

Tramas urbanas y trazados ferroviarios de la Ocupación Estatal en la Araucanía*

Urban fabrics and railroad routes during the State Occupation in Araucanía

Leonel Pérez Bustamante**

Yabel Arévalo Molina***

Pablo Fuentes Hernández****

RESUMEN

El propósito de la investigación es analizar los sistemas de instalación urbana en La Araucanía, con el propósito de identificar los patrones urbanos de instauración dominante. A partir de fuentes secundarias se estudian 116 localidades entre las provincias de Arauco, Malleco y Cautín en base a tres tipologías: colonial, republicano ferroviario y republicano posterior a 1883. Los resultados muestran que mientras la topografía y disposición de las ciudades fundadas en periodo español condicionaron la localización de los trazados ferroviarios hacia las periferias, las ciudades del siglo XIX ordenaron su trama urbana y la ubicación de las estaciones favoreciendo la comunicación hacia las áreas productivas.

Palabras clave: Araucanía, colonización, ferrocarriles, trama urbana, frontera, morfología urbana.

* Este artículo es parte del Proyecto FONDECYT N° 1210592 “Ciudad y Arquitectura en La Frontera: La consolidación del Estado Nación en La Araucanía, 1883-1974”.

** Profesor Titular, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía, Universidad de Concepción, Chile. Doctor en Urbanismo Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, correo electrónico: lepez@udec.cl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6661-6260>.

*** Arquitecto, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía, Universidad de Concepción, Chile. Magíster en Procesos Urbanos Sostenibles Universidad de Concepción, correo electrónico: yarevalo@udec.cl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0619-4611>.

**** Profesor Asociado, Universidad del Bío-Bío, Concepción, Chile. Doctor en Arquitectura por la Universidad Politécnica de Madrid, correo electrónico: pfuentes@ubiobio.cl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6628-6724>.

ABSTRACT

The objective of the research is to analyze the urban installation systems in La Araucanía in order to identify dominant urban patterns. Based on secondary sources, 116 localities in the provinces of Arauco, Malleco, and Cautín are studied, using three typologies: colonial, railway republic, and post-1883 republic. The results show that while the topography and layout of cities founded during the Spanish period influenced the location of railways in the periphery, cities in the 19th century organized their urban fabric and station locations to facilitate communication towards productive areas.

Keywords: Araucanía, colonization, railways, urban fabric, frontier, urban morphology.

Recibido: junio 2022.

Aceptado: enero 2023.

Introducción

Existe un consenso en la literatura cada vez más reiterado en afirmar que las tipologías de urbanización utilizadas en la Araucanía del siglo XIX están en estrecha relación con el proceso ferroviario y de colonización nacional y extranjera¹. Esta relación es particularmente visible en las ciudades fundadas a partir de 1860 mediante la campaña militar de ocupación liderada por Cornelio Saavedra, en el posterior proceso de división del suelo rural a través de la hijuelación en parcelas ortogonales e irregulares² y en la modificación de la base productiva, pasando de una estructura ganadera indígena hacia una predominantemente agrícola³.

De manera que, la imposición de nuevas formas de ocupación consolida la idea estatal de generar continuidad territorial, estructurando espacialmente al país en sentido norte-sur, por

¹ Jorge Pinto, *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión* (Santiago: Editorial Universitaria, 2003), 131-184; Jaime Flores Chávez, «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte», *Scripta Nova* 16, nº 418 (2012): 1, acceso el 18 de noviembre de 2021, <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14800>.

² Wladimir Antivil, «Los planos de colonización de Cautín y Malleco: Expresión de la morfología de La Araucanía (1916-1917)», *Revista de Urbanismo* 42 (2020): 134-150, doi: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55710>; José González y Patricio Bernedo, «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887», *Revista de Geografía Norte Grande* 54 (2013): 179-198, doi: <https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000100010>; Tirza Barría, «Trazando la Frontera Araucana, Chile: de las leyes y las divisiones del territorio. 1866-1916» (conferencia XI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Universitat Politècnica de Catalunya, 4 de septiembre de 2019), doi: <https://doi.org/10.5821/siuu.7001>; Pablo Mansilla y Walter Imilan, «Colonialidad del poder, desarrollo urbano y desposesión mapuche de tierras mapuche en la Araucanía chilena», *Scripta Nova* 24 (2020): 7-8, doi: <https://doi.org/10.1344/sn2020.24.21225>.

³ Jorge Pinto, «Empresarios agrícolas en una economía emergente. La Araucanía, Chile, 1900-1940», *Andes del Sur*, nº 1 (2010): 6-8, acceso el 30 de diciembre de 2021, <http://146.83.204.140/index.php/andes/article/view/393/336>; Flores, «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte», 1.

medio de la infraestructura ferroviaria⁴. No obstante, el proceso de consolidación estatal en la Araucanía ha sido poco abordado desde una escala urbana a nivel de la morfología de las ciudades, puesto que los trabajos existentes analizan dichos procesos territoriales desde una escala regional enfocada hacia la fragmentación del suelo mediante la hijuela y parcelación urbano-rural⁵.

Es por ello por lo que, entendiendo el rol del ferrocarril como instrumento multiescalar de ordenación territorial⁶, se plantea estudiar la relación entre los trazados ferroviarios y la trama urbana de las ciudades, considerando los factores que tuvieron incidencia en la localización topográfica, orientación y posterior direccionamiento de las ciudades fundadas.

El texto se estructura en cuatro apartados, el primero caracteriza el territorio de estudio en términos de localización y procesos históricos previos a la ocupación de la Araucanía. El segundo apartado explica cómo bajo el ideal de la continuidad territorial se instauraron lógicas capitalistas que rearticulaban las economías desde la fundación de ciudades y las nuevas vías de transporte. El tercer apartado sitúa a los mecanismos de división de suelo utilizados por el Chile republicano en la Araucanía del siglo XIX, con respecto a otros estados nacionales que paralelamente desarrollaron procesos similares. El cuarto apartado examina morfológicamente el rol de los trazados ferroviarios en las tramas urbanas de las ciudades fundadas y refundadas en las actuales provincias de Arauco, Malleco y Cautín.

El presente texto se propone el objetivo de analizar los sistemas de instalación urbana en el territorio de la Araucanía, con motivo de identificar los patrones urbanos de instauración dominante, planteándose la hipótesis de que la tipología y disposición de las tramas urbanas en las provincias de Arauco, Malleco y Cautín se relacionan estrechamente con los procesos ferroviarios y de colonización durante y posterior a la Ocupación de la Araucanía.

Marco de referencia teórico

Territorio de estudio: Frontera Araucanía

En términos de ubicación y división administrativa, la región de la Araucanía está localizada al centro-sur de Chile continental, entre la región del Biobío por el norte y la región de los Ríos por el sur, la Cordillera de Los Andes al este y el Océano Pacífico por el oeste. Para efectos de este estudio, el área de análisis alcanza los 37.299 km², comprendiendo las provincias de Arauco (5.457 km²), Malleco (13.433 km²) y Cautín (18.409 km²), herederas del antiguo territorio

⁴ Ian Thomson, *Historia del Ferrocarril en Chile* (Santiago: DIBAM, 2000), acceso el 6 de agosto de 2021, <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-62447.html>.

⁵ Antivil, «Los planos de colonización de Cautín y Malleco: Expresión de la morfología de La Araucanía (1916-1917)», 135-137; Barría, «Trazando la Frontera Araucana, Chile: de las leyes y las divisiones del territorio. 1866-1916», 7-8.

⁶ Fernando De Terán, *El sueño de un orden. La ciudad hispanoamericana* (Madrid: CEHOPU, 1997), 175.

fronterizo de la Provincia de Arauco⁷. La geomorfología que configura al territorio se compone por: planicie litoral y cordillera de la Costa con sus respectivos cordones montañosos, plataformas, terrazas, llanuras y dunas⁸, las fértiles colinas de la depresión intermedia y la cordillera de Los Andes. Los lagos Caburga, Colico y Villarrica por el este; Lanalhue, Lleu-Lleu y Budi por el oeste. Finalmente, los ríos exorreicos de Biobío, Cautín/Imperial y Toltén (Figura 1).

