

# LA FORMA URBANA DE LAS CIUDADES DE NUEVA FUNDACIÓN. Revisión a las cartografías históricas de la Araucanía, Chile, 1880-1940<sup>1</sup>

The urban form of newly founded cities.

Review of the historical cartographies of Araucanía, Chile, 1880-1940

**Dra. Tirza Barría Catalán**

Universidad Austral de Chile

tirzabarria@uach.cl

**Dr. Leonel Pérez Bustamante,**

Universidad de Concepción

leperez@udec.cl

## RESUMEN

Tras la pacificación de La Frontera, los fuertes militares fueron el punto de inicio de las nuevas ciudades de la Araucanía. Estos lugares se fueron poblando en función de la entrega de sitios junto a la implementación de vías de comunicación y urbanización provistas por el Estado chileno.

El paulatino desarrollo industrial y agrícola asociado a estas primeras ciudades de la Araucanía, sumado al incremento de la población, dio curso a la ocupación de las áreas inmediatas al trazado original de la población. Tras los análisis de los primeros planos levantados para las ciudades de Temuco y Nueva Imperial, se reconoce el entramado de un proyecto de ciudad que define y anticipa la forma de esta. En este sentido la cartografía es analizada como fuente de proyecto, desde el cual se materializaran las acciones necesarias para el desarrollo urbano.

**Palabras clave:** cartografía histórica, Araucanía, Temuco, Nueva Imperial

**Bloque temático:** teoría e historia de la ciudad

## ABSTRACT

After the pacification of La Frontera, the military forts were the starting point for the new towns in Araucanía. These places were populated as a function of the provision of sites together with the implementation of communication and urbanisation routes provided by the Chilean state.

The gradual industrial and agricultural development associated with these first cities of Araucanía, together with the increase in population, led to the occupation of the areas immediately surrounding the original layout of the town. After the analysis of the first plans drawn up for the cities of Temuco and Nueva Imperial, we recognise the framework of a city project that defines and anticipates its form. In this sense, the cartography is analysed as a source of the project, from which the necessary actions for urban development are materialised.

**Keywords:** historical cartographies, Araucanía, Temuco, Nueva Imperial

**Topic:** Theory and history of the city

---

<sup>1</sup> Investigación FONDECYT "Ciudad y arquitectura en la Frontera: la consolidación del Estado Nación en la Araucanía, 1883-1974"

## Introducción

En la segunda parte del siglo XIX, el Estado chileno inició una progresiva campaña de colonización de la zona de la Frontera, iniciada con la llamada “pacificación de la Araucanía” (Lara, 1889; Guevara, 1902); con el fin de incorporar esta parte del territorio a la nación y soberanía chilena, aminorando los “espacios vacíos y salvajes” para “hacer producir el territorio” y aportar al erario nacional (Saavedra, 1870).

Amparada en una serie de leyes sucesivas, siendo la principal la ley del 4 de diciembre de 1866 (Donoso & Velasco, 1928; Aylwin, 1995), se dio curso a la ocupación y repartición de las ancestrales tierras mapuches, mediante la fundación de fuertes y posteriormente de poblaciones, villas y ciudades, las cuales reafirmaban la presencia del Estado en todas sus dimensiones (Pinto, 2003; Bengoa, 2014). Asimismo, se propició el poblamiento a escala territorial mediante el otorgamiento gratuito de sitios en los recientes centros urbanos e hijuelas<sup>2</sup> en áreas rurales; concesiones a empresas colonizadoras y, remates de extensas tierras en subasta pública (Barria, 2021).

A diferencia de la regularidad de las divisiones prediales que vemos en los catastros rurales de Argentina (Favelukes, 2015) o de la homogeneidad de la retícula del oeste norteamericano (Yuln, 2012) el parcelario de la Araucanía, que se observa en la figura 1, se compone por variadas formas y tamaños de hijuelas las cuales se distribuyen de manera heterogénea hasta donde las condiciones del medio geográfico permiten el asentamiento humano (Barria, 2021), ello excluye volcanes y zonas altas de la cordillera que estaban por sobre los 1.400 m.s.n.m., como se observa en una serie de croquis y planos levantados por las oficinas de Mensura de Tierras en la zona de la Araucanía desde la década de 1870 (Álvarez, 2000; 2000a).

