

Estado, ferrocarril y territorio: las estrategias gubernamentales para la ocupación de La Araucanía a fines del siglo XIX*

State, railway and territory: government strategies for the occupation of La Araucanía at the end of the 19th century

PABLO FUENTES HERNÁNDEZ**

TIRZA BARRÍA CATALÁN***

JAIME FLORES CHÁVEZ****

* Fondecyt 1210592: Ciudad y arquitectura en La Frontera. La consolidación del estado nación en La Araucanía 1883-1974. Fondecyt 1241060: Fuertes, estaciones y misiones. El nacimiento y desarrollo de los centros urbanos en La Araucanía: 1850-1930.

** Pablo Fuentes Hernández, Universidad del Bío-Bío, pfuentes@ubiobio.cl, <https://orcid.org/0000-0001-6628-6724>

*** Tirza Barría Catalán, Universidad Austral de Chile, tirzabarría@uach.cl, <https://orcid.org/0000-0003-0708-6292>

**** Jaime Flores Chávez, Universidad de La Frontera, jaime.flores@ufrontera.cl, <https://orcid.org/0000-0002-0896-6470>

Resumen

En La Frontera, también llamada Araucanía, territorio habitado por el pueblo mapuche que dividía el país en dos -sobre el que ni el dominio español (siglos XVI al XVIII) ni el estado republicano de Chile (s. XIX) habían conseguido establecer dominio-, se desarrollaron diversas estrategias para su ocupación, revelando maniobras para imponer, extender y consolidar procesos modernizadores del Estado chileno. Desde los discursos presidenciales de José Joaquín Pérez hasta los de José Manuel Balmaceda a fines del siglo XIX, se examina el papel del poder ejecutivo por materializar la presencia del Estado en la zona a través de grandes infraestructuras ferroviarias, como agentes dinamizadores de las nacientes ciudades y villas, y de las economías impulsadas por la colonización. Se verifica la construcción del viaducto del Malleco como hito territorial que extiende las comunicaciones y el transporte hacia el sur de Chile, cuyo lenguaje industrial confronta ecosistema y artificio en un escenario ancestral.

Palabras clave: Araucanía, discursos presidenciales, colonización, Ferrocarril del Sur, Viaducto del Malleco.

Abstract

In the Frontera, also known as Araucania, a Mapuche-inhabited territory, which divided the country in two - that neither Spanish dominance (16th to 19th centuries), nor the Chilean Republican state (19th century) had managed to establish control over -, different strategies were employed for its occupation, revealing maneuvers to impose, extend, and consolidate the modernizing processes of the Chilean State.

The role of the Executive branch to materialize the State's presence in the area, through large railroad infrastructures, as dynamizing agents of the nascent towns and cities, and of the economies driven by colonization, is examined from the Presidential speeches of José Joaquín Pérez to those of José Manuel Balmaceda at the end of the 19th century. While the construction of the Malleco Viaduct, whose industrial language brings ecosystem and devices face to face in an ancestral setting, is confirmed as a territorial milestone that extends communications and transport to southern Chile.

Key words: Araucanía, presidential speeches, colonization, Southern Railway, Malleco Viaduct.

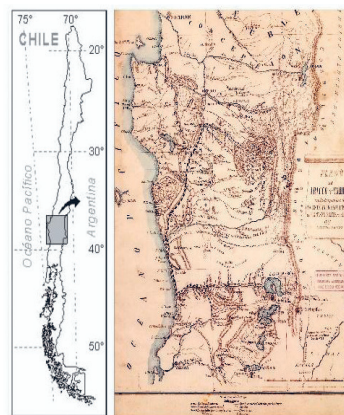
1. Introducción

En la segunda mitad del siglo XIX confluyeron varios motivos en la decisión de ocupar la frontera araucana. Se trataba de una región que no se doblegó a la conquista española entre los siglos XVI al XVIII, ni al dominio chileno en el XIX, y que, manteniendo su independencia por casi 300 años, dividía el país en dos. Entre los argumentos contaban las disputas entre pobladores mapuche y agricultores que ocupaban la zona próxima al río Biobío, llamada Alta Frontera; la demanda por productos agroforestales y mineros que concentraban el interés del empresariado que veía en la Frontera un territorio adecuado a ese cometido; y la amenaza de las maniobras de Orélie Antoine de Tounens, autodenominado “Rey de la Araucanía y la Patagonia”, para hacerse del territorio como un protectorado francés. Estos motivos alertaron al Estado chileno poniendo la atención sobre un territorio del que no tenía potestad ni explotación económica. En 1861, el coronel Cornelio Saavedra formuló al presidente

José Joaquín Pérez (1861-1871) un plan de ocupación puesto en marcha al año siguiente con el avance de las tropas hacia Negrete. Esta ofensiva permitiría la apertura de caminos, la fundación de fuertes y villas, la redistribución de tierras entre colonos nacionales y extranjeros, y consecuentemente, la marginación del pueblo mapuche en reducciones (*Figura 1*).

Este trabajo examina los mensajes presidenciales de José Joaquín Pérez (1861-1871), Federico Errázuriz (1871-1876), Aníbal Pinto (1876-1881), Domingo Santa María (1881-1886) y José Manuel Balmaceda (1886-1891), cuando ocupados sistemáticamente del territorio araucano manifiestan un papel relevante en las proyecciones y balances de las acciones del poder ejecutivo en la zona, en tanto consolidan la idea física, política y cultural del país.

Figura 1. Plano de Chile y de La Frontera.



Izq.: Plano de Chile, Araucanía. Fuente: ciudadaniadigital.mineduc.cl

Der.: Plano de Arauco y Valdivia con la designación de la antigua i nueva línea de frontera contra los indios, 1870. Fuente: Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile¹

¹ <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-68260.html>

Este proceso amerita un cruce histórico entre los intereses internos y externos del país, en la medida que a veces acciones generales afectaron operaciones situadas en la región. Por una parte, estos discursos políticos atienden las acciones sobre las fronteras limítrofes externas: al norte con Bolivia y Perú y, al sur con Argentina; pero también observan las internas, concentradas en la zona comprendida entre los ríos Biobío y Cruces. Por otra parte, en La Frontera, exponen la instauración de un sistema urbano dominante, que exilia a reducciones al pueblo mapuche en beneficio de la explotación colonizadora, donde el Estado materializa la instalación de la infraestructura ferroviaria, siendo la construcción del Viaducto del Malleco un hito en la conectividad del país. Sobre este aspecto, es de interés para este trabajo examinar el impacto que las infraestructuras ferroviarias imprimieron sobre el territorio; especialmente las relacionadas con las vicisitudes de la construcción, traslado y levantamiento del Viaducto del Malleco, la infraestructura de mayor relevancia técnica y espacial erigida sobre el territorio ocupado. Es un periodo caracterizado por la fundación de un territorio moderno en tierras ancestrales.

El objetivo es dilucidar las vicisitudes modernizadoras del Estado cuando decide anexar y controlar política y civilizatoriamente el territorio de La Frontera. Se presentan las acciones estatales para conseguir la extensión y soberanía territorial de esta zona, situando la atención en el relato gubernamental, que acciona la colonización del territorio y la extensión de la vía ferroviaria, como cauce tecnológico modernizante. Se examinan las decisiones civilizatorias para la reorganización política y territorial, evidenciando las transformaciones del paisaje como fondo de los emprendimientos

tecnológicos aportados por el desarrollo ferroviario, un hecho internacionalizado.

Este trabajo atiende las primeras lecturas políticas y sus acciones estructurales sobre La Frontera, como el inicio de transformación espacial -ferroviarización mediante-, y del sentido de territorio en tanto orientación cultural, que tensiona la modernidad republicana, contemporánea y capitalista con un ámbito ancestral. Se revisan relatos históricos conociendo las estrategias espaciales que determinan la construcción del paisaje contemporáneo de La Frontera y la propagación tecnológica del proceso ferroviario como mecanismo de penetración y cambio cultural en territorios de ocupación.

1.1. La Araucanía en el debate historiográfico

La literatura historiográfica permite afirmar que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, en la Araucanía se produjeron intensos procesos de transformación, que pueden considerarse versiones locales de aquellos que caracterizaron en esta época a América y otras partes del mundo (Harambour y Bello 2020).

La extensión de la soberanía del Estado chileno al sur del río Biobío, conllevó la desestructuración de las lógicas territoriales indígenas, a la vez que una reestructuración orientada a la articulación con el Chile central (Pairican 2020; Pinto 2003; Bengoa 1985; Leiva 1984; León 1981). Los resultados de este proceso se manifestaron en diversos ámbitos: la población indígena fue asentada en reducciones con todas las implicancias que esta situación conllevó en el corto, mediano y largo plazo (Correa 2021; Bengoa 2014, 1985; Mariman et al. 2006; León 2007; Mallon 2004;

Stuchlik 1999); mientras se inició un proceso de colonización sin precedentes (Pinto 2010, 2009; Norambuena 1997; Estrada 1996; Blancpain 1989); por su parte, el Estado organizaba el territorio por medio de divisiones político-administrativas que le facilitaran su control, al tiempo que la economía regional se estructuraba en torno de la producción agropecuaria y forestal a gran escala (Pinto y Órdenes 2012; Almonacid 2009; Flores 2006), sostenida en una infraestructura con modernas vías de transportes y comunicación en expansión, consolidándose una sociedad urbana y, a consecuencia del impacto combinado de los procesos anteriores, se registraba una profunda modificación del medio natural en función de un modelo basado en la explotación de los recursos naturales. La relevancia de dichos procesos y el creciente interés por comprender los rasgos fundamentales de la historia de La Araucanía ha originado un conjunto de valiosas investigaciones en las que, especialmente, historiadores y antropólogos han tratado algunos de estos temas.

