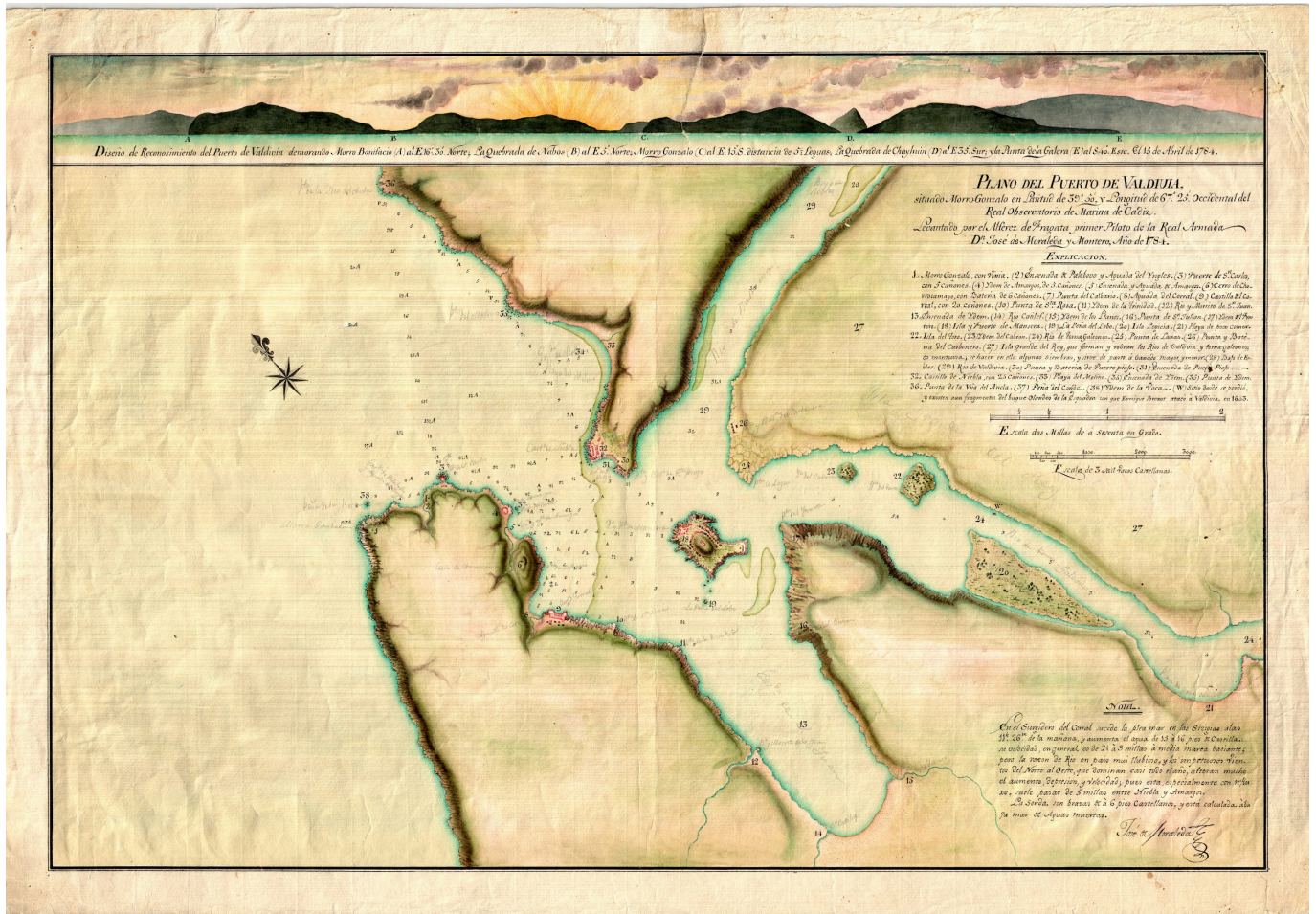


Valdivia fue fundada el 12 de febrero de 1552 sobre una meseta de tierras cultivables, y navegabilidad de sus ríos hasta el Pacífico. Mariño de Lobera recuerda que: *“Desde allí corre el uno destes dos ríos hasta la mar por espacio de dos leguas, y el otro va por un rodeo de cuatro leguas, y al fin vienen a juntarse cerca de la mar, donde hacen una gran boca de más de dos tiros de arcabuz. Y es en todo este río tan aventajado, que se puede contar entre los mejores que en el mundo se saben”* (2003: 106). Según consta en la documentación histórica, era frecuente la práctica de establecer de acuerdos con los jefes indígenas para acceder a las rutas terrestres o *repus* (camino en mapudungun), así como a las vías en cuerpos de agua. El uso de estas rutas facilitó acceder a zonas agrícolas y conexiones a rutas indígenas hacia pasos cordilleranos [2]. La jurisdicción del Valdivia colonial era parte de un territorio denominado “Frontera de Arriba” por las autoridades coloniales, debido a que su longitud sube en su gradación al sur. Según Urbina (2005), los dominios hispanos de esta frontera abarcaban desde el río Toltén por el Norte, al río Maipué por el sur, y desde la costa del Pacífico hasta la vertiente oriental de los Andes hasta el lago Nahuelhuapi.



*Estudio del Puerto de Valdivia de José de Moraleda, publicado en 1790. (Archivo Museo Naval, Madrid, AMN\_052-A-15\_a)*

En los siglos XVI y XVII se reporta el sistemático flujo de embarcaciones desde Valdivia hacia destinos en Chile y Perú con sus preciadas cargas de oro, carnes, tabaco y manzanas. Con la declinación de la explotación aurífera, la exportación de maderas se transformó en una actividad económica relevante. En cuanto a la importación, consta el ingreso regular de textiles, especiería y productos suntuarios. Para garantizar la conectividad interior y exterior, la ciudad contaba con armadores y embarcaciones que cumplieran con estas necesidades. Guarda (2001) señala que entre 1553 y 1603, disponía de 79 barcos. En la misma relación, se indica el ingreso anual de 6 navíos provenientes de Lima.

