



LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD REPUBLICANA.

Estudio sobre las primeras formas y adaptaciones de la trama urbana de las ciudades de la Araucanía, Chile. 1880-1900

THE CONSTRUCTION OF THE REPUBLICAN CITY.

Study on the first forms and adaptations of the urban fabric of the cities of Araucanía, Chile. 1880-1900

Tirza Barría Catalán

Universidad Austral de Chile

tirzabarría@uach.cl

Leonel Pérez Bustamante

Universidad de Concepción, Chile

leperez@udec.cl

RESUMEN

Las ciudades republicanas de la Araucanía, región ubicada al sur de Chile, surgen tras el término de la "pacificación de La Araucanía" (1862-1883). A partir de los decretos presidenciales de 1885 y 1889 que establecieron disposiciones para la fundación de poblaciones, se llevaron a cabo sus planos siendo ejecutados por los ingenieros a cargo de la colonización. Estas ciudades se proyectaron en función de la retícula de damero, cuyos lineamientos generales se definen en sus primeros planos urbanos. Tempranamente se generaron variaciones y adaptaciones formales en el trazado de calles y manzanas por las condiciones geográficas del emplazamiento y variaciones en la distribución de los recintos estatales y civiles. Sin embargo, edificios como el Cuartel del Bomberos, el Club Social, el Teatro, y el Municipio, conformaron en conjunto una nueva fachada urbana de la plaza principal, los cuales contribuyeron a la identidad urbana mediante su arquitectura.

Palabras clave: fundación de ciudades, planos urbanos, arquitectura, Araucanía

Bloque temático: 1. Ciudad y Proyecto. **Temas:** morfología urbana

ABSTRACT

The republican cities of Araucanía, a region located in the south of Chile, emerged after the end of the "pacification of Araucanía" (1862-1883). Following the presidential decrees of 1885 and 1889, which established provisions for the founding of towns, plans were drawn up and executed by the engineers in charge of

colonization. These cities were projected according to the checkerboard grid, whose general outlines are defined in their first urban plans. Early on, variations and formal adaptations were generated in the layout of streets and blocks due to the geographical conditions of the location and variations in the distribution of state and civil enclosures. However, buildings such as the Fire Station, the Social Club, the Theater, and the Municipality, together formed a new urban facade of the main square, which contributed to the urban identity through its architecture.

Keywords: founding of cities, urban plans, architecture, Araucania, Araucanía

Thematic clusters: City and Project. **Topic:** urban morphology

Introducción

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el Estado chileno dio curso a la ocupación del territorio de La Frontera, espacio geográfico comprendido entre los ríos Biobío por el norte, y Cruces por el sur, el cual era habitado por diferentes grupos de mapuches (figura 01). Las acciones de carácter militar iniciadas en 1861, cuyo proceso ha sido llamado eufemísticamente como “pacificación de la Araucanía”, implicaron el avance del Ejército de Operaciones que, de norte a sur, alcanzaron los principales ríos estableciendo una serie de fuertes para contener los ataques mapuches (figura 02). Asimismo, en sentido oeste-este, (mar a cordillera), se remontó el río Toltén para llegar a la localización de las ruinas de Villarrica y refundar esta ciudad (Navarro, 2008).



Fig. 01. Mapa de Chile designado la zona de la Araucanía en rojo. Fuente: Elaboración propia



Fig. 02. “Plano de Arauco y Valdivia con la designación de la antigua i nueva línea de frontera contra los indios” a escala 1:900.000 elaborado José Manuel Olascoaga. 1870. Fuente: (<http://www.bibliotecanacionaldigital>)

Durante el periodo de avance de la Frontera, el Estado definió los términos para implementar la colonización de la zona, mediante: el remate de tierras en subasta pública, la radicación indígena, la instalación de colonias de extranjeros, y la entrega de sitios a ocupantes nacionales (Aylwin, 1995). Un aspecto importante de mencionar es que la llamada “pacificación de la Araucanía” se cierra en 1883 con la refundación de la ciudad de Villarrica y el retorno de las tropas a la ciudad de Angol (Lara, 1889:464). Sin embargo, para afianzar la presencia del Estado y tener control sobre los pasos cordilleranos utilizados por los mapuches, se fundan en la zona fronteriza con Argentina los fuertes de Liucura, Nactri y Llaima (Lara, 1889:455). Asimismo, para resguardar el proceso de colonización de la zona, el Ejército se mantuvo presente y activo en “estado de asamblea” hasta 1887 (Lara, 1889: 465), año donde se formaliza la creación de las provincias de Cautín y Malleco, incorporándose administrativamente al resto de las provincias del país (González y Bernedo, 2013)

Dado que los fuertes habían sido levantados en áreas donde importaba el dominio de un lugar más que la forma que adquiriría su trazado, tras el término de la “pacificación de La Araucanía” (1862-1883) sus estratégicos emplazamientos permitieron asegurar el territorio y ser lugar para la construcción formal de ciudades. Ejemplo de ello, fue la elección del emplazamiento del fuerte de Temuco, zona ubicada en medio de dos montañas y un río, y área de control estratégico entre los territorios de los mapuches abajinos y arribanos, cuya inflexión topográfica daba garantía de accesos y ventajas para un buen posicionamiento militar (Lara, 1889).

