pueblo.
- **Caserío (Cs):** Asentamiento humano con nombre propio que posee 3 viviendas o más cercanas entre sí, con menos de 301 habitantes y que no forma parte de otra entidad.
- **Conurbación:** Es la unión física de dos o más centros urbanos de origen y desarrollo relativamente independiente, producto de la expansión territorial urbana de uno de ellos o de ambos a la vez. En los casos de conurbaciones de grandes ciudades, con identidad propia y tradición, resulta difícil asignar el nombre del centro conurbador. Por esta razón, a estos complejos urbanos se les denomina por ejemplo Metrópoli de Santiago, Gran Valparaíso, Gran Concepción, etc., manteniendo cada ciudad su identidad y categoría censal. La conurbación está referida sólo a la unión entre entidades urbanas, es decir, se pueden dar las siguientes alternativas: Ciudad + Ciudad; Ciudad + Pueblo; Pueblo + Pueblo.
- **Absorción:** Es la unión física de un centro urbano Ciudad o Pueblo con una entidad rural, Aldea o Caserío.



- **Fusión:** Es la unión física entre entidades rurales Aldeas y/con Caseríos.
- **Centros Gravitacionales:** nace de la ley de gravitación universal, donde “dos cuerpos se atraen proporcionalmente al producto de sus masas e inversamente proporcional al cuadrado de la distancia que los separa”¹; esta fórmula se ha utilizado en diversos análisis espaciales, principalmente para construir escenarios futuros para ciudades según su economía. Para el caso de este estudio, se introduce este concepto para referirnos a los diferentes núcleos poblados, los cuales establecen flujos con la ciudad de Temuco.

Para el desarrollo del tema Vialidad se definieron los siguientes conceptos, extraído del D.F.L. N°850 de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, en el Párrafo I, De los Caminos Públicos:

Artículo 24:

Caminos Públicos: vías de comunicación terrestre destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público. Se considerarán, también, caminos públicos, para los efectos de esta ley, las calles o avenidas que unan caminos públicos, declaradas como tales por decreto supremo, y las vías señaladas como caminos públicos en los planos oficiales de los terrenos transferidos por el Estado a particulares, incluidos los concedidos a indígenas.

Artículo 25:

Caminos Nacionales: Camino Longitudinal, los que unen las capitales de provincia con el Longitudinal y los que sean calificados como tales por el Presidente de la República, y Caminos Regionales: El resto de los caminos públicos.

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en el Capítulo 2, Título 2: De la Planificación, Capítulo 3 de los Trazados Viales Urbanos, Artículo 2.3.2.; establece la definición de la vialidad que norman los Planes Reguladores Comunales en el área urbana, “Atendiendo a su función principal, sus condiciones fundamentales y estándares de diseño, las vías urbanas de uso público intercomunales y comunales destinadas a la circulación vehicular, se clasifican en expresa, troncal, colectora, de servicio y local. Los criterios a considerar para su definición son los siguientes”²:

Tabla de Clasificación de Vías Urbanas, según OGUC.					
Condiciones	Vía Expresa	Vía Troncal	Vía Colectora	Vía de Servicio	Vía Local
TIPO DE CONEXIÓN	Intercomunales entre áreas urbanas a nivel regional.	Entre diferentes zonas urbanas de una Intercomuna.	Entre residencia y los centros de empleo y de servicios, y de repartición y/o captación hacia o desde la trama vial de nivel inferior.	Accesibilidad a los servicios y al comercio emplazado en sus márgenes.	Entre vías Troncales, Colectoras y de Servicios y de acceso a la vivienda.
DESPLAZAMIENTOS	Grandes distancias, continuidad funcional mayor a 8 km. Velocidad	Grandes distancias, continuidad funcional mayor de 6 km. Velocidad de diseño entre 50 y 80	Distancia Media, continuidad funcional mayor de 3 km. Velocidad de	Distancia Media, continuidad funcional mayor de 1 km. Velocidad de	Cortas distancias, ausencia de continuidad funcional para servicios de

¹ Economía Urbana, Roberto Camagni.

² Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, 2014.



	de diseño entre 80 y 100 km/h.	km/h.	diseño entre 40 y 50 km/h.	diseño entre 30y 40 km/h.	transporte. Velocidad de diseño entre 20 y 30 km/h.
CAPACIDAD DE FLUJOS VEHICULARES	Mayor a 4.000 vehículos/hora considerando ambos sentidos.	Mayor a 2.000 vehículos/hora, considerando ambos sentidos.	Mayor a 1.500 vehículos/hora, considerando ambos sentidos.	Aprox. 600 vehículos/hora, considerando toda su calzada.	Capacidad media o baja de desplazamientos de flujos vehiculares.
TIPO DE FLUJOS PREDOMINANTES	Automóviles, locomoción colectiva y vehículos de carga.	Locomoción colectiva y automóviles.	Automóviles.	Locomoción colectiva.	Automóviles y vehículos de tracción animal y humana.
PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN	Vehículos de tracción animal y humana.	Vehículos de tracción animal y humana.	Vehículos de tracción animal.	Vehículos de tracción animal.	Locomoción colectiva.
CONDICIONES CRUCES CON OTRAS VIAS O CIRCULACIONES PEATONALES	Deberán ser a distintos Niveles.	Pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sobre las demás, salvo que se trate de cruces con vías expresas, las cuales siempre son preferenciales. Sus cruces a nivel con otras vías troncales deben ser controlados.	Pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sobre las demás, salvo que se trate de cruces con vías expresas o troncales, los cuales deben ser controlados.	Pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a las vías locales y pasajes, los cuales podrán ser controlados.	Pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a los pasajes.

Tabla de Clasificación de Vías Urbanas, según OGUC.					
Condiciones	Vía Expresa	Vía Troncal	Vía Colectora	Vía de Servicio	Vía Local
CONDICIONES CRUCES CON OTRAS VIAS	Deben estar a distancias no menores de 1.000 m, debiendo contar a lo menos con enlace controlado.	Los cruces, paraderos de locomoción colectiva, servicios anexos y otros elementos singulares, preferentemente deben estar distanciados a más de 500 m entre sí.	No hay limitaciones en cruce con otras vías.	No hay limitaciones en cruce con otras vías. La separación entre paraderos de locomoción colectiva preferentemente será mayor de 300 m.	No hay limitaciones en cruce con otras vías.
RELACIÓN CON EL CONTEXTO	- Segregación funcional. - Servicios anexos prohibidos sin accesos especiales.	- Segregación funcional parcial. - Servicios anexos con accesos normalizados.	- Sin segregación funcional. - Servicios anexos sólo con accesos normalizados.	- Sin segregación funcional. - Permite estacionamiento de vehículos, debiendo contar con banda especial. -	- Alto grado de accesibilidad con entorno. - Permite estacionamiento de vehículos en su calzada.
PROHIBICIONES	Estacionamientos y detención de cualquier tipo	Estacionamientos y detención de cualquier tipo sobre	Puede prohibirse estacionamiento	Sin Prohibición.	Sin Prohibición.



	sobre la calzada de circulación.	la calzada de circulación.	o Y detención de cualquier tipo sobre la calzada de circulación.		
DISTANCIA ENTRE LÍNEAS OFICIALES	50 m.	30 m.	20 m.	15 m.	11 m.
ANCHO MÍN CALZADAS PAVIMENT.	21 m.	14 m.	14 m.	7 m.	7 m.
CICLOVÍAS	No se contemplan.	Sólo ciclistas.	Pueden o no existir ciclovías.	Pueden o no existir ciclovías.	No se contempla en ella la presencia de ciclovías.

Tabla N° 1: Clasificación de Vías Planes Reguladores Comunales
 Fuente: Elaboración Equipo Consultor, en base lo establecido en la OGUC, 2015.

Para la definición de la intensidad de ocupación del suelo, se trabajó con los planos temáticos correspondiente a los usos de suelo, Comercial y Actividades Industriales definidos en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones:

USO	TIPO	USOS DE SUELO	
		CLASE	
VIVIENDA	RESIDENCIAL	Vivienda Unifamiliar, Vivienda Colectiva	
	HOSPEDAJE	Hoteles y Apart Hoteles, Moteles, Hostelerías, Residenciales y Hogares de acogida sin atención de salud	
EQUIPAMIENTO	CIENTÍFICO	Centro de Investigación, Divulgación y Formación Científica; Centro de Desarrollo y Transferencia Tecnológica; Centros de Innovación Técnica	
	COMERCIO	Term. de Distribución, Locales Comerciales, Grandes Tiendas, Supermercados, Mercados, Estaciones de servicio, Restaurantes, Bares y Pub, Botillerías, Ferias Libres, Discotecas.	
	CULTO Y CULTURA	Templos, Santuarios, Museos, Bibliotecas, Salas de exposiciones, Centros Culturales, Teatros y Cines, Auditorios, Medios de Comunicación Social	
	DEPORTE	Estadios, Centros Deportivos, Canchas, Medialunas, Gimnasios, Multicanchas, Piscinas Cubiertas, Recintos acondicionamiento físico, Saunas, Baños Turcos	
	EDUCACIÓN	Universidades, Academias, Inst. Superiores y Técnicos, Liceos y Colegios de Enseñanza Media, Básica y/o Especial; Jardines Infantiles, Parvularios. Centros de Rehabilitación	
	ESPARCIMIENTO	Circos, Parques de Entretenimientos, Zonas de Picnic y Camping, Parques Zoológicos, Casinos, Clubes Recreacionales y Deportivos, Juegos Electrónicos o Mecánicos	
	SALUD	Hospitales, Clínicas y Postas, Centros de Rehabilitación; Hogares de Acogida con Atención de Salud, Crematorios y Cementerios	
	SEGURIDAD	Unidades Policiales; Cuerpos de Bomberos; Empresas de Seguridad Cárceles y Centros de Detención	
	SERVICIOS	Serv. Públicos, Bancos, Seguros, Inst. Provisionales, Of. Profesionales, Notarías; Centros Médicos y Dentales, Serv. Artesanales de reparación de Objetos Menores, Lavanderías, Peluquerías	
	SOCIAL	Sedes de JVV, Centros de Madres; Locales Comunitarios, Clubes Sociales	
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	IND. INOFENSIVAS	Industrias; Grandes Depósitos; Venta de Materiales de Construcción y de Maquinarias; Talleres Industriales;	
	IND. MOLESTAS	Bodegas Industriales; Centros de Mantenimiento Automotriz; Agroindustrias.	
	EXTRACTIVAS	Canteras y similares	
	ARTESANIAS	Servicios Artesanales de Reparación de Objetos Mayores y Talleres Artesanales.	

Tabla N° 2: Usos de Suelo
 Fuente: Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, 2015.



3. ANTECEDENTES REGIONALES

El desarrollo histórico de ocupación del territorio de la Región de La Araucanía se generó a partir de las 3 cuencas fluviales que la atraviesan: del Malleco, del Cautín y la del Toltén.

Por otro lado, el pueblo Mapuche desarrolló un modelo de ocupación histórica del territorio que respondía a un uso agrícola y defensivo. Es así como la historia de la zona, definió que la ubicación de la población se basó estratégicamente en las condiciones de habitabilidad, como acceso a agua y el dominio visualmente de todos los pasos hacia el sector precordillerano y los valles.

Posteriormente, con el proceso de colonización, el territorio se encontraba inserto en el espacio reconocido históricamente como La Frontera, zona que comprendía desde el Bio - Bío al Toltén. El proceso de ocupación que se desarrolló en esta área fue asociada a la creación de líneas de fuertes para correr la frontera, modelo de ocupación que desarrollaron tanto españoles como chilenos durante el siglo XIX. Los asentamientos de los fuertes corresponden en su mayoría a lugares que hoy son localidades urbanas. (Memoria Explicativa PRIAC, LPT-UCT, 2009).

Es así, como en 1881, nace la ciudad de Temuco a partir de la construcción del fuerte militar a orillas del río Cautín. Con el tiempo, el asentamiento se transformó de un simple cuartel militar a un pueblo fronterizo que por su ubicación estratégica generó dinamismo comercial y de intercambio a través del río y sus balseaderos.

En el caso de Labranza, "los primeros colonos llegaron aproximadamente en el año 1884 dedicándose principalmente a elaborar maderas nativas. Otro rubro fue el cultivo de cereales, especialmente trigo, producción que era incluso exportada a través del Puerto de Corral. A partir del D.S. 771 de fecha 26 de mayo de 1911, aparecen en Labranza títulos definitivos y provisorios de 18 manzanas con sus sitios delineados"³.

Hacia el año 1893, con la inauguración del ferrocarril, la ciudad de Temuco se transformó en el centro de comunicaciones con el norte y sur del país, propiciando el desarrollo del centro comercial y cívico hacia la Estación Ferroviaria. En la década del 40' se modificó administrativamente la jerarquía de la ciudad pasando de capital provincial a capital de la Región de La Araucanía.

Posteriormente el terremoto de 1960 modificó las pautas de asentamiento y las modalidades de constructibilidad, lo que da paso a un amplio plan de reconstrucción urbana. Este fenómeno provocó el desborde de la ciudad más allá del centro histórico, aparecen nuevas urbanizaciones, poblaciones "marginales", "tomas," campamentos, erradicaciones, etc. Además, esta catástrofe natural propicia una fuerte crisis de la economía rural de la región dando paso a un crecimiento acelerado de la ciudad sin mayor planificación ni urbanización.

A partir de la crisis del sector agrícola tradicional, comenzó a transformarse Temuco paulatinamente en un polo abastecedor de servicios. Finalmente, con el proceso de regionalización, la ciudad de Temuco se consolidó como la gran ciudad de la Región de La

³ Memorias de un hijo de Labranza, Rigoberto Neira B, 1998.



Araucanía. Pocos años después, las localidades de Quepe y Cajón dejaron de pertenecer a la comuna, además que Padre Las Casas se transformó en comuna independiente modificando los límites físicos de la tradicional comuna de Temuco.

Administrativamente, la región de La Araucanía se divide en dos Provincias, Malleco y Cautín. Malleco se sitúa al norte de la Región, su capital provincial es Angol y se compone por 11 comunas; Cautín se emplaza hacia el sur de la Región, su capital provincial es Temuco y se compone por 21 comunas.

Ambas capitales provinciales se destacan del resto de las comunas, por la cantidad de población, donde Temuco es el único Centro Urbano con población entre el rango 100.001-500.000 habitantes. Lo anterior, se ilustra en la imagen adjunta:

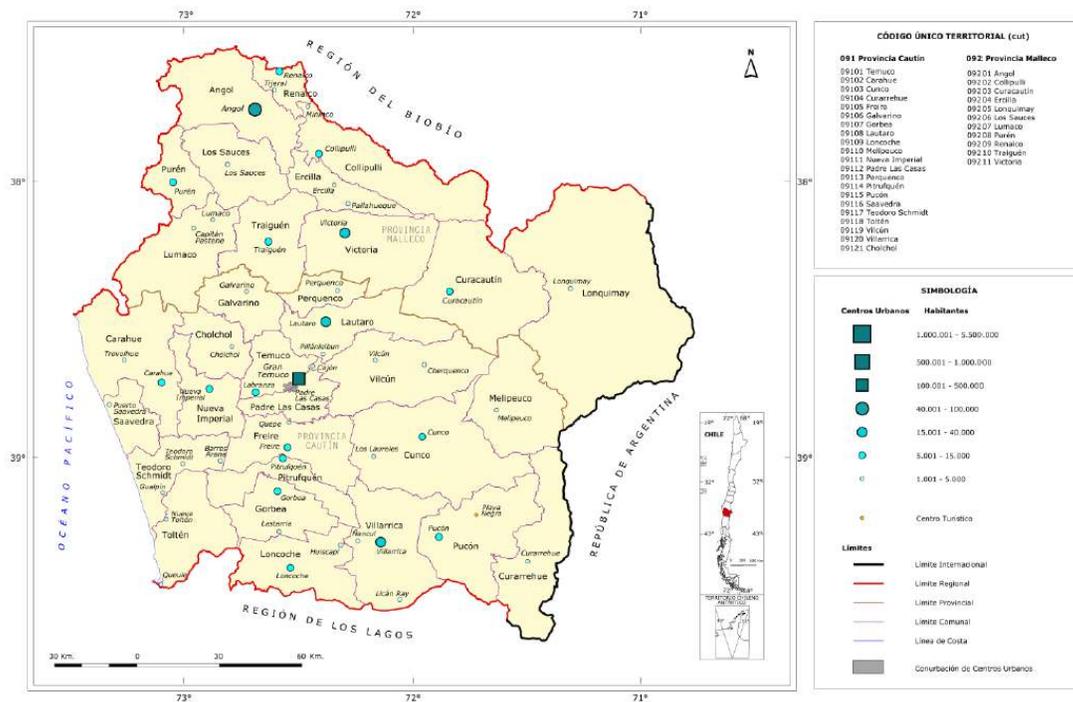


Figura N° 1: Base Regional.

Fuente: Sistema de Información Territorial, ONEMI.

A su vez, la comuna de Temuco está compuesta por dos grandes áreas urbanas correspondientes a Temuco y Labranza; posee una superficie de 464,00 km² y una densidad de 655,23 hab/km², correspondiendo el 95% de la población urbana y solo el 5% rural.

En relación al sistema de asentamientos regional, de acuerdo a la clasificación INE, se considera 18 ciudades, 27 pueblos, 34 aldeas y 96 caseríos. Además, la región de La Araucanía posee el segundo índice de ruralidad en el país, después de la VII región, situación que se presenta de igual forma en la comuna de Temuco. En este mismo sentido, es pertinente mencionar a las comunidades indígenas de la región, quienes forman parte esencial de la ruralidad (45% de la población rural vive en comunidades indígenas y un 24% en hijuelas separadas). Esto se muestra en la imagen a continuación:



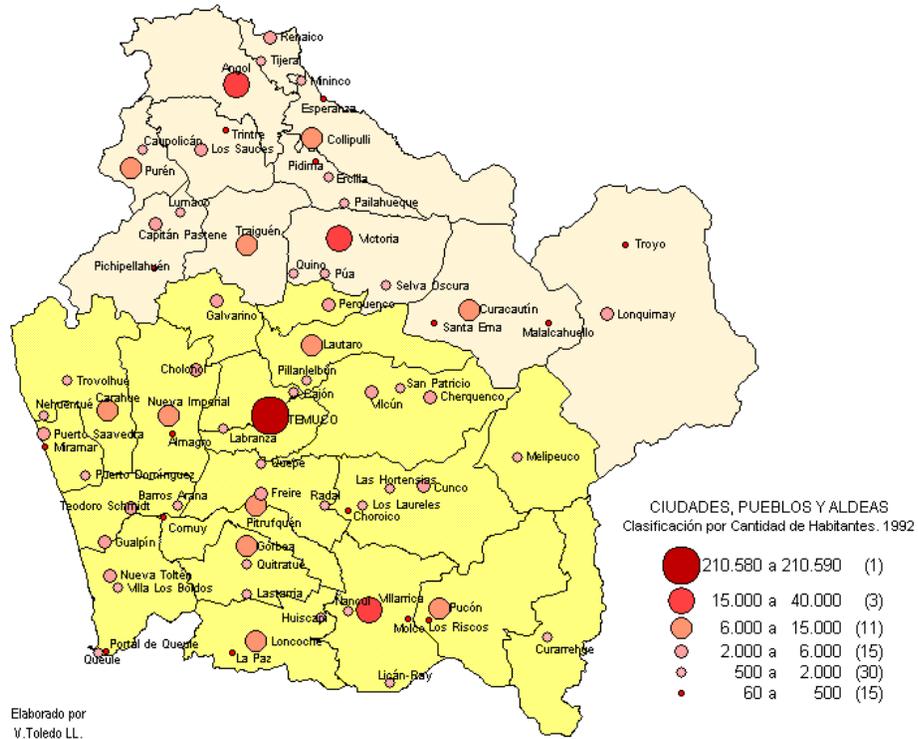


Figura N° 2: Sistema de Asentamientos Regionales
Fuente: Gore La Araucanía

De esta manera, y en relación a lo anteriormente señalado, la estructura actual de los asentamientos correspondió a la herencia de las variables históricas que han incidido en el espacio regional, respecto de la movilidad demográfica, procesos fundacionales que concluyen en el proceso de poblamiento de La Araucanía.

Dentro de este contexto se definió el Sistema de Centros Poblados, en base a la densidad de los asentamientos de la Región, donde Temuco, se mantuvo como principal centro urbano con crecimientos de población con variaciones inter censales positivas. El vínculo directo con la Ruta 5 Sur, el cual le permitió consolidarse como polo equidistante y accesible a diversos puntos de la Región, además de su tamaño y primacía en comparación a otros centros poblados de la región, le permitieron consolidar su posición central y rol como capital regional.



4. VIALIDAD

4.1 Caracterización de Red Vial Inter Comunal y Comunal

La posición central de la comuna de Temuco, se estableció por una estructura vial comunal e inter comunal, que la mantiene vinculada al resto del país y principalmente con la capital nacional, Santiago, a través de la Ruta 5 Longitudinal Sur. A partir de este eje principal, se estructuran los principales centros administrativos y de servicios regionales.

En el contexto Regional, la estructura vial permite conexiones interregionales, al norte con la Región del Biobío y al Sur con la Región de Los Ríos, principalmente a través de la Ruta 5 Longitudinal Sur, y a su vez, existen tres pasos internacionales: Pino Hachado, Mamuil Malal, e Icalma.

CONEXIÓN INTERREGIONAL	
VIII REGIÓN DEL BIO-BIO	<ul style="list-style-type: none"> - Ruta 5 Longitudinal Sur que en el norte Collipulli – Mulchen. - Ruta 180, conecta las comunas de Angol-Renaico (ruta de la madera) - R-60-P, conecta las localidades de Purén- Contulmo. - Desde ruta costera se conecta Tranapunte (comuna de Carahue) con localidad de Tirúa.
X REGIÓN DE LOS LAGOS	<ul style="list-style-type: none"> - Ruta 5 Longitudinal Sur que conecta en el sur con las comunas de Loncoche- Lanco. - T-241-243, conecta las localidades de Lican Ray-Coñaripe. - T-235-S, conecta las comunas de Loncoche-Calafquén - Conexión Queule-Mehuín (camino secundario)

Tabla N° 3: Vialidad de conexión interregional.

Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005.

Respecto a la vialidad Intercomunal, esta correspondió a aquellas vías que se encuentran dentro de la comuna de Temuco y que le permitieron conectividad fuera de la comuna; estas vías formaron parte de la estructura vial Regional.

Entendiendo que la Conectividad Intercomunal está estructurada por la capacidad del sistema viario de generar relaciones territoriales en tres ámbitos: el sistema de conexión cordillera-mar, el sistema de conexión Norte-sur y la conexión entre los distintos asentamientos. En el caso de La Araucanía tenemos:

Sistema de Conexión Cordillera-Mar: La intercomuna presentó un sistema de conexión transversal desarrollado, detectándose mayor relación hacia la zona cordillerana desde la Ruta 5 que hacia la zona costera (Tabla N° 4). Esto responde al sistema histórico de consolidación de uso del territorio que se realizaba a través de las cuencas, explotándose mayoritariamente el recurso forestal presente en la cordillera.

MAR		Ruta 5	CORDILLERA	
Arribo	Inicio		Inicio	Arribo
Galvarino-VIIª R.	Lautaro	X	Lautaro	Curacautín-Lonquimay- Pasos Internacionales Pino Hachado e Icalma.
		X	Cajón	Vilcún - Llaima
Labranza- Puerto Saavedra	Temuco	X	Padre Las Casas	Niágara
		X	Padre Las Casas	Huichahue-Cunco-Melipeuco
Teodoro Schmidt	Freire	X	Freire	Villarrica- Paso internacional Mahuil-Malal
Queule- Toltén	Pitrufquén	X	Pitrufquén	Villarrica- Paso internacional Mahuil-Malal

Tabla N° 4: Sistema de conexión transversal

Fuente: Estudio Plan Regulador Intercomunal Araucanía Centro, 2009



Sistema de Conexión Norte Sur: Este sistema está claramente dominado por la jerarquía de la Ruta 5 Sur, existiendo vías que cruzan longitudinalmente, pero desconectadas por falta de puentes en los cruces fluviales, de menor jerarquía y en gran cantidad no asfaltada. Esta vía principal, genera una fuerte desconexión en el sentido transversal al territorio, favoreciendo en gran medida las ciudades de la cuenca del río Cautín y por ende las de la Intercomuna, al ser ya ciudades de importancia político administrativa anterior; esto provoca el inicio del desequilibrio territorial presente en la Intercomuna, concentrando Temuco el mayor desarrollo territorial, en desmedro de las otras localidades. Lo anterior, se ilustra en la siguiente imagen:

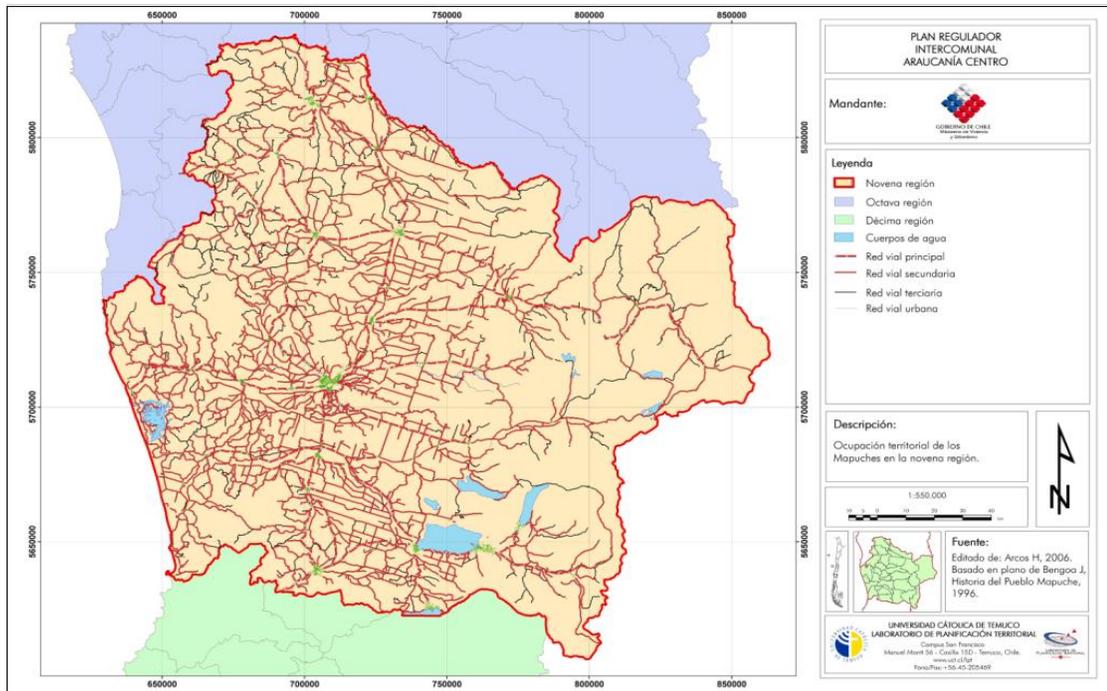


Figura N° 3. Vialidad en La Araucanía.