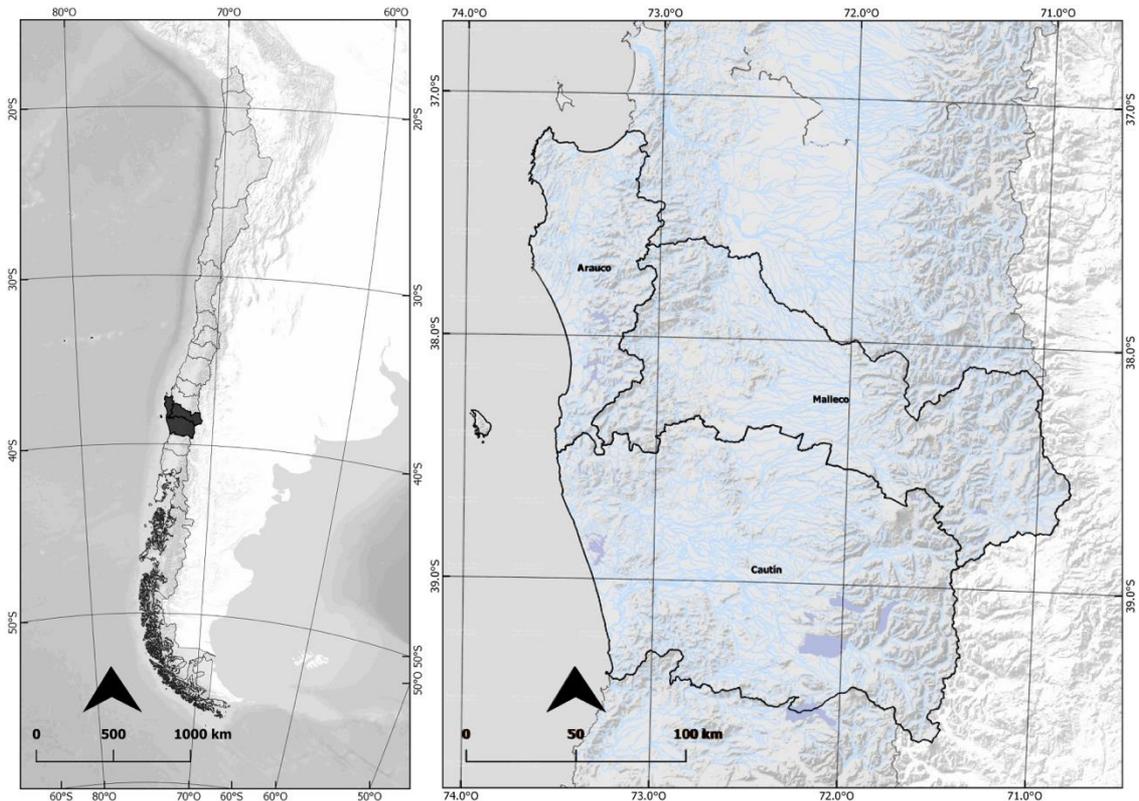


Figura 1. Localización área de estudio, topografía e hidrografía; actuales provincias de Arauco, Malleco y Cautín.
Fuente: Elaboración propia mediante QGIS 2.18.

Parte de las dinámicas territoriales se explican por las preexistencias desarrolladas con anterioridad al siglo XIX. Por un lado, ante un poblamiento mayoritariamente mapuche, sobre los ríos de la Araucanía se desarrollaron prácticas de navegación desde el periodo Arcaico Tardío, donde el río era entendido como un espacio de movilidad y sociabilidad que lograba un rol identitario en la sociedad mapuche⁹. Sin embargo, entre los siglos XVI y XVIII el mundo hispano

⁷ González y Bernedo, «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887», 185.

⁸ Fernando Peña Cortés et. al., «Dinámica geomorfológica de la Costa de La Araucanía», *Revista de geografía Norte Grande*, nº 58 (2014): 241-260, doi: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200013>.

⁹ Miguel Chapanoff. *Navegación fluvial en La Frontera: Procesos de Continuidad y Cambio en las Estrategias de Uso y Navegación en el Espacio Fluvial del Río Imperial a partir del Desarrollo de la Navegación a Vapor (Segunda mitad del*

les otorgó una función estratégica y defensiva que desde la fundación de fuertes y ciudades ribereñas permitió el control de la movilidad, extracción de oro en lavaderos, comercio a una escala mayor y eventual vía de evacuación hacia las ciudades de Valdivia y Concepción. Ejemplo de ello fue el interior de la hoya hidrográfica del río Imperial en los casos de Puerto Saavedra, Trolvolhue, Carahue, Nueva Imperial y Cholchol¹⁰. Por otro lado, tras la Guerra de Arauco la estructura territorial y económica mapuche se desarrolló en sentido este-oeste, donde a partir de los desplazamientos cordilleranos entre la Araucanía y Las Pampas, en el lado argentino, surgió la figura del “maloquero”; caracterizado por los continuos saqueos a estancias ganaderas de Mendoza y Buenos Aires para una posterior comercialización fronteriza mediante el conchavo o trueque, transformando la inicial figura del pastor-agricultor al cazador, y luego al maloquero-conchavador¹¹. Desde finales del siglo XVIII las dinámicas de coexistencia fronteriza en la periferia del imperio hispano se fueron complejizando, el impacto de las malocas en las regiones fronterizas se diferenciaba de la anterior Guerra de Arauco en el sentido de que, al no desarrollarse bajo confrontaciones formales, los efectos además de militares resultaban de carácter económico o social, siendo visibles en los notorios despoblamientos de las áreas fronterizas, las migraciones forzadas de la población hispano-criolla, además de la dislocación de las caravanas comerciales que transitaban desde el puerto de Buenos Aires¹². No obstante, a inicios del siglo XIX dicho despoblamiento generado en La Araucanía y Las Pampas¹³ junto a intereses económicos motivó a los Estados de Chile y Argentina a incorporar sus vastas extensiones territoriales por medio de campañas militares de ocupación y colonización¹⁴, nombradas a modo de eufemismo como “Pacificación de la Araucanía” y “Conquista del Desierto”, respectivamente.

Consolidación estados nacionales siglo XIX: instauración de lógicas capitalistas y rearticulación de las economías a partir de las vías de transporte

Tras la independencia de Chile, el alto grado de integración que había logrado el espacio fronterizo, la complementariedad de las redes indígenas con las redes capitalistas y la articulación de toda la región con el resto de la economía colonial había generado una serie de intereses que nadie quería arriesgar ante la incertidumbre de un proyecto político en cuya gestación no habían participado, logrando cierta oposición de la sociedad regional a los nuevos

Siglo XIX) (Temuco: Museo Regional de la Araucanía. 2008), acceso el 26 de junio de 2021, <https://www.museoregionalaraucania.gob.cl/publicaciones/navegacion-fluvial-en-la-frontera>.

¹⁰ *Ibíd*em, 75.

¹¹ Leonardo León, *Maloqueros y conchavadores en Araucanía y las Pampas, 1700-1800* (Temuco: Universidad de la Frontera, 1990): 65-136, acceso el 28 de diciembre del 2021, <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0008871.pdf>.

¹² *Ibíd*em, 190-195.

¹³ *Ibíd*em, 195.

¹⁴ Pinto, *La formación del Estado...*, 206-207.

procesos emancipatorios¹⁵. Por su parte, la figura mapuche a inicios del siglo XIX destaca por ser incluida tanto al discurso independentista como al proyecto nacional. Bernardo O'Higgins, figura política de Chile en los inicios del siglo XIX, además de conocer las relaciones generadas entre araucanos, pampas, puelches y patagones, les consideraba "chilenos" pese a las fronteras que estaban estableciendo los países aledaños¹⁶. Sin embargo, las intenciones del Estado chileno cambiaron drásticamente a finales de la década de 1850; el impacto de la crisis de 1857 sobre el mercado cerealero, la Revolución Constituyente de 1859 y la autoproclamación de Orélie Antoine I como rey de la Araucanía y la Patagonia en 1860, incrementaron las inestabilidades político-económicas previo a la ocupación¹⁷.

A consecuencia de lo anterior y bajo la idea de consolidar la continuidad territorial del país en sentido norte-sur¹⁸, se inició la ocupación militar por medio de las siguientes acciones: avance y ocupación del área costera en la zona conocida como "Baja Frontera" en los sectores de Lebu, Quidico y Toltén (1866 y 1867); desplazamiento de la línea fronteriza desde el río Bío-Bío hacia la zona conocida como "Alta Frontera", cuyo punto de origen es Angol, y se encamina desde los ríos Malleco (1867 y 1868), Traiguén (1878) y Cautín (1880 y 1881)¹⁹; la incorporación administrativa mediante la conformación de provincias de Malleco y Cautín (1887)²⁰; avance fluvial mediante la construcción de puertos en distintos puntos del río Imperial (1888)²¹; y la construcción de líneas ferroviarias al sur del río Malleco (1890)²².

