

Relatos de paisaje y toponimia en el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle

Patricio Contreras, Roberto Concha,
Martín Correa, Isabel Guerrero, Francisca Vergara



CEIBO
ediciones



ONG **POLOC**
Posicionamiento Local

colección ensayo

**Relatos de paisaje
y toponimia en el valle de los ríos
San Pedro y Calle Calle**

(ensayo)



CEIBO
ediciones

Santiago de Chile, 2016



*Proyecto financiado por el Consejo Nacional
de la Cultura y las Artes Región de Los Ríos a través del
Fondart Regional, convocatoria 2015*

ONG POLOC es un proyecto de profesionales de distintas disciplinas que se reúnen con la idea de crear e implementar nuevos procesos de desarrollo local, basados en una comprensión integral de los territorios y un foco transdisciplinario de trabajo.

La abreviación POLOC proviene del concepto “POSICIONAMIENTO LOCAL”, una idea que nos permite visualizar las potencialidades de las comunidades y territorios en los que trabajamos, fortaleciéndolas en tres ejes: identidad, patrimonio y participación.

© Patricio Contreras, Roberto Concha,
Martín Correa, Isabel Guerrero, Francisca Vergara.
1ª edición, julio 2016, Santiago-Chile.

Ceibo Ediciones
Teléfono: 2-25020782
www.ceiboproducciones.cl

Fotografías e imágenes: Río Vivo, Patricio Contreras,
Nestor Santibáñez, Leonardo Moya, Cristian Araya, Memoria Chilena,
Museología Universidad Austral de Chile y Gobierno Regional Los Ríos,
Paisaje de Conservación Valle Río San Pedro.

Ilustraciones y mapa: Isabel Guerrero y Gabriela Urrutía.

Cuidado de la edición: Eduardo Cabello Zúñiga.

Coordinación Editorial: Dauno Tótoro T.

Diseño: Eugenia Prado B.

Producción Editorial: Italo Retamal E.

I.S.B.N.: 978-956-359-047-0
Impreso por Productora ANDROS Ltda.

Autores

Patricio Contreras Fuentes

Geógrafo de la Universidad de Chile. Docente de la carrera de Geografía de la Universidad Austral de Chile y socio ONG POLOC. Sus ámbitos de acción e investigación se relacionan con la puesta en valor del patrimonio natural y cultural en el macro territorio sur austral de Chile, con miras a fortalecer identidades territoriales y una educación con pertinencia local. Es uno de los autores de la Guía Geoturística del Geoparque Kütralkura.

Roberto Concha Mathiesen

Licenciado en Antropología, con estudios de postgrado en Desarrollo Humano y Gestión de Patrimonio. Socio consultor de ONG POLOC e Investigador Doctoral de la Universidad de Barcelona, con proyectos sobre identidad, patrimonio y paisaje.

Se ha focalizado especialmente en el patrimonio de comunidades rurales y pueblos indígenas en diversas regiones, con el interés de conocer y retroalimentar procesos de buen vivir anclados en la identidad y la calidad del paisaje.

Martín Correa Cabrera

Historiador de la Universidad Católica de Chile y Magíster en Antropología de la Universidad Católica del Norte—Universidad de Tarapacá. Ha publicado los libros *Territorios huilliches de Chiloé* (CONADI, Santiago, 1996); *Territorio y Comunidades Pebuenches del Alto Bío Bío* (CONADI, Santiago, 1996); *Las tierras huilliches de San Juan de la Costa* (CONADI, Santiago, 1996), *La Reforma Agraria y las Tierras Mapuches* (LOM, Santiago, 2005) y *Las razones del illkun/enojo. Memoria, despojo y criminalización en el territorio mapuche de Malleco* (LOM, Santiago, 2010). Este último recibió el Premio Mejor Obra Literaria 2011, Categoría Ensayo, del Consejo del Libro y la Lectura.

Isabel Guerrero Schiappacasse

Artista Visual dedicada principalmente a la ilustración científica y al desarrollo de proyectos de divulgación del patrimonio natural y cultural de nuestro país.

Francisca Vergara Pinto

Licenciada en Antropología de la Universidad de Concepción, con intereses investigativos en el área de procesos socioculturales contemporáneos, especialmente en lo referido a la identidad étnica, memoria, territorialidad, dinámicas socio-ambientales, ruralidad, migración y patrimonio.

Agradecimientos

La realización de este libro fue posible gracias a valiosos aportes de habitantes e investigadores del paisaje que va desde el lago Riñihue hasta Valdivia, entrevistados entre el 17 y el 23 de marzo 2015: don Simón Baeza y Luz Marina Morales Escobar, antiguos pobladores de Riñihue; Yasna Calpual y Patricio Medina, de la organización mapuche Kalfu Peuma; Ricardo Molina, historiador y docente de la Universidad Austral; Luis Yáñez, poblador de Los Lagos aficionado a la historia; Leonardo Moya, historiador de Los Lagos; Juan Obando, poblador de Riñihue; Herman Peña, que desarrolla agroturismo en el sector Malihue; Guillermo Fullá, que organiza excursiones náuticas por el río San Pedro; Genaro Tapia, poblador del sector Desagüe; Enrique Rivera, de la Agrupación Patrimonio Ferroviario; Cecilia Valverde, antigua pobladora de Pishuinco; Catalina Puga, dueña de hotel rural en el sector Desagüe Riñihue; Carlos Jélvez, ex trabajador de ferrocarriles y dirigente vecinal de Huellahue, y Alberto Tacón, Biólogo. También reconocemos el aporte de los participantes de los talleres de mapeo colectivo en Los Lagos y Antilhue, a saber: Ricardo Carrasco, Domitila Bascuñán, Mitzji Guzmán, Zarella Aburto, Edgardo Vio, Verónica Ordóñez, Rafael Rojas, Eduardo Castillo, Valeria Alarcón, Carlos Correa, Jorge Matamala, Cristian López, Agustín Peña y Héctor Vera. Expresamos a todos ellos nuestro más profundo agradecimiento, por haber compartido sus recuerdos, reflexiones y experiencias de vida relacionadas con el río San Pedro.

Presentación

Al hablar de paisaje, no sólo nos referimos a una porción de territorio que se ve desde un lugar determinado y que suele ser muy bella, sino a una perspectiva para abordar y comprender el territorio de manera integral. Un enfoque que considera el conjunto de los valores naturales, humanos y patrimoniales que hay en un espacio geográfico.

Desde esta perspectiva, el paisaje de los ríos San Pedro y Calle Calle –que van desde el lago Riñihue hasta Valdivia– une las huellas de los primeros habitantes en el asentamiento prehispánico de Quinchilca con la riqueza de los bosques nativos de la ecorregión valdiviana, que conviven en riberas de río, serranías y praderas.

Los trazos del desarrollo ferroviario dado entre 1907 y 1992, con su expresión más evidente en la localidad de Antilhue, se relacionan a su vez con los vestigios de los terremotos de 1575 y 1960, y sus posteriores Riñihuazos. Así como también son parte de este paisaje, la historia de los balseros madereros que se desplazaban desde Panguipulli a Valdivia entre 1930 y 1960, y el desarrollo carbonífero relevado por la carbonera de Pupunahue, planta purificadora cuya construcción quedó inconclusa.

Los rasgos que el paisaje local proporciona están tallados en el territorio a través de su toponimia; estos reconstruyen imaginarios territoriales, describiendo sus condiciones y cualidades. La toponimia coexistente entre el lago Riñihue y Valdivia, significa los lugares, sus usos y la percepción que se tuvo de ellos. Referencias al sol

(Antilhue), a río colorado (Collilelfu), al agua para colorear (Chos-huenco) o para nadar (Huellelhue), un lugar inundado (Malihue), otros con colihues (Riñihue), nutrias (Huillinco), águilas (Ñancul) y sanguijuelas (Pishuinco), a lugares altos (Panguipulli), de bajadas (Pupunahue) y balseos (Quinchilca), a truenos (Tralcán), plumas (Lipingue) y unión (Trafún), son parte de este patrimonio inmaterial sincrónico de voz indígena.

Esta toponimia configura un legado para entender nuestro espacio geográfico e integrar escalas de tiempo con el espacio que actualmente habitamos. En su conjunto, toponimias, procesos naturales y hechos histórico-culturales, conforman una identidad de paisaje de especial interés para la Región de Los Ríos y de alto valor de conservación para el país.

“Relatos de paisaje y toponimia en el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle”, es un proyecto Fondart que busca construir una interpretación del paisaje de dichos valles, integrando un estudio toponímico (significado tras el nombre de los lugares) con las diversas hebras narrativas de su historia natural y cultural. Dicha historia está grabada en la memoria de sus habitantes, en las investigaciones y en el propio paisaje. Su objetivo es el fortalecimiento de procesos de formación local a través del desarrollo consciente de un territorio.

Introducción

“Uno de los roles más importantes del artista chileno es quizás producir signos con los cuales toda una tribu se identifique. No me refiero a signos de identidad exteriores, como la bandera, el himno nacional o el Chino Ríos, sino a otros más profundos, que le dan a la gente la convicción de que está viviendo en un lugar del mundo y no en otro”¹.

El paisaje que configura el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle, se comprende desde registros arqueológicos, historia prehispánica, historia colonial, historia contemporánea, patrimonio natural y memoria cultural.

Reunidos en torno a escalas de tiempos y espacios que posibilitan interpretaciones, la toponimia (nombre de los lugares) y el patrimonio (aquello que es o ha sido valorado) de los lugares, son las claves escogidas para entender la historia, geografía y cultura existente entre el lago Riñihue y Valdivia.

Integrando distintos tipos de fuentes y documentaciones (investigaciones, mapas y relatos), las narrativas escogidas para el relato de este paisaje permiten valorar el lenguaje y las interpretaciones que la historia y las poblaciones han hecho de los lugares, aportando a la construcción de densidades de los sujetos históricos.

1 Raúl Ruiz, 2011. En <http://www.paula.cl/entrevista/a-los-70-anosmuere-en-paris-el-director-raul-ruiz/> (Consultado el 02_09_2014).

El paisaje presente es el resultado del paisaje del pasado, actúa como un documento de carácter material, pero también intangible, que la sociedad carga de significados a lo largo de la historia. El paisaje es en realidad el palimpsesto de la memoria de un pueblo, de manera que cuando miramos un territorio no observamos simples elementos, sino un texto cargado de fisionomía, relieve, vegetación, clima y población. El paisaje atesora la identidad de un pueblo, su lengua, sus tradiciones. Es una radiografía fisiológica de la geografía de una sociedad.

Capítulo 1.

El poblamiento y las localidades en la historia de los ríos San Pedro y Calle Calle

Martín Correa Cabrera



a) Ocupación temprana del territorio

Los primeros atisbos y evidencias de una temprana ocupación humana en el territorio que actualmente se conoce como región de Los Ríos, pueden encontrarse en asentamientos arqueológicos que han sido estudiados por científicos desde la década de 1960, “aunque se posee referencias de 1928 a partir de las publicaciones de Latcham” (Adán et al. 2007, en Urbina y Adán, 2014: 39). Existen varios sitios con marcada relevancia investigativa, siendo el más representativo (para la zona centro sur del país) el paradigmático sitio Monte Verde (en las cercanías del río Maullín, cerca de Puerto Montt), asentamiento paleoindio del período Pleistoceno tardío, cuya data aproximada es de 12.500 años AP (Dillehay, 2004: 25; Ministerio de Obras Públicas de Chile, 2010: 110), sitio que por sus características representa un importante hallazgo para la comprensión de los primeros asentamientos y habitantes del continente americano. En palabras del arqueólogo Tom Dillehay:

En el sitio Monte Verde, la inusual abundancia y excelente estado de preservación de los artefactos orgánicos dejados por sus habitantes constituye un registro rico y elocuente de su sistema social, las estrategias económicas y tecnológicas que empleó esa antigua comunidad humana para adaptarse al bosque templado húmedo Valdiviano postglacial (Dillehay, 2004: 29).

Luego, en una escala más local, se encuentra el sitio Alero Marifilo -1 (Adán, Mera, Becerra y Godoy, 2004) situado en la localidad de Pucura, comuna de Panguipulli, con dos dataciones arrojadas a partir del análisis realizado a los restos materiales descubiertos, una probablemente asociada al período Arcaico Temprano y Medio (7.500 años y 3.600 años) y otra propia del período Alfarero Tardío (1.400 años).

Los hallazgos arqueológicos del sitio Alero Marifilo-1, “documentan el desarrollo de una industria lítica simple y eficiente con materiales locales, el aprovechamiento de la fauna local (...) y el desarrollo de una estrategia de movilidad residencial que les permitía procurarse sus medios de subsistencia” (MOP, 2010: 110).

Por su parte, el sitio Chan Chan 18, situado en la costa de la comuna de Mariquina, también aportó antecedentes para comprender el pasado arcaico de la zona. Los primeros antecedentes sobre cazadores arcaicos del área centro-sur de Chile provienen del prehistoriador Menghin (1962), quien estudió conjuntos de artefactos de sitios superficiales de la costa valdiviana (lo que denominó Complejo Chanchanense) y en la zona de Concepción, grupo cultural que abarcó una amplia zona desde la isla Quiriquina (Concepción) hasta Túnel (Tierra del Fuego), cuya antigüedad, “según Bate (1990) (...) podría remontarse a cinco o seis milenios” (Pino y Navarro, 25: 62). Estos grupos de cazadores-recolectores del período Arcaico constituyen la base o el sustrato sobre el que se desarrollaron las poblaciones alfareras posteriores que habitaron la región (MOP, 2010).

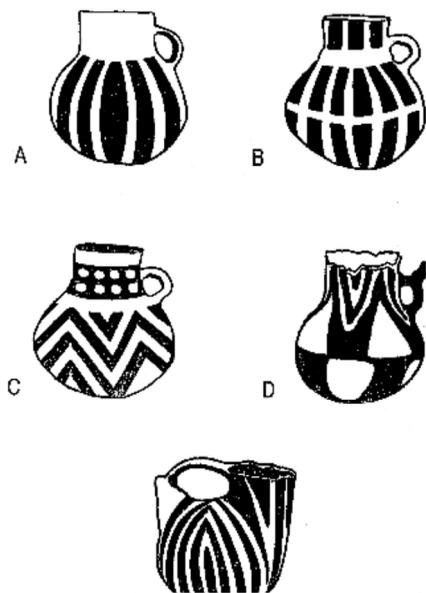
En una brecha de tiempo más próxima a la actualidad, es decir, desde los primeros siglos (d.C), existe evidencia de comunidades alfareras que habitaban cerca de cuerpos de agua como lagos, riberas de ríos y zonas interiores (ídem, 2010)². En el caso de la cuenca de Valdivia, en sus inmediaciones destacan “dataciones obtenidas en el sitio Estero Lumaco-1 localizado en el sector de Quitacalzón en las cercanías del río San Pedro de la ciudad de Valdivia y en la zona de Paillao, también en la ciudad de Valdivia, a orillas de un humedal. Ellos se encuentran datados entre los 1.300 DC y 1.650 DC” (ídem, 2010: 41).

Estas primeras comunidades alfareras que practicaban la caza-recolección y la horticultura, habitaban y se movilizaban por diferentes cuerpos de agua. Ellas se establecieron desde el Bío-Bío hasta Puerto Montt y fueron conocidas como Complejo Pitrén, ya que los primeros vestigios de esta cultura fueron identificados en la localidad de Pitrén, ribera sur del lago Calafquén (ídem, 2010: 110).

2 “En el valle se conocen asentamientos en el desagüe del Río San Pedro, también en la ciudad de Los Lagos, en las inmediaciones de Valdivia y en ámbitos costeros, documentando la ocupación efectiva de las distintas secciones longitudinales” (MOP, 2010: 18 [Informe de diagnóstico y valorización del patrimonio arqueológico de la región de Los Ríos]).

IMAGEN 1:

Cerámica Pitren (Adán 1999, MOP 2010)



Ya en el siglo XIV y XV, las evidencias arqueológicas dan cuenta de una diversidad de estilos tecnológicos que estos grupos culturales utilizaban para manufacturar sus vajillas, siendo postulado que en la región coexistirían poblaciones de tradición alfarera temprana y tardía. Estos datos son contrastados y concuerdan con la información etnohistórica de los grupos cordilleranos, lo que permite configurar un panorama con una alta densidad poblacional y una significativa diversidad cultural (grupos culturales denominados huilliche, pehuenche, puelche) al momento que ocurre el contacto entre el Viejo y el Nuevo Mundo: comienzan entonces las primeras incursiones hispanas en estos territorios (ibídem, 2010).

En un estudio más reciente se da cuenta de la problemática de distinguir los estilos de cerámica entre grupos prehispánicos y post-coloniales o históricos. En la publicación de la primera sistematización de sitios alfareros en las tres secciones de la cuenca hidrográfica del río Valdivia, en el año 2007 (Adán et al, 2007), se señala que a pesar del vínculo estilístico existente entre la cerámica funeraria Vergel y Valdivia, “las dataciones de termoluminiscencia de la zona lacustre aún no dirimen si la alfarería Valdivia pudiera tener origen con anterioridad al siglo XVI” (en Urbina y Adán, 2014: 39). En cuanto a la densidad de sitios arqueológicos, se ha estimado que en la depresión intermedia de la cuenca de Valdivia existen 87 sitios arqueológicos, y en el área urbana cerca de 40 yacimientos (ibídem, 2014: 41). En síntesis, este estudio tiene entre sus conclusiones que las investigaciones arqueológicas

complementan la cronología documental conocida, ofreciendo información novedosa sobre la historia ocupacional de la jurisdicción (s.XVI-XIX) (...), especialmente la caracterización arquitectónica de los asentamientos y la definición de contextos arqueológicos ‘mixtos’ o ‘híbridos’, donde destaca la preeminencia alcanzada por desechos cerámicos de tradición indígena frente a ejemplares euroasiáticos o hispanoamericanos (...), ya sea en asentamientos indígenas, centros urbanos, fortificaciones o misiones (ibídem, 2014: 53-54).

IMAGEN 2:

Cerámica Valdivia (Adán 2006, MOP 2010)

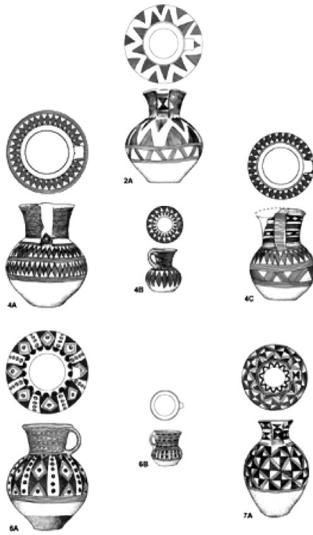
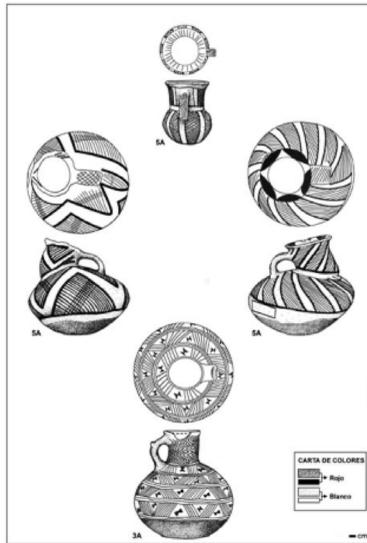


IMAGEN 3:

Cerámica Vergel (Adán 2006, MOP 2010)



Además, y en forma de invitación a futuras investigaciones sobre el tema, los arqueólogos Urbina y Adán sostienen que:

Estas son materias que deben ser exploradas discutiendo el supuesto según el cual frente al invasor europeo, gran parte de la toma de decisiones de las poblaciones indígenas durante el período colonial basó su comportamiento en la férrea defensa de su libertad y el carácter reaccionario, de su cultura, a la civilización (Guarda 1969). En este momento, la arqueología histórica de Valdivia tiene abundantes y poderosas razones para entrar en este debate y aportar al respecto (ibídem, 2014: 55).

Una forma sintética de comprender el pasado arqueológico de la región de Los Ríos es planteada a través de una línea de tiempo práctica y que presenta un panorama general, en el Diagnóstico del Patrimonio Cultural (MOP, 2010: 124-125). En ésta son destacados los períodos que abarcan desde el Arcaico temprano (10.000 AP) hasta el siglo XIX (1800 d.C).

Fig.1. Cuadro-Resumen de línea de tiempo (MOP, 2010) sección Arqueología.

Período (años)	Período	Descripción general
10.000 -9.000 AP	Arcaico Temprano	Grupos cazadores-recolectores en sector cordillero de Sitio Alero Marifilo-1, Panguipulli. Inicio de exploración de bosques templados.
6.000-2.000 AP	Arcaico Medio y Tardío	Grupos cazadores-recolectores ocupan costa y cordillera. Sitios Chan Chan en la costa de Mariquina, Alero Marifilo-1, Loncoñanco y Los Resfalines en Panguipulli (sitios que comparten un mismo patrón funerario).
430 d.C	Alfarero Temprano	Primeras evidencias del complejo Pitrén. Las comunidades alfareras se instalan en riberas, manteniendo un modo de vida cazador-recolector e incorporando innovaciones agrícolas. Parte de una amplia esfera cultural que abarca desde el Biobío hasta el lago Ranco.
1.000 d.C	Alfarero Temprano	Diversas comunidades Pitrén ocupan diferentes ecosistemas regionales. Posterior al siglo XI se mantienen significativas ocupaciones en zonas lacustres cordilleranas. Sitios Pitrén en Panguipulli y Los Lagos, junto al río San Pedro. Patrón funerario incluye ofrendas cerámicas con representaciones zoomorfas y antropomorfas.
1.100-1.500 d.C	Alfarero Tardío	Cerámica Estilo Valdivia, pintada en rojo sobre blanco, da cuenta de un cambio cultural definido como "Cultura Valdivia". Comunidades alfareras se asientan en el valle, precordillera y costa. Coexisten con grupos de tradición temprana o Pitrén. Algunas incorporan intensamente la agricultura.
1.600 d.C	Alfarero Tardío	Las primeras incursiones hispanas hallan extensas poblaciones en la costa y en el valle. Se describe Valdivia como una "arboleda sembrada a mano" [1552, fundación de la ciudad de Valdivia].
1.600 d.C	Histórico Temprano	La corona española reconoce el Estado de Arauco que limita al sur en el Toltén. En 1643, la ocupación holandesa interactúa y negocia sin éxito con la población indígena. En 1647 se da la repoblación de Valdivia, se construye la fortificación de Corral, así como el establecimiento de relaciones interculturales.

1.740 d.C	Histórico Tardío	En 1740, un siglo más tarde, se refuerza la ocupación con la expansión de estancias y misiones Jesuitas. Las comunidades indígenas son desplazadas de sus territorios ancestrales. En 1780 se da inicio a la apertura del Camino Real. Poblaciones indígenas del Ranco recrean cerámica de tradición indígena en el estilo Tringlo, reforzando una identidad de resistencia.
1.800 d.C	Histórico Tardío	Hacia fines del siglo XVIII, luego de la apertura del Camino Real, se suceden episodios de beligerancia y alianzas indígenas por la independencia de su territorio. En 1789 se celebran Paces en el Tratado de Río Bueno. En 1793 se firma el Tratado de las Canoas, en el que se establecen las tierras entregadas para la refundación de Osorno [1820, se incorpora Valdivia a la República de Chile].

b) Poblamiento del río San Pedro

Los antecedentes que hablan de presencia humana antigua en el río San Pedro nos conducen necesariamente a trabajos de investigación e identificación arqueológica, de los que rescatamos múltiples referencias a un poblamiento ancestral en la cuenca intermedia. Entre los sitios trabajados, destaca un cementerio que se emplaza en la ciudad de Los Lagos, en la segunda terraza fluvial del río Calle Calle, donde se rescataron 9 piezas de cerámica con notable factura, referenciado por Adán y Mera, de adscripción Pitrén y cuya datación lo sitúa hacia el 915 +/- 110 DC (Adán et al. 2007:12).

En conjunto con el cementerio citado, encontramos vestigios en otros sitios, entre los que destacan el sitio Antilhue, que corresponde a un antiguo cementerio mapuche y el sitio Arique, un complejo habitacional, ambos referenciados por Stheberg en el año 1980; el cementerio de Malihue, datado en el período alfarero tardío, donde se rescató cerámica y óseo humano, y el sitio Lumaco, consistente en un complejo habitacional del período alfarero, ambos referenciados por Munita.

A la llegada de los españoles, la cuenca que sube río arriba -desde la actual ciudad de Valdivia hacia la cordillera por el río San Pedro- se encontraba densamente poblada. De acuerdo a lo que nos describe Ricardo Latcham:

Al sur del Toltén, y entre este río y el Bueno, existía la zona llamada Huillichemapu, tierra de la gente del sur. En toda esta zona las encomiendas eran repartidas por cavies y solamente por casualidad se mencionan los levos. Existían catorce o quince aillarehues en ella”, entre los que se encontraban “Pidhuinco (agua que corre); Arique, al sur del Calle Calle hasta el río Collileufu; Huadalavquen (calabaza de mar) al margen norte del Calle Calle hacia la costa, deslindaba al norte con Maricüga; Reñihue (lugar de cuevas) en los contornos del lago del mismo nombre; Quinchilca, al poniente del anterior y ambos lados del río de ese nombre; Collico, entre el Calle Calle y el Futa (Latcham, 1924:603).

