



# Urbanística de los pueblos madereros

## Con influencia del ferrocarril en ramales transversales de la Araucanía

Vestigios de identidad patrimonial, como  
elementos de creación y transformación  
urbana

TEMA DE ARQUITECTURA II



Axel Thomas Kapstein

Agosto

2013

Profesor guía: Eduardo Empanza

# I ndice

## Introducción

6

## Metodología de la investigación

7

## I. Estado de ocupación durante el periodo de conquista de la araucania

12

1.1 Territorios y fronteras naturales como estrategias de emplazamiento.

13

1.2 Proceso de fundación de fortificaciones periodo español.

17

1.3 Proceso de fundación y refundación de fortificaciones en el periodo republicano.

20

1.4 Resumen grafico de los procesos evolutivos territoriales de la región de Arauco.

25

## II. Desarrollo ferroviario en el sur de Chile

31

2.1 Reseña histórica ferroviaria, primer ferrocarril en Chile.

32

2.2 Ferrocarril Red norte; como parte del impulso para la extensión de la red hacia el sur .

33

2.3 Ferrocarril red sur.

36

2.4 Apertura nuevos territorios junto con el viaducto del Malleco.

39

2.5 Ramales transversales zona sur.

42

2.6 Desarrollo productivo y colonización extranjera – Chilena.

49



### III. Incidencia de las nuevas instalaciones ferroviarias en los poblados de la Araucanía

#### 3.1 Génesis de poblados de origen maderero en la Araucanía.

- organización urbana a un costado de un eje como limitante.
- Desarrollo en dos frentes a partir de una línea como estructura.

#### 3.2 Extensión y reorganización de los tejidos urbanos en los poblados preexistentes

#### 3.3 Poblados de cabeceras de ramales interiores

#### 3.4 Instalaciones ferroviarias en la ciudad del sector costero

55

56

56

58

60

61

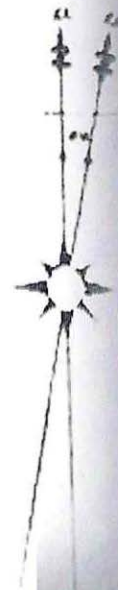
63

67

79

### IV. Anexos

### V. Bibliografía



M

uchas veces cuando escuchamos hablar del urbanismo, la primera cosa que se nos viene en mente es la imagen de una ciudad desde el aire, con sus principales accesos, su trama fundacional y posteriores ensanches, pero parte importante son sus vialidades, tanto internamente como también las que establecen los vínculos con el resto del territorio u otras ciudades cercanas.

El poder acceder a bastos territorios, para posteriormente emplazar algún tipo de asentamiento ya sea menor o uno de mayor importancia, significa poder establecer la conectividad siempre, ya sea por cualquiera de los medios, tierra, mar o curso de agua, la accesibilidad es vital para el desarrollo de tal asentamiento.

En el pasado desde simples senderos, hasta las más modernas carreteras de nuestros días, corresponden a elementos viales de composición urbana que generan este arraigo al territorio, los cuales tuvieron diferentes funciones según su tiempo, la primera responde esencialmente al peatón, o traslado de mercadería por medio de algún tipo de tracción animal, mientras que la segunda viene asociada ya al uso del automóvil en sus diferentes modos, esencialmente en el traslado de personas y como transporte de productos.

Es por esto último, que a medida que pasaban los años y el país crecía, se requería de un sistema de transporte eficiente y rápido, que fuera conveniente para la nación en los aspectos político, económico y social. Con esto nace la época del ferrocarril en nuestro país y su impacto en la ciudad preexistente o la génesis de nuevos poblados, asociado principalmente a una actividad productiva según su localización dentro del país, haciendo todo esto posible gracias a la invención y posterior llegada de la máquina a vapor.



**M**etodología de la  
investigación

# M

## etodologia de la investigación

Para realizar esta investigación se emplearon diferentes métodos de codificación de la información disponible, primero conocer y posicionarnos en el periodo de tiempo estudiado ( guerra de Arauco hasta la segunda década del siglo xx) estudiando de forma generar alguno de los acontecimientos mas importantes ocurridos durante este tiempo.

Con esto la construcción de una línea de tiempo que permite dar a conocer estos acontecimientos en forma cronológica y ordenada, para así poder develar la lógica de ocupación de este territorio, al sur del Bio Bio. La guerra de Arauco es un hecho fundamental, para lograr entender lo que ocurriría mas tarde, con la incorporación de las nuevas tierras conquistadas, al territorio nacional Chileno, con esto la instalación de fortificaciones defensivas por parte del ejercito chileno serian parte del pasado, las cuales cambiarían su finalidad y ahora seria en algunos casos la génesis de nuevos poblados.

El estudio se desarrolla en tres periodos históricos, primero: la arremetida del ejercito español en contra el pueblo mapuche que habitaba del Bio Bio hacia el sur, estableciendo puntos defensivos estratégicos. Segundo: periodo republicano con el plan de pacificación de la Araucanía a cargo del general Cornelio Saavedra refundación de algunos fuertes del periodo anterior y generación de nuevos puntos defensivos y tercero: colonización productiva del territorio, el cual fue incorporado a la administración del país.



Se realizó un análisis del origen de las ciudades, poblados, o caseríos de la región de la Araucanía, en donde la información extraída de este pequeño estudio, habla de como nacieron o se generaron en una primera instancia estos asentamientos, si fue por medio de una actividad productiva o a través de un punto defensivo de la avanzada de conquista.

Lo mencionado anteriormente mas la instalación de una red ferroviaria años posteriores son los principales factores de transformación que afectan la composición morfológica de la ciudad naciente o la preexistente en algunos casos particulares.

Sin duda que la apertura del viaducto del Malleco fue una de las obras mas significativas en lo que se refiere al progreso del país, por todo lo que significa su funcionalidad y operatividad, ya que es la puerta de entrada a nuevos territorios productivos y una oportunidad de una nueva planificación urbana tanto del inicio o como también una reorganización mediante nuevas tensiones que se generan para poner en valor ciertos elementos urbanos significativos de la identidad de cada lugar.



Esta investigación nace con la inquietud de reconocer y poner en valor, uno de los patrimonios mas importante que tubo el país a principios del siglo XX, hablamos de la llegada del ferrocarril a la zona sur del territorio luego de la apertura del viaducto del Malleco, y con ello la influencia urbana que generó en poblados o asentamientos menores de origen maderero en la región de la Araucanía

Dentro de los objetivos es evidenciar, conocer, y exponer las transformaciones que han sufrido las ciudades o poblados con la relación de los elementos que las constituyen, y estos a su vez con la llegada de la instalación ferroviaria, generando tipologías y lógicas de crecimiento.



**E**

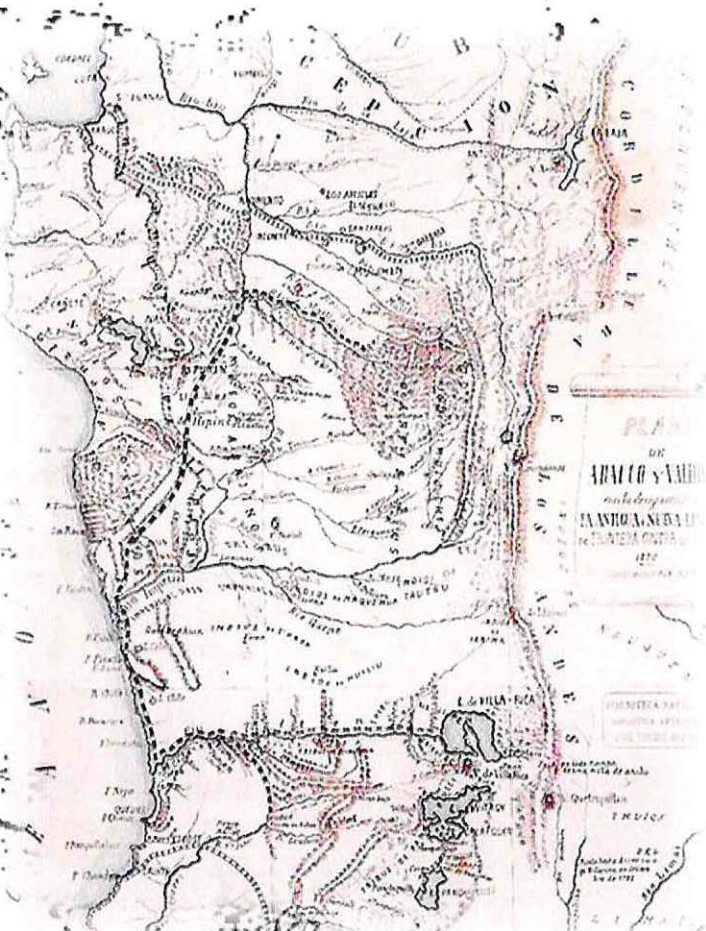
STADO DE OCUPACIÓN DURANTE EL  
PERIODO DE CONQUISTA DE LA ARAUCANIA

# ESTADO DE OCUPACIÓN DURANTE EL PERÍODO DE CONQUISTA EN LA ARAUCANÍA

Durante los primeros años comenzada la guerra de Arauco (1541) se generaron una serie de instalaciones militares, las cuales denominadas fortificaciones o mas comúnmente fuertes fueron estableciendo nuevos límites a medida que se avanzaba hacia el sur.

Una de estas fronteras en un primer momento se establece en el río Bio Bio dejando de un lado tierras mapuches mientras que del otro las del estado.

la visión estratégica que tenían en este territorio los gobernantes de la época hizo que movilizaran sus tropas luego del conflicto del norte, al sur del Bio Bio, y posteriormente a la frontera del Malleco, el objetivo era claro "conquistar tierras hostiles con ocupación indígena".



Cartografía de la zona de Arauco y Valdivia

# 1

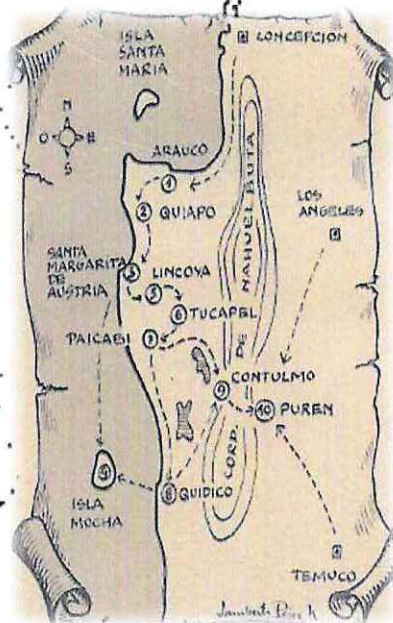
## .1 TERRITORIOS Y FRONTERAS NATURALES GOMÓ ESTRATEGIA DE EMPLAZAMIENTO

La principal defensa del Imperio español eran los fuertes, construcciones levantadas en puntos estratégicos, como las desembocaduras de ríos y montes con gran visión y dominio del territorio.

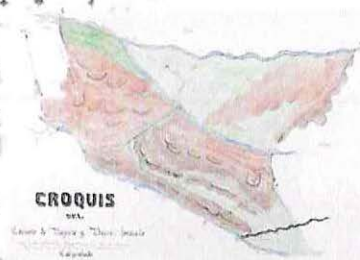
Los accidentes geográficos de la región son variados, entre los cuales, encontramos bosques, montes, cordones montañosos, lagos, frentes costeros, ríos etc. Pero son estos últimos los que generan las barreras que se deben sortear en la campaña de pacificación.

Para poder asegurar las victorias en las batallas, es fundamental encontrar el sitio que reúna las cualidades más aventajadas en lo que se refiere al dominio del territorio, por lo que en los tiempos de conquista, las lógicas de fundación en su mayoría se encontraban asociadas a uno o más de estos elementos de composición del territorio y el paisaje, tanto como para el resguardo, o como también para el contrataque al momento que las fuerzas indígenas retrocedían.

Pero el posicionamiento junto a un río, no solo tiene la ventaja de establecer un límite de lo conquistado en el orden norte-sur, sino que además es una vía directa de comunicación en el otro sentido, generando ya en ese momento una red o tejido en la comprensión de totalidad del territorio.



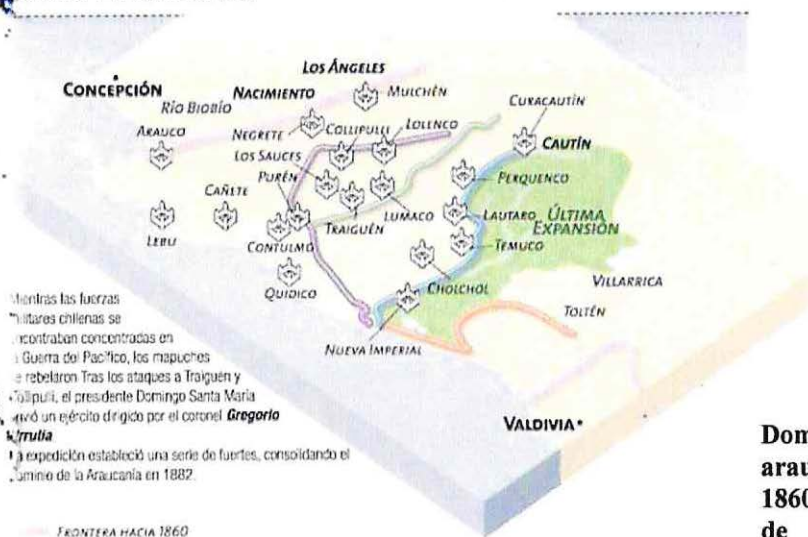
Recorrido del general Saavedra, por el lado oeste de la cordillera de Nahuelbuta



Croquis del cacicato de Negrete y Bureo, 1871

La frontera: denominación del límite sur, del estado de Chile y límite norte de la ocupación mapuche.

## El dominio de la Araucanía



Mientras las fuerzas militares chilenas se encontraban concentradas en la Guerra del Pacífico, los mapuches se rebelaron. Tras los ataques a Traiguén y Toltén, el presidente Domingo Santa María envió un ejército dirigido por el coronel Gregorio Urrutia. La expedición estableció una serie de fuertes, consolidando el dominio de la Araucanía en 1882.