Respecto a este último punto, es pertinente mencionar que la construcción de líneas ferroviarias se realizó por la Empresa de Ferrocarriles del Estado en la Red Sur (Figuras 2 y 3), y por iniciativas de origen privado, como en los casos de la Compañía Carbonífera *The Arauco Co. Ltda.* (1884) entre Concepción y Curanilahue²³, y *The Chilean Eastern Central Railway Company* (1908) en el ramal Lebu Los Sauces²⁴.

¹⁵ Jorge Pinto, «Concepción y la Araucanía en el siglo XIX, un proceso de regionalización frustrado», en *Región y Nación La Construcción provincial del Chile Siglo XIX*, ed. por Armando Cartes Montory (Santiago: Editorial Universitaria, 2020), 321-358.

¹⁶ Pinto, *La formación del Estado...*, 64.

¹⁷ Hamish Stewart, «Alberto Blest Gana y el Rey de La Araucanía y Patagonia», *Revista De Historia* 15, n°1 (2005): 43-49, doi: <https://doi.org/10.29393/RH15-4ABHS10004>.

¹⁸ Antivil, «Los planos de colonización de Cautín y Malleco: Expresión de la morfología de La Araucanía (1916-1917)», 135.

¹⁹ Wladimir Antivil «Una mirada a La Araucanía: Construcciones territoriales en la colonización chilena en el siglo XIX», *Revista Urbano* 35, n°20 (2017):11, doi: <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.01>.

²⁰ González y Bernedo, «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887», 187.

²¹ Chapanoff, «Navegación fluvial en La Frontera: Procesos de Continuidad y Cambio en las Estrategias de Uso y Navegación en el Espacio Fluvial del Río Imperial a partir del Desarrollo de la Navegación a Vapor (Segunda mitad del Siglo XIX)», 75.

²² Flores, «La Araucanía y la construcción del sur de Chile», 3.

²³ Thomson, *Historia del Ferrocarril en Chile...*, 64.

²⁴ *Ibidem*, 65.

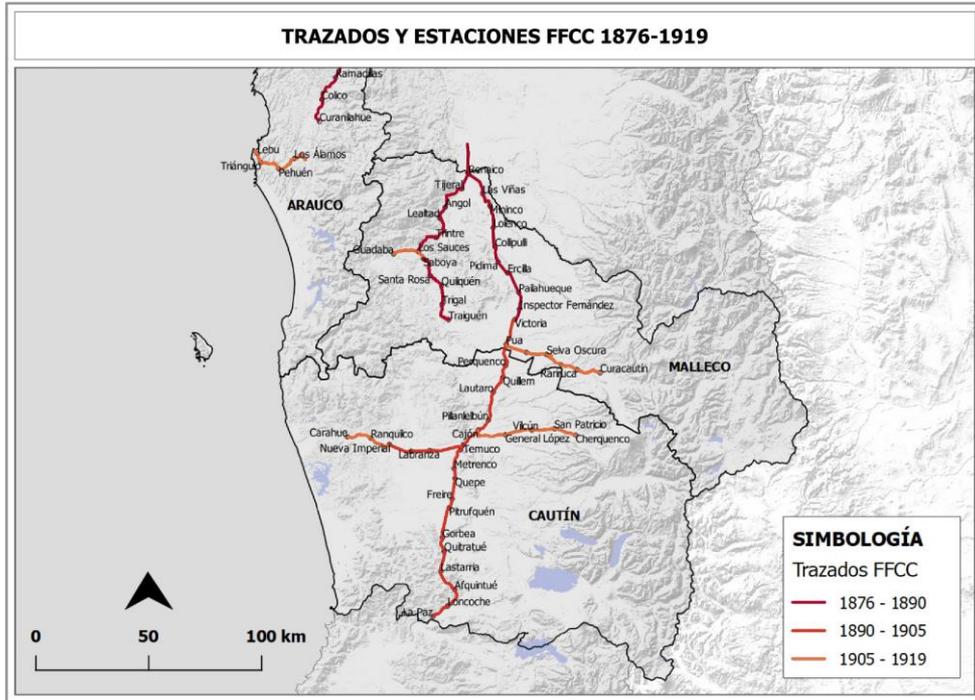


Figura 2. Trazados y estaciones FFCC entre 1876 y 1919. Fuente: Elaboración propia mediante QGIS 2.18.

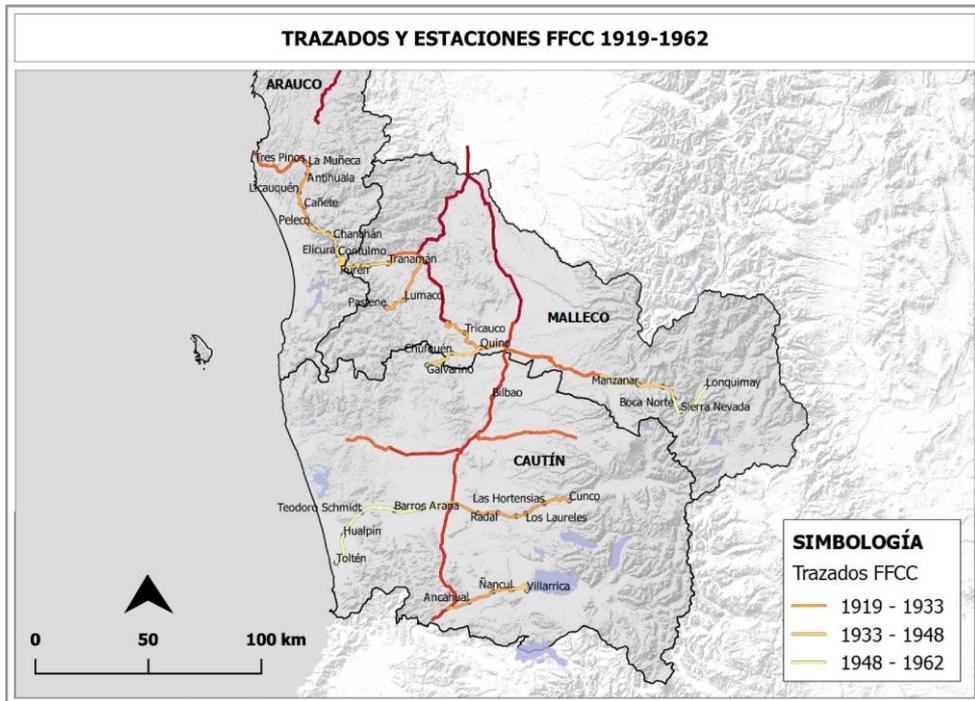


Figura 3. Trazados y estaciones FFCC entre 1919 y 1962. Fuente: Elaboración propia mediante QGIS 2.18.

De manera consecutiva, con motivo de integrar las tierras de la Araucanía al mercado capitalista, el Estado chileno favoreció la instalación de inmigrantes creando agencias de colonización y repartiendo sitios en poblados e hijuelas en áreas rurales²⁵, en desmedro de una población mapuche desplazada y radicada en reducciones indígenas, cuyas tierras eran de menor calidad para el cultivo. Por consiguiente, la inicial estructura ganadera mapuche fue desplazada por otra de tipo predominantemente agrícola, propia de los agricultores chilenos y/o colonos europeos, constituyendo a la Araucanía como una región proveedora de cereales, ganadería y madera para las ciudades de la zona central y los centros mineros del cobre al norte del país²⁶.

Sistemas de instalación urbana: provincia, hijuela y manzana

Las reestructuraciones político-administrativas y los mecanismos de división de suelo utilizados en el Chile republicano respondieron a una operación estatal motivada por fines económicos de actores privados en conjunto al ideal de generar continuidad territorial a través de la implantación del modelo provincial francés²⁷. No obstante, la mensura de los planos catastrales de la Inspección General de Colonización e Inmigración elaborados por Nicanor Boloña para las provincias de Arauco, Malleco y Cautín (Figura 4) permiten evidenciar de manera morfológica los criterios empleados durante el proceso de conquista y colonización del Estado chileno²⁸. De manera general se distinguen dos tipos de líneas o trazados: rectilínea y línea ajustada a los accidentes geográficos²⁹. A partir de ello define cuatro condicionantes que se repiten sobre las cartas de colonización: orientación hacia el norte magnético, división a través de grandes fajas de río a río, puntos bajos o cursos de agua, y finalmente, algunos puntos altos que fueron utilizados como referencia para trazar líneas. Sumado a lo anterior, las ciudades y poblados lograron distintos tipos de jerarquía en función de su posición dentro del sistema y de la concentración de actividades comerciales y financieras de la producción agraria, ganadera y forestal. Desde otro punto de vista, se considera a la ciudad como elemento articulador y configurador de las políticas de territorialización, en su mayoría bajo las lógicas del damero que, a su vez, condiciona su desarrollo morfológico por la implantación de la infraestructura ferroviaria³⁰. Sin embargo, pese a que la cuadrícula era la forma de organización más utilizada

²⁵ Tirza Barría Catalán, «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado: la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916: Chile» (tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2021), 147-177, <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/62930>.