Las primeras descripciones que tenemos del espacio territorial que sube por el río San Pedro las encontramos en los cronistas españoles que viajaban con los conquistadores, entre los que destaca Pedro Mariño de Lovera, quien fue testigo del derrotero y del arribo de Pedro de Valdivia y sus huestes al lugar donde en el mes de febrero de 1552 se fundaría la ciudad que llevaría su nombre:

Descubrieron un gran pedazo de tierra, algo alta, como una loma, casi toda cercada de aquel río, donde tenían sus viviendas los naturales en razonables casas. Entraron los nuestros por esta loma y viéronla toda tan adornada de arboleda sembrada a mano, que parecía un paraíso, así por la lindeza y orden con que están puestos los árboles, como por el río que va girando en redondo por aquella loma (Mariño de Lovera, 1865:138).

A medida que los españoles comenzaron a establecerse y a hacerse de los territorios indígenas y de su mano de obra a través de las encomiendas, se irá incubando el sentimiento de rebelión entre los habitantes ancestrales, “pues eran tantos los motivos que tenían para ello viéndose llevar por fuerza a manadas como eran la guerra, y labor de las minas y otras ocupaciones en que los trataban como a jumentos, cargándolos de noche y de día después de haberlos apartado muchas leguas de sus casas, hijos y mujeres”, relata el cronista (Mariño de Lovera, 1865: 342).

Lo anterior redundará en múltiples alzamientos y ataques de parte de los huilliche, recibiendo como respuesta la construcción de fuertes, siendo emblemático entre ellos el Fuerte de Quinchilca, emplazado río arriba en la ribera del caudaloso río San Pedro, “donde puso 40 españoles con Rafael Portocarrero por capitán suyo para que saliesen a correr la tierra molestando a los indios con desasosiegos y sobresaltos que los obligasen a procurar la paz con los cristianos” (Mariño de Lovera, 1865: 398).

Con el correr del siglo XVI, los encuentros bélicos entre los habitantes originarios y los españoles se sucederán uno a otro, siendo un hito fundamental en aquello la participación activa de las parcialidades mapuche huilliche en el levantamiento al que se dio inicio en Curalaba el 24 de diciembre de 1598, y que tuvo como resultado la destrucción de Valdivia: “la noche del 24 de noviembre de 1599 por un intrépido jefe, el toqui Paillamachü, quien con su gente cruzó a nado el ancho río” (Treuthler, 1958: 284). De acuerdo al relato de Vicente Carvallo y Goyeneche, aquella noche

Se arrimaron a la ciudad cinco mil indios de infantería i caballería, i tomadas sus avenidas, sus calles i puertas de las casas, se apoderaron de la guardia de la plaza, i de sus baluartes i artillería. Tocaron a fuego en todas las iglesias, para que saliesen los españoles al sonido de las campanas, i cayesen en manos de las partidas, que les aguardaban en las puertas de sus casas; i les salió tan bien esta máxima, que antes de dos horas eran

dueños de la ciudad, que anocheció brillante i amaneció desolada. Entrado el día, la saquearon, i entregaron al fuego sus edificios (Carvallo y Goyeneche, 1875: 229).

Valdivia es destruida y saqueada, y no obstante aquello, las fuerzas españolas intentaron su reconstrucción en el año 1647, asunto que en “nada agradó a los indios esta recuperación i unidos la comarca con los de Calle Calle, Guanehue, Quinchilca i Río Bueno, bajo la conducción de Alcapangui destruyeron todas las sementeras de que podían aprovecharse los españoles i tuvieron la arrogancia de atacar la ciudad con un cuerpo de seis mil hombres” (Carvallo y Goyeneche, 1875: 68), cifra que da cuenta de lo profusamente poblada que se encontraba la región en ese entonces.

Finalmente, avanzado el siglo XVIII, las fuerzas mapuche fueron avasalladas por el ejército de la corona española, la que verá facilitado su actuar por las armas de fuego, incidiendo con ello en una importante baja de población huilliche. A partir de mediados del siglo XVIII se establecen en la ribera del San Pedro, como en parte importante de la actual región de los Ríos, misiones y haciendas en las antiguas tierras mapuches. Entre las Casas Misionales, Carvallo y Goyeneche destaca las de Rarique y de Quinchilca:

La de Rarique, siete leguas al oriente de la de Valdivia, situada sobre la ribera meridional del río Calle-Calle. Tiene cerca de 500 habitantes, i aunque en su distrito residen muchos españoles, con todo, no profesan la religión con pureza; hai todavía muchas reliquias del paganismo. La de Quinchilca, 14 leguas al oriente de la de Rarique, situada sobre el río que da nombre a la parcialidad. Su terreno es llano i limpio; acuden bien las simientes de Europa i abunda en ganados caballar, vacuno i de lana. Sus habitantes no llegan a 600, i los que han entrado por el catolicismo, es con la perversa circunstancia que hemos referido (Carvallo y Goyeneche, 1876:187).

En cuanto al establecimiento de haciendas, fundamental en este proceso fue la actividad desarrollada por la Compañía de Jesús, orden religiosa que a partir de la década de 1740 se hizo de grandes espacios territoriales, siendo las primeras grandes estancias las de San José de la Mariquina, Mulpún y Tomén.

De acuerdo con Gabriel Guarda, la hacienda de Mulpún tenía por límites “al norte, los esteros y cumbres de Mafil; al sur, el río Calle Calle, los terrenos de Pupunahue hasta el río Quinchilca; al este, a los de Lumaco, y al oeste, los de Tomén”. Casas y capillas habían sido construidas recientemente en 1762. Tomén prácticamente lindaba con la anterior, extendiéndose hacia la cordillera en la margen norte del curso superior del Calle Calle, frente a la desembocadura del río Collilelfu y el actual pueblo de Los Lagos (Vergara y Mascareño, 1996:21). Continúa Guarda describiendo las estancias, rescatando para ello las noticias que daba el Padre Miguel Olivares:

Sabemos que en 1756 habían ya adquirido las primeras grandes estancias en el interior los vecinos Esteban Jiménez de Goyonete, Miguel Francisco de Luque, Tomás Silva, Francisco de Cisio y Alberrán y Policarpo Navarro. Excepto la de Silva, se ha podido especificar la ubicación de ellas, que era siguiente: la de Goyonete, adquirida al cacique Michalelbún, estaba frente a Tomén, el valle del Calle Calle, junto al río del mismo nombre, en la reducción de Quinchilca; en 1756 había allí más de 300 cabezas de ganado. La de Luque, llamada Curaleufun, sus límites eran los ríos y serranías de Quinchilca, Curaleufun, Collileufu, Lipinhue, Antilhue, Purey y Tulu-Traiguen, la que la adscribe a la vecindad de Pulmún. La de Alberrán fue adquirida al cacique de Antilhue, en la región de este nombre. La de Navarro, llamada Pidey, situábase igualmente vecina a Tomén, en el valle del Calle Calle. La explotación de este núcleo de estancias generó una verdadera vía de penetración desde Valdivia al interior, a través del valle del río Calle Calle, cuya proyección ulterior sería el de su afluente, el Quinchilca y de allí los grandes sectores agrícolas paralelos a la cordillera

entre los lagos Riñihue y Ranco. Pertenecen a esta zona las siguientes estancias y potreros adquiridos y explotados al parecer aun dentro del Siglo XVIII: Huellehue, San Javier, Calle Calle o Arique, con sus numerosas chacras, Pidhuinco y Pupunahue (Guarda, 1973:21/22).

Una vez que concluye la colonia y avanzado el siglo XIX, la naciente República de Chile decide hacerse del extenso territorio mapuche que se extendía entre el río Bio Bio y el Toltén, desarrollándose la Ocupación Militar de la Araucanía entre 1862 y 1883, con la ocupación de Villarrica. Valdivia y sus alrededores habían corrido una suerte distinta, pues fueron objeto de una ocupación temprana.

Es en esos mismos años que se envía una misión llamada “Exploración del Calle Calle”, la que contiene una detallada descripción del río San Pedro y sus afluentes, de sus valles y poblados, descripción que fue presentada al Congreso Nacional en 1869, y que rescata de la “Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1869”.

En primer lugar, la misión exploradora recorre el sector de Riñihue, y describe que en la ribera sur del lago “se deja ver algún cultivo en la falda de los cerros, punto donde se encuentra la estenuada reducción de Riñihue. Esta reducción, antes muy populosa, según la historia, se reduce hoy a 30 habitantes de todas edades y entre los cuales solo se pueden contar 8 individuos de trabajo, que se ocupan como peones en los fundos situados al sur y suroeste del lago” (Memoria, 1869: 157).

Río abajo, por el entonces llamado Río Grande de San Pedro, y que antiguamente fue conocido el “Río de Los Ciruelos”, aparecen los restos de la antigua reducción de Puconu, a la ribera izquierda y a unos 1200 metros distante del río, en

la Loma sobre la cual se encuentran las casas de los indígenas, que domina el llano circunvecino y central del territorio. Las casas no pasan de cinco y la población que solo

llega a 22 vecinos de todas edades y sexos, son bautizados y reconocen la misión de Quinchilca, donde asisten los días festivos al Oficio divino. Cuenta con algún cultivo, y los 7 hombres de trabajo que encierra la reducción se han constituido en peones del fundo de San Pedro, situado 16 kilómetros al sur. Estos indios hablan indistintamente el araucano y el español (Memoria, 1869:159).

A partir del siguiente hito, la antigua Misión de Quinchilca, el Río Grande de San Pedro “cambia su nombre por el de Calle Calle y lo conserva hasta la ciudad de Valdivia. En este punto toma el de la ciudad, conservándolo hasta que entrega sus aguas al Océano Pacífico en el Puerto de Corral” (Memoria, 1869: 169).

La Misión de Quinchilca se fundó en el año 1777, y se emplazaba a 700 metros al sureste de la ribera izquierda del Calle Calle. Señala la Memoria de la Marina de 1869:

En tiempo de la conquista de los españoles (1581) se estableció un fuerte sobre los barrancos de la ribera izquierda del río Quinchilca, con el objeto, tal vez, de defender el vado de ese río y el único camino que conducía hacia Arique, y que pasaba a medio kilómetro de su confluencia con el Calle Calle. Este fuerte fue destruido cuando fue el alzamiento general de los araucanos en 1599, pero se volvió a reedificar en 1676, 32 años después de la repoblación de la ciudad de Valdivia. Desde esta época permaneció guarnecido hasta 1820 que, con la derrota de los españoles en el puerto de Corral, fue abandonado. El foso y el recinto se notan aún (Memoria, 1869: 169).

Continúa la Memoria citada relatando que

La primera casa misional se levantó en posición contigua a la actual, fue construida con lajas de micascuita y destruida por el fuerte terremoto de 1837. En la actualidad (1869) sirve de cementerio a los fronterizos e indios cristianos que

han prestado protección a los misioneros. Los indígenas tienen otro cementerio, situado al occidente de las ruinas. [...] Esta misión si bien es cierto que es de una gran importancia en la localidad que ocupa, por los servicios que presta frecuentemente a las poblaciones circunvecinas, cierto es también que ya no hay indios a su alrededor i aun podría decirse sobre su paralelo i entre mar i cordillera, circunstancia por la cual fue instalada. [...] Los indios que se encuentran diseminados por muchas leguas a la redonda, se ocupan actualmente como peones de los fundos vecinos (Memoria, 1869: 169).

Al hacer referencia al río Quinchilca, cuenta la Memoria de la Marina que su lecho

Tiene un ancho variable entre 800 i 1000 metros, limitado por barrancos a plomo en una i otra ribera, i cuya altura varía entre 20 i 60 metros sobre las aguas del río. Las corrientosas aguas del Quinchilca, sus rápidas creces i lo movedizo del guijo del fondo, hacen perecer ahogada en sus aguas a mucha jente. Según oímos decir en repetidas ocasiones, el Quinchilca es la única causa de muerte de los vecinos, pues raros son los que sucumben por muerte natural, no nos extrañaba oír decir: ‘las aguas del Quinchilca son la sepultura de todos los que mueren’ (Memoria, 1869: 164).

Un importante vestigio de población ancestral en el río San Pedro lo encontramos luego en Antilhue,

Ubicado a 6 kilómetros del lugarejo de Calle Calle... formado por una vega larga situada al Sur del río, limitada por la espalda con un cordón de colinas de mediana altura, que distan de las aguas del río como kilómetro i medio. Al Oriente limita a la vega del cerro Ruca Quilen, el cual se cree encierra todavía el entierro del botín que hicieron los indios al mando de Paillamachu en 1599, cuando tomaron i destruyeron la ciudad de Valdivia. El cerro se llamaba

antiguamente Palpalem, i contiene actualmente las ruinas de un hermoso fuerte construido por los españoles en los primeros tiempos de la conquista. Las murallas y fosos del fuerte se encuentran enteramente ocultos por el bosque (Memoria, 1869:171).

Continúa el relato señalando que “en el primer tiempo de la conquista i dominación española estas localidades fueron muy pobladas, según lo están atestigüando los restos de trabajos que aún se dejan ver en los bosques, no menos que las huellas de un camino que partiendo desde Antilhue conducía a los llanos del Departamento de La Unión” (Memoria, 1869: 171).

Luego, la descripción hace referencia al “lugarejo de Calle Calle, que también suelen llamarlo Arique, es uno de los más cultivados de cuantos se encuentran situados a orillas del río de su nombre. Las papas, el trigo i la avena se cultivan en cantidad, de manera que no sólo dan abasto al consumo de sus pobladores, sino que queda un sobrante regular que se manda a la ciudad de Valdivia” (Memoria, 1869: 172).

Es aquí donde la Orden Franciscana fundó la ‘Misión de Arique’, que tuvo como objetivo lograr la evangelización de las familias huilliche diseminadas en las localidades de Chincúin, Calle Calle, Los Juncos, Fochahue, Qesquechán y Antilhue, todos los cuales formaban en su conjunto una unidad administrativa de aquellos tiempos, el ‘Partido de Arique’, que luego se convertirá en Subdelegación. Cuenta la historia que fue la máxima autoridad indígena de entonces, el Cacique Cumillanca de Arique, quien autoriza la instalación y construcción de la misión Franciscana, además de donar 75 cuadras para el cementerio y las tierras de labranza de los misioneros³.

A continuación se aparece “el lugarejo de Quitacalzón, llamado en otro tiempo Santa Bárbara, que se encuentra sobre la ribera derecha del río Calle Calle i al pie del cerro de su nombre. Es uno de

3 En Unidad Vecinal de Antilhue: <http://uvantilhue.jimdo.com/historia/>

los fundos más trabajados i el lugar más abundante en frutas, entre las que sobresalen las brevas, el durazno, las ciruelas de varias clases, las uvas i demás frutas que se producen en esta provincia. La breva madura en el mes de febrero, es excelente i mui hermosa: los higos se pierden por las lluvias de abril i mayo” (Memoria, 1869: 173).

Así comenzaba el siglo XX, y como una forma de presentar el panorama poblacional que se presenta en esos tiempos es que compartimos las cifras que entrega el Censo de localidades pobladas de 1907, con la descripción que se hace de la población que se contaba en las riberas del San Pedro y en la ciudad de Valdivia:

Localidad	Tipo	Hombres	Mujeres	Total
Antilhue	Aldea	286	291	577
Arique	Aldea	56	59	115
Calle Calle	Aldea	316	288	605
Collico	Poblado	744	510	1254
Collilelfu	Fundo	119	112	231
Chofhuenco	Fundo	33	35	68
Mulpún	Aldea	55	62	117
Pupunahue	Fundo	156	120	276
Quinchilca	Aldea	295	198	493
Quitacalzón	Fundo	55	48	103
Valdivia	Ciudad	7812	7477	15229

Un elemento fundamental —y que va más allá de la escasa documentación que existe sobre el río San Pedro como de los poblados que en él y sus afluentes se han cobijado— es la memoria comunitaria que se ha construido y que se ha traspasado de generación en generación, manteniéndola viva hasta nuestros días. En ella ocupa un lugar de privilegio el cerro Tralcán, “que está emplazado a orillas del lago Riñihue y justamente está a los pies de la desembocadura. Tiene mucha importancia histórica, ahí sucedieron muchas batallas entre los españoles y los mapuche huilliches. Ese era la fortaleza,

ahí arrancaban los mapuches p’al cerro y de arriba tiraban piedras p’abajo no más”, de acuerdo al testimonio de don Luis Yáñez. El testimonio anterior es complementado por doña Yasna Calfual y don Patricio Medina, quienes relatan que

para la cultura mapuche, como su nombre lo indica, Tralcán es el trueno. Es un volcán dormido, que según nuestros antepasados, como se dice vulgarmente, respira por el río San Pedro... En nuestra cultura mapuche, por la historia de Kai Kai y Treng Treng, este cerro que por su altura es un Treng Treng fue el refugio de nuestros antepasados, es un cerro muy poderoso. En la cima del cerro hay una laguna, y el ngen del cerro Tralcán es muy poderoso, a este ngen no le gusta que se le moleste, varias veces han querido hacer ejercicios militares ahí y el cerro se enoja, empieza a tronar y se pone a llover. Por la ribera norte del río Riñihue, en la desembocadura del Riñihue, donde comienza el río San Pedro, hay una cancha de fútbol y cuando producen mucho ruido el cerro igual responde, empieza a tronar, cuando hay desorden. Esa es la importancia del cerro, de este Treng Treng, que muchas veces no se le toma, no se le considera mucho, pero para nuestra cultura es muy importante. (...) Yo conversé con varios peñi que ya tienen su edad determinada, que estuvieron ahí en el *riñihuaso*, que se transportaban en bote de lado a lado en el río, que pescaban libremente... y entonces ellos me cuentan de que ese cerro Tralcán estaba totalmente fracturado, eso decía la gente antigua, la gente que vivió ahí, que ha estado alrededor, que nació cerca del río, que nació cerca del cerro Tralcán, que tenía que viajar de a caballo, que tenía que transportarse en bote. Y sí tienen razón, es un cerro que está fracturado, que tiene muchas salidas, que tiene muchas grietas... Es mucha la gente que ha estado ahí y han dicho ‘mira, al cerro Tralcán hay que tenerle respeto porque es un volcán que está sellado y que tiene vida’.

Concluyen doña Yasna Calfual y don Patricio Medina enseñándonos que “el cerro Tralcán tiene su ngen que es muy poderoso, no sabemos si este volcán –que está dormido– puede despertar. El cerro Tralcán siempre está tronando y las personas que tenemos conocimiento de esto sabemos que ese cerro tiene mucho poder, no así para una persona que no sabe”.

Fundamental en la memoria de los habitantes del río San Pedro ha sido también el proceso del poblamiento, que se ha dado en distintas oleadas, en palabras de don Leonardo Moya: “La historia de este territorio es bien singular, tiene una historia larga de ocupación humana, tanto indígena como colonial, y representa bastante bien una parte de la identidad y de la historia de Chile, pero sin embargo es una historia muy poco conocida, y eso que es un lugar con más de 500 años de interacción, muy poco documentado, muy poco conocido”. Don Leonardo recorre las historias que ha escuchado y documentado, y en ellas siempre aparece el valle de Quinchilca:

El emplazamiento del fuerte Quinchilca, y posteriormente la Misión Quinchilca, en el sector del mismo nombre, es muy importante. El ejército realista empezó a construir una fortificación en 1581 ahí, lo que posteriormente fue tomando cuerpo y otra perspectiva y empezaron a llegar también sacerdotes, Franciscanos, Agustinos, Capuchinos, Mercedarios, los que tenían la misión de evangelizar, y así se fue poblando también. Pero antes de que se poblara el valle de Collilelfu el emplazamiento original o primitivo, o el germen de lo que podemos definir hoy como Los Lagos, fue el fuerte de Quinchilca, levantado en el año 1581. Luego, los sobrevivientes de las luchas entre españoles y mapuche que habían quedado en Quinchilca se sintieron expuestos a represalias, de ambos bandos –y por qué no decir después también de los chilenos– y para sentirse un poco más cobijados, más protegidos, deciden trasladar el asentamiento de Quinchilca hasta el valle de Collilelfu, que está flanqueado por el río San Pedro por un lado, y por el río Collilelfu por el otro, con lo que empieza como a florecer más acá este valle, y se empieza a perder un poco lo que era Quinchilca en su momento.

Concluye don Leonardo relatando que “con la llegada del ferrocarril se termina consolidando lo que hoy actualmente conocemos como Los Lagos, pero en ese tiempo se conocía como Collilelfu o Collileufu, ese es el antiguo nombre que recibía el pueblo de Los Lagos, y el valle y el río chico de aguas medias café, medias oscuras, que es el río Collilelfu”.

IMAGEN 4:

Ruinas Fuerte Quinchilca



Pero no sólo de pueblos grandes y que han sobrevivido al tiempo vive la memoria del río San Pedro, también de pueblos que fueron importantes y que hoy son sólo un caserío, como es el caso de Arique. De acuerdo al testimonio de doña Cecilia Valverde, hasta hace no mucho tiempo atrás en Arique “había Municipalidad, había Notaría, había de todo, hasta casaban ahí, había Tesorería –yo todavía conservo todos esos papeles–, había banco. Estaban los Matamala, los Schild y así varios más, los Rosas también, toda gente de plata. Y se murieron esa gente y se terminó todo, así es que todas esas cosas se llevaron a Los Lagos. Todo el papeleo se terminó”, concluye.

Don Luis Yáñez complementa la tradición oral compartida, la memoria comunitaria, y relata:

En el tema histórico, Arique fue importante porque todo lo que era administrativo estaba radicado ahí, Registro Civil, todo estaba radicado ahí, incluso los documentos que después tuvo que ocupar el servicio de Registro Civil acá en Los Lagos tuvo que pedir el traslado desde Arique. Fue muy importante porque el antiguo alcalde, de hecho nuestro primer alcalde que hubo acá en la comuna, tenía su hacienda ahí, entonces todo nace digamos desde ahí en cuanto a lo administrativo. Los primeros terratenientes que tenían importancia en cuanto a dinero y todo lo demás, todos se radicaron ahí, porque son parajes preciosos, son llanuras, pastizales para los animales, las tenían todas ahí, el río al lado. Y hoy día Arique es hoy en día solamente un punto de pasada no más.

Siguiendo río San Pedro abajo, nos encontramos con la localidad de Antilhue, que debe su nombre a la voz mapuche Antü: sol y hue: lugar, y según doña Yasna Calfual se le llamó así porque “es un lugar donde está iluminado, donde llegan los rayos libres del sol”. Antilhue, en palabras de don Luis Yáñez: “es un pueblo netamente ferroviario, porque ahí está la bifurcación hacia Valdivia, llegan los trenes del norte y está la salida hacia el sur. En 1880, cuando recién llegó ferrocarriles al sur llegaba hasta Antilhue no más y ahí se desviaba hacia Valdivia, hasta que como 10 años después recién

se tomó la idea de prolongar el ferrocarril hasta Puerto Montt”. Coincidente con don Luis, doña Cecilia Valverde recuerda que en Antilhue “pasaban los trenes pa’ Osorno, pa’l norte, para todas partes... Ahí había transbordo, y mucha gente se equivocaba, en vez de tomar para Valdivia tomaban para otro lado, eso era lo que más tenía Antilhue antiguamente, los transbordos. Antilhue era un pueblo ferroviario”.

Además de su carácter ferroviario, Antilhue era conocido en la zona por ser el centro de los eventos deportivos, específicamente de fútbol, ya que allí se llevaba a cabo “un campeonato que se llamaba el Campeonato Calle Calle, que se hacía todos los años, se jugaba a muerte. Yo creo que Huellehue se despoblaba cuando íbamos a Antilhue. Lamentablemente eso se ha perdido, ahora yo debo conocer un 5%, un 10 % de las familias de Antilhue, y las conozco gracias a eso, porque antes iba a jugar y de por ahí venían los vínculos”.

Otro poblado de gran importancia fue Huellehue, donde según don Carlos Jélvez en algún momento

Llegaron a vivir unos 1000, 1500 habitantes, hoy día somos 300. Habían fábricas, y el que pasaba aquí tenía trabajo, eso era bueno, pero lo malo eran las remuneraciones en ese tiempo, eran muy malas. Entonces, así es la vida, tiene contrastes: abierto al trabajo, pero mal pagado, una miseria, se vivía en la pobreza. Yo conocí a Huellehue con unas lucecitas chiquititas, unos postes de madera, unas luminarias de 40 Watts, unas ampolletitas, ese es el Huellehue que conozco yo, un Huellehue pobre pero con una gran alegría, yo le estoy hablando del año 62 p’adelante.

Orgullosa de la historia de su pueblo, don Carlos Jélvez recuerda en Huellehue su vida fluvial:

Aquí llegaban tremendas barcazas a descargar trigo día y noche, del puerto de Corral subían hasta aquí y aquí había un puerto, un muelle, donde se descargaba trigo, cereales y

un montón de cosas. En ese tiempo ya se le compraba trigo a Australia y llegaba trigo de Australia aquí, claro y aquí se cargaba en carros, unos carros que entraban por la línea de allá y venía un tractor a buscarlos y los llevaba hasta abajo y los sacaba cargados. Huellehue tenía llegada por vía de ferrocarriles, vía terrestre y vía fluvial.

Don Luis Yáñez complementa lo anterior, relatando que “Huellehue tuvo un desarrollo porque fue como el muelle principal para la embarcación de la madera, y eso fue porque a Huellehue podían acceder los barcos grandes. Incluso después la Marina Mercante tuvo ahí sus propias instalaciones, todavía quedan vestigios de las instalaciones de la Marina Mercante, de hecho mi abuelo por parte de padre trabajó en la Marina Mercante y vivía en Huellehue”.

Concluyendo el periplo del río San Pedro, nos encontramos en Collico, localidad que hasta el año 70 “era la llegada, se bajaba del ferrocarril y se atravesaba la línea y usted llegaba al barrio Collico. Era un barrio, Collico hacia arriba era un barrio industrial. Todo eso se ha perdido, teníamos la papelera, teníamos Imar, una fábrica de carros para ferrocarriles, teníamos una impregnadora de madera, debe haber habido ahí unas 15 industrias en Collico, ese era el barrio de Collico, el que conocí yo. Valdivia no era una ciudad turística, a pesar de que era bonita, Valdivia era una ciudad industrial”, rememora don Carlos Jélvez.