Fuente: Estudio Plan Regulador Intercomunal Araucanía Centro, 2009

Conexión entre asentamientos: La red que conecta las capitales comunales entre si es bastante débil, sobre todo por el estado y tipo de carpeta de las vías. En el sistema del anillo Temuco y Padre Las Casas, existe una carencia de vialidad para constituir la circunvalación perimetral urbana dividida por el Río Cautín.

La cuenca del Toltén también generó una separación en el espacio rural entre las comunas de Freire y Pitrufquén, que comparten la ribera pero se conectan en sólo un punto asociado a la ruta 5 en la zona urbana de Pitrufquén.

Según muestra la imagen, solo existe buena conexión entre los poblados conectados por la ruta 5 sur, asociados a los centros poblados.





Figura N° 4: Base Cartográfica.

Fuente: Sistema de Información Territorial, ONEMI.

El Plan Regional MOP Araucanía 2012, estableció que la Región cuenta con la mayor longitud de caminos a nivel nacional, alcanzando una cifra de 12.005,29 km, según registros de diciembre del 2011 del Departamento de Gestión Vial de la Dirección de Vialidad, lo que corresponde al 15,4% del total de la red vial nacional, la que asciende a los 77.603,17 km de longitud. La red vial de la Región de La Araucanía, se subdivide en: 1.636,89 km de red vial pavimentada y 10.368,4 km de red vial no pavimentada, en donde el mayor porcentaje corresponde a caminos de ripio y caminos de tierra con 61% y 21% respectivamente, lo cual reflejó una condición de ruralidad importante en la Región, junto con asentamientos dispersos que demandan vialidad de conexión.

RED VIAL DE LA ARAUCANÍA		KM	% del Total
PAVIMENTADA	Asfalto	1.437,45	12%
	Hormigón	102,68	1%
	Asfalto/Hormigón	96,76	1%
NO PAVIMENTADA	caminos de tierra	2.502,67	21%
	caminos de ripio	7.264,47	61%
	solución básica granular	344,85	3%
	solución básica capa de protección	256,41	2%
TOTAL		12.005,29	100%

Tabla N° 5: Red Vial de la Araucanía

Fuente: Plan Regional MOP, Araucanía, 2012.

En cuanto a la conexión entre la capital Regional y capital Provincial, destacaron la Ruta 5 Longitudinal Sur, en donde refuerza la posición de Temuco, como comuna de mayor



conectividad directa, a través de esta ruta, con 8 comunas en la Región y de manera indirecta, con todas las comunas de la Región. Lo anterior, se muestra en la tabla adjunta:

PROVINCIA DE MALLECO	
CONEXIÓN ENTRE	Ruta Rol Nº
RENAICO-ANGOL	180
COLLIPULLI-ANGOL	182
LONQUIMAY-ANGOL	R-89, 5 y 182
CURACAUTÍN- ANGOL	R-89, 5 y 182
TRAIGUÉN-ANGOL	R-86
LUMACO-ANGOL	R-444,R-86
PURÉN-ANGOL	R-60-P ,R-86
LOS SAUCES-ANGOL	R-86
ERCILLA-ANGOL	5 y 182
VICTORIA-ANGOL	R-89, 5 y 182
PROVINCIA DE CAUTÍN	
TRAMO	RUTAS DE ACCESO
GALVARINO- TEMUCO	S-10, Ruta5
PERQUENCO-TEMUCO	S.103, Ruta 5
LAUTARO-TEMUCO	S-11-R, Ruta 5
MELIPEUCO-TERMUCO	S 61 S-51, Ruta 5
VILCÚN-TEMUCO	S-31,Ruta 5
CUNCO-TEMUCO	S-61, S51,Ruta 5
CURARREHUE-TEMUCO	119-CH, Ruta 5
PUCÓN-TEMUCO	119-CH, Ruta 5
VILLARRICA-TEMUCO	119-CH, Ruta 5
LONCOCHE-TEMUCO	Ruta 5
GORBEA-TEMUCO	Ruta 5
PITRUFQUÉN-TEMUCO	Ruta 5
FREIRE-TEMUCO	Ruta 5
TOLTÉN-TEMUCO	S-70, Ruta 5
T. SCHMIDT-TEMUCO	S-60, Ruta 5
P SAAVEDRA- TEMUCO	S-40,S-30
N. IMPERIAL-TEMUCO	S-30
CARAHUE-TEMUCO	S-40, S- 30

Tabla N° 6: Ruta de conexión entre capitales comunales con capitales provinciales.
Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005.

En relación a lo anterior, actualmente, la dependencia vial de Temuco se da principalmente en las siguientes comunas hacia el poniente de Temuco: Cholchol, Nueva Imperial, Carahue y Puerto Saavedra. En el caso de Chol Chol, su acceso por la ruta S-20 hacia la Ruta 5 pasa por las vías urbanas Av. Pedro de Valdivia, Calle Lautaro y Av. Caupolicán / Rudecindo Ortega.

En el caso de Nueva Imperial, Carahue y Puerto Saavedra, su principal ruta estructurante transversal es el eje S-30; sus flujos deben pasar por el interior del poblado de Labranza y luego hacer uso de la vialidad urbana de Temuco para la conexión final con la Ruta 5. Al poniente de Labranza se registran diariamente del orden de 3.900 vehículos (2.500 livianos y 750 pesados), de los cuales 15% de los livianos y 40% de los pesados tienen por origen o



destino alguna zona exterior a Temuco⁴, por lo que requieren el uso de la Ruta 5. Es decir, sobre 675 vehículos al día hacen uso de la vialidad de Temuco sólo como pasada.

Hacia el oriente de Padre Las Casas, las comunas de Cunco y Melipeuco están estrechamente vinculadas a la capital regional a través de la ruta S-51, pasando por una serie de vías urbanas de Padre Las Casas. La población conjunta de estas dos comunas era de 24.331 habitantes en 2002, equivalente a 2,8% de la población regional. Al oriente de Padre Las Casas se registraban diariamente del orden de 2.300 vehículos en la ruta S-51. A esta población debe sumarse el asentamiento rural San Ramón (comuna de Freire), ubicado a 27 km de Temuco aproximadamente, con más de 1.200 viviendas, cuya vinculación para todo tipo de fines, laboral, servicios y estudio, se da también a través de la Ruta S-51 hacia Temuco. La relación directa de estas comunas con la Ruta 5 está resuelta a través de un enlace con el by pass a Temuco, a excepción de los flujos provenientes del sur, estimados en 102 vehículos livianos y 96 pesados al día, los que deben hacer uso de la vialidad local de Padre Las Casas sólo como pasada⁵.

Por otra parte la Ruta 5 Longitudinal Sur, anteriormente mencionada, actualmente presentó un by pass en la salida norte de la ciudad de Temuco y permitió sacar flujos de alta densidad, sin embargo, la huella que deja al interior de la ciudad, a través de los ejes Rudecindo Ortega – Caupolicán la mantiene vinculada con la comuna de Temuco, la Región y a nivel nacional.

En la siguiente figura se grafica la conexión con las comunas de la Región. En estos se aprecia que la mayor longitud de las vías se conectan con el sector poniente y corresponden a aquellas vías que comunican la comuna de Temuco, con la zona poniente de la Región, principalmente con Cholchol y Galvarino, en donde además, se encuentran las zonas de mayor extensión correspondiente al área rural de la comuna.

⁴ DIRPLAN /CIS Asociados Consultores en Transporte S.A.: Desarrollo de un Plan de Transporte Terrestre para las Regiones IX y X, 2004

⁵ DIRPLAN/CIS Asociados Consultores en Transporte S.A.: id ant.



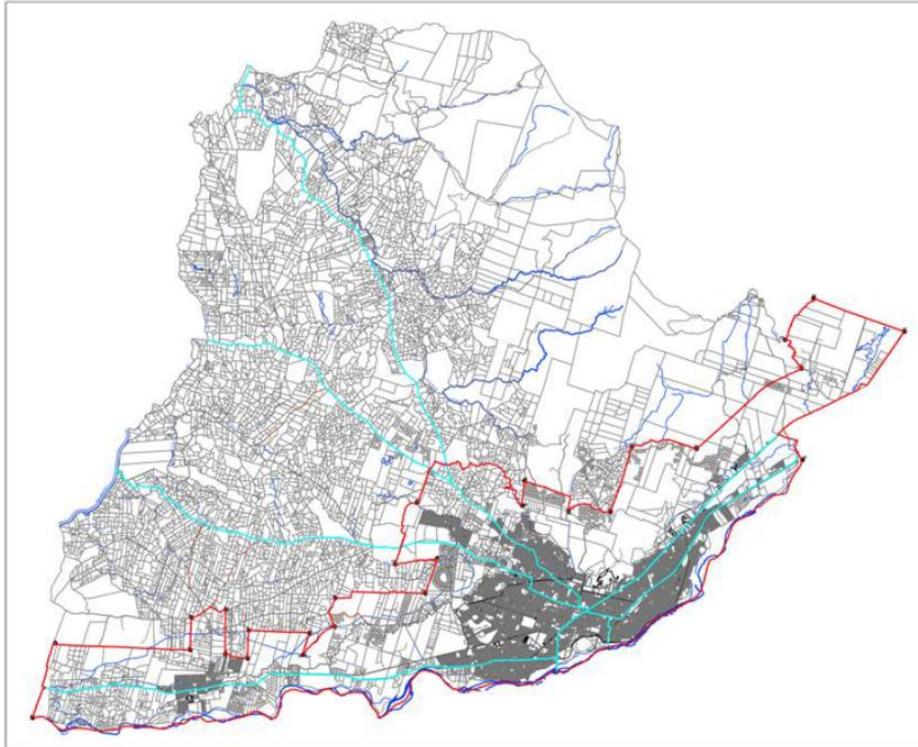


Figura N° 5: Red Vial Comunal
Fuente: Equipo Consultor, 2014.

Respecto de la Vialidad Comunal, esta corresponde completamente a la red de vías que permiten conectividad dentro de la comuna. Frente a esto, se clasifican en aquellas que se encuentran dentro del límite urbano y que se norman y clasifican según la Ordenanza del PRC Vigente; y de las rutas que se emplazan al interior del área rural.

Respecto a la Vialidad Comunal, perteneciente al Área Rural, ésta se compone por los caminos públicos que estructuran en el área rural y poseen un rol. Éstas se emplazan en su totalidad en la zona nor-poniente de la comuna, abordando la zona con mayor área.



RED VIAL COMUNAL - ÁREA	
ROL	KM
S-276	11,94
S-262	3,87
S-284	3,26
S-260	11,31
S-264	6,49
S-350	2,47
S-254	4,23
S-20	9,77
S-272	11,37
S-238	3,53
S-134	8,35
S-258	19,72
S-364	6,44
S-346	7,51
S-368	4,38
S-304	2,44
S-288	5,00
S-322	5,98
S-320	0,94
S-318	7,17
S-316	1,27

Tabla N°7: Red Vial Comunal – Área Rural
 Fuente: Planimetría Temuco Base, PRC de Temuco, 2015.

Las rutas nombradas anteriormente, se ilustran gráficamente en la imagen adjunta:

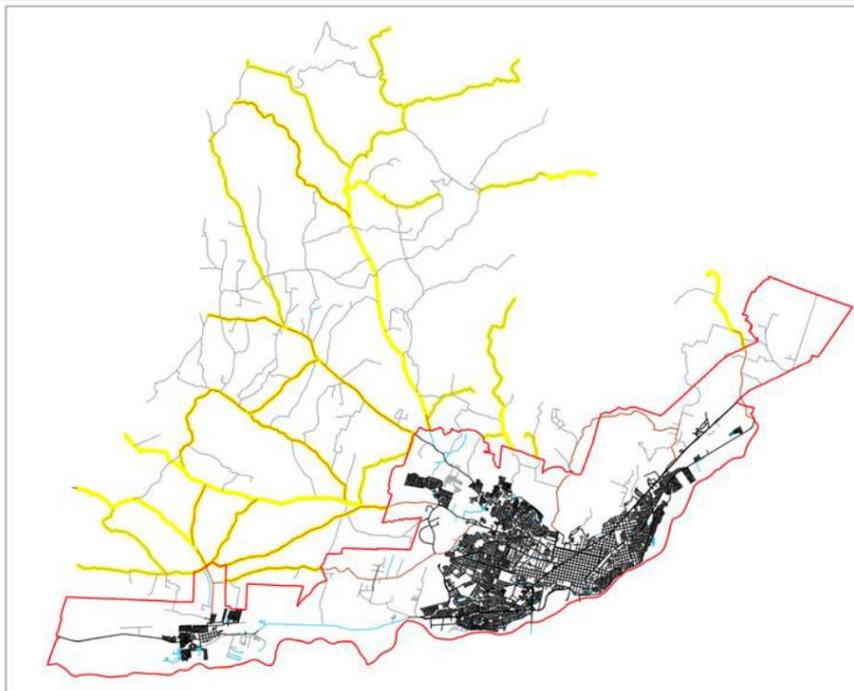


Figura N° 6: Red Vial Comunal – Área Rural
 Fuente: Equipo Consultor, en base a PRC de Temuco.

Según el plan regulador vigente, la red de caminos comunales se organiza en base a cuatro corredores, que intercomunican la ciudad con las comunas y centro urbanos cercanos:



- **Corredor Temuco – Chol Chol (Ruta S-20):** caracterizado por la extensión de la ciudad a lo largo del eje estructura (Av. Pedro de Valdivia) y la aparición progresiva de actividades comerciales a mediana escala (barracas, molinos, bodegas, etc.). Además sirve de acceso a Temuco para productores rurales mapuches, conectando con Mañío Chico y otras zonas de comunidades indígenas. Tiene calzada pavimentada, sin berma y sin facilidades para el tránsito ciclista ni de carretas.

El tramo de 10 km desde el límite urbano hacia el exterior tiene frecuente tráfico de carácter suburbano con recorridos de transporte público local, sin facilidades de infraestructura para ello. En esta zona se localiza el Centro de Disposición Final de Residuos Sólidos de Temuco, el cementerio Jardín Las Flores de Temuco y una serie de caseríos de carácter suburbano (Villa Belén, Villa Rayén Mapu, etc.)

- **Corredor Temuco – Imperial (RUTA S-30):** Vía de conexión con el sector occidental de la región, caracterizado, especialmente en el tramo Temuco – Labranza, por la existencia de loteos irregulares, muchos de los cuales a partir de la vigencia del nuevo Plan regulador pasaron a localizarse dentro de suelo urbano pero aun sin regularizar la urbanización requerida por la norma vigente. Además, destaca la ejecución de la doble vía hasta la localidad de Labranza que mejora la interconexión entre este centro urbano y Temuco; entre Labranza y Temuco se registran sobre 4.000 vehículos diarios, con buses de recorrido urbano y rural.

Conecta además con Nueva Imperial, Carahue y Puerto Saavedra. Posee calzada simple pavimentada. En la zona urbana está declarado Camino Público, denominándose Av. Manuel Recabarren hasta su conexión con la ex Ruta 5, y posee calzada doble pavimentada, separada con un bandejón de área verde y ciclovía.

Asociada a este corredor está la ruta S-286, Temuco-Tromén, la cual conecta la ciudad con comunidades mapuches y otros predios. Su estándar es de ripio y tierra y su trazado posee una geometría sinuosa en curvas y pendientes. A través de la Ruta S-264, también de ripio, accede a Labranza y, por lo tanto, se interconecta con el eje principal S-30.

En la zona urbana empalma en la Av. Luis Durand, en un área de alto crecimiento urbano (Fundo El Carmen).

Además, también relacionada al corredor Temuco-Imperial, está la Ruta 278, Temuco-Brotolhue, la cual conecta con zonas agrícolas en su entorno occidental. Posee estándar de ripio y tierra y un trazado geométrico restrictivo. Finaliza en sectores de loteos suburbanos que interrumpen su conexión con la ruta local S-272 en el sector de Trañi Trañi, la cual accede al eje principal S-30 y a Labranza.

En la zona urbana empalma en la Av. Luis Durand con Fundo el Carmen.

- **Corredor Temuco – Lautaro:** a partir de la remodelación del acceso norte de la ciudad, entre las calles unión norte y Ruta 5 Sur, su carácter se modificó a un estándar de autopista, donde la proliferación de loteos residenciales de alto nivel socioeconómico se detuvo por la dificultad de acceso a esta vía. Sin embargo, facilitó el acceso a zonas



residenciales tipo parcelas de agrado en sectores como camino a Vilcún, Pumalal o Pillalelbún, acortando notablemente los tiempos de traslado

- **Corredor Temuco – Cajón:** cuando se desarrollaron los estudios necesarios para el diseño del PRC de Temuco, se caracterizó este corredor con desarrollo y potencia de industrias medias, lo que se vio reflejado en la normativa dispuesta para este sector. Sin embargo, durante el periodo de tramitación de este instrumento, las tendencias del mercado modificaron el carácter del corredor, transformándose en una zona de extensión urbana residencial para viviendas.

Los corredores recién mencionados, se muestran en la siguiente imagen:

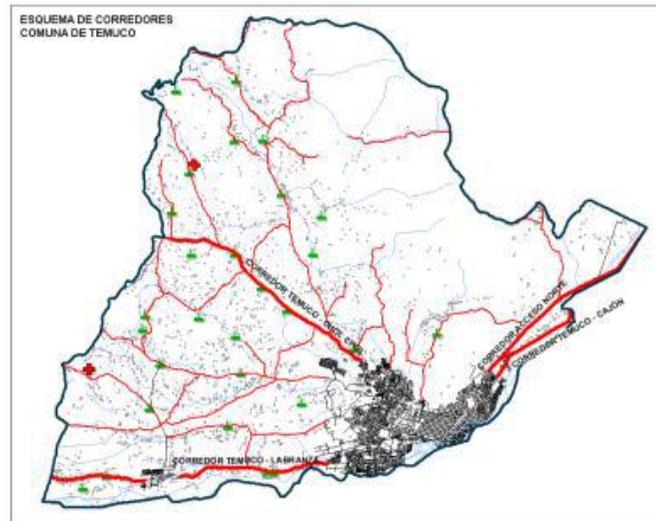


Figura N°7: Esquema de corredores Comuna de Temuco
Fuente: Estudio de Equipamiento e Infraestructura, SECPLA Temuco.

Se observó como la vialidad comunal cubre las necesidades de conexión hacia las zonas oriente y poniente en la región, pudiendo conectarse los caminos rurales hacia vías mayormente consolidadas como lo son por ejemplo las rutas S-20 hacia Chol-Chol o S-40 hacia Imperial.

El problema surgió hacia el sector norte de la comuna, donde no existe una ruta principal continua que se conecte con el resto de vías rurales, influyendo notoriamente en el grado de aislamiento de las localidades de la zona, dado que estas rutas son transitables temporalmente, en los meses de invierno las rutas se ven afectadas por anegamientos y cortes por lo que es necesario tomar rutas más largas que van por comunas como Galvarino y Cholchol, esto ha influido principalmente por la morfología del territorio limitado principalmente por el cordón Cerro Ñielol. Esto, se observa en la imagen a continuación:



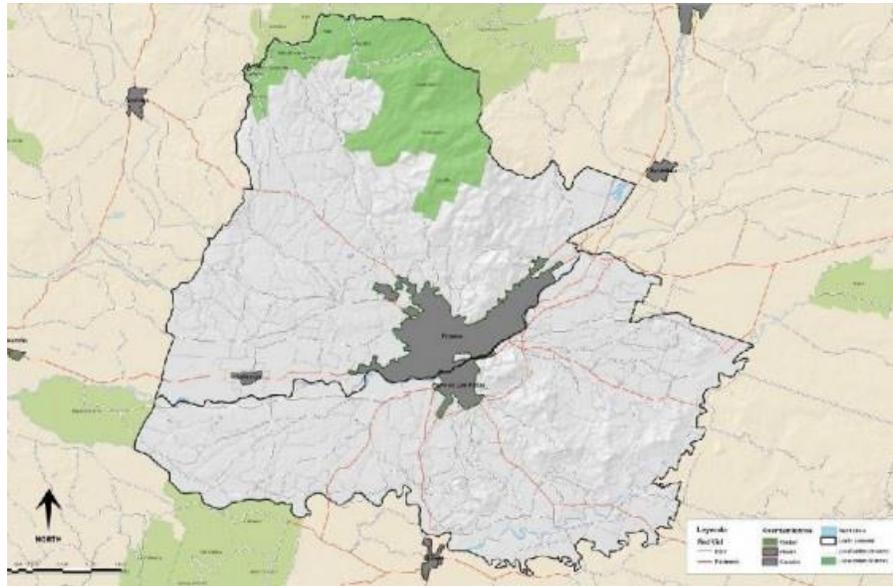


Figura N° 8: Localidades aisladas por mala conectividad
Fuente: Política de Integración Territorial (2011-2022), GORE

	Nombre Localidad
1	BOCHOCO
2	LLAPELEO
3	HUINCA RUCAHUE
4	LA SERENA
5	RAPA
6	RENACO
7	QUEUPUMIL
8	LLANCAHUE
9	MANQUECURA
10	NALCAHUE
11	LILCURA

Tabla N° 8: Localidades aisladas por mala conectividad
Fuente: Política de Integración Territorial (2011-2022), GORE

Por otra parte, según el Plan Director de Infraestructura del MOP, 2012, se proyectó como principal proyecto la doble calzada Temuco-Nueva Imperial, en la Ruta S-40, fortaleciendo la conectividad con la zona poniente de la comuna.

PROYECTOS PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA, COMUNA TEMUCO			
AÑO	VÍA	PROYECTO	KM
2015	S-40	Doble Calzada Temuco - Nueva Imperial	2
2020	S-40	Doble Calzada Temuco - Nueva Imperial	29

Tabla N° 9: Proyectos Plan Director de Infraestructura, Comuna de Temuco
Fuente: Plan Director de Infraestructura MOP, 2011.

Respecto a la vialidad urbana, la Memoria Explicativa del PRC de Temuco, estableció que la red vial básica está constituida por vías que conectan y atraviesan tramos importantes de la ciudad, las cuales son fundamentales para el transporte interno de la ciudad, tanto público como privado. El sistema troncal por excelencia es el circuito diagonal que atraviesa la



ciudad y que empalma con la Ruta 5 sur. Entre ellas, se encuentran R. Ortega y Caupolicán, que luego se bifurca para continuar hacia el sur por la misma Ruta 5 sur; el otro tramo se extiende por Francisco Salazar para continuar hacia el poniente por M. Recabarren.

Entre las vías colectoras que comunican los distintos sectores y barrios de la ciudad, destacan las que se desarrollan en el eje oriente-poniente, en concordancia con el crecimiento de Temuco. Cabe nombrar entre ellas: Luis Durand y Camino Pedro de Valdivia, Lautaro, Inglaterra, M. Rodríguez, Av. Alemania, M. Montt, Cl. Solar, San Martín, O'Higgins, Av. P. Neruda y las Encinas. Por otra parte, la ciudad se extiende al sur-poniente por 2 diagonales:

G. Mistral, bastante discontinua, y un tramo de S. Bolívar junto con Imperial.

Hacia el norte se encuentra B. Arana que se extiende hacia Pueblo Nuevo para llegar empalmar con el Camino Viejo a Cajón, paralelo a la línea férrea. Otras vías de carácter colector son las transversales como: I. de Suárez, J. Carrera, Andes, Olimpia, Italia, Francia y S. Estébanez. Y las de carácter de servicio que conectan con las colectoras son: Cno. Chivilcán, Cariquiña, R. Fco. Poblete, C. Colón, San Fernando, los tramos discontinuos de J. Carrera y Recreo, Hochstetter, P. Jaraquemada, Circunvalación, las Tranqueras, A. Volta, Italia, Venecia, Los Sauces, Milano, Florencia, Las Quilas, Phillippi, Prieto Norte, un tramo de Carrera, Lagos V. Mackenna, Prat, Aldunate, Gral. Mackenna, Balmaceda, Portales, Urrutia, D. Perry, Antifil, Calpucura, Pircunche, Costanera, Río Don, Valparaíso, Ziem, 7 Norte y Nahuelbuta. Lo anterior, se ilustra en la siguiente figura:



Figura N° 9: Vialidad Comunal

Fuente: Elaboración Equipo Consultor, en base a Ordenanza PRC Temuco, 2010.

Las siguientes tablas, comprenden la vialidad identificada en la ordenanza del PRC Temuco, donde se clasifican las vías en Troncales y Colectoras para Temuco y Troncales para Labranza.



