

PITRUFQUÉN, CHILE: LA CIUDAD COMO ESTRATEGIA DE OCUPACIÓN TERRITORIAL ¹

PITRUFQUÉN, CHILE: THE CITY AS A STRATEGY FOR TERRITORIAL OCCUPATION

GONZALO CERDA-BRINTRUP ²
JAIME FLORES-CHÁVEZ ³
PABLO FUENTES-HERNÁNDEZ ⁴

- ¹ Artículo derivado del Fondecyt 1210592 "Ciudad y arquitectura en La Frontera: La consolidación del Estado Nación en la Araucanía, 1883-1974", financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), Chile.
- ² Doctor en Arquitectura y Urbanismo
Profesor Asociado Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño
Universidad del Bío-Bío, Concepción, Chile
<https://orcid.org/0000-0002-4174-7421>
gcerda@ubiobio.cl
- ³ Doctor en Historia,
Profesor Asociado, Centro de Investigaciones Territoriales
Universidad de La Frontera, Temuco, Chile.
<https://orcid.org/0000-0002-0896-6470>
jaime.flores@ufrontera.cl
- ⁴ Doctor en Arquitectura
Profesor Titular Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño
Universidad del Bío-Bío, Concepción, Chile
<https://orcid.org/0000-0001-6628-6724>
pfuentes@ubiobio.cl



El presente trabajo analiza el desarrollo de la ciudad de Pitrufrquén (ubicada en la Región de La Araucanía, Chile, fundada en 1897) desde el punto de vista histórico, territorial, urbano y arquitectónico. Se plantea que el devenir de la ciudad se enmarca en un nuevo momento en que el Estado chileno abandona criterios militares y asume factores económico-territoriales donde la presencia del ferrocarril es determinante. La selección del lugar, su particular trazado, así como el desarrollo de su arquitectura, son evidencias de este cambio. Desde el punto de vista histórico, se analiza cómo en el sitio de Pitrufrquén, la sociedad mapuche desarrolló la ganadería como actividad económica principal, al contar con praderas para alimentar el ganado, la tierra era apropiada para los cultivos agrícolas y se encontraba allí un importante vado para cruzar el río Toltén. La situación de punto estratégico, se mantuvo y acentuó con la fundación de la ciudad y la llegada de la vía férrea hacia el año 1898, convirtiéndose el poblado en punta de riel, en el avance hacia el sur del país. En el caso de la traza urbana, se abordó su peculiaridad ya que, junto a Lonquimay, constituyen en la región de La Araucanía las únicas tramas ordenadas en base a una elipse que, además en el caso de Pitrufrquén, convive con una traza de damero. En el estudio se analizaron sus plazas, avenidas diagonales y la vía de circunvalación perimetral. En el plano arquitectónico, el artículo analiza las tres capas o aspectos de la ciudad: el primero, estudia una de arquitectura en madera con obras de fines del siglo XIX y comienzos del XX; el segundo se refiere a la arquitectura pública, representada por edificios como, la municipalidad, los servicios públicos, el correo y otros, y el tercero capa corresponde a la arquitectura moderna, como vivienda y comercio del período comprendido entre los años 1940 y 1960.

Palabras clave: territorio, historia urbana, trama urbana, arquitectura en madera, arquitectura moderna, ciudades.

This paper analyzes the development of Pitrufrquén (located in the Araucanía Region, Chile, and founded in 1897) from a historical, territorial, urban, and architectural point of view. It is proposed that the city's development is framed in a new moment, where the Chilean State abandons military criteria and assumes economic-territorial factors where the railroad's presence is a determining factor. The choice of the site, its particular layout, and the development of its architecture are evidence of this change. From the historical point of view, it is analyzed how, in Pitrufrquén, the Mapuche society had cattle raising as the main economic activity, as it had pastures to feed the cattle, the land was suitable for crops, and there was a vital ford to cross the Toltén River. This strategic location was maintained and accentuated by the city's founding and the railroad's arrival in 1898, turning the town into a railhead for progress towards the south of the country. In the case of the urban layout, its peculiarity was addressed since, together with Lonquimay, these are the only sections in the La Araucanía region organized based on an ellipse, which, in the case of Pitrufrquén, also coexists with a checkerboard layout. The study analyzed its squares, diagonal avenues, and the perimeter ring road. At an architectural level, the article explores the three layers or aspects of the city: The first one studies the wooden architecture with works from the late 19th and early 20th centuries; the second refers to public architecture, represented by buildings such as the municipality, public services, the post office, and others; and a third layer addresses the modern architecture, such as housing and stores from the period between 1940 and 1960.

Keywords: territory, urban history, urban fabric, wood architecture, modern architecture, cities.

I. INTRODUCCIÓN

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el proceso de ocupación de La Araucanía por parte del Estado chileno estuvo marcado por aspectos militares, económico, sociales y urbanos. Éstos se fueron materializando, fundamentalmente, a partir de fortificaciones militares, sobre todo en el período 1862 a 1883. En adelante, uno de los factores determinantes para la fundación y desarrollo de centros urbanos estuvo marcado por argumentos

económico-territoriales, los que se consolidaron por la llegada del ferrocarril y su expansión al sur del país. En este contexto, en el año 1897, se funda la ciudad de Pitrufquén, un caso de ciudad planificada por el Estado en el corazón del territorio Mapuche. Este artículo busca abordar el momento del desarrollo urbano en La Araucanía a partir del estudio de esta ciudad, abordando su ubicación estratégica antes y luego de la ocupación, así como la impronta de su trazado y desarrollo arquitectónico en el curso del siglo XX.