Coincidente con don Carlos, don Luis Yáñez recuerda que “Collico es el sector donde partió el desarrollo de la ciudad de Valdivia. En Collico se instaló la gente, las poblaciones callampa fueron naciendo ahí por el hecho de que ahí se instaló toda la gente que trabajó en las primeras instalaciones ferroviarias, los carrilanos todos. Hasta el día de hoy tú vas ahí, entrevistas a la gente y todos son descendientes de personas que trabajaron para ferrocarriles, tanto en los tramos particulares como del Estado”.

Finalmente, creemos necesario rescatar el origen del nombre Calle Calle, nombre que adquiere el río San Pedro cuando va llegando

a la ciudad de Valdivia, y que se remonta a la voz mapuche “de la plantita esa que crece a la orilla del río, y que los mapuche llamaban Calla Calla, es una plantita que crece como enredadera digamos entre las piedras laja y que da, siempre tiene una florcita azul, esa es la Calla Calla”, de acuerdo al testimonio de don Luis Yáñez.

Todo lo anterior explica que, no obstante que el río San Pedro “desde el río Quinchilca para abajo es Calle Calle, y Calle Calle se llama eventualmente hasta que llega al río Cau Cau”, según el relato de don Guillermo Fulla, de acuerdo a la sentencia de don Leonardo Moya:

Aunque se le llama Calle Calle, tú le preguntas a cualquiera en Los Lagos y te van a decir que este es el río San Pedro. Claro, el Instituto Geográfico Militar determina que desde el punto en que confluyen el río Quinchilca con el San Pedro en el sector que la gente le llama La Junta, de ahí para acá es Calle Calle, pero si tú a la gente de Los Lagos les dices que éste es el río Calle Calle se mueren, porque el San Pedro le da la identidad al pueblo, el Calle Calle es de Valdivia, y aquí quedan huérfanos si les dices que este río es el Calle Calle: es el San Pedro.

Capítulo 2.

Geografía y balseros de los ríos San Pedro y Calle Calle

Patricio Contreras Fuentes

*El río va bocabajo burlando troncos y cerros
y el agua es sombra tranquila timoneando en el silencio.*

Valdivia en la niebla, Patricio Manns

a) El paisaje toponímico en los mapas

A través de la historia, diversas son las formas en que un mismo lugar ha sido nombrado por las diferentes culturas que lo han habitado o lo han descrito. En los topónimos del valle del río San Pedro y Calle Calle, cronistas hispanos y cultura mapuche constituyen autoría.

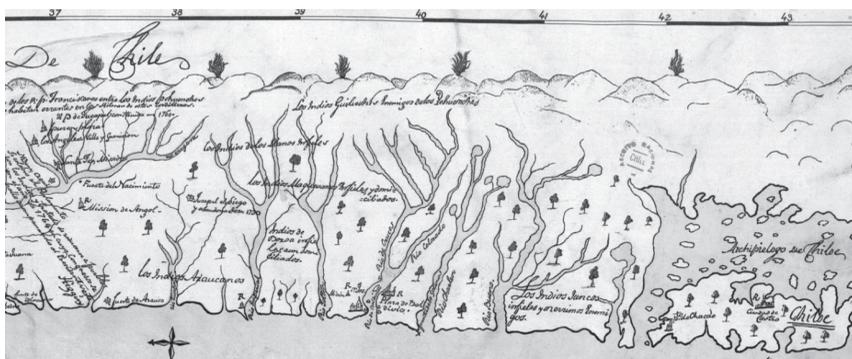
El cronista Reginaldo de Lizárraga, en su libro “Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile” (Lima, 1908), nos señala que Santa María de la Blanca (ciudad de Valdivia) fue fundada en 1552 a orillas del río Riñihue⁴. Así era nombrado en esos años el río que actualmente se conoce como Calle Calle⁵. Tal descripción conforma uno de los primeros registros que se tienen sobre la toponimia de este valle y explicita la relación del sistema hídrico valdiviano con las aguas arriba, es decir, con el lago Riñihue que daba origen al río del mismo nombre.

4 Riñihue proviene de rēngi que significa ‘colihue’ y ‘hue’ que significa lugar.

5 Su nombre proviene de la voz en mapudungun kallekalle, que pasó al español como “calle calle” y es el nombre mapuche de la planta *libertia chilensis*, una iridácea de flores blancas común en sus orillas.

IMAGEN 7.

Mapa detalle río Calle Calle. Ambrosio O'Higgins, 1786.



En 1777, la cartografía del valle muestra la presencia del volcán de Valdivia y las lagunas de Huanahue que dan origen al río Calla Calla. También identifica a los ríos Chinchilca y Mamahualla (Collilelfu⁸) como afluentes del río que llega al Guadaluabquen (“Mapa de una parte de Chile que comprende el territorio donde pasaron los famosos hechos entre los españoles y los araucanos”, 1777. Colección: Sala Medina, Biblioteca Nacional).

IMAGEN 8.

Mapa detalle río Calle Calle 1777.



8 Collilelfu significa “río colorado”, proviene de kelu (rojo, colorado) y leufu (río).

Lo más probable es que el volcán identificado en esta cartografía como volcán de Valdivia, corresponda al complejo volcánico Mocho-Choshuenco (2.422 m de altura y 100 km³ de volumen). Este volcán está ubicado en la Reserva Nacional del mismo nombre y consiste en una estructura tipo caldera formada por el colapso de un volcán ancestral ocurrido hace unos 60 mil años; en su interior alberga un glaciar de 4,5 km de diámetro. El complejo registra cinco erupciones históricas, la primera en 1759 y la última actividad volcánica más violenta se produjo en 1864. Alberga cerca de veinte centros adventicios y en el ranking de riesgo de Sernageomin está catalogado como de riesgo alto. La Reserva Nacional Mocho Choshuenco cubre 7.500 ha protegidas por su valor científico y para la preservación de ecosistemas andinos. Inserta en la macro región de bosques templados lluviosos de Los Andes australes, la reserva, que tiene vistas panorámicas hacia los lagos Panguipulli, Neltume, Piriñueico, Riñihue y Ranco, y una abundante presencia de estepa altoandina y bosque achaparrado de lenga, está inserta en la Reserva de la Biosfera de los Bosques Templados Lluviosos que fue declarada por la UNESCO el año 2007.

IMAGEN 9.

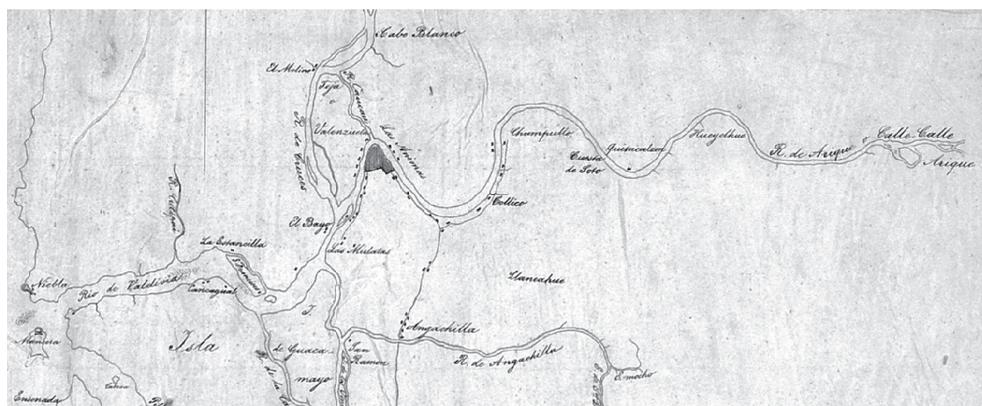
Vista aérea volcán Mocho - Choshuenco y área Reserva Nacional homónima.



En 1830, un plano de Valdivia muestra la influencia que esta ciudad tiene río arriba, señalando las localidades de Collico, Quitacalzón, Huellehue y Arique. Al río Calle Calle también le denomina río de Arique (Claudio Gay, Plano de la zona de Valdivia, entre río Mehuín y Lumaco, ca. 1830. Colección Mapoteca, Archivo Nacional Histórico de Chile).

IMAGEN 10.

Mapa detalle río Calle Calle o Arique. Claudio Gay 1830.



Más adelante, en 1870, la cartografía histórica muestra que este río ya posee dos nombres, el río Grande de San Pedro, que nace en el lago Riñihue, y el río Calle Calle, que nace de la confluencia del primero con el río Quinchilca. Destaca en la cartografía la identificación de las tribus de Riñihue, de las tribus de Panguipulli, del volcán Riñihue y el Cerro Tralcán⁹ (Detalle “Plano de Arauco y Valdivia con la designación de la antigua y nueva línea de frontera contra los indios. 1870”. Colección Mapoteca, Archivo Nacional Histórico de Chile).

⁹ Cerro que se levanta por el costado sur del lago Riñihue y se enlaza al noroeste con el de Lleccúe, y al sur con las montañas de Huidif. Su nombre hace referencia al trueno (tralca).

IMAGEN 11.

Nacimiento río San Pedro, vista desde Cerro Tralcán.



La confluencia con el río Quinchilca se ubica 6 km al este de la ciudad de Los Lagos. Aquí hubo asentamientos prehispánicos y en la época colonial comenzó a ser utilizada como puesto militar; aún existen restos del fuerte construido por los españoles en 1580. Destaca aquí la iglesia de Quinchilca, construida en 1778 por misioneros capuchinos. El río Quinchilca nace de la confluencia del río Remehue con su afluente el Putraique (sector oriente de la comuna de Los Lagos). A su vez, recibe el aporte de los tributarios Trafún y Nalcahue, para posteriormente transitar hacia el oeste y depositar sus aguas en el río San Pedro (Moya y Vásquez, 2010).

Destacado también en la cartografía de 1870, aparece el cerro Tralcán (1.040 m de altura). Este cerro marca el inicio del desagüe del lago Riñihue. Para los mapuche tiene un ngen o espíritu que dicen es muy poderoso. Tralcán significa tronador, pues los lugareños dicen que este cerro truena. El cerro Tralcán, cubierto de bosque nativo, aparece nombrado en crónicas antiguas por uno de los derrumbes que provocó el represamiento del río San Pedro tras el terremoto de 1575; sin embargo, recientes estudios científicos lo descartan. El Tralcán y el Fundo Los Bajos, que lo colinda, albergan plantas fosilizadas de especial interés paleontológico.

IMAGEN 12.

Mapa detalle río San Pedro. “Plano de Arauco y Valdivia con la designación de la antigua y nueva línea de frontera contra los indios. 1870”



Estas son las diversas formas en que ha sido nombrado el valle de estudio de este libro. El río Calle Calle es conocido hoy, entre otras cosas, porque cruza de este a oeste, y con una sinuosa curva, la ciudad de Valdivia. Considerando sólo el área urbana que va entre Chumpullo y Angachilla, diecisiete son los kilómetros del río que los habitantes y visitantes pueden recorrer visualmente y también navegando dentro de la ciudad. Lo que no es de conocimiento público es que este río forma parte de un sistema fluvial y lacustre que conecta catorce ríos y diez lagos norpatagónicos¹⁰, y que decenas de kilómetros aguas arriba de Valdivia, particularmente en el desagüe del lago Riñihue¹¹, este río nace con el nombre de San Pedro.

10 Lagos Riñihue, Panguipulli, Calafquén, Pullinque, Pellaifa, Neltume, Pirihueico, Queñi, Nonthé y Lacar, estos últimos tres en Argentina

11 En 1575, Pedro Mariño de Lobera también describió la zona, particularmente hablando de un deslizamiento de terreno en el lago Anihua (lago Riñihue) producto del terremoto que ocurrió ese año.

El biólogo Alberto Tacón nos señala en entrevista que: “el río San Pedro es muy poco conocido, y es un lugar con digamos más de 500 años de interacción y muy poco documentado, muy poco conocido. Como río digamos es uno de los ríos principales de Chile y en particular este río es uno de los pocos ríos que son trasandinos, que comunican ambos lados de la cordillera por lo cual siempre ha sido un vector de personas, de cultura, de historia”.

San Pedro es un río que también constituye una identidad, un límite, una frontera tanto para la cultura como para la naturaleza. Alberto Tacón comenta que: “desde la desembocadura del río Valdivia hacia el sur hay huilliches, hacia el norte por la Cordillera de Los Andes hay pewenches, o sea en realidad es como un lugar donde confluyen diferentes culturas y siempre ha sido un límite natural. Para el pueblo mapuche, el río Valdivia, el río San Pedro es un límite natural, lo que había al norte, lo que había al sur eran territorios distintos, es un elemento que tiene riesgo, que tiene su dinámica, que hay que conocerlo, hay que respetarlo, en términos de la calidad [...] realmente es impresionante, hasta prácticamente la ciudad de Valdivia no tiene nada de contaminación”.

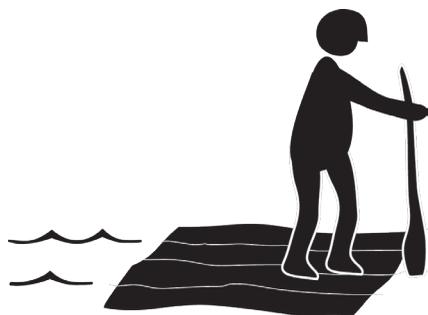
En ese mismo horizonte, Carlos Jélvez relata: “yo creo que el río Calle Calle es la mitad de lo que tenemos nosotros, de lo que vemos, de lo que aspiramos y de lo que tenemos”, lo mismo que Catalina Puga, quién nos señala que: “cuando tú vives acá te das cuenta la fuerza que puede llegar a tener. Que hay veces que tú caminas por el lado y dices, mmm [sonido de negación], con él no juego. Creo que cambia de colores, cambia... es como que cambiara de temperamento (...) él es como una potencia tranquila”.

Catalina sigue con la referencia a la identidad del San Pedro señalando: “no es como esas aguas blancas llenas de adrenalina, él tiene una potencia como calladito así, es como un leopardo, como un puma así, sigiloso, que en algunas partes salta pero... Tiene nudos, tiene... Tiene montones de cosas y si uno no lo sabe leer y uno no sabe darse cuenta del mensaje que está dando te va la vida. Y literal-

mente te va la vida, desde que yo estoy aquí hay dos personas que han muerto en este río”.

Este sistema, del que forma parte el Calle Calle y el San Pedro, es parte de la hoya hidrográfica del río Valdivia, y en su trayectoria de más de 100 km hacia el mar por el centro de la región, estas aguas navegables pasan por la ciudad de Los Lagos, Antilhue¹², Pishuinco, Huellelhue¹³, Arique y Collico. Los lagos, capital de la comuna del mismo nombre, se ubica a 37 km de Valdivia y fue fundada a orillas de este río a fines del siglo XIX, a partir de la antigua estación Colilelfu del ferrocarril que conectaba Valdivia con Osorno.

b) Balseros y explotación maderera



El marco de la historia de ocupación y transformación económica de la antigua frontera mapuche, relata que miles de hectáreas de árboles nativos fueron presa de las llamas con el propósito de ampliar la superficie cultivable; los bosques eran un obstáculo para la actividad agrícola. De manera paralela, la explotación de la madera sirvió para la construcción de fuertes y viviendas, para calefacción

12 Su nombre significa “lugar asoleado”, de las voces mapuche antü (sol) y hue (lugar).

13 Huellelhue: “lugar donde se puede nadar”.

y para fabricación de durmientes del ferrocarril central que unió Santiago con Puerto Montt durante la última década del siglo XIX y primeras del XX. De explotaciones aisladas y locales, pasó a constituir un mercado regional y nacional que fue presionando el bosque localizado en las proximidades de la cordillera de Los Andes (Flores, J., en Moya y Vásquez, 2014).

En este contexto, y ante la ausencia de medios y vías de transporte que conectaran la parte alta y media de la cuenca con los centros demandantes de madera¹⁴, surge la historia de los balseros de los ríos San Pedro, Calle Calle y Quinchilca, que desde los fundos de la Cordillera de Los Andes bajaban por los lagos Panguipulli y Riñihue y por los ríos que los conectaban, hasta llegar a la ciudad de Valdivia, en una historia llena de riesgos asociados a las condiciones estacionales.

Este escenario es retratado de la siguiente forma en el libro *Geografía Poética de Chile*: “los aserraderos hacen chirriar sus grandes discos dentados con zumbido de chicharras veraniegas, parten el corazón de robles, raulíes, coigües y cipreses, y van transformando el bosque en inmensas rumas de tablas que luego viajan en todas direcciones en carros de bueyes, camiones y vagones de ferrocarril, cuando no eligen la vía fluvial en grandes barcasas tiradas por remolcadores, en lagos; en balsas que realizan su viaje peligroso por ríos de fuerte corriente, dirigidas con maestría por rudos balseros” (Banco del Estado de Chile, 1995).

14 Los centros demandantes de madera que circulaban por estos ríos eran las localidades de Antilhue, Huellelhue y Valdivia.

IMAGEN 13.

Balseros río San Pedro y Calle – Calle. 1942



La historia de los balseros fue relatada por Leonardo Moya López y Nelson Vásquez Díaz en el libro “Relatos de Balseros de los ríos San Pedro y Calle Calle”, donde se expresa con claridad que el río era el eje articulador de una serie de procesos sociales, políticos y económicos. Esta situación es confirmada por el historiador local Luis Yáñez, quien nos dice: “el río San Pedro históricamente siempre fue el desarrollo... la gente se instaló digamos por el desarrollo económico que existió desde el inicio digamos”.

El oficio de balsero que transporta madera por el río es una práctica con referencias en ríos de otros países y otras regiones de Chile. El río Piave en Italia, el Mississippi en Estados Unidos, el Sinú en Colombia, y los ríos Ebro, Tajo, Júcar, Segura y Guadalquivir en España, son ejemplos de esta práctica. En Chile, el río Maule, Toltén, Chol Chol y Baker, entre otros, han sido destacados en la historiografía como sistemas naturales de camino que per-

mitieron la explotación de la madera. Los balseros madereros que descendían desde los montes por el río Baker, con balsas construidas con varas de ciprés de las guaitecas, lo hacían luego de obtener árboles de ciprés muertos debido a los incendios que ocurrieron en la región de Aysén varias décadas atrás. Eran balsas de 9m de largo y 4,20m de ancho, donde trasladaban cerca de 400 postes. Los balseros bajaban el ciprés por el Baker, que en Magallanes se utilizó para construir cercos en las estancias ganaderas. El balseo de madera tuvo riesgo en quebraderos, historias de muerte, historias de vida y productividad que incluía el acarreo de animales (POLOC, 2016).

IMAGEN 14.

Niños sobre balsa río Baker, Región de Aysén.



La industria artesanal de la forestación del árbol nativo durante este período, exigía dedicación y destreza, porque había que maniobrar varias balsas a través de los ríos y este viaje se realizaba durante el período invernal. El trabajo de los balseros, sacrificado sistema

productivo, vincula la cultura con el río San Pedro y la economía maderera con el recurso bosque, hoy entendido este último como un bien público. Estos balseros confeccionaban sus balsas con tablones de maderas livianas, es decir, con madera previamente aserrada, esto porque las especies que transportaban no flotan por sí mismas (Moya y Vásquez, 2010).

La producción maderera enviada por balsas desde los fundos de Panguipulli¹⁵ y Riñihue, era conducida por cuadrillas de cuatro a diez balseros durante primavera y verano, las que oscilaban entre 850 y 860 pulgadas de madera. La producción de las balsas quin-chilcanas oscilaba entre las 500 y 600 pulgadas, siendo su época de trabajo el otoño e invierno.

El cruce del Riñihue lo hacían remolcados por un vapor, pero al llegar al río las balsas avanzaban con la propia fuerza de la corriente. Se trabajaba en cuadrillas de siete balseros que llevaban siete balsas cada uno, atadas entre sí. Bajaban una, luego remontaban el río y bajaban la siguiente. En esto demoraban cerca de un mes y medio. En una temporada de septiembre a abril podían realizar cuatro viajes.

15 Los fundos de Panguipulli se llamaban Releco, Toledo, Puñir, Paiyahuinte, Enco y Choshuenco.

IMAGEN 15.

El vapor Enco traslada a un grupo de pasajeros que se dirigen a la celebración de inicio de las obras del camino Choshuenco- Panguipulli. En la fotografía, la embarcación se encuentra a la altura de Paiyahuinte, en el Lago Panguipulli.

Al fondo se observa el volcán Choshuenco. Año 1975. Rescatado de <http://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/w3-propertyvalue-73450.html>



Un antiguo balsero relata que en el Panguipulli “las balsas se movilizaban por remolcadores hasta Chan Chan y ahí se movían las balsas con remos hasta Enco y de ahí (de) Enco tomaban los remolcadores otra vez las balsas para traerlas al Desagüe” y que incluso “la balsa no era una sola, eran varias, varias balsas. Allá de Toledo a Chan Chan eran sus seis balsas, ocho balsas, podían ser diez y de Enco para acá era más bonito todo el trabajo porque de ahí eran cuarenta balsas. Nosotros el primer viaje (que hacíamos) eran siete balsas cada uno y nosotros éramos seis (balseros), $7 \times 6 = 42$... un tremendo remolque para atrás”. De esta manera, la circulación de balsas a través de los ríos emisarios Enco y San Pedro, logran conectar la actividad maderera de ambas comunas (Moya, 2010 en Jalabert, 2012).

Como indica este balseiro, el transporte por agua es un sistema lento, pues de Enco a Valdivia “duraba sus 15–20 días el traslado de las balsas, porque había que ir endilgando. Endilgue se llamaba cuando nosotros llegábamos con las balsas al Desagüe (y) de ahí nos íbamos cada uno en su balsa hasta una parte que se llamaba El Toro”, donde más abajo de esta pasada “había una parte que se llamaba El Reloj, ahí había que pasar entre dos o entre tres (balseiros), sí, porque un descolgadero que había largo, tendría más de 100 metros, 200 metros, tenía mucha pendiente el río (porque) había mucha piedra grande, entonces había mucho marullo”, pero si las balsas salían de los fundos de Panguipulli, “el viaje total era más o menos un mes y medio, más de un mes, saliendo de Panguipulli hasta llegar a Valdivia... a Huellehue, en Huellehue entregábamos las balsas”. Durante el viaje existía la posibilidad de perder algún porcentaje de la carga, por la peligrosidad de los cauces y las inclemencias del tiempo, aunque según lo sostenido por este balseiro, no existían mayores riesgos si el encargado de la balsa conocía los cauces y las características de la geografía. Hasta aquí, se desprende que la conectividad era la principal problemática del territorio (Moya, 2010 en Jalabert, 2012).

IMAGEN 16.

Vista posterior de una balsa a escala.
Elaborada por Leonardo Moya y Nelson Vásquez, 2014.



Los balseiros dieron identidad a los cursos fluviales y lacustres, permitiendo que toda la población conozca el cauce de éstos, independiente si llegan o no a navegarlos. Los obstáculos naturales (o pasadas), se van haciendo conocidos por el trabajo de este gremio, siendo los encargados de evidenciar el peligro que conllevaba transitarlos. Asimismo, se genera en la población la noción de un paisaje navegable que está marcado por la peligrosidad y por una determinada denominación de la geografía de la cuenca del río Valdivia, destacando los nombres de las siguientes pasadas: la Sierra, la Cuca, la Sierpe, el Reloj, el Toro, la Sirena y la Quica. Uno de los rápidos famosos para los balseiros era “La vuelta de El Reloj”.

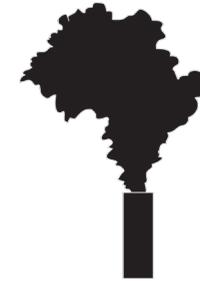
El terremoto de 1960 puso fin al trabajo de los balseiros de los ríos San Pedro y Calle Calle, debido a que la configuración de los ríos fue modificada radicalmente, lo que imposibilitó su navegación. La mejora de otras vías de comunicación, las leyes sobre la protección de los bosques nativos y la modernización de la industria forestal, también fueron provocando que este sistema de transporte de la madera comenzara a extinguirse. Este hito provocó cambios en la navegabilidad del río San Pedro; los derrumbes y la inundación cambian las corrientes del río, lo que le hace perder su funcionalidad como vía de transporte, no pudiéndose continuar con la habitual circulación de las balsas y el gremio de los balseiros (Moya y Vásquez, 2010).

Los ríos Quinchilca y San Pedro fueron las primeras rutas que utilizaron los balseiros para llevar la madera hasta Valdivia, sin embargo, con la llegada del ferrocarril la actividad decayó, y utilizó también este nuevo medio de transporte, acopiándose la madera en la Estación Collilelfu (Diagnóstico Habilitación Estación Collilelfu, Los Lagos, 2011, Juan Pablo Araya).

Capítulo 3.

*La mina de Carbón de Pupunahue
en la historia de los ríos San Pedro y Calle Calle*

Martín Correa Cabrera



Emplazada en la ribera norte del río San Pedro, 7 kilómetros río arriba de la localidad de Antilhue, se emplazan las imponentes estructuras de la antigua mina de carbón de Pupunahue, las que hoy son testigos de su pasado.

La historia de esta mina va de la mano con la historia del carbón en Valdivia, considerada a mediados del siglo XX como una importante zona carbonífera (Aliaga y Sepúlveda, 2009: 11), destacándose junto a ella los yacimientos de Catumutún, Arrau, Máfil, y Millahuilín (Alfaro y Figueroa, s/f: 2). En el territorio sur-austral de Chile, los albores de la historia y la tradición minera remontan su temprana aparición hacia el siglo XVI, época caracterizada por la explotación de oro en los lavaderos de Madre de Dios, y con el devenir del tiempo, emerge la explotación del carbón, la cual “aparece escasamente mencionada en la historiografía, pese a la importancia que tiene en el marco de la industrialización del territorio y la creación de una cultura obrera propia” (ídem, s/f). Este territorio, geológicamente,

está constituido en su parte basal por cuencas portadoras de carbón, como consecuencia del “desarrollo de las potentes secuencias sedimentarias del Terciario Medio” (Helle et al, 1997: 1004).