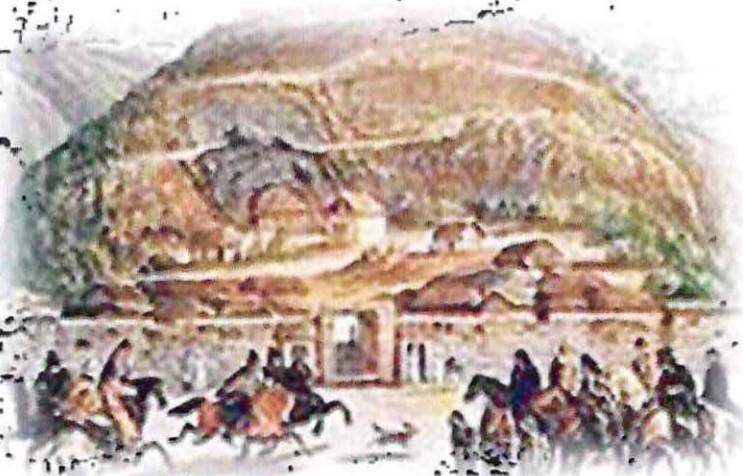
Dominio de la araucanía a partir de 1860, por la campaña de pacificación del general Cornelio Saavedra



- Río Bio Bio frontera hacia 1860
- Línea del Malleco 1867-1868
- Línea del Tolitén 1870
- Línea del Traiguén 1878
- Línea del Cautín 1881-1882

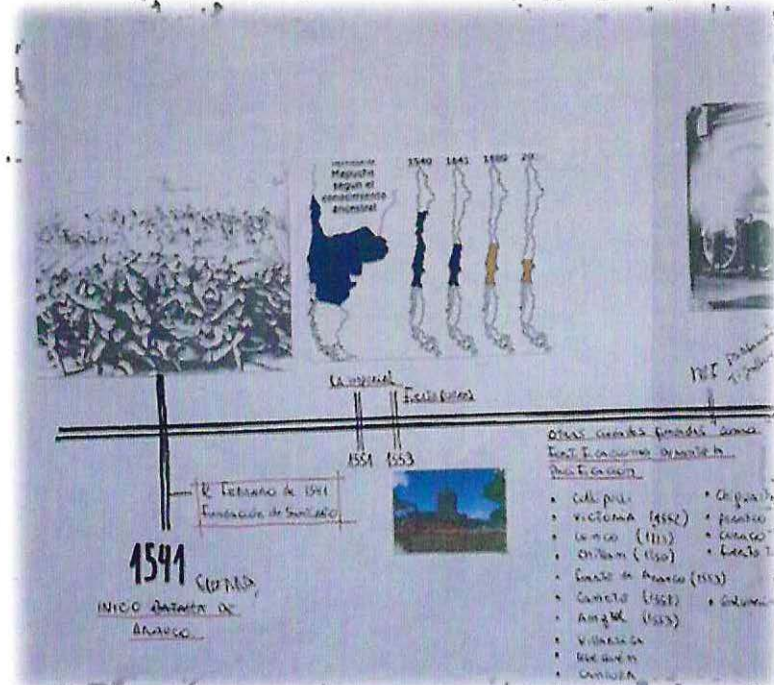
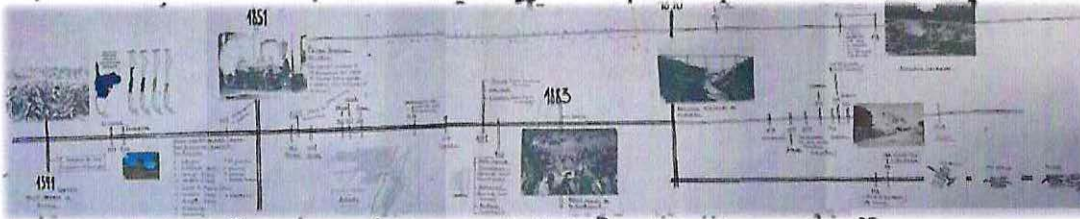


El Bio Bio desde el cerro chepe



Representación de un monte fortificado.

## LÍNEA DE TIEMPO



Extracto línea de tiempo periodo español

Para un mejor entendimiento, el estudio le referenciamos en tres periodos importantes dentro de la historia de nuestro país, comenzando desde 1541 (inicio de la guerra de Arauco) correspondiente al periodo español, hasta la primera parte del siglo XX (periodo republicano) y todo esto en un territorio comprendido desde la frontera norte de la región de la Araucanía (río Bio Bio) hasta la ciudad de Temuco por el sur como también de este a oeste en el tejido transversal.

# 1

## 2 PROCESO DE FUNDACION DE FORTIFICACIONES PERIODO ESPAÑOL

Con la llegada de los españoles las primeras expediciones fueron realizadas desde el norte y poco a poco avanzando hacia el sur, primero con Diego de Almagro en 1536 y finalizan con las del conquistador Pedro de Valdivia en 1541, iniciando el periodo de conquista.

A medida iban avanzando se requería de un lugar de asentamiento estable, en una primera instancia como un fuerte y luego estos mismos daban lugar a la instalación futura de nuevos pueblos o ciudades en ciertos casos.

Los proyectos urbanísticos, durante estos años, son muy reducidos en lo que se refiere a una idea como tal, pero el gran valor de estas pequeñas guarniciones era su posicionamiento y poder de dominio.

A continuación se presenta la lista de fortificaciones fundadas durante el periodo de conquista española en la zona sur

ANTIGUA IMPERIAL 1551  
VICTORIA 1552  
CHILLÁN 1550  
ARAUCO 1553  
ÁNGOL 1553  
CAÑETE 1558

SAN FELIPE DE AUSTRIA 1585  
FUERTE JESÚS DE  
HUENURAQUÍ 1593  
FUERTE DE COLCURA 1602  
FUERTE DE LONQUÉN 1602  
FUERTE DE CHERE 1603

FUERTE SANTA LUCÍA DE  
YUMBEL 1603  
NACIMIENTO 1604  
NEGRETE 1613  
FUERTE VIRGUENCO 1613



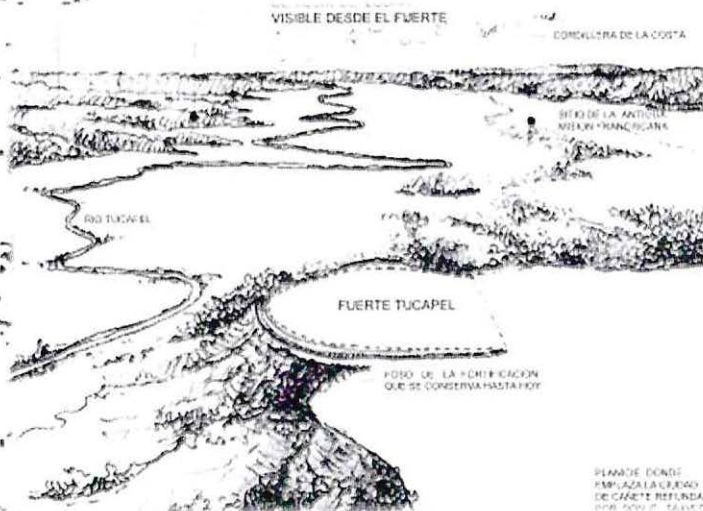
## Fuerte de cañete ( fuerte Tucapel)

El fuerte Tucapel se encuentra ubicado en la actual comuna de cañete y fue fundado por el conquistador Pedro de Valdivia en 1553, el cual mas tarde seria destruido por los guerreros de Lautaro en la reconocida batalla de Tucapel.

La importancia de esta fortificación además de su condición de emplazamiento es que años mas tarde daría lugar a la ciudad de cañete fundada 5 años después de la batalla, en 1558, por lo que comenzaría el posicionamiento y dominio territorial que siglos mas tarde se consolidan con la fundación de poblados y posteriores ciudades



Vista actual del fuerte Tucapel



# 1

## 3 PROCESO DE FUNDACION DE FORTIFICACIONES EN EL PERIODO REPUBLICANO

Es así como existe un nuevo proceso de fundaciones o también refundaciones de los fuertes de la región de Arauco. Esto por el hecho casi desesperado de incluir esta región a la administración del país en proceso de conformación.

Gran parte de estas instalaciones fueron la génesis de poblados, los cuales años posteriores se convertirían en proyectos urbanos planificados de otra escala, en algunos casos se realiza la refundación de alguno de ellos como en el caso de Nueva imperial, victoria, o como también la misma ciudad de Temuco.

En este renacer años antes de la independencia, trajo consigo la lógica española para proyectar la ciudad, la que fue de a poco cambiando su forma, ya no solo quedando con la forma rígida del cuadrado de damero, sino que nacen nuevos tejidos y tramas dejando inmerso su propio origen fundacional.

Con esto se logra la consolidación territorial, y junto a las refundaciones aparecen nuevos asentamientos con el llamado período de colonización.



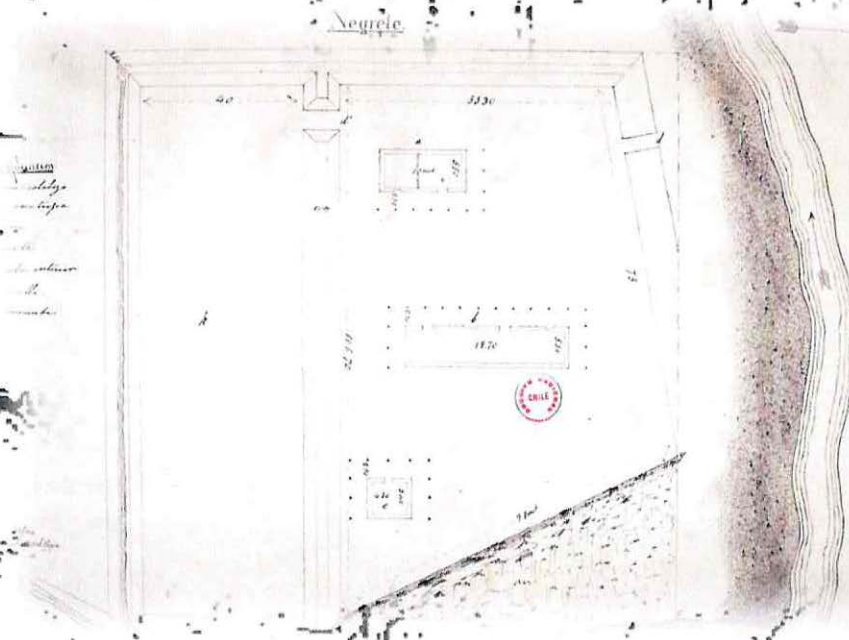
Fuerte Puren, localización Puren, IX región de la Araucanía (1553- 1868)

A continuación se presenta la lista de fortificaciones fundadas y refundadas durante el periodo de pacificación de la Araucanía por parte del ejército Chileno

MULCHEN 1861	LOS SAUCES 1868	TEMUCO 1881	CONTULMO
NEGRETE 1862	PUREN 1869	PERQUENCO 1881	LOLENCO
ARAUCO 1852	COLLIPULLI 1867	CURACAUTIN 1882	LUMACO
LEBU 1862	TRAIGUEN 1878	LAUTARO 1881	CURACAUTIN 1882
QUIDICO 1865	NUEVA IMPERIAL 1882	CHOE'CHOL 1881	

Otros fuertes cercanos a collipulli:

HUEQUÉN  
CANCURA  
LOLENCO  
CHIGUAIHUE  
PERASCO  
CURACO



Reconstrucción de la planimetría del fuerte de negrete

## Fuerte de Puren (1868)

El fuerte de Puren fue mandado a levantar por el coronel Cornelio Saavedra en noviembre del año 1868, pero esta instalación que aun puede observarse, tubo lugar casi 300 años antes en su primera fundación alrededor de 1553.

Luego comienza el crecimiento de la ciudad con una trama regular que no responde necesariamente a una ciudad del tipo español sino que se genera a un costado del monte que en su cima contiene a la fortificación, es así como comienza su expansión en un primer momento con una trama de cuadras regulares.

El 15 de Marzo de 1896 fue aprobado el plano de distribución de Urbanización de sitios de la ciudad, más tarde la intervención del vecino Don José Medin Reyes hizo posible la escritura de las casas. El 12 de Agosto de 1907 fue aprobado por el concejo de Estado la creación definitiva de Puren y el 8 de Septiembre de 1936 se estableció la Provincia de Malleco, creándose la comuna de Puren.



Vista panorámica hacia la ciudad, desde el fuerte



Plano actual de la ciudad de Puren

## Fuerte Mulchen (1861)

Al igual que la instalación defensiva instalada en Puren, el fuerte de Mulchen también fue fundado y mandado a construir por Saavedra, en el año 1861, consolidando así la línea defensiva al sur del Bío Bío. Junto a la fundación de este fuerte se asoció una villa los cuales en conjunto tenían como objetivo proteger a los propietarios chilenos de Laja y Nacimiento

A pocos años de la fundación del Fuerte, toma proporciones de pueblo y el 13 de octubre de 1875 se le da categoría de Departamento, y mismo año se le otorga el título de ciudad.



Vista desde el fuerte Mulchen



Plano actual de la ciudad de Mulchen



1

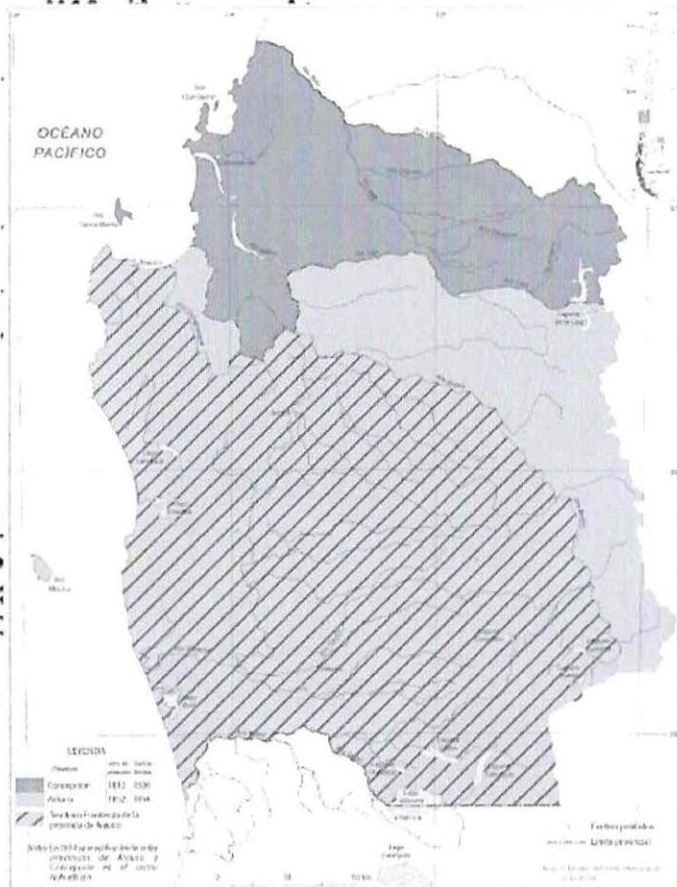
#### 1.4 resumen grafico de los procesos evolutivos territoriales de la región de Arauco

Hasta nuestros días el territorio que comprende la región de la araucanía a sido un zona que se encuentra en permanente conflicto, de todo tipo, político económico y social, a través de la historia a pasado por distintos estados de administración, uno de ellos corresponde principalmente a la explotación y producción de sus tierras traducidas en actividades productivas del primer orden, enfrentando los intereses de un grupo contra, a la vida de otros, pero no solo estos cambios son un tema económico, sino que también los estados de ocupación y la organización de ciudades o poblados naciesen frente a las barreras impuestas por el pueblo indígena y también el territorio.

## Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887

Representa la provincia de Arauco comprendida entre los ríos Laja por el norte y Toltén por el sur, y dentro de ella, el Territorio Fronterizo de la Provincia de Arauco. Situación correspondiente a diciembre del año 1852.