Considerando la lectura señalada, nuestra exploración transitará por la acción estatal que se adentra en La Araucanía, una de cuyas principales expresiones es la expansión ferroviaria con el propósito de construir una nueva territorialidad. Esta voluntad transformadora del Estado es expresada por el Poder Ejecutivo en los discursos presidenciales. Allí el mandatario da cuenta de los objetivos logrados, así como los propósitos que motivarán su actuar; establece hacia dónde orientará y coordinará los recursos estatales que, en el caso de la Araucanía, se presentan sujetos a un territorio rico en posibilidades para el crecimiento del Estado nacional. Es una zona, hasta ese momento, obstaculizada por la población indígena que

en ella habita, y por su propia geografía, que demanda una fuerte intervención estatal para articularla al resto del territorio. En este contexto el ferrocarril se presenta como la mejor opción para la materialización de estos anhelos. En este sentido asumimos que:

(...) la existencia del Estado deviene de un proceso formativo a través del cual va adquiriendo un complejo de atributos que en cada momento histórico presenta distintos niveles de desarrollo. Es en este sentido como hablamos de 'estabilidad' para referirnos al grado en que un sistema de dominación social ha adquirido el conjunto de propiedades que definen la existencia de un Estado (Oszlak 2012: 19).

Entre los atributos están la capacidad para externalizar su poder frente a otros Estados nacionales, institucionalizar su autoridad, diferenciar su control por medio de instituciones públicas legitimadas, funcionarios profesionales y un control centralizado de sus actividades e internalizar una identidad colectiva (Oszlak 2012). Esto permite entender que el Estado no es un producto de "generación espontánea", más bien responde a un proceso histórico que va adquiriendo gradualmente ciertos atributos. Así, en el periodo que analizamos, puede observarse los lineamientos y propósitos de la ocupación en los discursos presidenciales y de otras autoridades, al tiempo que se va materializando este propósito con la construcción del ferrocarril en la Araucanía, de tal modo que cobra sentido la aseveración de Bourdieu cuando señala que "el Estado se hace haciendo" (2014: 174). Extender la línea férrea al sur del río Biobío constituyó una de las expresiones más evidentes del proceso de construcción de Estado en Chile. En términos generales, la extensión del ferrocarril por La Araucanía implicó a variadas áreas productivas, entre las que sobresalen la ganadería, la agricultura, la explotación maderera de los

bosques, del trigo, el carbón, etc., estimulando una dinámica económica capaz de justificar en plenitud la ocupación del territorio.

En particular, la agricultura era una actividad cuyas peculiaridades en La Araucanía, a diferencia de su desarrollo en el centro del país, estaban radicadas en el despeje de la tierra con la explotación masiva de bosques nativos, para la plantación de cereales, como el trigo. Su explotación estaba en manos agentes privados de gran poder, que instauraban el uso de nuevas tecnologías, transportes, formas de organización comercial y financiera, distribución del ingreso, intensificación de relaciones urbano-rural y aprovechamiento de los procesos de marginación indígena. (Cariola y Sunkel 1982).

En este contexto, el ferrocarril no era sólo la expresión de un logro tecnológico de la revolución industrial o el ímpetu de las ideas de progresos simbolizadas en el ferrocarril, el pensar, organizar, planificar, coordinar, movilizar recursos económicos y humanos con este propósito; era la expresión de un Estado nación en marcha, un Estado que adquiriría mayores grados de estatidad en la Araucanía en particular y en el resto de la nación en general.

Con la extensión del ferrocarril en la Araucanía el Estado fue más Estado. La instalación de vías y la construcción de puentes -como el viaducto del Malleco-, posibilitaron conectar los centros urbanos al interior de La Frontera y ésta con el resto del territorio. El desplazamiento de mercancías y personas se incrementó notablemente ya fuese a nivel local, regional o nacional. La lógica territorial se modificó, ahora las ciudades pasaron a constituir el punto central desde donde se articulaba el territorio,

allí estaba el “germen civilizatorio”, en ellas los puntos que dinamizaban la economía, el lugar donde se instalaba la burocracia estatal para ejercer más estatidad en las antiguas tierras indígenas, el espacio donde se fue forjando la “sociedad urbana” que se consolidará durante el siglo XX.

Este tipo de infraestructura, hay que añadir, media entre la sociedad y la naturaleza, ya que como sistemas tecnológicos demandan saberes científicos-tecnológicos, y trabajos que obedecen a las reglas dadas por la organización social y su devenir burocrático. En este sentido, las infraestructuras producen lo social al generar nuevas prácticas y relaciones. Son artefactos que transforman el territorio a escala urbana, regional o global y originan espacios de nuevo tipo. Así, conforman partes de redes que conectan, conducen y regulan flujos, personas, capitales; movilizan fuerzas sociales, políticas y recursos; encarnan ideas que involucran lo nacional, el progreso, y, en consecuencia, valores de la modernidad (Zunino, Gruschetsky y Piglia 2021). Junto a lo anterior, también es necesario pensar el ferrocarril como parte de procesos modernizadores de la acción política, desde los candidatos al parlamento como a la presidencia utilizaron este medio para desplazarse por los pueblos y estaciones al sur de Santiago en sus campañas electorales, lo mismo ocurre con los viajes presidenciales y sus comitivas desplegadas por las nuevas tierras conectadas por el ferrocarril (Sagredo 2001). La vía del tren, la locomotora y sus vagones, incluido el presidencial, como una forma de extender el poder gubernativo hacia las localidades más lejanas de la capital de la república.

1.2. La expansión territorial. Los casos de Argentina y Estados Unidos

Durante el siglo XIX, los nuevos Estados en América nacidos de procesos de independencia definieron sus territorios, por medio de políticas y acciones que apuntaban a la delimitación y/o ampliación de sus fronteras, seguido de formas de ordenamiento y dominio como la repartición de tierras a colonos, la fundación de centros poblados, y la construcción de una infraestructura terrestre que permitió la conectividad. Argentina y Estados Unidos son dos ejemplos característicos de este proceso que bien pueden asimilarse al caso de La Araucanía y entenderse como parte de procedimientos que ocurrían de forma coetánea en algunas partes del mundo.

En el caso del territorio norteamericano, la forma de ocupación y colonización de las tierras del oeste quedó inicialmente definida por la promulgación de la *Land Ordinance* de 1785 y la *Northwest Ordinance* de 1787 que establecían la previa mensura para la venta de tierras en subasta pública (Reps 1992). Esta forma de ordenamiento y parcelación del territorio, basada en la dirección de paralelos y meridianos, correspondía a una grilla rectilínea de seis millas cuadradas, lo que favorecía la subdivisión en 36 secciones de una milla cuadrada cada uno. Esta forma racional de división territorial estableció las distancias entre los *townships* (municipios) y favoreció la adquisición de lotes más reducidos y accesibles para los colonos (Reps 1992).

El éxito de la ocupación del oeste norteamericano y la superación de la *frontier* entre la civilización del asentamiento y la barbarie del *wilderness*, como lo desarrolla Frederick J. Turner (1920) en su texto *The Frontier in American History*, se deben

a varios factores. Dentro de los mencionados están la evolución de las instituciones con el surgimiento del gobierno representativo; el progreso desde la sociedad industrial primitiva hasta el desarrollo manufacturero, lo que produjo menos dependencia de los centros industriales europeos, sobre todo a partir de 1830 cuando Chicago se convierte en centro de operaciones de la industrialización norteamericana (Almandoz 2013). Uno de los elementos relevantes para la colonización del oeste norteamericano fue la construcción de los tramos ferroviarios de la Union Pacific Railroad desde el este, y la Central Pacific desde el oeste, las cuales se unieron en mayo de 1869 en Promotory Point, en Utah, permitiendo una articulación territorial de las ciudades ubicadas entre la costa este y oeste (Reps 1992).

En el caso de Argentina, la ocupación de la Pampa al sur de Buenos Aires, desplegada con la “Campaña del Desierto” (1878-1885), permitió la implementación de un sistema de división territorial basada en la grilla que definió la ubicación de los pueblos y su respectivo ejido (Pessoa 2016). La grilla correspondía a una retícula cuadrada cuyos lados variaban entre los 10 kilómetros para una colonia, a los 100 metros para una manzana urbana, la cual rotaba para alinearse al trazado del ferrocarril. Esta modulación permitía fraccionar la cuadrícula en lotes de menor tamaño y facilitar su venta. En consecuencia, la estructura del territorio de la Pampa procede de un patrón que, como unidad, se repite con cierta lógica, (Martínez 2015).

Tanto Argentina como Estados Unidos lograron expandir la base territorial por medio de estrategias de dominio y control de los espacios vacíos a través, de la fundación de nuevas poblaciones, la instalación de infraestructuras

de comunicación y el asentamiento de colonos en espacios rurales. Situación similar ocurre en la Araucanía, cuya incorporación al Estado estuvo determinada por la aplicación de leyes y decretos desde 1866, en cuanto a formas de ocupación de las tierras fiscales entre las cuales estaban la fundación de poblaciones, la radicación de indígenas, el remate de tierras fiscales en subasta pública y la colonización con extranjeros (Aylwin 1995). A estas acciones se sumaron la construcción de Ferrocarril del Sur en 1855, proyecto de alto impacto en la sociedad y la economía (Sottorff 2020) y las iniciativas privadas para el desarrollo de economías productivas asociadas principalmente a la agricultura.

1.3. Frontera, territorio y lugar

Para definir el ámbito espacial y cultural de este estudio se abordan algunas definiciones del concepto de Frontera. En general se trata de una línea límite, propia del ámbito geopolítico, que escinde lo uno y lo otro; es una línea definitoria, donde todos los que están más allá parecen diferentes (Núñez 2012). En Chile, en términos generales se la identifica también como un territorio habitado por el pueblo mapuche, que se extiende entre la Cordillera de los Andes y el océano Pacífico, y entre el río Biobío y el río Cruces (Flores 2006).

En torno a 1860, Chile inicia un proceso de mutación morfológica-espacial que involucra la ampliación del territorio histórico construido desde la Conquista española hasta la Independencia, para consolidar, producto de conflictos bélicos en el norte y de ocupación en el sur, un rearmado físico-productivo más amplio, que intenta renovar la idea de un país al amparo de una hegemonía política productiva

privado-estatal, y homogenizada bajo una sola composición sociocultural.