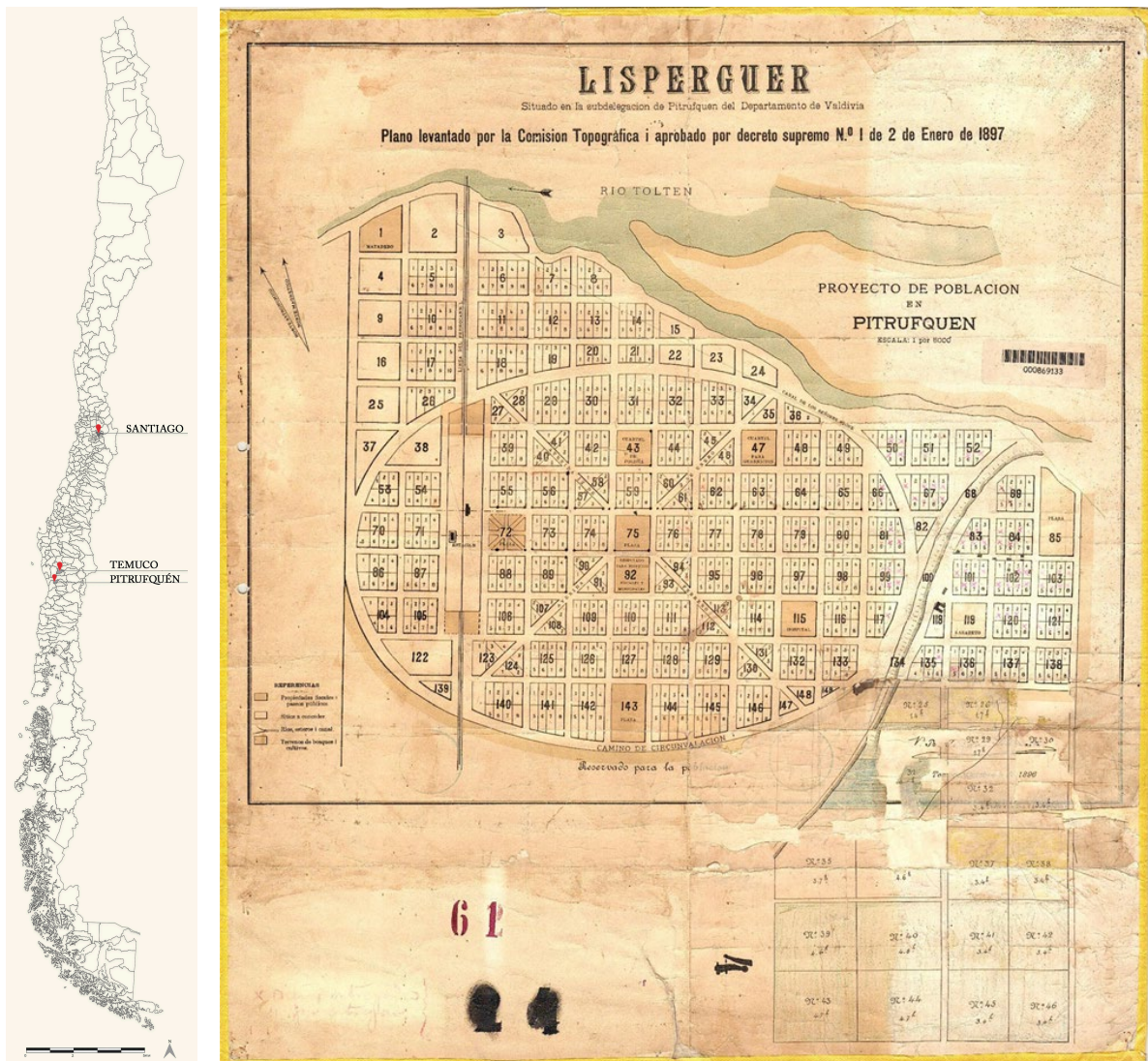


Figura 1. Mapa de Chile con ubicación de Pitrufquén. Fuente: Bárbara Sáez Orrego 2023.

Figura 2. Plano de Pitrufquén en La Araucanía, Chile.1897. Fuente: Memoria Chilena. El plano edificios fiscales y municipales; la 43 para el "cuartel de policía"; la 47 "cuartel para guarnición"; la 115 para "hospital"; la 1 para "matadero"; 119 para un "lazareto"; así como parte de las manzanas 144 y 145 se declaraban "propiedades fiscales" sin definir su uso; en un espacio significativo del pueblo se encontraba la estación de ferrocarril.

Como ha planteado Wladimir Antivil (2017), en La Araucanía es posible advertir la existencia de tres factores determinantes en su configuración y desarrollo: la instalación de varias líneas de fortificaciones, la construcción del ferrocarril y la división del suelo rural. “Estos se pueden definir como los hechos físicos construidos que determinaron, en buena parte, la forma y la fisonomía de la Araucanía” (Antivil, 2017, p. 9), señalando que, “las líneas de los fuertes y el ferrocarril sobresalen, porque en estas estructuras se establecieron la mayoría de ciudades... el ferrocarril viene a generar un nuevo tronco vertical norte-sur, consolidando los asentamientos urbanos” (Antivil, 2017, p. 9). El caso de Pitrufrquén se insertó en esta lógica y de allí deviene su interés como caso de estudio.

Se planteó como hipótesis que Pitrufrquén da cuenta de un nuevo momento en que se observa un Estado y burocracia con mayor capacidad de intervenir con un proyecto urbano en un territorio de reciente incorporación. Ello se expresa en la selección del lugar donde instalar la “ciudad” que, alejada de criterios militares propios de fines del siglo XIX, privilegiaba su ubicación estratégica para el desarrollo y articulación económica de la mano del ferrocarril. Este estado fuerte también se vislumbra en el tipo de trazado urbano donde, a diferencia de las tradicionales ciudades coloniales en damero, se utilizó un modelo urbano radial que buscaba asentar su presencia y consolidar la ocupación del espacio Mapuche mediante un nuevo orden, planificado, acotado, de bordes y figura definidos, estableciendo un nuevo modo de hacer ciudad en el territorio de La Frontera o Araucanía (Figura 1 y Figura 2).

II. MARCO TEÓRICO

El Estado, el territorio y la ciudad

Desde un punto de vista teórico y desde la perspectiva que se aborda la investigación, se consideraron al menos 4 conceptos resultan fundamentales para una cabal comprensión del fenómeno en estudio: espacio geográfico, territorio, Estado y proyecto moderno.

El espacio geográfico no es inmutable (Craib, 2004), sino una construcción social, resultado de los procesos históricos que vive y en el que participan elementos internos y externos que, actúan como articuladores y desarticuladores del mismo. Para Santos (1990), el espacio constituye un campo de fuerzas de desigual aceleración que particulariza los lugares, cambiando con los procesos históricos, por ello puede asumirse que “el espacio es un hecho social, un factor social y una instancia social” (Santos, 1990, p. 146). Esta dimensión de largo plazo del territorio, “sobrecargado como está de numerosas huellas y lecturas pasadas”, lo hace parecer más un “palimpsesto” (Corboz, 2004). El modo de producción capitalista utiliza el espacio existente (vías fluviales, marítimas, terrestres, ferrocarriles, aéreas), lo desintegra, reestructurando la organización anterior, para crear un espacio nuevo, un espacio producido (Lefebvre, 2013).

El sentido del territorio es el espacio dado por el pueblo que ejerce soberanía sobre él, es posible pensar que éste no constituye un dato fijo, la historia deja su huella en el territorio y en el caso de la Araucanía, la ciudad constituyó una de las huellas más notables, producto y productor de una transformación territorial profunda estimulada por el Estado a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

Charles Tilly (1990) plantea que la asociación entre Estado y ciudad constituye un binomio presente a lo largo de, por lo menos, el último milenio en la historia de occidente, de tal forma que es posible pensar que el establecimiento de centros urbanos en la Araucanía está directamente vinculado con la necesidad de establecer “Estado” o que la instalación del Estado chileno es consustancial a la fundación de ciudades en dicho territorio. En este sentido, la fundación de ciudades es una expresión y concreción que “el Estado se hace haciendo” (Bourdieu 2014, p. 175), posibilitando aumentar la estatidad, es decir, la capacidad del Estado de ser Estado (Oszlak, 2012).