En consecuencia, el territorio de La Frontera, llamado ahora Araucanía, se estructuró en sentido norte-sur y oriente-poniente, que fue apoyado posteriormente por la política de expansión del ferrocarril implementada a partir de 1880 (Fuentes y Barría, 2022). Esta política de Estado reforzaría la conectividad y el traslado de bienes y personas fomentando el desarrollo productivo principalmente agrícola de estas provincias, por medio de la construcción de los tramos ferroviarios: Los Sauces-Púa; Púa-Sierra Nevada; Cajón-Cherquenco Carahue-Temuco; Toltén-Freire; Freire-Cunco y Loncoche-Villarrica, (figura 03).

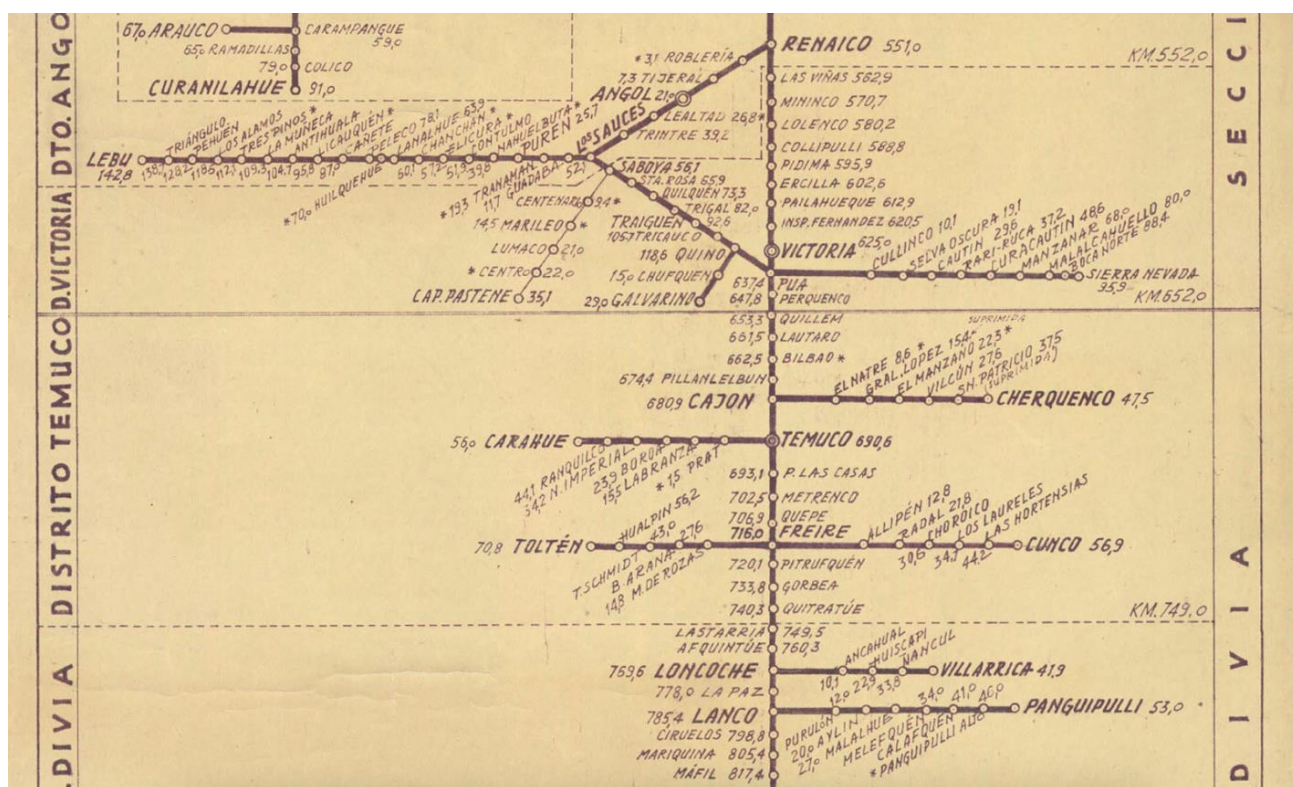


Fig. 03. Extracto Diagrama Red Ferroviaria, 1958. Fuente: (memoriachilena.cl)

Nuevas ciudades. Trazados heredados

La creación de nuevos asentamientos y espacios urbanizados corresponde a la reproducción de un modelo civilizatorio (Terán, 1989), aplicado previamente en América por la corona española (Aguilera, 1994), que contribuyó significativamente a controlar los “espacios vacíos” asegurando la colonización del territorio y la presencia del Estado chileno por medio de sus instituciones.

Desde mediados del siglo XVI hasta el XX las ciudades en Chile se proyectaron en función de la retícula de damero, modelo de ordenamiento desarrollado por tratadistas españoles durante la Edad Media, siendo uno de estos textos, el denominado *Regimine Principum* de Santo Tomás de Aquino que fue traído a Chile en 1541 por Juan de Cárdenas, secretario de la expedición de Pedro de Valdivia (Guarda, 1978:14-15).