En particular, la Frontera araucana abrigaba riquezas sin explotación ni del Estado ni de la clase socioeconómica gobernante. Desde este enfoque su integración se inscribe en la construcción territorial propia de los nacionalismos finiseculares, asociado al surgimiento y desarrollo del estado-nación, y a la ampliación de las fronteras productivas (Núñez 2012). El caso, en este contexto es similar a las ampliaciones territoriales decimonónicas de territorios como Argentina, Brasil, Estados Unidos, entre otros.

El plan de ocupación de 1861 del coronel Cornelio Saavedra creó las primeras ciudades al sur del Biobío: Mulchén, Nacimiento y Angol. Para proteger la línea del Malleco se construyeron los fuertes de Huequén, Cancura, Lolenco, Chihuaihue, Mariluán, Collipulli, Perasco y Curaco (Ferrando 2012), sobre este hecho dice Verniory “poco a poco, los pioneros chilenos se establecen en la zona protegida que toma el nombre de «La Frontera»” (Verniory 2019: 57). Una comprensión más amplia específica que hasta mediados del siglo XIX, este territorio era un “antiguo espacio fronterizo que se había constituido entre Los Ángeles y el norte de Valdivia, incluida su población indígena” (Pinto 2015: 71). Es decir, La Frontera era, además, un espacio social ya habitado en el tiempo.

De este modo, en 1861, se inicia una nueva concepción de Frontera aludiendo a un territorio sometido a procesos de ocupación: primero por el despliegue voluntarioso de fuerzas militares, políticas y nacionales; segundo por el repliegue obligado de los grupos indígenas ancestrales, y tercero, la instalación extranjera

por encargo estatal colonizador. Tal diversidad, abrió posibilidades dinámicas de una frontera porosa, permeable, en la medida que cada forma era tensionada a teñirse por la otra; superponiéndose, eso sí, la chilena y la extranjera sobre las nativas, de modo que el mestizaje, físico y cultural, fue un proceso dispar. Se abre un espacio contemporáneo determinado ahora por el cambio del paisaje, la instalación de fuerzas productivo-económicas, la explotación de sus recursos naturales, la demarcación geométrica del territorio, el desplazamiento indígena a reducciones y la disputa por la propiedad de la tierra. Se trataba de la coexistencia de varias lenguas y costumbres, que constituían un abanico de intereses que iban desde lo político, la producción económica a la existencia de cosmovisiones y creencias diversas; se trata de una “zona permeable donde la interculturalidad se acentúa” (García Canclini 2000: 139). En este ambiente, la transformación del territorio y del paisaje constituye una de las expresiones más complejas de la nueva percepción espacial dominante, donde la extensión ferroviaria, la instalación de puentes y viaductos, el despeje de los bosques, la apertura de caminos y puertos, la fundación y/o refundación de ciudades, y la construcción de nuevos inmuebles son la expresión sensible de una nueva zona de frontera. La Frontera, de este modo, pasa de territorio a lugar, en la medida que es ocupado por una serie de relaciones entre individuos (Simmel 1939), cuya comprensión pasa a ser parte de una experiencia vital, donde dichas relaciones “generan formas de actuar, habitar, pensar, sentir y conocer” (Garzón 2008: 96); es por ello que acuden en su comprensión otras dimensiones de la vida social: culturales, económicas, políticas, etc.

2. El mensaje presidencial en la ocupación de La Frontera

El discurso presidencial es el relato del gobierno que releva las iniciativas, los anhelos y desafíos de la acción estatal. Es una práctica ideológica que expone y revela significados que construyen visiones del mundo, la nación, del pueblo, su historia. Expone los sucesos y las políticas del gobierno como un reflejo de la esencia propia de un país, la gente y el gobierno que preside. Concentra la hegemonía de determinadas ideas y de quienes las sostienen, en función de intereses de un grupo y un líder que las sustenta, originando así expresiones ideológicas. El discurso gubernamental es un proceso socialmente situado, en la medida que responde a un tiempo y lugar específico, lo que significa que está contextualizado. De ese contexto, tiene un papel constructivo, pues crea mundos, situaciones, objetos y sus características, construye realidad y a su vez es moldeado por ésta (Montero 2009).

Para este caso, la atención sobre esta forma de comunicación, es útil al estudio en la medida que sintetiza las perspectivas políticas, históricas y tecnológicas sobre los hechos desarrollados en torno a la ocupación “civilizatoria” de la Araucanía a fines del siglo XIX. Aunque instala una visión colonial sobre el territorio, define una perspectiva útil a la interpretación espacial de sus cambios contemporáneos.

Así, la cuenta presidencial es una retórica que comunica resultados y anhelos políticos del presidente del gobierno². Se trata de un asunto

² La cuenta presidencial era parte de una ceremonia cuya fecha reitera el 1 de junio, coincidiendo con la apertura de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional. Es pronunciada por el presidente de la República ante el poder legislativo en sesión solemne. Se

acunado en el corazón político y social de la República; desde allí, establece y sitúa, acciones que están en el cimiento del centralismo político, social y económico imperante en Chile hasta hoy.

Su estructura argumental en el siglo XIX se organiza a través de una revisión general, que deja espacio para difundir problemas, acciones y proyectos del gobierno. Los contenidos usualmente son presentados en esta forma: relaciones exteriores, migración y colonización, correos y telégrafos, sistema ferroviario, carcelario, fuerzas armadas, instrucción pública, obras públicas, estado económico. A menudo se informan las controversias limítrofes que hasta fines del siglo XIX existen con Bolivia y Perú por el norte, y Argentina por el sur; de modo que, a veces el discurso trasluce las tensiones con naciones vecinas. En paralelo, y en forma paulatina, La Frontera adquiere relevancia por la responsabilidad que va tomando el Estado con esta posesión pendiente. Conformemente, entre las primeras cuestiones que se advierten es que el tema jurisdiccional, esto es la extensión del territorio, su gobernanza, la demarcación de los límites, su posesión legal, su ocupación demográfica, etc., son cuestiones que coinciden con la dinámica política característica de la formación de los estados a fines del siglo XIX; en el caso latinoamericano, como una dificultad heredada del dominio español y las

propias incidencias de los estados republicanos recientemente independizados.

Por ende, la cuenta presidencial es una síntesis de las vicisitudes políticas del poder ejecutivo, no obstante, es un enfoque unilateral, de naturaleza tendenciosa, que promueve un relato revisionista y constructivo. Sobre La Frontera se representan el despliegue modernizador del Estado sobre la materialización de grandes proyectos de alcance territorial que afectan las formas de crecimiento y construcción urbana. Instituye, de alguna forma, declaraciones que lo hacen “inseparable del concepto del poder” (Chilton y Schöffner 2002: 18), instalando a través de la ocupación, una controversia política que se extiende hasta hoy entre el Estado chileno y los pueblos originarios.

Se advierte que en paralelo al proyecto de ocupación de la Araucanía emprendido entre 1861 a 1891 por fuerzas militares, lideradas por Cornelio Saavedra y luego por Gregorio Urrutia, el relato presidencial va estableciendo derroteros, informando de los avances y estableciendo prioridades para consolidar un proceso de largo alcance político, acorde a la consolidación gubernamental en tiempos de modernización republicana. El hecho se define en tanto proceso político y socioeconómico de industrialización y tecnificación dirigido por el estado democrático - secular, burócrata y capitalista - para el devenir del desarrollo con la consiguiente interacción entre instituciones, culturas y técnicas (Girola 2008). Durante este periodo La Frontera es entendida desde el gobierno como un problema cuya complejidad espacial, animada por la distancia física con el poder central, la escasa ocupación del territorio por chilenos, la constante confrontación chileno-mapuche, el exiguo conocimiento geográfico

trata de una práctica coincidente con la ceremonia de apertura del periodo ordinario de sesiones del Congreso Nacional impuesta desde inicios de la República Conservadora. Está instituida en el Artículo 52 de la Constitución Política de la República de Chile de 1833, que indica que “el Congreso abrirá sus sesiones ordinarias el día 1° de junio de cada año, y las cerrará el 1° de setiembre”. Esta fecha se mantuvo hasta 1925. Ver Cuenta Pública y Mensaje Presidencial el 1 de junio: ¿volver a la tradición original del siglo XIX?. Disponible en <https://www.senado.cl/contexto-historico/cuenta-publica-y-mensaje-presidencial-el-1-de-junio-volver-a-la> (consultado en marzo de 2023).

del territorio, la falta de interconexión vial, el descontrol de sus áreas productivas, y sobre todo, la falta de posesión de sus riquezas, constituyen más bien una incertidumbre, que para un Estado republicano es simplemente inconveniente.

Según avanza el tiempo, en los discursos se pueden establecer el enfoque sobre algunos ejes: el proceso económico – civilizatorio; la colonización del territorio, la ferroviarización y sus dispositivos.

Conforme el proceso de ocupación de la Araucanía comenzaba en 1862 el presidente José Joaquín Pérez expresaba ante el Congreso Nacional los motivos esenciales para esta acción:

La situación de Arauco, y el mejoramiento del estado civil de los habitantes de aquella parte de la República, han obtenido mi especial atención, y en este orden se han dictado las disposiciones que se han creído más oportunas y eficaces. Con el mismo propósito, y con el de facilitar y extender la navegación y el comercio, se han explorado las costas y ríos navegables de aquel territorio. Los reconocimientos hechos han suministrado importantes noticias e indicaciones acerca de los lugares más apropiados para la fundación de nuevas poblaciones, que poniéndose en inmediato y continuo contacto con los araucanos, promuevan entre ellos los hábitos de la vida civilizada (Pérez 1862: 3).³

De ese modo, a partir de la década de 1860 el Estado chileno emprendió el dominio espacial del territorio, así, promovió el remate o arriendo de tierras expropiadas al pueblo mapuche ya sea, por ambición de soberanía política, para su aprovechamiento económico, y por su intención de transformación civilizatoria (Aylwin 1995; Donoso y Velasco 1928).

³ Pérez, José Joaquín. 1862. Sesiones del Congreso Nacional de 1862. Sesión de las dos Cámaras reunidas en 1 de junio de 1862. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46164/1/18620601.pdf> (consultado en marzo de 2023).