La explotación del carbón en la cuenca Valdivia-Osorno se inserta en el desarrollo industrial de la región y del territorio, gestión impulsada “tras la creación de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO 1939) y su historia se encuentra íntimamente ligada al desarrollo del ferrocarril y de la agroindustria” (Alfaro y Figueroa, s/f: 2).

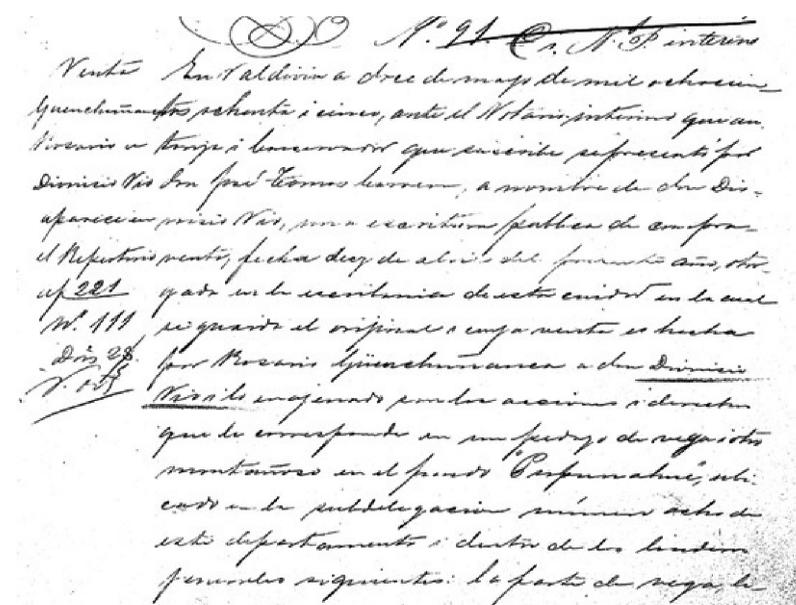
Remontándonos a mediados del siglo XIX, los terrenos donde luego se levantaría la mina de carbón liviano de Pupunahue formaban parte de la extensa Hacienda Pupunahue, cuya actividad era eminentemente agrícola, y que encuentra su origen en la adquisición que hace Dionisio Vío Aburto de las acciones y derechos que tenían un conjunto de familias huilliche sobre sus tierras ancestrales. Nos referimos a las acciones y derechos obtenidas el 28 de mayo de 1883 de Luis y Julián Nagüel sobre dos retazos del fundo Pupunahue, y que deslindan “al norte, la falda del cerro Pupunahue; al este, terrenos de la testamentaria de don Pedro Huenchuñanco, que está señalado con un manzano; al oeste, terrenos de Domingo Prieto, señalado con un poste de pellín; i al sur el río Calle Calle, i el otro retazo compuesto por ocho cuerdas de montaña con frente al río Calle Calle i fondo hasta el estero Máfil”¹⁶, y las acciones y derechos compradas por Pedro Vío a doña Rosario Huenchuñanca el 10 de abril de 1885 correspondientes a un pedazo de vega y otro montañoso también en el fundo Pupunahue¹⁷. En la práctica, la Hacienda Pupunahue se forma de la suma de ambas escrituras y de la adquisición de los derechos de sólo 3 personas, en virtud de las cuales Dionisio Vío se hizo de todo el espacio territorial.

16 Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, Registro de propiedad de 1885, 28 de mayo de 1883.

17 Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, Registro de propiedad de 1885, 10 de abril de 1885.

IMAGEN 17.

Venta Rosario Huenchuñanca a Dionisio Vío, en Archivo Nacional, Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, Registro de Propiedad de 1885, bajo el N°91.



La Hacienda Pupunahue mantiene la actividad agrícola en forma exclusiva hasta los inicios de la década de 1920, momento en que es adquirida por la familia Oettinger, la que desarrolla los primeros intentos para transformar al entonces yacimiento Pupunahue en la mina que llevaría el mismo nombre. Sin embargo, es a partir de la década de 1930 –cuando la iniciativa familiar se transforma en la Sociedad Anónima Los Copihues de Pupunahue– que el yacimiento carbonífero comienza a constituirse en un proyecto carbonífero de mayor envergadura (Aliaga y Sepúlveda, 2009: 17).

Los niveles de explotación del carbón de Pupunahue se van incrementando, y su producto era trasladado por la vía férrea hasta Antilhue, para desde allí continuar su viaje en barco hacia los Altos Hornos de Corral o a la Central Termoeléctrica de Millahuillín, que alimentaba de electricidad a la ciudad de Valdivia y sus alrededores.

De acuerdo al testimonio de Leonardo Moya¹⁸, en ese entonces con “el carbón de Pupunahue se surtía a los vapores que surcaban el río San Pedro y también al ferrocarril de carbón de piedra”.

En la década de 1950 se proyecta el Plan Pupunahue, propuesta conjunta de la Sociedad Anónima Los Copihues de Pupunahue y la Corporación de Fomento, que consideraba la construcción de una planta purificadora de carbón, la producción de coque y otros productos derivados, como gas y petróleo, para abastecer el consumo de las ciudades del sur del país. Tres años después, en 1953, desde el gobierno central se plantea la necesidad de producir combustibles -entre los que se contaba el carbón- para abastecer el desarrollo industrial del país (ibídem, 2009: 25), y es en este contexto que el Proyecto Pupunahue toma las características de ‘plan piloto’, apostando por el éxito del proyecto para luego replicarlo en la zona de Magallanes, lugar en el que se habían realizado prospecciones que daban cuenta de una gran reserva carbonífera.

Las expectativas no eran menores, y la fama del mineral de Pupunahue se expande como reguero de pólvora. La antigua y apacible Pupunahue se ve invadida por olas de obreros y su población en algún momento llegó a dos mil hombres que acudían ofreciendo sus servicios, ya sea para la construcción de la planta o bien para el trabajo en la extracción del carbón. Son los momentos de gloria de Pupunahue.

Sin embargo, la ausencia de mercado y el bajo precio harán que a fines de la década del 50 la producción del carbón entre en crisis a nivel nacional y regional. Sus efectos se hacen sentir rápidamente en Pupunahue, manifestándose con crudeza en el año 1958, con una importante reducción de salarios a los obreros, los que presentarán sus descargos ante la ciudadanía, los organismos de gobierno y, principalmente, ante la Inspección del Trabajo de Valdivia, la que revertirá la decisión de la empresa (ibídem, 2009: 33). Aunque el primer escollo es superado, la crisis del carbón no se declaraba en retirada, al contrario, lo sucedido anunciaba lo que vendría.

18 Historiador local de la comuna de Los Lagos. Entrevista realizada el día 17 de marzo de 2015.

Al poco andar se lleva a cabo en Pupunahue una huelga de brazos caídos, a fin de denunciar la precaria situación en que se encontraban los trabajadores, tanto en seguridad laboral como en sanidad, así como la denuncia de la ausencia de un plan de explotación y de mecanización, entre otros factores. A ello se agregará el que a finales del mes de junio de 1958 se dan por finalizadas las labores de los Altos Hornos de Corral.

La prensa se hace eco de la situación y El Correo de Valdivia titula en abril de 1958: “Planta Pupunahue es solución para que no paralice la Usina. CORFO invertirá 2.570 millones y falta de pago de aportes fiscales atrasa las obras”. Por su parte, la Corporación de Fomento -a través de un oficio- hace presente al Senado que “La Planta de Carbones Livianos de Pupunahue puede ser la solución para evitar la paralización de la Usina de Corral”, y el 5 de septiembre el Vicepresidente de CORFO -luego de hacer un recorrido por la planta- sentenciaba: “Sería absurdo paralizar Pupunahue” (Diario el Correo de Valdivia, en ‘Memorias bajo tierra’, Aliaga y Sepúlveda, 2000:62).

IMAGEN 18.

El Correo de Valdivia, 4 de abril de 1958. Aliaga y Sepúlveda, 2009.



Aun así, se respiraba un ambiente de crisis, y la alarma del potencial cierre de Pupunahue llegaba a todos los rincones de Valdivia y sus alrededores. Era tema obligado en las tertulias, en el campo y en la ciudad, sobre todo en aquellos poblados que resistían a orillas del río San Pedro, en los que convivían los pobladores que allí residían como herencia de sus antepasados y los que habían llegado a trabajar en el carbón.

Por su parte, en noviembre de 1958, El Correo de Valdivia denuncia en sucesivos titulares: “Paralización de Pupunahue sería una medida inaudita”, “Inquietud ante posible paralización de las obras de Pupunahue”, “Paralización de Pupunahue nos privaría de una poderosa herramienta de progreso”. El destino de Pupunahue rebasa los límites regionales y comienza a ser preocupación nacional, llegando a las puertas de La Moneda en el año 1959, lugar en el que el presidente Jorge Alessandri Rodríguez recibe múltiples misivas solicitando la mantención del mineral de Pupunahue y propuestas para la continuidad de sus obras.

Imagen 20. Mina de Pupunahue. 1959. En “Proyecto Reciclaje Planta Purificadora de Carbones Los Copihues”, Oscar Andrés Balocchi Castillo, UACH, 2010.

Sin embargo, a medida que avanzan los meses, continuarán los despidos del personal de la mina. Don Tito Sepúlveda, minero de Pupunahue, relata en la obra “Memorias Bajo Tierra”, su recuerdo de aquellos duros momentos:

El cierre de la planta fue de repente, todos estábamos confiados de que ahí íbamos a tener trabajo para años, de repente llegó no más el aviso, no se supo qué pasó, si fueron la políticas, qué fue, qué pasó, nada. Sacaron todo, sacaron camiones, todos los días nosotros cargábamos camiones, con ladrillos, sacaron todo. Quedó el edificio no más. [...]

Hubiera andado un poquito así siquiera, yo habría dicho ‘caminaron, trabajaron’, pero no, desarmaron todo lo que estaba instalado. Más encima para el sismo eso se movió, entonces dijeron que los hornos se habían juntado y que no podía seguir la planta, que había que desarmarla. Vinieron los mismos técnicos, ingenieros que hicieron ese trabajo, y revisaron todo, dijeron ‘está la mitad en estado de seguir trabajando y después construir el otro resto’, porque era una cosa grande, ahí no iban a trabajar ni mil obreros, ni dos mil obreros... según los cálculos es que iban a haber cuatro mil obreros, entre la planta y la mina de carbón, porque la mina tenía que seguir trabajando para alimentar la planta, porque todo eso iba a salir del carbón (Aliaga y Sepúlveda, 2009: 37-38).

Efectivamente, por decisión del gobierno central, el proyecto Pupunahue es congelado y no se invierte el capital que estaba destinado originalmente. En la práctica, la ausencia de apoyo del gobierno central significó la muerte lenta de Pupunahue. Se contrató una asesoría técnica al gobierno alemán, a fin de buscar alternativas para el yacimiento, pero la decadencia de Pupunahue parecía no tener vuelta atrás.

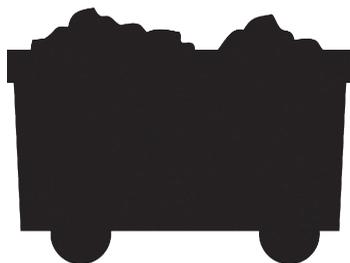
En abril de 1960 se reinician las labores, que se encontraban detenidas desde octubre de 1959 y, como sino del destino, a las 15:11 horas del día 22 de mayo, recién un mes después de que Pupunahue renacía, sus obras son gravemente afectadas por el terremoto que asoló la región sur del país, catástrofe que se vio acrecentada por la salida del Riñihue en agosto del mismo año, que -en desbocada carrera por el río San Pedro hacia abajo- inundó parte importante de sus instalaciones.

No obstante lo anterior, el esforzado minero de Pupunahue continuaba extrayendo el carbón de las entrañas de la tierra, y una nueva catástrofe se deja caer en Pupunahue, cuando en diciembre de 1962 se declara un incendio de grandes proporciones en su interior.

En la práctica, a estas catástrofes naturales se suma el abandono que el mineral de Pupunahue sufrió por parte del Presidente Jorge Alessandri, quien personalmente no le veía viabilidad al proyecto y le retiró el apoyo gubernamental. Así pasaban los años, y se continuaba extrayendo carbón, ahora sólo para cubrir las necesidades básicas de los habitantes de Valdivia.

Pupunahue se resiste a morir, y así llega el año 1981, cuando la Compañía de Carbones Valparaíso reanuda las faenas, rebautizando el yacimiento como “El Laurel”, el que haciendo un guiño a lo que había sido su historia de calamidades, en el año 1986 es inundado y sus obras nuevamente abandonadas. Pero Pupunahue resiste una vez más, como lo hizo a lo largo de su historia, y en el año 1986 es comprada por la Compañía Minera San Pedro de Catumutún, empresa que al amparo de CORFO destinó sus primeros tiempos a hacer sondajes y prospecciones mineras.

Diez años después, en 1996, recomienza la explotación del yacimiento en el sector de Mulpún, muy cerca de las antiguas instalaciones de Pupunahue, encontrándose carbón de altísima calidad y de gran espesor, “mucho mejor de lo que nosotros estimábamos”, relata el gerente de la mina don Eduardo Gantz, en la obra “Memorias Bajo Tierra”.



Sin embargo, lo que prometía ser la mayor riqueza del mineral –su espesor y calidad– pasó a ser el gran problema, pues las galerías construidas en el macizo de carbón –haciendo gala de la alta capacidad de combustión del mineral– sufrieron un incendio en su interior el año 2001, que se volvió incontrolable.

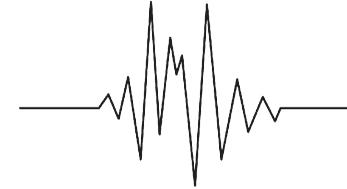
Pupunahue nuevamente fue abandonada, hasta la actualidad¹⁹, pero su estructura aún permanece en pie, como mudo testigo de un pasado presente, esperando nuevos rumbos, nuevos proyectos, negándose a morir, saludando en silencio a quienes navegan río abajo por el San Pedro. Todos los antecedentes aquí expuestos han hecho que la Ruina Carbonífera Pupunahue La Mole esté en Proceso de Solicitud de Declaratoria de Monumento Nacional, en estudio ante el Consejo de Monumentos Nacionales (Waisblut, 2014: 27).

¹⁹ Según el catastro realizado en el estudio “Diagnóstico del Patrimonio Cultural Región de Los Ríos”, las minas de Pupunahue en Máfil se encuentran bajo la administración de la Armada (Ministerio de Obras Públicas, 2010: 108).

Capítulo 4.

1575 y 1960: Terremotos y Riñihuaños que afectaron al valle de los ríos San Pedro y Calle Calle

Patricio Contreras Fuentes



a) 1575

“Y pocas veces a suscedido en el mundo es el caso que catorze leguas el río arriba de la ciudad de Valdivia la boca del desagadero de la laguna que se dice rreynigua tiene esta a la laguna sesenta leguas de circunferencia cayo un cerro con el grande temblor y bino cayendo de un alto de la cordillera y tapo la boca del desagadero y madre del río como una cuadra de largo y otra de ancho y cerca de treinta estados en alto como debajo diez o doze casas con sus moradores” [sic].

Relación del terremoto que asoló las ciudades chilenas en 16 de diciembre de 1575. Biblioteca de la Real Academia de Historia, Colección Jesuitas, Tomo 102, en Araya, 2015.

El relato que encabeza este capítulo corresponde a una crónica realizada a propósito del deslizamiento de terreno que bloqueó el río San Pedro, luego del terremoto que tuvo lugar en Valdivia el 16 de diciembre de 1575. Según relata el texto, dicho evento natu-

ral –ocurrido en el desagüe del lago Riñihue²⁰– causó inundaciones y afectó a la población circundante de ese territorio. Casi 500 años después, en 1960, este represamiento de las aguas producto de un deslizamiento de terreno, se repetiría y sería conocido como Riñihuazo.

Otra crónica escrita por el entonces corregidor de Valdivia, Pedro Mariño de Lobera, señala refiriéndose al terremoto que:

Al fin deste mismo año de 1575 estando la ciudad de Valdivia en la mayor prosperida que jamás había estado y la jente a los principios de su quietud y contento, quiso nuestro Señor que le durasen poco los solaces acumulando nuevos infortunios a los pasados. Sucedió pues en 16 de diciembre viernes de las cuatro temporas de Santa Lucía, día de apisición de luna hora y media antes de la noche que todos descuidados de tal desastre, comenzó a temblar la tierra con gran rumor y estruendo yendo siempre el terremoto en crecimiento sin cesar de hacer daño [sic] (Mariño de Lobera, 1860: p 341).

Tal como relata Carlos Rojas en su libro “Valdivia 1960, entre aguas y escombros”, el terremoto de 1575 es el primer sismo relativamente bien documentado que azotó a la zona de Valdivia una vez llegados los españoles a territorio chileno. Este sismo dejó en ruinas todas las localidades pobladas de aquel entonces en el sur de Chile (Imperial, Villarrica, Valdivia, Osorno y Castro), es decir, en una longitud de más de 300 km. Según información del Gobernador de Chile, en Valdivia murieron más de 20 personas, un número

20 El lago Riñihue es el último de una cadena de lagos que tiene la siguiente trayectoria: se origina en el extremo poniente del lago Lacar con el nombre de río Huahum, cruza la frontera en el paso Huahum para caer luego en el extremo suroriental del lago Pirehueico, que tiene, igual que el lago Lacar que le antecede, una forma elongada de manifiesto origen glacial, de fiordo interior. El río Fui que constituye el emisario de ese lago, va a reunirse con el río Neltume, que es el emisario del lago homónimo, para juntos caer con el nombre de Llanquihue en el extremo sureste del lago Panguipulli. El lago Panguipulli es uno de los más grandes de la hoya y su desagüe se produce a través del río Enco, cuyo origen se encuentra también en el extremo sureste y corre hacia el sur hasta vaciarse en el extremo oriental del lago Riñihue. Finalmente, toda la serie de estos cuerpos lacustres se evacua a través del río San Pedro.

enorme si se considera el tamaño de la población que existía en esa época: 230 habitantes (Guarda 2001 en Rojas 2010). Respecto de este terremoto que destruyó las ciudades del sur, afectando desde Concepción hasta Chiloé, Lobera relata que:

Sucedió entonces una calamidad hartó más estupenda de ver, que fácil de escribir ni pintar. Y fue que se levantó un terremoto tan furioso que parecía se assolaba el mundo, donde apenas se podía discernir cual hacía mayor ruido: o el llanto y grito de la gente o el mesmo estruendo del temblor que era horrible. Fue tal la fuerza con que vino, que dejó la ciudad arruinada sin quedar edificio que no cayese todo o la mayor parte, y lo que estaba por caer, que era bien poco, no faltó otro infortunio que lo acabase, porque salió la mar de sus límites bramando más que leona y entrándose por la tierra hizo estragos (Mariño de Lobera, 1860: p 340).

El mismo cronista continúa, ahora refiriéndose al deslizamiento de terreno, que “cayó a esta coyuntura un altísimo cerro que estaba a catorce leguas de la ciudad y extendiendo la machina de su corpulencia se atravesó en el gran río de Valdivia [San Pedro] por la parte de la profunda laguna de Anigua [Riñihue], cerrando su canal de suerte que no pudo pasar gota de agua, por la vida de su ordinario curso” [sic].

“El desplome de los cerros próximos a la salida del lago Riñihue formó una represa natural que fue acumulando gran cantidad de agua, hasta que en abril de 1576 se desbordó en impresionante avalancha. El tiempo que se demoró en gestar el inminente desastre, permitió que los españoles tomaran resguardo apartándose del territorio amenazado y desplazándose a terrenos en altura. La población indígena no corrió la misma suerte, ya que al momento del estrepitoso desborde fueron arrasados por la furia de las aguas” (Antonio Gastelú, grandes terremotos en Chile)²¹

21 http://www.poesias.cl/grandes_terremotos_en_chile.htm

Rojas señala que: “en abril de 1576 los deslizamientos fueron sobrepasados por las aguas, generándose una inmensa avenida que recorrió el valle del río hasta su desembocadura en la bahía de Corral”. “La altura de las aguas habría llegado a 10 metros sobre el nivel de río” (Castedo 2010). Lobera describe así el evento ocurrido en la gran laguna de Renigua a los seis días del mes de diciembre de 1575:

Habiendo pues durado por espacio de cuatro meses y medio por tener cerrado el desagadero con el gran cerro que atravesó en él; sucedió que al fin del mes de abril del año siguiente de 76 vino a reventar con tanta furia como quien había estado el tiempo referido hinchándose cada día más de suerte, que toda el agua que había de correr por el caudaloso río la detenía en sí con harta violencia. Y así por eso como por estar en lugar salió bramando y hundiendo el mundo sin dejar casa de cuantas hallaba por delante que no llevase consigo. Y no es nada decir que destruyó muchos pueblos circunvecinos anegando a los moradores y ganados, más también sacaba de cuajo los árboles por más arraigados que estuviesen. Y por esta avenida a media noche cojió a toda la jente en lo más profundo del sueño anegando a muchos en sus camas, y a otros al tiempo que salían despavoridos. Y los que mejor libraban era aquellos que se subieron sobre los techos de sus casas, cuya armazón era de palos cubiertos de paja y totora como es costumbre entre los indios. Porque aunque las mismas casas eran sacadas de su sitio, y llevadas por la fuerza del agua, como si fueran y así los que iban encima podían escaparse mayormente siendo indios, que es jente mui cursada en andar en el agua. Más hablando de los de la ciudad de Valdivia había tanto que decir acerca desto que excedieron la materia a lo que sufre el instituto de la historia.

Estando en esta ciudad a esta coyuntura el capitán don Pedro de Lobera por corregidor de ella, el cual teniendo muchos días antes este suceso había mandado a la jente que tenía sus casas en la parte más baja de la ciudad que era el

pie de la loma donde está el convento del glorioso patriarca San Francisco, se pasase a la parte mas alta del pueblo; lo cual fue cumplido exactamente por ser cosa en que le iba tanto a cada uno. Con todo eso cuando llegó la furiosa avenida puso a la jente en tan grande aprieto que entendieron no quedara hombre con la vida, porque el agua iba siempre creciendo de suerte que iba llegando cerca de la altura de la loma, donde está el pueblo; y por estar todo cercado de agua no era posible salir para guarecerse en los cerros si no era algunos indios, que iban a nado de los cuales morían muchos en el camino topando en los troncos de los árboles, y enredándose en sus ramas; y lo que ponía más lástima a los españoles era ver a muchos indios que venían encima de sus casa, y corrían a dar consigo a la mar, aunque algunos hechaban a nado y subían a la ciudad como mejor podían.

Esto mismo hacían los caballos, y otros animales, que acertaban a dar en aquel sitio procurando guarecerse entre la jente con el instinto natural que les movía. En este tiempo no se entendía otra cosa, sino en disciplinas, oración, y procesiones, todo envuelto en hartas lágrimas para vencer con ellas la pujanza del agua, apalacando al Señor que la movía. Cuya clemencia se mostró allí como siempre poniendo límite al crecimiento a la hora de medio día porque aunque siempre el agua fue corriendo por el espacio de tres días, era esto al peso a que había llegado a esta hora que dijimos, sin ir siempre en mas aumento como había ido hasta entonces. Y entenderáse mejor cuan estupenda y horrible cosa fue la que contamos suponiendo que está aquel contorno lleno de quebradas y ríos, y otros lugares, tan cuesta abajo por donde el agua iba con mas furia que una jara, que con esos desagaderos no podría tener el agua lugar de subir a tanta altura, no fuera tan grande el abismo que salió de madre. Finalmente fue bajando el agua a cabo de tres días, habiendo muerto más de mil y doscientos indios, y gran numero de reses sin contarse aquí la destrucción de casas, chacras y huertas, que fuera cosa inaccesible [sic] (Mariño de Lobera, 1860: p 322).

b) 1960

IMAGEN 19.

Valdivia después del terremoto de 1960. La imagen muestra el sector donde actualmente se ubica la conocida Feria Fluvial de Valdivia. Dirección Museológica Universidad Austral de Chile.



Hernández Parker en su libro “Catástrofe en el Paraíso” nos señala:

El territorio sureño se había sumergido en el mar o se había levantado con la fuerza ígnea que hierbe en el interior de la Tierra. La Isla Grande de Chiloé tenía el 60% de sus viviendas destruidas, Valdivia el 55%, Angol el 50%, Concepción el 45%. Reventaron los baños termales; se retorcieron los rieles; gritaron su pavor los enfermos en los hospitales cuyos muros cayeron a pedazos y gigantescas olas se llevaron barcos, lanchas, flotas de pescadores de ostras y cubrieron las vegas agrícolas con el agua salobre de mar. Y allá en el “techo” de Valdivia, a 90 km por el camino serpenteado del río San Pedro y a 150 m sobre el nivel de mar, se empezaba a hinchar la panza siniestra de Riñihue (Hernández Parker, 1960, p.51).

El domingo 22 de mayo, a las 15:11 hrs, la ciudad de Valdivia y sus alrededores fueron sacudidos de forma devastadora, pues se produjo el peor terremoto registrado en la historia de la humanidad, con una magnitud de 9.5° en la escala de Richter (representa la energía sísmica liberada), quedando totalmente arrasadas vastas zonas del sur de Chile. Los valdivianos descansaban tras el almuerzo dominical, y cuando aún no daban las tres de la tarde, un brusco temblor alertó a la población. Muchas fueron las personas que salieron de sus casas, pero luego de algunos minutos, el movimiento se detuvo por completo, las personas se lograron tranquilizar y regresaron a sus casas.