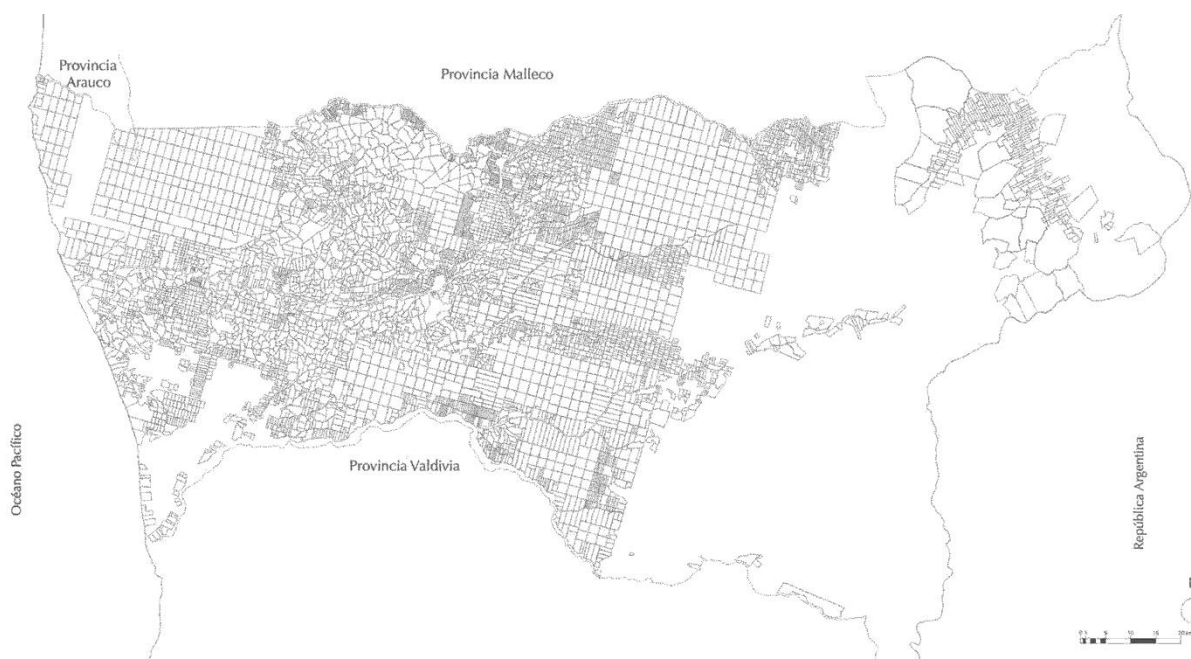


Fig. 1. Mapa del parcelario rustico de la provincia de Cautín, 1916. Elaboración propia en base a la Carta general de colonización de la provincia de Cautín, levantada por Nicanor Boloña.

Con la estratégica fundación de poblaciones, el territorio de La Frontera se estructuró en sentido norte-sur y oriente-poniente, reconociendo el curso de los principales ríos desde los cuales fluía un variado traslado de bienes y personas. Sin embargo, estas rutas navegables, fueron reemplazadas paulatinamente por las vías ferrocarrileras, las cuales favorecieron el desarrollo de las poblaciones próximas a estas, principalmente las conectadas a la red longitudinal sur desarrollada por el Estado, cuyo hito fue la construcción del viaducto del Malleco (Greve, 1944; Marín 2013). Como se observa en la figura 2 a escala territorial, todas las ciudades y

<sup>2</sup> El término *hijuela* deriva de la acción de *hijelar* o *dividir un territorio en secciones o lotes*.

poblados de nueva fundación se emplazan cerca de ríos principales y esteros, siendo la distancia promedio entre cada asentamiento urbano de 35 kilómetros. Esta distancia se acorta a 15 kilómetros promedio, cuando se conforman poblaciones inmediatas a una estación de ferrocarriles. En este sentido, el trazado de la vía férrea condicionó la conformación de nuevos asentamientos como es el caso de Teodoro Schmidt en la década de 1930.

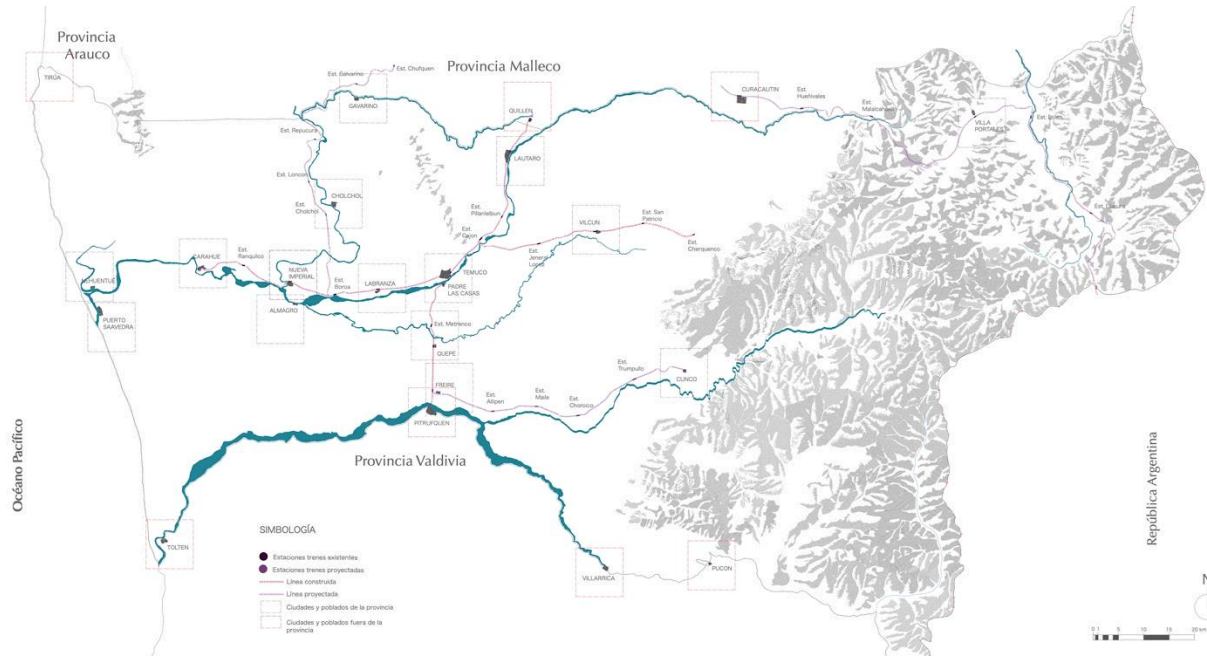


Fig. 2. Mapa distribución de villas, ciudades y líneas férreas en la provincia de Cautín, 1916. Elaboración propia en base a la Carta general de colonización de la provincia de Cautín, levantada por Nicanor Boloña.