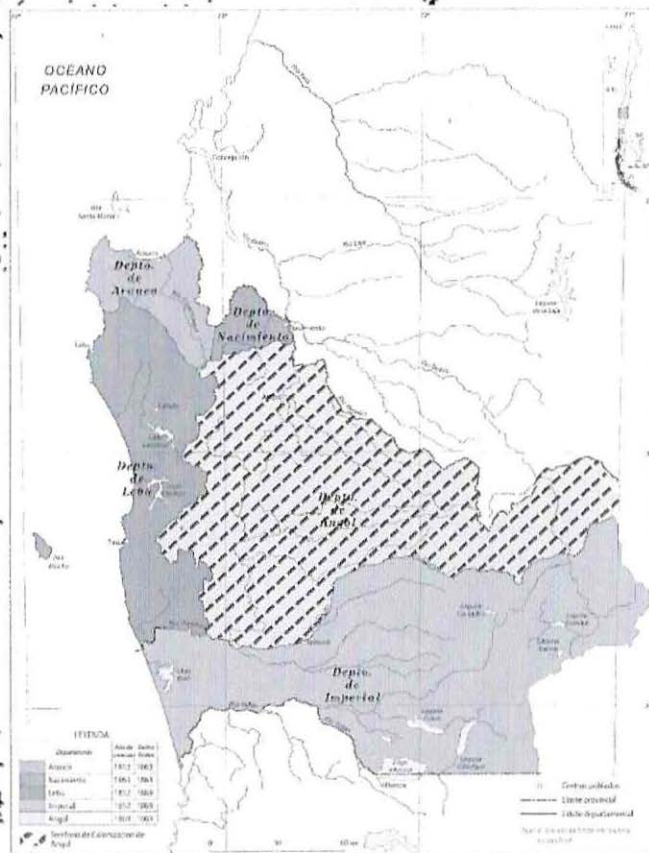
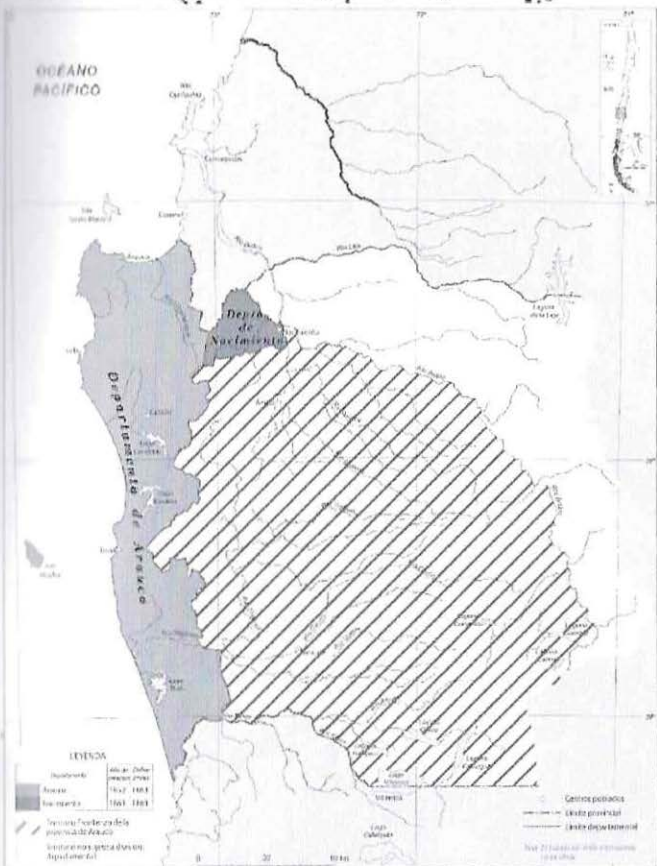
- Registra la primera incorporación de territorio a la provincia de Arauco en 1854, correspondiente a la parte sur-oeste del departamento de Lautaro que hasta entonces formaba parte de la provincia de Concepción. Permanece invariable el Territorio Fronterizo de la Provincia de Arauco, entre los ríos Biobío y Toltén.



## Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887

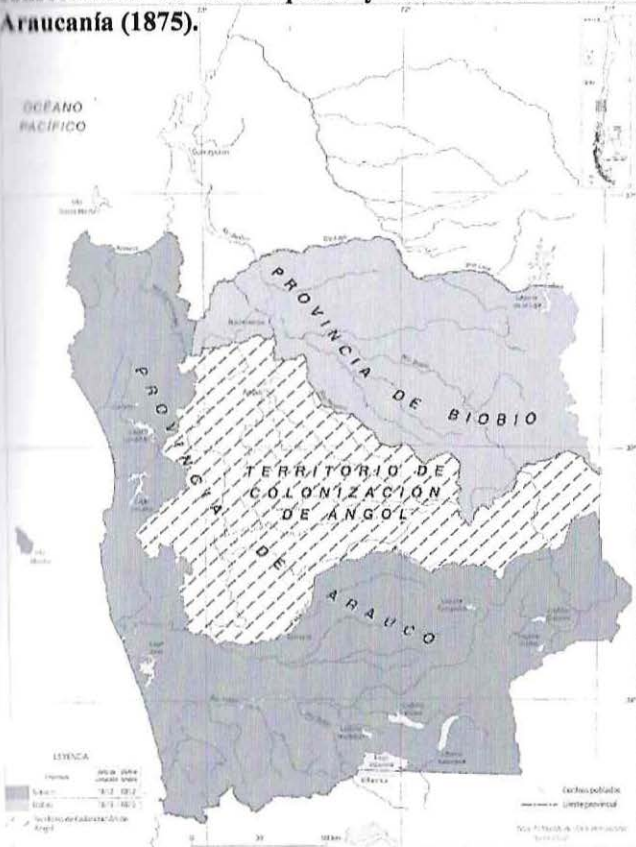
A fines de la década de 1860 la provincia de Arauco se encuentra completamente subdividida en departamentos.

Territorio fronterizo de la provincia de Arauco, 1863

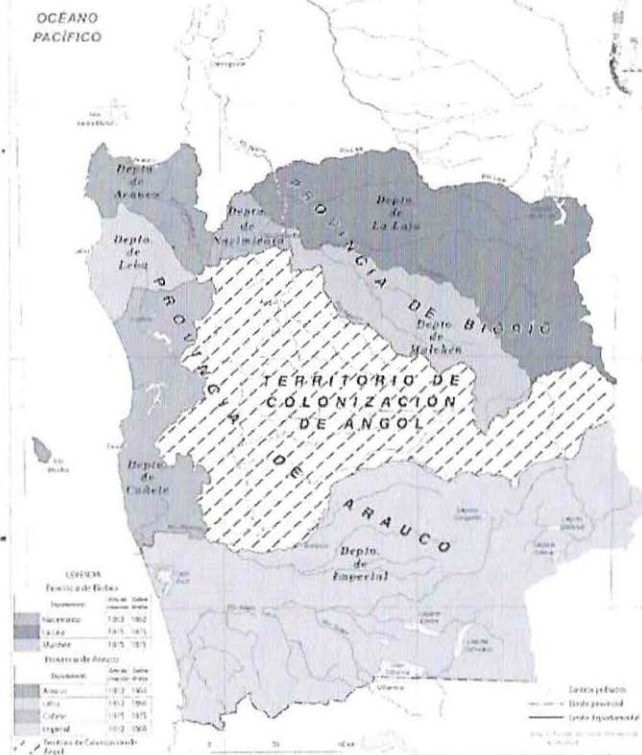


## Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887

Provincias de Biobío y Arauco rodeando, por el norte, oeste y sur al Territorio de Colonización de Angol, el que disminuyó su superficie respecto al Territorio Fronterizo de la Provincia de Arauco, como consecuencia de la conquista y colonización de La Araucanía (1875).

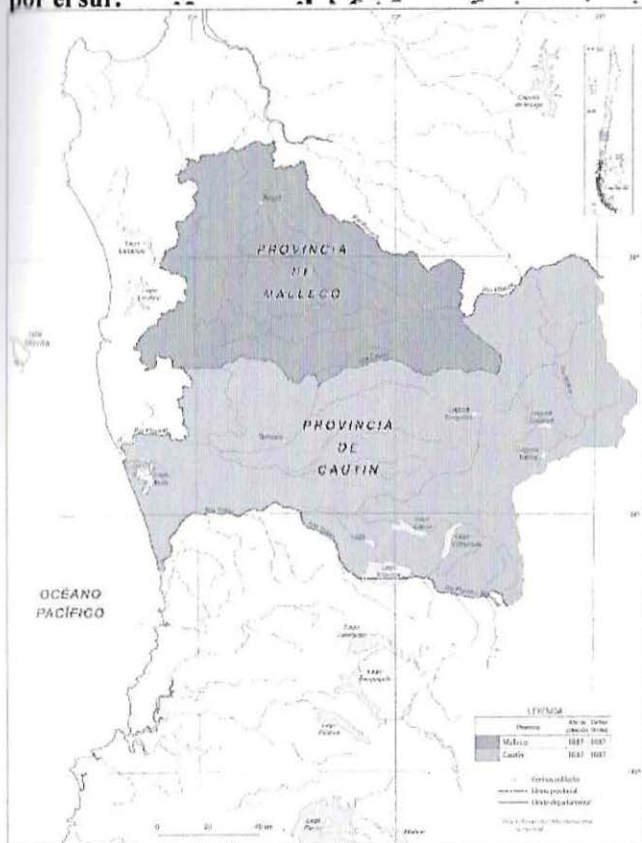


Subdivisión departamental de las provincias de Arauco y Bjoibío en 1875. La primera está compuesta por los departamentos de Nacimiento, Laja y Mulchen y la segunda, por los de Arauco, Lebu, Cañete e Imperial.

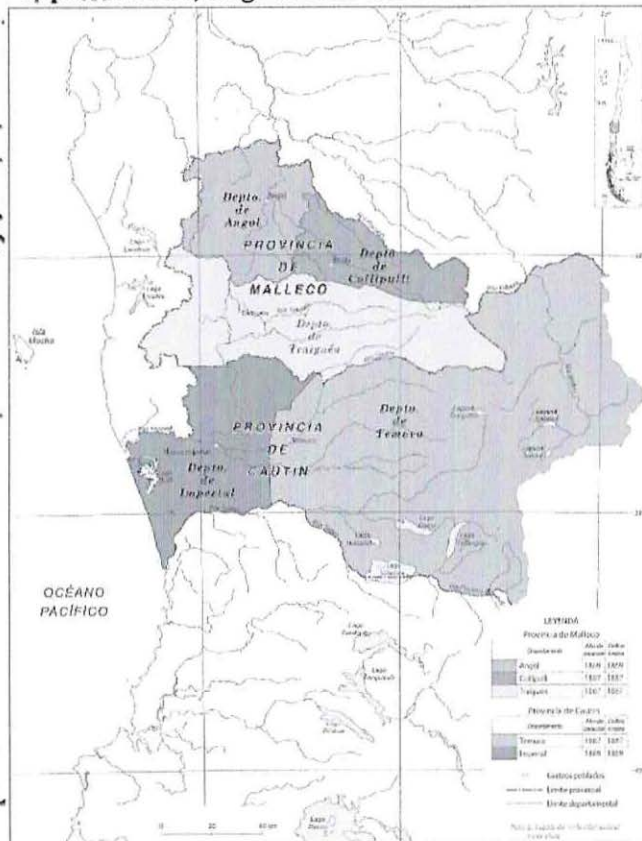


## Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887

Provincias de Malleco y Cautín creadas en 1887 ocupando la totalidad del Territorio de Colonización de Angol de 1875, extendiéndose hasta el río Toitén por el sur.



Subdivisión de las provincias de Malleco y Cautín en departamentos, luego de su creación en 1887





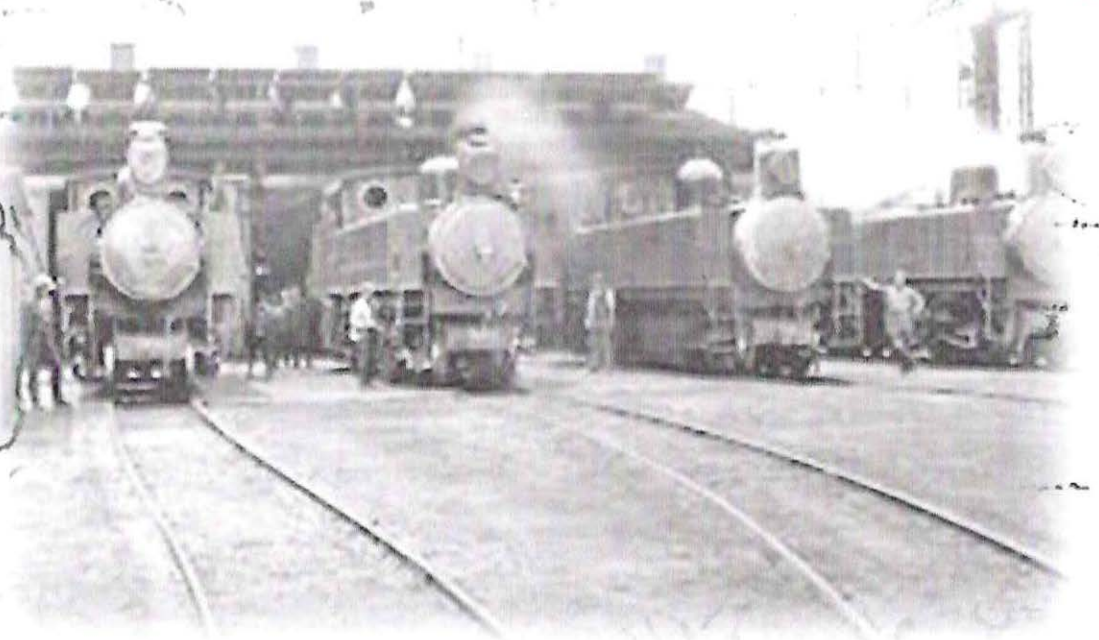
DESARROLLO FERROVIARIO EN EL SUR  
DE CHILE

# III

## Desarrollo ferroviario en el sur de Chile

La historia industrial ferroviaria de nuestro país, nace primeramente como una necesidad de transportar carga, carga del tipo minero en las regiones de Atacama y Tarapacá, generando las primeras redes que cruzan el territorio en el sentido transversal.

La necesidad de construir una red que abarcara la totalidad del territorio nacional de norte a sur, solo sería posible casi medio siglo más tarde, una vez concluida la pacificación de la zona sur y posterior construcción del viaducto del Malleco, no sería hasta final de siglo la consolidación longitudinal de toda la red.



La construcción de la red ferroviaria de nuestro país, surge y se desarrolla en gran medida en el sentido este-oeste, por lo que los ramales transversales jugaron un papel fundamental, para el desarrollo del país durante los primeros años llegada la máquina de vapor



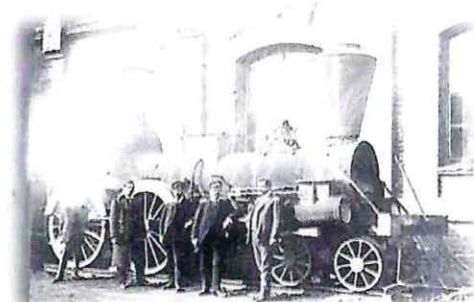
# 2

## .1 reseña historica ferroviaria, primer ferrocarril en Chile

El primer ferrocarril en llegar a Chile se remonta al año 1851, solo 20 años mas tarde de su masificación por Europa. Su propulsor fue el norteamericano William Wheelwright quien inició su construcción a principio del año 1850 iniciando los primeros trabajos por el lado del puerto de caldera.

El propósito de la construcción de un ferrocarril que uniera la ciudad de Copiapó y el puerto de caldera, era de suma importancia, luego del descubrimiento del yacimiento de plata de chañarcillo aumentó el movimiento de personas, víveres y materiales, por lo que el sistema tenia que satisfacer a todos estos requerimientos, la eficiencia en los tiempos de traslado y también en las grandes cantidades transportadas hizo que se convirtiera en un medio muy rentable para la época.

Durante el mes de julio de 1851 se inaugura el primer tramo de esta vía férrea, entre la ciudad de Copiapó hasta monte amargo con una extensión parcial de 41 km.