En la Araucanía, “la ciudad, como materialización del proyecto moderno, es el espacio en donde se establece territorialmente el poder político y los centros de comercialización y producción” (Alvarado, 2015, p. 111). Para Alvarado, estas específicas formaciones urbanas las conceptualiza como “ciudades coloniales” en las que “operan relaciones coloniales fundadas en jerarquías de orden económico, político, cultural, de clase y socio-racial” (Alvarado, 2015, p. 114).

Durante la segunda mitad del siglo XIX La Frontera, como también, se denominó La Araucanía, sufrió fuertes transformaciones que modificaron sustancialmente el paisaje físico, político, social y económico (Pinto, 2021; Correa, 2021; Marimán, 2019, Flores, 2013). Para el año 1900, el cambio respecto de la comprensión del territorio y el espacio Mapuche era notable, lo que se fue acentuando en el curso del siglo XX. El Estado-nación chileno desplegó diferentes dispositivos y herramientas sobre el territorio que posibilitaron esta mutación. También influyeron las misiones religiosas, las expediciones militares, las vías de transporte y comunicación, la llegada de los “nuevos habitantes”, el arribo de instituciones y funcionarios nacionales, la fundación de ciudades. Esta tarea de construir un territorio nacional conllevó la necesidad de incorporar los espacios indígenas a esta nueva lógica. Un proceso que, a la vez, desarticuló la “territorialidad mapuche” existente y buscó construir la nueva “territorialidad chilena” en donde las ciudades eran decisivas (Alvarado, 2015; Flores, 2019; Escalona y Olea-Peñaloza, 2022).

La presencia estatal, materializada en fuertes y misiones, fue resistida por los mapuches. No obstante, la derrota militar indígena entre los años 1881 y 1883 dejó un camino con menos obstáculos para el establecimiento y desarrollo de los centros urbanos, que resultaron decisivos en el desarrollo de una economía agropecuaria. Esta dinámica de ocupación y transformación demandó vías de comunicación y transportes apropiadas a los nuevos requerimientos. El ferrocarril se

constituyó como un elemento gravitante para la articulación y traslado de persona y mercancías en la región y de ésta con el resto del país (Flores 2020; Flores, 2012).

III. ESTUDIO DE CASO

El estudio analiza el caso de la ciudad de Pitrufrquén fundada en el año 1897 en la Región de La Araucanía, Chile. Esta ciudad demuestra la relevancia de la lógica económica que desplazó a la militar, manifestándose en la ausencia de un cuartel, la construcción de un foso u otra medida defensiva, y adquiriendo relevancia como recinto ferroviario.

La ciudad de Pitrufrquén responde a un diseño urbano en óvalo. Esta ciudad elíptica representa una traza casi desconocida en Chile, puesto que las ciudades siguen, mayoritariamente, el modelo español de cuadrícula ortogonal en formato damero, implementado en otras ciudades de la región de La Araucanía.

IV. METODOLOGÍA

La metodología que se utilizó en el siguiente estudio resulta de la combinación de los métodos de la investigación histórica y la urbano-arquitectónica. Es decir que, desde la perspectiva de la historia, se trabajó con la metodología heurística para la localización, recopilación y análisis de las fuentes documentales primarias y secundarias, además de una lectura crítica de la bibliografía consultada. Desde la mirada urbano-arquitectónica, se analizó la planimetría histórica y actual disponible sobre el objeto de estudio: Pitrufrquén, sus condicionantes urbanas, ubicación, emplazamiento y morfología urbana, analizando su arquitectura en distintos períodos, la materialidad de la obra y las diversas expresiones de la ciudad.

Los recursos utilizados, en el estudio son el desarrollo de planimetrías, fotos y croquis.

V. RESULTADOS

Pitrufrquén y el territorio mapuche

Durante la época colonial la sociedad Mapuche desarrolló la ganadería como actividad económica principal. Los malones⁵ militares sobre los fuertes españoles dieron paso al ataque con fines económicos que se tradujo en incursiones sobre las haciendas, en las que se buscaba el ganado como botín. A partir de mediados del siglo XVII y hasta la segunda mitad del siglo XIX ésta fue una

práctica que marcó la economía, la sociedad y la lógica territorial de los Mapuches en el Wallmapu⁶. Esta dinámica conllevó una fuerte expansión hacia el Puelmapu, primero en búsqueda del ganado cimarrón y cuando este se agotó el destino de los ataques fueron las estancias de las provincias de Buenos Aires, Mendoza y Córdoba desde donde se arriaban gran cantidad de cabalares y vacunos.

El conocimiento de la geografía, el control de las aguadas en la Pampa, de los boquetes en la cordillera, de los vados y las praderas en La Araucanía pasó a ser un aspecto central. En este contexto, Pitrufrquén fue un sitio estratégico, ya que contaba con praderas para alimentar el ganado, la tierra era fértil para el cultivo agrícola, además de ubicarse el principal vado para sortear el cruce del caudaloso río Toltén. Seguramente esta fue la razón para que Pinolef, hijo del cacique Paillaguñ que controlaba el boquete cordillerano de Pucón, se trasladara a Pitrufrquén, transformándose en rico agricultor y ganadero (Guevara, 1912). En el año 1860 Pitrufrquén fue visitado por el viajero alemán Paul Treutler, quien destacó la fertilidad del valle “en donde se producen en abundancias habas, maíz, trigo, y otros granos, se engordan bastantes animales y en donde se podrían plantear establecimientos de importancia” (Treutler, 1958, p. 167).

Destacando su ubicación estratégica señala que “esta reducción es, sin disputa, el punto más adecuado para especulaciones mercantiles que se halla entre los ríos Calle-Calle y Toltén” (Treutler, 1958, p. 167). Pitrufrquén fue un punto estratégico para el Estado en el proceso de control y desarticulación del territorio Mapuche, en la rearticulación y diseño de la nueva territorialidad chilena, que contó con la fundación de pueblos y el desarrollo ferroviario, pilares fundamentales en su configuración.

Pitrufrquén y la fundación del pueblo

Asumir que un pueblo nace cuando se aprueba oficialmente su plano por el Estado, imposibilita precisar la fecha de su fundación. Treutler (1958), visitó el lugar el año 1860, señalando que, “Pitrufrquén era una de las aldeas más importantes de La Araucanía, y contaba con unas cuatrocientas almas” (Treutler, 1958, p. 387). Su cacique fue Felipe Paillalef que, en su rucahue, junto a las rucas construidas a la usanza tradicional indígena, tenía una casa construida “enteramente a la manera europea, con puertas y ventanas, la habían hecho dos carpinteros y un herrero chilenos” (Treutler, 1958, p. 393).

En el año 1896, las obras de la línea férrea estaban en ejecución. Se trabajaba afanosamente en el desmonte de los bosques, la construcción de terraplenes y de estaciones. Esta tarea se intensificó al año siguiente, cuando se inició la obra del puente sobre el Toltén. Para esa fecha, en Pitrufrquén, ya existía “una posada y almacén” (Verniory, 2005, p. 444). El puente Toltén significó una obra de ingeniería importante. Su largo fue de 450 metros y estaba

⁵ Por malón se entiende un ataque Mapuche sorpresivo, a un fuerte o una estancia.