De los iniciales fuertes y después poblaciones<sup>3</sup>, se desarrollaron ciudades dependientes del ferrocarril como centros articuladores de las economías productivas, espacios de poder donde el aparato burocrático del Estado se hizo presente y, la elite provista de grandes extensiones de tierras pudo ejercer y desarrollar una economía mercantilista (Salazar y Pinto, 2014).

El auge económico y constructivo que experimentaron algunas de estas ciudades, como es el caso de Temuco, y Nueva Imperial, estuvo relacionado con la rentabilidad de la producción agrícola y forestal, el desarrollo de nuevas industrias y comercio y el aumento de la población migrante en las primeras décadas del siglo XX. Estas condiciones promovieron el desarrollo de nuevas fuentes de trabajo y la edificación urbana, por tanto, se hizo necesario incrementar el área urbana ocupando la periferia de la retícula original. En estos casos la evidente presencia de ríos, esteros, o la incorporación posterior del trazado ferroviario con sus respectivas construcciones, no fueron obstáculos para la expansión urbana (Barría, 2021).

En sus orígenes, la forma urbana de estas poblaciones estaba definida por la retícula de damero con manzanas entre los 90 y 100 metros de lado, subdivididas en 4 o 6 sitios con una o dos plazas ubicadas de preferencia cerca de una dependencia militar o, como plaza de Armas rodeada de edificios públicos y comerciales como se observa en la figura 3 correspondiente al plano de la población de Curacautín. Sin embargo, en cartografías posteriores, se reconoce en la transición de una morfología a otra, es decir se pasa del damero original a un trazado distinta en tamaño y orientación. Por tanto, se sostiene como hipótesis que estas transiciones entre la retícula original y la posterior ampliación del área urbana están condicionadas por dos situaciones: una

<sup>3</sup> El decreto del 24 de abril de 1885 permitió que las plazas fuertes pasaran a constituirse como ciudades y se diera curso a la fundación de nuevos poblados. Al respecto el Informe de la Comisión Parlamentaria de Colonización de 1912 entregó dos datos importantes: la fecha en que se aprueban los planos de los pueblos y el total de habitantes de acuerdo con el censo de 1907.

corresponde a la presencia de una abrupta geografía y otra a la herencia de la estructura de la propiedad agrícola.