RED VIAL - ÁREA URBANA - ORDENANZA PRC TEMUCO					
CLASIFICACIÓN	NOMBRE	TRAMO	ESTADO ORDENANZA	ACTUALIADA D	ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES ORDENANZA PRC
TRONCALES - TEMUCO	AV LOS POETAS	CARRETERA LONGITUDINAL SUR - GRAL MACKENNA	EXISTENTE	ETAPA DIAGNÓSTICO PRC	40 M
		GRAL MACKENNA - P. LEÓN GALLO	PROYECTADO ENSANCHE		30 (10M ENSANCHE)
		P. LEÓN GALLO - VALPARAÍSO	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
		VALPARAÍSO - QUITRATÚE	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
	AV. HUÉRFANOS	QUITRATÚE - COLIMA	EXISTENTE		40 M
		RUDECINDO ORTEGA - BIFURCACIÓN AV. HUÉRFANOS	PROYECTADA		0 (40M)
		BIFURCACIÓN AV. HUÉRFANOS - BARROS ARANA	EXISTENTE		40 M
	AV. MANUEL RECARBARREN	LOS ARQUITECTOS - 230M AL PONIENTE DE M. FARADAY	PROYECTADO ENSANCHE		25 (15M ENSANCHE)
		230M AL PONIENTE DE M. FARADAY - MANUEL FARADAY	PROYECTADO ENSANCHE		40 (15M ENSANCHE)
		MANUEL FARADAY - MILANO	EXISTENTE		ENTRE 50-55 M
	AV PEDRO DE VALDIVIA	MILANO - CARRETERA LONGITUDINAL SUR	PROYECTADO ENSANCHE		27 (23M ENSANCHE)
		L.U.PONIENTE - MARTÍN LUTERO	EXISTENTE		20 M
		MARTÍN LUTERO - ORBITAL	PROYECTADO ENSANCHE		20 (3M ENSANCHE)
		ORBITAL - LOS AROMOS	EXISTENTE		23 M
		LOS AROMOS - PITRANTU	PROYECTADO ENSANCHE		22 (1M ENSANCHE)
		PITRANTU - MALLIN	PROYECTADO ENSANCHE		21 (2M ENSANCHE)
		MALLIN - LELFUN	PROYECTADO ENSANCHE		20 (3M ENSANCHE)
		LELFUN - 15 DE OCTUBRE	PROYECTADO ENSANCHE		17 (6M ENSANCHE)
		15 DE OCTUBRE - DIAGONAL PONIENTE	PROYECTADO ENSANCHE		20 (3M ENSANCHE)
		DIAGONAL PONIENTE - CHIVILCÁN	PROYECTADO ENSANCHE		15 (8M ENSANCHE)
		CHIVILCÁN - INDEPENDENCIA	PROYECTADO ENSANCHE		17 (13M ENSANCHE)
		INDEPENDENCIA - CRISTÓBAL COLÓN	PROYECTADO ENSANCHE		23 (7M ENSANCHE)
		CRISTÓBAL COLÓN - TROMEN	PROYECTADO ENSANCHE		25 (5M ENSANCHE)
		TROMEN - SAN FERNANDO	EXISTENTE		30 M
		SAN FERNANDO - HOCHSTETTER	PROYECTADO ENSANCHE		25 (5M ENSANCHE)
		HOCHSTETTER - NUEVA MIRAFLORES	PROYECTADO ENSANCHE		22 (8M ENSANCHE)
		NUEVA MIRAFLORES - GRAL. PRIETO NORTE	PROYECTADO ENSANCHE		22 (8M ENSANCHE)
		RUDECINDO ORTEGA	HUÉRFANOS - UNIÓN NORTE		PROYECTADO ENSANCHE
	UNIÓN NORTE - L.U.NORTE		EXISTENTE		40 M
	RUTA S-30	CAMINO DE EMPALME ORIENTE - CALLE DEL TREN	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
		CALLE DEL TREN - CONVERGENCIA LÍNEA FÉRREA	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
		CONVERGENCIA LÍNEA FÉRREA - COSTANERA AMANECEER	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
		COSTANERA AMANECEER - LOS ARQUITECTOS	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
	AV COSTANERA	COLIMA - RIO QUINO	EXISTENTE		ENTRE 40-45 M
		RIO QUINO - BARROS ARANA	PROYECTADA		0 (40M)
	AV FRANCISCO SALAZAR	CAUPLICÁN - MANUEL RECARBARREN	EXISTENTE		40 M

Tabla N°10: Vías Troncales, Temuco.
Fuente: Ordenanza PRC Temuco, 2010.

RED VIAL – ÁREA URBANA – ORDENANZA PRC TEMUCO					
CLASIFICACIÓN	NOMBRE	TRAMO	ESTADO ORDENANZA	ACTUALIDAD	ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES ORDENANZA PRC
TRONCALES-LABRANZA	CALLE DEL TREN	ESTACION – S-40	PROYECTADA	ETAPA DIAGNÓSTICO PRC	0
	LOS RAULIES	LA CAÍDA – 1 ORIENTE	EXISTENTE		20
	LA CAÍDA	LOS RAULIES- 1 NORTE	PROYECTADA		0
	1 NORTE	CAMINO DE EMPALME PONIENTE- CAMINO DE EMPALME ORIENTE	EXISTENTE		20

Tabla N° 11: Vías Troncales, Labranza.
Fuente: Ordenanza PRC Temuco, 2010.



RED VIAL - ÁREA URBANA - ORDENANZA PRC TEMUCO					
CLASIFICACIÓN	NOMBRE	TRAMO	ESTADO ORDENANZA	ACTUALIADA	ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES ORDENANZA PRC
COLECTORAS - TEMUCO	AV. BERNARDO O'HIGGINS	ANDES - GENERAL CRUZ	EXISTENTE	ETAPA DIAGNÓSTICO PRC	20 M
		GENERAL CURZ - ZENTENO	PROYECTADO ENSANCHE		17 (3M ENSANCHE)
		ZENTENO - MANUEL ANTONIO MATTA	PROYECTADO ENSANCHE		15 (5M DE ENSANCHE)
	AV. CAUPOLICÁN	ZIEM - LAUTARO	EXISTENTE		ENTRE 27-30 M
		SAN MARTÍN - RUTA 5 SUR	EXISTENTE		ENTRE 30-35M
	AV. ALEMANIA	GABRIELA MISTRAL - RAMÓN FREIRE	EXISTENTE		26 M
	AV. ANDES	TROMEN - ALEMANIA			30 M
		ALEMANIA - VOLCÁN ACONCAGUA	PROYECTADO ENSANCHE		17 (13 M DE ENSANCHE)
		VOLCÁN ACONCAGUA - SAN MARTÍN	EXISTENTE		30 M
		SAN MARTÍN - BERNARDO O'HIGGINS	PROYECTADO ENSANCHE		15 (15M DE ENSANCHE)
	GABRIELA MISTRAL	AV. UNIVERSITARIA - MARTÍN LUTERO	PROYECTADA		0 (30M)
		MARTÍN LUTERO - PJE. BRISTOL	PROYECTADA		0 (60M)
		PJE. BRISTOL - LORENZO ACEITUNO	EXISTENTE		ENTRE 57-60 M
		LORENZO ACEITUNO - EL ALCÁZAR DE SEVILLA	PROYECTADO ENSANCHE		ENTRE 45-40 (ENTRE 15 Y 20 M DE ENSANCHE)
		EL ALCÁZAR DE SEVILLA - ALEMANIA	EXISTENTE		60 M
		ALEMANIA - ANDES	PROYECTADO ENSANCHE		ENTRE 23-32 (ENTRE 37 Y 28 M DE ENSANCHE)
		ANDES - PASEO ARAGÓN	EXISTENTE		60 M
		PASEO ARAGÓN - PEDRO DE VALDIVIA	PROYECTADO ENSANCHE		ENTRE 45-35 (ENTRE 5 Y 10M DE ENSANCHE)
	JAVIERA CARRERA	ROTONDA - INDEPENDENCIA	PROYECTADO ENSANCHE		12 (8M DE ENSANCHE)
		INDEPENDENCIA - TRUTRUKA	EXISTENTE		20 M
		TRUTRUKA - CHIVILCÁN	PROYECTADO ENSANCHE		12 (8M DE ENSANCHE)
		CHIVILCÁN - CALLEJÓN	PROYECTADA		0 (20M)
		CALLEJÓN - DAVID	EXISTENTE		20 M
		DAVID - PEDRO DE VALDIVIA	PROYECTADO ENSANCHE		17 (3M ENSANCHE)
		PEDRO DE VALDIVIA - LIMITE CALLE	EXISTENTE		30 M
		LIMITE CALLE - LIMITE CALLE	PROYECTADO ENSANCHE		11 (19M ENSANCHE)
		LIMITE CALLE - PJE. NAZARETH	EXISTENTE		30 M
		PJE. NAZARETH - PJE GALILEA	PROYECTADO ENSANCHE		15 (15M DE ENSANCHE)
		PJE. GALILEA - LUIS DURAND	PROYECTADA		0 (30M)
		LUIS DURAND - MITAD DE CUADRA	EXISTENTE		30 M
		MITAD DE CUADRA - PISAGUA	PROYECTADO ENSANCHE		23 (7M ENSANCHE)
		PISAGUA - RÍO BIDASOA	EXISTENTE		ENTRE 30-40 M
		RÍO BIDASOA - SIMÓN BOLÍVAR	PROYECTADO ENSANCHE		15 (15M DE ENSANCHE)
		AV. BENJAMÍN FRANKLIN	SIMÓN BOLÍVAR - MANUEL RECARREN		EXISTENTE
	MANUEL RECARREN - PLUTÓN		PROYECTADO ENSANCHE		13,5 (16,5M ENSANCHE)
	PLUTÓN - ROBERT THOMPSON		PROYECTADO ENSANCHE		10,5 (19,5M ENSANCHE)
	ROBERT THOMPSON - MILANO		PROYECTADO ENSANCHE		12 (18M ENSANCHE)
	MILANO - PARQUE		PROYECTADO ENSANCHE		15 (15M DE ENSANCHE)
	CLARO SOLAR	MILANO - L.U.SUR	PROYECTADA		0 (30M)
		RAMÓN FREIRE - BARROS ARANA	EXISTENTE		15M
		BARROS ARANA - NUEVA BARROS ARANA	PROYECTADA		0 (15M)
	DIEGO PORTALES	NUEVA BARROS ARANA - M. ANTONIO MATTA	EXISTENTE		15M
		BARROS ARANA - PUNTILLA	EXISTENTE		15M
	MIRAFLORES	PUNTILLA - PJE. ESTRELLA	PROYECTADO ENSANCHE		11,5 (3,5M ENSANCHE)
		PJE ESTRELLA - AV. LOS POETAS	PROYECTADO ENSANCHE		9 (2M ENSANCHE)
	LAUTARO	GRAL. PRIETO NORTE - BARROS ARANA	EXISTENTE		15M
	RUDECINDO ORTEGA	GRAL. PRIETO NORTE - BARROS ARANA	EXISTENTE		15M
		ZIEM - NAHUEL BUTA	EXISTENTE		ENTRE 30-40 M
		NAHUEL BUTA - MILLA-RAYÉN	PROYECTADO ENSANCHE		40 (18,4M ENSANCHE)
		MILLA-RAYÉN - CACIQUE LIENÁN	EXISTENTE		ENTRE 56-58,4 M
	AV. PABLO NERUDA	CACIQUE LIENÁN - HUÉRFANOS	PROYECTADO ENSANCHE		40 (14M ENSANCHE)
		GABRIELA MISTRAL - LOS JUNCOS	EXISTENTE		40 M
		LOS JUNCOS - STA. TERESA	PROYECTADO ENSANCHE		12 (3M ENSANCHE)
	PEDRO LEÓN GALLO	STA. TERESA - SAN ERNESTO	EXISTENTE		35 M
		SAN ERNESTO - AV. CAUPOLICÁN	PROYECTADA		0 (15M)
	SAN MARTÍN	HOCHSTETTER - JUAN JORQUERA	PROYECTADA		0 (15M)
		JUAN JORQUERA - GRAL. CARRERA	EXISTENTE		15M
		GABRIELA MISTRAL - CHACAY	EXISTENTE		ENTRE 21-25 M
		CHACAY - PORVENIR	PROYECTADO ENSANCHE		20 (4M ENSANCHE)
	GENERAL ALDUNATE	PORVENIR - SANGER	PROYECTADO ENSANCHE		17 (7M ENSANCHE)
SANGER - BARROS ARANA		EXISTENTE	ENTRE 20-22 M		
CAUPOLICÁN - MANUEL BULNES		EXISTENTE	15M		
GENERAL MACKENNA	MANUEL BULNES - NUEVA BARROS ARANA	PROYECTADO ENSANCHE	15 (5M ENSANCHE)		
	MANUEL BULNES - L.U.SUR	PROYECTADA	0 (15M)		
	AV. CAUPOLICÁN - FCO. BILBAO	PROYECTADA	0 (15M)		
SAN MARTÍN - L.U.SUR	FCO. BILBAO - SAN MARTÍN	PROYECTADO ENSANCHE	15 (5M ENSANCHE)		
	SAN MARTÍN - L.U.SUR	EXISTENTE	15 M		



RED VIAL - ÁREA URBANA - ORDENANZA PRC TEMUCO					
CLASIFICACIÓN	NOMBRE	TRAMO	ESTADO ORDENANZA	ACTUALIADA	ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES ORDENANZA PRC
COLECTORAS - TEMUCO	VALPARAÍSO	CALLE CERRO ÑIELOL - ZIEM	EXISTENTE	ETAPA DIAGNÓSTICO PRC	ENTRE 22-26 M
		ZIEM - SANTA INES	PROYECTADO ENSANCHE		22 (4M ENSANCHE)
		SANTA INÉS - BARROS ARANA	PROYECTADO ENSANCHE		24 (2M ENSANCHE)
		BARROS ARANA - COLIMA	PROYECTADO ENSANCHE		12 (12M ENSANCHE)
		COLIMA - ANTIFIL	EXISTENTE		25
		ANTIFIL - PUNTILLA	PROYECTADO ENSANCHE		24 (10M ENSANCHE)
	ANTIFIL - AV. LOS POETAS	PROYECTADO ENSANCHE	24 (24M ENSANCHE)		
	SIMÓN BOLÍVAR	L.U. PONIENTE - AV. JAVIERA CARRERA	PROYECTADA		0 (20M)
		AV. JAVIERA CARRERA - URUGUAY	EXISTENTE		20 M
	LOS GANADEROS	L.U. PONIENTE - CALLE 1	PROYECTADA		0 (20M)
		CALLE 1 - CALLE 2	EXISTENTE		20 M
		CALLE 2 - LOS AGUSTINOS	PROYECTADA		0 (20M)
		LOS AGUSTINOS - MARTÍN LUTERO	EXISTENTE		20 M
		MATRÍN LUTERO - TRAMO FRENTE A RICARDO ANWANDTER	PROYECTADA		0 (17M)
		TRAMO FRENTE A RICARDO ANWANDTER - TRAMO FRENTE A RICARDO ANWANDTER	EXISTENTE		17 M
	LAS ENCINAS	TRAMO FRENTE A RICARDO ANWANDTER - LOS ESTABLOS	PROYECTADA		0 (17M)
		AV. GABRIELA MISTRAL - LOS CONQUISTADORES	PROYECTADA		0 (30M)
		LOS CONQUISTADORES - MÁXIMO REYES	PROYECTADO ENSANCHE		11 (19M ENSANCHE)
		MÁXIMO REYES - LOS PABLOS	PROYECTADA		0 (30M)
		LOS PABLOS - PASAJE CARDONA	EXISTENTE		ENTRE 25-30 M
		PASAJE CARDONA - SIMÓN BOLÍVAR	PROYECTADO ENSANCHE		25 (5M ENSANCHE)
	MARTÍN LUTERO	SIMÓN BOLÍVAR - LOS FORESTALES	EXISTENTE		30 M
		LOS FORESTALES - LAS AMAPOLAS	PROYECTADO ENSANCHE		20 (5M ENSANCHE)
		LAS AMAPOLAS - FCO. SALAZAR	EXISTENTE		23 M
		PEDRO DE VALDIVIA - LOS MÚSICOS	PROYECTADA		0 (30M)
		LOS MÚSICOS - CALLE ...	EXISTENTE		30 M
		CALLE ... - CAMINO BOTRO LHUE	PROYECTADO ENSANCHE		10 (20M ENSANCHE)
	GENERAL PRIETO NORTE	CAMINO BOTRO LHUE - GABRIELA MISTRAL	PROYECTADA		0 (30M)
		GABRIELA MISTRAL - SIMÓN BOLÍVAR	PROYECTADO ENSANCHE		20 (20M ENSANCHE)
		SIMÓN BOLÍVAR - MANUEL RECABARREN	EXISTENTE		30 M
		CAMINO MONTE VERDE - CALLE CERRO ÑIELOL	PROYECTADO ENSANCHE		20 (30M ENSANCHE)
	AV. INGLATERRA	CALLE CERRO ÑIELOL - ALEMANIA	EXISTENTE		50 M
		AV ANDES - MANUEL RODRÍGUEZ	EXISTENTE		ENTRE 15-20 M
	AV. ITALIA	LAS ENCINAS - ALTAMIRA	PROYECTADA		0 (20M)
		ALTAMIRA - LOS MAPACHES	EXISTENTE		20 M
		LOS MAPACHES - AV. MANUEL RECABARREN	PROYECTADO ENSANCHE		16 (4M ENSANCHE)
		AV. MANUEL RECABARREN - COSTANERA AMANECER	EXISTENTE		20 M
	LUIS DURAND	L.U. PONIENTE - MARTÍN LUTERO	PROYECTADO ENSANCHE		16 (9M ENSANCHE)
		MARTÍN LUTERO - LOS QUÍMICOS	PROYECTADO ENSANCHE		25 (5M ENSANCHE)
		LOS QUÍMICOS - LOS FÍSICOS	PROYECTADO ENSANCHE		21 (4M ENSANCHE)
		LOS FÍSICOS - EL VALLE	PROYECTADO ENSANCHE		19 (6M ENSANCHE)
		EL VALLE - CAMINO BOTRO LHUE	PROYECTADO ENSANCHE		16 (9M ENSANCHE)
		CAMINO BOTRO LHUE - MITAD CUADRA	EXISTENTE		30 M
		MITAD DE CUADRA - RÍO DE JANEIRO	PROYECTADO ENSANCHE		27 (3M ENSANCHE)
		RÍO DE JANEIRO - JAVIERA CARRERA	PROYECTADO ENSANCHE		27 (3M ENSANCHE)
	CARRETERA LONGITUDINAL SUR	JAVIERA CARRERA - EDUARDO BARRIOS	PROYECTADO ENSANCHE		25 (5M ENSANCHE)
		EDUARDO BARRIOS - AV. LOS ANDES	EXISTENTE		25 M
	ORBITAL	FCO. SALAZAR - NUDO VIAL	EXISTENTE		ENTRE 60-90 M
		NUDO VIAL - L.U. SUR	EXISTENTE		40 M
		PEDRO DE VALDIVIA - ROTONDA 2-N7	PROYECTADA		0 (30M)
ROTONDA 2-N7 - CAMINO RURAL		PROYECTADA	0 (30M)		
AV. BALMACEDA	CAMINO RURAL - CAMINO MONTE VERDE	PROYECTADO ENSANCHE	10 (20M ENSANCHE)		
	CAMINO MONTE VERDE - VICENTE PÉREZ ROSALES	PROYECTADO ENSANCHE	10 (20M ENSANCHE)		
LOS PABLOS	GRAL. PRIETO NORTE - BARROS ARANA	EXISTENTE	50 M		
	PEDRO DE VALDIVIA - GRAL. PRIETO NORTE	PROYECTADA	0 (30M)		
	LA FRONTERA - PARQUE	PROYECTADA	0 (30M)		
	PARQUE - MARTÍN LUTERO	PROYECTADA	0 (38M)		
	MARTÍN LUUTERO - LA LECHERÍA	PROYECTADA	0 (42M)		
	LA LECHERÍA - AV. FUNDACIÓN	PROYECTADO ENSANCHE	20 (22M ENSANCHE)		
INÉS DE SUÁREZ	AV. FUNDACIÓN - LOS ESTUDIANTES	PROYECTADO ENSANCHE	10 (32M ENSANCHE)		
	LOS ESTUDIANTES - LAS ENCINAS	EXISTENTE	30 M		
TROMEN	LAS ENCINAS - SAN MARTÍN	EXISTENTE	ENTRE 27-40 M		
NUEVA IMPERIAL	PEDRO DE VALDIVIA - LUIS DURAND	EXISTENTE	18 M		
	CAUPOLICÁN - GENERAL FREIRE	EXISTENTE	17 M		
MANUEL ANTONIO MATTIA	GENERAL CARRERA - BARROS ARANA	PROYECTADA	0 (15M)		
	CLARO SOLAR - MANUEL MONTT	EXISTENTE	15 M		
CAMINO MONTEVERDE	CALLE CERRO ÑIELOL - BIFURCACIÓN SUR CALZADAS	PROYECTADO ENSANCHE	15 (30M ENSANCHE)		
	BIFURCACIÓN SUR CALZADAS - BIFURCACIÓN NORTE CALZADAS	EXISTENTE	15 M		
	BIFURCACIÓN SUR CALZADAS - BIFURCACIÓN NORTE CALZADAS	PROYECTADA	0 (30M)		
	BIFURCACIÓN NORTE CALZADAS - ORBITAL	PROYECTADO ENSANCHE	10 (30M ENSANCHE)		



RED VIAL - ÁREA URBANA - ORDENANZA PRC TEMUCO					
CLASIFICACIÓN	NOMBRE	TRAMO	ESTADO ORDENANZA	ACTUALIAD AD	ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES ORDENANZA PRC
COLECTORAS - TEMUCO	MANUEL RODRÍGUEZ	INGLATERRA - BARROS ARANA	EXISTENTE	ETAPA DIAGNÓSTICO PRC	15 M
	GUILERMO MARCONI	MANUEL RECARBARREN - COSTANERA AMANECER	EXISTENTE		25 M
	ANDRÉS BELLO	NUEVA BARROS ARANA - PUDETO	EXISTENTE		15 M
		PUDETO - AV LOS POETAS	ROYECTADO ENSANCH		10 (30M ENSANCHE)
	UNIÓN NORTE	VICENTE PÉREZ ROSÁLEZ - RUDECINDO ORTEGA	ROYECTADO ENSANCH		8 (7M ENSANCHE)
		RUDECINDO ORTEGA - BARROS ARANA	EXISTENTE		12 M
	NUEVA MIRAFLORES	PRIETO NORTE - PEDRO DE VALDIVIA	PROYECTADA		0 (15M)
	REYES CATÓLICOS	VICENTE PÉREZ ROSÁLEZ - CALLE TERMINAL DE BUSES	PROYECTADA		0 (30M)
	GENERAL CARRERA	CALLE TERMINAL DE BUSES - RUDECINDO ORTEGA	EXISTENTE		20 M
		CALLE CERRO ÑIELOL - AV. LOS POETAS	EXISTENTE		15 M
	LOS ARQUITECTOS	LUPONIENTE - EL MAGISTERIO	PROYECTADA		0 (30M)
		EL MAGISTERIO - SIMÓN BOLÍVAR	ROYECTADO ENSANCH		15 (30M ENSANCHE)
		SIMÓN BOLÍVAR - MANUEL RECARBARREN	ROYECTADO ENSANCH		15 (30M ENSANCHE)
	GENERAL PRIETO SUR	AV. CAUPOLICÁN - IMPERIAL	EXISTENTE		20 M
		IMPERIAL - EDUARDO SOLANO	ROYECTADO ENSANCH		14 (6M ENSANCHE)
		EDUARDO SOLANO - LÍMITE CALLE EXISTENTE	ROYECTADO ENSANCH		10 (10M ENSANCHE)
		LÍMITE CALLES EXISTENTE - ISABEL NEIRA HENRÍQUEZ	PROYECTADA		0 (20M)
		ISABEL NEIRA HENRÍQUEZ - DEFENSA RIBEREÑA	PROYECTADA		0 (30M)
	TIBURCIO SAAVEDRA	ROTONDA 2-N7 - ROTONDA 1-N7	PROYECTADA		0 (20M)
		ROTONDA 1-N7 - CALLE RECREO	ROYECTADO ENSANCH		13 (15M ENSANCHE)
CALLE RECREO - CALLE MONTE ARARAT		PROYECTADA	0 (15M)		
CALLE MONTE ARARAT - BALMaceda		EXISTENTE	15 M		

Tabla N° 12: Vías Colectoras, Temuco.
Fuente: Ordenanza PRC Temuco, 2010.

En relación a la vialidad urbana, el “Estudio de factibilidad vial de Temuco” estableció “Corredores Urbanos”, definiéndose como aquellas franjas normativas ubicadas en Temuco urbano y Labranza, asociadas a alguna vía importante, interconectada con el centro de la ciudad o centro poblado (como es el caso de Labranza). Está dotada de una normativa especial enfocada a acoger determinados usos, que por su naturaleza y/o escala, son incompatibles con lo existente o proyectado para el resto del barrio. Se logra así un área de desarrollo con condiciones similares a las del centro de la ciudad, que otorga además un carácter habitacional al barrio. Estos corredores tienen mayor capacidad de usos intensivos del suelo por lo que complementan con servicios al barrio al que pertenecen y zonas que conectan, tienen la función de contener en torno a un eje vial, las actividades que resulten molestas para la calidad de vida de las áreas que atraviesa o conforma.

Se identificaron los siguientes corredores según su uso o rol predominante:

- **Corredor Escénico:**

Corresponde a aquellos predios cuyo frente, más que estar asociados a una vía importante, están en contacto directo con un parque axial o vía parque, como es el caso del corredor paisajístico “Gabriela Mistral” y el corredor “Pie de Monte”, en torno al canal Gabriela Mistral y al futuro parque “Pie de Monte”, en torno al canal Gibas, respectivamente.

La idea es aprovechar el recurso paisajístico con una mayor altura de edificación, enfocado al uso preferentemente residencial y equipamientos relacionados al turismo y la cultura y el comercio gastronómico.