Así como el acto fundacional en el siglo XVI, era la fase cúlmine de una etapa de búsqueda de sitio, garantías de pervivencia y disposición de elementos necesarios para la instalación de la ciudad, de la misma forma, en la Araucanía, la construcción de ciudades surge como una etapa posterior a la instalación de un fuerte militar, por lo cual estaban sentadas las condiciones mínimas para iniciar un poblamiento permanente y de mayor escala.

Al estar probado el emplazamiento y en la mayoría de los casos, con un grupo de colonos instalados, el Estado chileno decretó la formación de una población o ciudad, acto que sucedió pasado unos 10 años desde la fundación del fuerte. Esta expresión suprema de la idea colonizadora quedó plasmada en la elaboración del primer plano urbano, en el cual se expresaba la voluntad de planificación y ordenamiento del territorio. En esta representación, como señala Harley (2005), se materializa un esquema mental- espacial que, a partir de técnicas y estéticas, expresa una concepción de mundo con un propósito particular, que el caso de los planos de ciudades fijará la forma de distribución de los sitios en las manzanas, la infraestructura de puentes y ferrocarriles, y los recintos del aparato burocrático del Estado junto a otras dependencias.

Siguiendo la manera de fundar de siglos anteriores, y como se mencionó anteriormente, las nuevas ciudades fueron proyectadas reutilizando el damero por su fácil implementación, siendo sus ventajas el asoleamiento y la ventilación, como también la manera racional y simple de ordenar y subdividir el suelo de la futura ciudad. El trazado define calles que se entrecruzan en ángulos rectos, dejando porciones regulares e igualitarias denominadas manzanas las cuales son subdivididas en sitios de dimensiones uniformes o heterogéneos de acuerdo con la condición topográfica del lugar.

Un factor importante de mencionar es el que señala Capel (2002), sobre la incidencia que tienen las características topográficas del terreno en la capacidad de subdividir las manzanas sobre todo las que se ubican en los perímetros del trazado urbano, dado que pudieran coincidir con cursos de aguas o laderas. Ello generaría una tipología parcelaria diferente, que influiría en la posterior forma de urbanización (p.86). Asimismo, tales características podrían acelerar o retardar procesos de expansión, y determinar la forma urbana que será construida sobre ellos (p.67).

Estos antecedentes permiten establecer como hipótesis que, la ciudad republicana de fines del siglo XIX se construye como un proyecto civilizatorio que se proyecta y planifica en su forma urbana a partir de la reutilización de la retícula de damero como modelo de ordenación heredado de la etapa fundacional en América y de las condiciones topográficas del terreno identificadas anteriormente. Las diferencias con el modelo de ciudad de siglos anteriores serán la incorporación de una red de nuevos espacios en la estructura urbana, la localización dispersa de recintos institucionales y la incorporación de nuevos programas urbanos.

Desde la corriente que interpreta el fenómeno de la construcción histórica de la ciudad republicana latinoamericana, la cartografía urbana refleja habitualmente una realidad existente pero también puede dar cuenta de las aspiraciones culturales que tienden hacia una transformación del espacio urbano anticipando futuras acciones. Por tanto, y como lo señalan De Solà-Morales y Parcerisa (1981), estas representaciones son la conciencia territorial de un proyecto político, sirviendo como instrumentos para el despliegue de estrategias de pervivencia de una imagen de ciudad por encima de los desarrollos históricos de corta duración.

Por su parte, Busquets y Parcerisa (1983) señalan que por medio de la lectura de las partes sean estas las parcelaciones de suelo, las obras de infraestructura, las alteraciones topográficas o los centros poblados, es posible encontrar las "operaciones" de intervención como también reconocer las huellas de la construcción histórica del territorio, por tanto, el mapa permite ser interrogado como un campo operativo y proyectual. En este sentido el objetivo de esta ponencia, determinar las lógicas proyectuales del trazado urbano de las ciudades de nueva fundación en la Araucanía, identificando las nuevas redes de espacios en la estructura urbana, por medio del estudio de los primeros planos urbanos.

Metodológicamente se definió un arco cronológico ubicado entre 1880 y 1900, periodo en el cual se fundan los fuertes y se crean los decretos de formación de poblado o ciudad, a lo que acompaña la elaboración de los primeros planos urbanos. A partir de la información gráfica representada y de los datos relativos a su elaboración, se seleccionaron y ordenaron en tres grupos que se presentan a continuación.

Trazados fundacionales de las nuevas poblaciones

Retícula de damero

Los primeros planos urbanos fueron elaborados por los ingenieros de la Oficina de Tierras y Mensuras, organismo dependiente de la Inspección General de Tierras y Colonización, entre los cuales se identifican los nombres de Christian Sommermier, Louis Conrady, Francisco Munizaga, Cristian Cornely y Carlos Araya. Se desconoce por el momento, la existencia de un reglamento que guiará el diseño de estas ciudades. Solo se identifican en los decretos presidenciales de 1885 y 1889, las disposiciones para la fundación de poblaciones que establecían dos categorías para los tipos de sitios y la subdivisión de los lotes de la manzana, relacionadas con la distancia a la plaza principal.