La anexión del territorio implicó operaciones que tradujeron el deseo estatal por su desarrollo industrial; para ello la apertura de caminos, la conexión telegráfica, los transportes ferroviarios y fluviales, la producción molinera, la explotación agroforestal y la educación técnico agrícola concentraban sus intereses (Martland 2014; Pinto 2003). Al respecto, la implementación del sistema ferroviario representaba el medio más eficaz para el sometimiento civilizatorio. Este adelanto, uno de los más extraordinarios inventos de la revolución industrial importado al país, era el dispositivo idóneo para la empresa de ocupación territorial, política, económica y cultural:

La locomotora va a resolver en breve tiempo el problema de tres siglos, manifestando prácticamente a los bárbaros pobladores de aquellos ricos e inmensos territorios, el poder y las ventajas de la civilización (Errázuriz 1873: 2)⁴.

Durante la Guerra del Pacífico (1879-1884), que confrontó a Perú y Bolivia contra Chile, hubo cambios que implicaron el manejo político y económico. Particularmente, se impulsó una dinámica monetaria que involucraba a la institucionalidad estatal y al emprendimiento de privados. El presidente Aníbal Pinto (1876-1881) en su cuenta del 1 de junio de 1881 señalaba a la propia guerra como promotora de nuevas actividades, entre ellas el dominio de extensos territorios, fuentes de producción, trabajo y riqueza para el empresariado privado (Pinto 1881)⁵.

⁴ Errázuriz, Federico. 1873. Sesiones de la Cámara de Senadores en 1875. Sesión de las dos cámaras reunidas el 1 de junio de 1873. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46167/5/18730601.pdf> (consultado en marzo de 2023).

⁵ Pinto, Aníbal. 1881. Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46165/8/18810601.pdf> (consultado en agosto de 2022).

En el norte, la guerra ofrendaba nuevas riquezas que daban estabilidad a la gestión fiscal. Por el sur, el presidente señalaba que tras la instalación de nuevos fuertes había quedado “establecida nuestra línea de frontera sobre el Cautín”; por ende, la faja, que alcanzaba hasta el río Toltén, podía ser sometida al imperio de las leyes. Así, la ocupación de la Araucanía despertaba ambiciones que dependían de la reorganización legal sobre la propiedad de sus terrenos. El sistema ferroviario, útil a la anexión de la Araucanía, aparecía como el articulador territorial capaz de establecer una arteria axial que le daba sentido físico a la idea de país. Su materialización era un asunto estatal indispensable que animaba un proceso de modernización; es decir, una evolución que se desarrollaba en momentos cuando la vorágine de los cambios de los siglos XIX y XX combustionan en lo que aparenta un perpetuo devenir; cuando el Estado se esfuerza por ampliar sus poderes, cuando los movimientos sociales persiguen el control sobre sus vidas, todo al amparo de un mercado capitalista mundial, en expansión y fluctuante (Berman 1991).

Desocupadas las tropas en el norte, constituyeron un insumo dispuesto por la presidencia de Domingo Santa María para el dominio y anexión de La Frontera en el sur. Así, sus servicios podían utilizarse en el desplazamiento del límite que separaba a los chilenos de las tribus araucanas⁵.

3. La colonización y la distribución del territorio

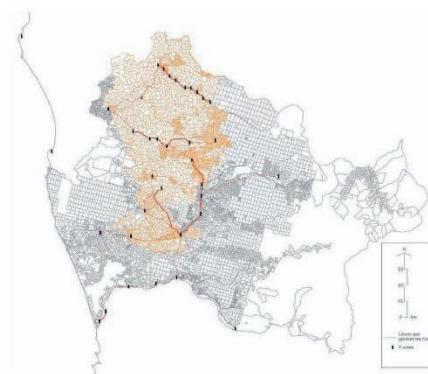
La Frontera dio curso a la creación de nuevas provincias y departamentos, acompañada de la financiación de caminos y líneas telegráficas (González y Bernedo 2013). La ocupación era un sistema que aliaba al Estado con grupos

oligárquicos interesados en las tierras y su producción, originando diversas formas y dispositivos de distribución del suelo rural y urbano (Barría 2021).

La ocupación enfrentaba dos cosmovisiones discordantes: la chilena, portadora de las vicisitudes occidentales, republicanas y capitalistas de un país en formación; la mapuche, arraigada en ideas ancestrales determinadas por ritos y costumbres animadas por un vínculo originario con la tierra.

La posesión estatal de la Araucanía era un hecho civilizatorio solventado por un mundo ilustrado y racional. Era un acto que obligaba a despojar de la tenencia de la tierra al pueblo araucano para conseguir fuentes productivas y servir de recipiente a nuevos habitantes, ya sea en la ciudad como hecho *ex novo*, o en una ruralidad regulada, también nueva (Figura 2).

Figura 2. División del suelo con las principales morfologías de división.



Fuente: Antivil, W. 2017: 13⁶.

⁶ Antivil, W. 2017. “Una mirada a la Araucanía: construcciones territoriales en la colonización chilena en el siglo XIX”. Revista *Urbano* 20 (35): 6-17.

Se trataba de un hecho moral y sujeto al sometimiento de la ley chilena, así los indígenas

(...) se han persuadido de lo inútil de la lucha y se han entregado, en vista del tratamiento empleado con ellos, confiados y tranquilos a la protección civilizadora de nuestras leyes (Santa María 1883: 6)⁷.

Esta operación socioespacial requería de la organización del territorio indígena y de los terrenos conseguidos por el proceso de colonización. Se promovía el amparo legal como expresión de la soberanía del Estado. Santa María estimaba que para dominar la Araucanía debía consolidarse la colonización con habitantes extranjeros, considerados, -por ser supuestamente, trabajadores, inteligentes y sobrios-, más idóneos, hasta que, por el desarrollo del país y sus instituciones, la inmigración fuera un acto espontáneo⁸.

Los colonos necesitaban una distribución del territorio apropiada a los trabajos productivos; en su respaldo, el Estado articulaba un sistema de comunicación ferroviaria con los puertos costeros, que impulsaba su desarrollo. Para implementar una zona industrial, se ordenaba practicar una hijuelación ventajosa⁹. El Estado debía dar permanencia segura a los colonos, quienes impulsarían el proceso político y productivo que implicaba el enriquecimiento de la clase mercantilista (Salazar y Pinto 2014).

⁷ Santa María, Domingo. 1883. Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46166/1/18820601.pdf> (Consultado en septiembre de 2022).

⁸ Santa María, Domingo. 1884. Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46166/1/18820601.pdf> (consultado en octubre de 2022).

⁹ Santa María, Domingo. 1885. Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46166/1/18820601.pdf> (consultado en noviembre de 2022).

También, como compensación y estímulo laboral a antiguos militares que habían servido en la Guerra del Pacífico propuso al Congreso una legislación que permitía la repartición de tierras a nacionales⁸.

4. Trazado ferroviario

La mayoría de las actividades productivas en La Araucanía estaba en manos de privados, en los que el Estado confiaba su posición tanto política como económica. Esta cuestión explica que, como una generalidad, el trazado troncal ferroviario quedaba financiado mayoritariamente por el Estado, impulsor de la estrategia política, y los ramales transversales, en su mayoría en manos de particulares, guiados por el flujo del capital.

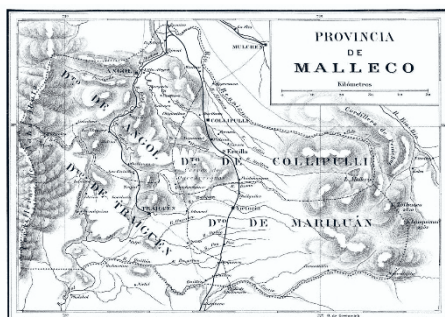
En particular, la ocupación de La Frontera tuvo como motor estratégico la introducción del sistema ferroviario que alcanzaría hasta Puerto Montt (Alliende 2017; Flores 2012; Guajardo 2007; Thomson y Angerstein 2000). Los estudios para extenderlo al sur comenzaron en 1881, cuando el ministro del interior Emilio Recabarren encomendó al ingeniero Tomás D. Smythe el estudio de un ferrocarril desde Traiguén al río Cautín. Dos años después, se autorizaron las líneas férreas de Coigüe a Mulchén, de Renaico al Fuerte Victoria y de Angol a Traiguén (Greve 1944).

En 1882, la propuesta era un trayecto que extendía el tren hasta Temuco, uniendo las localidades de Renaico, Angol, Traiguén y Victoria; era una ruta dificultosa, cara en construcción y operación, sobre todo porque para llegar a Collipulli había que superar la quebrada del Malleco, de 800 metros de largo y una profundidad de más de 100.

Para resolver este problema el Estado encargó al ingeniero suizo Gustavo Flühmann, el estudio de un recorrido más directo entre el río Renaico y Collipulli. En su informe, expuso dos alternativas que denominó: “Trazado Rojo” y “Trazado azul”. El trazado rojo, implicaba bajar hasta el fondo de la quebrada, atravesarla por un puente y luego subir, requiriendo más de 30 kilómetros; era dificultoso para las locomotoras y costoso de operación. El azul, proponía cruzar el valle en el lugar más angosto, al sur de Collipulli, fuerte fundado en 1867, donde las planicies que flanquean el río son de similar altura; esta opción exigía un viaducto de grandes proporciones, cuya operación en el tiempo compensara su elevado costo.

El plano publicado en la *Geografía Descriptiva* de Enrique Espinoza (1890), muestra precisamente ambos trazados, a la izquierda el Renaico a Traiguén y a la derecha el que ratifica la línea central pasando por Collipulli para extenderse al sur (*Figura 3*).

Figura 3. Plano Dibujado por E. Fuentes para *Geografía Descriptiva de la República de Chile* (1890), de Enrique Espinoza, p. 391.



Fuente: Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile¹⁰

¹⁰ <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-68260.html>

5. Proyecto y ejecución del Viaducto del Malleco en la línea central

En 1889 Balmaceda establecía la conveniencia política de la línea central como eje de desarrollo y articulación territorial:

El ferrocarril central hasta el Malleco y que debe continuar hasta Osorno y Melipulli, es la línea férrea del Estado. (...) Llamo a esta línea del Estado, porque estos rieles que vamos a tender en breve formarán la huella de acero por la cual podremos movilizar, con los óptimos frutos del trabajo, los elementos y la población que contribuirán a la futura seguridad del Estado y que harán de Chile una nación inexpugnable contra toda tentativa de invasión exterior. (Balmaceda 1840-1891: 182)¹¹.