## Valdivia y la importancia de los puertos y las fluviales en su desarrollo histórico

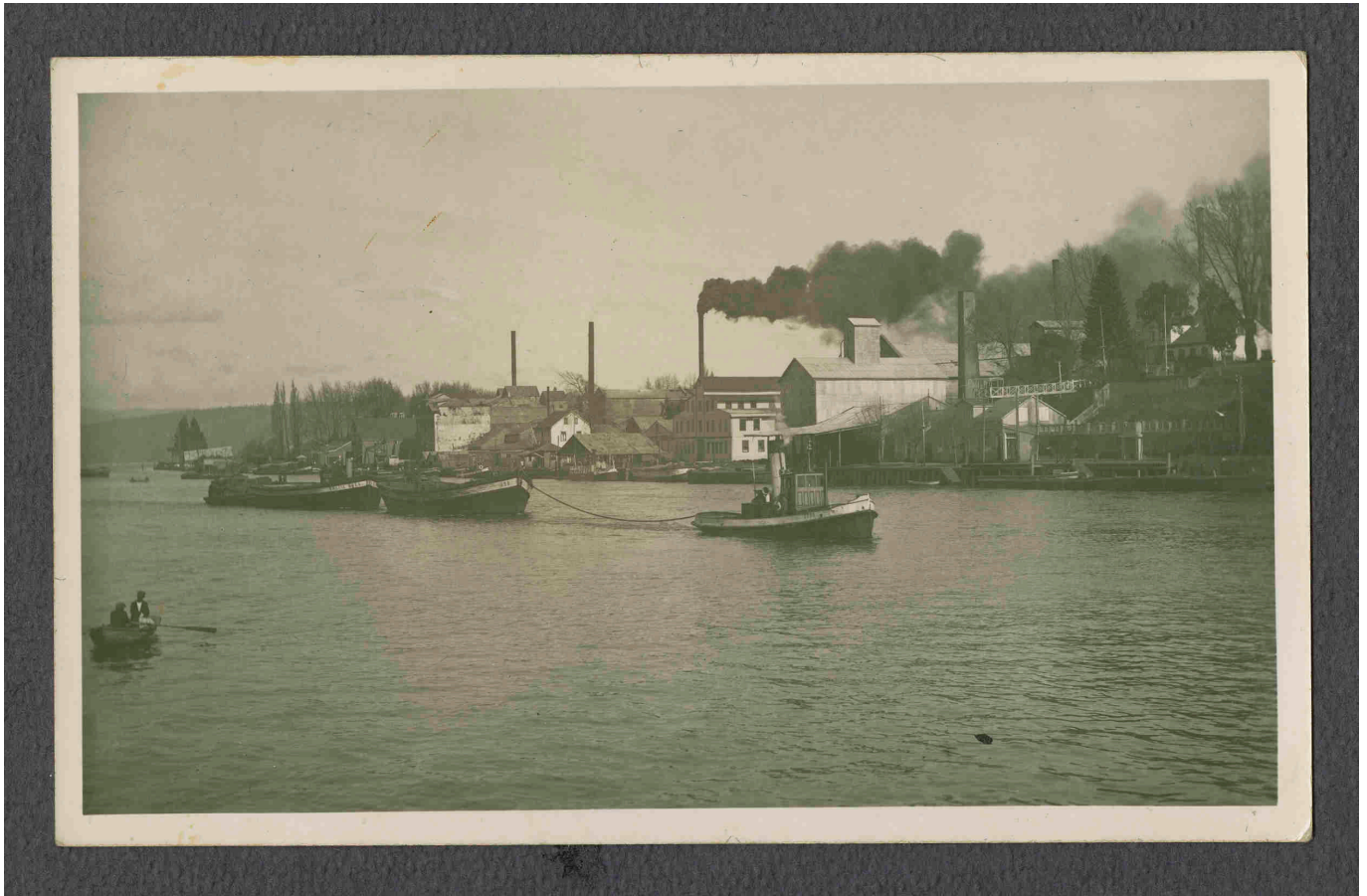
El puerto adquirió una mayor relevancia luego del intento de ocupación holandés en 1643. En 1645 se iniciaron las obras de su fortificación y en el siglo XVIII alcanza su mayor desarrollo, asignándosele la reputación del puerto más seguro del Mar del Sur. Dada esta condición prodigaron su desarrollo y cuidado, a pesar del alto costo para la administración colonial, casi equivalente al puerto del Callao en Lima. Su carácter de sistema fortificado con 17 unidades, bien dotado en armamento y tropa, con 400 soldados pagados y mano de obra de presidiarios para su mantención, ratificaban el interés de las autoridades coloniales. Su labor disuasoria fue tan exitosa que hizo declinar intentos de ocupación, sin embargo, en 1820 no pudo contrarrestar el sorpresivo ataque del ejército libertador, y con esta gesta se dio inicio a estado nacional en el Sur de Chile.



*Panorámica del puerto desde la ciudad de Corral a inicios del siglo XX. (Fotografía Archivo fotográfico, Dirección Museológica UACH).*

El proceso de consolidación de la emergente república fue reforzado con una política de colonización al sur del río Bío Bío. Desde 1848 colonos alemanes se asentaron en Valdivia, y paulatinamente fueron fortaleciendo su presencia y aportes, incorporando innovaciones en diversos ámbitos. Valdivia fue una de las primeras ciudades en sumarse a la Revolución Industrial en Chile, incluyendo mejoras tecnológicas basadas en las nuevas energías, que facilitaron la explotación forestal, agrícola y el desarrollo industrial, componentes que agregaron dinamismo a la ciudad Valdivia y puerto de Corral. Desde 1850, los astilleros Haverbeck, Beherns, Oettinger, Schüller, Prochelle, Scheihing, Roepke y Hansen, Hennings y Wilhelms aportaron con una prolífica producción de embarcaciones. También diversificaron a otros rubros como el comercio y transporte. Alberto Haverbeck, utilizó sus propias embarcaciones para la comercialización y distribución de sus productos.