Como se mencionó anteriormente, la retícula de damero fue utilizada como modelo de trazado de ciudad, dado que permitía un orden distributivo y posibilitaba la división de la manzana en sitios de menor tamaño. Como es de suponer, cada nueva población o ciudad, ejecutó modificaciones al trazado inicial, en principio por los ajustes a las condiciones topográficas del terreno para las instalaciones de obras de infraestructura y posteriormente, por el crecimiento natural de la población lo que implicó generar ensanches urbanos. El análisis de grupos de planos ha permitido identificar ciertas similitudes entre trazados y diferencias en materia de instalaciones de infraestructuras y ensanches que se verán en planos posteriores.

Un primer grupo de planos, elaborados presumiblemente entre 1878 y 1885, dan cuenta de las operaciones mínimas que definen el trazado y dan lugar al emplazamiento de la ciudad. En los dibujos para las ciudades de Traiguén (s/f), Lautaro (s/f), Nueva Imperial (s/f) y Temuco (1888), (figuras 04, 05, 06 y 07), se identifica que la disposición del primer trazado a borde de río es la retícula de damero, la cual está compuesta de entre 50 a 60 manzanas de 100 metros de lado cada una y subdivididas interiormente en 8 lotes. En la mayoría de los casos las manzanas ubicadas en el perímetro y en particular a borde de río, no presentan divisiones interiores. Se deja espacio para dos plazas: la principal ubicada al centro de la retícula, y una secundaria que se enfrenta al cuartel militar y que se reconoce porque se nombra o dibuja el edificio como es el caso del plano de Traiguén.

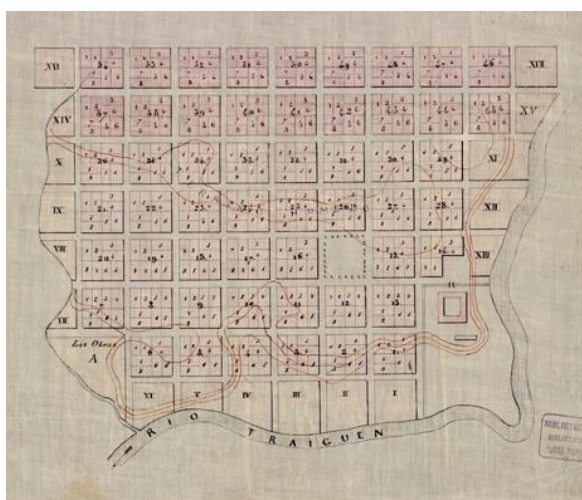


Fig. 04. Plano de la ciudad de Traiguén, s/f. Fuente: (Biblioteca Nacional, Sala Medina)

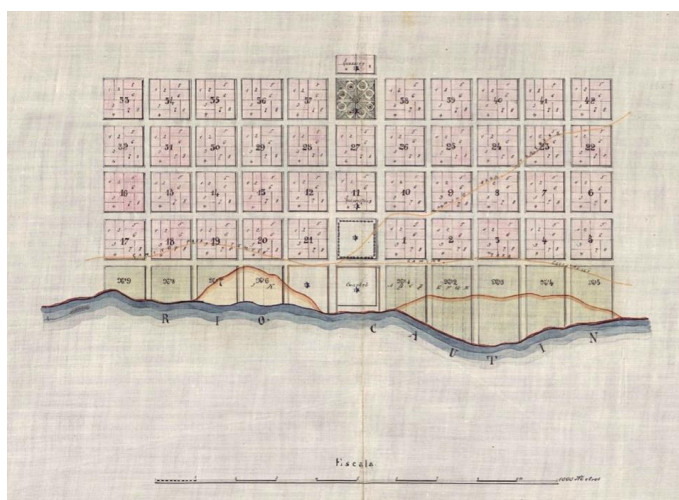


Fig. 05. Plano de la ciudad de Lautaro, s/f. Fuente: (Ministerio de Bienes Nacionales)

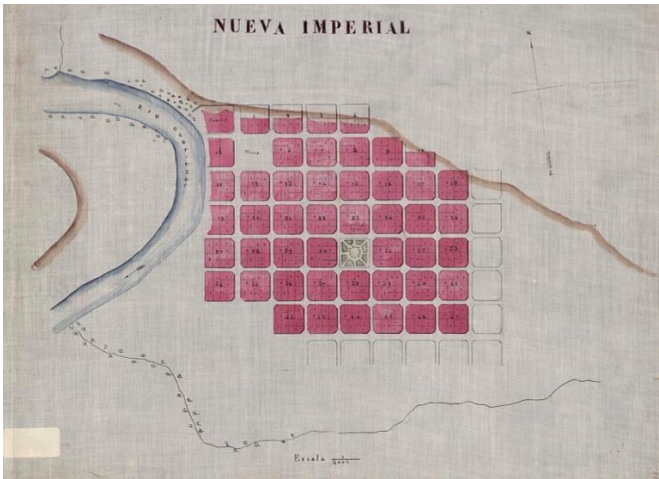


Fig. 06. Plano de la ciudad de Nueva Imperial, s/f. Fuente: (Biblioteca Nacional, Sala Medina)