A las 15:11 hrs la tierra se comenzó a mover cada vez con más violencia, a tal punto que impedía que las personas se mantuvieran en pie, la fuerza del sismo era tal que pronto las construcciones comenzaron a colapsar. Los gritos de los aterrados valdivianos se entremezclaban con el fuerte ruido subterráneo que acompañaba el movimiento. Muy pronto las calles comenzaron a agrietarse y hubo un gran desplazamiento de tierra hacia el río. Los servicios básicos colapsaron casi de inmediato. Esta situación caótica duró cerca de seis minutos, que parecieron interminables para quienes vivieron el terremoto. Al cabo de algunos minutos, si bien es cierto, la Tierra se seguía moviendo, ya era con menos intensidad. Sin embargo, lo peor estaba por venir.

Una de las consecuencias más peligrosas del sismo sólo quedó en evidencia un par de días después, cuando los habitantes de la zona creían que lo peor había pasado. El desagüe del río Riñihue hacia el río San Pedro se había tapado, lo que amenazó con inundar pueblos y la parte baja de Valdivia. En dos meses un gigantesco despliegue humano encabezado por el ingeniero Raúl Sáez logró evitar la tragedia en lo que se conoció como la “Epopéya del Riñihue”. El terremoto arrojó en cifras un total de 2.300 personas muertas y 3.000 resultaron heridas, mientras que 2.000.000 perdieron su hogar²².

22 http://www.sismo24.cl/500sismos/600pdf/_Terremoto%20de%20Valdivia_1960.pdf. Recuperado el 15 de mayo del 2016.

Este fue el gran terremoto de 1960, cuyo epicentro se ubicó mar adentro, entre 130 y 180 km al oeste de Valdivia. La gran catástrofe de magnitudes históricas sería triple: terremoto, maremoto y riñihuazo. Los terremotos ocasionaron espectaculares cambios de nivel. Un hundimiento tectónico de más de 1.5 m ocurrió en la región de Valdivia, mientras que más al norte la costa se levantó más de un metro. Se produjeron importantes deslizamientos y en algunas regiones fue notable la consolidación del terremoto y el asentamiento de suelos blandos. El lago Riñihue obstruyó su desagüe por el deslizamiento de tres grandes masas de tierra, poniendo en peligro la ciudad de Valdivia ante la eventual evacuación repentina de las aguas embalsadas. Dos días después del terremoto, el 24 de mayo, el volcán Puyehue, a 200 km del epicentro, inició una erupción que duró varias semanas. El volcán Puyehue forma parte, junto con el Cordón del Caulle y la Cordillera Nevada, de un sistema volcánico denominado Complejo Volcánico Puyehue-Cordón Caulle (CVPCC). Según los últimos estudios el volcán que entró en erupción fue el Cordón de Caulle y no el Puyehue como popularmente se cree (Flores 1999, en Hernández 2011).

IMAGEN 20 a.

Deslizamiento de terreno ocurrido en el río San Pedro luego del terremoto de 1960; es conocido como Taco 3. La fotografía es del año 2015.

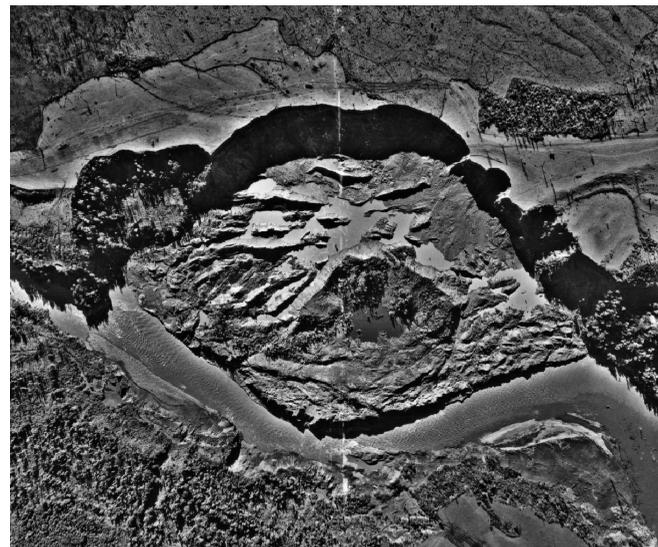


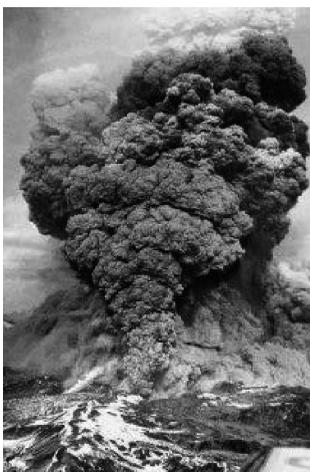
IMAGEN 20 b.

Deslizamiento de terreno ocurrido en el río San Pedro luego del terremoto de 1960; es conocido como Taco 3. Fotografía aérea FACH 1961.



IMAGEN 21.

Cordón Caulle en erupción tras terremoto de 1960.



El terremoto gigante de 1960, con una ruptura de 1000 km de largo, entre el golfo de Arauco y la Península de Taitao, a lo largo de la zona de interface entre la placa de Nazca y la placa Sudamericana, produjo tres deslizamientos que represaron por dos meses el cauce del río San Pedro cerca de la desembocadura del lago Riñihue (llamados “tacos” 1, 2 y 3). El represamiento significó una seria amenaza para los asentamientos humanos localizados aguas abajo (unos 60.000 habs.), incluyendo la ciudad de Valdivia. Afortunadamente, el desastre se evitó gracias a la apertura controlada del cauce. Existen evidencias históricas de la ocurrencia de un proceso similar gatillado por el terremoto de 1575 en el mismo sector. Trabajos previos han localizado, sobre la base de evidencia geomorfológica, las huellas de dicho deslizamiento. Se trata de un gigantesco escarpe con depósitos de deslizamientos, de 2.6 km de largo, emplazado en la ribera sur del río. Fuentes históricas primarias, datación geomorfológica y análisis geomorfométricos, proponen que el deslizamiento de 1575 tuvo en realidad una dimensión menor y se localizó en la ribera norte del río (Araya, 2015).

IMAGEN 22.

Ubicación tacos producidos en fenómeno conocido como Riñihuazo tras terremoto 1960.

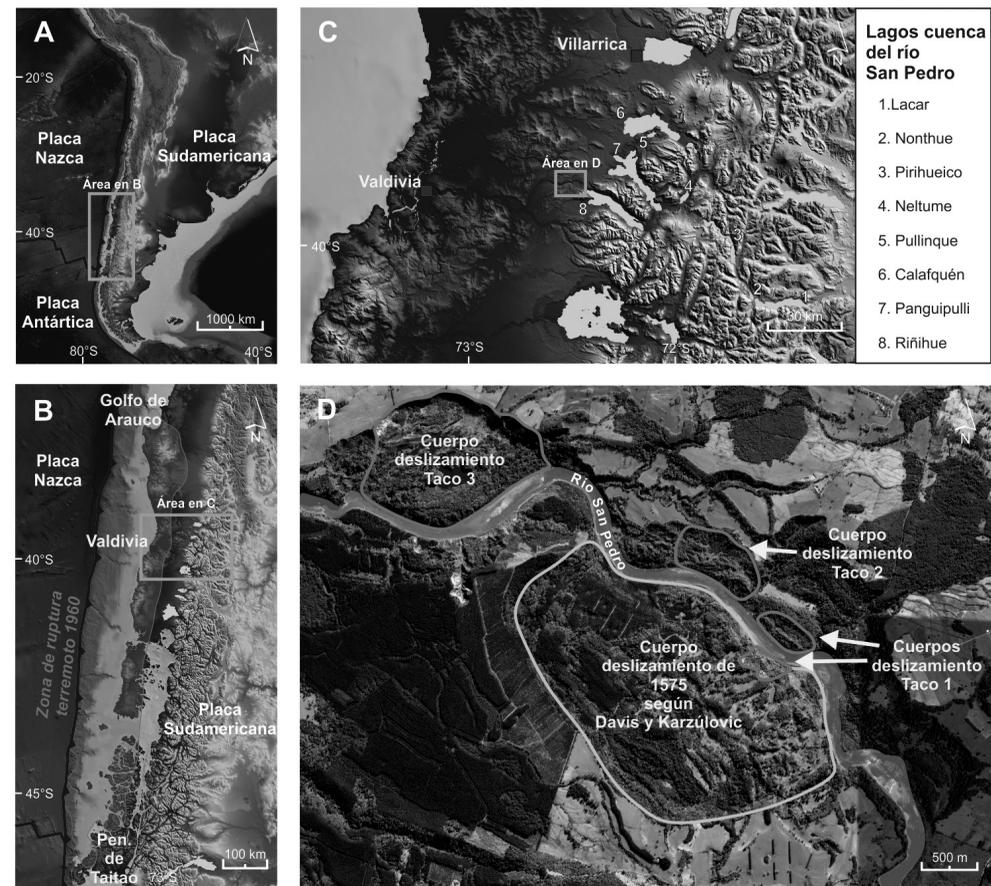


Figura elaborada por Cristian Arava Corneio

IMAGEN 23.

Descripción tacos producidos en río San Pedro tras terremoto 1960.

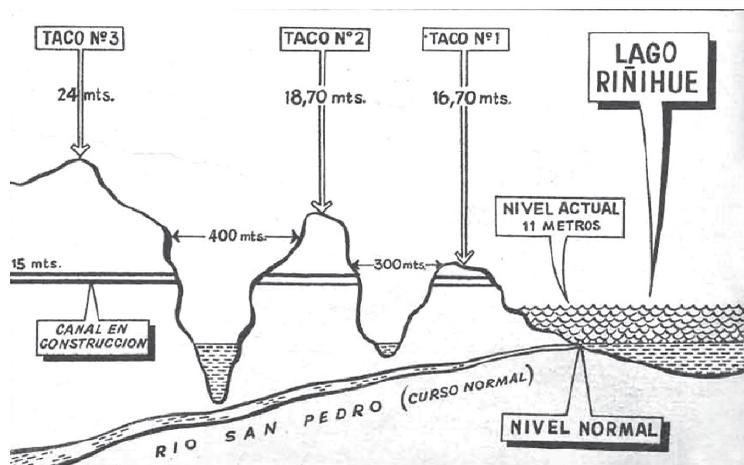
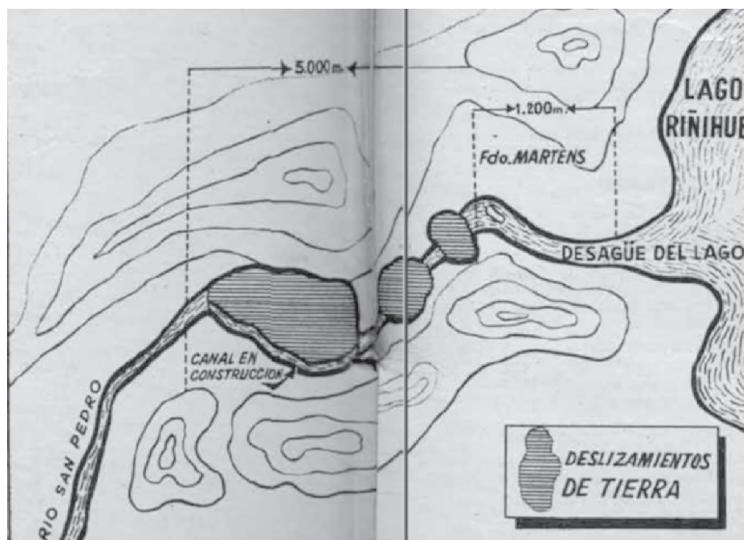


IMAGEN 24.

Gráfica vista aérea de tacos producidos en río San Pedro tras terremoto 1960.



El más pequeño de estos deslizamientos (taco 1) tenía 400 metros de largo, 300 metros de ancho y una altura de 26 metros (involucró la remoción de 2×10^6 m³). El taco 2, segundo en tamaño, tenía 700 metros de largo, 600 metros de ancho y 32 metros de altura (transportó 6×10^6 m³). El más grande de estos deslizamientos medía 2km de largo, 1 km de ancho y 43 m de altura (removió cerca de 30×10^6 m³ de sedimentos pobremente consolidados).

Esto significó una seria amenaza para los asentamientos humanos de Riñihue, Antilhue, Los Lagos y Valdivia, pero gracias a la intervención de ingenieros de ENDESA y a la hazaña de cientos de obreros provenientes de los fundos madereros cercanos, se realizaron las obras de despeje de los tacos en un hecho denominado Riñihuazo.

IMAGEN 25.

Vista de la municipalidad durante la inundación provocada por el desborde del lago Riñihue, como consecuencia del terremoto de mayo de 1960. Rescatada de <http://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/w3-article-53574.html>



La Operación Riñihue comenzó el 25 de mayo de 1960 y terminó el 10 de agosto de 1960 (ENDESA, 1962).

El Correo de Valdivia, en su primera publicación luego de la tragedia (26 de mayo), perfila la situación como algo leve y que no iba a traer grandes consecuencias a los pueblos ribereños del río San Pedro, Quinchilca, Calle Calle y Valdivia, pero con el correr de los días esta noticia va adquiriendo mayor importancia al dimensionarse el peligro que conllevaba la no circulación de las aguas. Una vez sabido el episodio se trasladan al lugar ingenieros, técnicos, choferes y obreros de la Empresa Nacional de Electricidad Sociedad Anónima (ENDESA), la Corporación de Fomento (CORFO) y el Ministerio de Obras Públicas. El equipo especializado estaba compuesto por seis ingenieros, quince topógrafos y doscientos obreros a los que posteriormente se les suman trabajadores requisados de los fundos que colindaban con dicho río. La inexperiencia en esta labor llevó a probar varios métodos y a ensayar todas las sugerencias para así evitar que los derrumbes cedieran a la presión del agua.

IMAGEN 26.

Trabajos en desagüe de aguas represadas en el evento natural conocido como Riñihuazo. Jalabert 2012.



Con el correr de los días se informa que la Operación Riñihue tendría como objetivo construir un nuevo cauce para el río San Pedro, donde se toman medidas como el cierre de la salida del lago Calafquén al Panguipulli, formando diques parciales en las dos islas cercanas a la salida e ingeniándose un dique con troncos de árboles trabados para cerrar la salida del lago Pirehueico (Castedo, 2000). Con esto se logró evitar la entrada de unos 400.000.000 m³ al lago Riñihue (Rojas, 2010). Finalmente, en la última semana de julio se logra vaciar la mitad del agua acumulada desde el día del terremoto, hecho que confirma el éxito de la Operación Riñihue tras dos meses de incesante trabajo. Sin duda, este hecho puso a prueba a los organismos gubernamentales, convirtiéndose en una hazaña debido a la inexperiencia en esta materia y a modo de reconocimiento se les entrega la “Condecoración Riñihue” con la cual asumen el calificativo de héroes legendarios (Hernández, 1960).

IMAGEN 27.

Revista Ercilla 1960. Epopeya del Riñihue, Luis Hernández Parker.

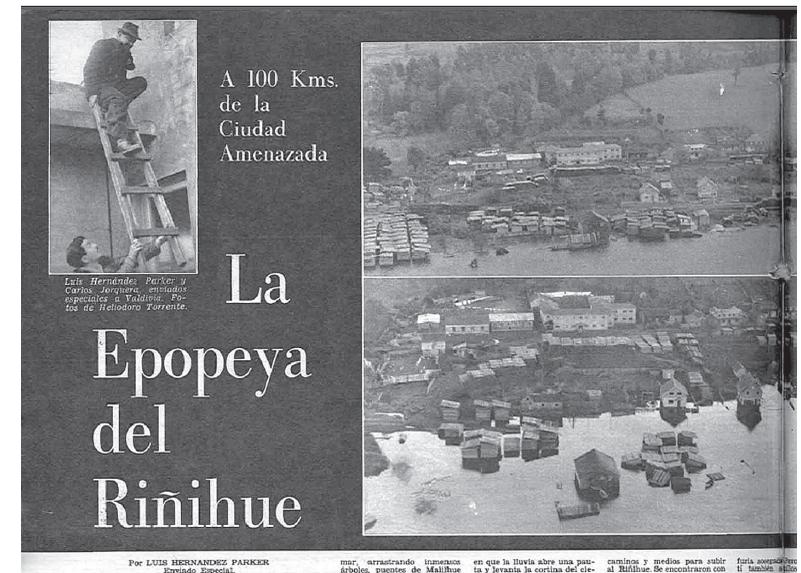


IMAGEN 28.

Obreros Riñihuazo, imagen documental La Respuesta de Leopoldo Castedo. El historiador Leopoldo Castedo viajó a la zona y en su libro testimonial “La hazaña del Riñihue” cuenta que ingenieros, técnicos y numerosos obreros que trabajaban en la instalación de la planta eléctrica el Pullinque, 12 km al norte del lago Panguipulli, instalaron su campamento en las pocas superficies cerca del antiguo cauce del Riñihue.



El historiador resalta a “Raúl Sáez al frente de este verdadero ejército de esforzados trabajadores”. Su hijo, el ingeniero Juan Carlos Sáez, relata que su padre estuvo esos dos meses en el barro con los demás ingenieros y obreros, y que en las pocas ocasiones en que mencionaba lo ocurrido destacaba que los héroes eran todos los obreros, que estuvieron día y noche.

Los trabajos de desarrollaron con 27 bulldozers que a ratos se enterraban con la lluvia. Entonces se continuaba paleando a pie. Los habitantes acamparon en los cerros y por las noches se veían las

luces de sus fogatas. Los trabajos fueron objeto de polémica y el 21 de julio el Presidente envió una carta abierta defendiéndolos. Permitirían, dijo, “que las aguas rebasen por terreno firme y no removido, como ocurriría en el caso de no efectuarse las obras que ahora se impugnan con tan injustificado como censurable escándalo”.

Finalmente, entre el 24 y 26 de julio, se produjo la salida controlada. Hernando Cerda tenía 19 y dice que se quedó en su casa de Valdivia junto a su abuelo, porque tenían un bote a remos: “Era torturante cuando las autoridades a diario nos advertían que se venía el ‘riñihuazo’. Hasta que, un día, las aguas llegaron tranquilas a los barrios: Las calles Bueras y Cochrane eran una Venecia más” (Castedo 2010).

c) 2016

El Río San Pedro es para la región de Los Ríos un área de alto valor de conservación tanto por su patrimonio natural como cultural, sobre todo porque que guarda en la memoria de sus habitantes altos niveles de conciencia referido a los peligros naturales, principalmente por lo sucedido en el terremoto de 1960 y el posterior Riñihuazo.

Es este el contexto que hace entender el riesgo que un proyecto hidroeléctrico puede tener en el río San Pedro. El proyecto “Central Hidroeléctrica San Pedro” fue presentado por la empresa Colbún a evaluación ambiental el 30 de octubre de 2007, en medio de una cuestionada institucionalidad ambiental donde primaron criterios y presiones políticas. Un antecedente notorio en la irregularidad de la evaluación ambiental de este proyecto es el pronunciamiento conforme y sin observaciones del Servicio Nacional de Geología y Minería (Sernageomin), el principal organismo del estado encargado de revisar estas materias.

El 2015, Colbún presentó un estudio referente a las adecuaciones y modificaciones realizadas al proyecto presentado el 2008, señalando que no se modifican las condiciones ambientales sino sólo el área

de la presa. La nueva información aportada por la empresa quiere despejar las dudas respecto del riesgo, pero ingresa a evaluación sólo la modificación de la presa y sus obras, y no considera el embalse. Esta nueva información aportada por la empresa no despejó las dudas respecto del riesgo, por lo que SEA puso término anticipado al procedimiento de evaluación de impacto ambiental²³.

Afirmaciones como las que Colbún realiza en su página web: “El embalse no aumenta la posibilidad de provocar deslizamientos en la zona de los tacos del Riñihuazo, porque el agua del embalse imprime una fuerza contraria a un deslizamiento”, ha generado alerta en la población.

Este río presenta una alta recurrencia de derrumbes y movimientos en masa, lo que queda expresado en que el movimiento en masa más grande generado en el terremoto de 1960, denominado “taco 3”, removió cerca de 32 millones de metros cúbicos de sedimento e hizo subir el lago Riñihue en 20 metros. Si bien la empresa afirma que esta represa sólo aporta un 1% de agua al embalse natural generado por un posible Riñihuazo y que ese porcentaje es posible de ser evacuado en un día, no considera dos aspectos fundamentales y no se hace cargo de ellos por no considerarlos de su responsabilidad y entregárselos a la naturaleza. Un taco formado por un nuevo y posible terremoto como el de 1960 podría acumular en condiciones similares a las de ese entonces cerca de 5 mil millones de metros cúbicos de agua. Al abrir el taco y liberar el agua, ésta comenzaría a fluir tal como en 1960 ya no como un líquido sino como una gran masa de sedimentos, troncos y rocas cuyo volumen y fuerza no ha sido calculado por el EIA ¿Qué pasará si esto ocurre y se estrella contra la presa?

Ante esto, Colbún expone lo siguiente “¿Qué pasa en caso de terremoto? Este sector tiene un suelo distinto al que tiene 6 km más arriba donde está el lago Riñihue, entonces, río arriba está este suelo que es de tipo de formación de morrenas, son suelos formados por empuje de los glaciares y suelo suelto y esta zona donde estamos es súper firme, la otra zona no, son distintos los suelos, la presa está firme ¿qué puede pasar más arriba? No somos dios, no sabemos” (Presentación empresa Colbún, 2015)

Los desastres naturales en Chile son frecuentes; ya sean de carácter volcánico, sísmico o remociones en masa, que incluyen aluviones, deslizamientos, flujos de barro y detrito, etc. Estos eventos constituyen un riesgo para la población y es una materia que la ciudadanía también debe asumir desde un rol activo en lo que refiere a la formación y toma de conciencia. Sin duda, el estudio y zonificación de los peligros geológicos a escalas adecuadas es una materia en la que el país tiene una tarea pendiente. La reducción de riesgo debe incorporar la vinculación de estas zonificaciones con la decisión de realizar intervenciones y construcciones en áreas de peligro.

En ese marco es que surgió un movimiento ciudadano, que alerta a los antecedentes científicos, políticos y económicos de este proyecto y del territorio, se instala como actor clave para articular acciones y resaltar incompatibilidades territoriales. El despliegue de actividades económicas no sólo dependerá de la voluntad de intereses privados, sino también de la conciencia y acción de la producción local y comunitaria; los territorios ya no son más paisajes del progreso.

23 Luego de que los servicios públicos participaran en la evaluación y ante la falta de información relevante y esencial para ser evaluado el proyecto, primó este informe: <http://infofirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=e2/78/58df7f85ad0cab2c7c317cfc428c1daad008>

Capítulo 5.

Relatos del ferrocarril junto a los ríos San Pedro y Calle Calle

Roberto Concha Mathiesen

*El calendario afloja
por las ruedas del tren
los números del año
sobre el filo del riel.
Más vueltas dan los fierros,
más nubes en el mes,
más largos son los rieles,
más agrio es el después.*

Run Run, Violeta Parra



Al recorrer el valle que baja desde el lago Riñihue hasta Valdivia, se asoman junto al camino innumerables vestigios de una época en que el ferrocarril operaba como principal engranaje del progreso²⁴. Las vías férreas penetraron bosques y campos, abriendo paso a la modernidad, así como al control desplegado desde los distantes centros urbanos. Las estaciones que se iban creando junto a la vía transformaron los asentamientos preexistentes, desplazando pue-

24 “El ferrocarril en la región fue un sueño largamente esperado producto del alto impacto que podría generar en las alicaídas economías locales y de potenciar el incipiente mercado regional” (Ministerio De Obras Públicas De Chile, 2010: 117).

blos, haciéndolos nacer o dejándolos en el olvido cuando quedaban lejos del pulso ferroviario²⁵.

Hoy en día las vías férreas y las estaciones junto al Calle Calle sólo se reaniman en ciertos momentos del año, cuando hay recorridos turísticos en locomotora. Entonces las ruedas del tren tañen los rieles como bordonas de una guitarra y las estaciones vuelven a la vida, con el bullicio de pasajeros y vendedores... pero sólo son escenas del ocaso ferroviario. Algunas estaciones, carros y locomotoras han sido reciclados, ya no para el transporte cotidiano sino como patrimonio, atractivo turístico, objeto recreativo o espacio cultural.

El ferrocarril valdiviano que corría paralelo al río Calle Calle, y el trasandino San Martín, paralelo al San Pedro, no sólo dejaron una huella material, sino también recuerdos e imaginarios en los habitantes del territorio. De acuerdo con el historiador local Leonardo Moya, hasta fines del siglo XIX predominaba el transporte fluvial por el lecho del Calle Calle, de modo que la llegada del ferrocarril cambió profundamente el paisaje, en su geometría, su ritmo y en sus dinámicas sociales y económicas.

Luis Yáñez, historiador aficionado de Los Lagos, señala que el tren “marcó el desarrollo de nuestra comuna. Si esta comuna es cien por ciento... sus raíces son ferroviarias. Aquí llegó mucha gente con el tema ferroviario [...] El desarrollo de la comuna fue a raíz de la llegada de ferrocarriles, justamente, o sea ahí se desarrolló bien todos los caseríos” (entrevista a Luis Yáñez, 19 de marzo 2015).