**La Copiapó, primera locomotora del ferrocarril Chileno**



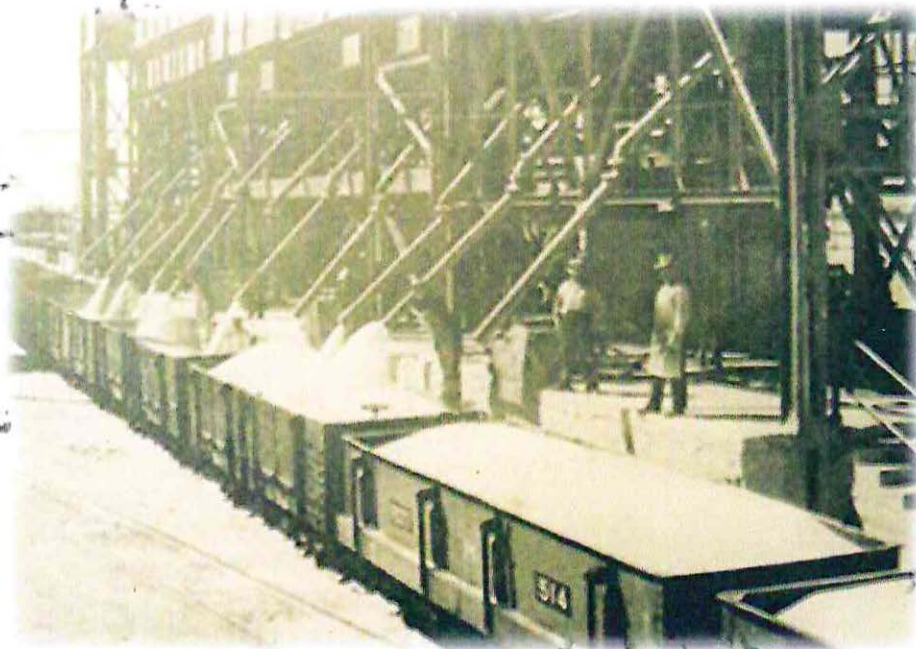
**Estación de Copiapó construida en 1854**

\* La mina de plata de chañarcillo se descubre un 19 de mayo de 1832

# 2

## .2 Ferrocarril Red norte; como parte del impulso para la extensión de la red hacia el sur

Una de las principales actividades impulsoras de la idea de la construcción de un ferrocarril, fue el rápido desarrollo de la industria minera del norte del país, por lo que además trajo consigo una serie de adelantos para toda la nación, entre ellos la construcción de puertos e instalaciones portuarias menores, con el objetivo de sacar los productos hacia el resto del país y el mundo.



**Cargamento de un tren en una industria salitrera del norte de Chile**

También promovió el progreso de pequeñas ciudades, pero sin duda la llegada del ferrocarril a la región de Atacama, produjo un fuerte interés por expandir las líneas a otras localidades, por lo que en pocos años estas se extienden por todo el valle de Copiapó con un total de 151 km y más tarde hacia el sur del país.



Al posterior tejido transversal generado por los ejes productivos mineros, se comienza a comunicar entre ellos mediante una línea perpendicular, que recorre de norte a sur la tercera región de atacama.

Es así como a partir de 1898 comienza a concretarse la idea de la unificación del país en este otro sentido, haciéndolo primero por el norte con la construcción de los primeros tramos longitudinales norte-sur que unirían los ya existentes tramos transversales este-oeste.

### Tramos de la red norte en 1913

La calera – Cabildo  
Cabildo – Limahuida  
Limahuida – Illapel  
Illapel – San Marcos  
San Marcos – Ovalle  
Ovalle – Islón  
Islón – Toledo  
Toledo – Chulo  
Chulo – Pueblo hundido

Los tramos de : La calera – Ligua – Cabildo  
Ovalle – San Marcos

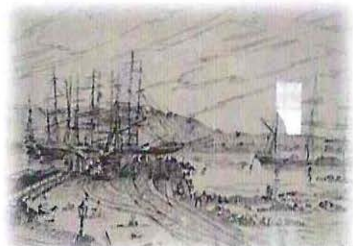
Fueron los primeros tramos que recorrían el territorio de norte a sur o viceversa, completándose mas tarde una totalidad de 1030 km hasta Iquique.



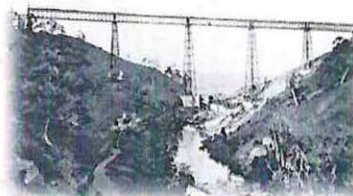
Estación de Ovalle



Primero se genera un tejido transversal del territorio y años posteriores una conexión longitudinal uniendo de norte a sur el país; primero con la red norte de trocha de 1 metro y luego de la pacificación de la Araucanía y posterior apertura del viaducto de Malleco la red sur con trocha de 1,68 metros.



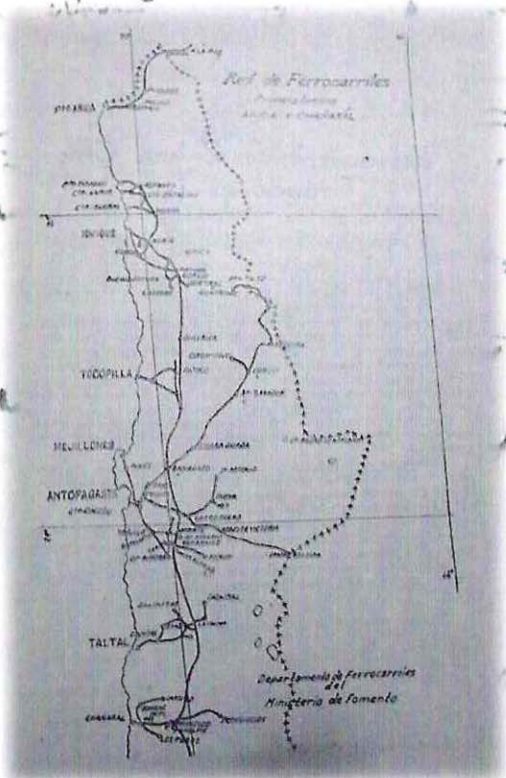
Grabado del muelle del ferrocarril, puerto de caldera



Viaducto del río Malleco



Vagón de pasajeros primera clase



Mapa ferroviario zona norte a comienzos de 1900



# 2

## 3 Ferrocarril Red sur

A continuación la lista de los ramales de la zona centro sur hasta el año 1952

Ráyado – Papudo

Puente alto – El volcán

Concepción – Curanilahue

San Felipe – Putaendo

San Fernando – Pichilemu

Talca – Perquin

Lináres – Colbun

Monte Águila – Polcura

Santa fe – Santa Bárbara

Coigüé – Mulchen

Los sauces – Lebu

Púa – Curacautin

Púa – Traiguen

Temuco – Carahue

Toncoche – Villarica

La unión – Lago Ranco

Ancud - Castro

La Ligua – Petorca

Rancagua – Coya

San Pedro – Quintero

Llay – Llay – Los Andes

Curicó – Licanten

Talca – Constitución

Parral – Cauquenes

Chillan – Recinto

Coigüé – Nacimiento

Renaico – Traiguen

Saboya – Capitán Pastene

Traiguen – Galvarino

Cajón – Cherquenco

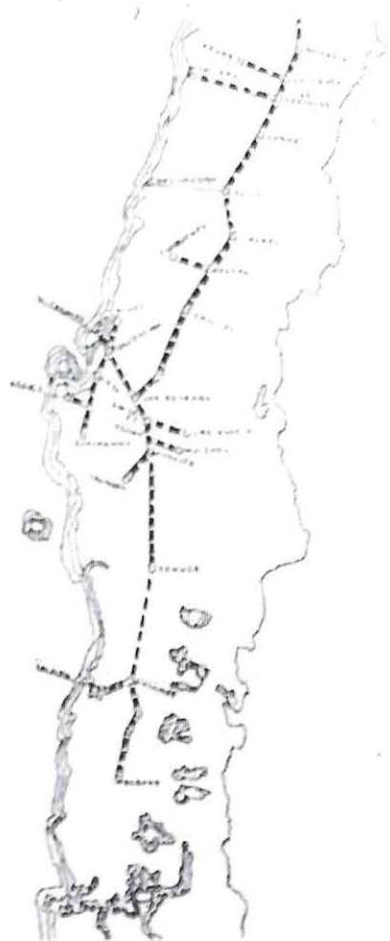
Freire – Cunco

Los lagos – Riñihue

Corte alto – los muermos



## Plano comparativo de la red ferroviaria sur entre el año 1900 y 1973



Zona centro sur 1900



Zona centro sur 1973



## Ferrocarriles de la zona sur asociado a una actividad productiva

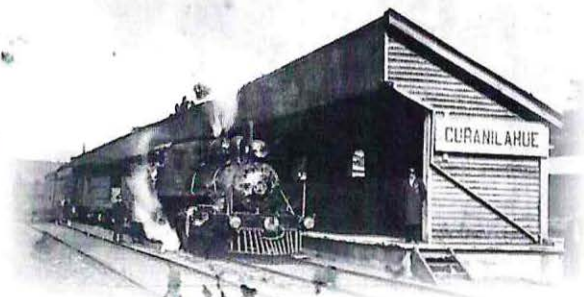
Con el crecimiento de las redes ferroviarias y el importante aumento de locomotoras, surgió también un inminente crecimiento de la industria del carbón y de la madera en la región del Bio Bio.

La explotación carbonífera se encuentra totalmente ligada al ferrocarril ya que a través de él mismo se realiza el transporte, tanto a puertos o hacia los acopios de las maestranzas para su propia utilización como fuente de combustible.

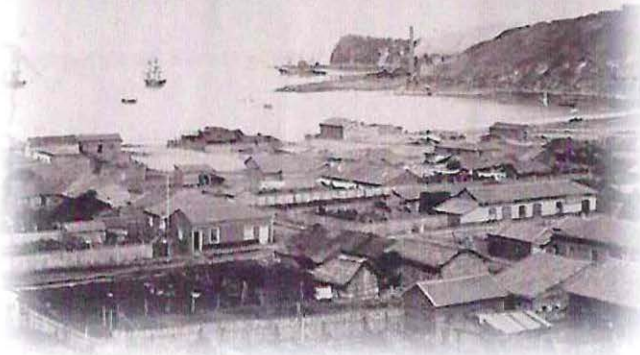
Mientras que a medida que las vías férreas avanzan hasta el último rincón de cada poblado, la demanda de durmientes de madera también se incrementa en forma acelerada, por lo que esta actividad productiva también es parte del sostén económico tanto para el pueblo como para las operaciones de transporte que presta el ferrocarril.



Estación de ferrocarriles de Coronel



Estación de ferrocarriles de Curanilahue

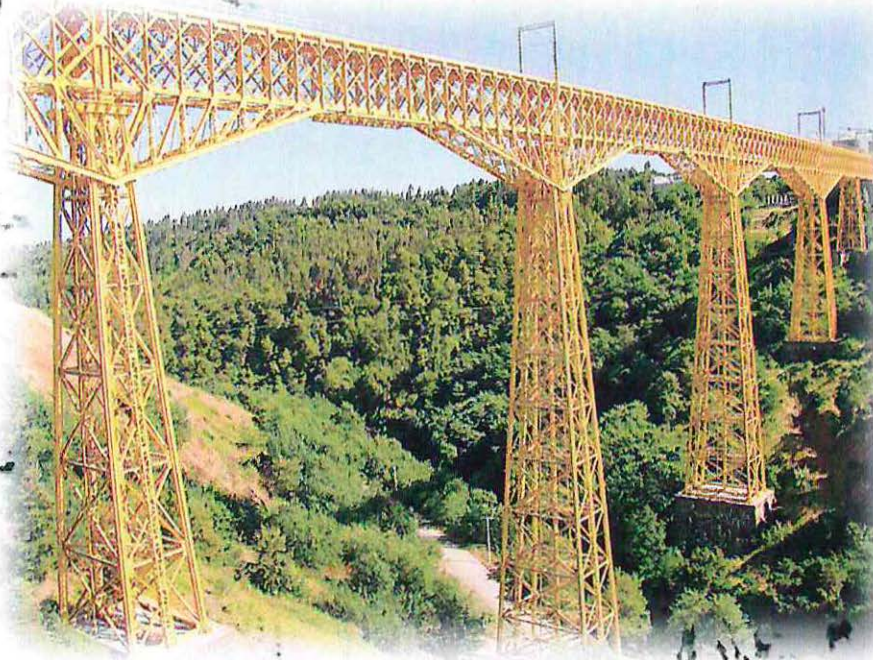


Vista panorámica de la ciudad de coronel en 1889

# 2

## .4 Apertura nuevos territorios junto con el viaducto del Malleco

Con la inauguración de esta espectacular obra de ingeniería, además de quedar por fin conectado gran parte del territorio nacional, genera la apertura de nuevas extensiones territoriales, y con ello la inminente explotación de sus suelos, siendo la principal actividad productiva la agricultura, y la ganadería.



**Viaducto del Malleco**

La apertura de este enorme puente, permitió la instalación de colonos extranjeros y chilenos, designándoles tierras para que fueran trabajadas y poder reafirmar de esta manera la postura de las autoridades en lo que se refiere el conflicto de la Araucanía.



## Construcción y apertura de un hito territorial, generando arraigo y conectividad

Con la pacificación de la Araucanía en 1883 era vital poder establecer una conectividad, por lo que tan solo 3 años más tarde se iniciaba mediante las primeras propuestas la concretización de esta idea.

Sería en 1889 cuando se comienza con el montaje de las estructuras prefabricadas llegadas en barco desde Europa, culminando los trabajos a la mitad del año siguiente, siendo inaugurado el 26 de octubre de 1890 por el entonces presidente de la república José Manuel Balmaceda.



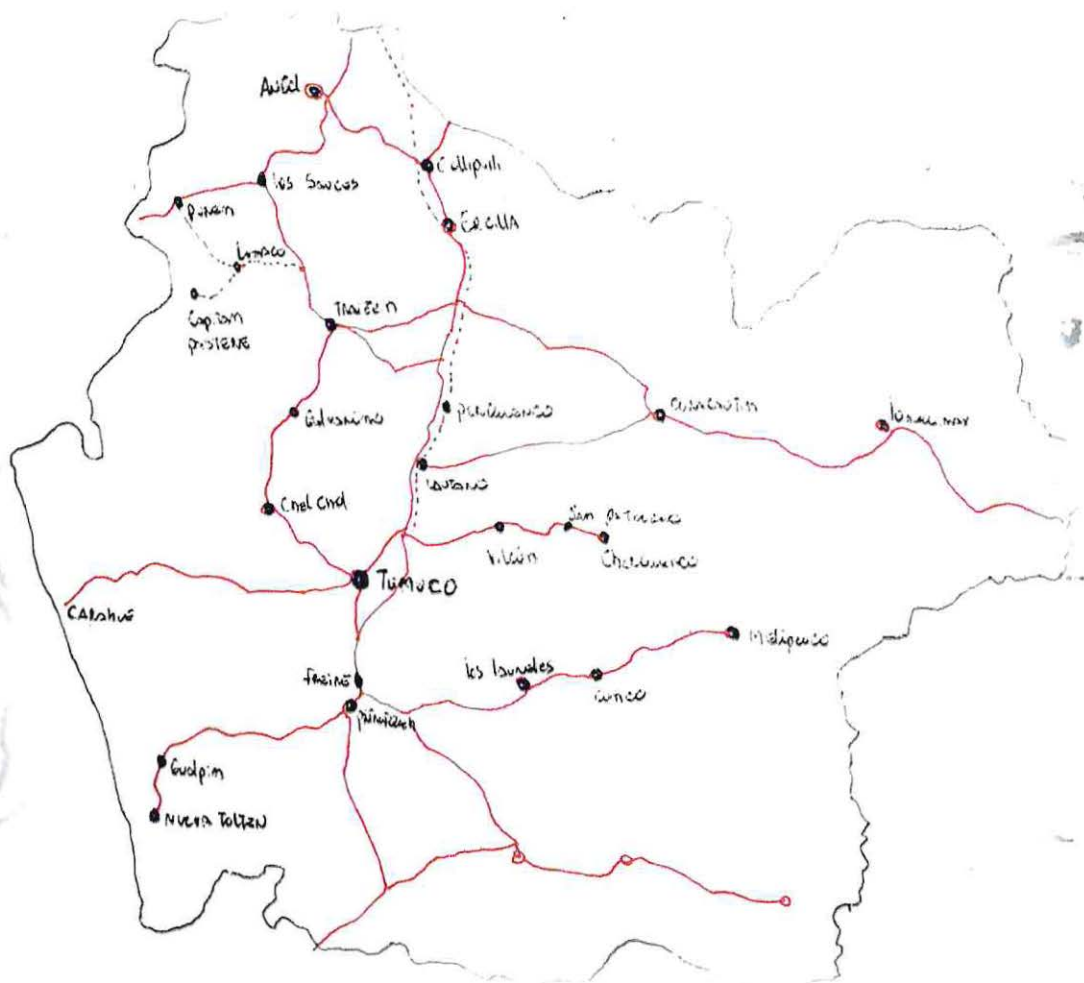
Proceso de construcción del viaducto sobre el río malleco



Culminación de las obras con la postura del último tramo de viga



## Plano de conectividades existentes en la actualidad



Línea ferroviaria  
Caminos



# 2

## .5 Ramales transversales de la zona sur

Así como acontece en el norte del país, primero se consolidan los ramales transversales y después surge la necesidad de hacer una unificación en el otro sentido, en las regiones del sur ocurre de manera opuesta, ya que es primero la instalación longitudinal la que se hace presente, extendiéndose primero hasta Temuco y posteriormente hasta Puerto Montt, y es de esta columna vertebral de la cual se van desprendiendo los ramales transversales que fueron generando asentamientos o en otros casos donde ya se encontraba un pueblo preexistente, estos se potenciaban..