²⁶ Flores, «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte», 1; Leonardo León, «Tradición y modernidad: vida cotidiana en la Araucanía (1900-1935)», *Revista Historia* 40, n° 2 (2007): 333-378. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942007000200004>.

²⁷ González y Bernedo, «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887», 181.

²⁸ Jaime Flores. «Mapas para el Estado: La representación de la Araucanía: 1836-1916», *Scripta Nova* 21, n°562 (2017): 20-22, acceso el 16 de julio de 2022, <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/18344/20889>.

²⁹ Antivil, «Los planos de colonización de Cautín y Malleco: Expresión de la morfología de La Araucanía (1916-1917)», 143.

³⁰ Barría, «Trazando la Frontera Araucana, Chile: de las leyes y las divisiones del territorio. 1866-1916», 4-6.

para disponer las manzanas y sus respectiva división en solares y lotes, en el área estudiada se encuentran dos ciudades que utilizan una distribución radial: La planta en elipse de Lonquimay (antiguamente llamada Villa Portales)³¹, y la planta de Pitrufoquén (anteriormente Lisperguer), en la que emulando cierto estilo de urbanismo barroco³², las manzanas son cruzadas por 2 avenidas diagonales que se interceptan en la plaza de armas, circunvaladas por una avenida en forma de óvalo.

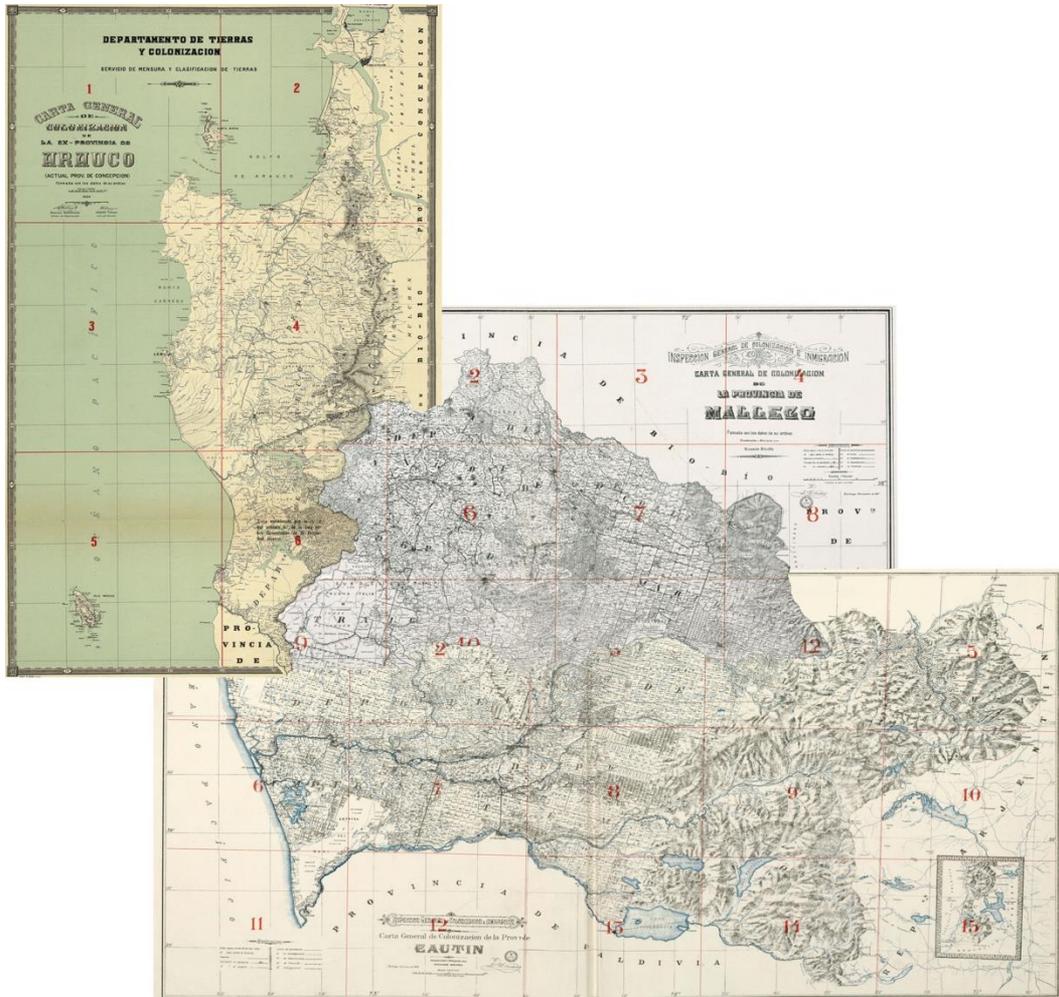


Figura 4. Ensamble Carta General Colonización dibujadas por Nicanor Boloña para las provincias de Arauco (1929), Malleco (1917) y Cautín (1916). Fuente: Barría. 2021, «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado», 27.

³¹ Barría Catalán, «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado: la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916: Chile», 80.

³² Gonzalo Cerda Brintrup, «Pitrufoquén Urbanismo Barroco en la Araucanía», *Arquitecturas del Sur* 6, n°15 (1990): 16, acceso el 6 de julio de 2021, <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/989>.

Patrones urbanos de instauración dominante en suelo americano poscolonial

Tras los procesos independentistas, las nacientes repúblicas tendieron a utilizar mecanismos similares de división y ocupación efectiva de los territorios. A manera de ejemplo se menciona el caso de la Ley de Inmigración y Colonización en la Argentina de 1876. A la tradición borbónica se sumó la escuela francesa y su respectiva revitalización del concepto de cuadrícula, la ley de 1876 definió un modelo similar al utilizado por las *company towns* estadounidenses privilegiando la relación de la trama urbana con el ferrocarril para facilitar el transporte de la producción agrícola³³.

El modelo consistía en una serie de cuadrados concéntricos ordenados por dos ejes perpendiculares, subdividiendo la modulación desde los ejidos rurales hasta los lotes urbanos (Figura 5), en parte favorecido por las características físicas de la extensa llanura pampeana y el clima templado seco³⁴.

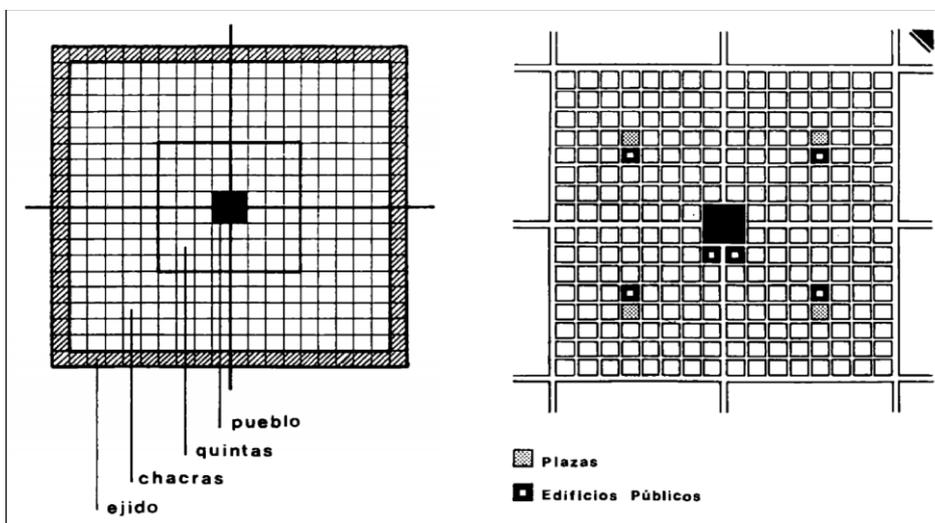


Figura 5. Modelo ciudad territorial republicana y modelo urbano. Ley de Colonización 1876, Argentina. Fuente: Morosi & Vitalone. 1993. "Perduración de las normas indianas en el urbanismo argentino", p.17.