⁶ Por Wallmapu se entiende todo el territorio Mapuche compuesto por el Gulumapu o tierras del Oeste, entre ellas La Araucanía y el Puelmapu, las tierras del Este o aquellas que están al otro lado de la cordillera de los Andes.



Figura 3. Estación ferroviaria de Pitrufoquén.c.1.900. Fuente: Imágenes de Chile del 1900 (s.f.).

compuesto por nueve tramos metálicos de 50 metros cada uno, reposado sobre dos estribos y ocho pilares. Al igual que el viaducto del Malleco, el puente Quillem, Cautín y Quepe, los ingenieros de la empresa Creusot se encargaron del montaje final. En octubre del año 1898, el puente Toltén fue terminado y entregado. El 13 de noviembre del mismo año, la línea Temuco-Pitrufoquén fue inaugurada por el Presidente de la República, Federico Errázuriz (Verniory, 2005, p. 483). Con estos hitos, Pitrufoquén quedaba unido hacia el Norte con el resto del país y era la punta de riel en el avance hacia el Sur (Figura 3).

Al reconstituir la dinámica de la población urbana de Pitrufoquén desde el año 1895 al 2017 los resultados son los siguientes (tabla 1). Las cifras de la Tabla 1 demuestra que el censo del año 1895 identifica una “aldea” con 2.376 habitantes. Este dato se asocia a la construcción del puente sobre el río Toltén y la prolongación de la línea férrea hacia el sur.

En la primera mitad del siglo XX, la población urbana experimentó un crecimiento inicial que puede asociarse a la instalación de las instituciones y burocracia estatal, instituciones privadas vinculadas a órdenes religiosas o un proceso migratorio atraído por la incipiente actividad agropecuaria y forestal del entorno, que encontró en este poblado un centro de provisión a la vez que un lugar de bodegaje y traslado de su producción por medio del ferrocarril. En el año 1952, el registro de una menor población respecto al censo anterior se atribuye a la vitalidad que adquirieron otros centros urbanos en la región,

Censo	Población urbana de Pitrufoquén
1895	2.376
1907	3.271 (Lisperguer)
1920	4.038
1930	4.024
1940	5.193
1952	4.533
1960	6.472
1970	7.770
1982	9.437
1992	10.491
2002	13.420
2017	16.531

Tabla 1. Población de los centros poblados de Chile, 1875-1992. Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas [INE], Oficina Central de Estadística (1904), INE (1992), INE (2019).

como Temuco al norte, la consolidación de Gorbea al sur y el dinamismo que adquirió Villarrica, debido al fomento de la actividad turística y la autonomía administrativa en la década de 1930. No obstante, los datos de la Tabla 1 muestran cómo la ciudad de Pitrufoquén, se consolidó significativamente a partir de la década del 60’

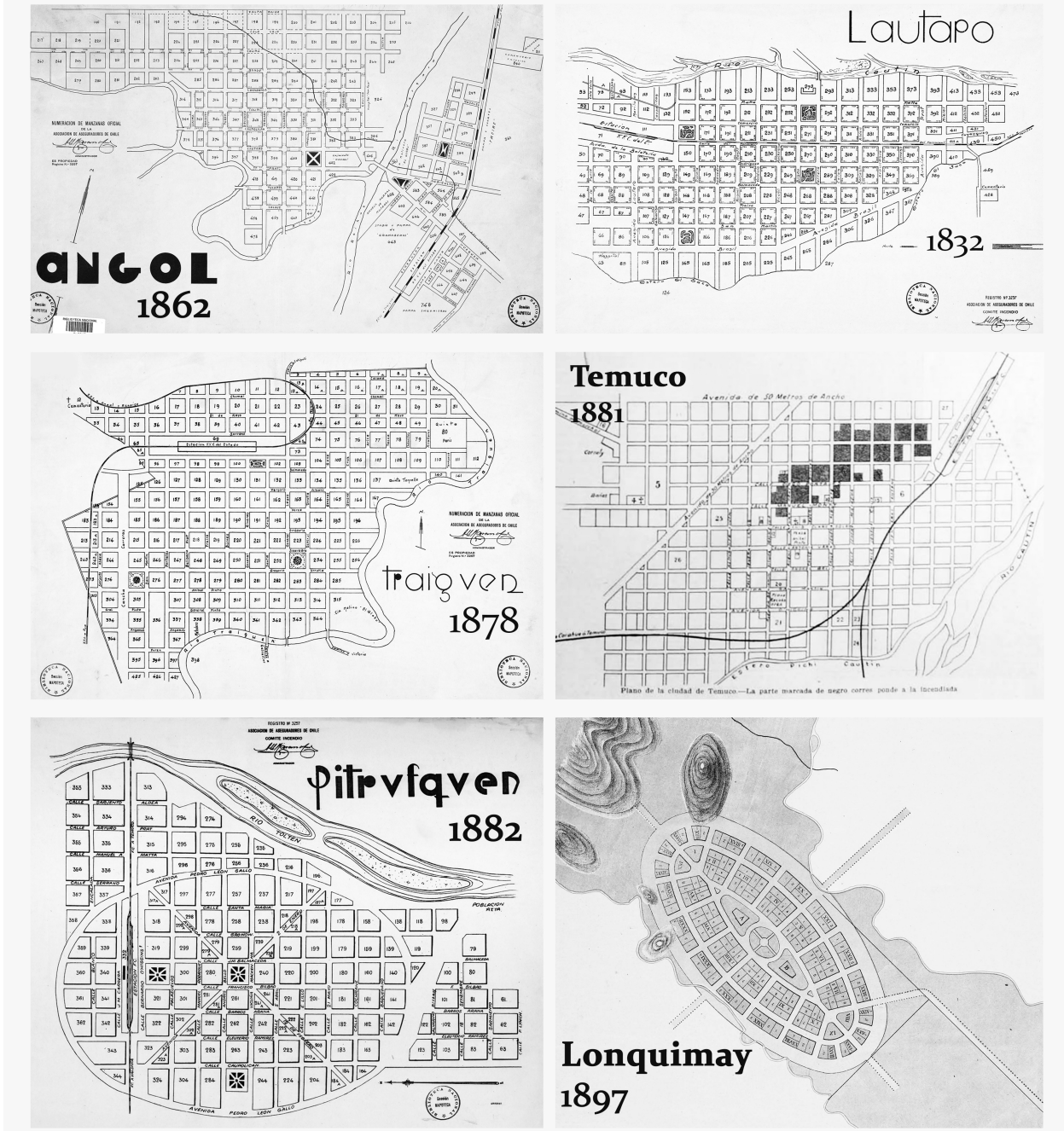


Figura 4. Tramas tradicionales en damero observadas en las ciudades de Angol, Lautaro, Traiguén y Temuco, en comparación con las de Pitruvquén y Lonquimay, únicas de traza radial existentes en la actualidad. Fuente: Memoria Chilena (s.f.).