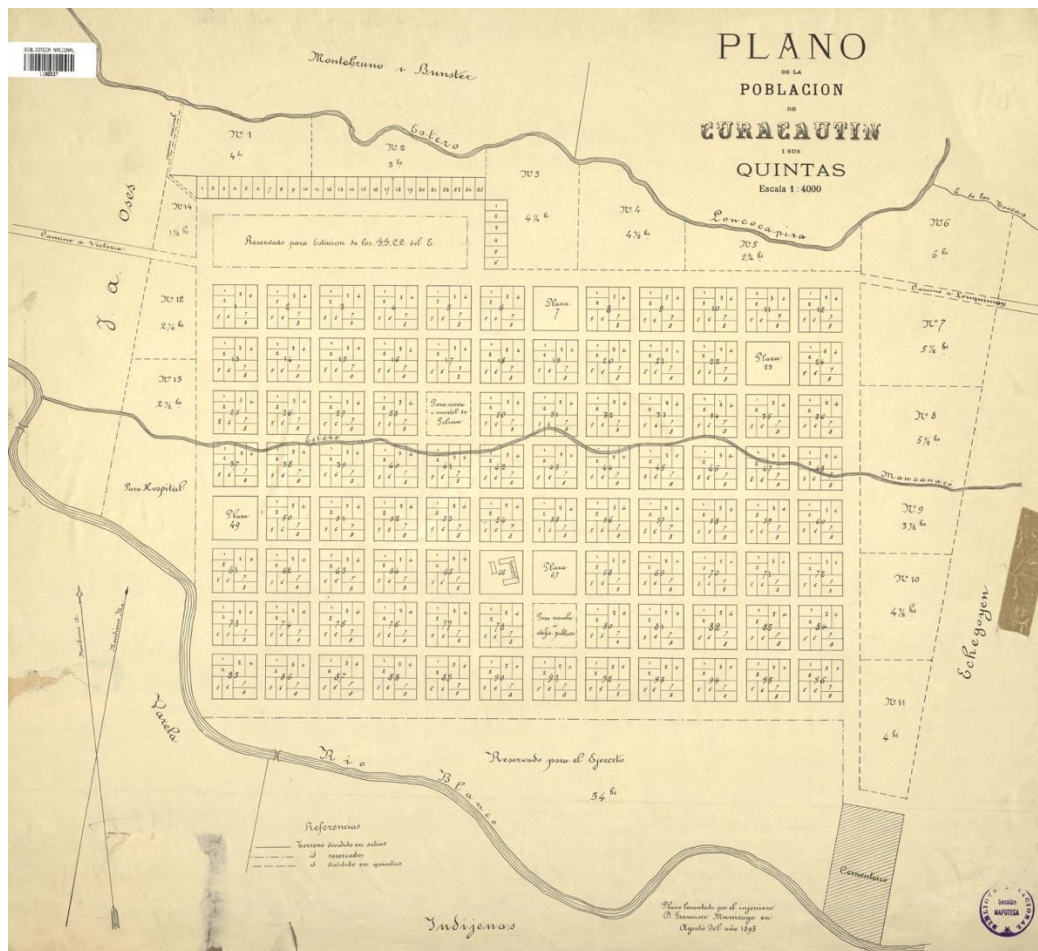


Fig. 3. "Plano de la población de Curacautín con quintas", escala 1:4.000, levantado por el ingeniero Francisco Munizaga, 1893.  
Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-311814.html>

Los casos analizados corresponden a las capitales de los departamentos de la anterior provincia de Cautín correspondiente a las ciudades de Temuco y Nueva Imperial, las cuales fueron relevadas en una primera instancia en la tesis de doctorado, pero que se están abordando en un arco temporal más amplio, en el marco de investigación del Fondecyt denominado "Ciudad y arquitectura en la Frontera: la consolidación del Estado Nación en la Araucanía, 1883-1974".

La metodología aplicada inicialmente para esta investigación en progreso, implicó el cruce de plano y croquis históricos para exponer los trazado urbano tanto de las manzanas, calles e infraestructuras férreas. En el caso de los elementos físicos relacionados a los cursos de aguas y el relieve, sin bien las cartografías históricas entregan algunos antecedentes, estos también fueron revisados en las cartografías proporcionadas por Google Earth, lo que permitió confirmar la presencia o ausencia de estos trazados.

## Discusión

Schlögel (2007) sostiene que, tras toda gran ruptura, se forman nuevos espacios sociales, políticos y culturales, por tanto, este nuevo mundo debe medirse, dibujarse y denominarse, en esencia redefinirse. Por tanto, cada época histórica desarrolla sus propias representaciones en función de técnicas complejas de representación gráfica, las cuales han evolucionado en el tiempo según las necesidades, sin embargo, estas representaciones no siempre eran esencialmente exactas. En otras situaciones, adquirieron cierto grado de fiabilidad a la realidad

lo cual le atribuye un valor histórico y ello genera que su información sea concreta para ese momento histórico (Harley, 2005).

El mapa al ser una representación del mundo, este tiene una correspondencia espacial. En la mayoría de los mapas, planos y croquis se dibujan aspectos geográficos de relieve e hidrografía, coordenadas de localización y demás contenido determinado por la temática de este que dan cuenta de un territorio. Al respecto Farinelli (2007) plantea que en la cultura occidental la construcción del territorio a través del mapa corresponde a la elaboración de una imagen de mundo donde “la cosa (el significado) no es anterior a la palabra (el significante, el mapa) sino al revés”, es decir que cuando se dibuja un mapa, este suele ser anterior a su dominio. Desde este enfoque, el sentido del mapa no estaría en la descripción de la realidad, sino en la capacidad de definirla.

Desde esta óptica, podemos definir que mapas, planos y croquis son conciencia territorial de un proyecto político, y en este sentido representa el territorio urbano o rural como un producto artificial de la intervención humana ((De Solà-Morales & Parcerisa, 1981), en cuya expresión se identifican las aspiraciones culturales que tienden hacia una transformación del espacio anticipando futuras acciones. Es decir, estas representaciones sirven de instrumento para el despliegue de estrategias de pervivencia de una imagen de ciudad por encima de los desarrollos históricos de corta duración. Es por ello por lo que resulta interesante analizar en secuencia, diferentes mapas de una ciudad, dado que se reconoce en la lectura de sus partes, sean estas las parcelaciones de suelo, las obras de infraestructura, o las alteraciones topográficas, las huellas de la construcción histórica de la ciudad, para lo cual el mapa permite ser interrogado como un campo operativo y proyectual.

## **Análisis de casos**

En los dos casos analizados, Temuco y Nueva Imperial, la forma urbana responde a una retícula de damero asociada a ventajas de asoleamiento y la ventilación, como también al modo simple y racional de ordenar el suelo mediante calles que se entrecruzan en ángulos rectos, dejando porciones regulares e igualitarias destinadas a las viviendas y otro tipo de programas públicos y privados.

Como se verá en décadas posteriores, el incremento poblacional y la construcción de conjuntos habitacionales, determinarán la expansión urbana hacia terrenos agrícolas implantándose nuevas estructuras formales en función de las aptitudes del terreno y su localización.