La ocupación se produjo mediante la fundación de ciudades a las que se les asignó un rol administrativo sobre un territorio definido, y no como resultado de ciudades surgidas como un mercado de la producción de un área rural. Así, la definición de una economía agroexportadora en conjunto a la incorporación de la infraestructura ferroviaria generó nuevos centros urbanos

³³ Fernando Aliata, «Un territorio en movimiento. La pampa bonaerense entre la colonización borbónica y el desarrollo del capitalismo agrario pampeano», *Estudios del hábitat* 14, n° 2 (2016): 1-17, acceso el 30 de agosto de 2021, <https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e002>.

³⁴ Mónica Martínez, «Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930)», *Registros. Revista De Investigación Histórica*, n° 10 (2013): 38-59, acceso el 4 de septiembre de 2021, <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/68>.

o desarrolló los previamente existentes, modificando la organización territorial colonial para dar paso al capitalismo agrario pampeano³⁵.

Metodología

Desde una aproximación cuantitativa se analiza comparativamente un total de 116 localidades ubicadas entre las provincias de Arauco, Malleco y Cautín, tomando como referencias específicas la aproximación metodológica propuesta por Mónica Martínez³⁶ y María Elena Foglia³⁷, las cuales caracterizan las tramas urbanas en base a tres categorías generales que posteriormente se subdividen en siete tipologías: a) Colonial, refiriéndose a las ciudades fundadas en periodo hispano con una trama de cuadrícula. b) Ferroviario, cuya estación de ferrocarril se emplazó de manera central o al límite de la ciudad, además de complementarse o no con las plazas de armas o republicanas. c) Posterior a 1883, considerando a las localidades fundadas una vez finalizado el proceso ocupación de la Araucanía, con todo el territorio araucano anexado por el estado chileno y cuyo protagonismo del ferrocarril fue menor que en las tipologías anteriores.

Seguido de ello se realiza un levantamiento planimétrico desde QGIS, elaborando una síntesis gráfica con las 5 morfologías de tramas urbanas más representativas de cada tipo. Para definir la cantidad de manzanas representadas se consideraron prioritariamente las Cartas Generales de Colonización dibujadas por Nicanor Boloña a inicios del siglo XX. No obstante, para las localidades que no estuvieron contempladas en aquellos documentos se recurrió a planos de similar periodo elaborados por la Asociación Chilena de Aseguradores contra Incendio, para en último caso utilizar el software Google Earth Pro e interpretar las imágenes satelitales obtenidas del visor histórico.

Resultados

El poblamiento y ordenamiento del territorio en el siglo XIX, tiene como protagonista a la ciudad, espacio de articulación para el desarrollo de nuevas economías y la instalación del aparato burocrático estatal (Núñez, 2010)³⁸. En este sentido, de la descripción de las Cartas Generales de Colonización se observa que la ciudad se constituyó como una estrategia de poder y dominio que colaboró en configurar un tipo de orden y sentido territorial. Los resultados muestran que las ciudades fundadas durante el siglo XIX se constituyen como un elemento articulador

³⁵ Aliata, «Un territorio en movimiento. La pampa bonaerense entre la colonización borbónica y el desarrollo del capitalismo agrario pampeano», 10.

³⁶ Martínez, «Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930)», 38-59.

³⁷ María Elena Foglia et al., «Bases para una historia urbana. Provincia de Córdoba, Argentina», *Cuadernos de Investigación Urbanística* n° 37 (2009): 7-17, acceso el 01 de septiembre de 2021, <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/920/935>.

³⁸ Andrés Núñez, «La ciudad como sujeto: formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX», *Revista Geografía Norte Grande* 46 (2010): 45-66, doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000200003>.

fundamental en la reconfiguración de las relaciones político-económicas entre el Estado chileno y la Araucanía. Mientras la topografía y localización de las ciudades inicialmente fundadas en periodo español y colonial condicionan la disposición de los trazados ferroviarios hacia las periferias, las nuevas ciudades construidas durante la Ocupación de la Araucanía estructuran su trama urbana en función de la ubicación de las estaciones, favoreciendo la comunicación entre las vías y las áreas productivas. A continuación, se presentan los tres modelos generales y su respectiva subdivisión en siete tipologías:

Modelo colonial

Corresponden a localidades que fueron fundadas en periodo de conquista y colonia española (1553-1810), cuyo rol principal de la ciudad era de carácter defensivo y militar ante las continuas arremetidas mapuche. Los criterios de implantación que primaron fueron la ubicación en áreas con dominio visual, preferentemente acompañadas de algún fuerte, además de la localización en torno a vías fluviales para facilitar la navegación hacia otros puertos en caso de huida³⁹. Desde el punto de vista morfológico, se utilizó la cuadrícula con manzanas de 80 a 125 metros por lado, con una orientación de la trama que en algunos casos reconocía el norte geográfico (Cañete), pero que principalmente se ajustaba funcionalmente a la orientación del curso de agua inmediato.

Tipología 1: cuadrícula⁴⁰

Gran parte de las ciudades al sur del río Biobío fundadas en periodo colonial fueron destruidas tras la victoria mapuche de 1598 en la Batalla de Curalaba, y posteriormente refundadas desde 1860 durante el proceso de ocupación. Precisamente, en dicho periodo es cuando se incorpora la estación ferroviaria al tejido urbano que, para estos casos, ajustó su trazado a la trama existente ubicando la estación en las periferias urbanas y prefiriendo terrenos con baja inclinación topográfica, sobre todo en localidades cercanas a la Cordillera de la Costa (Figura 6).

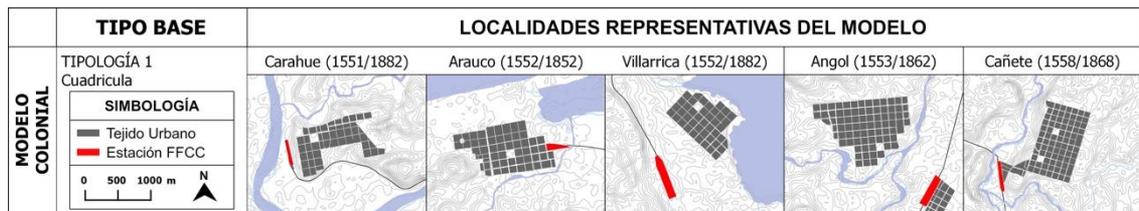


Figura 6. Modelo Colonial. Fuente: elaboración propia mediante QGIS 2.18

³⁹ Diego Barros Arana, Historia General de Chile. Vol. I (Santiago: Editorial Universitaria, 1884): 306.

⁴⁰ 6 localidades: Arauco, Cañete, Carahue, Villarrica, Angol, Purén

Modelo republicano originado en el trazado ferroviario

A partir de la década de 1860 las tramas urbanas originadas en el ferrocarril incorporaron la estación desde sus inicios en localizaciones de mayor jerarquía urbana que las utilizadas en el período colonial. Esto se evidencia por la ubicación de la estación al interior de la trama urbana, la relación con espacios públicos relevantes como las plazas de armas, así como también por el uso de geometrías que varían del damero tradicional al incorporar diagonales. Este hecho se advierte en los casos de Pillanlelbún y Pitrufrquén, respectivamente, donde la estación logra un rol ordenador que se complementa al uso de la plaza central (Figura 7).

	TIPO BASE	LOCALIDADES REPRESENTATIVAS DEL MODELO				
MODELO ORIGINADO EN EL TRAZADO FERROVIARIO	TIPOLOGÍA 2 FFCC al límite SIMBOLOGÍA ■ Tejido Urbano ■ Estación FFCC 0 500 1000 m N	Mininco (1764)	Los Sauces (1874)	Lautaro (1881)	Curacautín (1882)	Los Laureles (1924)
	TIPOLOGÍA 3 FFCC al centro, una plaza	Victoria (1881)	Pillanlelbún (1881)	Púa (1883)	Perquenco (1894)	Gorbea (1895)
	TIPOLOGÍA 4 FFCC al centro, dos plazas	Traiguén (1878)	Nva. Imperial (1882)	Renaico (1884)	Pitrufrquén (1898)	Loncoche (1900)

Figura 7. Modelo Republicano Fuente: elaboración propia mediante QGIS 2.18

Tipología 2: FFCC en el límite⁴¹

Tanto la estación como el trazado ferroviario actuaron como límite direccionando el crecimiento urbano a través de su recorrido. El tipo de morfología urbana predominante es la planta tipo damero cuya orientación está determinada, en primer lugar, por la dirección del trazado ferroviario (17); en segundo lugar, por la inclinación de la topografía y los cuerpos de agua (8) y, en tercer lugar, por el norte geográfico (7).