- **Corredor Comercial-Paisajístico**

En alguna medida enlazado con el anterior, los corredores comerciales-paisajísticos, por encontrarse en torno a ejes viales de mayor relevancia, y casi siempre con un rol comercial en desarrollo, buscan estimular ambos roles (el comercial y el paisajístico),



entregando condiciones que favorecen el aprovechamiento del recurso paisajístico con una mayor altura de edificación, combinando la vivienda colectiva con el comercio vecinal, gastronómico y equipamientos relacionados con el turismo y la cultura.

Destacan con esta condición los corredores Av. Alemania, la Av. Costanera y Av. Javiera Carrera entre otros.

- **Corredor Productivo**

Con el objeto de acoger y regular el emplazamiento y desarrollo de actividades productivas en torno a importantes vías de nuestra ciudad en donde actualmente existen considerables concentraciones de talleres, pequeñas industrias inofensivas, bodegas, etc., se proponen corredores productivos que, mediante la norma, permiten la localización de talleres artesanales inofensivos y condicionadamente molestos; comercio a escala comunal; servicios automotores; servicentros y vivienda colectiva en altura.

CORREDOR		TIPO	TRAMO
ZCUC1 a	Av. Alemania	Comercial Mayor	Prieto Norte / Gabriela Mistral
ZCUC1 b	Pablo Neruda	Comercial Mayor	Las Quilas / Sanger
ZCUC1 c	Francisco Salazar	Comercial Mayor	Recabarren / Caupolicán
ZCUC1 d	Prieto Norte	Comercial Mayor	Balmaceda / ZDUC Chivilcan
ZCUC1 e	Labranza	Comercial Mayor	1 Norte / Límites Urbanizables
ZCUC2 a	Javiera Carrera	Comercial Menor	Costanera Poniente / P. de Valdivia
ZCUC2 b	Circunvalación	Comercial Menor	Prieto Norte / Pedro de Valdivia
ZCUC2 c	Luis Durand	Comercial Menor	Javiera Carrera / Límite Urbanizable
ZCUC2 d	Martín Lutero	Comercial Menor	Recabarren / Estero Coihueco
ZCUC2 e	Chivilcán	Comercial Menor	Pedro de Valdivia / Orbital
ZCUC2 f	Las Encinas	Comercial Menor	Gabriela Mistral / Francisco Salazar
ZCUC2 g	Simón Bolívar	Comercial Menor	Límite Urbanizable / Fco. Salazar
ZCUC2 h	Venecia	Comercial Menor	Recabarren / Costanera Poniente
ZCUC2 i	Hochstetter	Comercial Menor	Orbital / Pablo Neruda
ZCUC2 j	Labranza 4 Oriente	Comercial Menor	Estación / Costanera
ZCUC2 k	Labranza 1 Oriente	Comercial Menor	Estación / Costanera
ZCUC2 l	Labranza 3 Poniente	Comercial Menor	Los Lingues / Costanera
ZCUC3 a	Huérfanos	Comercial Mixto	R. Ortega / Costanera
ZCUC3 b	Av. Los Poetas	Comercial Mixto	Huerfanos / Ruta 5 Sur
ZCUC3 c	Montt - Portales	Comercial Mixto	Barros Arana / Costanera
ZCUC3 d	Valparaíso	Comercial Mixto	Barros Arana / Costanera
ZCUC3 e	Arturo Prat	Comercial Mixto	Av. Los Poetas / Paseo Costanera
ZCUP1 a	Rudesindo Ortega	Productivo Mayor	Ziem / Límite Urbanizable
ZCUP1 b	Barros Arana	Productivo Mayor	Valparaíso / Límite Urbanizable
ZCUP2 a	P. de Valdivia	Productivo Menor	Prieto Norte / Orbital
ZCUP2 b	Nueva B. Arana	Productivo Menor	Diego Portales / Valparaíso
ZCUP2 c	General Mackenna	Productivo Menor	San Martín / Río Cautín



CORREDOR		TIPO	TRAMO
ZCUP2 d	Recabarren	Productivo Menor	Ruta 5 Sur / Límite Urbanizable
ZCUE a	Gabriela Mistral	Escénico	P. de Valdivia / Martín Lutero
ZCUE b	Costanera Poniente	Escénico	Ruta 5 Sur / Recabarren
ZCUE c	Coihueco	Escénico	M. Lutero / Límite Urbanizable Poniente
ZCUE d	Isla Cautín	Escénico	Av Los Poetas/Av. Arturo Prat
ZCUE e	Costanera Labranza	Escénico	Acceso Labranza / Salida Imperial
ZCUA1 a	Camino Chol-Chol D 020	Amortiguación Mayor	P. de Valdivia / Límite Urbanizable
ZCUA1 b	Ruta 5 Norte	Amortiguación Mayor	Empalme By – Pass / Las Mariposas
ZCUA1 c	Camino a Imperial	Amortiguación Mayor	Recabarren / Límite Urbanizable
ZCUA1 d	Ruta Nueva Imperial S30	Amortiguación Mayor	Recabarren / Labranza
ZCUA1 e	Ruta Nueva Imperial S30	Amortiguación Mayor	Labranza / Límite Comunal
ZCUA1 f	Barros Arana – E390	Amortiguación Mayor	Temuco – Pillanlelun Long. Antiguo
ZCUA2 a	E 270	Amortiguación Menor	Labranza - Molulco
ZCUA2 b	E 324	Amortiguación Menor	Labranza – Trañi-Trañi
ZCUA2 c	E 268	Amortiguación Menor	Temuco - Botrolhue
ZCUA2 d	Camino Botrolhue	Amortiguación Menor	Martín Lutero y L.U. Poniente
ZCUA2 e	E 266	Amortiguación Menor	Puente Chispa – Balsa Rucapangui
ZCUA2 f	E 088	Amortiguación Menor	Trabunco – Los Copihues
ZCUA2 g	E 350	Amortiguación Menor	Los Guindos – Los Copihues
ZCUA2 h	E 549	Amortiguación Menor	Monte Verde - Chivilcan
ZCUA2 i	Camino Monte Verde	Amortiguación Menor	L.U. y Gral. Prieto Norte
ZCUA2 j	Las Monjas	Amortiguación Menor	Vía Proyectada
ZCUA2 k	E 484	Amortiguación Menor	Endesa – Monte Verde
ZCUA2 l	D 001	Amortiguación Menor	Lautaro - Temuco

Tabla N° 13: Vías Asociadas a Corredores Urbanos
Fuente: Estudio de Factibilidad Vial de Temuco, año 2001.



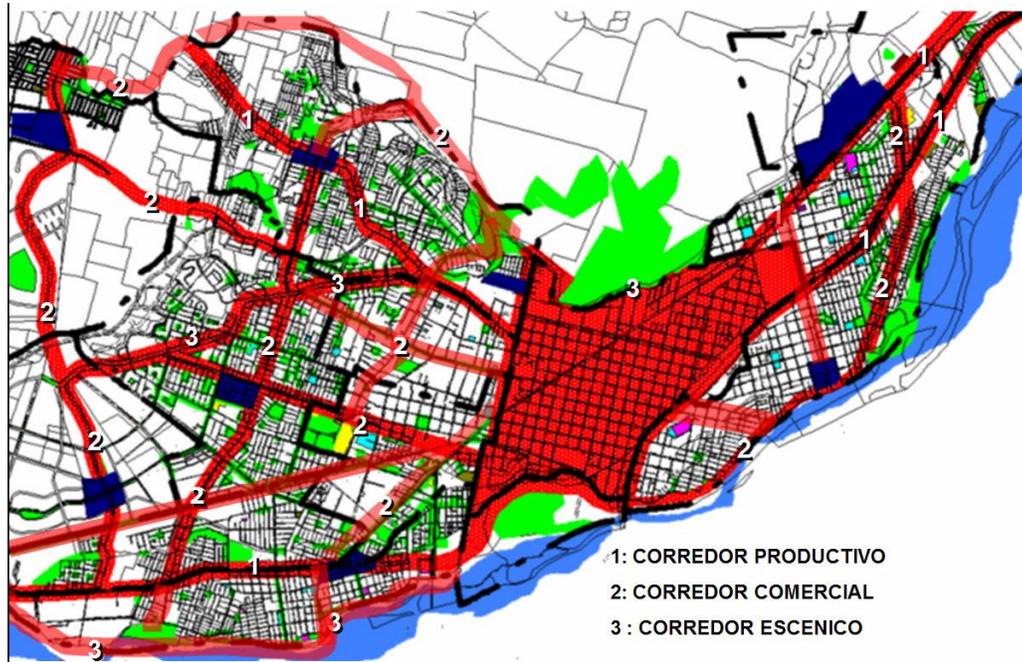


FIGURA N°10: CORREDORES URBANOS
Fuente: Memoria explicativa PRC – OTRP año 2001

A nivel urbano, en Temuco se generó una estructura tipo malla que se distribuyó a lo largo y ancho de la ciudad, la cual se presenta discontinua, desestructurada y sin mayor planificación, lo que genera conflictos internos de movilidad, accesibilidad y conectividad. La mayoría de las vías estructurantes no conforman un sistema, dificultando el traslado e interconexión entre los sectores del sistema urbano, en especial las interconexiones norte - sur, donde además influyen algunos elementos geográficos como: canal Gabriela Mistral, Quebrada Aquelarre, cajón del río y pendientes de la zona de Pedro de Valdivia.

Por otra parte, se destacó la Ruta 5 teniendo la máxima jerarquía de transporte como ruta panamericana junto con concentrar el sector Industrial de la ciudad; además de P. de Valdivia y Manuel Recabarren, las cuales fuera de la trama urbana se consolidan como importantes vías de conexión entre caminos rurales y la ciudad de Temuco, sirviendo de acceso para productores rurales.

Por último, la estructura vial interurbana de la Región de La Araucanía, basada en un eje longitudinal principal y sus diversas rutas transversales, junto con el dinamismo de las actividades comerciales y de servicios de Temuco, incidieron en que varias comunas tengan una estrecha dependencia de Temuco y, a su vez, se generó una pasada urbana obligatoria por esta ciudad para conectarse con otras zonas o regiones; transformándola en una ciudad de convergencia y de pasada para flujos interurbanos.



4.2 Subsistema de Conectividad: Demanda y Oferta Regional

Para examinar la condición de demanda, fue necesario analizar el flujo de transporte dado por la vialidad terrestre, tanto de desplazamiento como de transporte de carga y pasajero. Este flujo es medido por un índice de TMDA (tránsito medio diario anual) en cada vía.

La Dirección Regional de Vialidad, a lo largo de su Red Vial nacional posee 79 Puntos Censales y 9 Equipos Clasificadores con los cuales se registra y se conoce el flujo vehicular y demanda que tienen nuestras rutas, dentro de las cuales las con mayores flujos de pasadas vehiculares (TMDA) en la región, se presentan en figura N° 14.



Figura N° 11: Puntos censales de la región
Fuente: Dirección de Vialidad, 2008.



La distribución del TMDA, para la Región de La Araucanía, se desagrega en 4 Zonas principales: Zona Lacustre, Zona Cordillera Costa, Zona Temuco-Centro y Zona Temuco-Costa, las que se señalan a continuación:

Ruta	Rol	TMDA
Zona Lacustre		
Freire - Villarrica	119-CH	3379
Villarrica - Pucón	119-CH	8012
Pucón Curarrehue	119-CH	1724
Pucón - Caburgua	S-905	3035
Acceso al Volcán	S-887	2028
Villarrica - Licán Ray	S-95-T	2700
Zona Cordillera Costa		
Victoria - Traiguén	R-88	2752
Traiguén - Huequen	R-87	2880
Huequen - Los Sauces	R-86	2318
Los Sauces - Purén	R-60-P	2283
Huequen - Renaico	180	4027
Zona Temuco-Centro		
Cajón - Vilcún	S-31	2508
Temuco - Cuncó	S-51	2494
Temuco - Alambardo	S-269	2012
Temuco - Freire	Ruta 5	10293
Temuco - Cajón	Ruta 5	5123
Temuco - CholChol	S-20	1770
Temuco - Labranza	S-30	1624
Zona Temuco - Costa		
Nueva Imperial Carahue	S-40	1325

Tabla N° 14: Las rutas más transitadas de la región
Fuente: Datos Censo PNC 2008, Dirección de Vialidad Región de La Araucanía.

La tabla nos muestra la importancia de los flujos dados hacia los principales centros: Temuco, Angol y Villarrica, a su vez el de estos hacia las regiones vecinas del Bío Bío y Los Ríos. Así mismo, queda explícitamente graficada la estructuración de espina de pescado que produce la Ruta 5 Sur, que actúa como columna vertebral exclusiva. Transversalmente se establecieron flujos de importancia hacia las comunas del sector de Nahuelbuta, hacia la zona costera y la precordillera (Cunco, Vilcún, Curacautín).

Este sistema de flujos estableció la “no conectividad” en forma paralela a la Ruta 5 Sur. Razón por la cual la presión ejercida por ésta, se acentúa al no poseer alternativas de conexión terrestre.

Por otra parte, la Región de La Araucanía posee 3 pasos fronterizos habilitados, Pino Hachado (Liucura), Paso Icalma y Paso Mamuil Malal. El Paso Internacional Pino Hachado, además de su propia importancia dentro del área geográfica donde se encuentra, tanto en la Argentina como en Chile, cumple un rol relevante cuando el paso internacional Los Libertadores (Lado Chileno) – Cristo Redentor (Lado Argentino), se cierra por condiciones climáticas adversas. En efecto, en la actualidad este paso por las características de su relieve, trazado y por las condiciones climáticas imperantes, es un paso alternativo cuando existen problemas en el paso internacional Los Libertadores. En el lado Chileno está ubicado en la Ruta R-181 CH, Victoria-Curacautín-Lonquimay-Paso Pino Hachado, en su extensión está pavimentado 179 km. Por el lado Argentino está ubicado en la Ruta Nacional N° 22, 40 y 242 - Límite con Chile.



En el contexto del estudio “Actualización del Plan Director de Infraestructura MOP” se efectuó un análisis a partir de una encuesta Origen-Destino (EOD) a nivel nacional, macro-regional y regional, conducente a la elaboración de un modelo de transporte que determinó requerimientos de infraestructura de conectividad. La EOD se aplicó a viajes a conductores y pasajeros de transporte privado, y a conductores de transporte de carga, con mediciones efectuadas en forma continua durante 12 horas hábiles en un día laboral de la temporada normal del año. Según datos obtenidos, en la región existe una mayor proporción de viajes con un propósito de trabajo (62,5%) similar al promedio nacional, y el propósito de turismo (12,6%) es mayor al promedio nacional y a la mayoría de las regiones de la macro-zona sur; esto principalmente por los atractivos lacustres, termales e invernales. Finalmente, sin considerar el transporte sin carga, el sector forestal se alza como el tipo de producto de mayor porcentaje en la región (17,6%) lo que denota la importancia de la actividad en la Región.

En cuanto a la oferta vial, la región de La Araucanía posee la red caminera más extensa del país, con una longitud de 12.045,45 kilómetros, la que se distribuye de la siguiente manera según el tipo de rodado:

Red Vial Regional	
Pavimentada	1.616,4
Solución Básica	427,6
No Pavimentada	9.966
TOTAL	12.010

Tabla N° 15: Red vial regional.
Fuente: Dirección de Vialidad, 2011.

En relación a la distribución territorial de la red vial, las comunas que presentan mayor longitud vial son Temuco por sobre los 8.000 km lineales, Curacautín, Lonquimay y Villarrica por sobre los 500 km lineales y los de menor disponibilidad son Renaico, Perquenco y Melipeuco con menos 200 km lineales. Las comunas de Freire, Lautaro y Collipulli tienen con respecto al total de red vial, una mayor participación de caminos pavimentados, superior a un 25%. En contraposición las comunas de Purén y Toltén donde su red pavimentada es menor a un 10% de su red vial.

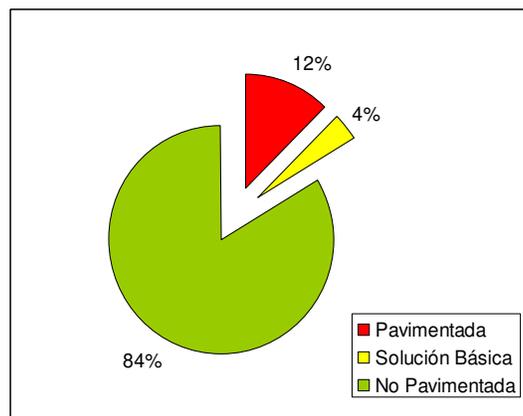


Figura N° 12. Red vial por carpeta
Fuente: Dirección de Vialidad, 2011

En cuanto a infraestructura vial, la Región cuenta con buena conectividad respecto del resto del país a través de la Ruta 5 Sur, a partir de este eje principal, anteriormente mencionado, se



estructuran los principales centros administrativos y de servicios regionales, correspondiendo también a la principal ruta de conexión con las regiones del Bio Bio y de Los Ríos.

Además, posee un sistema interno secundario de rutas pavimentadas que permitió una expedita conexión entre las localidades de la Región, y algunos de estos caminos tienen la posibilidad de constituirse como corredores internacionales, como es el caso de la Ruta 181 y Ruta 180 conocida como la Ruta de la Madera cuyo punto definitivo es la Ciudad de Concepción y el puerto de Talcahuano.

De este modo la estructura vial de la región se organizó en torno a su columna vertebral, la Ruta 5 Sur, conexión con el resto del país, con 2 ejes transversales que conectan esta ruta con la costa como son las Rutas S-30 (Temuco – Puerto Saavedra) y S-60 (Freire – Nueva Tolten). Existe además un segundo eje longitudinal constituido por las rutas S-16, R-86 y R-180 (Nueva Imperial – Traiguén – Angol), que posee una serie de conexiones con la Ruta 5 Sur, como son: R-86 (Traiguén - Victoria), S-20 (Temuco – Chol Chol), R-182 (Collipulli – Angol).

Con Respecto a los ejes al oriente de la Ruta 5 Sur, destacó claramente a Nivel Regional las siguientes Rutas: R-181 (Victoria – Pino Hachado) con un camino complementario, la ruta S-11 (Lautaro – Curacautín), la Ruta R-199 (Freire – Mamuil Malal), complementada por la S-91 (Loncoche –Villarrica) como caminos de conexión internacional y la Ruta S-51 (Temuco - Melipeuco).



5. SISTEMA DE CENTROS POBLADOS

5.1 Contexto Regional

La ciudad de Temuco se estableció como centro regional dentro del sistema de ciudades en la región, potenciado a través de su crecimiento y desarrollo como ciudad, por diversos sistemas de asentamientos que gravitan sobre la capital regional. Esta situación se vio fomentada por la conectividad entre Temuco y las capitales regionales de Concepción y Puerto Montt, a través de la ruta 5 Sur, situación que se mantiene en la actualidad, generando las ciudades con más habitantes en la región, relación fundamental en la definición del sistema de centros poblados, que en definitiva, es demostrado por los niveles de crecimiento.

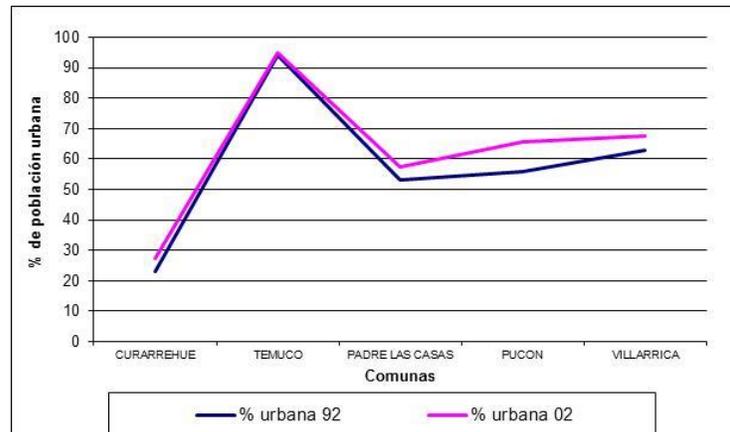


Figura N° 13: Variación de % población urbana 92-02 en comunas con variación inter censal entre 14 y 47.
Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005.

Basado en información aportada por el Censo 1992, se estableció otro sistema dentro de la región, con las ciudades de Angol, Victoria, Lautaro y Villarrica, todas con más de 20.000 habitantes. Padre Las Casas, desde que se conformó como comuna independiente, pasa a conformar parte del sistema donde además queda después de Angol, en cuanto a cantidad de población, mostrando en el Censo 2002 variaciones inter censales positivas, al igual que las demás ciudades que conforman este nivel, donde Temuco lidera el resto de las ciudades de la región, con una población sobre los 200.000 habitantes, mientras que este segundo nivel, presenta un promedio de 30.000 habitantes. Lo anterior, se ilustra en la tabla adjunta:



	POBLACION CENSO 1992					POBLACION CENSO 2002					VARIACION INTER-CENSAL
	URBANO	%	RURAL	%	TOTAL	URBANO	%	RURAL	%	TOTAL	
PAIS	11.140.405	83,50	2.207.996	16,50	13.348.401	13.044.221	86,70	2.006.120	13,30	15.050.341	12,80
REGIÓN	478.825	61,30	302.417	38,70	781.242	585.007	67,60	279.922	32,40	864.929	10,70
CAUTÍN	351.324	60,80	226.881	39,20	578.205	446.082	67,10	218.364	32,90	664.446	14,90
TEMUCO	185.936	94,30	11.300	5,73	197.236	230.983	94,80	12.748	5,23	243.731	23,60
CARAHUE	9.838	38,60	15.662	61,40	25.500	11.647	45,80	13.786	54,20	25.433	- 0,30
CUNCO	6.654	36,30	11.685	63,70	18.339	8.788	47,20	9.845	52,80	18.633	1,60
CURARREHUE	1.370	22,90	4.608	77,10	5.978	1.859	27,50	4.898	72,50	6.757	13,00
FREIRE	4.984	21,70	18.013	78,30	22.997	7.593	29,90	17.841	70,20	25.434	10,60
GALVARINO	3.255	23,10	10.821	76,90	14.076	3.505	27,40	9.266	72,60	12.771	- 9,30
GORBEA	8.199	56,00	6.453	44,00	14.652	9.383	62,00	5.764	38,10	15.147	3,40
LAUTARO	16.428	57,20	12.297	42,80	28.725	20.898	65,20	11.171	34,80	32.069	11,60
LONCOCHE	14.181	60,00	9.462	40,00	23.643	15.226	66,30	7.742	33,70	22.968	- 2,90
MELIPEUCO	1.948	36,70	3.365	63,30	5.313	2.331	41,60	3.278	58,40	5.609	5,60
N. IMPERIAL	14.675	39,80	22.203	60,20	36.878	18.102	45,60	21.632	54,40	39.734	7,70
P. LAS CASAS	24.651	53,20	21.674	46,80	46.325	32.843	56,90	24.859	43,10	57.702	24,60
PERQUENCO	2.140	36,40	3.746	63,60	5.886	2.864	44,70	3.542	55,30	6.406	8,80
PITRUFQUEN	10.491	52,40	9.535	47,60	20.026	13.297	61,00	8.515	39,00	21.812	8,90
PUCON	8.023	55,90	6.333	44,10	14.356	13.925	65,70	7.264	34,30	21.189	47,60
SAAVEDRA	2.351	16,30	12.081	83,70	14.432	2.639	19,10	11.187	80,90	13.826	- 4,20
T. SCHMIDT	4.092	27,20	10.936	72,80	15.028	6.253	38,40	10.026	61,60	16.279	8,30
TOLTEN	2.293	19,00	9.768	81,00	12.061	4.114	36,70	7.084	63,30	11.198	- 7,20
VILCUN	7.207	34,50	13.680	65,50	20.887	8.954	40,00	13.444	60,00	22.398	7,20
VILLARRICA	22.608	63,00	13.259	37,00	35.867	30.878	68,10	14.472	31,90	45.350	26,40
MALLECO	127.501	62,80	75.536	37,20	203.037	138.925	69,30	61.558	30,70	200.483	- 1,30
ANGOL	39.151	84,70	7.075	15,30	46.226	43.640	89,40	5.187	10,60	48.827	5,60
COLLIPULLI	14.362	63,10	8.405	36,90	22.767	15.965	71,60	6.322	28,40	22.287	- 2,10
CURACAUTIN	12.737	70,20	5.398	29,80	18.135	12.367	73,20	4.518	26,80	16.885	- 6,90
ERCILLA	2.971	33,60	5.871	66,40	8.842	3.196	36,40	5.576	63,60	8.772	- 0,80
LONQUIMAY	3.051	33,50	6.048	66,50	9.099	3.399	33,60	6.705	66,40	10.104	11,00
LOS SAUCES	3.785	42,10	5.210	57,90	8.995	3.618	48,10	3.901	51,90	7.519	- 16,40
LUMACO	3.448	28,10	8.810	71,90	12.258	4.113	36,60	7.136	63,40	11.249	- 8,20
PUREN	7.572	54,40	6.345	45,60	13.917	7.600	59,40	5.196	40,60	12.796	- 8,10
RENAICO	5.021	54,60	4.176	45,40	9.197	6.910	75,70	2.221	24,30	9.131	- 0,70
TRAIQUEN	13.854	67,20	6.768	32,80	20.622	14.020	72,60	5.294	27,40	19.314	- 6,30
VICTORIA	21.549	65,30	11.430	34,70	32.979	24.097	71,00	9.502	29,00	33.599	1,90

Tabla N° 16: Población urbano-rural y variación inter censal. Censo 1992-2002.

Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005.

Se estableció un tercer nivel correspondiente a ciudades que en el Censo 1992, que presentaban una población entre 8.500 y 16.000 habitantes, correspondiente a las ciudades de Collipulli, Curacautín, Traiguén, Pitrufoquén, Nueva Imperial, Carahue, Loncoche y Pucón; en el Censo 2002, se aprecia que se mantienen dichas ciudades con variaciones inter censales positivas, debiendo incorporarse ciudades como Gorbea, Cunco y Vilcún.