### **Nueva Imperial**

Esta ciudad, fundada como fuerte el 26 febrero 1882 por Gregorio Urrutia en las tierras del lonko Huenul, se emplaza al costado oriente del río Cholchol, entre los esteros Pitraco y Pichico. Su primer plano, realizado el mismo año a escala 1:4.000 (fig.4) presenta la planta urbana de lo que será la ciudad, cuyo trazado en forma de damero, está constituido por 47 manzanas subdividas en 8 sitios y dos plazas: la principal ubicada en el centro del trazado y una secundaria, frente al cuartel y fuerte en su momento, al borde del río Cholchol. Alrededor de la retícula coloreada en rosado, se delinean los bordes de manzanas de forma y tamaños similares, correspondientes al futuro crecimiento de la ciudad hacia el sur. Este emplazamiento está limitado al poniente por el río Cholchol y hacia el norte por un cambio abrupto de pendiente, coloreado en café.

En el segundo mapa denominado “Plano de Nueva Imperial y proyecto de ensanche de la ciudad, julio 1888” a escala 1:4.000 (fig.5), realizado tras la declaración de decreto de ciudad del 12 marzo 1887, se identifican las llamadas “manzanas existentes” numeradas del 1 al 47, las cuales están coloreadas al igual que el plano anterior, en rosado. En este plano también se dibuja el posible crecimiento del trazado urbano, por medio de manzanas y sus respectivas divisiones, las cuales son ubicadas al norte (manzana 48 hasta la 59) y al poniente de la ciudad (manzana 60 hasta la 73). A diferencia del anterior, este plano entrega referencia de los tamaños de los sitios cuyas dimensiones son de 23 metros de frente por 48 metros de fondo en el caso de los sitios de esquina, y de 25 metros de frente por 48 metros de fondo en el caso de los restos de los sitios de la manzana.



En cuanto a las manzanas proyectadas para el ensanche, los sitios varían de 20 a 24 metros de frente por 40 a 48 metros de fondo.

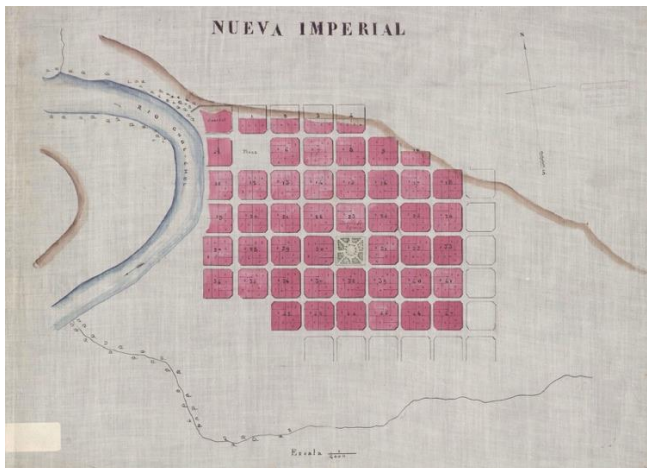


Fig. 4 "Nueva Imperial", 1882, escala 1:4.000. Autor no identificado.  
Fuente:  
<http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:350782>

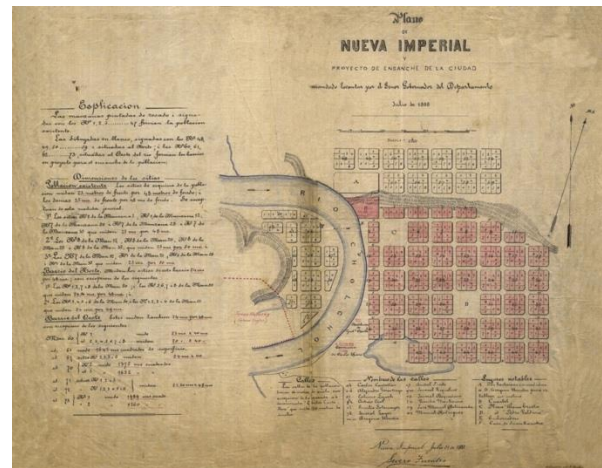


Fig. 5. "Plano de Nueva Imperial y proyecto de ensanche de la ciudad, julio 1888", escala 1:4.000. Elaborado por Severo  
Fuente. Archivo planos Ministerio Bienes Nacionales de Chile

Casi veinte años después, se instala la línea férrea, ramal que conecta las ciudades de Temuco y Carahue, siendo Nueva Imperial, parte del trayecto. En la figura 6, correspondiente al denominado "Plano general de los trazados de las variantes A y B en Nueva Imperial", se dibujan dos posibles trazados de la vía férrea y la localización de la Estación de Ferrocarriles, ubicada al sur de la ciudad. Sin embargo, solo se concretaría el trazado norte, desplazándose la Estación hacia este sector a unas cuadras del Molino Bunster y de la llamada "Plaza de Armas" señalada en el plano. En cuanto al tamaño de la ciudad, este no experimenta mayores transformaciones, manteniéndose igual número de manzanas que en el plano de 1882.

