La ciudad de Valdivia fue fundada el 9 de febrero de 1552 por don Pedro de Valdivia. Con ello se buscaba dominar el territorio y alcanzar el tan ansiado estrecho de Magallanes.

El sitio escogido auguraba un gran futuro para la ciudad puesto que reunía la doble calidad de puerto marítimo y fluvial. A esto se sumó la actividad productiva. Especial relevancia alcanzó la actividad náutica que se mantiene hasta la actualidad y la minería. En el Perú se transaba oro fundido y marcado en Valdivia, era el llamado «oro de Valdivia» [1].

Sin embargo, desde sus primeros años se vio en reiteradas oportunidades afectada debido a alguna catástrofe natural o algún alzamiento indígena. Producto de ello fue abandonada el 12 de febrero de 1604. A partir de ese momento y hasta 1643 la ciudad se sumergió en un profundo sueño del cual despertaba de vez en cuando producto de una polémica vinculada con la seguridad del Imperio Hispánico. Definitivamente, una puerta se había abierto para los múltiples enemigos que España tenía en Europa.

Se levanta el Antemural del Pacífico

Durante varias décadas las autoridades abordaron una temática: ¿es Valdivia la puerta del Imperio en el Pacífico sur? Los argumentos que se esgrimían eran diversos. Sin embargo, pese a los pareceres a favor o en contra, finalmente, lo que resolvió la dilatada discusión fue la expedición holandesa que arribó a las costas valdivianas en el mes de agosto de 1643. ¿Cómo explicamos esta incursión?

La República de Holanda comenzó un proceso expansivo a través de la creación de Compañías de Comercio. En 1624 la Compañía de las Indias Occidentales recibió como privilegio, el exclusivo control del comercio con América. El nuevo escenario tuvo como principal consecuencia la proliferación de la navegación tanto pirata como corsaria cuya finalidad era la captura de emplazamientos estratégicos. Uno de ellos, el corazón de la riqueza americana, el yacimiento argentífero de Potosí. En ese escenario emergió, como pieza clave, la abandonada ciudad de Valdivia que sería el trampolín que permitiría alcanzar el Perú. En ese contexto, el 24 de agosto de 1643 arribó una escuadra holandesa. Si bien la estancia, producto de diversas

situaciones fue breve, generó una alarma general que determinó la decisión de fortificar la bahía de Valdivia.

A partir de febrero de 1645, se inició el proceso de fortificación que significó un total de 17 emplazamientos divididos en Castillos, fuertes y baterías que se distribuyeron desde la bahía hacia el interior del territorio.



Plano del Puerto de Valdivia, 1742. (Guarda, G., 1990 "Flandes Indiano. Las Fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826", Universidad Católica, p.119) [2].

Como complemento, el 6 de enero de 1647, se refundó la ciudad y en torno a ella se levantó una muralla. Incendios, terremotos y la acción de los elementos del

clima, determinaron la necesidad de modificarla permanentemente. Con el objetivo de fortalecer el sistema defensivo de la ciudad, específicamente en los sectores oriente y sur, durante los últimos años del siglo XVIII, se proyectaron dos torreones.



Torreón de Los Canelos, 2018. (Liewald, L., "Torreones de Valdivia: vestigios de la ciudad amurallada" en Revista devenir, Vol. 5, N 10, julio-diciembre 2018, pp 29-46; ISSN: 2312-7562 e -ISSN 2616-4949; DOI: https://doi.org/10.21754/devenir.v5i10.597).