Por su parte, el historiador Ricardo Molina, de la Universidad Austral, hace un análisis crítico de lo que fue el arribo del ferrocarril a la que hoy día es la región de Los Ríos, reconociendo sinsabores de dicho proceso:

Es la llegada del Estado, del nivel central a esta periferia que era Valdivia, Osorno y todo lo demás. Entonces, la llegada del ferrocarril simboliza en el fondo eso: la llegada del control estatal a la periferia, en términos de conectividad y con todo lo que eso significa desde el punto de vista del comercio, la llegada de personas, etc. [...] Entonces la historia del ferrocarril marca otro momento importante con su llegada –1901 en adelante– acá. Pero es la llegada del centralismo a la región o a la provincia, con todo lo que ello significaba y por lo tanto en parte comienza a producirse de alguna manera la llegada de la competencia económica de los productos que venían de Santiago a Valdivia y por lo tanto los productores locales comienzan a quebrar, entre otras cosas (entrevista a Ricardo Molina, 18 de marzo 2015).

En 1901, desde Santiago hacia el sur había vías férreas construidas hasta Pitrufquén (30 kms al sur de Temuco) y se estaba construyendo el tramo siguiente (de 100 kms aprox.) que llegaría hasta la estación de Antilhue, al otro lado del río Calle Calle (Marín, 1901). Allí la red de ferrocarriles empalmaría con la vía Antilhue-Osorno, en construcción, la cual ya estaba en funcionamiento entre Pichirropulli y Osorno, y con el ramal Antilhue-Valdivia (30 kms) también en operaciones. De esta manera, Antilhue se convertiría en un punto neurálgico dentro de la red de ferrocarriles del sur, conectando distintos tramos del eje longitudinal con el ramal hacia Valdivia. Esto le dio su carácter eminentemente ferroviario, con infraestructura necesaria para la distribución de pasajeros por distintas rutas. Además de ‘El Local’, tren que transitaba por el ramal Antilhue-Valdivia, “teníamos el ‘Villarricano’, el ‘Osornino’ –que iba a Osorno– y teníamos el tren que iba a Talcahuano” (entrevista a Carlos Jélvez, 20 de marzo 2015). Antilhue era un lugar lleno de personas en tránsito, donde subía y bajaba gente de los trenes para dirigirse a múltiples destinos. “Había transbordo, puros transbordos, que venían para Valdivia... y mucha gente se equivocaba: en vez de tomar para Valdivia tomaban para otro lado [ríe]. Eso era lo que más tenía

25 Entre fines de diciembre y comienzos de marzo, los viajes son una vez a la semana. El resto del año los viajes son ocasionales.

Antilhue antiguamente: los transbordos de Antilhue” (entrevista a Cecilia Valverde, 23 de marzo 2015).

Otro poblado que cobró relevancia gracias al tren fue Los Lagos (antigua estación Collilelfu), cabecera del ramal hacia Riñihue y última estación en el avance hacia el sur de la línea que debía empalmar con el tramo Pichirropulli-Osorno (ya construido). De acuerdo con Leonardo Moya, la construcción de la vía al sur de la estación Collilelfu demoró largo tiempo, debido a que fue necesario perforar un túnel:

Uno de los puntos donde quedan un poco rezagados y luchando contra la naturaleza es precisamente aquí en Los Lagos, porque el cerro San Ambrosio –o Cerro López como se le conoce popularmente– tiene un pequeño cordón, un pequeño brazo que casi llega hasta el río Collilelfu, entonces hubo que construir un túnel ahí. Un túnel ferroviario, el túnel de Los Pudúes. Y evidentemente, con la tecnología de la época, estamos hablando de fines del XIX, principios del XX, era un trabajo que demoraba y hartó (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

Moya plantea que en Collilelfu se generó una importante oferta de servicios –lícitos e ilícitos– para que los obreros del ferrocarril se divirtieran en sus momentos de ocio. “Así que se empiezan a instalar los primeros boliches de trago y los primeros prostíbulos en función de aquello y la cosa empieza a agarrar cierta dinámica [...] en torno a la estación Collilelfu que se llamaba” (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015). Entre Collilelfu y Antilhue estaba la estación Purey, donde existían bodegas para el almacenamiento de materiales del ferrocarril:

Purey fue lo que antiguamente, cuando llegó ferrocarriles, se llamaba ‘Punta de Rieles’. Hasta ahí llegaba todo lo que era instalaciones. Ahí tenían el almacenamiento de los durmientes, los rieles, clavos, todo el material. Era como el acopio ahí de Punta de Rieles. Es un pueblito que está saliendo

de Los Lagos por el camino a Antilhue, el primer poblado digamos donde todavía quedan las antiguas bodegas, eso era Purey. Pero un pueblito netamente en base al desarrollo ferroviario (entrevista a Luis Yáñez, 19 de marzo 2015).

En 1916, Ferrocarriles del Estado (FFEE) contaba con un eje longitudinal que iba desde Pintados por el norte de Chile, hasta Puerto Montt por el sur, abarcando 2.957 kms²⁶. En la cuenca del río San Pedro, la vía longitudinal norte-sur pasaba por Antilhue, Purey y Collilelfu, a la vez que estaban en pleno funcionamiento los ramales Antilhue-Valdivia y Collilelfu-Riñihue. Ya en esos años los ramales, en general, provocaban cuantiosas pérdidas a FFEE, sin embargo, el tren era el medio de transporte indiscutible para largas distancias (Vicuña, 1916). “Eso era el medio de locomoción, porque este camino era un camino de tierra que era muy poco... No transitaban vehículos como hoy día” (entrevista a Carlos Jélvez, 20 de marzo 2015).

El terremoto del 22 de mayo de 1960²⁷ generó importantes daños en las vías junto al Calle Calle (e.g. puente de Antilhue) y el San Pedro (e.g. puente de Uchuy, cerca de Los Lagos), pero el tren volvió a transitar por estas rutas una vez que las vías fueron reparadas. Así fue hasta la década de 1970, cuando comenzó el progresivo abando-

26 Había cambio de trocha en La Calera, zona central de Chile.

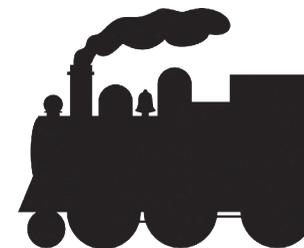
27 El terremoto del 22 de mayo del año 1960 causó serios perjuicios a Ferrocarriles del Estado, en su vía férrea, terraplenes y accesos a los puentes. Cabe mencionar algunas de las consecuencias del terremoto en el ámbito ferroviario:

- Los ramales Lanco-Panguipulli, Antilhue-Valdivia, Los Lagos-Riñihue, sufrieron destrozos de consideración, a causa de derrumbes y hundimientos de terrenos, los cuales implicaron posteriores trabajos de relleno y reparaciones.
- La estación Antilhue resultó con todos sus desvíos dañados por la inundación (prontamente reparados).
- Las estaciones de Pishuínco, Huellélhue y Valdivia quedaron cubiertas de barro por el desborde del lago Riñihue. Los ramales de Los Lagos-Riñihue, Lanco-Panguipulli, Cocule-Lago Ranco también sufrieron destrozos considerables, prontamente reparados para mantener expedito el tráfico de trenes lastreros y la continuación de labores de rectificación de vías férreas (Sótero del Río, s/f: 154-155).

no de este medio de transporte en Chile y en la región. “Hasta mediados o fines de la década del ‘70 diría yo [que duran los ramales], donde también hay una intención del gobierno central, en este caso del gobierno militar de la época, por una cosa de tratar de disminuir el tremendo volumen que tenía el aparato estatal en ese tiempo” (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

Las pérdidas de FFEE aumentaron en la medida en que se masificó el transporte en buses, más barato para el pasajero y con paradas más próximas a los hogares. Las estaciones de tren, en cambio, implicaban “jandar tanto para la casa!, gente que trae quintales de harina, trigo, todas esas cosas, tenían que buscar carreta y en carreta llegar a su casa con sus cosas” (entrevista a Cecilia Valverde, 23 de marzo 2015). Finalmente, en 1996 se cancelaron de forma definitiva los servicios ferroviarios en la región. El reemplazo del tren por buses y automóviles como medio para viajar provocó un nuevo cambio en el paisaje, que incluyó la pérdida de actividades sociales y económicas asociadas al tren (dentro y en torno a éste). Los poblados que habían cobrado importancia con el tren perdieron dinamismo y hoy en día son pequeños caseríos, salvo Los Lagos, que quedó conectado a la Ruta 5, por donde pasa todo el flujo de vehículos terrestres hacia el sur.

a) Ramal Antilhue-Valdivia



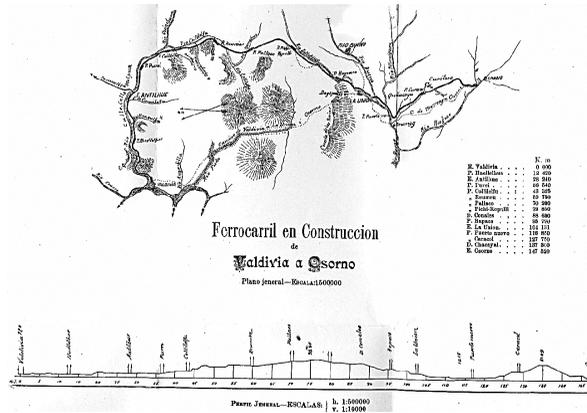
Antes que la vía férrea llegara desde Santiago hasta el río Calle Calle, una compañía norteamericana avanzaba en la conexión ferroviaria de Valdivia hacia el interior de la provincia y hacia el sur, por encargo del presidente Balmaceda (Marín, 1901). Esta línea sureña iría desde Valdivia hacia el este hasta Collilelfu (actual Los Lagos), en forma paralela al río Calle Calle, para luego seguir hacia el sur hasta Osorno, con una extensión total de 147,5 kms.

En 1897 ya se habían construido dos tercios de esta vía, lo que permitía la explotación provisoria del tramo Valdivia-Collilelfu (43,3 kms) y el pleno servicio en el tramo de Pichirropulli-Osorno (64 kms) (Espinoza, 1897). En el primero estaban las estaciones de Huellehue, Antilhue y Purey. Una vez que Antilhue quedó conectado con la red norte de FFEE, el tramo Antilhue-Valdivia pasó a ser un ramal, y con el tiempo se agregaron a él las estaciones de Collico, Pishuenco y Calle Calle. Saliendo de Valdivia estaba en primer lugar la estación Collico, zona industrial donde operaba gran cantidad de empresas:

Teníamos la papelera, teníamos IMAR, una fábrica de carros para ferrocarriles, teníamos una impregnadora de madera... Era un... Debe este, haber habido ahí unas 15 industrias en Collico, hoy día se ha perdido todo. [...] Valdivia era una zona industrial, era una... se construían muchas cosas, había una fábrica de calzado, todo eso... Todo eso se ha perdido. Pero ese era el barrio de Collico, el que conocí yo (entrevista a Carlos Jélvez, 20 de marzo 2015).

IMAGEN 29.

Trazado de la ruta Valdivia - Osorno. Fuente: Marín, 1901:156.



También “ahí era donde hacían la harina, hacen todavía la harina Kunstmann de Collico” (entrevista a Cecilia Valverde, 23 de marzo 2015). Por su parte, Luis Yáñez destaca el estrecho vínculo que tuvo Collico con la actividad ferroviaria junto al Calle Calle: “ahí se instaló toda la gente que trabajó en las primeras instalaciones ferroviarias. O sea, los carrilanos, todos... hasta el día de hoy tú vas ahí, entrevistas a la gente y todos son descendientes de personas que trabajaron para ferrocarriles, tanto en los tramos particulares como del Estado” (entrevista a Luis Yáñez, 19 de marzo 2015).

IMAGEN 30.

Estación Huellelhue, hoy utilizada como vivienda. Fuente: Roberto Concha M.



Siguiendo hacia el este estaba la estación Huellelhue (en mapudungun: ‘Lugar de Vado’), emplazada en un punto donde el río pierde profundidad, de modo que hasta allí llegaban barcos y hacían transbordo de carga a los trenes.

Aquí llegaban tremendas barcazas a descargar trigo día y noche [...] del puerto de Corral subían hasta aquí y aquí había un puerto, un muelle, donde se descargaba trigo, cereales y un montón de cosas [...] En ese tiempo ya se le compraba trigo a Australia y llegaba trigo de Australia aquí, claro y aquí se cargaba en carro, unos carros hechos para eso... Esos dentaban por la línea de allá y venía un tractor a buscarlos y los llevaba hasta abajo y los sacaba cargados. [...] íbamos a jugar adentro, había unas tremendas bodegas de acopio (entrevista a Carlos Jélvez, 20 de marzo 2015).

De acuerdo con Carlos Jélvez (62 años), ex operario de Ferrocarriles, el trigo que Chile importaba desde Australia en los años 60 lo llevaban río arriba hasta Huelleshue y desde allí era transportado en tren hasta Antilhue, para luego ser distribuido al resto del país. Posteriormente, Huelleshue se convirtió en un área de mantención de trenes “porque aquí había funcionarios de ferrocarriles, operarios, no funcionarios, que hacían la mantención. Entonces vivían 26 –más o menos– familias aquí” (entrevista a Carlos Jélvez, 20 de marzo 2015). Finalmente, el grupo de mantención se trasladó a Los Lagos cuando el ramal a Valdivia dejó de operar.

Otro punto importante en el ramal Antilhue-Valdivia era el sector de Chincúin, al poniente de estación Calle Calle, donde se realizaba cada 20 de enero la principal fiesta religiosa en honor a San Sebastián en el valle, que congregaba a multitudes.

[Mi mamá] me llevaba y sabe que yo después, murió mi mamá, no he dejado de ir ningún año allá a Chincúin, al santo ese. ¡Pero los trenes iban repletos! A mí me tiraban por la ventana para dentro, porque era cosita de chica nomás puh [ríe]. Lleno lleno... [...] A todos los cabros chicos por la ventana nos metían porque no podíamos irnos afuera puh, nos podíamos caer puh. Entonces los grandes iban asujetados fuera y a nosotros nos metían adentro y no faltaba quién nos tenía puh (entrevista a Cecilia Valverde, 23 de marzo 2015).

IMAGEN 31:

Paso bajo la vía férrea en el sector Pishuínco. Fuente: Roberto Concha M.



Calle Calle era cabecera comunal y la gente, durante la celebración de San Sebastián, aprovechaba para sacarse fotos en la plaza de este pueblo: “cuando uno iba por ejemplo a San Sebastián, a Calle Calle, sacaban... Andaba un caballero con máquina, con su pedestal miércale y un caballito que todos los chicos a sacarse fotos con el caballito. Lo sacaba el gallo y le pasaba al tiro la foto” (entrevista a Cecilia Valverde, 23 de marzo 2015).

De acuerdo con Riquelme (2013), en 1992 el ramal Antilhue-Valdivia quedó en desuso; en 1998 se iniciaron recorridos turísticos entre Valdivia y Antilhue con una locomotora a vapor que posteriormente fue trasladada a Osorno; en 2002 se retomaron los viajes turísticos por el ramal, esta vez con la locomotora a vapor modelo 620; en 2009, la locomotora y los 10 coches que componen el tren “El Valdiviano” fueron declarados Monumento Nacional en la categoría Patrimonio Histórico. En 2013 se construyó -en torno

a la Estación de Valdivia- un cierre perimetral por la extensión de la Costanera de Valdivia, que cortó la vía férrea de manera definitiva, de modo que “El Valdiviano” fue sacado del recinto para poder continuar sus viajes turísticos desde otra ubicación. Además se realizaron obras para el resguardo y puesta en valor de la antigua estación. Finalmente, la organización “Patrimonio Ferroviario de Valdivia” y las autoridades de la región de Los Ríos emprendieron gestiones para que el ramal de 28 km y sus estaciones fuesen declaradas Monumento Nacional (Riquelme, 2013).

b) Ramal Collilelfu-Riñihue

En 1907, la revista *Sucesos* daba cuenta de los avances en la construcción del Trasandino San Martín, proyecto privado²⁸ de trocha angosta (1 metro) que prolongaría la vía férrea paralela al río San Pedro desde la estación Collilelfu hasta el lago Riñihue (40 kms). Este tren fue propuesto como opción para unir los puertos de Bahía Blanca en el Atlántico (Argentina) y Valdivia en el Pacífico (Chile) por el paso Huahum, conectando tramos de ferrocarril y de navegación por lagos cordilleranos (Marín, 1916). La ruta del trasandino, que tendría en total 1.137 kms, atravesaría 3 lagos mediante vapores de la Compañía Comercial y Ganadera General San Martín.

Una vez unido el Ferrocarril del Sur (Argentina) que actualmente llega hasta Roca, con La Vega de Maipú u otro punto cercano a San Martín de Los Andes, habrá un fácil tráfico vía Valdivia, Collilelfu, San Martín a Buenos Aires, para pasajeros y correspondencia durante todo el año. [...] Por lo pronto abrirá el Trasandino San Martín un intercambio comercial entre la rica región del Neuquén

28 El desarrollo del ferrocarril en Chile estuvo asociado, en una primera fase, a inversiones privadas. Así, en 1901 existían 3981 kilómetros de vías férreas, de las cuales el 58,2% correspondía a ferrocarriles particulares, los cuales en su mayoría eran de trochas angostas (las más comunes de 1,44m y 0,76m) (Marín, 1901).

y la provincia de Valdivia. La salida de los productos agrícolas y ganaderos del Neuquén al Pacífico, forzosamente tendrá que ir vía Valdivia, y contribuirá a incrementar la importancia de este centro comercial. Valdivia, por su propio interés, debe apoyar a la empresa y darle toda clase de facilidades posibles (Sucesos, 1907b).

El propio Presidente Pedro Montt hizo un reconocimiento en terreno al avance de las obras y su apoyo al proyecto se expresó, entre otras cosas, en que el gobierno chileno devolvió a la Compañía General San Martín los derechos pagados por la importación de puentes y materiales usados para la construcción de la vía (Sucesos, 1907a).

La revista *Sucesos* (1907a) destaca la belleza de los parajes que serían atravesados por el Trasandino San Martín y los compara con Suiza: “los renombrados cuadros naturales de la montañosa y nevada república helvética quedan relegados a segundo término ante la grandeza incomparable que la tierra ofrece al viajero en medio de la gigantesca vértebra del continente americano”. Dos años más tarde (1909) ya estaba en funcionamiento el ferrocarril Trasandino, sin embargo, aún no llegaba hasta el lago Riñihue, como se puede apreciar en el siguiente relato de Gastón Brulé, también aparecido en la revista *Sucesos*, que da cuenta del recorrido a caballo entre el fin de la vía y el lago:

Una tarde, dejando el trasandino de la compañía San Martín al pie de los últimos desmontes de la selva, nos internábamos por el matorral en reducida caravana. Los rayos de un sol todavía sofocante fueron perdiendo gradualmente su fuerza, y poco después marchábamos en la penumbra de una bóveda de ramaje que no había de interrumpirse sino después de varias horas de marcha. [...] Después de una travesía de muchas leguas de bosque, llegábamos en bulliciosa cabalgata a la puerta de alguna tranquila casita situada a orillas del agua, nos juntábamos alrededor de una mesa a devorar lo que una hospitalidad siempre generosa nos brindaba, y luego nos íbamos a reposar de nuestra ha-

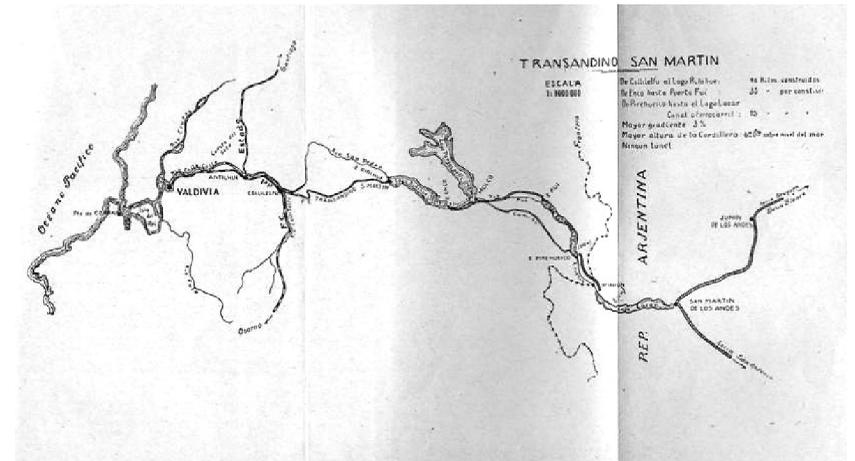
zaña de ginetes improvisados tendiéndonos en la cubierta del vapor que iba á conducirnos al extremo opuesto del lago (Brulé, 1909).

El proyecto original iba a tener importantes consecuencias económicas y de integración binacional, ya que “principalmente era una manera de conectar el mercado del sur de Argentina con el del sur de Chile [...] con productos forestales y agrícolas” (entrevista a Leonardo Moya, de marzo 2015). Moya reconstruye el itinerario que deberían haber hecho los pasajeros del Trasandino San Martín, si es que el tren hubiese llegado efectivamente a San Martín de Los Andes:

La gente tenía que desembarcar en Riñihue y tomar un vapor, que atravesaba todo el Riñihue y llegar al sector de Enco [...] Tomaban tren nuevamente, pasaban por aquí [tramo Enco-Puerto Fuy], cruzaban un puente que es el que cruza el río Llanquihue que es el que le tributa sus aguas al lago Panguipulli. Entonces cruzaban el puente y seguía el trencito p’acá subiendo de a poquitito porque el terreno va en subida, y llegaban a la estación Puerto Fuy, Estación Fuy [...] Ahí se suponía que tenían que bajarse y tomar otro vapor, cruzar todo el lago Pihueico, que es lo que hace la barcaza ahora por el paso Hua Hum, nuevamente tren y llegaban acá al lago Lakar y después vapor de nuevo y San Martín de Los Andes (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

IMAGEN 32:

Mapa de proyecto original de Ferrocarril Trasandino San Martín, 1907. Fuente: Moya y Vásquez, 2015:189.



Sin embargo, la obra sólo se llevó a cabo en su primer tramo, hasta Riñihue, y el historiador Leonardo Moya sugiere posibles causas: “Primera Guerra Mundial, que fue como el primer mazazo; luego la crisis del 29, 30 y luego fallece quien ideó este proyecto, que era como uno de los socios de la empresa agrícola y ganadera San Martín, ‘Comercial y Ganadera San Martín’ creo que se llamaba” (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015). La apertura de una ruta ferroviaria hasta Riñihue implicó no sólo conectividad para las personas, sino también incorporar un nuevo medio para transportar la madera, complementario al balseo por el río.

Riñihue era como el centro de acopio de todo lo que era la producción maderera, por lo tanto, todos los castillos estaban ahí a orillas del lago para ser embarcados, ya sea a través de balsas o a través de los medios que existían en ese tiempo, que era, entre comillas, el “pequeño ferrocarril” que sacaba algunas pulgadas de madera, pero principalmente eran las balsas las que, digamos, abastecían a Valdivia a través del río (entrevista a Luis Yáñez, 19 de marzo 2015).

De acuerdo con el poblador Juan Obando, en Riñihue –junto al lago– estaba la tornamesa para dar vuelta las locomotoras²⁹, las casas del maquinista y del fogonero, y había un ‘chalet’ del jefe de estación. A su vez, en el predio de ferrocarriles estaba instalado un campamento de trabajadores madereros: “abajo vivíamos todos los que trabajábamos. Si había harto trabajo aquí, habíamos como 5 cuadrillas. Vivíamos todos abajo dentro del recinto Estación. Ferrocarriles nos cobraba un pequeño arriendo por la tierra, porque las casitas las hacíamos nosotros; había tanta madera... Los mismos ricos nos daban maderita para hacer las casitas” (entrevista a Simón Baeza, 20 de marzo 2015).

Una vez que entró en funcionamiento el Trasandino San Martín, los lagos Panguipulli y Riñihue –este último con una temperatura agradable para los bañistas– se convirtieron en destinos para la gente más pudiente del valle durante el verano. “Se dice que la aristocracia valdiviana empieza a hacer ese viaje en tren hasta ‘los lagos’ [...] a subir al sector precordillerano de los lagos Riñihue y Panguipulli” (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

Cecilia Valverde (83 años) recuerda que -cuando era niña- su madre la llevó desde Pishuincó al lago Riñihue, donde era una entretenimiento ir a nado hasta el vapor Enco, anclado cerca de la playa. “Fui con mi mamá y un primo [...] en trenes grandes si puh, y para ir a Riñihue era un tren angosto, la línea angosta” (entrevista a Cecilia Valverde, 23 de marzo 2015). Collilelfu, que era el punto de partida hacia el Riñihue y el Panguipulli, finalmente pasó a llamarse ‘Los Lagos’. Moya destaca la importancia que llegó a tener el Trasandino San Martín en la vida social y familiar de los habitantes del valle:

Los paseos a Riñihue, tomar el trasandino, subirse, ir conversando, tocando guitarra... porque era toda una fiesta arriba del tren. Comiendo huevos duros, qué sé yo, llegar

29 Hoy en día la tornamesa queda sumergida en las aguas del lago durante el invierno.

allá al balneario, disfrutar el día y después venir de vuelta lo mismo... Eso mucha gente te lo dice. El otro día de hecho conversaba con alguien que dice que él conoció a su señora en el trasandino y después simbólicamente se casaron y llevaron a un cura y todo y se casaron en el tren (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

IMAGEN 33.

Estación Collilelfu. Fuente: Sucesos 1907b.