Desde el censo del año 1992 al censo del año 2002, la condición de ruralidad en la región se mantuvo, con una pequeña variación entre ambos censos, conservando una concentración de pequeñas ciudades con menos de 8.000 habitantes. De esta manera, la región presentó fenómenos asociados a migraciones campo ciudad, durante los últimos períodos censales, originados por procesos históricos como la industrialización y por consiguiente explosión



demográfica, fenómeno denominado como “urbanización regional” en el Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial 2005. Este fenómeno se ha experimentado de manera constante dentro de la región, la cual aun así mantiene una importante población rural.

Censo	1952	1960	1970	1982	1992	2002
Región de la Araucanía	524.558	568.954	599.899	698.232	781.242	869.535
Urbana	183.082	231.246	298.024	396.945	478.901	588.408
Rural	341.476	337.708	301.875	301.287	302.341	281.127
%Urbana	34,9	40,6	49,7	56,9	61,3	67,7
País	5.932.995	7.374.115	8.884.768	11.329.736	13.348.401	15.116.435
Urbana	3.573.122	5.028.060	6.675.072	9.316.127	11.140.405	13.090.113
Rural	2.359.873	2.346.055	2.209.696	2.013.609	2.207.996	2.026.322
%Urbana	60,2	68,2	75,1	82,2	83,5	86,6

Tabla N° 17: Evolución población urbano rural en La Araucanía y en el País.
Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005.

En la siguiente tabla se hace referencia a los centros poblados según categoría INE a nivel regional, CENSOS 1992-2002



REGIÓN ARAUCANÍA		CENSO 1992		CENSO - 2002	
PROVINCIA	COMUNA	CIUDADES	PUEBLOS	CIUDADES	PUEBLOS
MALLECO	ANGOL	Angol		Angol	
	COLLIPULLI	Collipulli	Mininco	Collipulli	Mininco
	CURACAUTIN	Curacautín		Curacautín	
	ERCILLA		Ercilla		Ercilla
			Pailahueque		Pailahueque
	LONQUIMAY		Lonquimay		Lonquimay
	LOS SAUCES		Los Sauces		Los Sauces
	LUMACO		Lumaco		Lumaco
			Capitán Pastene		Capitán Pastene
	PUREN	Purén		Purén	
	RENAICO	Renaico		Renaico	
	TRAIQUEN	Traiguén		Traiguén	
VICTORIA	Victoria		Victoria		
TEMUCO	Temuco		Temuco		
			Labranza		
CARAHUE	Carahue	Trovolhue	Carahue	Trovolhue	
CUNCO	Cunco	Los Laureles	Cunco	Los Laureles	
CURARREHUE		Curarrehue		Curarrehue	
FREIRE		Freire	Freire	Quepe	
GALVARINO		Galvarino		Galvarino	
GORBEA	Gorbea	Lastarria	Gorbea	Lastarria	
LAUTARO	Lautaro	Pillanlelbun	Lautaro	Pillanlelbun	
LONCOCHE	Loncoche	Huiscapi	Loncoche	Huiscapi	
MELIPEUCO		Melipeuco		Melipeuco	
N. IMPERIAL	N. Imperial		N. Imperial		
CHOL CHOL		Chol Chol		Chol Chol	
P. LAS CASAS	P. las Casas		P. las Casas		
PERQUENCO		Perquenco		Perquenco	
PITRUFQUEN	Pitrufquén		Pitrufquén		
PUCON	Pucón		Pucón	Playa Negra	
SAAVEDRA		Pto. Saavedra		Pto. Saavedra	
		T. Schmidt		T. Schmidt	
		Hualpin		Hualpin	
T. SCHMIDT				Barros Arana	
TOLTEN		Nueva Toltén		Nueva Toltén	
				Queule	
VILCUN		Vilcun		Vilcun	
		Cajón		Cajón	
		Cherquenco		Cherquenco	
VILLARRICA	Villarrica	Licanray	Villarrica	Licanray	
				Ñancul	

Tabla N° 18: Centros poblados, según categorías INE, a nivel comunal, 1992.
Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005



Entre los censos 1992-2002, la Provincia de Malleco mantuvo sus entidades urbanas, aunque presentó algunas variaciones inter censales positivas, no fueron suficientes para cambiar el sistema de centros poblados, mientras que en Cautín, existen variaciones en donde Labranza y Freire pasan a la categoría de ciudad, considerando a Labranza hoy parte del límite urbano vigente junto con Freire. Así mismo aparecieron tres poblados, correspondientes a Ñancul en la comuna de Villarrica, Playa Negra en Pucón, considerada por su importancia turística, y Barros Arana en Teodoro Schmidt. Estos cambios se vieron reflejados principalmente en las comunas con las ciudades más importantes de la región, como Villarrica y Temuco.

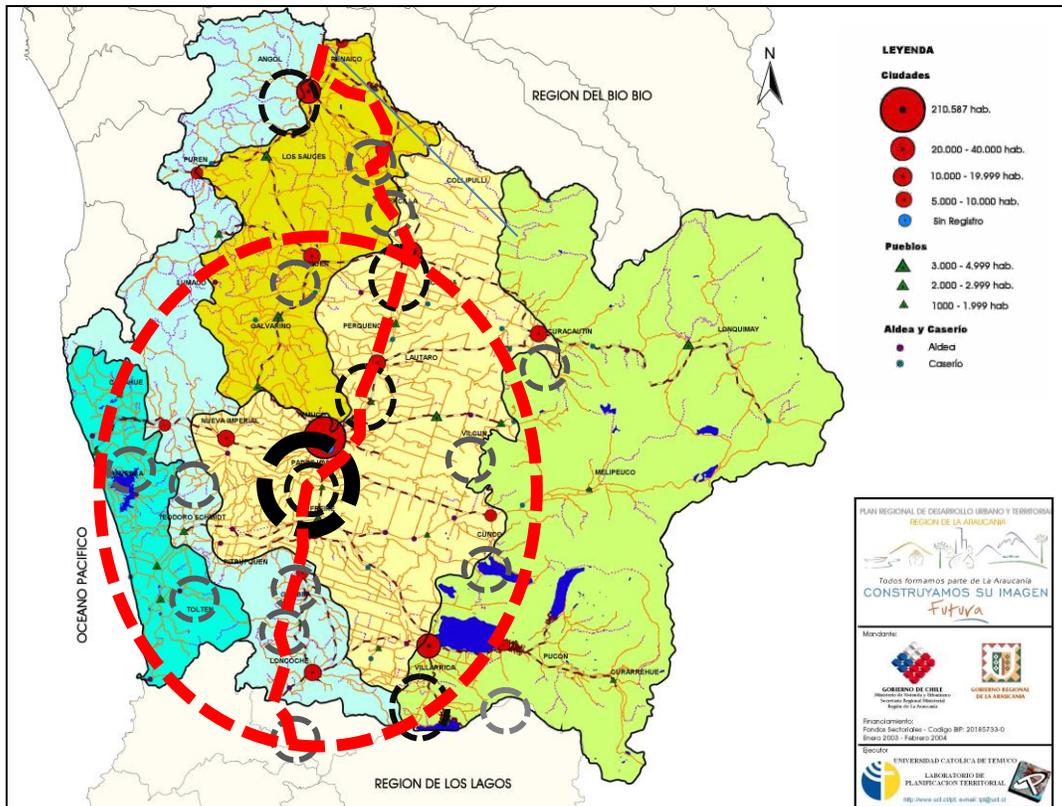


Figura N° 14: Sistema de Asentamientos.
Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano Territorial, 2005.

En base a los Censos 1992-2002, se mantuvo dentro del sistema de centros poblados en la Región, la jerarquía de la ciudad de Temuco, en una posición central que le permitió conexión con los demás centros de la Región. El segundo sistema compuesto por las ciudades Padre Las Casas, Angol, Victoria, Lautaro, Villarrica, la ciudad de Temuco mantuvo una estrecha relación con las ciudades de Victoria, Lautaro y Padre Las Casas, a través de la Ruta 5 Longitudinal Sur, y con Villarrica mantuvo una relación de segunda vivienda para Temuco, desde el aspecto turístico; mientras que Angol se mantuvo como ciudad independiente, que se relacionó más con la región del Bio Bío al norte.

El tercer sistema establecido por ciudades con población entre 7.500 y 10.000 habitantes, gravitan alrededor de la ciudad de Temuco, donde la mayoría se emplazó muy cerca conectado a través del eje Ruta 5 longitudinal Sur y por las vías de carácter inter comunal como la Ruta S.40, Pleiteado, Camino a Cajón.



La sobresaliente primacía de Temuco como centro poblado, en relación al resto de ciudades de la región, seguido muy de lejos por Angol (43 mil habitantes) y Villarrica (27 mil), denotó la ausencia de ciudades de tamaño intermedio en la región que puedan asumir una cierta desconcentración de actividades, comercio y servicios.

Actualmente, la conurbación exhibió un alto desarrollo como centro comercial y de todo tipo de servicios para la Región de La Araucanía, con una influencia que incluyó algunas comunas de las regiones colindantes. En este sentido, posee el cuarto lugar en oferta de estudios superiores en Chile, con más de treinta mil estudiantes⁶, además de ser la principal puerta de entrada aeroportuaria en la región.

Asimismo, la ciudad posee un rol relevante como centro económico y financiero para la región y como punto estratégico para el fomento exportador. Lo anterior, se fundamentó en su ubicación estratégica en el centro del territorio de La Araucanía y en directa proximidad con la Ruta 5, en su tamaño y primacía en comparación a otros centros poblados de la región y, además, en su rol como capital regional. Esto implicó un constante flujo de personas hacia Temuco, lo que conlleva permanentemente una alta población flotante. No obstante, la ciudad no se caracterizó por su alto grado de industrialización, por lo cual se ha reconvertido en zona de expansión residencial.

Otro factor que influyó en la centralidad regional de la ciudad, es el dinamismo de las actividades comerciales y de servicios de Temuco, que sumado a la consolidación de localidades en su entorno, ha incentivado una alta convergencia de flujos interregionales, interurbanos y locales. Existe una demanda por esas actividades, las cuales tienen en común la búsqueda de mayores oportunidades laborales que implica el núcleo urbano de Temuco – Padre Las Casas en relación a su entorno.

Actualmente, la conurbación exhibió un alto desarrollo como centro comercial y de todo tipo de servicios para la Región de La Araucanía, con una influencia que incluye algunas comunas de las regiones colindantes.

Otra variable incidente en este tipo de viajes estuvo dado por la existencia en Temuco del único hospital de nivel 1 de la región (Hospital Regional).

Junto a lo anterior, más del 80% de las personas que efectúan viajes diarios inter comunales con motivo laboral o de estudio desde las comunas de Nueva Imperial, Lautaro y Vilcún lo hacen con destino en la ciudad de Temuco, tal como se indica en la siguiente figura.

⁶ MOP: " Plan de Infraestructura para la Competitividad, Región de la Araucanía" pág.72



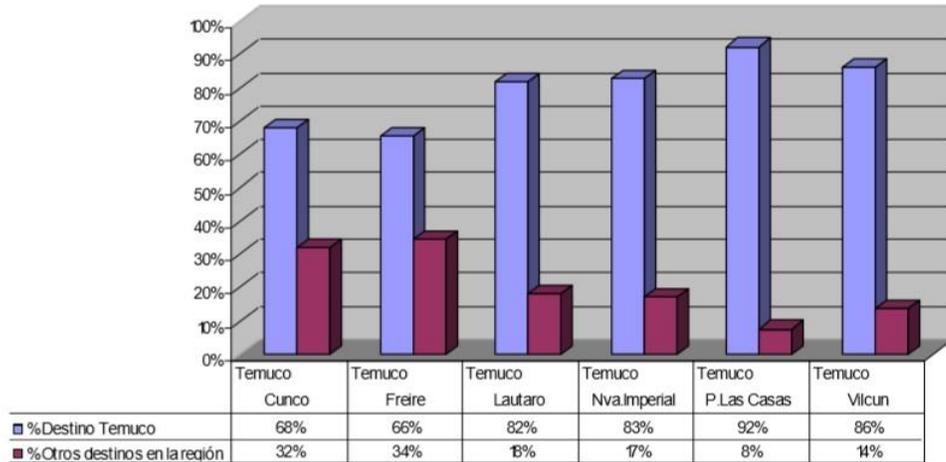


Figura N° 15: Viajes diarios con motivo trabajo o escuela entre comunas circundantes a Temuco.
Fuente: INE, Censo de 2002

Desde un punto de vista físico, la estructura vial interurbana de la Región de La Araucanía anteriormente mencionada, junto con la céntrica localización de Temuco en la confluencia del valle central y del río Cautín, han incidido en que varias comunas tengan una estrecha dependencia de Temuco y, a su vez, dependan de la pasada urbana por esta ciudad para conectarse con otras zonas o regiones.

5.2 Descripción y Jerarquía de Centros Poblados en la Región

Sobre la base de lo señalado en párrafos anteriores, en la región de La Araucanía se estableció un sistema que obedecía a una estructura más bien centrípeta, donde prima un flujo unidireccional hacia la ciudad de Temuco; a diferencia de las regiones vecinas, donde, si bien existe un centro mayor, existe más de una ciudad de carácter intermedio que equilibran el sistema regional, en términos de jerarquía y no sólo de tamaño poblacional. Lo anterior, se ilustra en la figura adjunta:

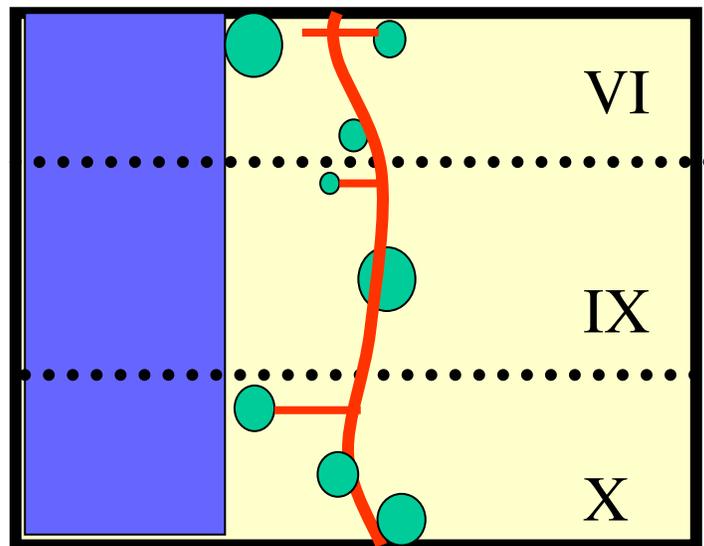


Figura N° 16: Sistema de asentamientos
Fuente: Gore La Araucanía



De igual manera, se da una preponderancia en la ciudad de Temuco en términos de población, servicios y equipamiento-infraestructura respecto del resto de las comunas de la Región.

A excepción de este comportamiento lo constituyó la comuna de Padre las Casas, pero en un nivel intermedio. Una segunda excepción lo constituye la comuna de Angol, que como capital provincial de Malleco, intentó equilibrar en la zona norte de la región el desequilibrio producido por Temuco, pero por su ubicación fuera del eje vial de mayor importancia, queda fuera del esquema de conectividad regional (Figura N° 20 y 21).

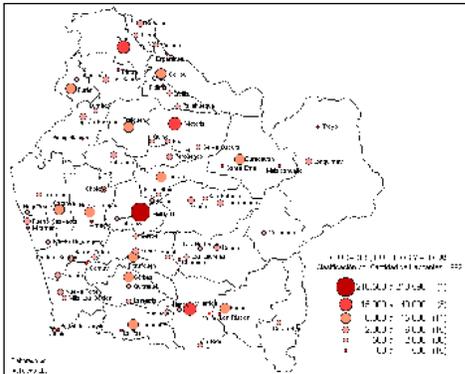


Figura N° 17. Ciudades pueblos y aldeas.
Fuente: Gore La Araucanía

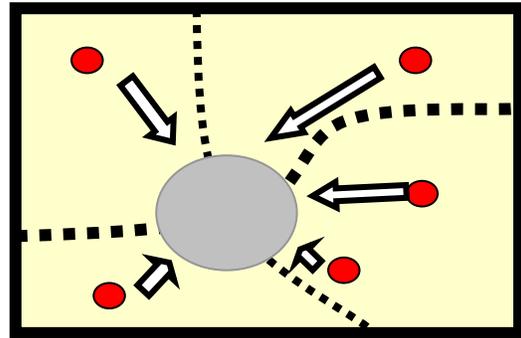


Figura n° 18: Concentración regional.
Fuente: Plan Regional Desarrollo Urbano

Uno de los factores que influyeron en la concentración regional, es el intervalo de ciudades de carácter intermedio en términos de servicios y población, el cual no se reconoce con claridad, dado que las diferencias son sustanciales; ciudades intermedias que no sólo lo sean en lo poblacional, sino más bien en su rol y jerarquía que estableció en el sistema de asentamientos en la región.

En cuanto a las ciudades intermedias y al proceso evolutivo de los centros urbanos en La Araucanía, tenemos que el comportamiento de la ciudad centripeta, se viene dando desde mediados de siglo; de aquí se desprende que a partir de 1960, el número de centros menores sobrepasa a las cantidades de distribución teórica, producto del mayor crecimiento o consecuencia de posibles modificaciones en los flujos migratorios. Estos habrían hecho disminuir el crecimiento de los centros intermedios ya sea por el aumento de la emigración a ciudades mayores o por el éxodo de la población rural hacia centros menores. Lo anterior, se ilustra en la tabla adjunta:

AÑO	NUMERO REAL DE CENTROS URBANOS			
	+55.000 HAB	30.000-54.999	5.000-29.999	500-4.999
1940		1	7	31
1952		1	9	35
1960	1		11	36
1970	1		10	43
1982	1	1	13	42

Tabla n° 19: Crecimiento de los centros urbanos de más de 500 habitantes.
Fuente: Gore La Araucanía, 2013.



Por lo tanto, podemos entender que desde mediados de siglo se aumentó la distancia entre el centro mayor y los centros menores en términos de crecimiento poblacional. Éste es un factor importante a considerar ya que las ciudades intermedias, poseen un enclave funcional de apoyo al centro de servicios, participando del sistema como una ciudad complementaria.

Existe un importante número de centros vinculados a la vía central, de buena conectividad interregional y extrarregional, con potencial de ser verdaderos centros transformados en centros intermedios en el sistema urbano regional.

Por otra parte y, de acuerdo a la Estrategia de Desarrollo Regional de La Araucanía (2010 - 2020), la región se divide en 8 territorios de planificación, los cuales se ilustran a continuación:

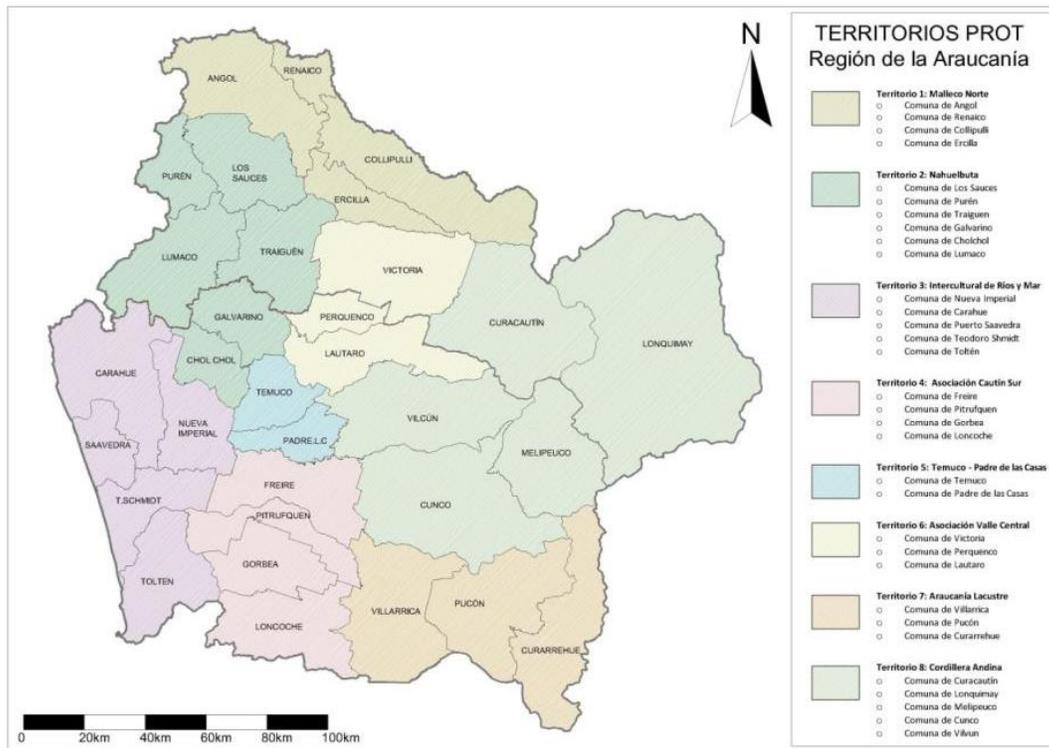


Figura N°19: Distribución territorial definida por la ERD y el PROT
Fuente: Estrategia de Desarrollo Regional de La Araucanía (2010-2020)

En relación a los fundamentos anteriores, se plantea una estructura organizacional en sus sistemas de asentamientos y trama vial, que permitió la interrelación y movilidad a través de los 8 territorios de planificación y entre éstos. De esta manera, en la estructuración del sistema regional, se definieron dos anillos de descentralización: un primer anillo inmediato a la conurbación Temuco - Padre Las Casas, a modo de absorber el crecimiento de la capital regional, a través de ciudades satélites distantes a no más de 10 km, que permiten la concentración de población en núcleos ya dotados de infraestructura básica. Las ciudades satélites son: Quepe, Labranza y Cajón.



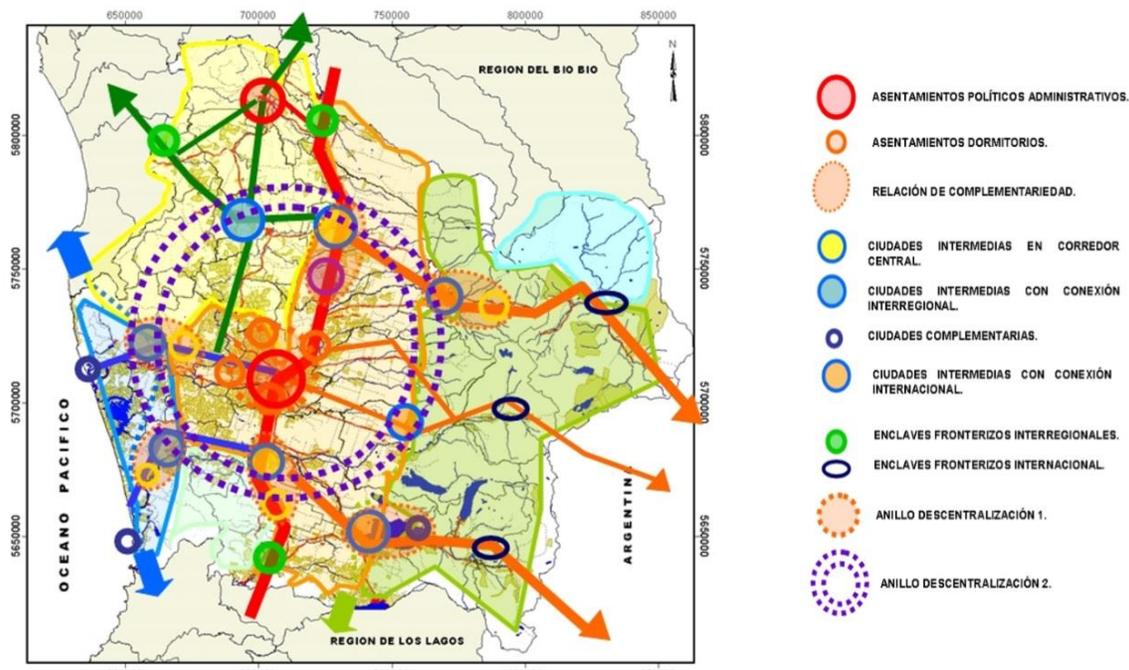


Figura N° 20: Estructura Sistema Regional de Asentamientos
Fuente: Estudio Plan Regional Desarrollo Urbano (2005)

El segundo anillo definido consideró las ciudades intermedias que cumplían la función de generar el traspaso de un espacio habitable al siguiente, además de su rol funcional de ciudad complementaria. Se plantean distintos tipos de ciudades intermedias, dado que existen distintos niveles de consolidación en los núcleos originales:

- **Ciudades intermedias cercanas a la consolidación:** Villarrica, Victoria.
- **Ciudades intermedias en vías de consolidación:** Pitrufquén, Cunco, Curacautín y Traiguén.
- **Ciudades intermedias no consolidadas:** Carahue y Teodoro Schmidt.
- **Como ciudades complementarias aparecen:** Malalcahuello, Pucón, Gorbea, Nueva Imperial y Hualpín.

En relación a Labranza, ésta experimentó un gran crecimiento anual del 12,2% hacia el poniente de Temuco. Se estableció principalmente como ciudad dormitorio, la cual cuenta con una amplia superficie disponible para crecimiento en expansión, absorbiendo en parte el crecimiento de la capital regional.

Al no contar con infraestructura básica, generó una gran dependencia con Temuco en ámbitos laborales, de servicios y educación (Universidades); Labranza registró diariamente del orden de 3.900 vehículos, de los cuales al menos 675 tienen por origen o destino alguna zona exterior a Temuco.