Fig. 07. Plano de la ciudad de Temuco, 1888. Fuente: (Biblioteca Nacional, Sala Medina)

Un segundo grupo de planos entrega mayores detalles, preferentemente sobre los recintos que irán conformando la ciudad. De este grupo destacan los planos urbanos de las ciudades de Nueva Imperial (1888), Temuco (1890) y dos planos de Curacautín (ambos de 1893) (figuras 08, 09, 10 y 11). Se reconoce que, a diferencia de las ciudades de los siglos XVI Y XVIII, una distribución extendida de las instituciones estatales y civiles y la definición de nuevas dimensiones en calles, y espacios como avenidas y plazas secundarias, situación que definirá la importancia de estas, dado que se establecerán en los sitios aledaños, colonos que impulsarán mediante establecimientos comerciales y productivos, el desarrollo económico y urbano.

Mas allá del dibujo del trazado urbano, los textos identificados en el perímetro de los planos de Nueva Imperial (1888) y Temuco (1890) (figuras 08 y 09), explican aspectos relacionados con los dimensionamientos de los trazados, nos observados en planos anteriores y que, podrían explicarse en el contexto de la promulgación oficial del decreto de población o ciudad que en ambos casos fue en 1887. Ello deja en evidencia la necesidad de una descripción escrita que exponga claras y precisas directrices de cómo se debe llevar a la construcción del trazado urbano.

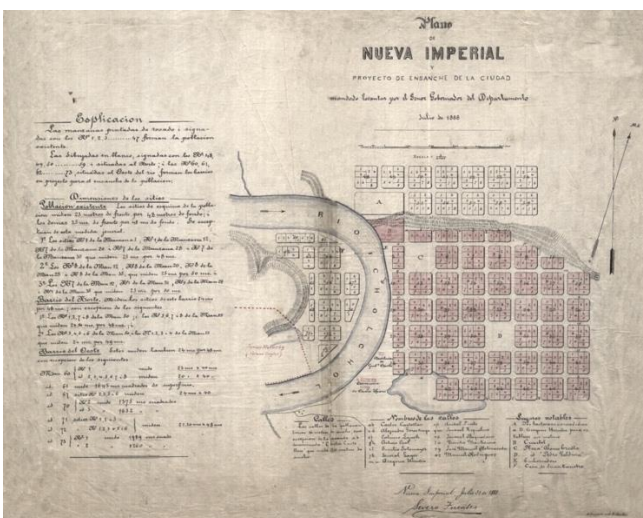


Fig. 08. Plano de Nueva Imperial y proyecto de ensanche de la ciudad, 1888. Fuente: (Biblioteca Nacional, Sala Medina)

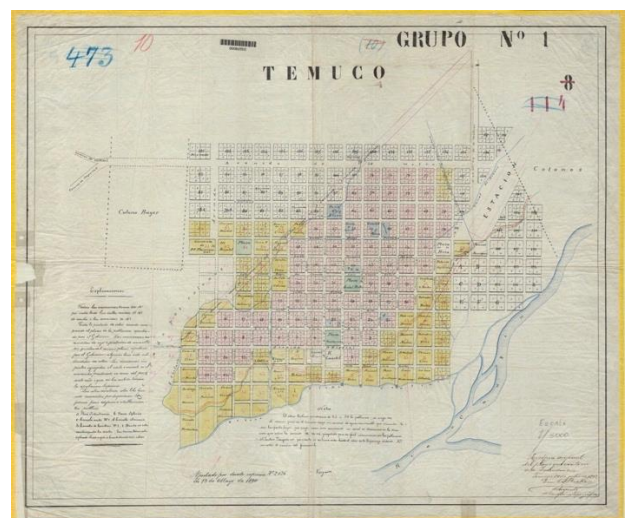


Fig. 09. Plano de la ciudad de Temuco, 1890. Fuente: (Ministerio de Bienes Nacionales)

En ambos casos, los planos estipulan el tamaño de las manzanas, la división de lotes, los anchos de calles y avenidas y la ubicación de los principales recintos. En cuanto al dibujo, se representa lo antes descrito, pero además resalta en la condición de pieza urbana, el emplazamiento de la estación ferroviaria y su respectiva vía, como se observa en la ciudad de Temuco.

El plano de 1890 de Temuco resulta particular la ampliación de la superficie urbana, a propósito del “ensanche practicado en enero” como lo indica la explicación en el plano y, el dimensionamiento de calles y avenidas y los sitios reservados para la construcción de edificios públicos. Otro aspecto relevante son las aclaraciones relacionadas con las inundaciones estacionales. Este antecedente es trascendental para entender la proyección de la actual avenida Caupolicán, atendida en un plano posterior.