### Mapa ferroviario de la región de la Araucanía y parte de la de los ríos



- Ramales transversales
- Red Sur

Fuente, gran mapa ferroviario amigosdeltren.cl

**A continuación el listado de poblados y ciudades influenciados o creados por la llegada del ferrocarril**

Est. Carahue  
Est. Ranquilco  
Est. Nueva imperial  
Est. Boroa  
Est. Labranza

**Temuco**

Cajon  
El natri  
Carrilanca  
General lopez  
El manzano  
Vilcun  
San patricio  
Cherquenco

Est. Tolten  
Est. Hualpín  
Par Chelle  
Est. Teodoro Schmidt  
Par Llollinco  
Est. Barros Arana Par  
traitraen  
Est Martin de Rozas  
Par Lolén bajo  
Par Calfuco

**Freire**

Est. Allipen  
Par pedroso  
Est. Radal  
Est. Choroico  
Est. Los laureles  
Est. Las hortensias  
Cunco

Loncoche  
Est. Ancahual  
Est. Huis capi  
Est. Ñancul  
Est. Villarrica

Est. Lonquimay  
Par dos pinos  
Est sierra nevada  
Par boca norte  
Par el puente  
Est malalcahuello  
Est manzanar  
Par huevoivales  
Par el nido  
Est curacautin  
Est rarirruca  
Est cautin  
Par la estrella  
Par selva oscura  
Estacion cullincó  
Par drima green  
Est pua  
Est quino  
Par union quino  
Par terpele  
Est chufquen  
Par pailahue  
Est galvarino



## Ramal Cajon – Cherquenco 1912- 1916

Cajon  
El natri  
Carrilanca  
General lopez  
El manzano  
Vilcun  
San patricio  
Cherquenco



Vista aérea del poblado de Cherquenco

## Ramal Freire - Cunco

Freire  
Est. Allipen  
Par pedroso  
Est. Radal  
Est. Choroico  
Est. Los laureles  
Est. Las hortensias  
Cunco



Plano de 1969 del poblado de Cherquenco



### Ramal Loncoche – Villarica

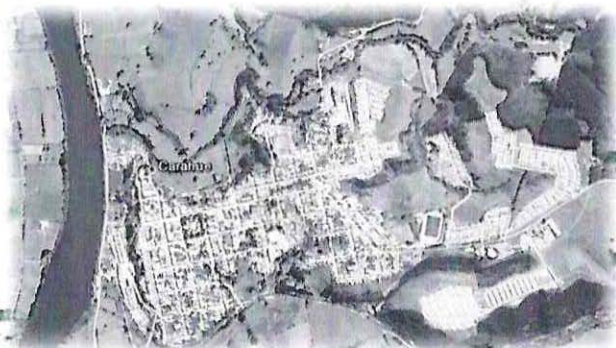
Loncoche  
Est. Ancahual  
Est. Huiscaqui  
Est. Nancul  
Est. Villarica



Plano de la antigua ciudad de Villarica

### Ramal Temuco – Carahue

- Est. Carahue
- Est. Ranquilco
- Est. Nueva imperial
- Est. Boroa
- Est. Labranza
- Temúco



Vista aérea de la ciudad de Carahue

### Ramal Freire - Tolten

- Est. Tolten
- Est. Hualpín
- Par Chelle
- Est. Teodoro Schmidt
- Par Llollinco
- Est. Barros Arana
- Par traitraen
- Est Martin de Rozas
- Par Lolén bajo
- Par Calfuco
- Freire



Vista aérea de la ciudad de Freire

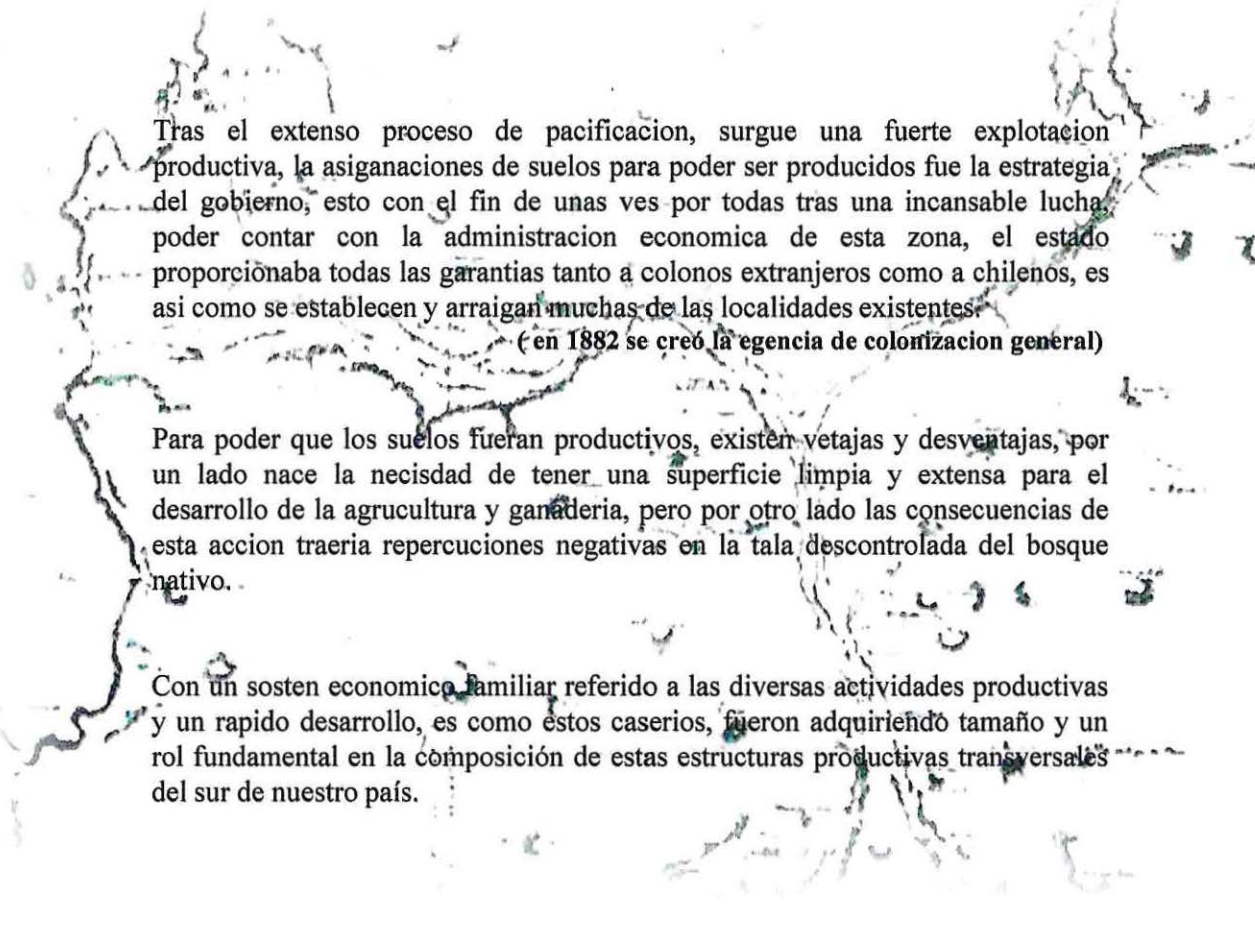




Ultimo tren de carga despachado desde el poblado de Cherquenco

# 2

## .6 Desarrollo productivo y colonización extranjera - Chilena



Tras el extenso proceso de pacificación, surge una fuerte explotación productiva, la asignación de suelos para poder ser producidos fue la estrategia del gobierno, esto con el fin de unas veces por todas tras una incansable lucha poder contar con la administración económica de esta zona, el estado proporcionaba todas las garantías tanto a colonos extranjeros como a chilenos, es así como se establecen y arraigan muchas de las localidades existentes.

(en 1882 se creó la agencia de colonización general)

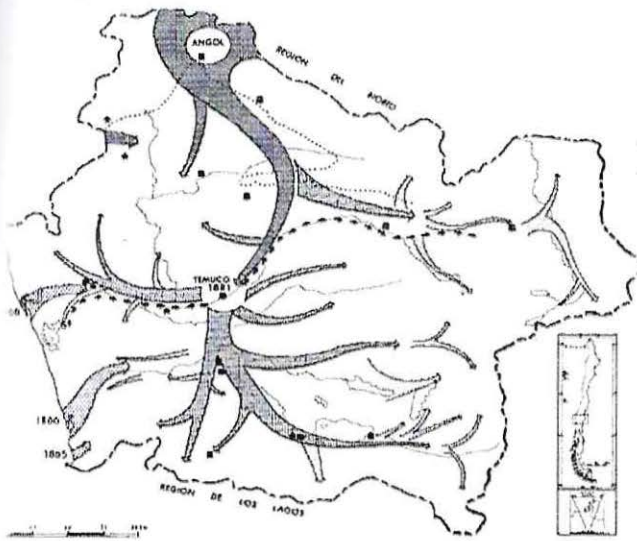
Para poder que los suelos fueran productivos, existen ventajas y desventajas, por un lado nace la necesidad de tener una superficie limpia y extensa para el desarrollo de la agricultura y ganadería, pero por otro lado las consecuencias de esta acción traería repercusiones negativas en la tala descontrolada del bosque nativo.

Con un sostenimiento económico familiar referido a las diversas actividades productivas y un rápido desarrollo, es como estos caseríos, fueron adquiriendo tamaño y un rol fundamental en la composición de estas estructuras productivas transversales del sur de nuestro país.



## Actividades Productivas a partir de 1900

Existe un fuerte desarrollo de la agricultura y ganadería, en conjunto a la extracción maderera que se hacia en paralelo para ir ganando superficie, donde poder sembrar y criar el ganado.



### OCCUPACIÓN DEL TERRITORIO

	LEVANTAMIENTOS HIDROGRÁFICOS		LÍNEA DEL MALECO 1867-1868
	EXPEDICIÓN PACÍFICA 1843		LÍNEA DEL CAÑAL 1861-1865
	OCCUPACIÓN DE "LA FRONTERA" Y LA ARAUCANÍA		FUNDACIONES CHILENAS
	ULTIMOS FRENTEROS		FUNDACIONES HISPÁNICAS

### LEYENDA

1900 - 1985			
	R DE RAI		1821-1825
	EV HISPÁNICAS Y VASCOAS		1825-1830
	P FRONTERAS		1830-1835
	M HISPÁNICAS		1835-1840
			1840-1845
			1845-1850
			1850-1855
			1855-1860
			1860-1865
			1865-1870
			1870-1875
			1875-1880
			1880-1885
			1885-1890
			1890-1895
			1895-1900
			1900-1905
			1905-1910
			1910-1915
			1915-1920
			1920-1925
			1925-1930
			1930-1935
			1935-1940
			1940-1945
			1945-1950
			1950-1955
			1955-1960
			1960-1965
			1965-1970
			1970-1975
			1975-1980
			1980-1985



## Principales productos

En lo que se conoce como ramales transversales existen una serie de poblados vinculado su origen a algunas de estas actividades productivas las que mas tarde se potenciarían con la llegada del ferrocarril.

Destacan las siguientes :

- Trigo
- Cereales
- Arroz
- Ganado
- Madera



Distribución por localidades de colonos europeos en La Araucanía, en 1890

Localidad	Número de inmigrantes
Ercilla	621
Galvarino	367
Imperial	65
Lautaro	349
Purén	97
Quechereguas	597
Quillén	309
Quino	761
Temuco	167
Traiguén	245
Victoria	1.517
Total	5.254

Fuente: "Colonización Nacional", en Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, 7/1890, p. 294, citado en Bernedo (1995: 177)



## Madera como identidad local y nacional

Nuestro país basa parte de su identidad en ciertas cosas de gran relevancia y una de ellas es la estrecha relación que tiene con sus bosques y la explotación maderera, Chile a lo largo de su historia se ha identificado por ser productor maderero, siendo esta actividad un patrimonio casi a nivel mundial, para las personas, pueblos, empresas relacionadas a esta actividad.

Bima es una sigla que correspondía a Bosques e Industrias Madereras S.A., era la principal industria maderera de Chile hasta 1960.

En Cherquenco Bima compró muchos bosques e instaló al menos seis aserraderos permanentes en Los Lleuques, Lagunillas, El Trueno y otros sectores que abastecían de madera en bruto a una barraca en Cherquenco.

La empresa Bima fue la principal industria maderera de Cherquenco en el siglo XX.



A continuación un listado de los principales empresarios de la madera en la región de la Araucanía.

Lataste, Rouret, Bustos, Hugo Czach, Saint Anne, Mahotienne, Bustingorry, Harosteguy, Maing Uyague, Alliende, Gerlach, Ducasson, Carlos Mason, Rudecindo, Ortega Leiva, Andurandeguy.



**Locomóvil de empresarios de la madera de la región,  
eje central de la av. Ercilla Carahue**





INCIDENCIA DE LAS NUEVAS  
INSTALACIONES FERROVIARIAS EN  
LOS POBLADOS DE LA ARAUCANIA

### III

## **Incidencia de las nuevas instalaciones ferroviarias en los poblados de la araucania**

Sin duda que la llegada del ferrocarril, trajo cambios significativos en el entendimiento organizativo de la ciudad, con respecto a las conectividades territoriales instauradas por este eficaz sistema de transporte.



Con esto surgen algunos temas importantes de mencionar, básicamente son dos los casos mas significativos y estos tienen que ver principalmente a las afectaciones que produce el ferrocarril, en poblados o ciudades preexistentes y también en la generación de nuevos asentamientos que aun se mantienen en el tiempo, pero sin que la red coexista junto a ellos.



# 3

## .1 Génesis de poblados de origen maderero en la Araucanía

Cuando nos referimos a la génesis de nuevos poblados, estamos hablando de aquellos que nacieron como consecuencia de procesos evolutivos diversos, algunos lo hicieron mediante un polo de producción, mientras que otros de la mano de la instalación de un sistema ligado a ese polo productivo.