En cuanto a la jerarquización de cada centro, y sobre la base de las funciones de éstos mismos, es posible señalar que las localidades están en una estrecha relación, de tal forma que, cuanto mayor es el tamaño de un asentamiento, mayor es el número y gama de sus funciones. En relación a lo anteriormente dicho, se presentó la tabla de tamaño poblacional por asentamiento, a continuación:



Provincia de Cautín

Comuna	1940 (1)	1952 (2)	1960 (3)	1970 (4)	1982 (5)	1992 (6)	2002 (7)
Temuco	4666	52576	72632	110960	16363	185936	230983
Carahue	4341	5012	6747	7295	8749	9838	11647
Cunco	4882	4695	5237	5145	5942	6654	8788
Curarrehue	0	0	564	674	1087	1370	1859
Freire	2875	3070	3418	3372	4406	4984	7593
Galvarino	1209	1555	1735	1907	2478	3255	3505
Gorbea	2910	3159	2456	5102	6647	8199	9383
Lautaro	10533	10026	11353	12823	14714	16428	20898
Loncoche	6002	6750	7662	8671	12517	14181	15226
Melipeuco	0	1071	1274	1287	1587	1948	2331
N. Imperial	7636	7338	7633	9445	12068	14675	18102
P. Las Casas	0	0	0	0	0	24651	32843
Perquenco	1259	1170	1257	1461	1869	2140	2864
Pitrufquen	4733	4533	6472	7773	9437	10491	13297
Pucon	1720	2248	2508	3300	5531	8023	13925
Saavedra	2071	1999	805	1341	1987	2351	2639
T. Schmidt	0	1128	1419	1771	2172	4092	6253
Tolten	1014	1804	0	2000	2573	2293	4114
Vilcun	1942	3043	3563	4037	4606	7207	8954
Villarrica	4679	7063	9122	12984	19063	22608	30878

Provincia de Malleco

Comuna	1940	1952	1960	1970	1982	1992	2002
Angol	1344	14292	18637	23554	31076	39151	43640
Collipulli	4057	4237	6291	8374	11324	14362	15965
Curacautin	5740	9201	9601	10368	12783	12737	12367
Ercilla	1792	1868	2141	2339	2693	2971	3196
Lonquimay	781	824	1320	1663	2622	3051	3399
Los Sauces	613	552	2717	3066	3438	3785	3618
Lumaco	2256	2491	2580	2549	2530	3448	4113
Puren	2711	3067	3523	4022	5488	7572	7600
Renaico	2224	3508	3169	4586	5702	5021	6910
Traiguén	8832	8806	9990	11205	12882	13854	14020
Victoria	9039	10671	14729	16509	20368	21549	24097

Tabla N° 20: Población urbana registrada por cada comuna de la región.

Fuente: Estudio Plan Regional Desarrollo Urbano (2005), en base a datos censales, INE.

Respecto a las condicionantes que determinaron la funcionalidad de cada centro poblado, tenemos que está directamente vinculada a la calidad de los servicios urbanos; la calidad de los servicios determina también la calidad de vida de la ciudad.

El término funciones urbanas se refirió a las *actividades que se desarrollan en los centros urbanos*, las cuales les dieron las características propias que permitieron diferenciarlos del ámbito rural.

Dentro de las consideraciones de la funcionalidad urbana tenemos:



Función comercial

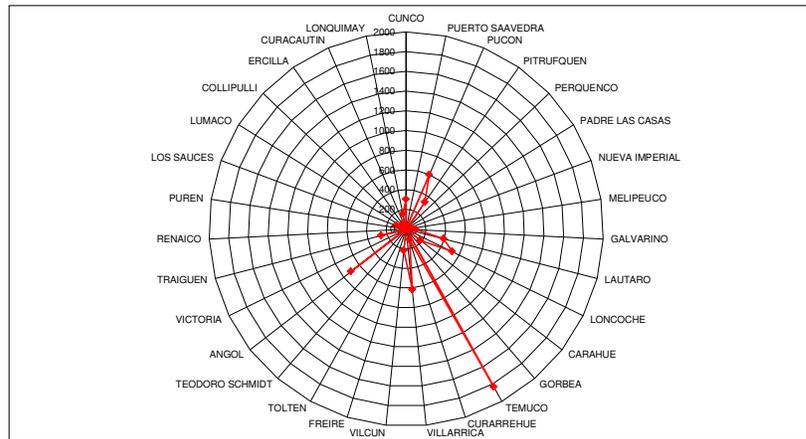


Figura N° 21: Distribución de la función comercial en los centros urbanos de la región.
Fuente: Gore La Araucanía

Sobresalió Temuco como principal abastecedor de la región con 1.834 patentes comerciales (27 %) lo que escapa a la media regional. Esto se atribuye a que la ciudad concentró una sostenida tasa de habitantes obligándola como capital regional a proveer de un mayor número de equipamientos. El segundo lugar está representado por Angol con 705 patentes comerciales (10,4%).

En el caso de los territorios “Valle Central y Temuco – Padre Las Casas” esta sule todos sus requerimientos comerciales a través de la ciudad de Temuco, en cambio, los territorios “Andino y Lacustre” abastecen solo al sector sur a través de Pucón y Villarrica y el sector norte de esta unidad debe suplir sus requerimientos comerciales mayormente en Temuco.

Función pública

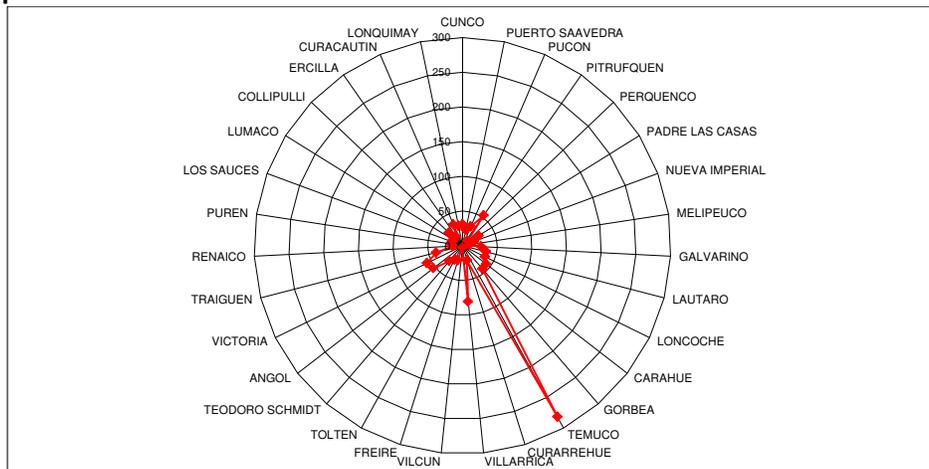


Figura N° 22: Distribución de la función pública en los centros urbanos de la región.
Fuente: Gore La Araucanía

Sobresalió Temuco como mejor equipado en cuanto a representatividad de servicios públicos con 282 instancias públicas (24,2 %) lo que escapa a la media regional. Lo anterior, es atribuible a que esta ciudad concentró una sostenida tasa de habitantes obligándola como capital regional a



proveer de un mayor número de equipamientos, por otra parte, al perder o disminuir los servicios públicos básicos entre otros centros urbanos como correos, registro civil, revisión técnica autorizada, entre otros, han generado una mayor presión sobre Temuco y un decreciente desarrollo de otros centros, ya que al desaparecer estos servicios básicos la población busca subsanar estas deficiencias migrando a centros mejor equipados que puedan suplir sus necesidades

Resulta notorio que todos los centros urbanos emplazados en torno al eje troncal presentaron un mayor número de funciones públicas, en desmedro de los centros urbanos que se alejan de este eje, esta situación se revierte para Angol, Villarrica y en cierta medida Carahue.

Tendremos entonces, que los centros urbanos con mayor número de habitantes deberían suministrar un mayor número de funciones y en la medida en que el tamaño de estos decrecen lo harían sus funciones.

Temuco es el centro urbano que mayor actividad presenta, tanto en cantidad de funciones como en la diversidad de equipamientos que este ofrece. Sin embargo, al revisar la evolución histórica del poblamiento de la región destacan otros centros poblados como centros funcionales de mayor jerarquía los que producto del decaimiento de las actividades económicas emergentes y la migración de la población desencadenaron el decrecimiento de estos centros.

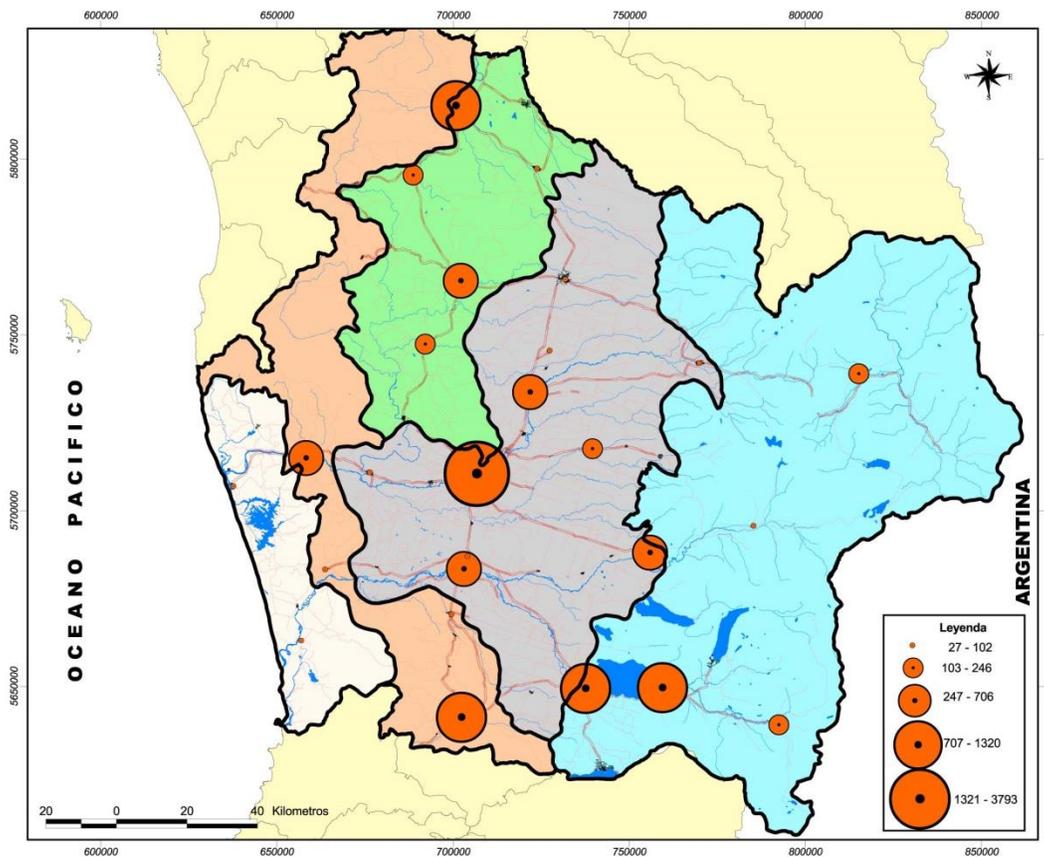


Figura N°23: Distribución de la funcionalidad urbana de la Región
Fuente: Gore La Araucanía



Además, dentro de los grados de jerarquía, se debe considerar que toda región tiene un centro, que genera un grado de centralidad, sustentado en la concentración de recursos y flujos, sobre el resto del sistema de asentamientos que va articulando los espacios locales en la medida en que sus mercados son complementarios.

De acuerdo a este criterio los índices de centralidad obtenidos para los diferentes centros poblados se aprecian en el siguiente cuadro:

Comuna	Centro Poblado	Índice centralidad
Angol	Angol	4,07
Collipulli	Collipulli	3,31
Collipulli	Mininco	1,46
Collipulli	Curaco	0,79
Collipulli	El Amargo	0,79
Collipulli	La Esperanza	0,79
Curacautín	Curacautín	3,54
Curacautín	Malalcahuello	1,01
Curacautín	Manzanar	1,01
Curacautín	Rarirruca	0,98
Curacautín	Santa Julia	0,98
Ercilla	Ercilla	2,18
Ercilla	Pailahueque	1,28
Lonquimay	Lonquimay	2,23
Lonquimay	Liucura	0,69
Los Sauces	Los Sauces	2,11
Los Sauces	Trintre	0,71
Lumaco	Lumaco	1,57
Lumaco	Capitán Pastene	1,55
Lumaco	Pichipellahuen	0,68
Puren	Purén	2,67
Puren	Tranaman	0,71
Renaico	Renaico	2,43
Renaico	Tijeral	1,09
Traiguén	Traiguén	3,22
Traiguén	Chufquen	0,61
Victoria	Victoria	3,70
Victoria	Cullinco	1,46
Victoria	Pua	0,89
Victoria	Quino	0,86
Victoria	Selva Oscura	0,11
Carahue	Carahue	2,63
Carahue	Trovolhue	1,55
Carahue	Nehuentue	0,71
Cunco	Cunco	2,95
Cunco	Los Laureles	1,43
Cunco	Choroico	0,93
Cunco	Las Hortensias	0,88
Cunco	Villa García	0,83



Curarrehue	Curarrehue	1,61
Freire	Freire	2,56
Freire	Quepe	1,52
Freire	Coipue	0,64
Freire	Radal	0,71
Galvarino	Galvarino	2,19
Galvarino	Rucatraro	0,61
Gorbea	Gorbea	2,62
Gorbea	Lastarria	1,24
Gorbea	Quitratúe	0,78
Lautaro	Lautaro	3,52
Lautaro	Pillanlelbun	1,63
Loncoche	Loncoche	3,49
Loncoche	Huiscapi	1,39
Loncoche	La Paz	0,98
Loncoche	Pinchafil	1,04
Melipeuco	Melipeuco	1,89
Nueva Imperial	Nueva Imperial	3,06
Nueva Imperial	Chol Chol	1,52
Nueva Imperial	Almagro	0,68
Padre Las Casas	Padre las Casas	4,28
Perquenco	Perquenco	2,33
Perquenco	Quillen	0,98
Pitrufquen	Pitrufquén	3,47
Pitrufquen	Cumuy	1,01
Pucón	Pucón	3,45
Pucón	Caburga	0,92
Saavedra	Puerto Saavedra	2,10
Saavedra	Puerto Domínguez	0,71
Temuco	Temuco	5,93
Temuco	Labranza	2,74
Teodoro Schmidt	Teodoro Schmidt	1,92
Teodoro Schmidt	Hualpin	1,43
Teodoro Schmidt	Barros Arana	1,06
Teodoro Schmidt	Porma	0,61
Toltén	Nueva Toltén	2,08
Toltén	Caleta Queule	1,06
Toltén	Portal Queule	0,71
Toltén	Villa Boldo	0,71
Vilcún	Vilcun	2,57
Vilcún	Cajón	1,20
Vilcún	Cherquenco	1,52
Vilcún	Santa María	1,05
Villarrica	Villarrica	4,33
Villarrica	Licanray	1,34
Villarrica	Ñancul	1,28

Tabla N° 21: Índices de centralidad
Fuente: Gobierno Regional de La Araucanía



Destacaron por sobre la media los índices de los centros de Temuco, Villarrica y Angol; lo cual explicita la estructuración actual del sistema de centros poblados, dado que un mayor índice de centralidad establece una mayor jerarquía entre los integrantes del sistema de centros poblados.

Con respecto a la comuna de Temuco, los sectores periféricos de la comuna se abastecieron principalmente de lo que el centro de la ciudad otorgó, lo que reforzó la idea de centro de servicios, comercial e industrial a un nivel comunal. Por lo que también se puede destacar que existe una relación centrípeta del centro urbano con la periferia comunal. Sectores del área rural como Boyeco, Tromen, San Carlos, Deille y Ralun Coyan se trasladaron al área urbana para realizar todo tipo de actividades que entrega la ciudad, también en el caso de sectores más cercanos como Labranza y Pueblo nuevo que ocupan los corredores interurbanos para acercarse al centro de servicios.

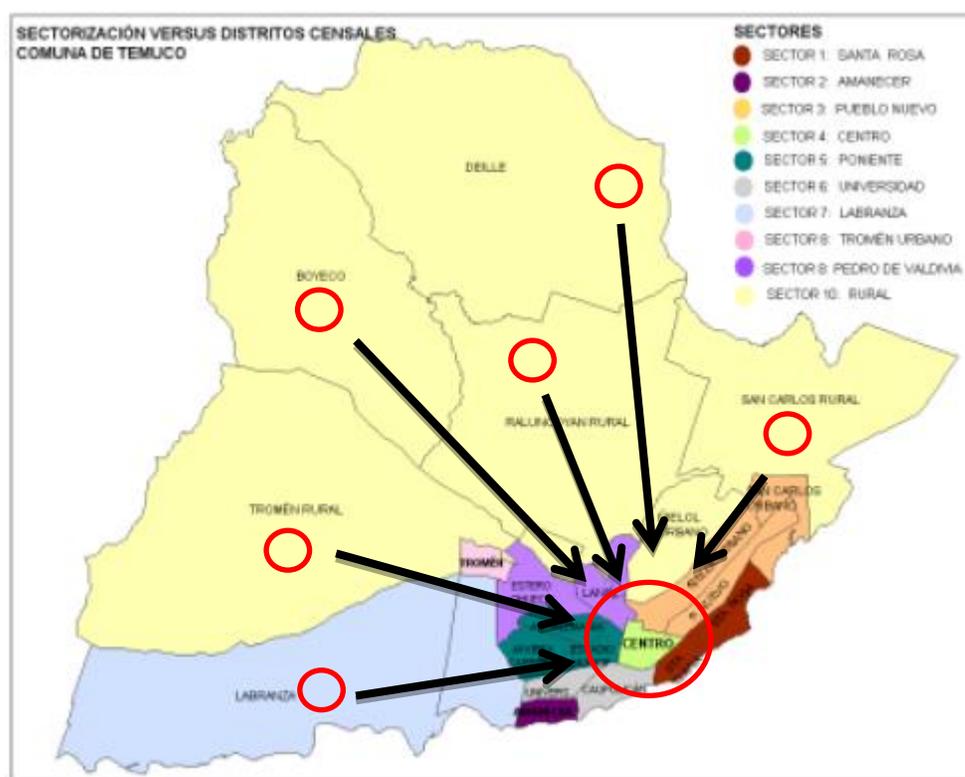


Figura N° 24. Esquema básico Sistema de asentamientos Araucanía y su relación con la ciudad
Fuente: Pladeco año 2012 y elaboración propia.

5.3 Modalidad e Intensidad de Ocupación de Suelo Comuna de Temuco

Considerando lo señalado en textos anteriores, se dedujo un esquema lineal predominante en torno a la Ruta 5, y 6 subsistemas lineales laterales (Camino a Vilcún, camino a Lonquimay, camino a Pucón, camino a Puerto Saavedra, camino a Toltén) de menor jerarquía. Por otra parte, se describió un sistema paralelo semi cerrado conectado con la zona sur de la VIII región, de centros de carácter menor. Es clara la presencia de una conurbación central, dada por Temuco y Padre Las Casas que ordena este sistema centrípeta (Figura N° 26).



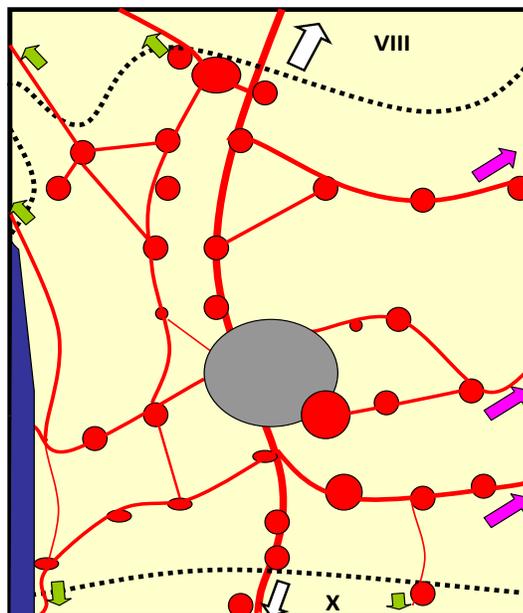


Figura N° 25. Esquema básico Sistema de asentamientos Araucanía
Fuente: Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano, 2005.

En este contexto, la modalidad de ocupación de suelo de la comuna de Temuco, se definió en primera instancia por dos grandes zonas, una que correspondió al área urbana representada por una conurbación central de índole regional, definido por el límite urbano vigente y una extensa zona rural. De esta manera, al interior de la comuna se identificó una zona con alta concentración de población y actividades asociadas a usos de suelo como vivienda, comercio, salud, educación; mientras que en el área rural, se mantuvo una baja densidad y dispersión de las viviendas, 95% de la población se concentró en el área urbana y solo el 5% en el área rural.

Considerando lo anterior y, observando la imagen adjunta, se pudo entender con mayor claridad la dinámica que se da entre el territorio rural y urbano de la comuna, de esta manera, si bien, Temuco es un centro urbano de Jerarquía 1, por el número de habitantes y las actividades económicas que presenta, junto con ser un polo de carácter regional, es un polo comunal que denota flujos hacia y fuera de la ciudad. En este contexto, es importante señalar que la población rural que colinda al radio urbano de Temuco – Labranza es en una proporción considerable de origen mapuche, emplazada sobre antiguas merced de tierra, así también, es relevante considerar la atomizada división predial existente en torno a estas tierras, donde el uso predominante es de rotación - cultivo agrícola – pradera, de características asociada a la agricultura de subsistencia. En este contexto el Cordón del Ñielol actúa como un cordón verde asociado mayormente a plantaciones y algunos relictos nativos el cual actúa como biombo climático y posee una división predial mayor asociado a la actividad que en estos se desarrolla (Actividad forestal). Además, considerando la población y su vínculo a las actividades productivas éstas fluyen hacia Temuco desde espacios como Cholchol, Galvarino, Nueva Imperial, Labranza, Portal San Francisco, Cajón, etc. (Figura N° 27).



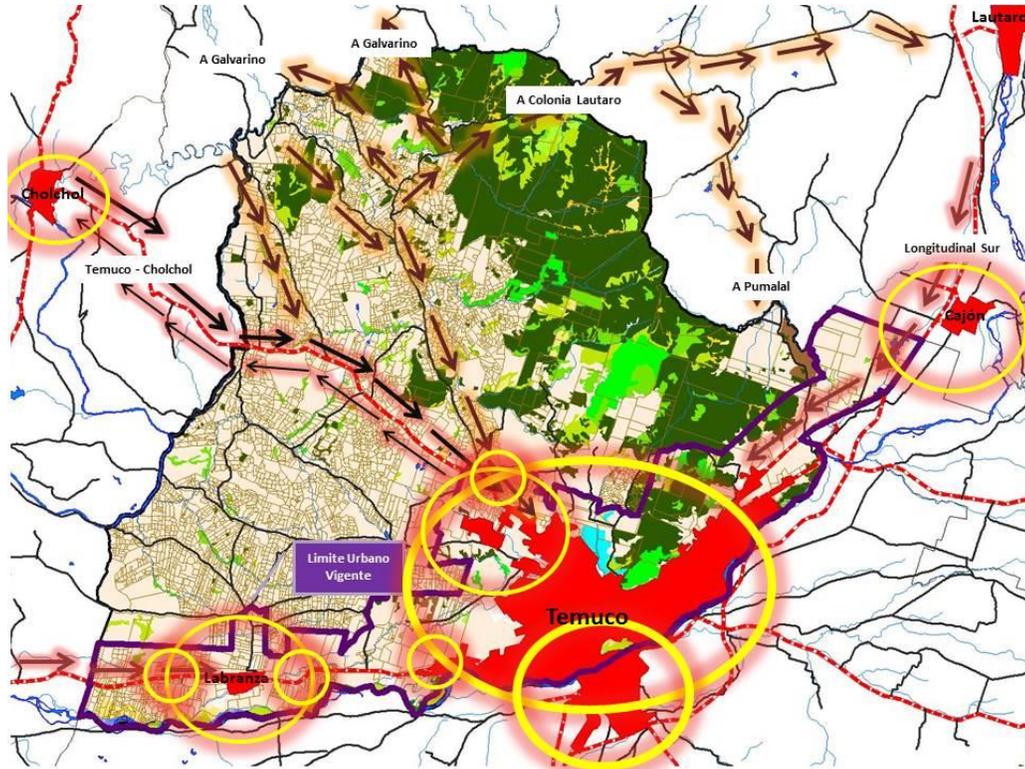


Figura N° 26. Caracterización de Flujos comuna de Temuco.
Fuente: Elaborada por el Equipo Consultor, 2015.

De igual manera, en materia de flujos y relaciones, fue relevante considerar que las localidades rurales emplazadas al norte de la comuna (Diagramadas en color amarillo) se consideraron aisladas, de acuerdo a la Política Regional de Integración Territorial (2011). Esta situación no responde a un aislamiento geográfico, sino a un aislamiento en cuanto a dependencia y atención de servicios, atendiéndose estas localidades rurales más bien en las comunas de Lautaro y Galvarino, dado los problemas de acceso interno en las vías ripiadas y de tierra presentes al interior de la comuna, estas últimas, dificultan el traslado, especialmente en invierno. Lo anterior, se ilustra en la siguiente imagen:



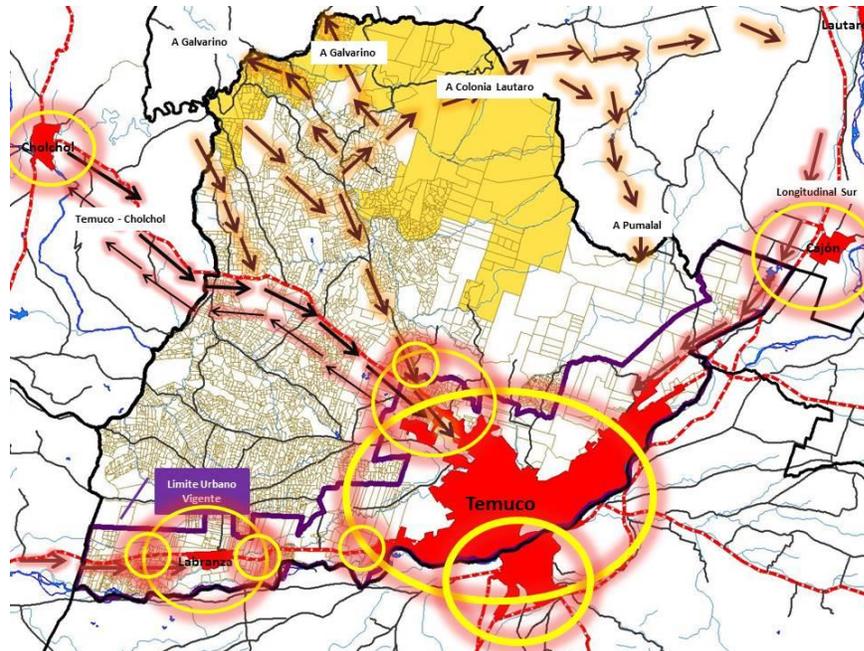


Figura N° 27. Localidades aisladas y relación funcional comuna de Temuco.
Fuente: Elaborada por el Equipo Consultor, 2015.