La trama urbana de Pitruvquén

Los pueblos fundados en La Araucanía replicaron el trazado de damero aplicado en otras ciudades de Chile (Guarda, 1978). Sin

embargo, se identificó tres ciudades que se escapan a esta regla, Villa Queule cuyo plano data de 1914, Villa Portales en 1898 y Lisperguer en 1897, que más tarde cambiará su nombre por el de Pitruvquén (Figura 4)



Figura 5. Pitrufrué en la actualidad: 1) Plaza Pedro Montt; 2) Plaza Los Héroes; 3) Avda. Francisco Bilbao; 4) Avda. de circunvalación Pedro León Gallo; 5) Recinto ferroviario; 6) Vía férrea y puente ferroviario; 7) Carretera Panamericana y puente carretero; 8) Municipalidad, Correo y Servicios Públicos; 9) Cuartel de bomberos y cine; 10) Antigua estación ferroviaria (demolida); 11) Colegio de las Madres Dominicas; 12) Casa de altos (Figura 7); 13) Vivienda en madera (Figura. 8); 14) Ferretería Robin (Figura 10); 15) Conjunto CORVI para funcionarios policiales. Fuente: Bárbara Sáez Orrego, 2023.

En la región de La Araucanía, las ciudades “se transformaron, en mayor o menor medida, en la figuración del poder y la administración colonial, que por medio de actores capitalistas y burócratas –bajo el imaginario de un progreso material y espiritual, a la usanza europea- modificaron la topografía, los circuitos de conectividad, las jerarquías de poder y las representaciones del territorio ocupado” (Alvarado, 2015, p. 107). En Pitrufrué, el Estado se hizo presente a través de sus instituciones, burocracia y la materialidad urbanística y arquitectónica que ello conllevó. El centro urbano era el lugar por excelencia donde se materializaba la presencia del Estado para incrementar los niveles de estatidad sobre la población y el territorio. Allí se asentaban las escuelas, registro civil, juzgado, oficinas de tierras y colonización, policiales, notarias, oficinas departamentales y municipales, entre otras, también se localizan los cuarteles de bomberos, clubes deportivos y sociales, partidos políticos, cines y teatros, periódicos y todo aquello propio de la vida urbana (Figura 5).

La particularidad de la trama urbana de Pitrufrué reside en que se trata de una ciudad planificada utilizando un modelo radial escasamente empleado en el sur del país que se organiza en torno a un óvalo intersecado por dos avenidas diagonales, en cuyo centro se ubica la plaza principal. Particular interés y presencia urbana tiene la vía férrea y la estación ferroviaria que cruza la trama elíptica de la ciudad en uno de sus tercios, configurándose frente a ella una segunda plaza.

Respecto de la avenida perimetral ovalada, esta configura un borde pregnante y claro de la ciudad, especialmente hacia el sector sur. Aun cuando su trazado en ciertos tramos resulta irregular, prevalece la idea de conformar una avenida ajardinada y arbolada, un paseo público que se encuentra originalmente en dos puntos con la vía férrea. Esta intersección se amplió con la posterior construcción de la carretera panamericana que cruza la ciudad en el eje norte-sur.



Figura 6. Plaza de armas de Pitrufoquén. Fuente: Gonzalo Cerda Brintrup, archivo personal, 2023.

La incorporación de dos avenidas diagonales en cuyo cruce se produce la plaza central de la ciudad, debe entenderse como una idea de orden que caracteriza la trama. Las avenidas diagonales jerarquizan la plaza central, brindando perspectivas poco usuales para una ciudad chilena, organizada desde la colonia en tramas ortogonales de tablero de ajedrez (Figura 6). No obstante, la incorporación de un borde ovalado y diagonales no significa la renuncia a la trama reticular del damero. Esta persiste en el diseño de la ciudad, compatibilizándose traza reticular, diagonales y óvalo perimetral.

La incorporación del ferrocarril dentro del trazado de la ciudad trajo aparejado otros fenómenos urbanos. El crecimiento comercial del centro de la ciudad quedó tensionado por la presencia de la estación ferroviaria y sus bodegas, lo que significó el desarrollo de la ciudad desde el centro hasta la estación, denominado como "barrio estación". En el caso de Pitrufoquén, la formación del "barrio ultra estación", definió

al sector que va más allá de la estación y que contó con características propias.

La ubicación de las estaciones ferroviarias en la gran mayoría de las ciudades de La Araucanía, produjeron como fenómeno la transformación de la vía que comunica la plaza central y la estación de tren en la calle comercial más importante de la ciudad. En el caso de Pitrufoquén, se trata de la calle Francisco Bilbao en torno a la cual crecieron las denominadas "casas de alto", una tipología que incorporó el comercio en el primer nivel y vivienda en el segundo. Es decir, la vida comercial de la ciudad estuvo asociada al habitar, al vivir central, asunto que es posible observar hasta la actualidad. Las viviendas-comercio se inscribieron en una fachada continua, con la que se conformó espacialmente la trama central de la ciudad. Es importante destacar que la tipología de la "casa de altos" produjo una ciudad frecuentada y activa, aún en los fines de semana, cuando el comercio no funciona, potenciándose la vida familiar en los pisos superiores, cualidad urbana que aún se mantiene en Pitrufoquén (Figura 7).



Figura 7. Casa de altos en Pitrufrquén: primer nivel comercio; segundo nivel vivienda. Fuente: Gonzalo Cerda Brintrup, archivo personal, 2023.

En el peri-centro urbano es posible encontrar resabios de la vida rural hacia el interior de la trama, con viviendas de significativos patios, huertas, antejardines e incluso pequeñas instalaciones agrícolas como gallineros, chancheras, bodegas de acopio de trigo y otros productos agrícolas que anticipan la ocupación rural en torno a la ciudad.

El “Barrio Estación” tiene, en el caso de Pitrufrquén, un centro reconocido que es la plaza de la estación, denominada “Plaza Los Héroes”. Este era el espacio público de recepción de la ciudad cuando el ferrocarril aún funcionaba. A día de hoy, este espacio ha cambiado, pero no ha disminuido su importancia. En la actualidad, la tensión espacial y comercial entre la plaza de la estación y la plaza central, o Plaza Manuel Montt, vitaliza la vida económica y urbana de la ciudad.

Al otro lado de la línea férrea, el barrio “ultra estación” tradicionalmente acogió actividades industriales y semi-industriales asociadas al ferrocarril. Bodegas, taller de diversa índole, pequeñas instalaciones agrícolas, vivienda y comercio

de barrio, que continúan funcionando, aunque de modo disminuido respecto al tiempo del auge del ferrocarril, desde inicios del siglo XX hasta la década de 1970. Los crecimientos urbanos de la ciudad, también se desplazaron hacia el barrio “ultra estación”, con importantes conjuntos de viviendas producidas por el Estado (Corporación de la Vivienda, CORVI) para funcionarios policiales, conjuntos construidos en la década de 1950 y que en la actualidad se encuentran en pleno uso (Vergara et al., 2021).