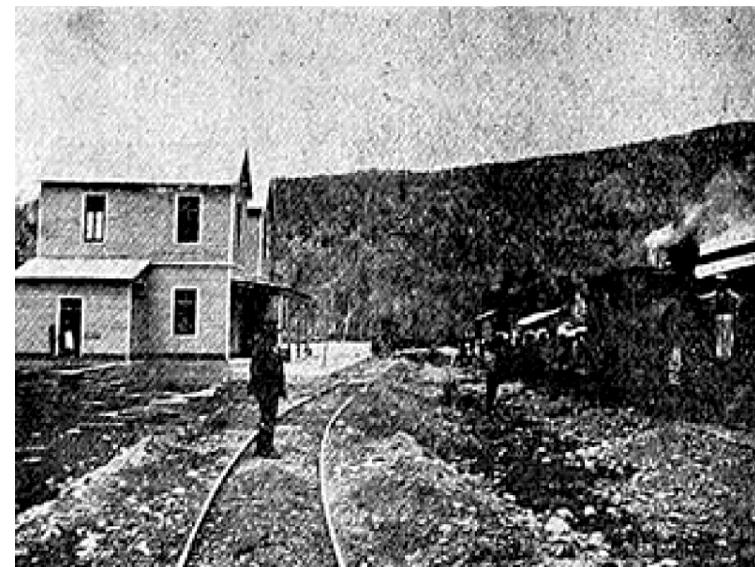


IMAGEN 34.

Puente sobre el río Quinchilca, obra de Creusot. Fuente: Sucesos 1907b.



El puente sobre el río Quinchilca (del Creusot).

IMAGEN 35:

Estación Riñihue en el ramal Los Lagos-Riñihue. Fuente: <http://elsheikomar.blogspot.cl/2014/10/1907-noticias-sobre-el-ferrocarril.html>.

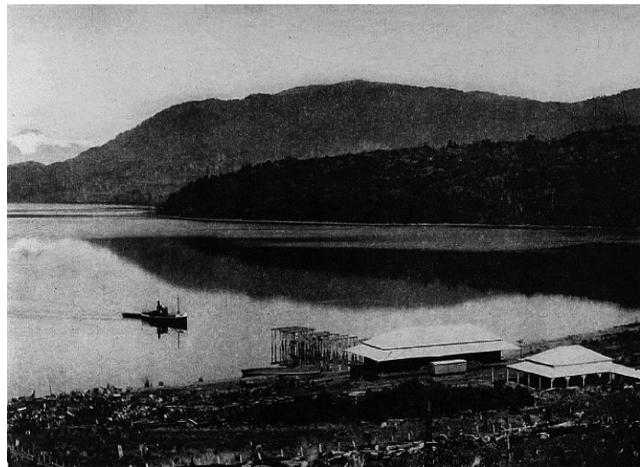


IMAGEN 36:

Estación Huidif en el ramal Los Lagos-Riñihue (1910). Fuente: página web Memorias del Siglo XX (<http://memoriasdelsigloxx.cl/>).



Entre Collilelfu y Riñihue se construyeron las estaciones de Puñaco, Folilco y Huidif. “La más grande es Folilco, [...] Huidif, Santa Julia... es pueblo chico. El más grande es Los Lagos y Folilco” (entrevista a Juan Obando, 20 de marzo 2015). De acuerdo con Luis Yáñez, Folilco (11 kms al este de Los Lagos) nació como poblado antes de la llegada del ferrocarril, vinculado a la extracción de oro en Punahue; luego cobró relevancia por la explotación de madera, que era transportada en el tren. En el mismo sentido, Leonardo Moya señala que Folilco:

Era un centro de acopio de madera, porque ahí la... Yo te digo que había una cierta cantidad de maderas que eran las de primera y segunda clase, que eran las mejores porque eran exportables, que se traían a través del trasandino San Martín y luego se pasaban al ferrocarril central que las llevaba hacia el norte. Entonces había en... Folilco era como centro de acopio para luego cargar. Pero como era un proceso lento, porque no daba abasto el ferrocarril, quedaba harto tiempo ahí (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

Finalmente, en la década de 1970, el ramal Los Lagos-Riñihue dejó de funcionar, como parte de la política impulsada durante la dictadura militar para reducir pérdidas en empresas públicas.

El tren se vino a suspender, aquí el ramal, [...] el 73, cuando estaba al mando Pinochet, ahí fue. No, y no fue [sólo] este ramal puh, fue el de Panguipulli, Ranco, no sé qué otro ramal... [...] Nosotros que éramos de acá nos dimos cuenta que no se financiaba, no puh. Porque resulta que en la época de Allende se pavimentó este camino de Riñihue para Los Lagos y empezaron a meter vehículos así que ya el tren no... Muy poco, y madera ya no había [...] no tenía entradas el ramal (entrevista a Simón Baeza, 20 de marzo 2015).

Hoy en día, aparte del abandono en que se encuentran los vestigios de este ramal, hay un desconocimiento acerca del paradero de los trenes que transitaron por la trocha angosta entre Los Lagos y Riñihue; sin embargo, hay esfuerzos en marcha para poner en valor la antigua Estación Collilelfu San Martín y el llamado ‘Puente de Fierro’, que unía la vía del trasandino con la red de FFEE.

¿Dónde están las 3 locomotoras que eran parte de este trayecto, el trasandino San Martín? Yo creo que nadie sabe. Tal vez ya ni existan, a lo mejor se fundieron por ahí y fueron vendidas, no tengo idea. Pero de eso no queda nada, ni rieles ni... Salvo la estación Collilelfu que ahí está y que me parece que también es otra cosa... De hecho hay un proyecto para tratar de... Lo mismo que el puente de fierro, como le dice la gente (entrevista a Leonardo Moya, 17 de marzo 2015).

IMAGEN 37:

“Puente de fierro” de Collilelfu, en el ramal Los Lagos-Riñihue, construido entre 1905 y 1907. Fue declarado monumento histórico por su valor arquitectónico, cultural e histórico en el año 2013. Fotografía tomada en 1970. Fuente: página web Memorias del Siglo XX (<http://memoriasdelsigloxx.cl/>).



c) El futuro

Las expectativas de las personas entrevistadas respecto de lo que podría pasar con el tren en adelante, no pasan porque éste vuelva a su pleno funcionamiento como medio de transporte cotidiano. Se asume que sería demasiada alta la inversión necesaria para recuperarlo, lo cual no sería rentable, entonces la esperanza está puesta más bien en recuperar y poner en valor las antiguas máquinas y carros, así como las estaciones del tren, con nuevos usos asociados al recorrido turístico de “El Valdiviano”, o como espacios culturales, patrimoniales y recreativos. Por otro lado, también está la expectativa de que las líneas abandonadas hace décadas, y que son irrecuperables, puedan ser desmontadas para convertirse en espacios públicos de esparcimiento o desplazamiento.

Hoy día nosotros... siempre se habla del tren, del tren, del tren... Hay muchas autoridades –he visto yo– arriba del tren, colgaditos de las manillas, pero no va por ahí el camino. Yo creo que el tren lo perdimos y lo vamos a perder para siempre; no vengamos a decirle a la gente que el tren... Es bonito, yo lo encuentro precioso cuando pasa el tren, una locomotora que cuesta harta platita hacerla pasar por aquí, pero es sumamente importante. Pero hacer revivir estos pueblos no va por esa línea. [...] A mí me gustaría que corriera tren pero yo sé que no va a ser posible porque yo le digo, cuando se hace este trazado de la línea de Temuco a Puerto Montt, se hace un trazado pensando en esos años... por allá por el año mil ochocientos y tanto... que los trenes corrían a 40 kilómetros por hora, entonces hoy día para competir habría que hacer un trazado nuevo [...] ¿No podemos tener una calle aquí, acorde a los tiempos en que estamos? (entrevista a Carlos Jélvez, 21 de marzo 2015).

IMAGEN 38:

Estación Collilelfu San Martín en 2015, monumento histórico de Los Lagos.

Fuente: Roberto Concha M.

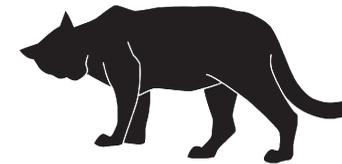


Pero el tren, a pesar de sus limitaciones y costos, conlleva importantes beneficios allí donde sigue operando, al trasladar mayor número de pasajeros por viaje, generando menos emisiones contaminantes y menos víctimas por accidentes que el traslado por autopistas. A su vez, el espacio, los servicios y las posibilidades de movilidad e interacción que ofrecen los carros del tren son mayores a cualquier otro medio de transporte público, masivo y cotidiano. Es un elemento relevante del paisaje, ya sea desde la mirada del pasajero, que incorpora el recorrido como experiencia cotidiana, o desde la mirada de quien va fuera del tren y percibe su reverberación. Por eso muchos países han optado por mantenerlo como principal medio para el transporte de pasajeros, con cuantiosos subsidios del Estado.

Capítulo 6.

*Huellas y conservación de la ecorregión valdiviana
en el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle*

Patricio Contreras, Francisca Vergara



a) Relevancia de la ecorregión valdiviana

En el mundo existe, y ha existido, una inmensa diversidad de formas de vida y ecosistemas, distribuida de manera heterogénea como resultado de los diversos patrones que caracterizan a cada lugar del planeta, determinados por el clima, la geología y por la historia evolutiva, conformando así lo que la World Wildlife Fund (WWF) denomina como ecorregiones, lo que corresponde a “una gran cantidad de tierra o agua que contiene una mezcla geográficamente distintiva de especies, comunidades naturales y condiciones ambientales”, cuyos límites no son estáticos sino que abarcan un área en la que se llevan a cabo complejas interacciones y procesos ambientales y evolutivos. La extensa y delgada franja que caracteriza geográficamente a Chile no escapa de estos particulares patrones, y un ejemplo de aquello corresponde a la existencia de la ecorregión valdiviana.

La ecorregión valdiviana se extiende entre los paralelos 35° y 48° (abarcando la zona centro-sur de Chile y áreas adyacentes de Argentina, incluyendo diversos tipos de bosques, matorrales y cuerpos de agua, como humedales, lagos y ríos), recibiendo tal denominación a causa de su importancia global (León-Muñoz et al, 2007; Ministerio del Medio Ambiente, 2014), siendo clasificada “entre aquellas con prioridad de conservación mundial, debido a su estatus de *hotspot* de biodiversidad, alto nivel de endemismos y rápida tasa de destrucción y degradación por causas antrópicas” (Lara et al, 2012: 13). Corresponde a uno de los cinco ecosistemas de Bosque Templado Lluvioso en el mundo (WWF, 2011), y es la segunda más grande del planeta en su tipo, abarcando 1.600 km de largo, “desde Curicó (VII región) hasta Cochrane (XI región)” (Tacón, 2004: 6), constituyendo además una isla biogeográfica cuyo desarrollo fue independiente de los demás ecosistemas boscosos desde la Era Terciaria (hace unos 65 millones de años), y que ha alojado hasta la actualidad “un extraordinario nivel de endemismos, así como antiguas comunidades de especies vegetales y animales, muchas de las cuales se remontan a la época del supercontinente conocido como Gondwana” (WWF, 2008: 6). Una de las principales singularidades de esta ecorregión la constituyen sus bosques, con características, a su vez, particulares para cada uno de éstos:

Como es el caso de los bosques sureños de *Nothofagus* spp., que constituyen uno de los tres mayores bosques de este tipo a nivel mundial (...), los bosques de Alerce (*Fitzroya cupressoides*), conformados por árboles de gran tamaño y extraordinaria longevidad (más de 3.600 años) y los bosques de *Araucaria* (*Araucaria araucana*), especie endémica de los bosques subantárticos de América del Sur y fósil viviente de la era Mesozoica (WWF, 2001: 2).

Para comprender cómo la ecorregión valdiviana ha llegado a ser un *hotspot* de biodiversidad prioritario a nivel mundial, es necesario tener en cuenta los procesos ambientales que han marcado la historia del país. Entre las transformaciones topográficas en el paisaje de

esta zona que han sido provocadas por eventos naturales, destaca el cataclismo de 1960, con su posterior influencia en la conformación de tacsos por la crecida del lago Riñihue, a lo cual se añaden las transformaciones antrópicas destinadas principalmente a la habilitación agrícola. Como consecuencia, es posible identificar una significativa diferencia entre la condición original del paisaje y la actual, tal como lo relata en su “Exploración del río Calle-Calle, Provincia de Valdivia”, el teniente Francisco Vidal Gormaz (en Anales de Universidad de Chile, 1869): “Las riberas del lago se encuentran bordadas por espesos bosques, i solo en mui pocos puntos de ellas es posible andar. Las espaldas de las riberas están resguardadas por elevados cerros, cuya vejetacion solo es posible romper por medio del hacha i del machete. Estas circunstancias dan al lago un aspecto triste i selvático que lo hacen ver como sepultado al pié de los elevados cerros de la rejion subandina” (Rocca, 2011: 7).

Para contrastar lo anterior, Catalina Puga señala las consecuencias del terremoto de 1960 en el lago Riñihue, en cuya ribera próxima al nacimiento del río San Pedro se construyó el Hotel Riñimapu: “[El sector] tenía mucho árbol, de hecho esta zona era una zona maderera, pero lo que sí está claro que después del riñihuaso esto quedó prácticamente sin árboles, porque la fuerza del agua... Yo creo que estos arrayanes ni nada pudieron resistir la fuerza de llevarlos” (entrevista Catalina Puga).

Por otro lado, las causas antrópicas son también abundantes. Si bien es sabido que a la llegada de las huestes de la Corona Española ya se empleaban diversos usos de los recursos naturales y cambios en el paisaje por parte de los habitantes originarios, es en el período colonial (siglo XVIII-XIX) y durante la constitución de la República y Estado-Nación donde se provocaron nuevos procesos de cambio y las condiciones de mayor degradación ambiental, donde “subyacía la idea de dominar la naturaleza y a los bosques, ya que se les consideraba el mayor estorbo para el desarrollo, la realización de actividades agrícolas y ganaderas” (Otero, 2006: 80). Históricamente, las principales amenazas para la biodiversidad de esta ecorregión han sido la fragmentación y pérdida de hábitat. Las causas de estas

amenazas varían y van desde la ampliación de la frontera agrícola-ganadera, el auge ferroviario, la sustitución de bosque nativo por plantaciones forestales de especies exóticas de rápido crecimiento (pino y eucalipto) y el floreo (extracción selectiva de los mejores árboles del bosque) (PNUD, 2013-1). Al respecto, Luis Yáñez, habitante del sector de Malihue (comuna de Los Lagos) señala que “del Malihue [hacia arriba] hasta hace muy pocos años atrás las forestales se encargaron, digamos, de sacar todo el bosque nativo (...) y empezaron a hacer plantaciones de eucalipto, pino, introducidos” (entrevista a Luis Yáñez).

Es durante los dos últimos siglos cuando la biodiversidad de la ecorregión valdiviana se ve más vulnerable. Hoy es posible apreciar las magnitudes de la degradación ambiental a través de los grados de conservación de las especies nativas, muchas de ellas consideradas vulnerables o en peligro de extinción.

IMAGEN 39.

Construcción de línea férrea Valdivia-Osorno, postal del álbum obsequiado en 1899 al ex Presidente Federico Errázuriz. Fotografía del Museo Histórico y Antropológico M. van de Maele, Valdivia (en Otero, 2006: 103).



IMAGEN 40.

Ferrocarril de Antilhue a Valdivia, 1907. Destaca la destrucción de bosques a orillas del río Calle Calle. Fotografía de la colección B. Borneck (en Otero, 2006: 104).



b) Panorama de la ecorregión valdiviana: biodiversidad asociada

El clima valdiviano, caracterizado por su extrema humedad, “permite el desarrollo de una vegetación muy densa, rica en árboles, arbustos, enredaderas, helechos, musgos y epífitas (plantas que crecen sobre los árboles)” (Tacón, 2004: 10). La ecorregión valdi-

viana alberga una relevante diversidad de especies. En el caso de la flora, los estudios indican la existencia de 1.284 especies de plantas vasculares, destacándose un alto número de géneros y familias endémicas de plantas, siendo la araucaria y el alerce (3.500 años) las especies más longevas (Rodríguez, Ruiz y Elissetche, 2005). En la región de Los Ríos, alrededor de 459 especies de plantas vasculares son nativas (CONAMA, 2010). Los tipos de bosques corresponden a caducifolios, laurifolios, siempreverdes, resinosos de coníferas y matorrales siempreverdes. Algunos ejemplos de árboles corresponden al ulmo, tineo, laurel, lingue, olivillo, canelo, mañío, tepa, y coigüe; las especies arbustivas corresponden a corcolén, quila, avellano y maqui; las especies del estrato herbáceo corresponden, por lo general, a helechos. También abundan las enredaderas, como el copihue, voqui negro, coralito y pilpilvoqui, y como epífitas sobre los árboles destacan la chupalla y pequeños helechos películas, “los que constituyen muy buenos indicadores de bosques bien conservados” (Tacón, 2004: 10).

En relación a la fauna, el endemismo de los mamíferos que habitan en el bosque “es notable, de las 31 especies nativas un 58% son endémicas” (CONAMA, 2010). Dentro de la fauna nativa se encuentra el gato güiña, el zorro chilla, el huillín, la comadreja trompuda, el pudú, el monito del monte, entre otros. Los dos últimos son severamente escasos debido a la amenaza constante de destrucción de su hábitat. Dentro de las aves destacan el cisne de cuello negro, chucao, loro choroy, hued-hued, torcaza, martín pescador, la tenca y el colilarga, especie endémica (Arroyo et al, 2008). Dentro de los anfibios endémicos, se encuentra la ranita de Darwin, y en cuanto a los tipos de peces, la especie *Diplomystes camposensis* es una de las más primitivas de su tipo y vive sólo en la cuenca del río San Pedro (CONAMA, 2009).

IMAGEN 41.

Martín pescador



c) Biodiversidad asociada a la cuenca del río Valdivia



La cuenca del río Valdivia se caracteriza por la concurrencia de dos grandes ríos que tienen por destino al río Valdivia, en la ciudad del mismo nombre: el río Calle Calle, originado a su vez por la concurrencia de los ríos San Pedro y Quinchilca, y el río Cruces, cuyo nacimiento se asocia a la reunión de varios esteros originados en la vertiente occidental de los cerros situados entre los lagos Villarrica y Calafquén (CONAMA, 2010).

En esta cuenca es posible hallar cinco tipos de bosques o comunidades vegetales: bosque laurifolio de Valdivia (en la Cordillera de la Costa), bosque caducifolio del sur (en el valle central), bosque laurifolio de Los Lagos, bosque caducifolio mixto de la cordillera andina y bosque caducifolio alto andino húmedo. Entre la diversa flora acuática, se encuentra la flor de pato, botón de oro, huechencó, yerbilla, huiro y totora. Respecto de la fauna íctica o especies de peces, se halla el cauque de Valdivia, puye, tollo, pocha de los lagos, entre otros, mientras que la fauna terrestre está representada por el puma, pudú, loro choroy, quique, lagartija anaranjada, culebra de cola corta, bandurria austral, sapito de antifaz, rana chilena, cisne de cuello negro, paloma araucana, carpintero negro, gato güiña, y ranita de Darwin³⁰.

30 Datos recuperados de “Informe final: Identificación, cuantificación y recopilación de valores económicos para los servicios ecosistémicos de la cuenca del río Valdivia”.

d) Cuenca del río Valdivia desde la perspectiva de los servicios ecosistémicos

La degradación ambiental, en la actualidad, corresponde a una problemática que afecta de manera transversal a las poblaciones de seres vivos y a los ecosistemas del planeta. La humanidad, si bien carga con el peso de contribuir a este proceso, también se ve afectada e intenta controlar los efectos. Ante esto, “existe consenso a nivel mundial respecto a que para disminuir las actuales tasas de degradación ambiental es necesario medir y visibilizar, no sólo la extensión y estado actual de los ecosistemas, sino también entender cómo su funcionamiento afecta el bienestar humano” (Ministerio del Medio Ambiente, s/f). Surge, a propósito de lo anterior, el concepto de servicio ecosistémico, definido por la Evaluación de Ecosistemas del Milenio (2005) como “los beneficios que obtenemos los seres humanos directa o indirectamente de los ecosistemas”, y los clasifica en cuatro grupos: provisión, regulación, culturales y soporte (Ministerio del Medio Ambiente, s/f; Figueroa, 2010), siendo evidente la valoración económica del denominado bienestar humano. Respecto de los servicios ecosistémicos asociados, en este caso, a la cuenca del río Valdivia, es posible destacar el Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter, considerado el más relevante de los humedales³¹, proveyendo los servicios de provisión, regulación y cultural. En relación a los bosques de la ecorregión valdiviana, el ecosistema boscoso soporta funciones ecológicas fundamentales tanto a nivel local como global, tales como la protección de los suelos, regulación climática, provisión de productos forestales madereros y no madereros, y control hidrológico, funciones que son traducidas como servicios ecosistémicos para satisfacer necesidades y actividades huma-

31 Suscrito por Chile a la Convención Internacional de Ramsar para humedales con importancia mundial en el año 1981.

nas, principalmente económicas, como la producción de agua para ciudades, acuicultura y ecoturismo (Oyarzún, Nahuelhal, y Núñez, 2004).

Los impactos de las actividades humanas sobre estos territorios, como los masivos incendios en épocas coloniales, la actual proliferación de plantaciones exóticas y centrales hidroeléctricas, entre muchas otras, devienen en intereses económicos que pueden contradecirse con el propósito de bienestar de las comunidades. Ante esto, surgen estrategias de conservación³² que prestan atención a los intereses locales y a las identidades territoriales.

32 Un caso ejemplar lo constituye la promulgación del Decreto 43 del Ministerio de Agricultura (1990), como consecuencia de la denuncia y lucha llevada a cabo por comunidades pewenche (Quinquén, Pedro Calfuqueo, Huenu Cal Ivante y Huallem Mapu), en el cual se declara Monumento Natural a la especie araucaria araucana, “terminando de esta manera con un periodo intenso de explotación” (Catalán et al, 2005: 300).

e) Conservación de la ecorregión valdiviana: el proyecto “Paisaje de conservación valle del río San Pedro”



Las regiones de Los Ríos y Los Lagos representan geográficamente la mayor parte de la ecorregión del bosque lluvioso valdiviano. Con un área total original de 34,5 millones de hectáreas, la ecorregión del bosque lluvioso valdiviano es la segunda más grande de las cinco ecorregiones de este tipo en el mundo (Trafúl, 2015).

En Chile se reconoce que el sistema actual de áreas protegidas posee una deficiente representación de los bosques y formaciones vegetales del país, en donde precisamente las tierras del valle y serranías transversales están mal representadas. Utilizando la meta de CONAMA al año 2015, de representar el 10% de cada ecosistema y hábitat como un objetivo regional, se evaluó los sitios priorizados en este contexto (Hernández et al, 2009: 19). Como una forma de apoyar la conservación de la biodiversidad y el uso sustentable en la ecorregión de los bosques templados lluviosos, el año 2009 nació en la región de Los Ríos y Los Lagos el proyecto GEF-SIRAP (Sistema Regional de Áreas Protegidas públicas y privadas), del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Ministerio de Medio Ambiente.

El valle del río San Pedro ha sido reconocido como sitio prioritario de conservación por la diversidad y singularidad de su biota, el grado de amenaza que enfrenta y la escasa protección de sus ecosistemas. Muestreos en el área han identificado un total de 62 especies de vertebrados (16 especies con problemas de conservación, estando

1 en peligro y 6 vulnerables), 4 especies de anfibios (2 especies con problemas de conservación, estando 1 vulnerable y 1 en peligro) y 97 especies de flora, con un 83% de endemismo (6 especies con problemas de conservación, estando 1 en peligro crítico y 5 vulnerables). Sus ecosistemas poseen menos de un 2% de cobertura en el sistema actual de áreas protegidas (PNUD, 2013-2).

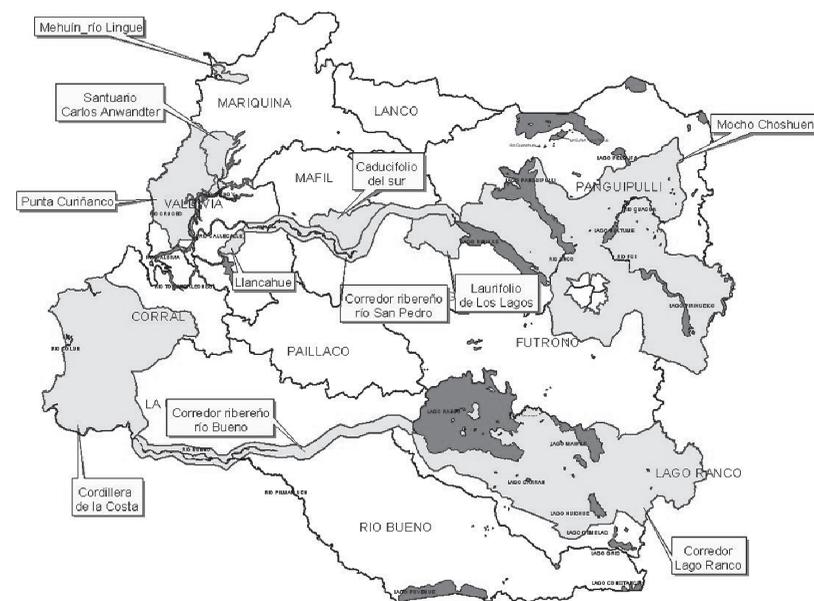
Esta ecorregión es hábitat del Huillín. El huillín mide entre 1,1 y 1,3 m de longitud y su peso puede alcanzar de 6 a 15 kg. Su dieta está conformada por peces y crustáceos (pancoras y camarones), aunque también incluye moluscos, anfibios y aves acuáticas. Se encuentra en peligro de extinción y se desconoce el número de ejemplares vivos. En Chile, ha sido exterminado en la mayor parte de su área de distribución debido principalmente a la perturbación y destrucción de su hábitat producida por la eliminación de la vegetación ribereña, la contaminación de los ambientes dulceacuícolas y la modificación de los cursos de agua.