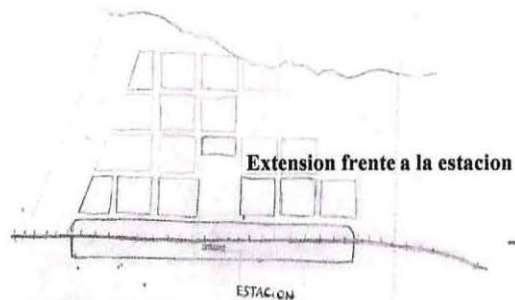
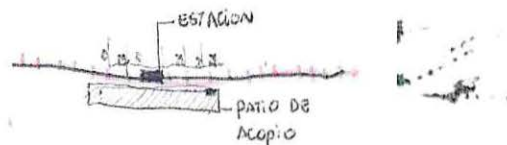
Es esta instalación la que genera ciertas tipologías evolutivas, relacionadas a la eficiencia y en favor del desarrollo de dicha actividad maderera.

### organización urbana a un costado de un eje como limitante

La conformación urbana de algunos poblados comienzan primero con la instalación del aserradero, dejando un lugar de acopio para la madera, lugar que a la llegada del ferrocarril pasaría a ser parte del espacio ferroviario y colocando allí la estación.

En el caso particular de san patricio el poblado se desarrolla hacia uno de los lados de este espacio, dejando una extensión frente a la estación .

### Evolución urbana de San patricio



Desarrollo urbano a un costado del espacio ferroviario.



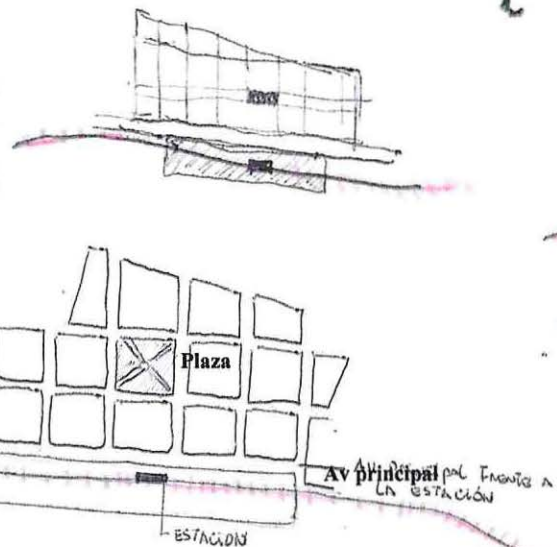
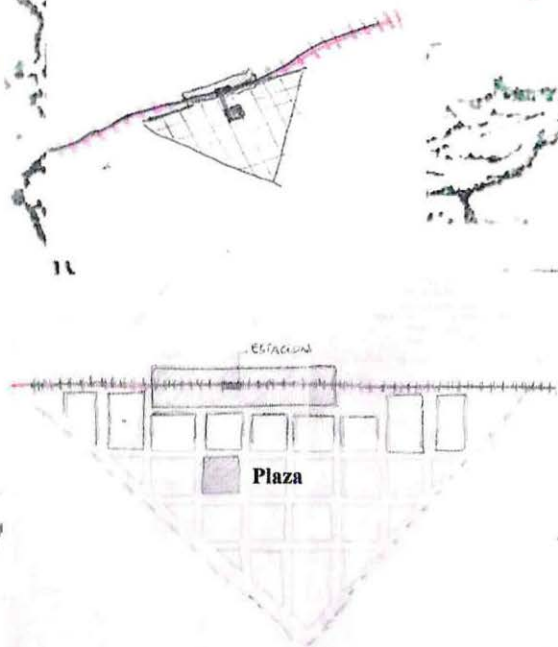
Ocupación del espacio ferroviario



Estas tipologías de desarrollo cuentan con algunas particularidades y una de ellas es el espacio de amortiguación que se genera entre este gran espacio ferroviario y la instalación de las casa y posterior trama, gerando tambien una extension frente a la estacion.

Los laureles

Localidad de Radal



Estructuración a partir de la jerarquización de una avenida frente a la estación.

Dentro de esta tipología se reconoce una tensión entre la estación y la plaza, la cual se ubica a máximo dos cuadras de distancia, quedando comunicadas por las dos calles que la rodean.



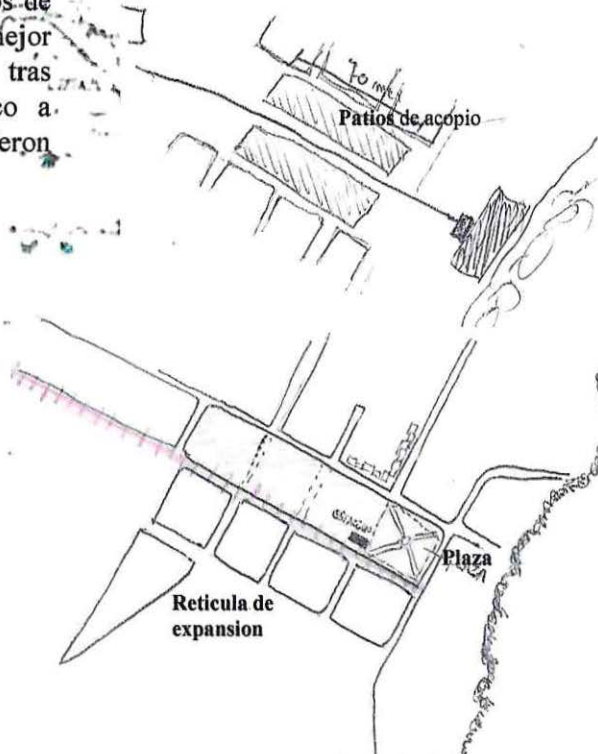
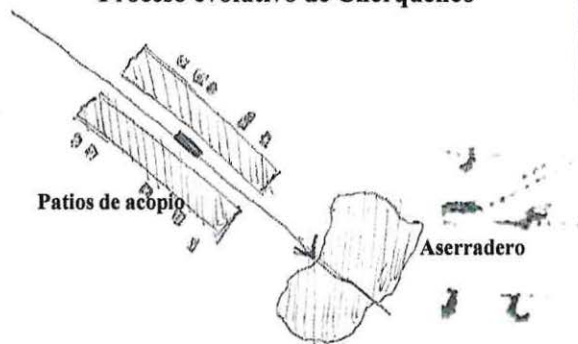
## Desarrollo en dos frentes a partir de una línea como estructura

Los poblados de esta tipología se asocian principalmente, a aquellos que en donde se acopia ordena y clasifica la madera, para luego ser cargada y transportada.

Cherquenco es el caso mas explicativo, para demostrar esta logica de crecimiento en torno al espacio ferroviario:

En una primera instancia el ferrocarril llegaba hasta el mismo aserradero (recogía la carga de la barraca Duhart) generando a ambos costados de la línea los patios de acopio, para una mejor operatividad al momento de la carga, y es tras estos patios donde comienza poco a poco a instalarse las primeras viviendas que dieron origen a Cherquenco.

### Proceso evolutivo de Cherquenco



Ocupación del espacio ferroviario como parte de la trama urbana



## Desarrollo en dos frentes a partir de una línea como estructura

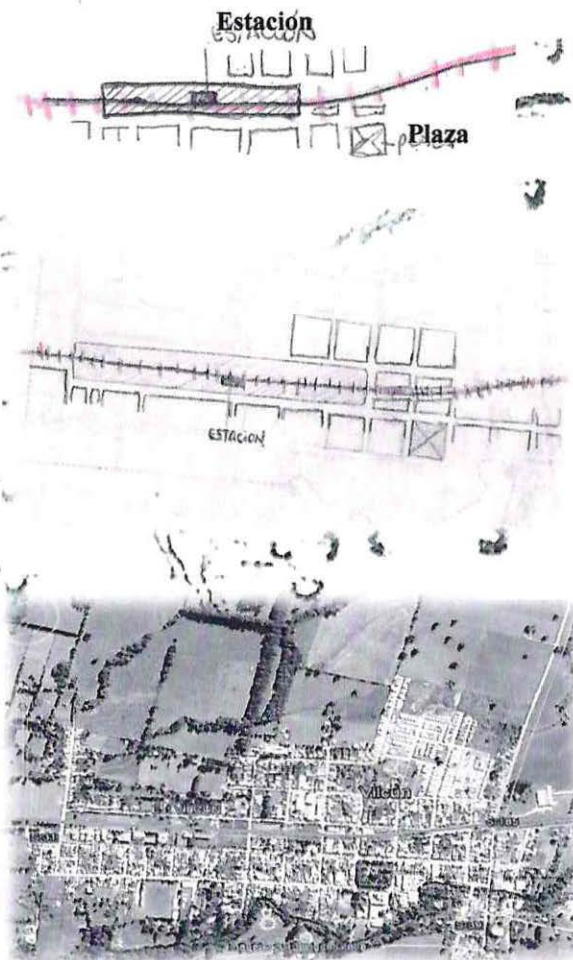
### Vilcún

La hoy consolidada comuna de vilcun, al igual que muchas tambien tuvo un gran momento economico, esto debido a la actividad agricola y maderera en su entorno, de igualmanera que su vecina Cherquenco, vilcun tambien se caracteriza por desarrollarse bajo esta ley de crecimiento.

En un comienzo la organizacion, parte con la instalacion de casa dispersas que años mas tarde, se organizarian en cuadrículas que dejan en evidencia el espacio libre junto a la estacion.



Vestacion de vilcún estado actual



Vista aerea vilcun actual

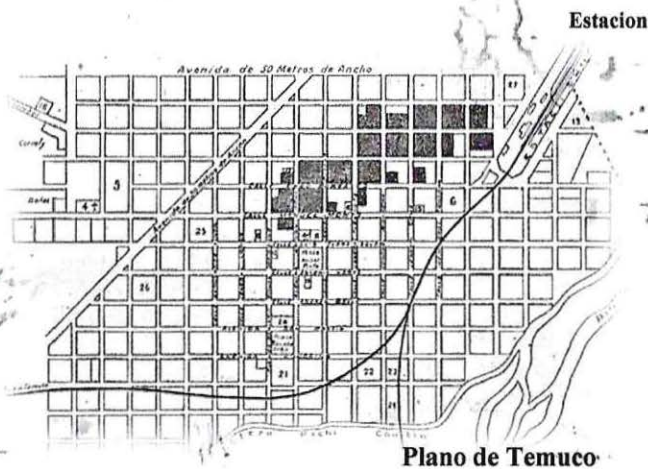
# 3

## 4 Extensión y reorganización de los tejidos urbanos en los poblados preexistentes.

En el caso particular de la ciudad de Temuco, nos encontramos con que la estación se posiciona donde termina la retícula fundacional, generando una tensión en ambos bordes y estableciendo una jerarquización de una de las avenidas, constituyéndola como un posterior eje estructurante, el cual vincula la estación por uno de sus extremos y cruza la totalidad de la ciudad.



Estacion de Temuco



Plano de Temuco

Puesta en valor de un eje como limite urbano



# 3

## 3 Poblados de cabeceras de ramales interiores

Estos poblados a diferencia de los ya expuestos anteriormente, reúnen ciertas características que responden a la operatividad del sistema ferroviario, esto se ve reflejado en la emplacación en la extensión, del espacio que contiene a la estación, ya que en estos puntos es necesario cambiar el sentido de las locomotoras, o también funcionan como estaciones intermodales, en donde se desarrolla el cambio de pasajeros y los enlaces con otros ramales y también con la red longitudinal sur.

**A continuación una lista de los poblados cabeceras de ramal**

Cajón  
Cherquenco  
Freire  
Cunco  
Lonquimay  
Púa  
Galvarino  
Mulohen  
Villarrica  
Loncoche

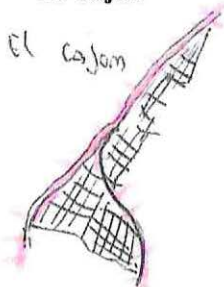


**Ruinas tornamesa estación de Mulchen**

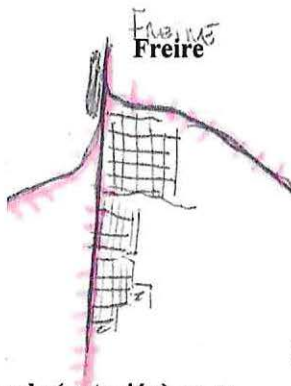


## Poblados de cabeceras de ramales interiores

El Cajón



Freire

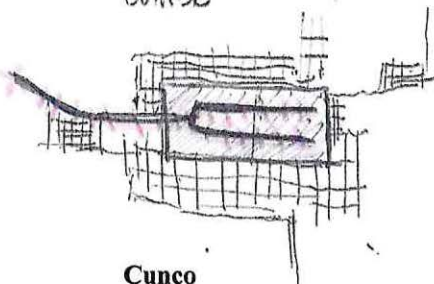
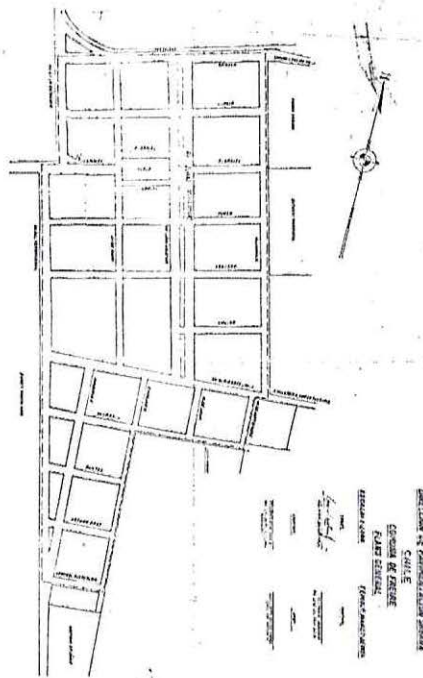


Ciudad contenida por un polo ( estación ) en su borde o extremo

En las cabeceras que actúan como intermodales de ramales y/o con la red sur, su posicionamiento debe estar en función no sólo a la trama fundacional, en el caso que se establezca en un poblado preexistente, sino que también en relación a las llegadas desde los otros ramales, por lo cual existen algunas estaciones, que toman un distanciamiento con la ciudad debido a este vínculo :

No así en el caso de las cabeceras terminales de ramales, en el caso particular de Cunco ,la superficie del espacio ferroviario aumenta y el pueblo se desarrolla en torno a el, llegando a un punto en que queda inmerso de la trama posteriormente proyectada.

Plano retícula fundacional Freire



Cunco



# 3

## 4 instalaciones ferroviarias en la ciudad del sector costero

Es importante destacar como materia urbanística, los casos en donde se vinculan dos sistemas de transporte que no comparten un mismo orden. La vinculación entre ambos (barco – tren) y la de estos con la ciudad, pone en valor algunos elementos de composición urbana, como avenidas principales, plazas o espacios públicos de amortiguación.