Patrimonio arquitectónico de Pitrufrquén

El modelo urbano radial aplicado en Pitrufrquén cuenta con un correlato. Por una parte, con la tradición constructiva del uso de la madera en la arquitectura del sur de Chile, y por otra, con el surgimiento de la arquitectura moderna y los nuevos materiales como las albañilerías reforzadas y el hormigón armado, tanto por la acción de particulares como por la del Estado. Esto que se expresa especialmente en los edificios para las instituciones. De tal manera, su traza urbana se va completando con una



Figura 8. Arquitectura en madera en Pitrufrué. Fuente: Gonzalo Cerda Brintrup, archivo personal, 2023.

arquitectura, primero en madera y luego en materiales y arquitecturas modernas, muchas de las que constituyen hoy parte del patrimonio arquitectónico del sur del país.

En la ciudad de Pitrufrué se advierten al menos tres capas de patrimonio arquitectónico: su arquitectura en madera, en particular la vivienda y su inserción en la denominada “cultura de la madera” en el sur de Chile; la arquitectura pública representada por edificios como la municipalidad; y el correo, el cuerpo de bomberos, el cine y la arquitectura moderna con notables ejemplos de edificios comerciales y viviendas del período 1940-1960.

Arquitectura en madera

En el sur de Chile se desarrolló a partir de mediados del siglo XIX, especialmente con las migraciones de chilenos y extranjeros, lo que se denominó “cultura de la madera”, Pitrufrué, de la que la zona es pródiga con innumerables especies nativas como el roble, el alerce, la luma, el mañío entre otras. En ese entorno,

resultó natural que surgiera un uso intensivo de dicho material no solo para producir vivienda, edificios religiosos, industriales, escolares e institucionales, sino también para desarrollar artículos de la vida diaria como utensilios domésticos, embarcaciones de todos los tamaños. El uso de este material penetró en la cultura diaria y constructiva del sur del país, hasta el punto de que es posible afirmar que, en el sur de Chile, la madera, más que un material constructivo, es un material cultural (Cerde, 2022a) (Figura 8).

En ese entorno se inscribe el desarrollo arquitectónico de La Araucanía y en particular el de Pitrufrué. De tal manera, en la ciudad es posible encontrar innumerables ejemplos de viviendas, edificios públicos, comercios, arquitectura agrícola e industrial, resuelta con este material. Particular interés tiene la reinterpretación, en madera, de los modelos referenciales europeos que sirven de guía para la producción arquitectónica de la ciudad. Así, apoyados en catálogos, fotografías y manuales de construcción, los carpinteros locales reprodujeron, a su modo,



Figura 9. Edificio Servicios Públicos y Municipalidad de Pitrufrué. 1974. Fuente: Gonzalo Cerda Brintrup, archivo personal, 2023.

los modelos aportados por la población migrante. El resultado es una arquitectura en madera sobria, austera, que tiene el primer objetivo de resolver la instalación en el territorio y que constituye un importante patrimonio arquitectónico del país.

Arquitectura pública

El estado y el desarrollo de las instituciones - públicas y privadas -, recurren a la arquitectura moderna para posicionarse en el lugar. Entre las décadas de 1940 y 1970 se construyeron colegios como el de las Madres Dominicas, el edificio del Cuerpo de Bomberos que incluía un cine y el edificio consistorial -la municipalidad- que incorporó también otros servicios públicos.

El edificio de los Servicios Públicos simbolizó la presencia del Estado en la ciudad y se transformó en una de las obras más significativas de infinidad de ciudades y poblados de La Araucanía (Parraguez y Escobar, 2022).

Estas obras, en su mayoría, se emplazan frente a la plaza principal y reúnen en su programa diversos organismos como la Tesorería General de la República, Servicio de Impuestos Internos, Correos de Chile, y la Ilustre Municipalidad con sus distintos departamentos. Las construcciones, representan la acción y presencia modernizadora del Estado en el país y resulta frecuente que su arquitectura pueda ser adscrita al Movimiento Moderno en sus diversos periodos. La hipótesis es que se trata de arquitectura moderna para representar a un Estado modernizador, que busca llegar con sus instituciones y servicios a la totalidad de la población (Figura 9).

Arquitectura moderna

En las décadas de 1940-1950 surge en la ciudad un repertorio de obras que podrían catalogarse como arquitectura moderna. Se trata de la arquitectura asimilable a la denominada "primera modernidad", que en Chile surgió con fuerza a partir de la década de 1940 y que en el sur del país fue marcada por el



Figura 10. Arquitectura moderna en Pitruquén. Ferretería Robin. Fuente: Gonzalo Cerda Brintrup, archivo personal, 2023.

terremoto de Chillán en el año 1939 (8,0°R) y el terremoto de Valdivia en el año 1960 (9,5°R) (Cerde, 2022b). Esta arquitectura se utilizó principalmente para la construcción del comercio, la vivienda y también obras institucionales. Especial interés tiene la producción de “casas de alto” modernas, es decir, esta combinación entre programas comerciales y habitacionales que, la ciudad había desarrollado para la trama central, originalmente en madera.

Esta arquitectura se inserta en la trama preexistente y en la fachada continua, contribuyendo a la conformación de bordes bien configurados y a un espacio urbano continuo (Figura 10).

VI. DISCUSIONES

En la segunda mitad del siglo XIX, el Estado chileno inició un proceso de ocupación y transformación del territorio indígena de La Araucanía. En dicha estrategia las ciudades constituyeron

soportes ideológicos y materiales para la llegada estatal al territorio. Si en un primer momento los criterios militares resultaron predominantes para determinar la ubicación de los centros urbanos, luego del año 1883 fue cediendo espacio a aquellos vinculados a razones económicas, caso en que se inserta la fundación del pueblo de Pitruquén. No obstante, con anterioridad ya se constituía un punto estratégico en la lógica territorial mapuche, debido al vado existente en el lugar y a las características geomorfológicas y de calidad del suelo de la llanura presente en la ribera sur, lo que provocó que importantes caciques se asentaran allí (Guevara, 1912; Antivil, 2017 y Flores, 2023).

Para fines del siglo XIX, quienes diseñaban el trazado ferroviario identificaron Pitruquén como el lugar más adecuado para sortear el río Toltén por medio de un puente y en la llanura trazar un pueblo que no contemplaba un recinto militar ni un foso, pero sí de manzanas y sitios para la instalación de una serie de instituciones estatales. El territorio como palimpsesto, como

un proceso histórico, con huellas antiguas y nuevas que le va dando su impronta a los lugares, singularizándolos (Corboz, 2004). La lectura de las fuentes escritas y cartográficas afirman que Pitrufrquén, a diferencia de otros pueblos de La Araucanía, no se configuró como fuerte militar, sino que fue fruto de una nueva etapa de la acción estatal, donde el ferrocarril marcó la jerarquización del espacio y sus estaciones constituían la puerta de los pueblos.