Dos años después, se dibuja un nuevo plano donde es evidente la incorporación de la diagonal que cruza el trazado de la ciudad que recoge el problema de la inundación y la propuesta de encauzar este curso de agua presentado en el plano de 1890, lo cual es explicativo del trazado las manzanas triangulares. Además, se continua con un nuevo ensanche de 15 nuevas manzanas, la relocalización de una nueva plaza de la Feria, y la reserva de sitios para Escuela Agrícola, Parque y Campo de Marte.

En el caso de Curacautín (figuras 10 y 11) es importante mencionar que ambos planos, de noviembre de 1893, se elaboraron previo a la definición del decreto de 27 marzo 1894, y más aún, destaca la denominación de ambos nombrándose uno como “proyecto de población en Curacautín” y el otro como “Plano de la población de Curacautín y sus quintas” en el cual se incorpora como dibujo la conexión al ferrocarril mediante la ubicación de la estación y trazado ferroviario. Ello expone la puesta en marcha de una conexión territorial a nivel nacional como política de Estado y la importancia estratégica de esta zona.

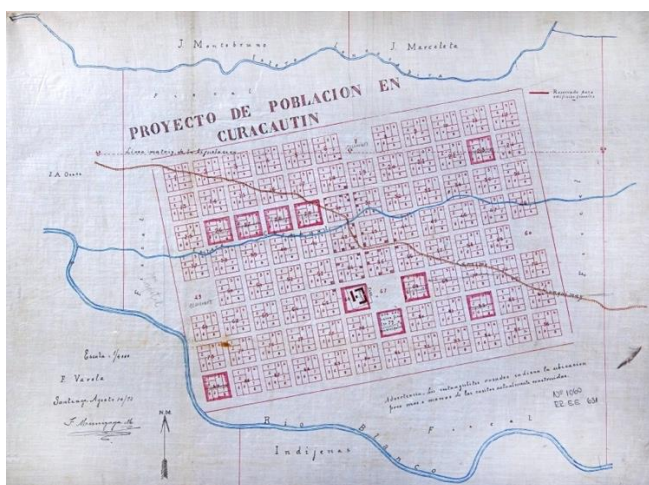


Fig. 10. Proyecto de población en Curacautín, 1893. Fuente: (Biblioteca Nacional)

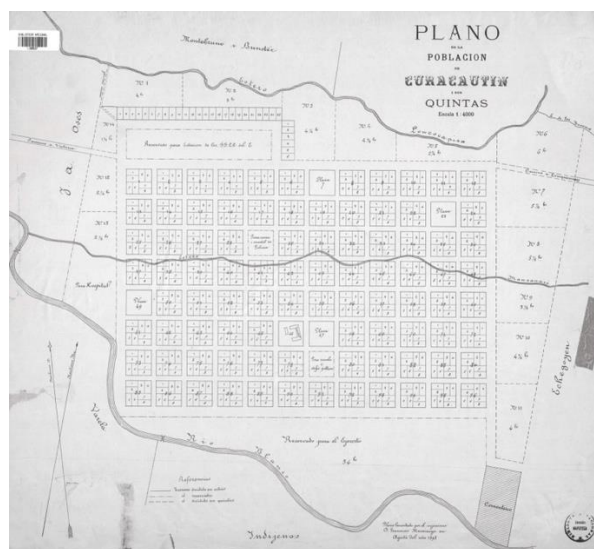


Fig. 11. Plano de población en Curacautín con sus quintas, 1893. Fuente: (Biblioteca Nacional)

Como se verá en planos posteriores, la distribución extendida de los recintos y espacios públicos en la retícula de damero ira empujando el crecimiento hacia los bordes de la ciudad generando un ensanchamiento. A modo de ejemplo, en el plano de 1919 de Temuco (figura 12), 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.

Estas son las evidencias de aquello que Gutiérrez (1989) señala como rupturas en la ciudad poscolonial, derivadas de procesos de articulación de esta con el territorio circundante, incluyendo sectores suburbanos (ultra) y ensanches, sin perder por ello racionalidad.



Fig. 12. Plano de la ciudad de Temuco y sus poblaciones, 1919, Elaborado por Nicanor Boloña. Fuente: (Biblioteca Nacional)

Otros trazados

Si bien el trazado de damero fue el más utilizado por los ingenieros de mensura, un tercer grupo de planos corresponden a las plantas de las ciudades de Lisperguer (actual Pitrufquén) y Villa Portales (actual Lonquimay), cuyos trazados se explican a continuación.

En el caso del “Plano del pueblo de Lisperguer” de 1897, cartografía levantada por la Comisión Topográfica, se identifica un trazado urbano de damero compuesto por 138 manzanas (figura 13). A este trazado se superponen cuatro calles diagonales y un anillo perimetral que determina cortes y fragmentaciones a la manzana cuadrada. Las manzanas cuadradas se dividen en ocho sitios rectangulares cuyos frentes se orientan solo a dos calles, a diferencia de la división que presenta el trazado de damero. Las manzanas inmediatas a la estación de ferrocarriles y que están fuera del anillo de circunvalación adquieren una forma rectangular lo que permite una subdivisión en 10 sitios. Las manzanas resultantes de la diagonal son de forma triangular y se subdividen en tres sitios.