La actividad portuaria mostraba entre 1859-60 el arribo de 296 embarcaciones, Guarda (2001) señala que para 1869 un total de 136 navíos llegaron del Reino Unido, Italia, Francia, Alemania, Dinamarca, Estados Unidos y otras naciones, con un movimiento de 68.393 toneladas. Según el historiador, *“desde 1900, Corral era el cuarto puerto en el comercio de cabotaje nacional y uno de los primeros, en el extranjero; en 1904 las exportaciones subían a 3.364.808 pesos. La carga exportada en 1906 ascendía a 78.813 toneladas y la importada, a 79.388”* (1953: 320). A inicios de siglo XX, la industria ballenera sumó actividad con sus instalaciones, flotas y la participación de pescadores locales que participaban de la caza en temporada estival. Los Altos Hornos de Corral (1910-1958), también aportaron un volumen de cabotaje con el transporte para sus faenas.



*Panorámica del río Valdivia hacia Isla Teja a principios del siglo XX, se observa la actividad industrial y transporte fluvial en la ciudad. (Archivo particular Familia Dünner, Sector Iñipulli, San José de la Mariquina).*

El declive del puerto comenzó con la irrupción del canal de Panamá y la crisis de 1929. Con la 2ª guerra mundial, bajaron los volúmenes de intercambio comercial. El terremoto de 1960 destruyó la infraestructura industrial, vial y portuaria, y cambiaron las condiciones de navegabilidad fluvial. Finalmente, en 1974 el puerto de Corral será excluido en el proceso de la regionalización del gobierno de Pinochet, fortaleciendo a Puerto Montt como puerto y capital regional, dirigido a potenciar la explotación de recursos pesqueros y el control militar de la Patagonia chilena.

## **Movilidad por las vías y puertos desde la etnografía**

Como lo indican numerosas investigaciones, la navegación es una práctica tecnológica y cultural desarrollada por muchos pueblos. La información arqueológica y etnográfica recolectada en el trabajo de campo, da cuenta del uso de canoas monóxilas, talladas en madera de lingue (*persea lingue*) y laurel (*laurelia sempervirens*), caracterizadas por sus inmejorables condiciones de tallado, tal como muestran los resultados de investigaciones de arqueología subacuática realizada en el Lago Calafquén, Panguipulli.

En las comunidades del citado lago, la tradición oral describe usos hasta mediados del siglo XX. Maniobrar un wampo requería de cierta especialización, conocimiento de las corrientes, vientos y técnica de propulsión; eran empujadas por un solo remo ubicado en la popa. El uso de los wampos disponía de convenciones para su tránsito, recuerdan el uso de fuego y humo en lugares específicos para las llamadas desde los otros puertos y uso del *kürküll* [3] para informar el arribo de pasajeros y cargas (Godoy, 2014).



*Wampo o canoa en lago Ranco, atribuida al fotógrafo R. Knittel. (Archivo Fotográfico, Dirección Museológica UACH).*

En los valles y sector costero, los ríos constituían la principal vía de transporte, con numerosas y variadas embarcaciones cubriendo la movilidad. Las familias viajaban regularmente en botes para vender sus productos agrícolas y/o de pesca en la Feria Fluvial de Valdivia. Otros testimonios refieren uso de rutas mixtas con tramos a pie y/o caballo, para embarcar sus productos en las localidades costeras de Corral y Niebla, así como de Mariquina y Los Lagos río arriba.