Resulta importante señalar que la instalación de poblados y ciudades en La Araucanía representó una estrategia de ocupación territorial distinta a la desarrollada por el originario pueblo Mapuche, caracterizada por la instalación de viviendas de modo disperso en el territorio, fundamentalmente siguiendo el cauce de los ríos (Antivil, 2017; Flores, 2021). Por el contrario, la ocupación chilena se hizo mediante ciudades que siguieron la línea del ferrocarril, en primera instancia en sentido norte-sur y posteriormente en el sentido transversal mediante líneas ramales. Esto estableció una lógica de ocupación distinta a la preexistente que, en ciertos casos, fue resistida por los miembros de la comunidad Mapuche, aunque también valorada positivamente dadas las modernas facilidades de comunicación y transporte que representó el ferrocarril⁷.

En relación con el estudio y análisis realizado, se sostiene que los centros urbanos en La Araucanía constituyen una de las expresiones más nítidas del ser y hacer estatal, de la necesidad de incrementar los niveles de estatalidad, espacialidad del colonialismo y una manifestación de la interdependencia del Estado y la ciudad que se proyectó hasta la actualidad. Así, la ciudad en tanto, al artefacto estatal, no sólo da cuenta de la emergencia del fenómeno urbano, sino que se constituye en uno de los aspectos fundamentales en el rediseño del antiguo territorio indígena (Alvarado, 2015; Escalona y Olea-Peñaloza, 2022; Flores, 2012, Flores 2020 y Flores 2023).

En el caso de Pitrufrquén, como también en el de Lonquimay, la utilización de un modelo radial para la planta urbana puede asociarse a la búsqueda de una idea de orden, de establecimiento de una planta bien delimitada, de bordes conocidos que definieran con claridad qué es ciudad y qué es campo.

Sin existir contar con un documento específico que explique la razón de la implantación del modelo radial en la trama de la ciudad, es posible que el caso de Pitrufrquén corresponda a una corriente en boga hacia fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, basada en seguir modelos referenciales europeos, tanto para la ciudad y sus tramas urbanas, como para la arquitectura. Estos modelos son reelaboradas, reinterpretadas y adaptadas a la realidad local. Se ha afirmado que la configuración de

las ciudades en “América Latina, desde sus inicios, ocurre una simbiosis y superposición de culturas, el trasplante abrupto, el desfase cronológico, la adaptación más o menos lenta a las ideas importadas, de soluciones nuevas plenas de espontaneidad e inventiva”... existiendo “el hilo conductor en los efectos de la cultura urbana europea sobre las sociedades latinoamericanas (Andreatta, 2007, p.14).

Es posible plantear como hipótesis que las ideas de Haussmann para el París del siglo XIX, que influyeron en el desarrollo y renovación de ciudades europeas como Viena, Bruselas o Florencia e incluso en ciudades norteamericanas como Chicago a través del movimiento City Beautiful, hayan sido un antecedente de la traza radial de una ciudad de nueva planta como Pitrufrquén en el sur de Chile.

VII. CONCLUSIONES

Se concluye que Pitrufrquén constituye un ejemplo significativo del proceso de ocupación y transformación del territorio indígena de La Araucanía por parte del Estado nación chileno. En este sentido la ciudad y el Estado se aprecian mutuamente indispensables en la dinámica de dominio y control de un espacio de frontera. Es por ello que Pitrufrquén es la expresión simbólica, material y cultural de una sociedad urbana de fines del siglo XIX que se desplaza sobre tierras indígenas.

Respecto al territorio, la ciudad representa la nueva lógica territorial implantada por el Estado chileno que difiere de aquella que habían elaborado los Mapuches, siendo un territorio sin ciudades. La selección del lugar donde se emplazó la ciudad fue estratégica, allí estaba el vado que permitía cruzar el caudaloso río Toltén, punto de intersección de los principales caminos indígenas que cruzaban La Araucanía de norte a sur y de este a oeste. En este sentido, nuevas tecnologías como el ferrocarril están presentes en el origen y desarrollo de la ciudad por medio del puente ferroviario, la estación y la dinámica económica en la ciudad y el entorno rural.

Respecto de la trama urbana, resulta especialmente notable y particular la configuración del delineado elíptico de la ciudad, la presencia de las avenidas diagonales, la incorporación de las plazas, la traza de damero inserta en la elipse y la presencia del ferrocarril. La traza urbana constituye una peculiaridad en el desarrollo de las ciudades en Chile y La Araucanía, representando uno de los escasos ejemplos que avanzan desde la trama de damero tradicional a otras configuraciones urbanas de mayor complejidad.

⁷ Esta valoración positiva, por parte de los Mapuches, a la llegada del ferrocarril a la Araucanía, fue manifestada por Wladimir Antivil durante la exposición de su ponencia “La construcción del territorio entre Malleco y Cautín durante el avance del Estado en la Araucanía: reflexiones en torno a cuatro cartografías (1869-1888)”. 2º Seminario Territorio, Ciudad y Arquitectura en la Araucanía Siglos XIX – XX. Universidad del Bío Bío, Concepción, 6 y 7 de noviembre de 2023.

Respecto al desarrollo arquitectónico, se advierten al menos tres capas arquitectónicas en la ciudad: la arquitectura en madera, con ejemplos notables de viviendas y edificios comerciales que se inscriben en la denominada “cultura de la madera” en el sur de Chile; la arquitectura pública representada por edificios como la municipalidad y los servicios públicos y la arquitectura moderna con notables ejemplos de “casas de alto” modernas, en las que se combina programas comerciales y habitacionales.

Por estas razones, Pitrufquén representa un asentamiento paradigmático de inserción y ocupación territorial conforme a las lógicas del Estado en La Araucanía hacia fines del siglo XIX, ensayando una configuración y trama urbana radial elíptica peculiar que la caracteriza respecto de otras ciudades y poblados en el sur de Chile.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alvarado, C. (2015). La emergencia de la Ciudad Colonial en Ngulu Mapu: Control Social, Desposesión e Imaginarios Urbanos en E. Antileo; L. Cárcamo-Huechante; M. Calfio y H. Huinca-Piutrin (Eds.), *Awükan Ka Kuxankan Zugu Wajmapu Mew: Violencias Coloniales en Wajmapu*, (pp. 107 - 140). Ediciones Comunidad de Historia Mapuche. https://www.comunidadhistoriamapuche.cl/wp-content/uploads/2017/05/530100_a0ebc11c30e8433e828df3145bcc4d68.pdf

Andreatta, V. (2007). *Ciudades cuadradas, paraísos circulares*. [Tesis de Doctorado Universidad Politécnica de Cataluña, España]. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/94284>

Antivil, W.(2023). “La construcción del territorio entre Malleco y Cautín durante el avance del Estado en la Araucanía: reflexiones en torno a cuatro cartografías (1869-1888)”, *2º Seminario Territorio, Ciudad y Arquitectura en la Araucanía Siglos XIX – XX*. Universidad del Bío-Bío, Concepción, 6 y 7 de noviembre. <https://farcodi.ubiobio.cl/agenda/evento/2-seminario-territorio-ciudad-en-la-araucania-siglo-xix-xx/>