En particular, en la Araucanía los contratos establecieron que “en la ejecución de estas obras se dará preferencia a las que continúen la línea central” (Greve 1944: 525) con el objeto de consolidar la conexión con Temuco y el resto del país. El presidente José Manuel Balmaceda, al inaugurar el viaducto del Malleco el 26 de octubre de 1890 recordaba esta decisión:

Sostenían muchos que la línea central debía continuarse desde Angol a Traiguén y Temuco. Se afirmaba que este no era el valle central del territorio y que ese abismo era una barrera insuperable para la construcción de esta línea férrea. No me arredró la profundidad del Malleco. Me decidí por este trazado para la línea matriz y, no obstante, las resistencias del miedo para comprender esta grande obra, hice aceptar su ejecución en los consejos de Gobierno (Greve 1944: 531).

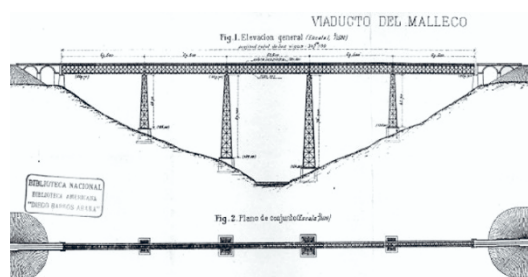
Resolver por el viaducto implicaba definir la mejor alternativa. En 1883, el gobierno de Santa María nombró dos comisiones resolutorias. Una, formada por los ingenieros Santa María,

¹¹ Balmaceda, José Manuel, 1840-1891. *Discursos de José Manuel Balmaceda: iconografía*. Recopilación de Rafael Sagredo y Eduardo Devés. 1ª ed. Santiago: DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1991-1992. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-68898.html> (consultado en septiembre de 2023).

Vivanco y Martínez, se inclinó por un puente más bajo, considerando la sismicidad del país (Vargas, s/a). La segunda, constituida por el ingeniero Víctor Aurelio Lastarria¹², Jorge Lyon y Carlos Hillman, promovieron un puente más alto cambiando la madera por fierro. Así lo señalaron en su informe de julio de 1883¹³.

A principios de 1885 se decidió realizar un viaducto metálico sobre el río Malleco. A fines de junio, el ministro del Interior Carlos Antúnez comunicaba al representante chileno en Francia, Alberto Blest Gana, solicitar a ocho fábricas europeas presupuestos para la construcción del viaducto para lo cual fueron enviados los planos, el presupuesto aproximado y las especificaciones de la obra (Figura 4).

Figura 4. Elevación del puente. Fragmento del plano según el proyecto original.



Fuente: Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile¹⁴

Tres presentaron sus propuestas: Gustave Eiffel cobraba 1 millón y medio de francos; Schneider & Cía. de Le Creusot 830.000; y la Société Anonyme des Anciens Établissements Cail 700.000. Las tres empresas incluyeron el transporte y alzamiento de la obra, dejando fuera las fundaciones del viaducto; aunque la última proponía construir las fundaciones en acero por la suma alzada de 900.000 francos (Greve 1944).

En 1886 el gobierno escogió a Schneider & Cía. de Le Creusot y prefirió tratar directamente con la firma francesa a través de su representante Alberto Blest Gana, firmando un contrato en París el 20 de diciembre de 1886. En 1887 Blest Gana informaba la contratación del ingeniero francés Henri Jécquier para inspeccionar la construcción del viaducto del Malleco en los talleres de Schneider & Cía. de Le Creusot (Greve 1944).

En 1887, a un año de asumir la presidencia, José Manuel Balmaceda señalaba que confiaba al tendido ferroviario como la principal forma de dominio, comunicación y explotación económica, capaz de acrecentar la riqueza pública y privada. Consideraba acelerar la creación de leyes que regularan la inversión privada para construir ferrocarriles, telégrafos y teléfonos. Se trataba de reglas comunes que dispensaran concesiones y facilidades iguales para empresas y particulares para incrementar la viabilidad pública y la comunicación telegráfica¹⁵.

Frente a las críticas por el aumento en los costos de las líneas de Angol a Traiguén y la de Renaico a Victoria, el gobierno explicaba

¹² Víctor Aurelio Lastarria Villarreal, se tituló en 1867 en la Universidad de Gantes, Bélgica. Fue designado Ingeniero Jefe de los Ferrocarriles de la Frontera por decreto del 16 de mayo de 1863, ascenso que lo llevó a conocer la región y a proyectar una línea férrea que llegase hasta la ciudad de Osorno (Greve 1944: 571).

¹³ Lyon, Jorge; Lastarria, Víctor Aurelio e Hillman, Carlos. 1883. Informe de la comisión nombrada para opinar sobre la elección de la línea que debe prolongarse como central en el territorio sur de la República. *Diario Oficial*, viernes 6 de julio de 1883, 1305-1307.

¹⁴ <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70310.html>

¹⁵ Balmaceda, José Manuel. 1887. Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46163/3/18870601.pdf> (consultado en octubre de 2022)

la necesidad de alteraciones en la solución técnica. Asimismo, ratificaba la ejecución de un viaducto atravesando el valle del Malleco y su solución metálica como preferible en éste y otros puentes de la zona. (Carlos Antúnez, ministro del Interior, en Greve 1944).

Este momento retrata un cambio de paradigma, cuando los procesos de modernización tecnológica obligaban a modificaciones sustanciales en el diseño y construcción. El cambio de madera a fierro para los puentes es coherente con el proceso de ocupación territorial que admite asegurar su conexión y explotación, y el tráfico de personas y materias primas. Los puentes de madera muestran su obsolescencia y consienten una tradición de puentes metálicos característicos en el sur de Chile. El viaducto del Malleco transmuta en el emblema de una modernidad que se abre paso hacia el sur, por el corazón del territorio (*Figura 5*).

Figura 5: Valle del río Malleco, ca. 1884 .



Autor: Odber Heffer. Colección José Burgos García, 1884, Archivo Entierreno¹⁶. Dominio Público

A mediados de febrero de 1888, las obras del puente estaban terminadas en Francia, resultando piezas de dimensiones que permitían embalaje, embarque y su transporte hasta el pie de las fundaciones. A finales de mes un grupo de piezas fue embarcado en Amberes en el vapor *Gulf of Mejico*. Las vigas y pilas, acompañadas de repuestos, remaches y herramientas, arribaron a Talcahuano el 17 de mayo y acercadas a Collipulli a través del ferrocarril.

Una segunda partida salió el 20 de marzo, desde Le Hâvre a bordo del velero *Étoile du Sud*. Impedido de recalar en Talcahuano por mal tiempo, se dirigió a Valparaíso, y tras colisionar con el *Cambrian* naufragó el 6 de agosto¹⁷. Zozobró el tramo n° 2, la pila correspondiente, piezas de los tramos 1, 3, 4 y 5, y materiales diversos (Greve, 1944). Gracias a la respuesta de la compañía aseguradora, Schneider & Cía., pudo comenzar a rehacer las piezas siniestradas. La tercera partida se embarcó en el velero *Marguerite*, saliendo de Le Hâvre en el mes de abril de 1888 para arribar a Talcahuano en septiembre¹⁸.

Por Decreto Supremo del 27 de julio de 1888 se realizó el primer pago a Schneider & Cía. de Le Creusot. Ese mes el ingeniero del viaducto Víctor Aurelio Lastarria falleció con 43 años, sin ver iniciado el alzamiento. Fue reemplazado

¹⁷ El 6 de agosto de 1888, un fuerte temporal de viento noroeste en Valparaíso, uno de los más fuertes en la bahía, echó a pique en la rada a varios buques, perdiéndose la barca *Marta*, y los vapores *Adela*, *Christina Navarro*, *Máximo*, *Succes*, *Étoile du Sud*, *Cambrian*, *Glentilt* y *Juan Fernández*. (Fagalde, 2011).

¹⁸ Al ministerio de obras públicas: nota sobre llegada a Talcahuano de materiales destinados a la construcción del viaducto sobre el río Malleco. Collipulli, 15 de septiembre 1888. Disponible en https://www.archivonacional.gob.cl/616/articles-72012_archivo_01.pdf (consultado en septiembre de 2022)

¹⁶ <https://www.entierreno.com/moments/valle-del-malleco-ano-1884-aproximadamente>).

por Alfredo Krahnass, ingeniero jefe de sección en la jefatura, sustituyéndolo luego Eduardo Vigneaux y Salazar como ingeniero en jefe de los ferrocarriles en construcción de Renaico a Victoria y de Angol a Traiguén.

Sobre las piezas hundidas, el 4 de marzo de 1889 Henri Jécquier, informó a Carlos Antúnez que tras 5 meses las piezas de reposición construidas en Chalon sur Saône habían concluido. Su envío a Chile, fue dividido en dos partes: la primera zarpó desde Amberes en el *Gulf de Corcovado* el 20 de febrero; y la segunda el 25 de febrero, en el *Gulf de Padua*¹⁹.

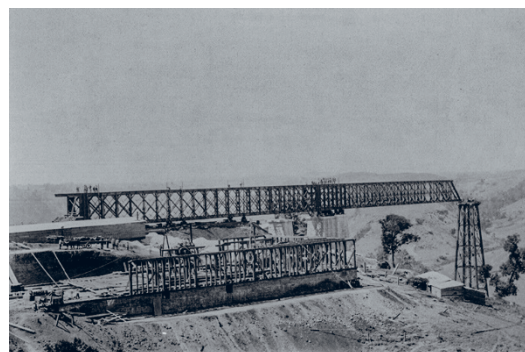
La viga fue armada sobre un terraplén en una plataforma de madera de 95 metros. En febrero de 1890, terminadas las armaduras de las tres primeras pilas, comenzó su lanzamiento (*Figuras 6 y 7*).

Figura 6. Ubicación de las pilas a ambos bordes del río Malleco.