Treinta años después, la ciudad casi había duplicado su tamaño (fig. 7). En el plano de 1937, levantado por la Asociación de Aseguradoras de Chile, Comité Incendios, se reconoce la ocupación de la terraza superior, emplazada hacia el norte de la ciudad, por medio de la extensión de la retícula de damero, siendo contenida por el estero Pichico. Por el sur, el trazado se amplía hasta el estero Coilaco y al hacia el poniente no se desarrollan nuevas urbanizaciones, manteniéndose el trazado observado en el plano de 1888. En este caso, y hasta esta fecha, la expansión del trazado de damero se sobrepone al relieve de la zona, sin embargo, se reconocen dos elementos que cortan esta homogeneidad: por un lado, el curso del río Cholchol y por otro, el área correspondiente a las vías y construcción del ferrocarril, emplazado a los pies de la pendiente entre la primera y la segunda terraza, ambos lugares constituyen puntos de inflexión en la forma del parcelario urbano, no alternado la continuidad de la retícula.

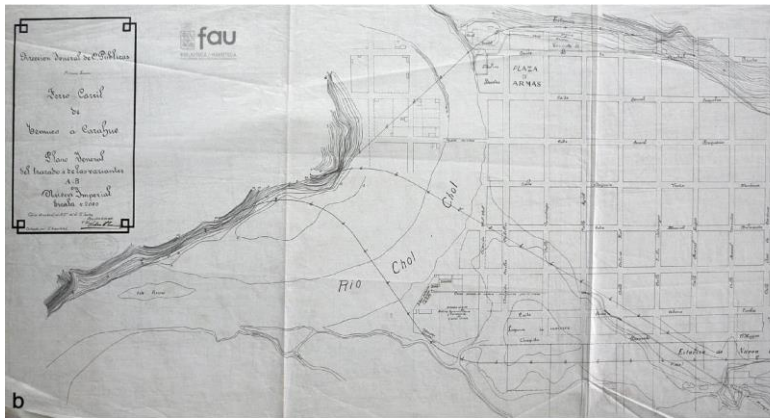


Fig. 6. “Plano general de los trazados de las variantes A y B en Nueva Imperial”, ¿1910?, escala 1:2.000. Fuente: Archivo planos Ministerio Bienes Nacionales de Chile.

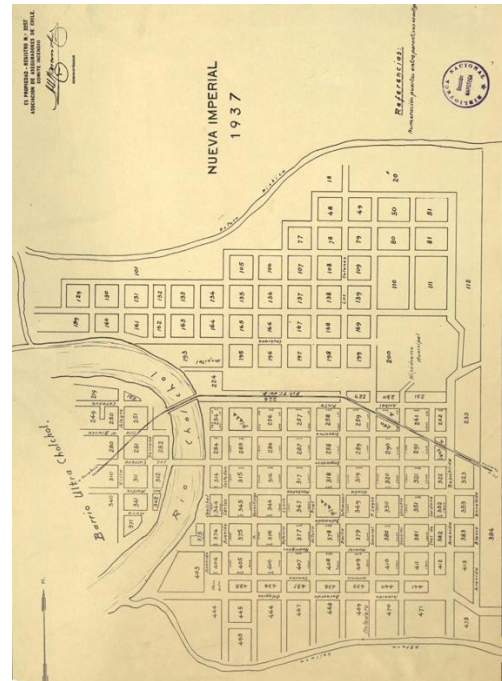


Fig. 7. Plano de Nueva Imperial, 1937, sin escala, elaborado por la Asociación de Aseguradoras de Chile. Comité Incendios. Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-311829.html>

## Temuco

La ciudad de Temuco, emplazada en el centro de la provincia al margen norte del río Cautín, surge a partir del fuerte levantado en 1881 por Manuel Recabarren. La condición de decreto de ciudad fue otorgada el 12 marzo 1887. Uno de sus primeros planos urbanos corresponde al de 1890 (fig. 8), en donde se observa el trazado de damero con 139 manzanas regulares en su mayoría de 100 metros por cada lado, con calles de 15 metros y avenidas de 20 metros. Si bien este plano no está coloreado, porque es una copia del original, la explicación detalla aspectos relevantes en cuanto a la ocupación de la ciudad. Al respecto describe:

“las manzanas numeradas de rojo y pintadas de amarillo son quintas del mismo plano y aprobadas por el gobierno, algunas han sido subdivididas en sitios. Las manzanas sin pintar agregadas al nororiente, es el ensanche practicado en enero del presente año y que no ha recibido todavía la aprobación suprema. Los sitios coloreados en lila han sido reservados por disposición suprema para edificios o establecimiento públicos (...)”

Otro aspecto relevante son las aclaraciones relacionadas con las inundaciones estacionales, indicando en la nota que:

“el estero Coilaco que atraviesa de noreste a suroeste la población, se siega en el verano, pero en el invierno recoge un caudal de aguas considerables que inundan las partes bajas, por cuya razón sería conveniente un canal de disecación en la dirección que indica la avenida m,m,m proyectada para dar fácil comunicación con las poblaciones de Lautaro, Traiguén, etc, por cuanto va en línea recta hasta el estero de La Esperanza distante kilómetros sin cortar el camino del ferrocarril”

Este antecedente es trascendental para entender la proyección de la actual avenida Caupolicán, la cual corta la retícula de damero, generando manzanas triangulares que se observará en todos los planos posteriores a 1890 y de manera casi inmediata en el plano de 1892, elaborado por Teodoro Schmidt. Otro aspecto relevante

de este primer plano es la ocupación de los primeros habitantes, los cuales están repartidos en las manzanas inmediatas a los esteros Pichi Cautín y Coilaco, como también en torno a la Plaza de la Feria y el convento de los Franciscanos, el resto de las manzanas corresponden a los futuros sitios que serán entregados sucesivamente tiempo después.