Por otra parte, al analizar la evolución demográfica Censal 1970-2012 (INE), se estableció un crecimiento en el área urbana, y un decrecimiento en el área rural (tendencia), sin embargo, la mayor extensión en área corresponde a la rural. Esta tendencia muestra el reforzamiento de la ciudad de Temuco como espacio de desarrollo urbano importante en la comuna, dejando extensas zonas rurales con densidades que van disminuyendo, mientras la necesidad de establecer mayor densidad en el área urbana crece.

COMUNA DE TEMUCO		CENSO 1970	CENSO 1982	CENSO 1992	CENSO 2002	CENSO 2012
URBANA	POBLACIÓN	112.725	159.295	185.936	232.528	253.046
	%	77%	84%	94%	95%	93,7%
RURAL	POBLACIÓN	33.720	30.699	11.300	12.819	16.946
	%	23%	16%	6%	5%	6.2%
TOTAL	POBLACIÓN	146.445	189.994	197.236	245.347	269.992
	%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N° 22: Evolución Demográfica, comuna de Temuco
Fuente: INE, 2013.



Finalmente, las proyecciones de población de mantener la dinámica actual, estiman que para el año 2020 llegaremos a los 355.491 habitantes, incrementándose la población en 85.499 habitantes, lo que implicaría la siguiente dinámica:

POBLACIÓN	Año				
	2000	2005	2010	2015	2020
	TOTAL				
TOTAL	250.277	276.883	304.026	330.624	355.491
Hombres	120.159	133.463	146.986	160.199	172.399
Mujeres	130.118	143.420	157.040	170.425	183.092
Menos de 15 años	68.397	69.319	68.406	69.490	72.039
15-64 años	165.586	188.035	211.569	231.472	246.512
65 años o más	16.294	19.529	24.051	29.662	36.940

Tabla N° 23. Población Total de 2000 – 2020.

Fuente: INE, 2014.

Lo anterior, al traducirse en indicadores, mostró que si bien, el porcentaje de población ha incrementado paulatinamente, la tasa de crecimiento de la población debería ir disminuyendo, implicando una consolidación de la población de la ciudad de Temuco, así, como la implementación de estrategias que permitieron contener la población actual y frenar el proceso de expansión, como el de migración hacia Temuco de la población nacional-regional, como del campo a la ciudad.

INDICADOR	Año				
	2000	2005	2010	2015	2020
Porcentaje de Población Total	28,2	29,8	31,3	32,7	33,9
Tasa de crecimiento de la Población* (por 100)	-	2,0	1,9	1,7	1,4

Tabla N° 24. Indicadores Demográficos Población Total de 2000 – 2020.

Fuente: INE, 2014.

5.4 Modalidad e Intensidad de Ocupación de Suelo Ciudad de Temuco

La ciudad de Temuco, representa el área urbana de la comuna, la cual presentó una superficie de 46.400 has., correspondiente al 1.5% de la superficie de La Araucanía y el 0,06% de la superficie total del país, por lo que en relación al territorio Temuco es pequeña, pero con una importante cantidad de población.

Al año 2002 la densidad urbana era de 21,2 hab/ha., por sobre la densidad comunal que presentó 5,3 hab/ha. La menor densidad correspondió al área rural, la cual cada vez presentó mayor despoblamiento, en donde prácticamente la relación corresponde a un habitante cada dos has, 0.4hab/ha (Tabla N° 25).

COMUNA DE TEMUCO		CENSO - 2002	SUPERFICIE HA	DENSIDAD HAB/HA
URBANA	POBLACIÓN	232.528	10.950	21,2
	%	95%	24%	
RURAL	POBLACIÓN	12.819	35.450	0,4
	%	5%	76%	
TOTAL	POBLACIÓN	245.347	46.400	5,3
	%	100%	100%	

Tabla N° 25: Densidad población Comuna de Temuco año 2002.

Fuente: Censo 2002.



Sin embargo, al año 2012 la densidad urbana era de 18,9 hab/ha., menor a la calculada el año 2002, lo anterior, atribuible a la mayor superficie urbana (Límite urbano vigente) sobre la cual se generó el cálculo y que la mayor concentración de población se asocia a Padre Las Casas en el caso de la Conurbación Temuco – Padre Las Casas.

Además, respecto al crecimiento urbano, se dio una mayor densificación de la periferia, donde los nuevos proyectos tienden a extender la mancha urbana, con densidades mayores que en las zonas interiores, como se ilustra en la figura de densidades por manzana, fenómeno común en las ciudades chilenas. Esta modalidad de crecimiento acarreo importantes externalidades negativas asociadas a la extensión de la ciudad, pero encuentra asidero en una práctica de desarrollo inmobiliario fuertemente arraigada, que no ha enfrentado señales económicas ni normativas que la alteren. Es así que la gestión inmobiliaria privilegia el desarrollo de grandes extensiones y la disponibilidad de suelo al interior de la ciudad no es considerada "atractiva", lo cual se observa a continuación:

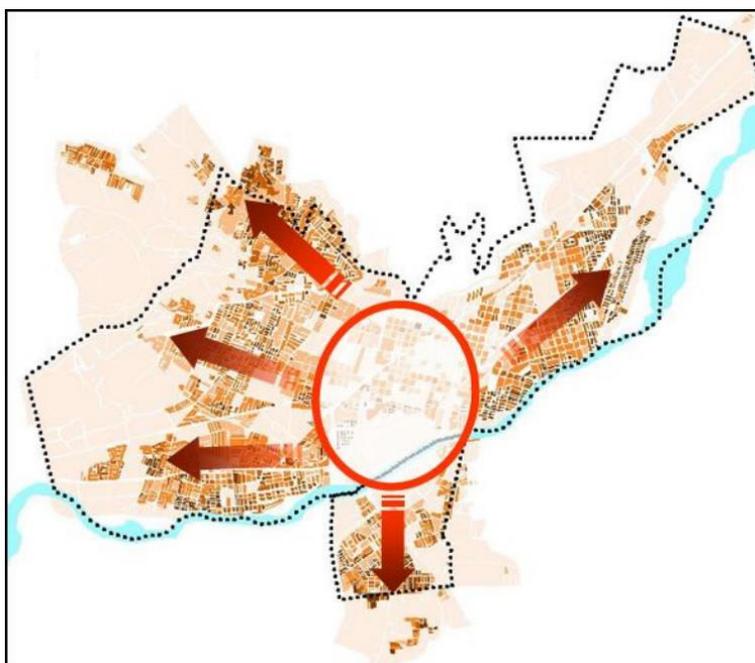


Figura N° 28: Densificación Periférica
Fuente: Análisis de Tendencias de Localización, MINVU 2007.

Esto conlleva a un crecimiento fragmentado en la ciudad; el crecimiento en la periferia se produce por una sumatoria de proyectos aislados, donde la normativa urbanística no es capaz de producir una integración a la trama. Este modelo, que se observó en muchos de los nuevos desarrollos del Fundo El Carmen, de Labranza y del sur de Padre Las Casas, se caracterizó por el desarrollo de conjuntos dispersos, con una urbanización interna que se vinculó precariamente al tejido urbano atravesando terrenos baldíos a través de una sola vía, frecuentemente no pavimentada. Si bien las normas de urbanización aseguraron que a futuro existirá un trazado según estándares que consolidará y completará la trama, la dispersión de los proyectos afecta negativamente la calidad de vida urbana.

Por otra parte, la menor densidad sigue siendo del área rural, la cual cada vez sigue asimilando la tendencia regional de despoblamiento de estas áreas, en donde prácticamente la relación corresponde a un habitante cada dos has, 0.5hab/ha, como se muestra en la siguiente tabla:



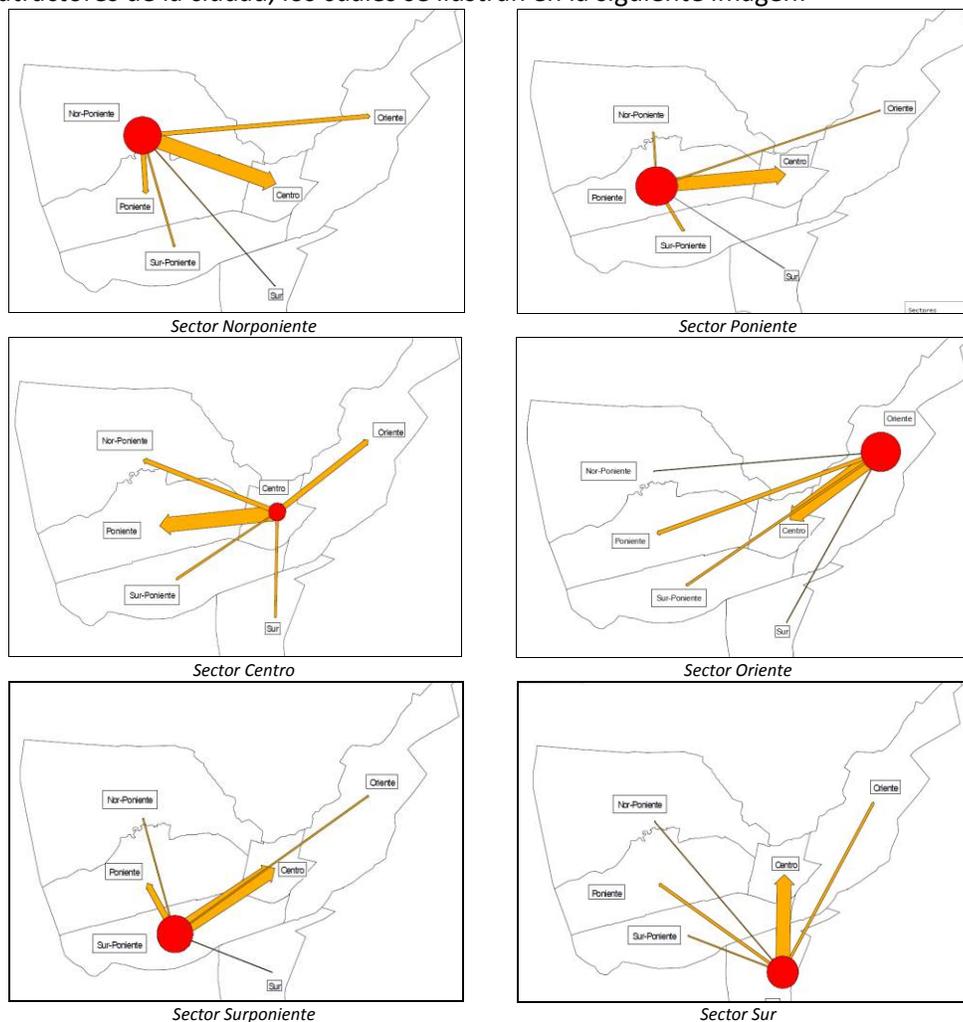
Comuna de Temuco		CENSO 2012	Superficie Ha	Densidad Hab/Ha
Urbana	Población	253.046	13.383	18,9
	%	93,7%	28,8%	
Rural	Población	16.946	32.517	0,5
	%	6,2%	70,2%	
Total	Población	269.992	46.400	5,8
	%	100%	100%	

Tabla N° 26: Densidad población Comuna de Temuco año 2012.

Fuente: INE, 2013.

Esta condición se potencia por la presencia de la ciudad de Temuco, la cual como polo regional atractor, determinó movimientos migratorios desde el campo a la ciudad, además, se debe considerar que la población rural, se identificó en su mayoría con la etnia mapuche, siendo ésta población, menor a la que se identificó al interior de la ciudad.

En este punto es necesario identificar a través de la Encuesta Origen destino (2013) los principales espacios atractores de la ciudad, los cuales se ilustran en la siguiente imagen:



Considerando lo anterior, las conexiones con los principales espacios donde se concentraron los equipamientos de comercio, salud y servicios, junto al emplazamiento del Hospital Regional,



sumado a la vinculación directa con las actividades industriales emplazadas en las periferias de la ciudad, generaron diversos flujos los cuales se ilustran a continuación.

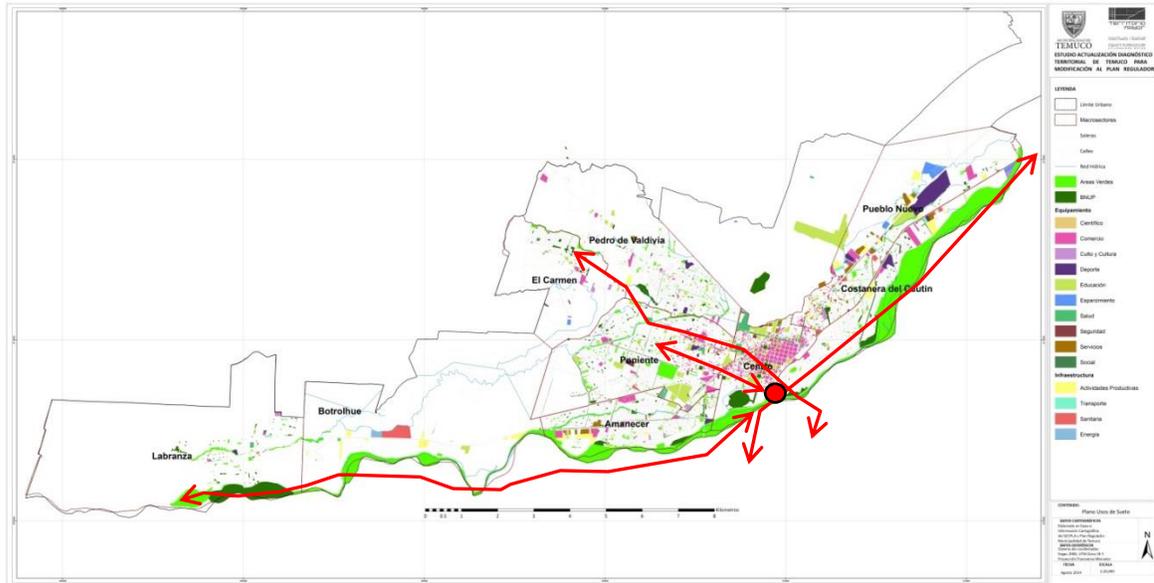


Figura N° 29: Equipamiento e infraestructura
Fuente: Equipo Consultor, en base a información SECPLA, 2015.

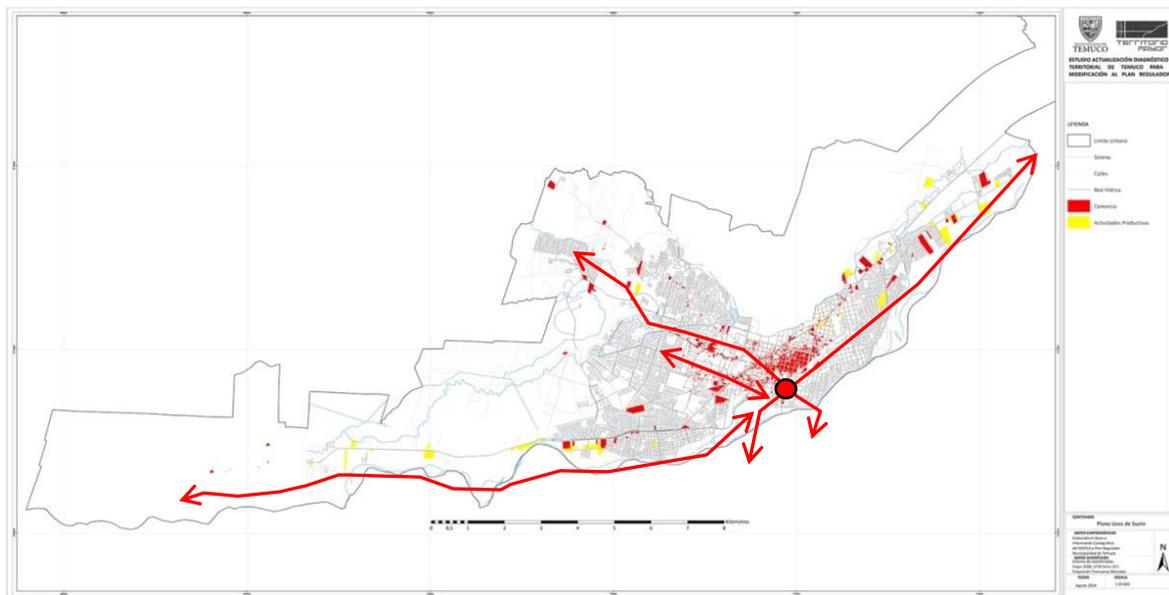


Figura N° 30: Comercio y Actividades Productivas
Fuente: Equipo Consultor, en base a información SECPLA, 2015.

Este cruce central entre los ejes Caupolicán y Alemania, refuerza el posicionamiento que le entrega la condición a la ciudad de Temuco, de crecimiento y centralidad a nivel comunal y regional, a través de la Ruta 5 Longitudinal Sur. El recorrido permitió definir qué situación en la ciudad, se emplaza a distintas áreas de influencia; desde donde la base consideró que a menor distancia, es mayor la accesibilidad a los puntos atractores de la ciudad y por lo tanto es mayor la intensidad en el uso del suelo, el cual estará dado por la concentración de diversas



actividades que generaron movilidad, siendo el uso habitacional, un uso más pasivo, desde donde provienen los flujos hacia o al interior de la ciudad.

En el área rural estos elementos están dados por su emplazamiento a nivel de conjunto y que generaron movimientos al interior del área rural, a lo que corresponde lo siguiente:

- Postas Rurales
- Sede Social
- Iglesias Rurales
- Capillas Rurales
- Cementerios Rurales
- Escuelas Rurales

Lo anterior, se grafica en la imagen adjunta, donde las cruces burdeos indicaron presencia de establecimientos de salud y los puntos rojos de establecimientos de salud, junto a lo anterior, es claro que la población rural se emplaza en su mayoría sobre mercedes de tierra indígena, dado que es clara la relación entre la ubicación de las viviendas (puntos café) y los polígonos cremas, los cuales, corresponden a títulos de merced con su correspondiente división predial.

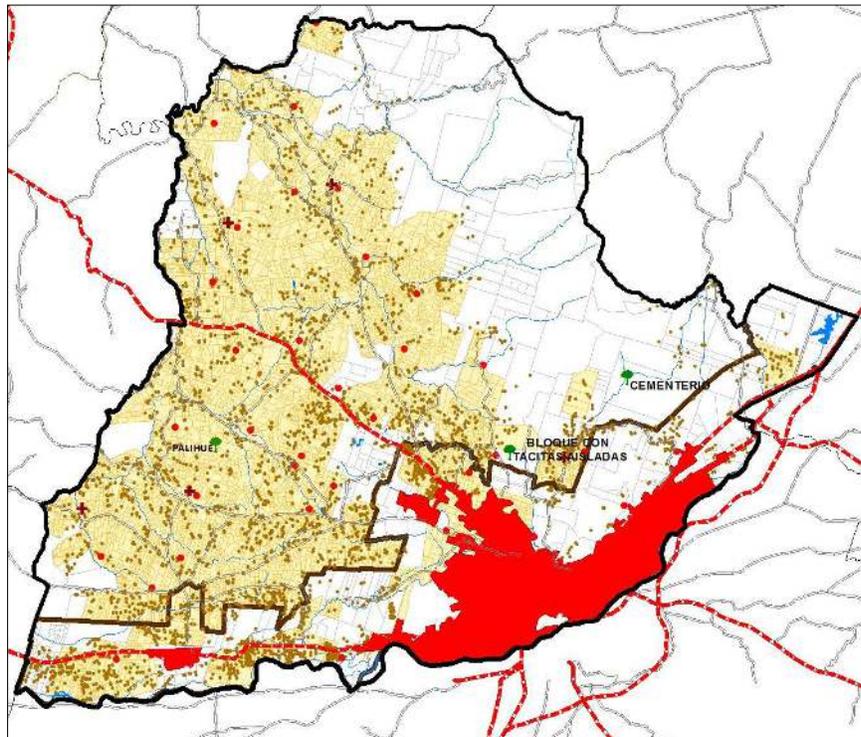


Figura N° 31: Distribución de Suelo Indígena
Fuente: Equipo Consultor, 2015.

Estos elementos de servicios básicos se presentaron como pequeños conjuntos al interior del área rural, por su emplazamiento cercano, generaron pequeñas gravitaciones en donde el sector confluye en estos micro-centros rurales.



En relación a lo expuesto anteriormente, se consideró la dinámica y presión que generó el que la población indígena circunde y sea parte del límite urbano vigente, es decir, la coexistencia de asentamientos urbanos y rurales en un mismo espacio territorial.

Actualmente la normativa que rige la propiedad del suelo mapuche, condicionó y limitó el crecimiento del área urbana. La Ley Indígena estableció restricciones para la enajenación de propiedades mapuches. Aunque fue concebida para preservar la propiedad agrícola de los pueblos originarios, tiene importantes efectos en la estructura territorial del sistema urbano Temuco – Padre Las Casas. La distribución de estos predios, como se ilustraba en la figura anterior, se establecen fuertes límites a la expansión además de generar discontinuidad en el tejido urbano por la existencia de propiedades Mapuche al interior de la ciudad, y reforzar el crecimiento desarticulado de los nuevos barrios.

5.5 Roles de la Ciudad de Temuco

Determinado la modalidad e intensidad de ocupación del suelo en la ciudad y comuna de Temuco, se puede actualizar el rol de la ciudad desde los siguientes aspectos planteados en la Memoria Explicativa del PRC de Temuco.

Rol de Capital Regional o Ciudad Primaria

- Capital regional de La Araucanía, sede de la Intendencia Regional, del Gobierno Regional, del poder Judicial, de la División de Ejército y de las direcciones regionales de los servicios públicos centralizados y descentralizados.
- Cuarta ciudad en importancia del país, después de Santiago, Valparaíso y Concepción. En este contexto Temuco es un potencial lugar de captura de inmigrantes de otras regiones, que se desplazan en busca de mejores expectativas de vida. Además de los altos movimientos migratorios en busca de los servicios presentes, por los pequeños centros poblados que gravitan entorno a la ciudad.
- Las características de concentración se destacaron al compararlo con otros centros urbanos de la región, cuya población no supera los 40.000 habitantes frente a los más de 200.000 habitantes de Temuco. Es decir, no existen ciudades de rango intermedio a nivel regional, adquiriendo tales características los centros poblados de Angol, Victoria, Padre Las Casas, Villarrica y Nueva Imperial y centros menores como Curacautín, Lautaro, Pitrufquén, Loncoche entre otros, con los cuales establece un sistema de centros poblados a nivel regional y donde Temuco representa su centro primado.



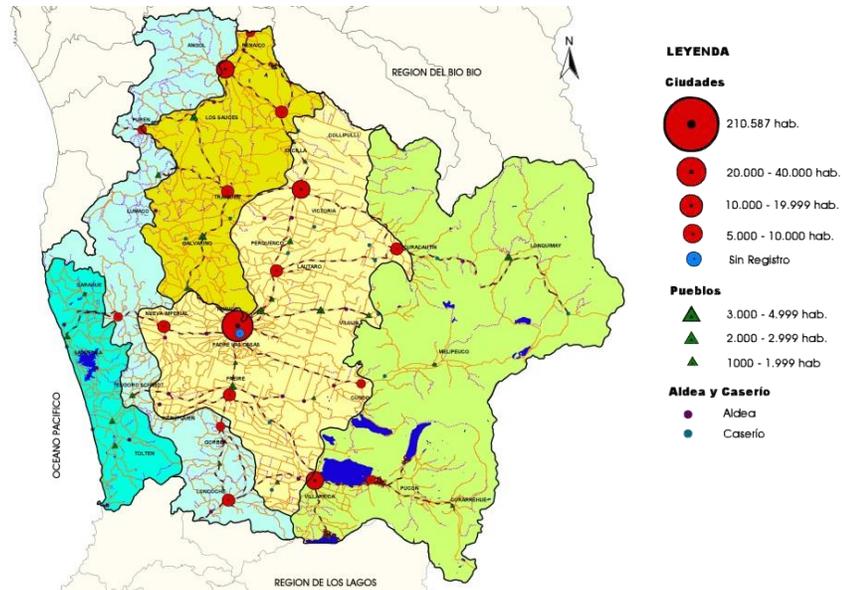


Figura N° 32: Jerarquía de centros poblados en la Región de la Araucanía
Fuente: PRDU UCT, 2005.