Fuente: surdoc.cl

Figura 7. Viga armada sobre el terraplén.



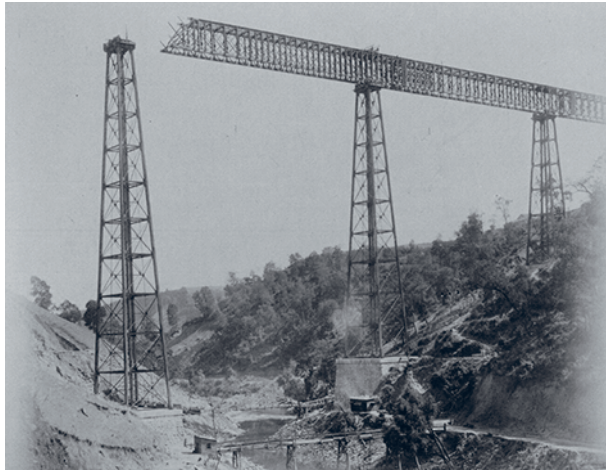
Fuente: Sala Medina. bibliotecanacionaldigital.gob.cl

El empujón comenzó desde el estribo norte. Cada etapa ocupaba unas 10 horas y un centenar de obreros en su momento crucial (Greve 1944). La viga avanzó con gran exactitud hasta alcanzar el extremo sur (*Figuras 8 y 9*). La última etapa culminó el 16 de abril de 1890. Así, el puente quedaba contenido entre sus estribos de albañilería de piedra.

En septiembre de 1890 se concluyeron los terraplenes de acceso. El 30 de octubre Vigneaux informaba de las pruebas que constataban la resistencia del puente. El último pago a Schneider y Cía. fue realizado en 1891.

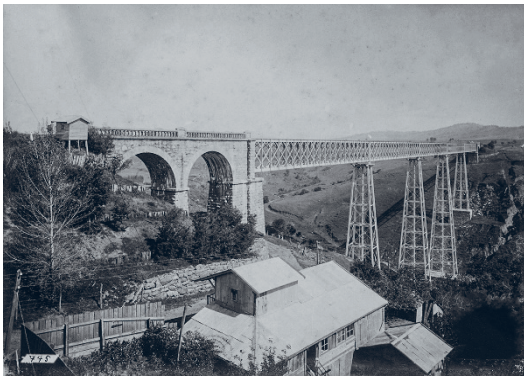
¹⁹ Jécquier, H. 1889. Informe del Ingeniero que suscribe sobre el Puente del Malleco. París, 4 de marzo de 1889. Disponible en https://www.archivonacional.gob.cl/616/articulos-72011_archivo_01.pdf (consultado en noviembre de 2022).

Figura 8. Lanzamiento de la viga, 1890.



Fuente: Sala Medina. bibliotecanacionaldigital.gob.cl

Figura 9. Estribo norte y Viaducto del Malleco



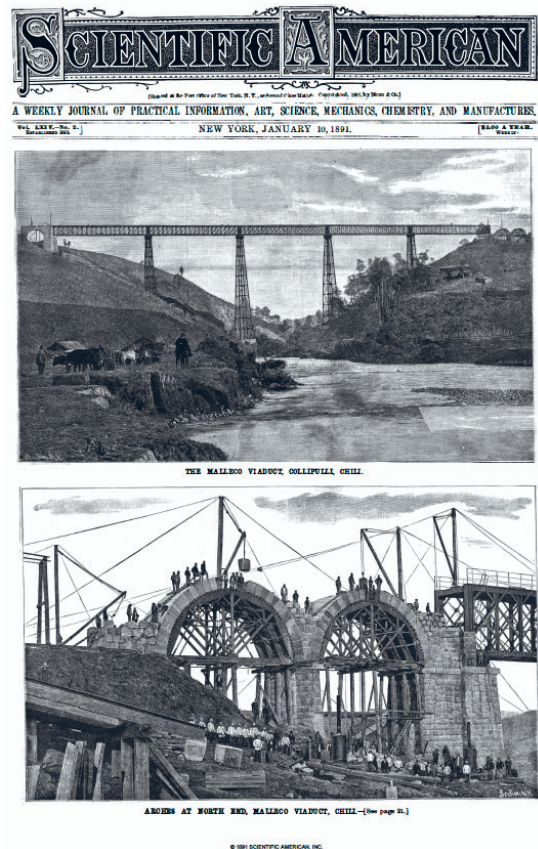
Fuente: Autor Odber Heffer. Archivo.culturadigital.udp.cl

En paralelo, avanzaba la vía de Collipulli a Victoria, trayecto que salvaba los tramos de los ríos Dumo, Colo y Traiguén, cuyos puentes arribaron desde Estados Unidos en 1887. Los puentes Quino, El Salto, Quillén, Chol Chol, Cautín y Toltén, y otros, también fueron

encargados a Schneider & Creusot, en Francia (Alarcón 2019).

El 18 de octubre se efectuó la prueba final. Una locomotora y once carros, a 50 kilómetros por hora, lo cruzó en 23 segundos. El viaducto se transformaba de esta forma en el conducto directo para llevar el progreso republicano a la Araucanía (Figura 10).

Figura 10. Viaducto del Malleco. Portada en *Scientific American*, 1891.



Fuente: scientific-american-1891-01-10-v64-n02. Nicolas Pike. The Malleco Viaduct, Chilian Satete Railway, Collipulli, Chili. survivorlibrary.com

6. El progreso, un hecho en marcha

Días antes de partir en tren al sur, Balmaceda decidió invitar a pobladores mapuche a la inauguración del viaducto como una forma de reprobación a los abusos que usurpadores y defraudadores, algunos de gran poder social y económico, cometían en su perjuicio (*Figura 11*) (Cayuqueo 2021). La misma acción, servía también para mostrar a los indígenas la magnitud del progreso republicano y liberal que el gobierno pretendía instalar sobre el territorio.

Figura 11. Collipulli, 26 de octubre de 1890, inauguración del Viaducto del Malleco donde asistieron mapuches invitados por Balmaceda. La imagen fue tomada frente a la Iglesia de San Leonardo de Porto Mauricio en el acceso norte de Collipulli, sector estación.



Fuente: Collipulli 1890, Comunidades Mapuche en inauguración Viaducto Malleco.²⁰

“La madrugada se vino de golpe en la Araucanía”; así comienza Jorge Pinto el relato de la inauguración del Viaducto del Malleco (Pinto 2015: 69) por el presidente Balmaceda el 26 de octubre de 1890 (*Figura 12*). Su impronta ingenieril

colosal, la audacia de su diseño, el imponente salto metálico sobre el valle del río, reflejan la determinación modernizadora del Estado para penetrar con el ferrocarril en corazón del recién reconquistado territorio araucano. Su vía es el cauce que traslada personas, víveres y productos, no sólo rápido, sino también más abultados. Es la imagen de una gran transformación territorial.

En la inauguración Balmaceda señalaba:

Hoy invadimos el suelo de aquellos bravos no para incendiar la montaña, ni para hacer cautivos, ni para derramar la sangre de nuestros hermanos, ni para sembrar la desolación o el terror: con el ferrocarril llevamos a la región del sur la población y el capital, y con la iniciativa de gobierno, el templo en donde se aprende la moral y se recibe la idea de Dios, la escuela en la cual se enseña la noción de la ciudadanía y del trabajo, y las instituciones regulares a cuya sombra crece la industria y se alienta el derecho, y bajo cuya influencia el pueblo se engrandece por la conciencia de su libertad y por el activo ejercicio de sus atribuciones soberanas (Balmaceda 1840-1891: 224)²¹.

Figura 12. Presidente José Manuel Balmaceda, inauguración del Viaducto del Malleco, 1890.



Fuente: Subiabre, A. 2005: 263²².

²¹ Ibídem ut supra nota al pie 11.

²² Subiabre, A. 2005. *Viaducto del Malleco. Monumento de la Ingeniería Mundial*. Santiago: Corporación de Investigación, Estudio y Desarrollo de la Seguridad Social, CIEDESS, 2a edición.

Terminada la ceremonia, Balmaceda cruzó en tren el viaducto y alcanzó a Victoria, donde fue aclamado. Días después, los trenes regresaron a Collipulli cargados de maderas y cosechas.

Balmaceda insistió en la contratación de puentes ferroviarios para la línea del sur conforme avanzaban las obras de La Frontera, la construcción de estaciones, y la adquisición de carros de carga, de lastre y locomotoras. La construcción y consolidación de la infraestructura ferroviaria eran acciones que reafirmaban la ocupación del territorio, el deseo estatal por chilenuzar al pueblo araucano y someterlo al imperio de las instituciones y el derecho (*Figura 13*)²⁰.

Figura 13. Estación de Collipulli.



Fuente: <http://chiledel1900.blogspot.com/2013/10/angol-collipulli-los-sauces-puren-y.html>

7. La modernización del Estado según Balmaceda

Sin embargo, en 1890, Balmaceda enfrentaba graves problemas políticos. Estimaba que la Constitución de 1833, que garantizaba el orden público y el principio de autoridad, promovía un Estado centralizado y autocrático; un obstáculo político para las transformaciones

que imposibilitaba un régimen descentralizado y libertario. Así, la reconstrucción del organismo político exigía cambiar el sistema constitucional. Dadas las tensiones entre ejecutivo y legislativo, se oponía a un régimen parlamentario, más propenso a la anarquía política, inclinándose por el fortalecimiento de la independencia de los poderes ejecutivo y legislativo, con partidos históricos constituidos, con pleno ejercicio de sus atribuciones, sin soliviantar los derechos del pueblo y sin injerencia en su acción legal.

Consideraba que el poder ejecutivo debía restringir sus funciones al control de cuestiones estratégicas como las relaciones exteriores, la hacienda pública, las fuerzas armadas, los correos y telégrafos, la instrucción pública, los ferrocarriles y las obras públicas²³. Era partidario de una descentralización territorial en favor de una autonomía provincial con opinión pública y manifestación de intereses económicos diversos; éstos debían considerar, para tan largo país, climas distintos y autonomía política de los actores locales.