En cuanto al plano de 1892, elaborado por Teodoro Schmidt (fig.9), se agregaron por el norte 15 manzanas y una nueva plaza de la Feria, la cual fue relocalizada. También se dibujan en este plano las subdivisiones de terrenos al sur del río Cautín, correspondiente a la zona Padre La Casas, y una zona reservada para la Escuela Agrícola, Parque y Campo de Marte al norponiente de la ciudad.

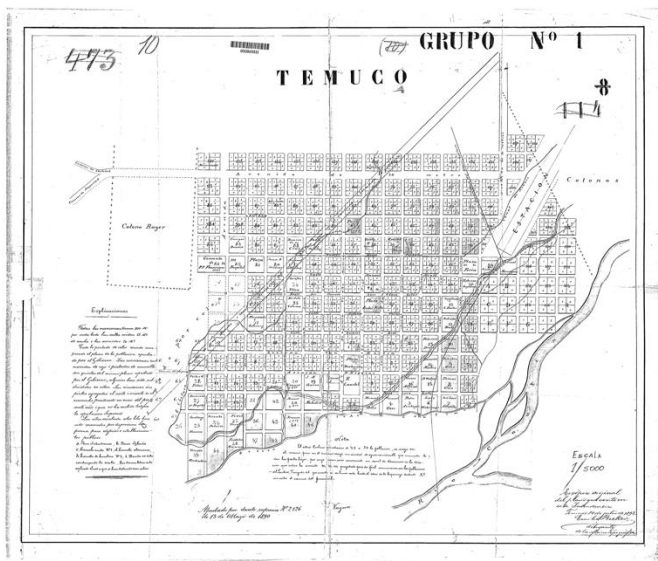


Fig. 8. Copia fiel del plano de la población de Temuco, aprobado por Decreto Supremo N°2126 el 13 de mayo de 1890. Escala 1:5.000. Fuente: [http://www.catastro.cl/tmp/obj\\_725676/97872\\_000865511.pdf](http://www.catastro.cl/tmp/obj_725676/97872_000865511.pdf)



Fig. 9. Temuco, plano levantado por la Comisión Topográfica y aprobado por Decreto Supremo N° 710, el 1 de junio de 1892.

En planos posteriores se observa un sostenido crecimiento de la ciudad, ocupando buena parte de los terrenos planos al poniente. Considerando la expresión sintética de la forma urbana, los elementos que componen el trazado urbano en el plano de 1916 (fig. 10), son principalmente las manzanas, los vacíos que sugieren la existencia de plazas y las vías y superficies que abarca la instalación de la línea férrea y su estación. Hacia el perímetro urbano, se perfilan los caminos y el trazado de hijuelas de menor tamaño llamadas quintas. En este plano se dibuja un trazado compuesto de 222 manzanas, con 18 calles en sentido norte-sur y 19 calles en sentido este-oeste, cruzada por dos ejes en sentido nororiente—surponiente. Estos ejes corresponden a la vía férrea proveniente por el poniente desde Carahue y a la vía férrea norte—sur que conecta las estaciones de Padre Las Casas-Temuco-Cajón. A un costado de esta vía férrea, se ubica la estación de trenes y bodegaje, cuya extensión abarca unas seis manzanas.





Fig. 10. Extracto de la planta de la ciudad de Temuco, 1916, elaborada por Nicanor Boloña. Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-156915.html>

De las piezas urbanas que componen la trama se reconocen cuatro vacíos correspondientes a plazas de iguales dimensiones que las manzanas. También se identifica el perímetro del estadio deportivo, ubicado al norte de la ciudad, el cual está limitado por el estero Coilaco. El dibujo deja en evidencia la contención de la trama por los cuatro cursos de aguas correspondientes a los brazos del estero Coilaco tanto por el norte, poniente y sur y por el río Cautín de mayor caudal por el oriente. Además, se identifican tres caminos de accesos a la ciudad ubicado uno al norte, otro al poniente y finalmente un tercero al sur.

Con respecto a el parcelario rural que bordea a la ciudad, se identifican trazados de hijuelas de menor superficie, las cuales son llamadas quintas. Su superficie no supera las 50 hectáreas. Hacia el sector norte y poniente de la ciudad, se observa una continuidad de los trazados de calles con los límites de las hijuelas, situación que sugiere la continuidad del trazado viario hacia el área rural, es decir el crecimiento urbano de la ciudad hacia estos sectores en las siguientes décadas.

En cuanto a los planos posteriores a 1916, que se observan en las figuras 11 y 12 de 1919 y 1924 respectivamente, es evidente la incorporación de nuevos sectores asociados a nuevas poblaciones y barrios, que surgen dado el incremento de la población como es el caso del sector de la Maestranza al nororiente que se emplaza como unidad en función del tendido ferroviario; la población Dreves cuya estructura urbana es la prolongación del damero, y el Barrio de Quintas, que como unidad difiere en cuya forma, tamaño y orientación con respecto al resto del trazado urbano.