Al interior del anillo de circunvalación se emplazan la plaza en el cruce de las diagonales; al oriente el hospital y el cuartel de la guarnición; al norte el cuartel de la policía; al sur una segunda plaza, y al poniente la estación de trenes y una tercera plaza. Otro antecedente que presenta este plano, son 27 hijuelas ubicadas al suroriente del trazado urbano, que fueron dibujadas posteriormente y agregadas al plano original.

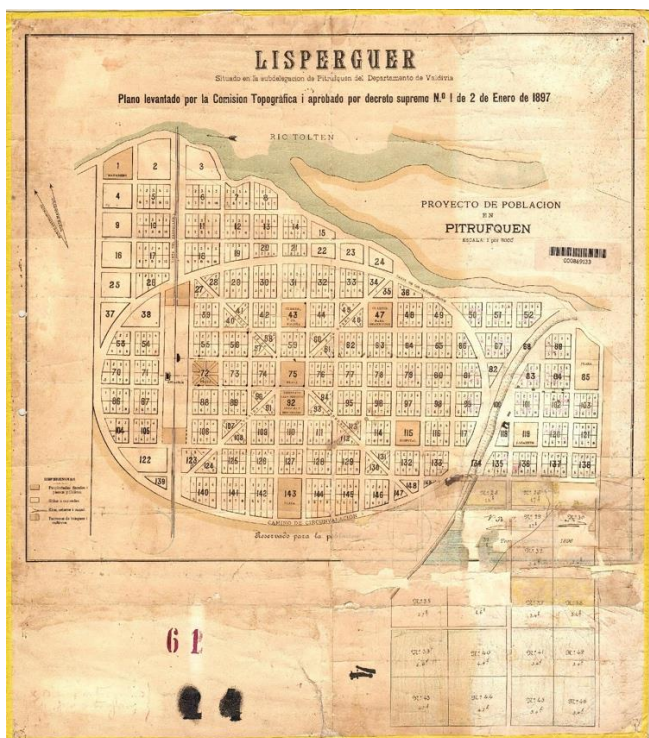


Fig. 13. Plano del pueblo de Lisperguer. Proyecto de población en Pitruquén. Plano levantado por la Comisión Topográfica y aprobado por decreto en 1897. Escala 1:5.000. Fuente: (Ministerio de Bienes Nacionales)

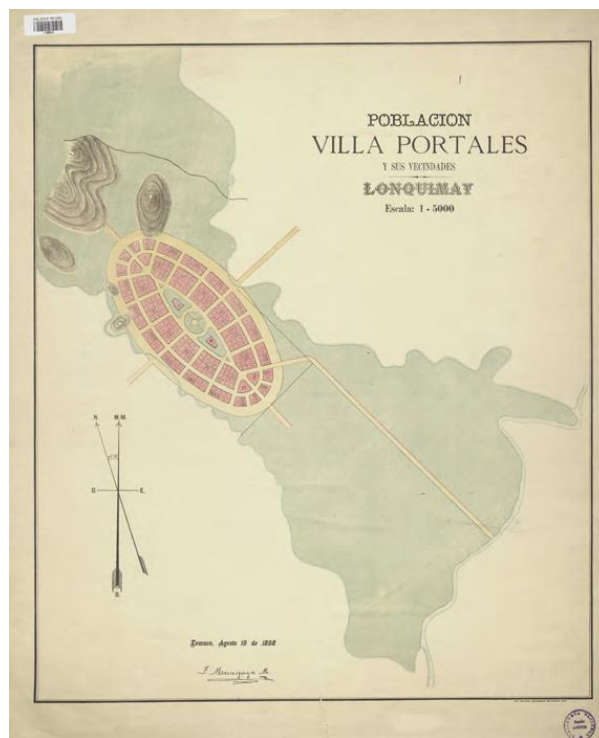


Fig. 14. Población Villa Portales y sus vecindades Lonquimay. 1898. Escala 1:5.000. Firmado por F. Munizaga. Fuente: (Ministerio de Bienes Nacionales)

En el caso de Villa Portales, se observa en el plano denominado “Población Villa Portales y sus vecindades Lonquimay” de 1898 (figura 14), un trazado urbano que responde a un diseño elíptico con dos calles concéntricas que configuran 36 manzanas de formas y tamaños variables. Se identifican cinco tipos de manzanas cuyas subdivisiones generan ocho, cuatro, dos y un sitio. En el centro de trazado, se ubica la plaza de forma elíptica y en los terrenos resultantes se ubican las dependencias municipales y fiscales. Los caminos de acceso son cinco, cuatro de ellos ubicados en los ejes de simetría.

En ambos casos se reconoce un diseño de ciudad distinto al desarrollado anteriormente. Ello sugiere a modo de hipótesis, la influencia de esquemas urbanos europeos que decantan en el dibujo de estas dos ciudades, que se materializan en su construcción. Sin embargo, y como se verá en el caso de Villa Portales, actual Lonquimay, la realidad geográfica de los cursos de aguas será determinante en la puesta en marcha solo de los dos anillos centrales. El tercero, correspondiente a la calle perimetral no se realizará dada la presencia de los esteros, situación que condicionará la expansión urbana.