Balmaceda estimaba la consolidación de ocho provincias, entre las que no aparecía la Araucanía aparentemente por ser un territorio con desarrollo político aún no consolidado²⁴. Cada provincia sería un centro social y productivo de desarrollo. En coherencia, propendía la independencia de la asamblea provincial dotándola de atribuciones, como seguridad, salubridad, comodidad y ornato,

²³ Balmaceda, José Manuel. 1890. Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores. <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/46163/5/18900601.pdf> (consultado en septiembre de 2022)

²⁴ Las provincias serían ocho. La de Tarapacá; la de Coquimbo; la de Valparaíso; la de Santiago; las de Talca y Chillán; la de Concepción y la de Valdivia. Cada provincia representaría un centro regional. (Ibídem, Balmaceda, José Manuel. 1890... Op. Cit.).

beneficencia pública, además de autorizar la construcción de ferrocarriles particulares y de caminos, y las expropiaciones consiguientes. Asimismo, a las municipalidades también corresponderían “la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes y demás obras públicas de necesidad, utilidad u ornato” (Balmaceda 1890:8)²⁵.

La inauguración del viaducto fue el último acto donde Balmaceda tuvo apoyo popular. La confrontación política entre gobierno y oposición fueron extremas. Sin contar con la aprobación del congreso para su nuevo presupuesto anual se vio obligado a disponer del mismo del año anterior, medida considerada autoritaria que desató un clima de gran inestabilidad política. En enero de 1891, las tensiones políticas alcanzaron un desenlace fatídico. La armada se puso de parte del Congreso Nacional y el ejército de parte del ejecutivo, desatándose una guerra civil conocida como la Revolución de 1891. La derrota del ejército y consecuentemente la pérdida de poder, llevó a Balmaceda a refugiarse en la legación argentina. Abatido, se suicidó en septiembre de 1891.

Tren al sur

A pesar de la aguda crisis política, la operación ferroviaria que unía la zona central con La Frontera era un hecho consumado, cuestión que permitía proseguir con las obras, -vías, puentes, estaciones, bodegas, etc.- en dirección a su último destino previsto del Chile continental: Osorno. Balmaceda había contratado a la firma North and South American Construction Company la construcción de diez líneas férreas,

una de ellas prolongaba la línea desde Victoria a Osorno, con unos 403 kms.

En 1890, con el Viaducto del Malleco en funcionamiento, la línea se extendió hasta Victoria. Ese mismo año comenzaban las obras de la sección entre Victoria y Temuco, y fueron suspendidas en 1890 cuando esta compañía declaró su quiebra, por lo que el gobierno asumió la continuidad, delegando en la empresa Albarracín y Urrutia la reorganización de los trabajos. El tramo fue subdividido en tres: Victoria - Río Perquenco, a cargo de Guillermo Fonk; río Perquenco - Curaco, a cargo de Gustave Verniory; Curaco - Temuco, a cargo de M. Mayoud y luego a Evaristo Sainte-Anne. La guerra civil de 1891, afectó severamente a las finanzas fiscales y paralizó los trabajos, hasta que en 1892 el tramo Perquenco-Temuco fue asignado a Gustave Verniory. En abril los trabajos llegaban a orillas del río Quillén y en noviembre a Lautaro. Verniory consiguió llegar a Temuco el 31 de diciembre de ese año. Aunque las obras no estaban terminadas la estación de Temuco fue inaugurada con grandes festejos y con la presencia del general Gregorio Urrutia el 1 de enero de 1893; allí, indígenas “que veían por primera vez el monstruo de acero, conservaban una impasibilidad absoluta” (Verniory 2019: 257), una observación que no alcanza a mostrar la perplejidad en los mapuche ante la violencia que conllevaba el desplazamiento de esta máquina y sus vicisitudes por su territorio; las obras concluyeron en su totalidad en 1895. El tramo Victoria-Temuco fue traspasado al Estado en 1895. El 13 de noviembre de 1898 el presidente Federico Errázuriz inauguró el tramo de Temuco a Pitrufuén. En 1895 se inició el tramo de Osorno al norte concluyendo en Antilhue en 1902. El tramo Pitruifuén y Antilhue fue terminado en 1907 (Alliende 2017).

Finalmente, y ampliando el interés por la conexión continental del país, posiblemente motivado por el empuje del Centenario de la Independencia en 1910 y el éxito de la comercialización del salitre que incrementaba las arcas fiscales, se dio inicio el tramo de Osorno a Puerto Montt, última ciudad del macizo territorial chileno, concluyendo las obras en 1913. El ferrocarril longitudinal sur se consolidaba ocupando 1.198 kilómetros desde Santiago.

Ese mismo año, se inauguraba el Canal de Panamá sobre el que el gobierno chileno tenía grandes expectativas en la dinámica comercial internacional. A tales expectativas se sumaban los proyectos de conexión ferroviaria con Bolivia y Argentina puestos en marcha en esos años faenas muy detalladas en los discursos presidenciales. También había estímulo para la construcción portuaria de Arica, Antofagasta, Talcahuano, Valdivia, Mejillones, Llico, Constitución y Puerto Saavedra²⁶. De una u otra forma, la aspiración americanista de Balmaceda parecía materializarse con la existencia de una red interamericana que elevaba las posibilidades socioeconómicas de la región. Sin embargo, el comienzo de la Primera Guerra Mundial en 1914 trastocó los planes del gobierno. El estado, sumido en una nueva crisis económica hubo de ralentizar su patrocinio al desarrollo ferroviario en el sur.

8. Reflexiones finales

Durante 30 años los cinco gobiernos -de Pérez, Errázuriz, Pinto, Santa María, y Balmaceda- dedicados a la empresa de ocupación de la Araucanía entre 1861 y 1891, pusieron énfasis en distintos ejes que, dependiendo del periodo presidencial, van desde la incursión militar, la incorporación del territorio a la dinámica política país, la instauración de un proceso civilizatorio, la explotación y el desarrollo económico, la conexión ferroviaria y la colonización. Asimismo, los gobiernos posteriores extendidos hasta el de Ramón Barros Luco (1911-1914) insistieron en cruzar de norte a sur y en su totalidad La Araucanía, extendiendo la vía hasta Puerto Montt, cumpliendo de este modo con la total articulación del transporte ferroviario en el sur de Chile.

Tales procesos se evidenciaron en una transformación territorial, que supone, por una parte, en la distribución geométrica de la región, y por otra, en el apareamiento de infraestructuras ferroviarias mayores que alteraron y redibujaron el paisaje. Estas nuevas geometrías espaciales originaron un cambio radical en la percepción del territorio cuyo impacto más evidente es la confrontación entre naturaleza y artificio, y más precisamente, la violenta intromisión de la imagen industrial en la ancestral, una confrontación radical en el imaginario social, el símbolo de un urgente proceso de modernización avasallador, tan acelerado como violento.

De todos los discursos, destaca el de José Manuel Balmaceda. Su relato se sitúa en la cima de las transformaciones liberales en la medida que, de un modo contemporáneo, enfrenta el lastre que supone las ideas de

²⁶ Barros Luco, Ramón. 1913. Mensaje leído por S. E. el Presidente de la República en la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso Nacional. Disponible en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/45815/6/19130601.pdf> (consulta en 21 de marzo de 2023).

una élite oligárquica, que retrasan el empuje modernizador en beneficio del desarrollo general. En la práctica, la comercialización del salitre permitió a Balmaceda impulsar un ambicioso programa de obras públicas. Sus acciones se concentraron en ampliar las vías ferroviarias y, entre otras, aumentar la cobertura educacional. De este modo, la riqueza pública se concentraba en la construcción de liceos, escuelas, cárceles, edificios de administración, de enseñanzas especiales, de caminos, puentes, hospitales, templos, edificios de saneamientos, etc., distribuidos por las provincias del país²⁷.

La presidencia de Balmaceda enfocada en la consolidación y conexión con La Frontera, concebía el arraigo urbano como ámbito de salubridad, educación, explotación y progreso, contrapuesto a la marginación aborígen. Asimismo, la agricultura y la industrialización constituyen pilares fundamentales del proceso de colonización. Se revela un momento de inflexión republicana en que la anexión territorial implica profundos cambios que confrontan un sitio atávico con el avasallamiento modernizador.

La Araucanía fue sometida de súbito, en la alborada de la consolidación de las fronteras al norte y sur del país. Este “nuevo día” para el Estado compromete la visión republicana que impone sus alternativas económicas, políticas y sociales para consolidar su presencia en forma interna como externa. Es la transición entre una historia fronteriza rural y un tiempo productivo.

El viaducto del Malleco respondía a un ideal aún mayor. Balmaceda señalaba que la comunicación comercial entre América del Norte y del Sur era de interés continental, y que,

a pesar de sus complejidades y costes, de los obstáculos geográficos y de su extensión, Chile debía sumarse a la empresa construyendo en su territorio un vasto proyecto de “comunicación continental”²⁸. El viaducto era un eslabón fundamental para dicho cometido, empresa que incorporaba a Chile a un sistema de comunicación supra nacional. La extensión de la red ferroviaria hasta Puerto Montt en 1913 y los proyectos para articular la red ferroviaria con las de Bolivia y Argentina, confirma este ideal americanista sobre el que el estado chileno hizo una apuesta modernizadora de sus vías de transporte a fines del siglo XIX, solo detenida por la crisis originada en la Primera Guerra Mundial.

Por unos 100 años el Ferrocarril del Sur sería la columna vertebral del territorio, un dispositivo significativo para la colonización, la construcción de economías productivas, y el posterior desarrollo de nuevos rubros asociados al ocio y el turismo, que en las décadas del 40 al 60 serían alentados por el Estado. A lo anterior se suma la importancia que adquirieron las ciudades y poblados centralizando las actividades comerciales y financieras de la producción agrícola, ganadera y forestal. Sin embargo, tras esta forma de progreso, la colonización de la Araucanía fue un proceso paulatino, complejo y heterogéneo de repartición de tierras y legalización de la propiedad tanto de los colonos, ocupantes y mapuche, no sólo en su aplicación sino también en los resultados que derivan en las tensiones del presente. De una u otra forma, las políticas de ocupación republicana de fines del siglo XIX abrieron un flanco ancestral cuya magnitud, extendida al XXI, es un asunto inconcluso.