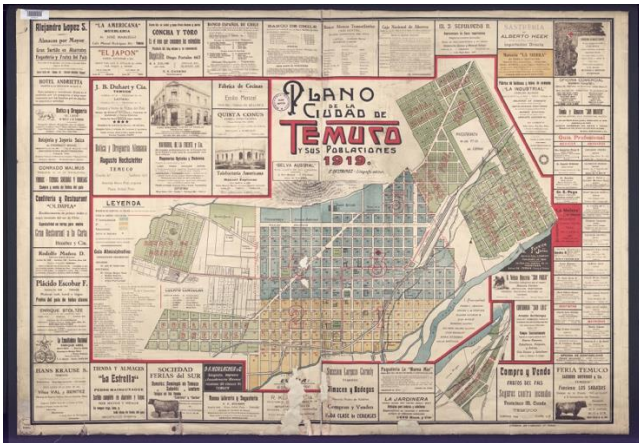


Fig. 11. Plano de Temuco, 1919, sin autor, sin escala. Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:330853>



Fig. 12. Plano de Temuco, 1924, elaborado por Nicanor Boloña. Sin escala. Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:624760>

## Conclusiones

A partir de los análisis de estas cartografías, se observa que el trazado de manzanas y sitios no guarda relación con el área urbana habitada en el momento de su elaboración. Mas bien, demuestran la forma de cómo se debían distribuir los sitios, resguardando zonas para la instalación de servicios provistos por el Estado, como también el desarrollo de futuros proyectos de carácter territorial como el sistema ferroviario.

En estos planos iniciales de las poblaciones de la Araucanía, se anticipa la lógica de crecimiento del parcelario urbano asociada a la regularidad de la retícula de damero. También, se reconocen delimitadores entre el espacio urbano y rural principalmente los cursos de aguas que contienen el crecimiento urbano en las primeras décadas del siglo XX. Sin embargo, y como es sabido, la expansión de estas dos ciudades se desarrolla de manera desigual, dada sus condiciones geopolíticas, En este sentido, es importante recalcar que, el rol y la jerarquía del centro poblado cambia en función del polo de atracción económica y de las vías de comunicación y transporte, en especial del tren, razón por la cual queda pendiente dilucidar el crecimiento después de 1940 en función de cartografías posteriores.

## Bibliografía

- ÁLVAREZ, L. (2000). La Oficina de Mensura de Tierras y su labor cartográfica en Chile, 1907-1914. *Revista de Geografía Norte Grande*. (27) 163-171.
- ÁLVAREZ, L. (2000a). Cartografía y geodesia: las innovaciones de la Oficina de Mensura de Tierras de Chile a principios del siglo XX, 1907-1914. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 69 (12). Recuperado en <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-12.html>
- AYLWIN, J. (1995). Estudios sobre tierras indígenas de la Araucanía: Antecedentes histórico legislativo 1850-1920. Temuco, Chile: Instituto de Estudios Indígenas, Universidad de La Frontera. Serie Documentos N° 3. Recuperado en: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9267.html>
- BARRIA, T. (2021). Araucanía, Formas y dispositivos del territorio colonizado. La Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916. Chile. Tesis doctoral. (inédito). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- BENGOA, J. (2014). *Mapuches, colonos y Estado nacional*. Santiago, Chile. Catalonia.
- DONOSO, R & VELASCO, F. (1928). Historia de la constitución de la propiedad austral. Santiago de Chile. Imprenta Cervantes. Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8416.html>

- FAVELUKES, G. (2015). El país en un libro. Parcelas, mensuras y territorio en catastros tempranos en la Argentina. *Redes* 21 (40), 177-195 Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90747591007>
- GREVE, E. (1944). *Historia de la Ingeniería en Chile. Tomo III*. Santiago de Chile: Impr. Universitaria.
- GUEVARA, T. (1902). *Historia de la civilización de la Araucanía*. Santiago, Chile: Imprenta y Litografía Barcelona. Recuperado en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-121391.html>
- LARA, H. (1889). *Crónica de la Araucanía. Descubrimientos y Conquista. Tomo II*. Santiago de Chile. Imprenta de El Progreso. Recuperado en <http://bibliotecadigital.ufro.cl/?a=view&item=1311>
- MARÍN, S. (2013). *Los ferrocarriles de Chile*. Santiago, Chile: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Recuperado en <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:355653>
- PINTO, J. (2003). *La formación del Estado y la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: Chile. DIBAM, Centro de Estudios Diego Barros Arana
- SAAVEDRA, C. (1870). *Documentos relativos a la ocupación de Arauco: que contienen los trabajos practicados desde 1861 hasta la fecha: i demás antecedentes que pueden contribuir a ilustrar el juicio de los señores diputados en la próxima discusión sobre el último proyecto del ejecutivo*. Santiago. Imprenta de La Libertad. Recuperado en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9597.html>
- SALAZAR, G. & PINTO, J. (2014). *Historia contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*. Santiago de Chile: LOM ediciones.
- YULN, M. (2012). El territorio cuadrículado. La adaptación de un modelo territorial estadounidense en Argentina, 1850-1890. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.64653>