En el plano de la política externa del Imperio Valdivia ocupó, a partir de su fortificación, un rol primordial en el engranaje defensivo así como también, en el proceso de expansión hacia el interior. Este avance no sólo significó una expansión

de carácter militar y económico sino también religioso. Tras la huella evangelizadora se desplazó la población hispano-criolla generándose así, un crecimiento económico producto del desarrollo de la actividad agrícola y ganadera en las fértiles tierras que paulatinamente, se fueron incorporando al dominio de la corona española. Al respecto, uno de los productos más simbólicos fue la manzana. Si bien, al momento de informar los productos que salían del puerto de Valdivia hacia distintos sectores del Imperio, no se encuentra una especial mención a esta, podemos inferir su importancia en base al consumo de chicha razón por la cual, durante el siglo XVIII se estableció el aforo de la chica de manzana. Dicho impuesto tenía como destino uno de los proyectos públicos más importantes de la segunda mitad del siglo XVIII, el Camino Real.

El tema de la chicha es confirmado por Oscar Gayoso, quien establece que el uso de la manzana radicó principalmente en la elaboración de esta bebida popularizada rápidamente, debido a las condiciones climáticas no propicias para la aclimatación de la vid.

Sin lugar a duda, Valdivia recuperó así la posición que le otorgó el conquistador en 1552 adquiriendo el rango de Plaza Fuerte y la calidad de Presidio.

Tras la declaración de independencia, en febrero de 1818, Valdivia se transformó en uno de los últimos reductos españoles. Para el naciente Estado, se hizo imperioso expulsar del territorio americano a todos quienes mostrasen lealtad a la corona. En ese contexto, el 3 de febrero, desde la batería del Morro Gonzalo, se divisaron velas en el horizonte. Pese a los intentos de defensa, entre los días 3 y 4 de febrero, una a una fueron cayendo las fortificaciones. Esto determinó la entrada triunfal de la Goleta Moctezuma a la ciudad, el día 6 de febrero de 1820 y con ella, un nuevo sistema de gobierno con el cual se cerraba un glorioso capítulo de la ciudad.

Producto de las diversas problemáticas que debió enfrentar la naciente República, la ciudad enfrentó una grave crisis económica. Como una forma de paliar esta crisis y dinamizar el mercado local, se determinó la acuñación de una moneda propia, las Chunimpas. Desgraciadamente, ello no evitó la quiebra de muchos comerciantes e industriales de la zona. Será a partir de los flujos migratorios que Valdivia recobrará la antigua gloria colonial.

Colonización alemana y sus consecuencias

El gobierno de Manuel Bulnes planteó la necesidad de poblar la zona ubicada al sur del río Toltén, específicamente Valdivia. Para tales efectos se aprobó, el 18 de noviembre de 1845, la ley de colonización comenzando a llegar los primeros migrantes en 1846.

Tras un difícil comienzo lograron consolidar su presencia en la zona lo que se visualizó en el impulso industrial y en el nacimiento de una serie de instituciones como establecimientos educacionales, clubes de canto, gimnasia, remo y sociales que dieron vida a la sociedad valdiviana.

Para consolidar este desarrollo fue fundamental la extensión de la vía férrea lo que determinó la llegada del ferrocarril en 1907, el que complementó la conectividad fluvial. En ese contexto fue el puerto de Corral la vía por la cual se comerciaba la producción valdiviana. Es el período conocido como Desarrollo Industrial. En este ámbito, según lo señala Almonacid (2013), en la *Industria Valdiviana en su apogeo (1870-1914)*, las principales áreas de desarrollo fueron, «(...) industria de cuero y calzado (curtidurías y zapatos); las de bebidas alcohólicas (aguardiente, licores y cerveza); las de alimentos (carnicerías y molinos); y las industrias de la madera y derivados (...)» [3].

Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial marcó un quiebre al interior de nuestro país que se vivenció, en forma muy intensa en la ciudad. Cuando el gobierno chileno declaró la Guerra a Alemania, tanto individuos, empresas e instituciones fueron ingresando a la denominada Lista Negra. A esto se sumó la implementación por parte de los gobiernos radicales (1938-1952) del modelo económico denominado: Industrialización por sustitución de importaciones (ISI) que no contempló a Valdivia como polo de desarrollo. Por lo anterior, una nueva crisis económica comenzó a afectar a la ciudad. Un proceso de constante declinar que llegó a su punto máximo el 22 de mayo de 1960, a las 15:11 horas, cuando la ciudad sufrió los embates del cataclismo que cambió la vida de los valdivianos. Tras el terremoto y sus constantes réplicas, se presentó una nueva amenaza: la posibilidad de desborde del lago Riñihue. Sin embargo, la tenacidad de los denominados *Hombres del Riñihue*, quienes abrieron canales en forma manual, logró evitar una inundación catastrófica.