²⁷ Ibídem ut supra nota al pie 11.

²⁸ Ibídem ut supra nota al pie 23.

Bibliografía

- Alarcón, H. 2019. "Patrimonio Ferroviario en La Araucanía". Disponible en <https://chilecronicas.cl/2019/06/05/patrimonio-ferroviario-en-la-araucania/> (consultado en octubre de 2022).
- Almandoz, A. 2013. *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago: Colección Estudios Urbanos UC.
- Almonacid, F. 2009. *La agricultura chilena discriminada (1910-1960). Una mirada de las políticas estatales y el desarrollo sectorial desde el sur*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Alliende, M. P. 2017. "La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913". *Revista Austral De Ciencias Sociales*, 5, 143-161. Disponible en <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2001.n5-13> (consultado en marzo de 2023).
- Aylwin, J. 1995. "Estudios sobre tierras indígenas de la Araucanía: Antecedentes histórico legislativo 1850-1920". *Serie Documentos 3*: Temuco, Chile: Instituto de Estudios Indígenas, Universidad de La Frontera. Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9267.html> (consultado en enero de 2023).
- Barría, T. 2021. *Araucanía, Formas y dispositivos del territorio colonizado. La Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916*. Chile. Tesis doctoral. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Bengoa, J. 2014. *Mapuche, colonos y el Estado Nacional*. Santiago: Catalonia.
- _____. 1985. *Historia del Pueblo Mapuche. Siglos XIX y XX*. Santiago: Sur Editores.
- Berman, N. 1991. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI.
- Blancpain, J-P. 1989. *Los alemanes en Chile (1816-1947)*. Santiago: Ediciones Pedagógicas Chilenas S. A.
- Bourdieu, P. 2014. *Sobre el Estado. Curso en el Collège de France (1989-1992)*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Cariola, C. y Sunkel, O. 1982. *La Historia económica de Chile 1830 y 1930: Dos ensayos y una bibliografía*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana. Disponible en <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-7698.html> (consultado el 19-11-2023).
- Cayuqueo, P. 2021. *E Historia Secreta Mapuche 2*. Santiago de Chile: Catalonia.
- Chilton, P., Schäffner, C. Eds. 2002 *Politics as text and talk. Analytic approaches to political discourse*. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company.
- Correa, M. 2021. *La historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio mapuche*. Santiago: Pehuén/CEIBO: Niebla.
- Donoso, R. y Velasco, F. 1928. *Historia de la constitución de la propiedad austral*. Santiago de Chile: Imprenta Cervantes. Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8416.html> (consultado en octubre de 2022).
- Espinoza, E. 1890. *Jeografía Descriptiva de la República de Chile*. Santiago: Imprenta Gutenberg.
- Estrada, B. 1996. "Colonización y civilización europea en la Frontera: el caso de la colonia Nueva Italia". *Araucanía y Pampas, un mundo fronterizo en América del Sur*, ed. Jorge Pinto. 239-267. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera.
- Fagalde, A. 2011. *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*. Ed. Rafael Sagredo. Biblioteca Fundamentos de la Construcción en Chile. Disponible en <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-355622.html> (consultado en septiembre de 2022)
- Ferrando, R. 2012. *Y así nació La Frontera*. Temuco: Ediciones Universidad Católica de Temuco.
- Flores, J. 2012. "La Araucanía y la construcción del Sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de Transporte". *Revista Scripta Nova*, v. XVI, n. 418.
- _____. 2006. "Economías locales y mercado regional. La Araucanía, 1883-1935". *Revista Espacio Regional* 3: 11-28.
- García Canclini, N. 2000. "¿De qué lado estás? Metáforas de la frontera de México-Estados Unidos". *Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro*, ed. Grimson, Alejandro, 139-153. Buenos Aires: Ediciones Ciccus, Buenos Aires.
- Garzón, M.A. 2008. El lugar como política y las políticas de lugar. Herramientas para pensar el lugar. *Revista Signo y Pensamiento*, 27 (53). Disponible en <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/signoypensamiento/article/view/4556> (consultado en noviembre de 2022).
- Girola, L. 2008. "Del Desarrollo y la modernización a la modernidad. De la posmodernidad a la globalización. Notas para el estudio acerca de la construcción y el cambio conceptual, continuidades y rupturas en la sociología latinoamericana". *Sociología*, 23 (67): 13-32. Disponible en https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-01732008000200002 (consultado el 9 de noviembre de 2023).
- González, J. y Bernedo, P. 2013. "Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887". *Revista Geografía Norte Grande*, 54: 179-198. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000100010> (consultado en enero de 2023).
- Greve, E. 1944. *Historia de la Ingeniería en Chile. Tomo III*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Guajardo, G. 2007. *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Cs. y Humanidades de la Univ. Nacional Autónoma de México.
- Harambour, A. y Bello, Á. 2020. "La Era del Imperio y el colonialismo: conceptos para una historia de las fronteras de la civilización en América Latina". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 47 (2): 253-282.
- Leiva, A. 1984. *El primer avance en la Araucanía. Angol 1862*. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera.

León, L. 2007. Tradición y modernidad: vida cotidiana en la Araucanía (1900-1935). *Historia* 40 (2): 333-378.

_____. 1981. "Alianzas militares entre los indios de Argentina y Chile: La rebelión araucana de 1867-1872". *Nueva Historia* 1: 3-49. Mallon, F. 2004. *La sangre del copihue. La comunidad mapuche de Nicolás Aillío y el Estado chileno. 1906- 2001*. Santiago: Ediciones Lom.

Mariman, P. et al. 2006. *¡Escucha, winka...! Cuatro ensayos de Historia Nacional Mapuche y un epílogo sobre el futuro*. Santiago: LOM ediciones.

Martínez, M. 2015. *Los pueblos del desierto. El proceso de ocupación y urbanización del Territorio nacional de la Pampa, Argentina*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña. Disponible en <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/96341> (Consultada en enero de 2023).

Martland, S. 2014. "Standardizing the state while integrating the frontier: the Chilean telegraph system in the Araucanía, 1870-1900". *History and Technology* 30, (4): 283-308. Disponible en <http://dx.doi.org/10.1080/07341512.2015.1008721> (consultado en diciembre de 2022).

Montero, M. 2009. Poder y palabra: mentira implícita y accidentes en discursos presidenciales. *Discurso & Sociedad*, 3, (2): 348-371.

Norambuena, C. 1997. *¿Faltan o sobran brazos? Migraciones internas y fronteras (1850-1930)*. Santiago: Editorial Universidad de Santiago, Colección IDEAS.

Núñez, A. 2012. "El país de las cuencas: Frontera en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la Nación, Chile. Siglos XVIII-XIX". *Scripta Nova*, XVI, núm. 418 (15), 1 de noviembre de 2012. Disponible en <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/259944/347151> (consultado en noviembre de 2022).

Oszlak, O. 2012. *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización social*. Buenos Aires: Ariel.

Pairican, F. 2020. *Toqui. Guerra y tradición en el siglo XIX*. Santiago: Pehuén Editores.

Pesoa, M. 2016. Una ciudad para la Pampa. La construcción del territorio en la provincia de Buenos Aires (1810-1916). Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña. Disponible en <https://www.tdx.cat/handle/10803/386476>

Pinto, J. 2015. *Conflictos fronterizos en la Araucanía. Siglo XIX y XX*. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera.

_____. 2010. *Los censos chilenos del siglo XX*. Temuco-Osorno: Editorial Universidad de La Frontera – Universidad de Los Lagos.

_____. 2009. *La población de la Araucanía en el siglo XX, crecimiento y distribución espacial*. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera.

_____. 2003. *La formación del Estado y la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: DIBAM, Centro de Estudios Diego Barros Arana.

Pinto, J. y Órdenes, M. 2012. *Chile, una economía regional en el siglo XX. La Araucanía, 1900 – 1960*. Temuco: Universidad de La Frontera.

Reps, J. W. 1992. *The Making of Urban América. A History of City Planning in the United States*. Princeton: Princeton University Press.

Sagredo, R. 2001. *Vapor al norte, tren al sur: el viaje presidencial como práctica política en Chile, siglo XIX*. Santiago: DIBAM, Centro de Investigaciones Barros Arana.

Salazar, G. y Pinto, J. 2014. *Historia contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*. Santiago: LOM ediciones.

Simmel, G. 1939, "El espacio y la sociedad", en *Sociología*, tomo II, Buenos Aires, Espasa-Calpe.

Sottorff, C. 2020. "Génesis y desarrollo de una política ferroviaria: antecedentes y opiniones sobre la construcción de ferrocarriles en el valle central del Chile a mediados del siglo XIX". *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24: 54-97. Disponible en [file:///C:/Users/JBB/Downloads/Dialnet-GenesisYDesarrolloDeUnaPoliticaFerroviaria-8106126%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/JBB/Downloads/Dialnet-GenesisYDesarrolloDeUnaPoliticaFerroviaria-8106126%20(1).pdf) (consultado el 20-11-2023).

Stuchlik, M. 1999. *La vida en mediería. Mecanismos de reclutamiento social de los mapuches*. Santiago: Ediciones SOLES.

Thomson, I. y Angerstein, D. 2000. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: DIBAM.

Turner, F., J. 1920. "The Frontier in American History. Nueva York: Henry Holt and Company". Disponible en <https://www.gutenberg.org/files/22994/22994-h/22994-h.htm> (consultado en marzo de 2023).

Vargas, E. s/a. Historia del Viaducto del Malleco. En <https://www.elferrocarrilenchile.cl/historia-viaducto-malleco>

Verniory, G. 2019. *Diez años en La Araucanía*. Santiago: Pehuén, 8va edición.

Zunino, D., Gruschetsky, V. y Piglia, M. (coordinadores). 2021. *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: TeseoPress Design, Instituto de Estudios sobre la Ciencias y Tecnología IESCT, Centro de Historia Intelectual. Disponible en <https://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/3820/1/zunino-et-al-2021.pdf> (consultado el 17 de noviembre de 2023).