⁴¹ 32 localidades: Lebu, Freire, Lautaro, Padre Las Casas, Temuco, Teodoro Schmidt, San Patricio, Collipulli, Curacautín, Ercilla, Galvarino, Los Sauces, Pastene, Malalcahuello, Trintre, Tijeral, Mininco, Quino, Cullinco, Selva Oscura, Rariruca, Manzanar, Pailahueque, Quepe, Hualpín, Barros Arana, Radal, Choroico, Los Laureles, Las Hortensias, La Paz, Ñancul.

Tipología 3: FFCC al centro, una plaza⁴²

La ubicación de la estación al centro de la ciudad refleja el rol económico-administrativo que los nuevos espacios urbanos representaron para los entornos productivos del siglo XIX. Sin embargo, para las ciudades de mayor complejidad, el recorrido del ferrocarril actúa como barrera fraccionando la trama urbana y limitando las relaciones internas. En cuanto a la morfología, predomina la planta en damero con variaciones en su orientación por: dirección del trazado ferroviario (5), norte geográfico (4), cercanía a ríos (2). En línea con lo anterior, destaca el caso de Victoria, donde la rigidez por mantener una estructura en trama cuadriculada alineada al norte causa discontinuidades en las calles al momento de encontrarse con el río Traiguén (Figura 8).



Figura 8. Discontinuidades trama Victoria, río Traiguén al norte. Fuente: elaboración propia mediante QGIS 2.18 y Street View Google Maps. 2013.

Tipología 4: FFCC al centro, dos plazas

La infraestructura ferroviaria ingresa a la ciudad de manera similar a la tipología anterior; sin embargo, se diferencian en que las localidades de mayor complejidad funcional cuentan con una

⁴² 11 localidades: Los Álamos, Cunco, Pillanlelún, Gorbea, Huiscapí, Perquenco, Vilcún, Victoria, Púa, Cherquenco, Lastarria.

plaza o espacio público adicional a la plaza fundacional, frente a la estación de ferrocarril. Con respecto a las morfologías de la trama urbana, junto a la cuadrícula se añaden plantas de tipo irregular y radial, tal como el caso de Pitrufquén, ciudad fundada en 1898 bajo el nombre de “Lisperger”, que además de incorporar el ferrocarril en su composición, cuenta con dos diagonales que confluyen axialmente hacia la plaza central mostrando cierta influencia barroca.

Modelo republicano posterior a 1883

Se considera a las tipologías de crecimiento urbano donde el ferrocarril tuvo menor o nulo protagonismo, una vez finalizadas las últimas campañas del proceso de Ocupación en La Araucanía.

Tipología 5: Sin FFCC⁴³

Corresponde a localidades que, a nivel provincial, en su mayoría se localizan de manera periférica a la Línea Central que estructura la Araucanía en sentido norte-sur. Por un lado, el ferrocarril no se planteó desde sus inicios y la posterior ubicación de la estación se estableció a las afueras de la trama urbana para facilitar un adecuado desarrollo del trazado ferroviario (Lumaco, Lonquimay, Contulmo). Por otro lado, se presentan localidades inmediatas a cuerpos de agua en las que durante el siglo XIX no llegó el ferrocarril y primó el acceso por transporte fluvial (Nehuentué, Cholchol, Pucón).

Tipología 6: Paraderos Agrarios⁴⁴

De las siete tipologías definidas, la de paraderos agrarios fue la más recurrente. Con una morfología determinada por trazado ferroviario, dichas localidades no superan las veinte manzanas y se caracterizan por su ubicación en entornos productivos de madera o cereal (Figura 8).

Tipología 7: Irregular⁴⁵

A diferencia de las tipologías anteriores, las de tipo irregular escapan tanto de los precedentes teóricos de las Leyes de Indias en periodo colonial, como de la cuadrícula del periodo republicano. Corresponden a localidades de baja complejidad urbana donde la organización predominante es de tipo lineal, cuya adición de segmentos responde de manera orgánica ante direccionamientos de los cuerpos fluviales e inclinación de la topografía.

⁴³ 15 localidades: Tirúa, Cholchol, Melipeuco, Pucón, Puerto Saavedra, Nehuentué, Puerto Domínguez, Toltén Viejo, Nueva Toltén, Los Boldos, Lumaco, Contulmo, Labranza, Villa García, Lonquimay

⁴⁴ 39 localidades: Colico, La Muñeca, Antihuala, Pehuén, Triángulo, Licauquén, Peleco, Huilquehue, Lanalhue, Chanchán, Elicura, Nahuelbuta, Tranamán, Guadaba, Saboya, Lealtad, Las Viñas, Lolenco, Pidima, Santa Rosa, Quilquén, Trigal, Chufquén, Tricauco, Quillem, Cautín, Boca Norte, Sierra Nevada, Inspector Fernández, Cajón, General López, Ranquilo, Boroa, Metrenco, Martínez de Rosas, Allipén, Quitratué, Afquintué, Ancahual.

⁴⁵ 7 localidades: Curarrehue, Laraquete, Carampangue, Ramadillas, Tres Pinos, Trovolhue, Queule.

Ahora bien, cabe destacar el caso de Curarrehue, comuna ubicada al oriente de Villarrica en las cercanías de la Cordillera de los Andes, puesto que su poblamiento a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX respondió a desplazamientos de familias mapuches que se alejaban del proceso de ocupación que ocurría en la depresión intermedia⁴⁶.

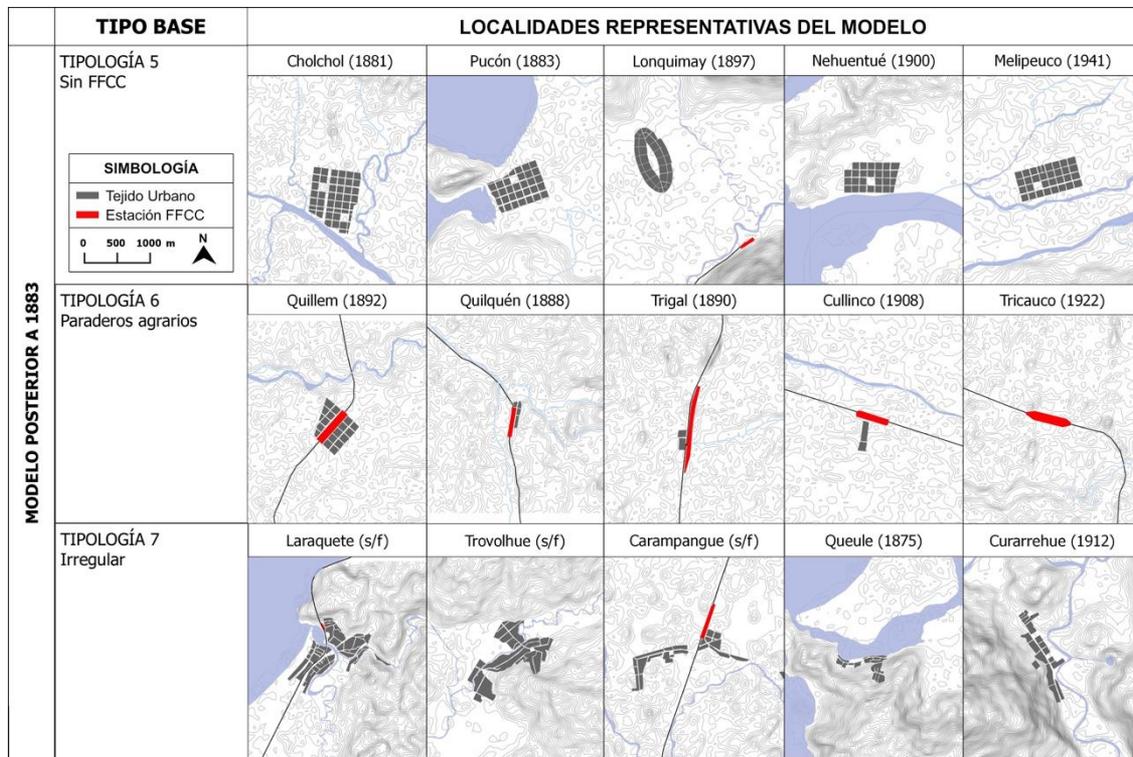


Figura 9. Modelo Posterior a 1883. Fuente: elaboración propia mediante QGIS 2.18.