Carahue



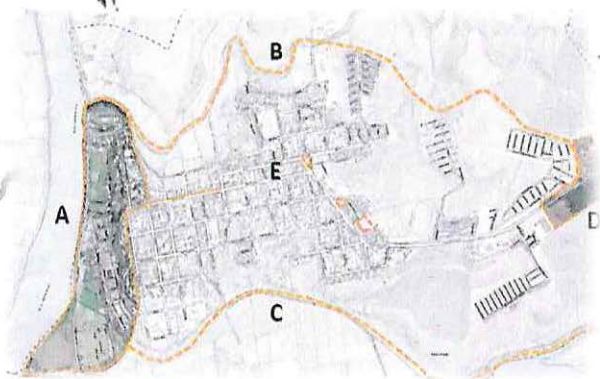
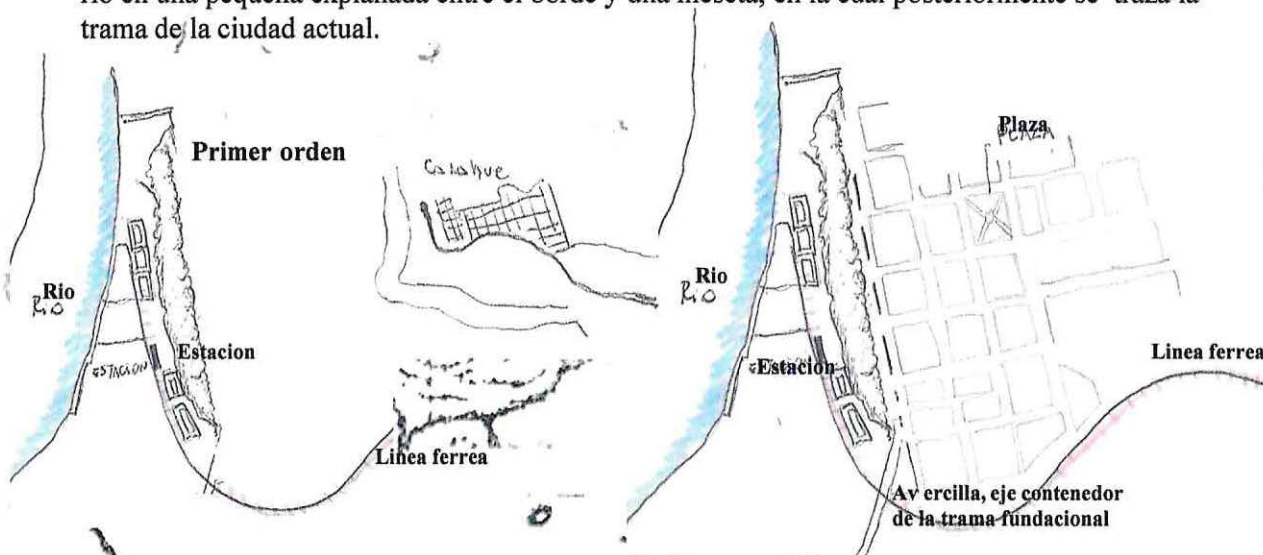
Carahue

A diferencia de los poblados del sector costero enfrentados al océano, acá las instalaciones que acogen a los navíos, son mucho menores, en vez de generar una extensión del suelo por medio de un muelle, acá es el borde del río el que recibe a la embarcación y dejándola casi inmersa en la ciudad o territorio, para lo cual el funcionamiento del “puerto” interactúa muy cerca con la instalación ferroviaria, llegando a conformar un solo núcleo de intercambio.

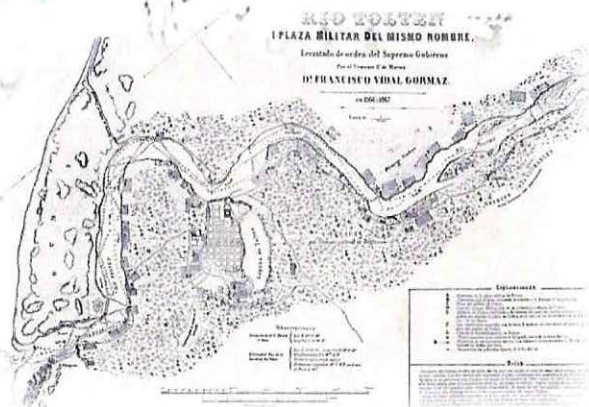


## Carahue y la antigua Tolten

En el caso de Carahue, se observa que la instalación ferroviaria, llega hasta el mismo borde – río en una pequeña explanada entre el borde y una meseta, en la cual posteriormente se traza la trama de la ciudad actual.



Desarrollo de Carahue a un costado del río, antes de la organización de la retícula fundacional.



Plano río Toltén y emplazamiento de la ciudad



## Síntesis :

El desarrollo productivo sin duda que trajo un importante desarrollo a la zona recientemente colonizada, desarrollo que toca aspectos sociales, políticos y económicos, desde la simple acción de ganarse el sustento para la familia, hasta el punto de generar nuevos asentamientos, que mediante diversos procesos de evolución fueron adquiriendo roles de ciudad por medio de elementos de composición urbana, tales como la plaza, retículas fundacionales, extensiones de avenidas, etc. Y con una posterior llegada del ferrocarril.

La instalación ferroviaria que teje a la región de la Araucanía genera nuevos asentamientos y también potencia los pequeños ya existentes y también reestructura los ya consolidados, pero la tipología que se genera a partir de la red ferroviaria va totalmente ligada a la actividad productiva que se esta generando. Hemos observado en el desarrollo de esta investigación, que siendo la madera el principal producto explotado, las morfologías de estos poblados, responden a la operatividad de extraer el recurso maderero lo mas organizado posible. Es por esto que identificamos estas extensas superficies de suelos inmersos o a su vez a un costado de alguna trama regular, tenemos que dejar en claro que en estos casos una vez llegada la red, los aserraderos cambiaron su orden haciéndolo mas holgado, permitiendo efectuar los cargamentos de los trenes de carga de mejor manera.

Es así como hasta nuestros días se visualizan claramente estos suelos, en donde el destino de ellos no es seguro, la explotación inmobiliaria se hace presente en ellos, generando paños urbanos en si mismo y no estableciendo ningún tipo de relación urbanística.



**A**NEXOS

## CRONICAS:

### Historias de Cherquenco

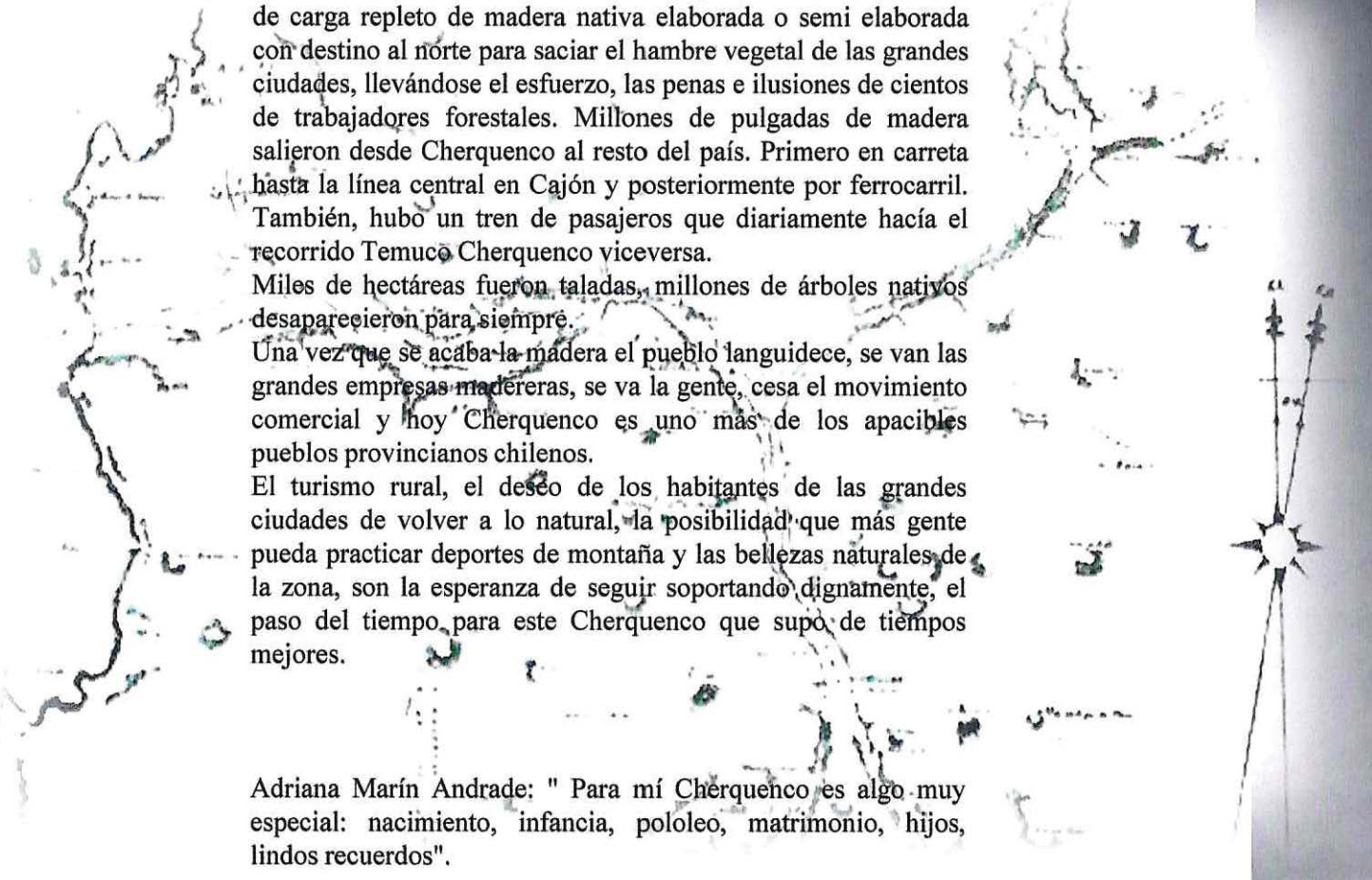
Ya a partir de 1900, hay registros de que los colonos llegados al lugar desarrollan actividades agrícolas, ganaderas, comerciales y especialmente madereras. También estos registros indican que Cherquenco y San Patricio ya existían como poblados, cuando surge Vilcún en 1902.

Algunas de las primeras familias que aparecen nombradas como establecidas en el lugar son las de Don Carlos Keller y su señora Ema Rueff, Don Carlos Peack, Don Casimiro Escribano y las familias Vieuña, Morandé, Clayería, Gostín. El ferrocarril llega a Cherquenco el año 1917 y en el año 1916 Don Carlos Peack loteó y vendió terrenos de su propiedad aledaños al lugar por donde pasaría la línea férrea.

El pueblo se formó y creció en forma longitudinal de Este a Oeste a ambos lados de la línea ferroviaria. Junto al ferrocarril llegan empresas madereras, obreros, funcionarios, comerciantes y emborrachadores de perdiz. Surgen negocios por doquier, construcciones, cantinas, carabineros, pastores y un par de escuelas.

Recuerdo que cuando mi padre compró a Angel Gostín, su casa de calle Deportes con Constitución en 1950, no se pudo hacer la escritura de venta correspondiente, porque los terrenos aún figuraban a nombre del Sr. Peack, y éste y sus descendientes no fueron habidos. Seguramente la venta del loteo realizado por mister Peack nunca se protocolizó, pero tampoco nunca su venta fue puesta en duda por nadie. Eran tiempos en que la palabra empeñada o un papel firmado tenían valor. Era algo de común ocurrencia en la pertenencia de las propiedades antes de 1950.





Con la llegada del ferrocarril , que dió un gran impulso a la explotación maderera, Cherquenco vivió hasta 1965 una efervescencia económica, demográfica y social que difícilmente se vuelva a repetir. Tres a cuatro veces por semana salía un tren de carga repleto de madera nativa elaborada o semi elaborada con destino al norte para saciar el hambre vegetal de las grandes ciudades, llevándose el esfuerzo, las penas e ilusiones de cientos de trabajadores forestales. Millones de pulgadas de madera salieron desde Cherquenco al resto del país. Primero en carreta hasta la línea central en Cajón y posteriormente por ferrocarril. También, hubo un tren de pasajeros que diariamente hacía el recorrido Temuco Cherquenco viceversa.

Miles de hectáreas fueron taladas, millones de árboles nativos desaparecieron para siempre.

Una vez que se acaba la madera el pueblo languidece, se van las grandes empresas madereras, se va la gente, cesa el movimiento comercial y hoy Cherquenco es uno más de los apacibles pueblos provincianos chilenos.

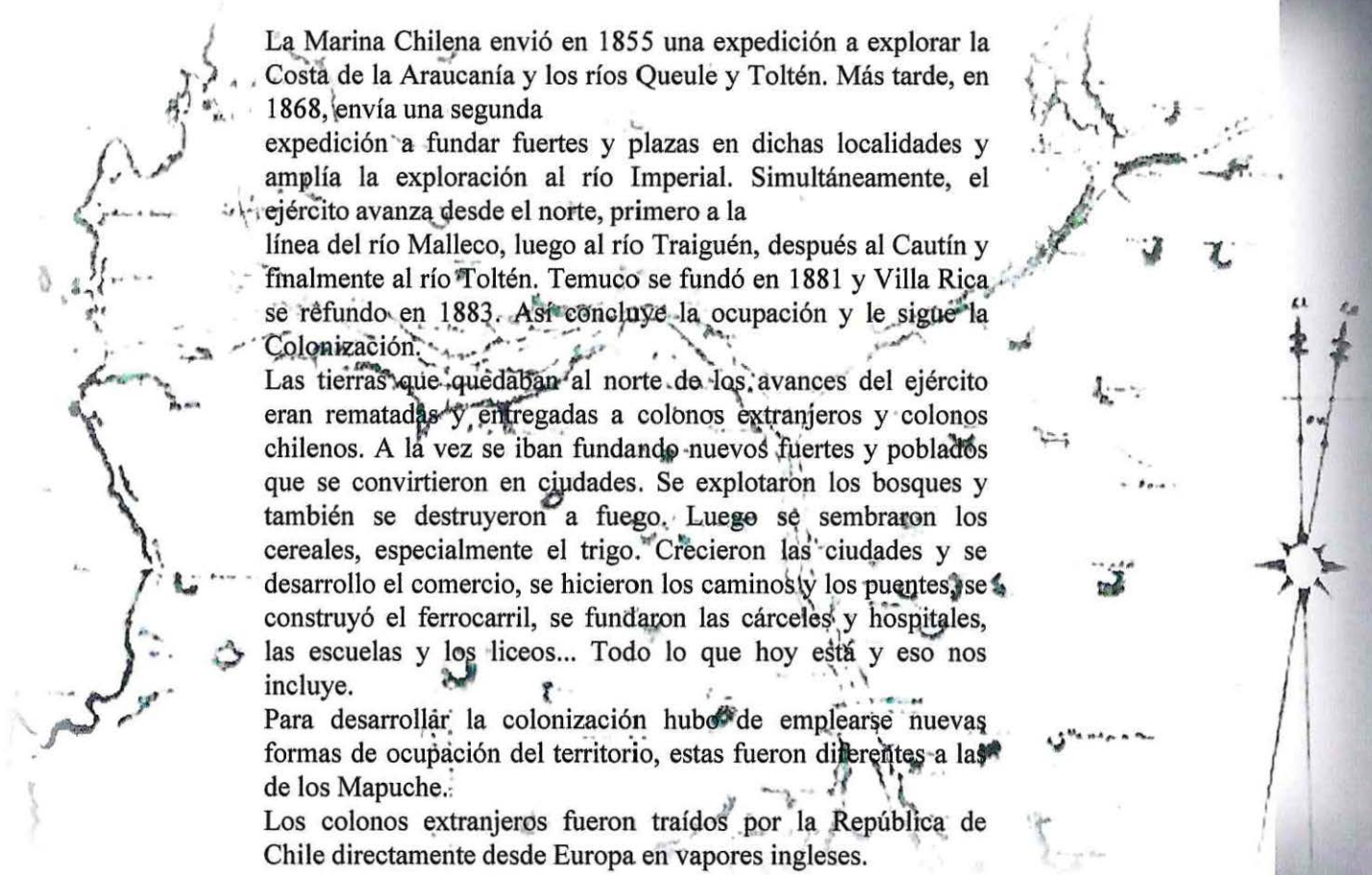
El turismo rural, el deseo de los habitantes de las grandes ciudades de volver a lo natural, la posibilidad que más gente pueda practicar deportes de montaña y las bellezas naturales de la zona, son la esperanza de seguir soportando dignamente, el paso del tiempo, para este Cherquenco que supo de tiempos mejores.

Adriana Marín Andrade: " Para mí Cherquenco es algo muy especial: nacimiento, infancia, pololeo, matrimonio, hijos, lindos recuerdos".