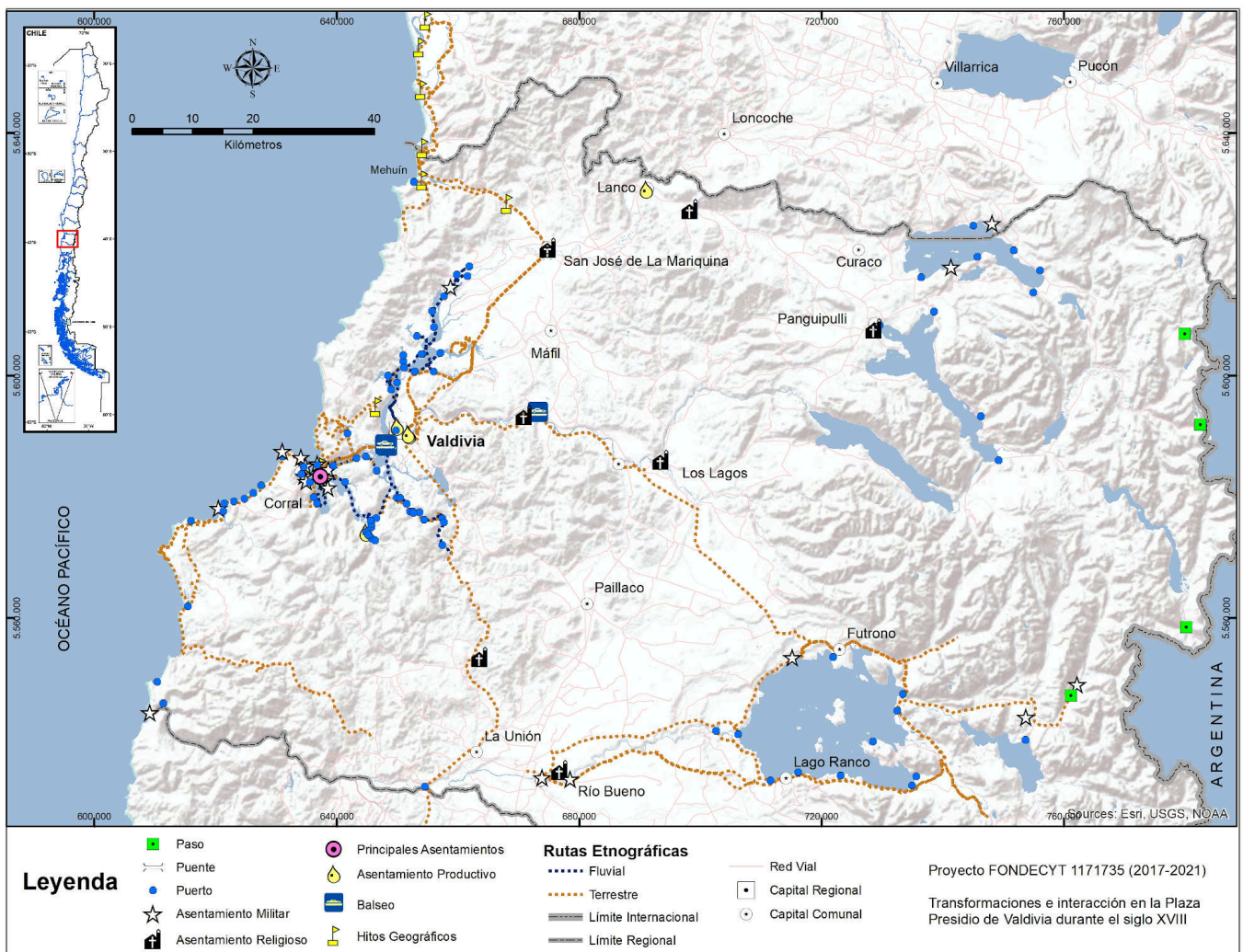


*Feria Fluvial de Valdivia, fines de siglo XIX, antes del incendio de 1909. (Fotografía Archivo fotográfico, Dirección Museológica UACH).*