Antivil, W. (2017). Una mirada a la Araucanía. Construcciones territoriales en la colonización chilena en el siglo XIX. *Revista Urbano*, 20(35), 6 - 17. <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.01>

Bourdieu, P. (2014). Sobre el Estado. *Curso en el Collège de France (1989-1992)*. Editorial Anagrama. https://www.anagrama-ed.es/libro/argumentos/sobre-el-estado/9788433963697/A_466

Cerda, G. (2022a). *Arquitectura en madera en el sur de Chile: 1740-1940*. Ediciones Universidad del Bío-Bío. http://edicionesubiobio.cl/#Catalogo_por_Ano.112

Cerda, G. (2022b). *Arquitectura moderna en madera en el sur de Chile: 1940-1970*. Ediciones Universidad del Bío-Bío. http://edicionesubiobio.cl/#Catalogo_por_Ano.113

Corboz, A. (2004). El territorio como palimpsesto en Martín Ángel (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Ediciones UPC. <https://es.scribd.com/document/377660961/El-territorio-como-Palimpsesto-Andre-Corboz>

Correa, M. (2021). *La historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio mapuche*. Peñuén/CEIBO. <https://tienda.pehuen.cl/products/la-historia-del-despojo>

Craib, R. (2004). *Cartographic Mexico: A History of State Fixations and Fugitive Landscapes*. University Press. <https://www.dukeupress.edu/cartographic-mexico>

Escalona, M. y Olea-Peñaloza, J. (2022). Colonialismo y despojo en Wallmapu, sur de Chile: expansión territorial y capitalismo en la segunda mitad del siglo XIX. *Tempo*, 1(28), 239 - 259. <https://repositoriodigital.uct.cl/items/f91e37ae-a085-4a90-b1f7-137cfffcc9be>

Flores, J. (2012). La Araucanía y la construcción del Sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de Transporte. *Revista Scripta Nova*, 418(12), 1 - 21. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-12.htm>

Flores, J. (2013). La Ocupación de la Araucanía y la pérdida de la platería en manos mapuche. Finales del siglo XIX y primeras décadas del XX. *Revista de Indias*, 73(259), 825 - 854. <https://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/944/1017>

Flores, J. (2019). *La construcción del Estado chileno en la Araucanía a través de los papeles del Fondo de Intendencia de Cautín, 1887-1914. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural*, Archivo Nacional de Chile. https://www.archivonacional.gob.cl/sites/www.archivonacional.gob.cl/files/images/articles-93488_archivo_PDF.pdf

Flores, J. (2020). Procesos de significación y resignificación de una ciudad, Temuco 1881-2019. *Arquitecturas del Sur*, 38(58), 24 - 43. <https://doi.org/10.22320/07196466.2020.38.058.02>

Flores, J. (2021). Cautín e Imperial. Arterias del Ngulumapu, en C. Aldunate y H. Rodríguez (Ed.), *Caminos de Agua en Los Ríos de Chile* (pp. 256 - 261). Ograma Impresores. <https://es.scribd.com/document/694291099/CAMINOS-DE-AGUA-2>

Flores, J. y Araya, R. (2023). La Fundación de un fuerte en la Araucanía: Toltén en 1867 o la derrota de las serpientes. En *III Jornadas de Antropología Histórica de Araucanía, Pamapas y Patagonia*, (pp. 181 - 191). Universidad de Buenos Aires. <http://eventosacademicos.filo.uba.ar/index.php/ensenanza/afilosofia/index/search/authors/view?firstName=RobertoymiddleName=ylastName=Araya%20Navarroyaffiliation=ycountry=>

Guarda, G. (1978). *Historia urbana del Reino de Chile*. Editorial Andrés Bello. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-94093.html>

Guevara, T. (1912). *Las últimas familias i costumbres araucanas*. [Archivo PDF]. <https://anales.uchile.cl/index.php/ANUC/article/view/25576/28094>

IMÁGENES DE CHILE DEL 1900. (s.f). <http://chiledel1900.blogspot.com/2013/11/carahue-saavedra-y-pitrufquen.html>

Instituto Nacional de Estadísticas - INE. (1904). Oficina Central de Estadística, “Séptimo censo general de la población de Chile levantado el 28 de noviembre de 1895”. Tomo IV, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria de S. A. García Valenzuela.

Instituto Nacional de Estadísticas – INE. (1992). *Población de los centros poblados de Chile, 1875-1992*. Santiago de Chile.

Instituto Nacional de Estadísticas – INE. (2019). Síntesis de resultados del censo 2017 Región de La Araucanía, informe comparativo censos 2002 – 2017. Instituto Nacional de Estadística. https://regiones.ine.cl/documentos/default-source/region-ix/estadisticas-r9/publicaciones-anales-enfoques-y-minutas/ediciones-especiales/2019/s%3ADntesis-de-resultados-2017-la-araucan%C3%ADa.pdf?sfvrsn=40bae9b8_6

Lefebvre, H. (2013). *La Producción del Espacio*. Capitán Swing Libros. <https://istoriamundial.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>

Marimán, P., Nahuelquir, F., Millalen, J., Calfio, M. y Levil, R. (2019). *¡Allkütunge, wingka! ¡ka kiñechil! Ensayos sobre historias mapuche*. Ediciones Comunidad de Historia Mapuche. <https://www.comunidadhistoriamapuche.cl/libro-allkutunge-wingkaka-kinechi-2019/>

Memoria Chilena. (s.f). Biblioteca Nacional Digital de Chile. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-channel.html>

Oszlak, O. (2012). La formación del Estado argentino. *Orden, progreso y organización social*. Ariel. <https://isp-sal.infod.edu.ar/sitio/wp-content/uploads/2020/03/015-Oszlak.pdf>

Pinto, J. (2021). *La Araucanía. Cinco siglos de historia y conflictos no resueltos*. Pehuén. <https://tienda.pehuen.cl/products/araucania-cinco-siglos>

Parraguez, M. y Escobar, N. (15 de mayo de 2022). *Municipalidades de La Frontera: la expresión del Estado en las comunas 1925-1975*. [Discurso principal] Seminario de título, Concepción, Universidad del Bío-Bío, Chile.

Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Espasa-Universidad. https://www.academia.edu/12471249/Por_una_geografia_nueva_Milton_Santos

Tilly, Ch. (1990). *Coerción, capital y los estados europeos, 990-1990*. Alianza.

Treutler, P. (1958). *Andanzas de un alemán en Chile, 1851-1863*. Editorial del Pacífico, S. A. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8041.html>

Vergara, J., Álvarez, D., Asenjo, D. y Dintrans, D. (2021). Practicidad y comunicación de lo técnico en las tipologías de vivienda CORVI. *Revista INVI*, 36(103), 323 – 348. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63417>

Verniory, G. (2005). *Diez años en Araucanía, 1889-1899*. Pehuén. <https://tienda.pehuen.cl/products/diez-anos-en-araucania>