Fuad Riadi Marín: "Cherquenco tiene algo mágico"

## CRONICAS:

### Garantías colonizadoras

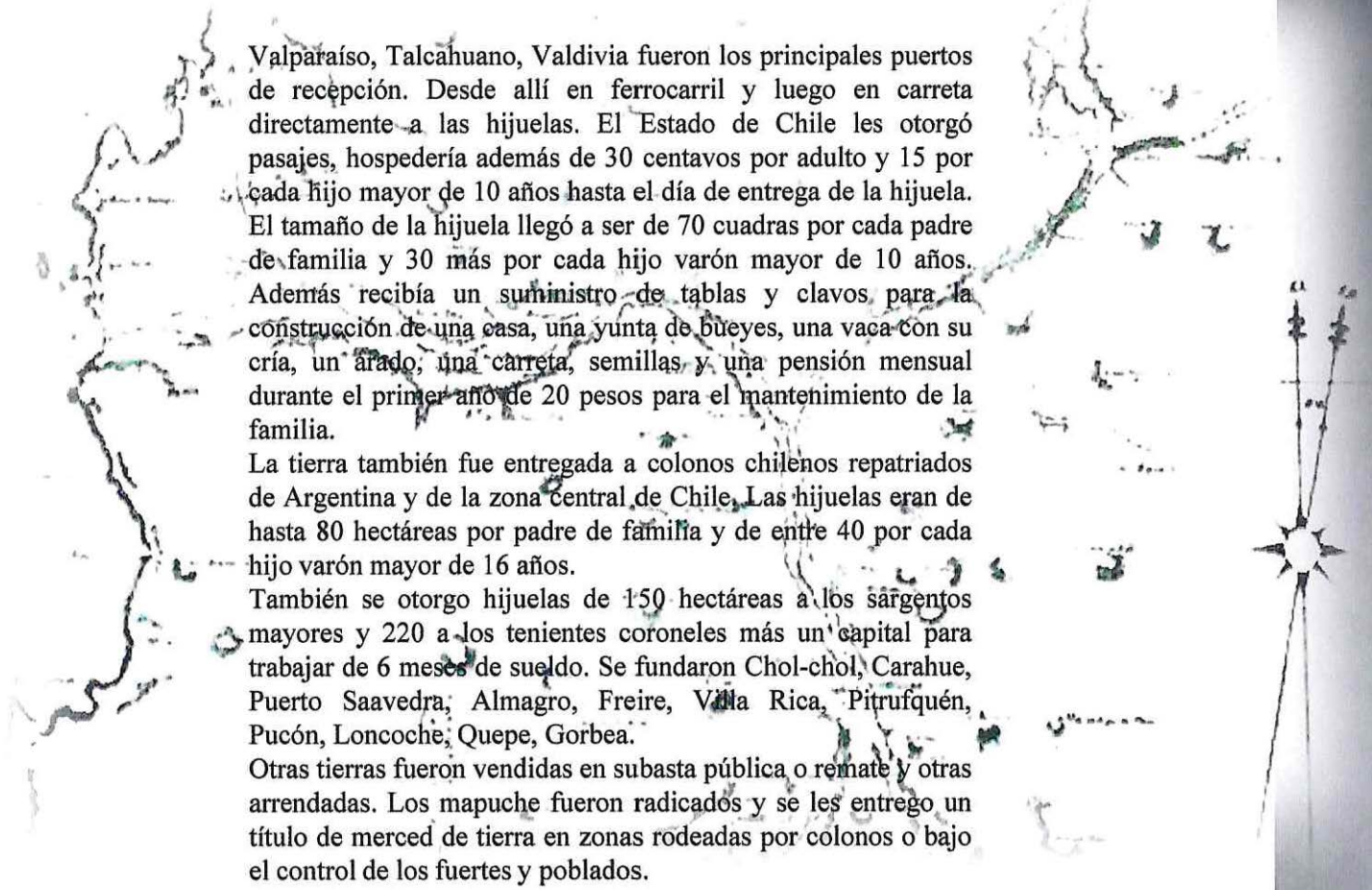


La Marina Chilena envió en 1855 una expedición a explorar la Costa de la Araucanía y los ríos Queule y Toltén. Más tarde, en 1868, envía una segunda expedición a fundar fuertes y plazas en dichas localidades y amplía la exploración al río Imperial. Simultáneamente, el ejército avanza desde el norte, primero a la línea del río Malleco, luego al río Traiguén, después al Cautín y finalmente al río Toltén. Temuco se fundó en 1881 y Villa Rica se refundó en 1883. Así concluye la ocupación y le sigue la Colonización.

Las tierras que quedaban al norte de los avances del ejército eran rematadas y entregadas a colonos extranjeros y colonos chilenos. A la vez se iban fundando nuevos fuertes y poblados que se convirtieron en ciudades. Se explotaron los bosques y también se destruyeron a fuego. Luego se sembraron los cereales, especialmente el trigo. Crecieron las ciudades y se desarrolló el comercio, se hicieron los caminos y los puentes, se construyó el ferrocarril, se fundaron las cárceles y hospitales, las escuelas y los liceos... Todo lo que hoy está y eso nos incluye.

Para desarrollar la colonización hubo de emplearse nuevas formas de ocupación del territorio, estas fueron diferentes a las de los Mapuche.

Los colonos extranjeros fueron traídos por la República de Chile directamente desde Europa en vapores ingleses.



Valparaíso, Talcahuano, Valdivia fueron los principales puertos de recepción. Desde allí en ferrocarril y luego en carreta directamente a las hijuelas. El Estado de Chile les otorgó pasajes, hospedería además de 30 centavos por adulto y 15 por cada hijo mayor de 10 años hasta el día de entrega de la hijuela. El tamaño de la hijuela llegó a ser de 70 cuadras por cada padre de familia y 30 más por cada hijo varón mayor de 10 años. Además recibía un suministro de tablas y clavos para la construcción de una casa, una yunta de bueyes, una vaca con su cría, un arado, una carreta, semillas y una pensión mensual durante el primer año de 20 pesos para el mantenimiento de la familia.

La tierra también fue entregada a colonos chilenos repatriados de Argentina y de la zona central de Chile. Las hijuelas eran de hasta 80 hectáreas por padre de familia y de entre 40 por cada hijo varón mayor de 16 años.

También se otorgó hijuelas de 150 hectáreas a los sargentos mayores y 220 a los tenientes coroneles más un capital para trabajar de 6 meses de sueldo. Se fundaron Chol-chol, Carahue, Puerto Saavedra, Almagro, Freire, Villa Rica, Pitrufuén, Pucón, Loncoche, Quepe, Gorbea.

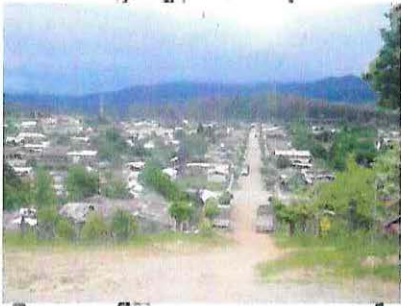
Otras tierras fueron vendidas en subasta pública o remate y otras arrendadas. Los mapuche fueron radicados y se les entregó un título de merced de tierra en zonas rodeadas por colonos o bajo el control de los fuertes y poblados.

**Compilado de imagenes personales, recopiladas durante los viajes de estudios de las asignaturas de elementos y composicion urbana ( 2010 – 2011)**



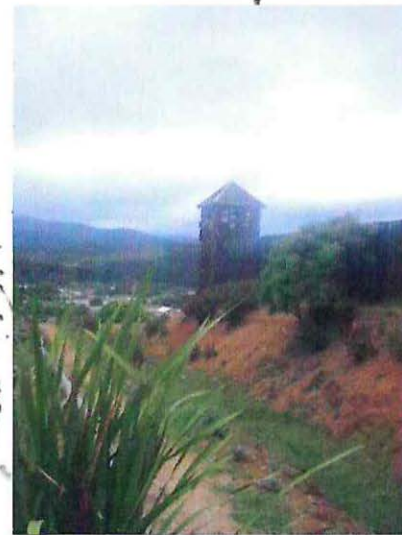
**Imagenes desde, hacia, y en el fuerte Tucapel**

**Compilado de imagenes personales, recopiladas durante los viajes de estudios de las asignaturas de elementos y composicion urbana ( 2010 – 2011)**



**Imagenes desde, hacia, y en el fuerte, Puren, ciudad de Puren**

**Compilado de imagenes personales, recopiladas durante los viajes de estudios de las asignaturas de elementos y composicion urbana ( 2010 – 2011)**



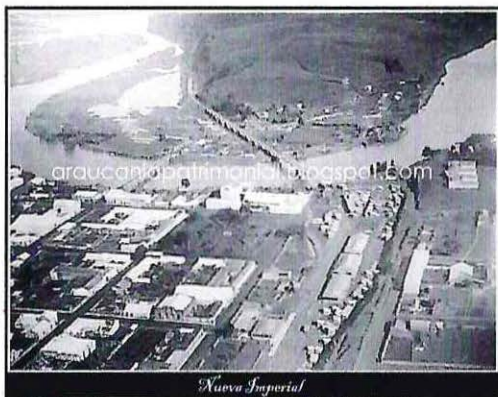
**Imagenes en y hacia fuerte Puren,  
Plaza de Puren**

**Compilado de imagenes personales, recopiladas durante los viajes de estudios de las asignaturas de elementos y composicion urbana ( 2010 – 2011)**



**Imagenes de carahue ,locomoviles del museo de maquinas de vapor ubicado en la Av Ercilla; vista de la antigua estacion de ferrocattiles; panoramicas hacia el rio.**

Otras estaciones ferroviarias :

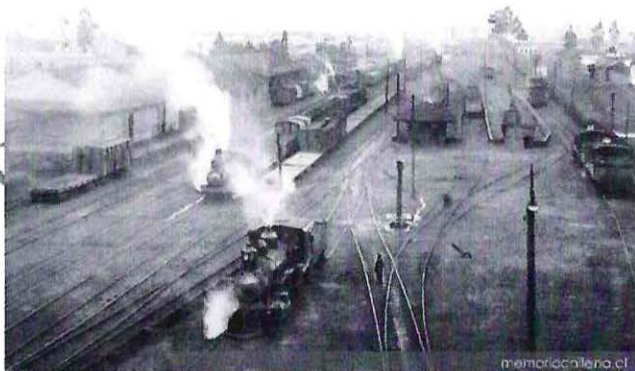


*Nueva Imperial*

Vista aérea estación Nueva Imperial



Estación capitán Pastene



Estación de Victoria, 1900

Estación  
Perquenco,  
situación  
actual



Estación labranza, situación actual

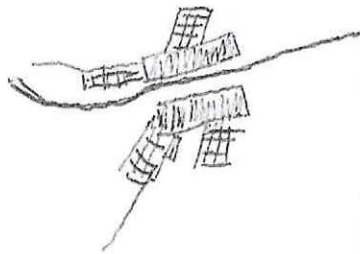
Otras estaciones ferroviarias :



Estación Curanilahue

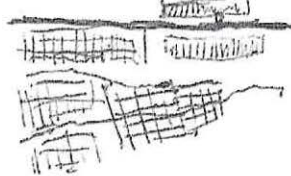
Otras tipologias en la logica de crecimiento :

Est. Lopez



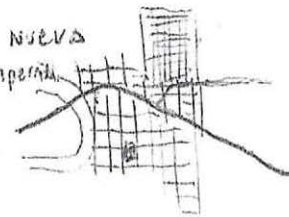
General López

EST. LABRANZA



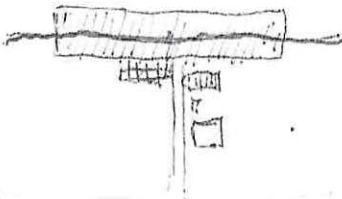
Labranza

Nueva imperial



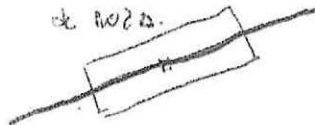
Nueva imperial

Allipen



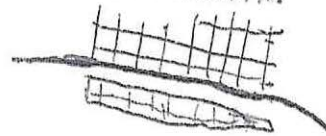
Allipen

EST. MARTINEZ  
de ROZA.



Est. Martin de  
Roza

Barros Arana



Barros Arana



**B**IBLIOGRAFÍA

# Bibliografía

- Historia de Chile, (capítulos batalla de Arauco, pacificación de la Araucanía)
- Incorporación de las tierras de Arauco al estado de Chile, (Rodrigo Andreucci Aguilera)
- Historia del ferrocarril en Chile, (Ian Thomson)
- Historia del ferrocarril en Chile, (María Piedad Allende)
- <http://amigosdeltren.cl/>
- Gustave Verniory: Entre gente, animales y trenes Araucanía 1889-1899, (liliaanet Brintrup Hertling)
- Nuestros ferrocarriles 1939 (biblioteca facultad Arquitectura)
- <http://losdecherquenco.blogspot.com/>
- Seminario, Urbanística ferroviaria en Chile (Álvaro Flores)
- Patrimonio de la industria molinera en la Araucanía "El granero de Chile" (Cristian Rodríguez Domínguez)
- Historia urbana del reino de Chile (Gabriel Guarda)

- REVISTA ANDES DEL SUR n° 3-2010  
Patrimonio de la industria molinera en la Araucanía:  
"El granero de Chile" **Cristian Rodríguez Domínguez**
  
- ARTÍCULOS PARA EL BICENTENARIO  
Las estaciones ferroviarias del ramal Púa – Lonquimay,  
En la Araucanía, Chile  
**Cristian Rodríguez Domínguez<sup>1</sup>**  
**Andrea Saavedra Teigue<sup>2</sup>**
  
- Sitios web de las municipalidades de las ciudades y comunas estudiadas
  
- [Http://www.Memoriachilena.Cl/temas/index.Asp?Id\\_ut=ocupaciondearaucaniaenelchilerepublicano\(1860-1883\)](http://www.Memoriachilena.Cl/temas/index.Asp?Id_ut=ocupaciondearaucaniaenelchilerepublicano(1860-1883))

[Http://www.Memoriachilena.Cl/temas/index.Asp?Id\\_ut=elferrocarrildelesur\(1855-1913\)](http://www.Memoriachilena.Cl/temas/index.Asp?Id_ut=elferrocarrildelesur(1855-1913))

[Http://verdadnodedescubiertadelaraucania.Blogspot.Com/](http://verdadnodedescubiertadelaraucania.Blogspot.Com/)

[Http://huellasdetemuco.Blogspot.Com/2010/07/asociacion-de-madereros-de-la-frontera\\_15.Html](http://huellasdetemuco.Blogspot.Com/2010/07/asociacion-de-madereros-de-la-frontera_15.Html)

[Http://araucaniapatrimonial.Blogspot.Com/](http://araucaniapatrimonial.Blogspot.Com/)

- [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34022013000100010&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34022013000100010&script=sci_arttext)

- MEMORIA QUE EL MINISTRO DE ESTADO EN EL DEPARTAMENTO DE GUERRA PRESENTA AL CONGRESO NACIONAL EN 1869 ( Santiago de Chile, imprenta nacional, calle moneda, numero 46, 1869)

[http://www.flickr.com/groups/construcciones\\_ferrovias\\_chilenas/pool/with/8212836562/](http://www.flickr.com/groups/construcciones_ferrovias_chilenas/pool/with/8212836562/)

**Urbanística de los  
pueblos madereros  
con influencia del  
ferrocarril en  
ramales  
transversales de la  
Araucanía**

**Vestigios de identidad  
patrimonial, como elementos  
de creación y transformación  
urbana**



**Axel Thomas Kapstein**  
Tema de Arquitectura II  
Profesor guía: Eduardo Empanza  
**Universidad de Valparaíso**  
Agosto 2013