Rol de Centro de Intercambio, Servicios y Comercio

- Actualmente, la conurbación exhibió un alto desarrollo como centro comercial y de todo tipo de servicios para la Región de La Araucanía, con una influencia que incluye algunas comunas de las regiones colindantes. Se generó un dinamismo de las actividades comerciales y de servicios de Temuco interurbanos y locales; dado por la demanda por esas actividades, las cuales tienen en común la búsqueda de mayores oportunidades laborales que implica el núcleo urbano de Temuco – Padre Las Casas en relación a su entorno.
- Otra variable incidente estuvo dado por la existencia en Temuco del único hospital de nivel 1 de la región (Hospital Regional) generando una mayor dependencia con la ciudad.
- Según los resultados de la Encuesta Origen-Destino, elaborada por CITRA Ltda. en 1997, permitieron conocer la distribución del comercio y los servicios al interior del área urbana de la ciudad de Temuco. La actividad de servicios corresponde a la actividad económica que generó el mayor aporte al PIB con 27,62% y se consideraron actividades como: sector financiero (12%), salud, educación y servicios públicos. La actividad comercial fue lejos el motor de la economía regional, elevando en la actualidad su participación en el producto regional al 18% (CITRA Ltda. 1997, 2-6), lo cual se puede apreciar en la siguiente figura.



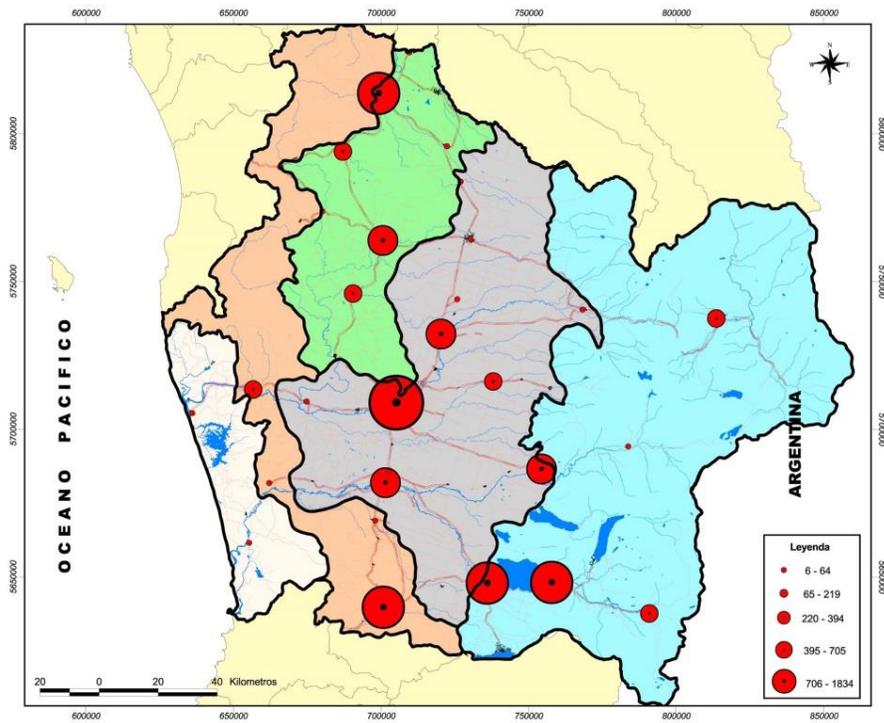


Figura N° 33: Función comercial de los centros urbanos en la Región de la Araucanía
Fuente: PRDU UCT, 2005.

- La actividad comercial asume un patrón de concentración en el centro, en menor grado en el pericentro y, en la periferia, en algunas concentraciones de núcleos o subcentros.
- Patrón similar utilizó la distribución de los servicios, con una alta concentración en el área fundacional y en su área de influencia próxima, algunos centros o núcleos aislados en la periferia asociados en general a otras actividades industriales y de bodegaje.



Rol de Ciudad Universitaria

La ciudad de Temuco por encontrarse dentro de las cuatro ciudades más importante del país, atrae inversión privada en educación superior para satisfacer tanto demandas locales como interregionales; se da a nivel de pre grado y de especialización (postgrado).

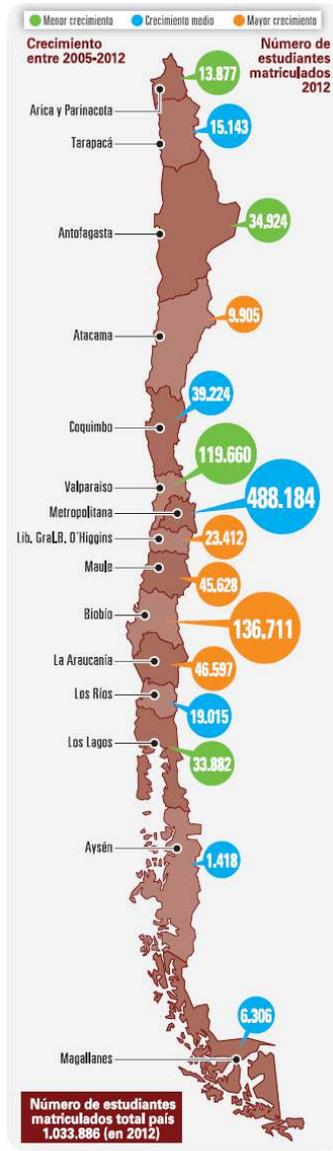


Figura N° 34: Matriculados por región año 2012
Fuente: www.eligecarrera.cl

Temuco es la sede de 22 establecimientos de educación superior entre universidades, institutos profesionales, centro de formación técnica, preuniversitarios, centros de idiomas y otras entidades de formación superior y especializada, lo que suma más de 49 mil estudiantes a tiempo completo o parcialmente vinculado a estos.



INSTITUCION	MATRICULA 2014
UNIVERSIDAD DE LA FRONTERA	8995
UNIVERSIDAD MAYOR	3996
UNIVERSIDAD AUTONOMA	5053
UNIVERSIDAD DE ACONCAGUA	1101
UNIVERSIDAD SANTO TOMAS	1685
UNIVERSIDAD INACAP	1092
UNIVERSIDAD CATOLICA DE TEMUCO	8117
I.P INACAP	2002
I.P GUILLERMO SUBERCASEUX	311
I.P PROVIDENCIA	219
I.P SANTO TOMAS	1408
I.P LA ARAUCANA	2277
I.P DE LOS LAGOS	1140
I.P AIEP	2895
I.P DE CHILE	1789
C.F.T ANDRES BELLO	918
C.F.T SANTO TOMAS	2671
C.F.T INACAP	2467
C.F.T LOS LAGOS	325
C.F.T PROTEC	109
C.F.T TEODORO WICKEL	640
C.F.T MAGNOS	188
TOTAL	49398

Tabla N° 27: Matrículas por Establecimiento Universitario Ciudad de Temuco
Fuente: CNED año 2014.

Bajo este escenario la ciudad de Temuco tuvo un fuerte crecimiento en las zona aledañas a los establecimientos de educación superior, surgiendo un comercio minorista, comercio hospedería y un crecimiento inmobiliario de viviendas de mínimo tamaño que pretenden dar una respuesta a un gran porcentaje de la población de la ciudad.

Rol de Centro de Empleo

Los roles previamente señalado, por sus propias características y la variedad de actividades y usos se emplazan en la ciudad de Temuco, transformaron a este en un centro de empleo, tanto de actividades primarias o extractivas como del nivel terciario o de servicios.

Los rubros que han contribuido a una oferta laboral en la región es en primer lugar Enseñanza con un 57%, la Industria manufacturera con un 41% y comercio con el 13,4%, el rubro con menor participación es construcción con un 8,2%, valores respecto al año 2010.



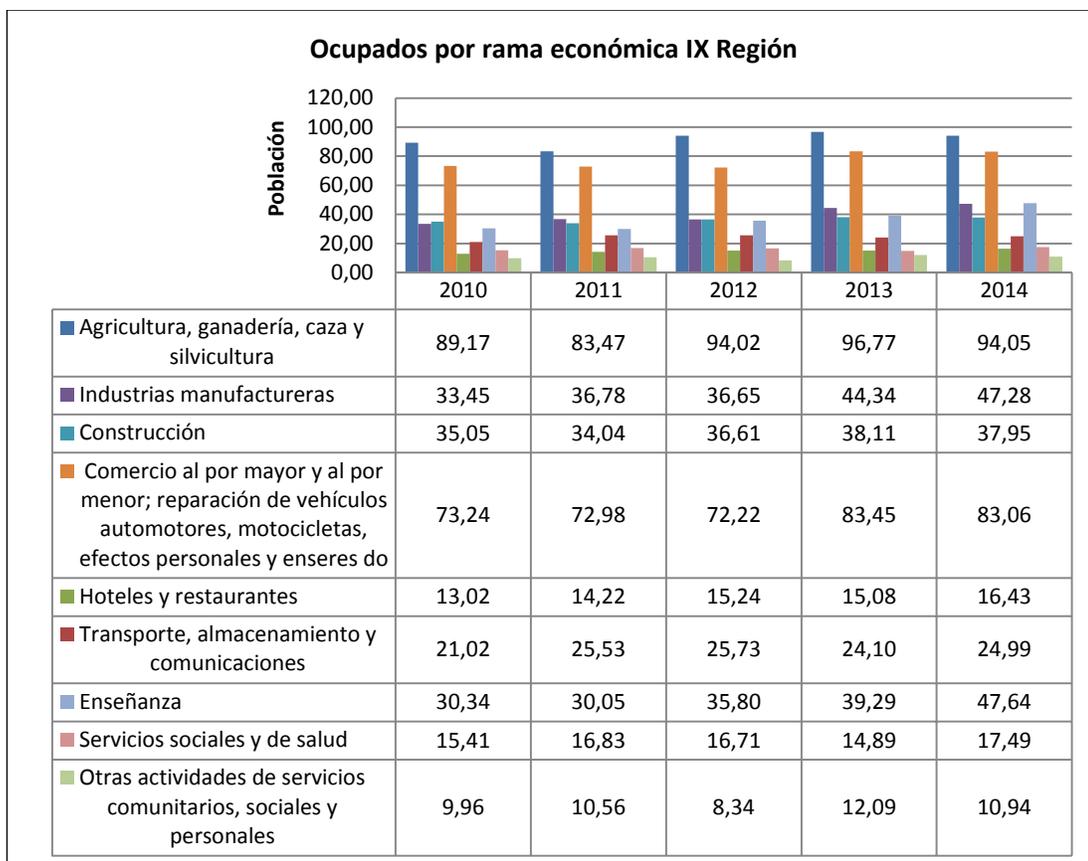


Figura N° 35: Ocupación promedio por rama económica en La Araucanía
Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2015.

Los reportes del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, en la IX región de La Araucanía, hay 48.274 empresas, de las cuales 41.918 presentaron ventas en el año 2013 (86,6% del total). La región representa actualmente el 4,8% del total de empresas del país, el 1,0% del total de ventas y el 2,9% de la generación de empleo.

Un 80,6% del total de empresas de la región corresponde a microempresas, un 16,9% a pequeñas, un 1,9% a medianas y un 0,6% a grandes (Año 2013).

La comuna de Temuco no ha tenido un crecimiento igualitario a la región, el 2013 en La Araucanía las empresas aumentaron alrededor de un 12,9% respecto al año 2005, en la comuna de Temuco sólo fue un 8,04%.



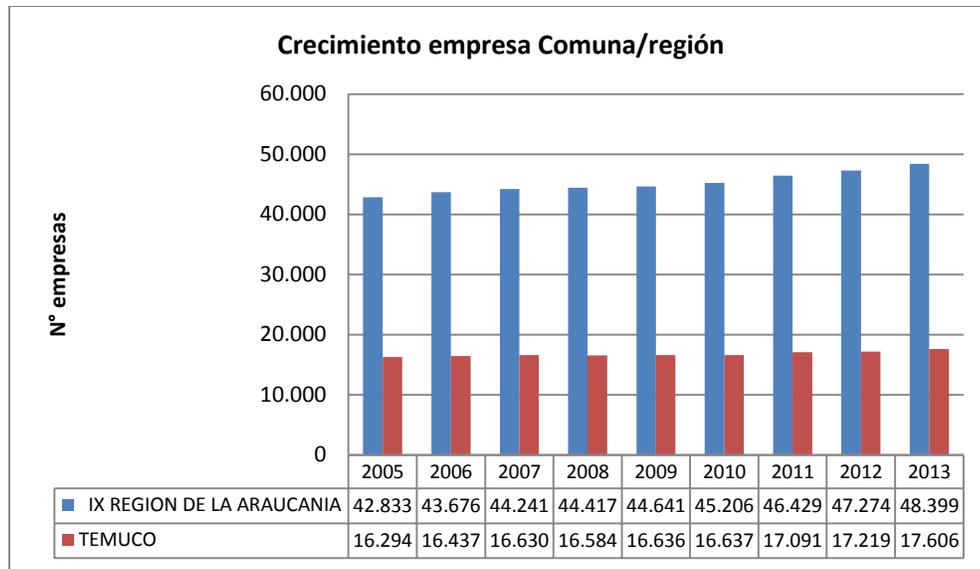


Figura N° 36: Indicador de Actividad Económica Regional
Fuente: Boletín Febrero INE, 2015.

Otro dato complementario en el desarrollo económico de Temuco, fueron las patentes comerciales, dado que este permiso fue necesario para emprender cualquier actividad comercial que necesitó un local fijo, pudo también determinar la cantidad de actividades económicas existentes. Las patentes que pudieron ser identificadas con número de permiso y fecha fueron 26.630, desde los años 1948 al 2014, siendo las actividades principales Comercio y Servicios.

Desde el año 1995 hasta el año 2014 los permisos otorgados fueron 15.996, en el año 2009 se otorgaron un máximo de 1.799 permisos, disminuyendo en el año 2011, donde sólo se otorgaron 18 permisos. Lo anterior, se ilustra en la figura adjunta:

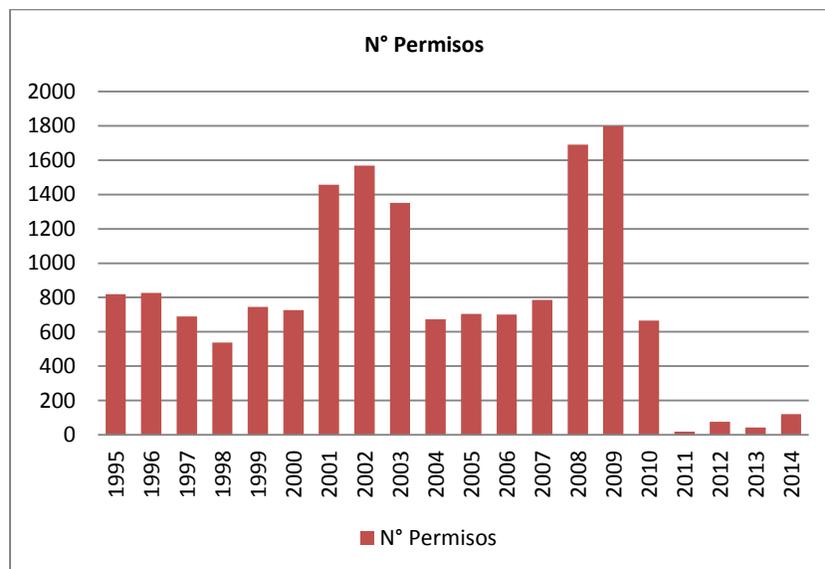


Figura N° 37: N° Permisos Otorgados entre 1995 -2014
Fuente: Municipalidad de Temuco, 2014.



En la última década Temuco ha tenido un acelerado crecimiento poblacional, fortaleciendo su rol de centro urbano en la región. La primacía que logra Temuco en el contexto regional se explicó por el hecho de concentrar todas sus fuerzas y dinámicas económicas en un punto, Temuco.

Respecto a las actividades económicas actuales en la región, el rol de las actividades industriales en la economía de Temuco, reflejó que su base económica se concentró en su centralidad y de destino de los procesos migratorios rurales – urbano- regionales, proceso que obligó a crear una capacidad para que esta ciudad pueda aceptar el aumento de la población la que ha ido en aumento en estos últimos años y se estima a que llegará a 330.624 habitantes el año 2015.

Respecto al análisis de “Servicios” y “Comercio” en la ciudad, estas actividades son las que presentaron las mayores actividades económicas en Temuco, y las que se han concentrado y desarrollado históricamente en el centro cívico o casco antiguo de Temuco y en el sector Poniente. En los últimos años se incentivó el desarrollo de estas actividades en Pueblo Nuevo y Amanecer, los que han contribuido a descongestionar el centro con servicios básicos que demandan la población, lo anterior se puede reflejar en los diferentes usos del suelo que se presentan en la siguiente figura.

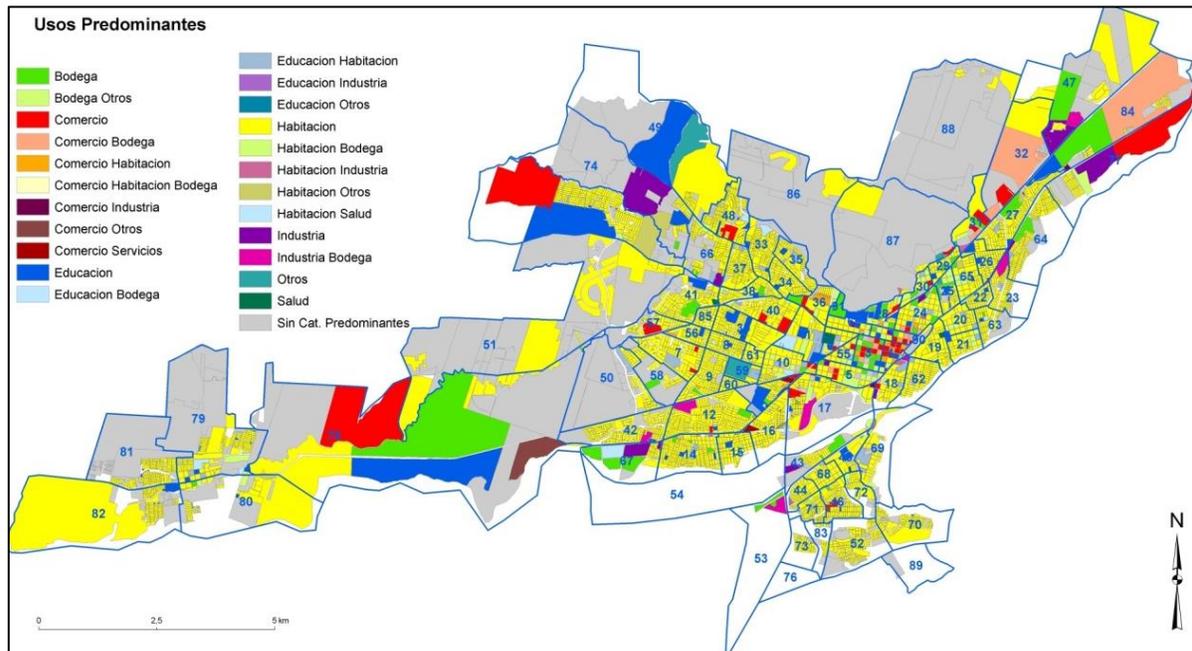


Figura N° 38: Uso de suelo predominante.
Fuente: Base Catastral Servicio de Impuestos Internos.

La ciudad de Temuco a diferencia del resto de las ciudades intermedias del área sur, se caracterizó por poseer dos centros comerciales importantes, su centro histórico en torno a la Plaza de Armas (áreas Centro Histórico y Centro) y un centro emergente que se desarrolló aledaño al centro histórico en torno a la Avda. Alemania (Área Poniente).

Las zonas centrales del área urbana se caracterizó por la actividad comercial, que tuvo una fuerte relación con el rol de centro intercomunal y regional que cumple la ciudad. También es posible identificar áreas de uso mixto (comercial, residencial y talleres) en los contornos del sector central y a lo largo del eje Caupolicán (Sectores de Amanecer y Pueblo Nuevo), los cuales, junto con las



áreas de equipamiento presentes en el perímetro central, permitieron tener una explicación clara de la fuerte concentración comercial y de servicios en el sector céntrico y del nivel de servicios que presenta la ciudad de Temuco. Algo similar ocurre con las zonas industriales, que respondieron a ubicaciones relacionadas con la vialidad en los extremos de la ciudad.

Rol de Intercambio Modal de Transporte

- Temuco por su situación estratégica,- en el centro de la Región - junto a la vía ruta 5, cercano a los puertos y conectado con Argentina por varios pasos, además, la construcción de un nuevo aeropuerto para la región, lo posiciona como un importante punto dentro del sistema de transporte nacional e internacional.
- Por otra parte, a nivel local de transporte, Temuco fue un importante lugar de paso de población flotante asociada a comunidades rurales y localidades aledañas dependientes de la ciudad de Temuco, estableciendo flujos diarios a la ciudad.
- También la ciudad de Temuco fue una escala obligada para traslados que son de cordillera a mar, ya que las principales líneas de transporte llegan a la ciudad a través de los corredores interurbanos, donde los pasajeros se ven obligados a hacer un cambio de línea de transporte.

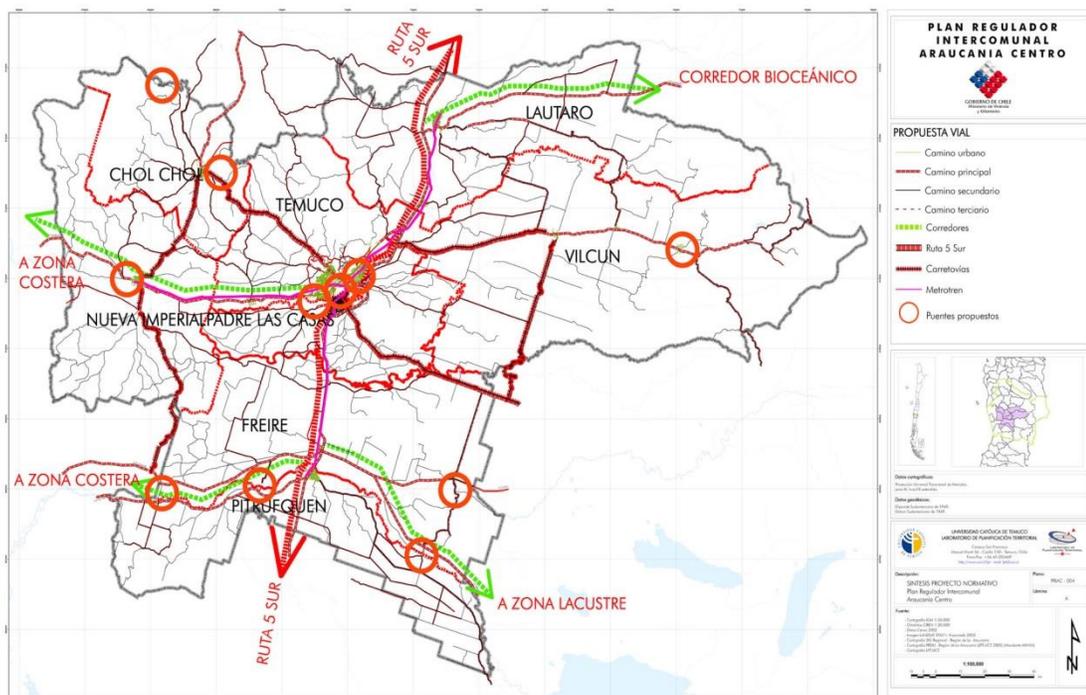


Figura N° 39: Relaciones viales de la región de la Araucanía
Fuente: PRAC UCT.



6. BIBLIOGRAFÍA

- División de Planificación y Desarrollo Regional (2005): "Estudio Plan Regional de Ordenamiento Territorial "
- SEREMI, MINVU (2009) : "Estudio Plan Regulador Intercomunal Araucanía Centro "
- Laboratorio de Planificación Territorial, U. Católica de Temuco (2005): "Actualización Plan Regional de Desarrollo Urbano"
- MINVU (2007) : "Análisis de Tendencias de Localización"



7. GLOSARIO

- **Entidad Urbana:** Conjunto de viviendas concentradas con más de 2.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes, con el 50% o más de su población económicamente activa, dedicada a actividades secundarias y/o terciarias. Excepcionalmente, los centros poblados que cumplen funciones de turismo y recreación con más de 250 viviendas concentradas y que no alcanzan el requisito de población se consideran urbanos.
- **Ciudades Mayores:** Son ciudades capitales regionales o provinciales, que cuentan con una población entre 100.001 y 500.000 habitantes.
- **Ciudad (Cd):** Entidad urbana que posee más de 5.000 habitantes.
- **Pueblo (Pb):** Entidad urbana con una población que fluctúa entre 2.001 y 5.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes y cumple el requisito de actividad económica.
- **Aldea (Al):** Asentamiento humano, concentrado con una población que fluctúa entre 301 y 1.000 habitantes; excepcionalmente se asimilan a Aldeas, los centros de turismo y recreación entre 75 y 250 viviendas concentradas, que no alcanzan el requisito para ser considerados como pueblo.
- **Caserío (Cs):** Asentamiento humano con nombre propio que posee 3 viviendas o más cercanas entre sí, con menos de 301 habitantes y que no forma parte de otra entidad.
- **Conurbación:** Es la unión física de dos o más centros urbanos de origen y desarrollo relativamente independiente, producto de la expansión territorial urbana de uno de ellos o de ambos a la vez, manteniendo cada ciudad su identidad y categoría censal. La conurbación está referida sólo a la unión entre entidades urbanas, es decir, se pueden dar las siguientes alternativas: Ciudad + Ciudad; Ciudad + Pueblo; Pueblo + Pueblo.
- **Absorción:** Es la unión física de un centro urbano Ciudad o Pueblo con una entidad rural, Aldea o Caserío.
- **Fusión:** Es la unión física entre entidades rurales Aldeas y/con Caseríos.
- **Centros Gravitacionales:** nace de la ley de gravitación universal, donde “dos cuerpos se atraen proporcionalmente al producto de sus masas e inversamente proporcional al cuadrado de la distancia que los separa”; esta fórmula se ha utilizado en diversos análisis espaciales, principalmente para construir escenarios futuros para ciudades según su economía.
- **Caminos Públicos:** vías de comunicación terrestre destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público.
- **Caminos Nacionales:** Camino Longitudinal, los que unen las capitales de provincia con el Longitudinal y los que sean calificados como tales por el Presidente de la República, y Caminos Regionales; El resto de los caminos públicos.