Pero 1960 no ha sido el único año en el que nos hemos visto enfrentados a una tragedia. Así como el 22 de mayo se encuentra marcado en el alma de los valdivianos otro día tiene similar importancia, es el 13 de diciembre de 1909. Dicho día, la ciudad fue devastada por un incendio que, en palabras de Gabriel Guarda, «(...) había dejado libres dieciocho manzanas céntricas (...)» [4]. Emergió así el Valdivia que fue devastado en 1960.

Conclusiones

En estas líneas se ha querido relevar las características de una ciudad que ha debido enfrentar una serie de catástrofes, pero, así como como el ave Fénix, se ha levantado desde las cenizas, los escombros y las inundaciones.

En la actualidad, tras 60 años del terremoto que cambió completamente la cara de la ciudad, Valdivia es capital de la Región de los Ríos. Rol que asumió tras una larga lucha con el gobierno central y que significó, además, una reforma a la Constitución. Destaca por ser un polo turístico, así como también, una ciudad universitaria.

En relación con el turismo, este se sustenta tanto desde un ámbito histórico-patrimonial como también geográfico. Esto, puesto que el escenario que otorga el río junto a la selva valdiviana es de una belleza indiscutible.

Desde la perspectiva histórico patrimonial la ciudad preserva construcciones que corresponden al período colonial español y al periodo de la migración alemana. Se suma a esto, la mantención de una industria tradicional como lo es la fabricación de cerveza, la que en los últimos años ha retomado la relevancia que tuvo en el siglo pasado.

Notas

[1] Vicuña, B (1881), Edad del oro en Chile, Imprenta Cervantes, Santiago, p. 15.

[2] Este mapa se encuentra en el Archivo de Indias bajo la siguiente descripción: Mapa de la situación, puerto, terrenos y fortificación de la Plaza de Valdivia. 1742-8-20.

[3] Almonacid, F (2013), La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914), Ediciones Universidad Austral de Chile, Valdivia, p.42.

[4] Guarda G (2001), Nueva Historia de Valdivia, Ediciones Universidad Católica, Santiago, p. 585.

Referencias

Almonacid, F. (2013), *La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914)*, 1ª ed., Ediciones Universidad Austral de Chile, Valdivia.

Gayoso, O. (2007), *Pinceladas Históricas de Valdivia*, 1ª ed., Imprenta Wesaldi, Valdivia.

Guarda, G. (1990), *Flandes Indiano. Las Fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826",* 1ª ed., Universidad Católica, Santiago.

Guarda, G. (2001*), Nueva Historia de Valdivia*, 1ª ed., Ediciones Universidad Católica, Santiago.

Liewald, L. (2012) *Club de Yates Valdivia 1912-2012. Cien años de travesías en el Mar del Sur ",* 1ª ed. Santiago, Universidad San Sebastián.

Liewald, L., 2018, "Torreones de Valdivia: vestigios de la ciudad amurallada" en *Revista devenir,* Vol. 5, N 10, julio-diciembre 2018 pp 29-46.

Vicuña, B. (1881), *Edad del oro en Chile*, 1ª ed., Imprenta Cervantes, Santiago.

Head Image: Esquema de la Bahía de Corral, también llamada de Valdivia, y río homónimo. (Liewald L., 2012 "Club de Yates Valdivia 1912-2012. Cien años de travesías en el Mar del Sur", p. 1, Santiago, Universidad San Sebastián).