Discusión

Tras revisar los resultados desde una escala provincial, un primer elemento a considerar es el rol logrado por los ríos para la ordenación del territorio. Desde el siglo XIX los ríos de La Frontera, además de actuar como una primera vía de penetración territorial⁴⁷, fueron protagonistas de la división provincial por el establecimiento de grandes fajas de río a río, así como también mediante la parcelación de sus riberas con dimensionamientos que facilitaron los procesos de

⁴⁶ Viviana Huilñir Curío, «Movilidades mapuches en los andes del sur de Chile: el caso de una comunidad mapuche de Curarrehue, región de la Araucanía», Revista LIDER 33, n° 20 (2018): 41-66, acceso el 16 de junio de 2021, <https://www.revistaliderchile.com/index.php/liderchile/article/view/25>.

⁴⁷ Chapanoff, «Navegación fluvial en La Frontera: Procesos de Continuidad y Cambio en las Estrategias de Uso y Navegación en el Espacio Fluvial del Río Imperial a partir del Desarrollo de la Navegación a Vapor (Segunda mitad del Siglo XIX)», 73-74.

reducción y colonización⁴⁸. Incluso al considerar el punto de vista morfológico, la presencia de cuerpos fluviales incidió en la orientación del tejido urbano más allá del inicial criterio de alinear las ciudades con el norte geográfico. Un segundo elemento que considerar, se refiere al posicionamiento de las nuevas localidades en el territorio a colonizar, donde las localidades surgidas a partir del ferrocarril y de paraderos agrarios evidencian la idea de que en la reestructuración económica de los territorios primó el rol productivo por sobre el civil y, que las vías ferroviarias se trazaron no para unir centros de población sino para crearlos⁴⁹. No obstante, existen particularidades como los casos de Púa y Victoria (Figura 7); pese a que Púa es la localidad donde se produce el cruce entre la Línea Central y la Línea Transversal con los ramales hacia Traiguén (poniente) y Lonquimay (oriente), es en Victoria donde se genera el transbordo hacia ambos ramales. Se infiere que por sobre la localización funcional ferroviaria de Púa primó la jerarquía urbana ofrecida por Victoria.

Respecto a las morfologías de la trama urbana de las ciudades, los resultados indican que prevaleció el uso de la cuadrícula, pero su orientación más allá del norte magnético o geográfico, en la mayoría de los casos se ajustó funcionalmente según la dirección de los cursos de agua y la elevación topográfica en las cordilleras de la Costa y los Andes, salvo el caso de Victoria indicado anteriormente. En este punto, la estrategia en la Araucanía se diferencia del proceso urbanizador que desarrollaba paralelamente Argentina por la Ley de Inmigración y Colonización de 1876⁵⁰, puesto que la vasta extensión del valle pampeano facilitó un desarrollo horizontal de la cuadrícula y sus ejidos de manera más ajustada a la regularidad geométrica. De igual manera los resultados permiten entender al espacio urbano como una representación física de la administración estatal en la Araucanía, en la que el grado de consolidación formal de las ciudades estuvo influenciado por el éxito de los procesos de expansión económica que motivó los desplazamientos rural-urbanos de colonos chilenos y extranjeros⁵¹. Por el contrario, las morfologías irregulares de localidades periféricas como Queule o Curarrehue se condicen con los argumentos de Viviana Huiliñir en que la población mapuche desplazada de las áreas centrales aprovechó la ausencia estatal para lograr nuevos asentamientos⁵².

⁴⁸ Antivil, «Los planos de colonización de Cautín y Malleco: Expresión de la morfología de La Araucanía (1916-1917)», 134-150.

⁴⁹ Barría, «Trazando la Frontera Araucana, Chile: de las leyes y las divisiones del territorio. 1866-1916», 9.

⁵⁰ Foglia et al., «Bases para una historia urbana. Provincia de Córdoba, Argentina», 17; Martínez, «Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930)», 50.

⁵¹ Flores, «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte», 2.

⁵² Huiliñir Curío, «Movilidades mapuches en los andes del sur de Chile: el caso de una comunidad mapuche de Curarrehue, región de la Araucanía», 41-66.

La cuadrícula como instrumento

La mayoría de las ciudades analizadas tuvieron en común la consideración de una estrategia de fundación que inicialmente aspiraba más a dominar que a servir, aunque posteriormente fueron transmutando su rol dominante, según cada caso, a centros económicos, administrativos y políticos. En continuidad con la lógica militar de los campamentos romanos estructurados en base a sistemas de retícula ortogonal a partir del *cardo* y *decumanus*, la cuadrícula vino a consolidar históricamente este modelo y su funcionalidad militar y cívica en la implantación de la ciudad hispanoamericana. Ya en el período colonial el llamado “sueño de un orden”⁵³ gozaba del prestigio de ser una traza rápida⁵⁴, homogénea, pretendidamente igualitaria, y capaz de transmitir ideales racionalistas urbanos que trataban con similares cualidades los problemas de superficies, subdivisiones prediales, jerarquías, accesibilidad y orientación. Su geometría ortogonal, en oposición a los relieves y formas de la orografía, era en sí misma una señal de dominio de la naturaleza que organizaba los nuevos espacios, privados y públicos, como agentes significativos y esenciales de la implantación estatal. El uso de este patrón en Hispanoamérica otorgó gran flexibilidad para los diversos asuntos urbanos, estableciendo una notable capacidad de adecuación y síntesis, consolidando lo que A.E.J. Morris definió como “la supremacía de la ciudad sobre el campo”⁵⁵.

Rol de las estaciones ferroviarias como iniciadoras de sistemas urbanos

Se trata de instalaciones de uniformidad tipológica relativa, de gran similitud y magnitud, que se imponen en el territorio como un lenguaje homogéneo en representación de un mandante superior, el Estado. Propiciaban sistemas edificatorios que denotaban el rol económico de cada asentamiento, donde generalmente confluyeron bodegas, puertos fluviales, molinos, etc., generando urbanidades de cierta complejidad.

El uso de reiterativas tipologías ferroviarias, estaciones y bodegas, también son expresión del deseo por la homogeneización política bajo dominio estatal. Por un lado, se evidencia por el rol articulador que logró su presencia a nivel provincial en la Araucanía primero en sentido nortesur y luego en sentidos oriente-poniente. Mientras que, de manera contraria, en las localidades periféricas donde el ferrocarril se ausentó, la población mapuche desplazada logró asentarse de manera lejana a la impronta estatal, tanto en funcionalidad a escala provincial, como en lo inmediato de las morfologías urbanas regulares.

⁵³ De Terán, *El sueño de un orden...*

⁵⁴ Anthony Edwin James Morris, *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución industrial* (Barcelona: Gustavo Gili, 1984): 347.

⁵⁵ *Ibidem*, 375.

El alcance de las Cartas Generales de Colonización

En rigor, la Inspección General de Colonización e Inmigración tuvo como finalidad catastrar y mensurar las reparticiones tanto públicas como particulares por encargo de la Comisión Parlamentaria de Colonización en 1912⁵⁶. La figura de Nicanor Boloña cobra relevancia al ser el cartógrafo encargado de aquel trabajo.

Las Cartas de Colonización para las provincias de Malleco, Cautín y Biobío, elaboradas por Boloña entre 1915 y 1923, no solo conforman una operación política, militar y territorial, sino que reparten el suelo como una operación económica; acciones de gran alcance en el dominio de estos territorios. Dan reglas para la tenencia de la tierra y la reparten de acuerdo con destinatarios diversos (colonos, mapuche, empresarios chilenos, etc.). Distingue entre mapuches, a quienes da propiedades irregulares asociadas a accidentes geográficos; y, por otra parte, otorga subdivisiones regulares por medio de subastas a grandes empresarios, las más grandes, y las menores a colonos europeos según criterios económicos y funcionales. En este sentido, la geometría es un hecho morfológico significativo que entra en concordancia con los diversos usuarios de la tierra.

La política de ocupación de la Araucanía, si bien fue un cometido estratégico del Estado republicano unificado realizado en un lapso definido (1861-1883), no fue un proceso espacial homogéneo. No obstante, en algunos casos, las infraestructuras ferroviarias tuvieron formas de estandarización tipológica sobrellevadas generalmente sobre las estaciones ferroviarias, lo que no implica que el encuentro espacial entre infraestructura productiva ferroviaria y la ciudad fuese un proceso uniforme. Las ciudades instaladas para la ocupación estatal, fundadas o refundadas, respondían a estrategias de dominio militar y productivo, cuyas diversas condiciones geográficas, a diferencia del caso argentino, determinaban formas y variados modelos urbanos asociados a las particularidades del paisaje: ríos, quebradas, planicies, valles, etc. De modo que, a igual cometido, diversidad de respuestas; revelando así una notable capacidad técnica de las instituciones de adaptarse en un medio disímil. De una u otra forma, el Estado resolvía y exploraba, o viceversa, según cada caso, pero sobre la base del dominio y la explotación de la tierra.