Conclusiones

La fundación de ciudades y poblados como acción simultánea a la ocupación del resto del territorio fortaleció la presencia del Estado en el territorio además de constituir el espacio donde se traducían los ideales civilizatorios de la sociedad chilena. En este sentido, la ciudad fue el elemento articulador de las políticas de territorialización del Estado cuyo posicionamiento contribuyó en configurar orden y sentido territorial. Ello se explica porque la ciudad simbolizaba lo superior y el sentido de espacio controlado en contraposición a lo salvaje, lo incontrolado rural o irracionalmente natural (Núñez, 2010).

La lectura de los primeros planos ejemplifica el modelo cultural operativo, dado que inculca el marco ideológico que ordena una realidad (Morse y Hardoy, 1985). En este sentido, y a propósito de las construcciones territoriales llevadas a cabo por los nacientes Estados, las nuevas fundaciones de ciudades realizadas durante la segunda mitad del siglo XIX, son abordadas como proyectos de dominio, para lo cual se utilizó el modelo de retícula de damero el cual aseguraba el orden y la conservación de la forma social en la distribución del espacio urbano.

Se demuestra que en la Araucanía tuvieron gran incidencia los agentes especialistas -militares e ingenieros- en representar y pensar cada ciudad, quienes fueron planificando trazados urbanos en cuadrícula y tomando definiciones sobre cómo debían ser esas ciudades a partir de condiciones específicas, adecuándose, adaptándose, al relieve, al ferrocarril, a infraestructuras ferroviarias, productivas, tecnológicas, entre otras.

Finalmente, y como se verá en décadas posteriores, el auge de las economías urbanas y rurales consolidó el trazado fundacional donde se materializaron importantes cambios asociados al embellecimiento del espacio público con jardines, veredas, árboles y mobiliario urbano y, el recambio de edificios con nuevos materiales y mayor altura.

BIBLIOGRAFIA

AGUILERA, J. (1994). Fundación de cien ciudades hispanoamericanas. Madrid: Editorial Mapfre.

AYLWIN, J. (1995). Estudios sobre tierras indígenas de la Araucanía: Antecedentes histórico legislativo 1850-1920 [en línea]. Temuco, Chile: Instituto de Estudios Indígenas, Universidad de La Frontera. Serie Documentos Nº 3. [consulta: junio de 2017]. Disponible en: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9267.html>.

BARRÍA, T. (2021). Araucanía, formas de crecimiento del territorio colonizado. Parcelario rústico y urbano en la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916. Chile. Tesis doctorada. Pontificia Universidad Católica de Chile

BUSQUETS, J. y PARCERISA, J. (1983). Instruments de projectació de la Barcelona suburbana. *Annals d'arquitectura*. Nº. 2. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2187972>

CAPEL, H. (2002). La morfología de las ciudades: I. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona, España: Ediciones del Serbal.

CHILE. (1910). Atlas de la monografía de líneas férreas fiscales en estudio y construcción. Buenos Aires. <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:353157>

De SOLÁ MORALES, M. y PARCERISA, J. (1981). La forma de un país. *Revistas Quaderns d'Arquitectura i Urbanismo* [en línea]. Barcelona: [consulta: enero de 2018]. Disponible en <https://lub.upc.edu/web/Arxiu/>

FUENTES, P. y BARRÍA, T. (2022). La construcción del territorio en los discursos presidenciales. La ocupación republicana de La Frontera, Chile, 1883-1891. *Cuaderno de Investigación Urbanística*, (Madrid) 143, 63-78

GONZÁLEZ, J. y BERNEDO, P. (2013). Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887. *Revista Geografía Norte Grande* 54, 179- 198

GUARDA, G. (1978). Historia urbana del reino de Chile. Santiago: Andrés Bello

- GUTIÉRREZ, R. (1989). La ciudad iberoamericana en el siglo XIX (págs. 252-266). En: *El sueño de un orden. La ciudad hispanoamericana*. Madrid, España: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas MOPU.
- HARLEY, J. B. (2005). La nueva naturaleza de los mapas. Ensayo sobre la historia de la cartografía. México D.F.: Fondo de la Cultura Económica.
- LARA, H. (1889). Crónica de la Araucanía. Descubrimientos y Conquista. Tomo II. Santiago, Chile: Imprenta de El Progreso.
- MORSE, R. y HARDOY, J. (1985). Cultura urbana latinoamericana. Buenos Aires: CLACSO
- NAVARRO, L. (2008). Crónica militar de la conquista y pacificación de la Araucanía. Desde el año 1859 hasta su completa incorporación al territorio nacional. Santiago de Chile: Pehuén editores
- NUÑEZ, A. (2010). La ciudad como sujeto: formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX. *Revista Geografía Norte Grande* 46, 45-66.
- TERÁN, F. (1989). Introducción En: *El sueño de un orden. La ciudad hispanoamericana* (13-21). Madrid, España: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas MOPU.