La explotación maderera se extendió a zonas cordilleranas en la costa y Los Andes. El sector costero ofrecía bosques de abundante madera, siendo las más preciada el alerce (*Fitzroya cupressoides*) caracterizada por su durabilidad en la construcción de viviendas. Hacia fines del siglo XIX se recuerdan faenas desde Corral hasta la desembocadura del Río Bueno. Numerosos proyectos forestales dieron origen a pequeños pueblos, articulados por senderos y caminos en la selva, con puertos marítimos y fluviales para salida de los productos. Hacia 1883 testimonios y documentación histórica destacan el aserradero Vergara y Cotapos en Chaihuín, que contaba con amplias instalaciones, muelle, tren de sangre y una dotación de



300 obreros (Saint August, 1883). Otros testimonios refieren a los Altos Hornos y al campamento de Quitaluto en la cordillera corraleña, implementado para cubrir la demanda de leña y carbón, con una numerosa población, servicios de salud, escuela, cuartel policial, tren de trocha angosta y un sistema de andariveles para el traslado de carga. Por el río Tornagaleones, destacan los Río Futa y Naguilán. El Futa desde tiempos coloniales formó parte del sistema movilidad que conectaba Valdivia al sur, a La Unión, Osorno y por el Camino Real hasta Chiloé. Esta zona concentró trabajos de explotación de madera y corteza del tino (*weinmannia trichosperma*) para abastecer las curtiembres. En el Río Naguilán, aún se observan restos del Complejo Haverbeck, destacando bodegas, potreros, instalaciones mecánicas y restos de los muelles.



*Cartografía que releva el sistema de puertos fluviales, hitos y rutas de movilidad cartografiados. (Elaboración de los autores).*

En Los Andes, la madera bajaba desde las montañas por ríos y lagos hasta llegar a los aserraderos, centros de acopio y distribución instalados en poblados como Lago Ranco y Panguipulli. Los viajes en balsas de madera continuaban por el Río San Pedro hasta Valdivia y puerto de Corral. Estos viajes se realizaban entre el verano e inicios del otoño, ocupándose para su transporte sistemas mixtos que combinaban la sirga, el empuje con botes de remo o remolque con vapores.

La historia del puerto de Valdivia es parte de la historia del país, es un patrimonio cultural en el que convive una dimensión material que se refleja en edificios hispanos y alemanes, y en una dimensión inmaterial que está viva en sus comunidades. Por eso es urgente y relevante, prestar atención a esta memoria, para así encarar nuestro presente y futuro con identidad.

## **Notas**

[1] Proyecto FONDECYT 1171735 (2017-2021) "Transformaciones e interacción en la Plaza Presidio de Valdivia durante el siglo XVIII", Chile.

[2] Según Bochin y Nacuzzi (1979), muchos de los itinerarios indígenas fueron adoptados por los hispanos, dado el uso de guías indígenas o indios amigos, que compartieron dicha información y acompañaron diversas exploraciones.

[3] Instrumento de viento mapuche construido con la cornamenta del vacuno, emula el sonido de otros aerófonos y su uso estaba destinado al llamado o convocatoria.

## Referencias

Boschín, M. y L. Nacuzzi. (1979). Ensayo metodológico para la reconstrucción etnohistórica. Su aplicación a la comprensión del modelo tehuelche meridional. Serie Monográfica N° 4. Colegio de Graduados en Antropología, Buenos Aires

Godoy, M. (2014). Las rutas del Sollipulli hacia el Puel Mapu. Revista Austral de Ciencias Sociales N° 27, pp. 45-69.

Guarda, G. (1953). Historia de Valdivia. Municipalidad de Valdivia.

Guarda, G. (2001). Nueva historia de Valdivia. Ed. Universidad Católica. Santiago de Chile.

Mariño de Lobera, P. (2003). Crónica del reino de Chile. Biblioteca Virtual Universal.

Saint-August (1883). Un Viaje a la Provincia de Valdivia: Un gran establecimiento industrial. Imp. Germania, Valparaíso.

---

*Head Image: Panorámica de puerto y ciudad de Corral, inicios del siglo XX. (Fotografía, Archivo Fotográfico Dirección Museológica UACH).*