Asimismo, es posible establecer que en aquellos casos en que las estaciones ferroviarias se establecieron en el centro o pericentro de la ciudad, promovieron un desarrollo dinámico que involucró a sus agentes productivos como también a su sociedad urbana. Por el contrario, cuando las instalaciones ferroviarias, infraestructura fundamental para la economía, privilegiaron distancias importantes, el desarrollo en expansión de la ciudad fue ralentizado.

⁵⁶ Barría Catalán, «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado: la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916: Chile», 128.

Consideraciones finales

Relacionado con la corriente interpretativa de la construcción histórica de la ciudad republicana en América Latina, este trabajo ha contribuido a profundizar los estudios cartográficos, históricos y de transformación territorial, que han abordado la Araucanía, avanzando hacia análisis de la configuración de las ciudades y la escala urbana, específicamente en la capacidad de interpretar las circunstancias espaciales del encuentro entre trama de la ciudad y sus conexiones con infraestructuras ferroviarias; una especie de conjunción entre espacio cívico y dispositivo tecnológico reflejo de la modernización del Estado y la extensión del capital. Por cuestiones de definición del alcance y delimitación de este trabajo, el análisis desarrollado no consideró avanzar hacia estudios de detalles de casos a nivel de subdivisión predial o lotes al interior de la manzana como unidad de reparto, lo que resultaría del mayor interés para indagar a futuro, especialmente en los espacios públicos; equipamientos y demás elementos que a nivel de tejido urbano fueron consolidando la presencia del Estado chileno en la Araucanía.

Referencias

Artículos de revista en línea

- Aliata, Fernando. «Un territorio en movimiento. La pampa bonaerense entre la colonización borbónica y el desarrollo del capitalismo agrario pampeano». *Estudios Del hábitat* 14, n°2 (2016): 1-17, acceso el 30 de agosto del 2021, <https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e002>
- Antivil Marinao, Wladimir. «Los planos de colonización de Cautín y Malleco: Expresión de la morfología de La Araucanía (1916-1917)». *Revista de Urbanismo* 42 (2020): 134-150, doi: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55710>.
- Antivil Marinao, Wladimir. «Una mirada a La Araucanía: Construcciones territoriales en la colonización chilena en el siglo XIX». *Revista Urbano* 35, n°20 (2017): 06-17, doi: <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.01>.
- Cerda, Gonzalo. «Pitrufquén Urbanismo Barroco en la Araucanía». *Arquitecturas del Sur* 6, n°15 (1990): 16, acceso el 6 de julio de 2021, <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/989>.
- Flores, Jaime. «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte». *Scripta Nova* 16, n° 418 (2012), acceso el 18 de noviembre de 2021, <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14800>.
- Flores, Jaime. «Mapas para el Estado. La representación de la Araucanía: 1836-1916». *Scripta Nova* 21, n° 562 (2017), acceso el 16 de julio de 2022, <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/18344>.
- González Leiva, José y Bernedo Pinto, Patricio. «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887». *Revista de Geografía Norte Grande* 54 (2013): 179-198, doi: <https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000100010>.
- Foglia, Maria Elena, Sara Rossi, Josefa Martínez, David Malik Tchara, Mario Donicelli, Marcela Baliano, Carolina Peralta, Mónica Sánchez, Fernando Díaz, Gabriela Pestrin, Aurora Bruno, Tito Gastaldi y Cristina Rearte. «Bases para una historia urbana. Provincia de Córdoba, Argentina». *Cuadernos de*

- Investigación Urbanística* 37 (2009): 7-17, acceso el 01 de septiembre de 2021, <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/920/935>.
- Huilíñir Curío, Viviana. «Movilidades mapuches en los andes del sur de Chile: el caso de una comunidad mapuche de Curarrehue, región de la Araucanía». *Revista LIDER* 33, n° 20 (2018): 41-66, acceso el 16 de junio del 2021, <https://www.revistaliderchile.com/index.php/liderchile/article/view/25>.
- León, Leonardo. «Tradición y modernidad: vida cotidiana en la Araucanía (1900-1935)». *Revista Historia* 40, n° 2 (2007): 333-378, doi: <https://doi.org/10.4067/S0717-71942007000200004>.
- Martínez, Mónica. «Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930)». *Registros. Revista De Investigación Histórica*, n° 10 (2013): 38-59, acceso el 4 de septiembre de 2021, <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/68>.
- Mansilla, Pablo & Imilan, Walter. «Colonialidad del poder, desarrollo urbano y desposesión mapuche de tierras mapuche en la Araucanía chilena». *Scripta Nova* 24 (2020): 7-8, doi: <https://doi.org/10.1344/sn2020.24.21225>.
- Morosi, Julio & Vitalone, Cristina. «Perduración de las normas indianas en el urbanismo argentino». *Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente* 1 (1993): 9-24, acceso el 22 de septiembre de 2021, <https://digital.cic.gba.gob.ar/items/76ee8831-4b75-4480-ae68-88c8b5d2ac64>.
- Núñez, Andrés. «La ciudad como sujeto: formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX». *Revista Geografía Norte Grande* 46 (2010): 45-66, doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000200003>.
- Peña Cortés, Fernando, Carlos Limpert, Elías Andrade, Enrique Hauenstein, Jaime Tapia, Carlos Bertrán, y Luis Vargas-Chacoff. «Dinámica geomorfológica de la Costa de La Araucanía». *Revista de geografía Norte Grande* 58 (2014): 241-260, doi: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200013>.
- Pinto, Jorge. «Empresarios agrícolas en una economía emergente. La Araucanía, Chile, 1900-1940». *Andes del Sur* 1 (2010): 6-8, acceso el 30 de diciembre de 2021, <http://146.83.204.140/index.php/andes/article/view/393/336>.
- Stewart, Hamish. «Alberto Blest Gana y el Rey de La Araucanía y Patagonia». *Revista de Historia* 15, n° 1 (2005): 43-49, doi: <https://doi.org/10.29393/RH15-4ABHS10004>.

Libros

- De Terán, Fernando. *El sueño de un orden. La ciudad hispanoamericana*. Madrid: CEHOPU, 1997.
- Morris, Anthony Edwin James. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución industrial*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
- Pinto, Jorge. «Concepción y la Araucanía en el siglo XIX, un proceso de regionalización frustrado». En *Región y Nación La Construcción provincial del Chile Siglo XIX*, editado por Armando Cartes Montory, 321-358. Santiago: Editorial Universitaria, 2020.

Libros consultados en línea

- Barros Arana, Diego. *Historia General de Chile*. Segunda Edición. Vol. I. Santiago: Editorial Universitaria. 1884, acceso el 5 de mayo de 2021, <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-7985.html>.

- Chapanoff, Miguel. *Navegación fluvial en La Frontera: Procesos de Continuidad y Cambio en las Estrategias de Uso y Navegación en el Espacio Fluvial del Río Imperial a partir del Desarrollo de la Navegación a Vapor (Segunda mitad del Siglo XIX)*. Temuco: Museo Regional de la Araucanía. 2008, acceso el 26 de junio del 2021, <https://www.museoregionalaraucania.gob.cl/publicaciones/navegacion-fluvial-en-la-frontera>.
- León, Leonardo. *Maloqueros y conchavadores en Araucanía y las Pampas, 1700-1800*. Temuco: Universidad de la Frontera. 1990, acceso el 28 de diciembre del 2021, <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0008871.pdf>
- Pinto, Jorge. *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: DIBAM. 2003, acceso el 3 de marzo de 2022, <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0027516.pdf>.
- Thomson, Ian. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: DIBAM. 2000, acceso del 6 de agosto de 2021, <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-62447.html>.

Tesis

- Barría Catalán, Tirza. 2021. «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado: la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916: Chile». Tesis doctoral. Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/62930>.

Presentación en congreso

- Barría Catalán, Tirza. «Trazando la Frontera Araucana, Chile: de las leyes y las divisiones del territorio. 1866-1916». Conferencia pronunciada en la Universitat Politècnica de Catalunya, XI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 4 de septiembre de 2019. <https://doi.org/10.5821/siiu.7001>.