De acuerdo a la situación ecológica y al marco institucional anteriormente señalado, se implementó el año 2010 el Paisaje de Conservación Valle Río San Pedro (www.valleriosanpedro.cl/), que constituye un primer modelo de gestión territorial que busca poner énfasis en la conservación de los bosques nativos que aquí conviven con serranías y praderas. Su objetivo, gestionado por las municipalidades de Los Lagos y Máfíl, es promover el desarrollo de experiencias demostrativas de conservación y biodiversidad en ambientes productivos.

IMAGEN 42.

Mapa sitios prioritarios conservación biodiversidad región de Los Ríos 2010.

Sitios prioritarios Conservación Biodiversidad Región de Los Ríos 2010



Se trata de un territorio en donde el bosque nativo ocupa zonas altas y medias de las serranías valdivianas, a modo de grandes núcleos boscosos con buena conectividad estructural y calidad de hábitat. Un mosaico de fragmentos de bosques secundarios, praderas ganaderas y plantaciones forestales de rápido crecimiento ocupa zonas bajas del valle central, siguiendo el eje transversal que forma el río San Pedro. La ganadería es la principal actividad productiva del territorio, en especial para pequeños y medianos propietarios, que dependen directamente de los servicios ecosistémicos que la biodiversidad provee, en especial, el abastecimiento de agua para la crianza de animales (PNUD, 2013-4).

Paisaje de conservación se refiere a un:

Territorio que posee un patrimonio natural y valores culturales y paisajísticos asociados de especial interés regional o nacional para su conservación, delimitado geográficamente incorporando propiedad pública o privada, y gestionado a través de un acuerdo de adhesión voluntaria entre los actores locales, en el cual se establecen objetivos explícitos para implementar una estrategia consensuada y efectiva de conservación y desarrollo, por medio de actividades que se fundamentan en la protección y puesta en valor del patrimonio, en la vulnerabilidad de este y en el mejoramiento de la calidad de vida de la población (PNUD-GEF, 2013-3).

Se entiende por paisaje de conservación a una nueva categoría de área protegida, que ha utilizado como referencia la categoría V “paisaje terrestre/marino protegido” propuesto por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). El paisaje es una unidad territorial, que posee límites naturales y artificiales, y en donde el medio biótico y abiótico se organiza en 3 estructuras básicas: parches de hábitat, corredores y matriz (PNUD-GEF, 2013-5).

IMAGEN 43.

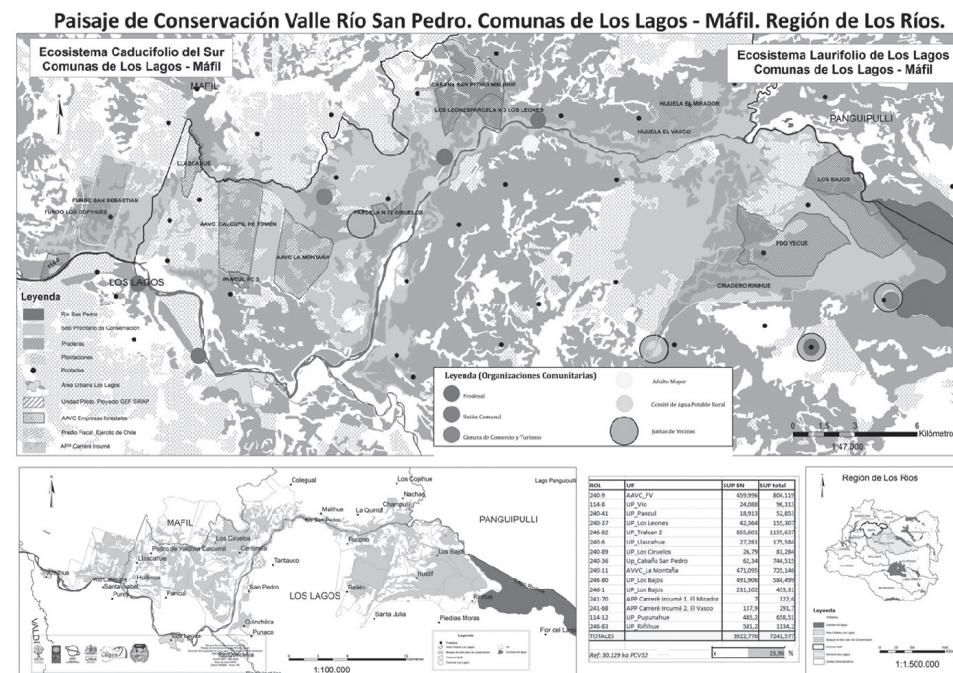
Esquema conceptual paisaje de conservación



Este ecosistema se encuentra en manos de privados y el gobierno generalmente no planifica ni gestiona áreas protegidas privadas, pues constituyen territorios con diversos y múltiples actores. Sin embargo, este proyecto se desarrolla en territorios prioritarios de alto valor bajo uso productivo denominados Unidades Piloto, donde participan grandes, medianos y pequeños propietarios de bosques, pueblos originarios, municipios, empresas, organizaciones comunitarias, el Ejército de Chile, agricultores y ganaderos.

IMAGEN 44.

Mapa Paisaje de Conservación Valle Río San Pedro

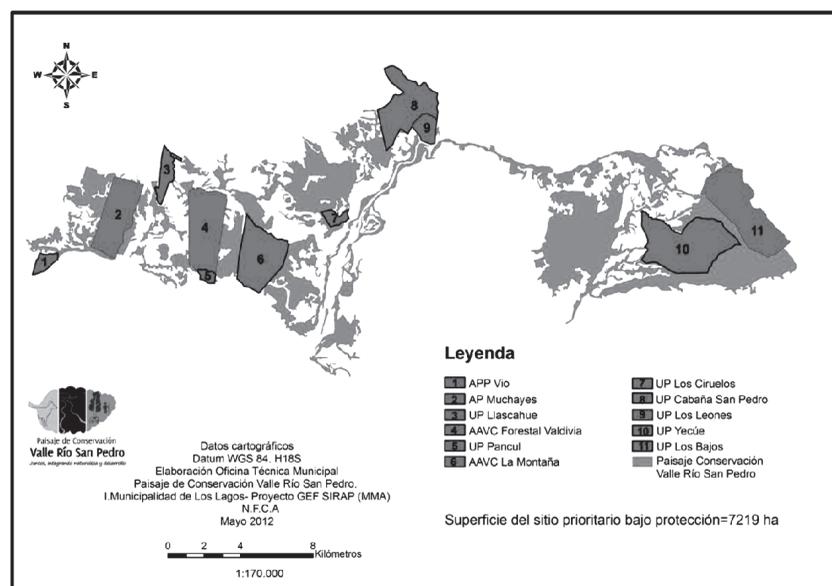


El área declarada con alto valor ambiental en el paisaje de conservación valle río San Pedro, tiene una superficie de más 15.000 ha de remanentes de bosque nativo, sin embargo, actualmente 7.200 ha son superficies bajo protección. Entre ellas están el área protegida

privada Vio y Muchayes, la unidad productiva Llascahue, Pancul, Los Ciruelos, Cabaña San Pedro, Los Leones, Yecúe, Los Bajos y las AVVC Forestal Valdivia y La Montaña.

IMAGEN 45.

Mapa paisaje de conservación bajo protección



El modelo de gestión del paisaje de conservación valle río San Pedro ha sido replicado por comunas como Alhué, Ancud y Cochamó, reconociendo en él una buena estrategia para avanzar hacia el desarrollo sostenible en territorios productivos y prioritario en términos de biodiversidad.

Una de las Unidades Piloto corresponde al fundo ganadero Los Bajos (1036 ha), que se encuentra localizado en la ribera sur del lago Riñihue, justo en el nacimiento del río San Pedro. Está compuesto de bosques nativos antiguos, bosques degradados, renovales y praderas para el pastoreo de ganado bovino. La protección de la vida silvestre en este fundo puede resultar en una positiva simbiosis para

la productividad, a través de funciones que realizan los bosques como la generación de agua, la polinización por parte de fauna silvestre, además de protección de suelos, belleza escénica y desarrollo de turismo al aire libre. Así, un enfoque de protección generaría una doble situación de ganancia, tanto para la actividad económica como para la conservación de la diversidad biológica (Rocca, 2011).

IMAGEN 46.

Fotos Fundo Los Bajos



En este fundo se localiza el cerro Tralcán, que presenta las siguientes características: la vegetación en las partes bajas y al oeste del cerro está compuesta de un renoval de hualle de alrededor de 40 cm de DAP, con presencia de ulmo, especialmente en las quebradas, y presencia esporádica de olivillo. A medida que se asciende, aparece y va siendo más frecuente el tayo o palo santo, y disminuye en abundancia el hualle. A alturas medias (600-800 msnm) las especies dominantes son mañío hembra y tayo, con presencia esporádica de

tineo, ulmo y tepa. En las partes altas domina coigue y mañío hembra, el cual va perdiendo dominancia en la cumbre del cerro (1090 m), donde también se encuentra *maytenus magellanica*, una especie típica de zonas altas, expuestas a la nieve. El camino que conduce al cerro destaca por tener una de las más diversas mezclas de formaciones vegetales encontradas. Sorprende encontrar en las partes altas del cerro al arbusto espinoso, *desfontainia spinosa* var, *hookeri* y *azara alpina*, especies que se encuentra en partes altas de la cordillera andina y/o costera. En las partes medias y bajas se encuentra *loasa tricolor*, especie que se asocia al bosque caducifolio más que al *laurifolio* (Hernández et al, 2009: 42).

Entre las figuras operacionales se encuentra el Consejo de Desarrollo, instancia público-privada formal de coordinación y toma de decisiones, que reúne a diferentes organizaciones del territorio (municipalidades de Los Lagos y Máfil, Ministerio del Medioambiente, el Ejército de Chile, 11 organizaciones comunitarias y 2 empresas forestales). También destaca la Asociación de Municipalidades (Máfil, Los Lagos) Paisaje de Conservación para la Biodiversidad de la Región de Los Ríos, que a) apalanca recursos regionales y nacionales; b) formaliza la alianza de los municipios socios y c) promueve el desarrollo de nuevas experiencias con objetivos similares (PNUD-GEF, 2013-2).

La misión del Consejo de Desarrollo del Paisaje de Conservación versa en su declaración:

Nos reunimos (...) para conservar el patrimonio cultural y natural de nuestro territorio y asumimos el compromiso de liderar un proceso social y económico que genere acuerdos y prácticas que compatibilicen y dinamicen el desarrollo económico y social con la conservación, restauración y manejo sustentable de los recursos comunes. Nos sentimos (...) responsables de explorar y comunicar nuestras experiencias y resultados en el establecimiento de Paisajes de Conservación. En este sentido, el Consejo de Desarrollo

del Paisaje de Conservación del Valle del Río San Pedro es una instancia de diálogo entre diferentes actores públicos y privados, para materializar colaborativamente la primera experiencia a nivel nacional de una nueva categoría de área protegida, en donde se articulan sus principales sistemas productivos y la conservación de la biodiversidad en su territorio” (PNUD-GEF, 2013-3).

Entre las acciones concretadas, el año 2010 se creó una Ruta Ambiental Turística del Paisaje de Conservación, la que puso en evidencia su valor ecológico, paisajístico y cultural mediante la integración de hitos históricos, ferroviarios y de biodiversidad, y apalancamiento de recursos que el 2011 fueron considerados como una línea de trabajo particular del Plan de Desarrollo Turístico de la Comuna de Los Lagos (Municipalidad de Los Lagos, 2010). En ese horizonte, se planean estrategias de agroturismo, geoturismo, turismo indígena, turismo vivencial y de naturaleza.

Bibliografía

- Adán, L. Mera, R. Bahamondes, F. y Donoso, S. (2007). Historia cultural de la cuenca del río Valdivia: proposiciones a partir del estudio de sitios alfareros prehispánicos e históricos. En *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 12, 05-30.
- Adán, L. Mera, R. Becerra, M. y Godoy, M. (2004). Ocupación arcaica en territorios boscosos y lacustres de la región precordillerana andina del centro-sur de Chile. El sitio Marifilo-1 de la localidad de Pucura. En *Chungará, Revista de Antropología Chilena, Volumen Especial*, 1121-1136.
- Alfaro, K. y Figueroa, S. (s/f). Trayectorias laborales e identidades múltiples en mineros del carbón del sur de Chile. Un análisis desde la historia oral. Universidad Austral de Chile. Recuperado (27-04-16) de: http://acta-cientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT18/GT18_Alfaro_Figueroa.pdf
- Aliaga, P. y Sepúlveda, S. (2009). *Memorias Bajo Tierra. (Re)Construcción de la memoria colectiva en torno a la minería del carbón en la comuna de Máfil (1935-2001)*. Valdivia: América Limitada.
- Araya, C. (2015). Movimientos en masa en el río San Pedro: El 'Riñihuazo' y sus predecesores". Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Recuperado de: <http://es.slideshare.net/ValdiviaSinRepresas/presentacion-valdivia>.
- Araya, C. Cisternas, M. y Gorigoitia, N. (2014). Deslizamientos generados por el terremoto gigante de 1960 en el río San Pedro: antecedentes históricos y datación geomorfológica de sus predecesores. En *Anales Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas*, pp. 24-31. Santiago de Chile.
- Archivo Nacional Histórico de Chile. Ambrosio O'Higgins. Mapa de Chile de Copiapó a Chiloé, 1768. Colección: Mapoteca.
- Archivo Nacional Histórico de Chile. Claudio Gay. Plano de la zona de Valdivia, entre río Mehuín y Lumaco, ca. 1830. Colección Mapoteca.
- Archivo Nacional Histórico de Chile. Detalle "Plano de Arauco y valdivia con la designación de la antigua y nueva línea de frontera contra los indios. 1870". Colección Mapoteca.

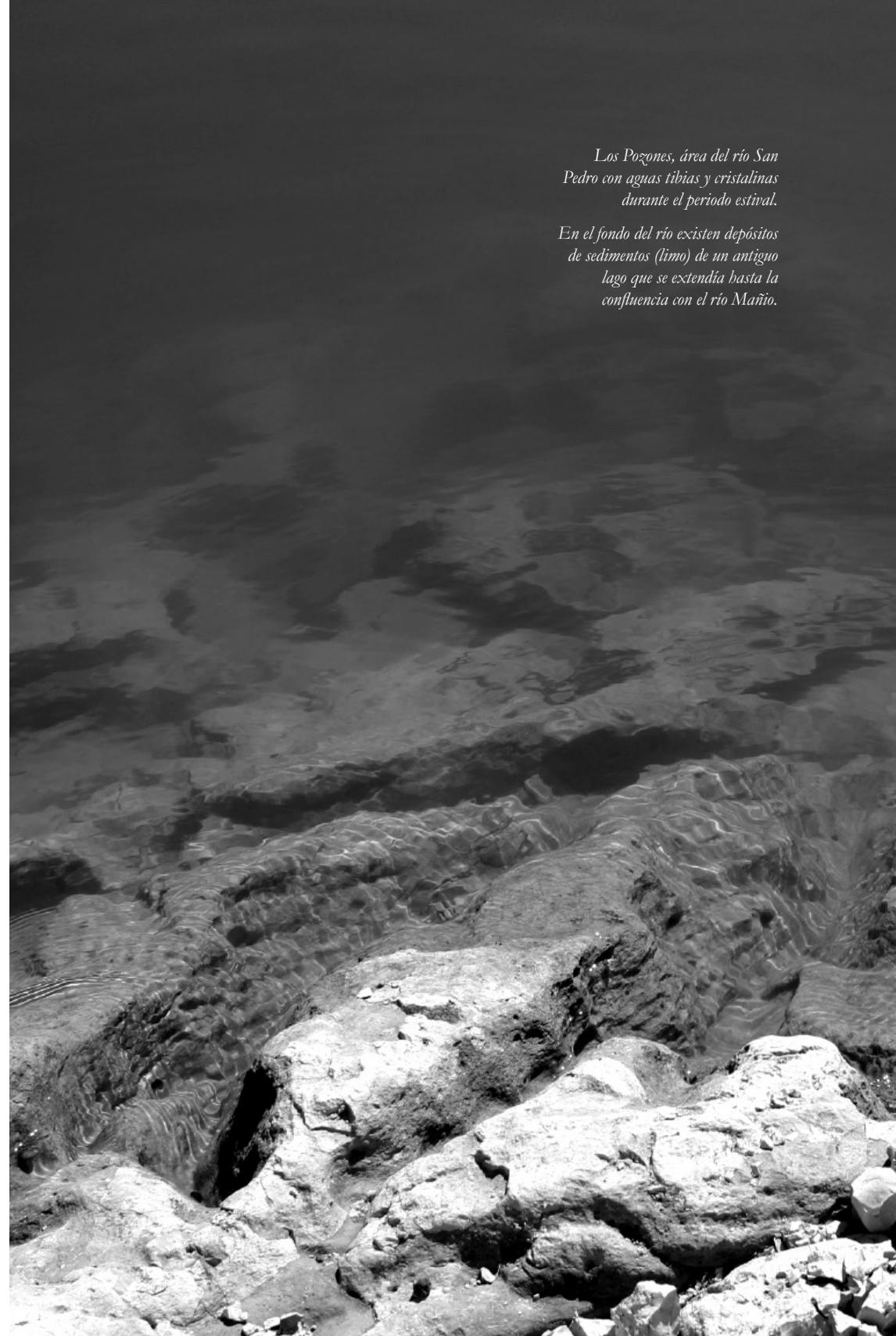
- Arroyo, M. Marquet, P. Marticorena, C. Simonetti, J. Cavieres, L. Squeo, F. Rozzi, R. y Massardo, F. (2008). El Hotspot chileno, prioridad mundial para la conservación. En (CONAMA) *Biodiversidad de Chile, Patrimonio y desafíos* (pp.90-93). Santiago: Ocho Libros Editores.
- Balocchi, O. (2010). Resignificación de patrimonio industrial a través del reconocimiento de la acción del tiempo y del entorno natural. Tesis para optar al título de Arquitecto. Universidad Austral de Chile. Valdivia.
- Banco del Estado de Chile, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Editorial Antártica. (1995). "La Frontera, Geografía Poética de Chile".
- Biblioteca de la Real Academia de Historia, Colección Jesuitas, Tomo 102, en Araya. (2015). Relación del terremoto que asoló las ciudades chilenas en 16 de diciembre de 1575.
- Biblioteca Nacional. Mapa de una parte de Chile que comprende el territorio donde pasaron los famosos hechos entre los españoles y los araucanos, 1777. Colección: Sala Medina.
- Brulé, G. 1909. En el país del cóndor y el huemul. Revista Sucesos, N.º 352, Año VII. Valparaíso, 03 de junio de 1909.
- Castedo, L. (2005). Hazaña del Riñihue. El terremoto de 1960 y la resurrección de Valdivia. Crónica de un episodio ejemplar en la historia de Chile.
- Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica, Biblioteca Nacional. Cartografía Histórica de Chile. Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile (2010). Cartografía Histórica de Chile. Santiago.
- Catalán, R. Wilken, P. Kandzior, A. Tecklin, D. y Burschel, H. (ed.) (2005). Bosques y comunidades del sur de Chile. Santiago: Universitaria.
- Carvallo y Goyeneche, V. (1875 [1796]). Descripción Histórico Geográfica del Reino de Chile, Tomo I. Santiago: Imprenta La Estrella de Chile.
- Censo de localidades pobladas de 1907, Archivo Nacional.
- Comisión Nacional del Medio Ambiente. (2009). Convenio sobre diversidad biológica, Cuarto informe nacional de biodiversidad, Chile. Ministerio del Medio Ambiente, Gobierno de Chile.
- Comisión Nacional del Medio Ambiente. (2010). Estrategia de conservación de la biodiversidad de la región de Los Ríos. Ministerio del Medio Ambiente, Gobierno de Chile.
- De Lizárraga, R. (1908). Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile". Lima.
- Del Río, S. (s/f). Movimientos sísmicos de mayo de 1960. Labor del Gobierno en el periodo de emergencia. Santiago: República de Chile.
- Dillehay, T. (2004). Monte Verde: Un asentamiento del Pleistoceno Tardío en el sur de Chile. Santiago: LOM.
- Espinoza, E. 1897. Geografía descriptiva de la República de Chile (Arreglada). Aprobada por la Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile. Imprenta y encuadernación Barcelona, Santiago (4ª edición).
- Estudio de Títulos de Dominio Hacienda Pupunahue, en Archivo Nacional, Conservador de Bienes Raíces de Valdivia, Registro de Propiedad 1883/1885, Biblioteca Nacional, Santiago.
- Figueroa, E. (2010). Valoración económica detallada de las áreas protegidas de Chile. Proyecto GEF-MMA-PNUD, Santiago.
- Guarda, G. (1973). *Economía del Chile Austral antes de la colonización alemana 1645-1850*. Valdivia: Editorial Universidad Austral de Chile.
- Guarda, G. y Moreno, R. (2010). Monumenta Cartographica Valdiviensae, Territorio y Defensa 1551-1820. Santiago de Chile: Salviat Impresores
- Helle, S. Alfaro, G. Tascón, J. Kelm, U. Pincheira, M. y Martínez, A. (1997). Potencialidad económica de los carbones oligo-mioceno chilenos, con énfasis en la X Región. En *Actas, Vol. II, Sesión temática 5*, pp. 1004-1008, *VIII Congreso Geológico Chileno*. Universidad Católica del Norte.
- Hernández, J. Vásquez, A. Acuña, M. Smith, C. y Cortés, L. (2009). Informe Final Diagnóstico y Validación Áreas Claves Región XIV.
- Hernández, J. (2011). 1960, Memorias de un Desastre.
- Hernández, L. (1960). "La epopeya de Riñihue", miércoles 15 de junio de 1960. Ercilla v.nº1308, pp.16-17. Santiago de Chile: Sociedad Editora Ercilla Ltda. Recuperado de: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0000526.pdf>
- Hernandez, Luis. 1960. Catástrofe en el Paraíso. Editorial del Pacífico: Santiago, Chile.
- Jalabert, D. (2012). Identidades ecosistémicas: la construcción social del paisaje lacustre en la cuenca del río Valdivia. Tesis para optar al título de Antropóloga, Universidad Austral de Chile. Valdivia.

- Jalabert, D. (s/f). Influencia de los eventos geológicos en la concepción de la naturaleza: el caso del terremoto y Riñihuezo de 1960 en la localidad de Riñihue. Recuperado de: http://www.revistaamericapatrimonio.org/influencia_eventos_geologicos.pdf
- Lara, A. Solari, M. Prieto, M. y Peña, M. (2012). Reconstrucción de la cobertura de la vegetación y uso del suelo hacia 1550 y sus cambios a 2007 en la ecorregión de los bosques valdivianos lluviosos de Chile (35° – 43° 30' S). En *Bosque*, 33(1), 13-23.
- Latham, R. (1924). *La organización social y las creencias religiosas de los antiguos araucanos*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- León-Muñoz, J. Tecklin, D. Farías, A. y Díaz, S. (2007). Salmonicultura en los Lagos del Sur de Chile - Ecorregión Valdiviana. Historia, tendencias e impactos medioambientales. Valdivia: WWF.
- Marín, S. 1901. Estudios de los ferrocarriles chilenos. Biblioteca americana Santiago de Chile imprenta cervantes, Bandera, 46. (Publicado en los “Anales de la Universidad”)
- Marín, S. 1916. Los Ferrocarriles de Chile, Imprenta Cervantes, Santiago (4ª edición).
- Mariño de Lobera, P. (1865). *Crónica del Reyno de Chile (1528-1594)*. Colección de Historiadores de Chile, Tomo VI. Santiago, 1865.
- Moya, L. y Vásquez, D. 2015. Relatos de balseros de los ríos San Pedro y Calle Calle: 1930-1960, Serifa Ediciones (2º edición), 222 Páginas.
- Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1869*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional, Julio de 1869.
- Ministerio del Medio Ambiente. (s/f). Propuesta sobre marco conceptual, definición y clasificación de servicios ecosistémicos para el Ministerio del Medio Ambiente. Dirección de Información y Economía Ambiental.
- Ministerio del Medio Ambiente. (2014). Quinto informe nacional de biodiversidad de Chile ante el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CBD). Santiago: Autor.
- Ministerio de Obras Públicas de Chile. (2010). Diagnóstico del Patrimonio Cultural Región de Los Ríos, Programa Puesta en valor del patrimonio. Valdivia: Autor.
- Municipalidad de Los Lagos (2010). Creación de la Ruta Ambiental Turística Comuna de Los Lagos, Región de Los Ríos.
- Municipalidad de Los Lagos (2016). Programa FNDR “Capacitación y difusión sobre protección ambiental Paisaje de Conservación Valle Río San Pedro, Máfil y Los Lagos”. Formación equipos municipales en gestión territorial sustentable. Taller N°3. Guía de Trabajo.
- Museo Histórico Nacional. (s/f). Terremoto y tsunami de Valdivia (22 de mayo de 1960). Recuperado de: http://www.sismo24.cl/500sisomos/600pdf/_Terremoto%20de%20Valdivia_1960.pdf
- Otero, L. (2006). La Huella del Fuego. Santiago: Pehuén.
- Oyarzún, C. Nahuelhan, L. y Núñez, D. (2004). Los servicios ecosistémicos del bosque templado lluvioso: producción de agua y su valoración económica. En *Revista Ambiente y Desarrollo*, 20(3) - 21(1), 88-95.
- Pino, M. y Navarro, X. (2005). Geoarqueología del sitio arcaico Chan-Chan 18, costa de Valdivia: discriminación de ambientes de ocupación humana y su relación con la transgresión marina del Holoceno Medio. En *Andean Geology*, 32(1), 59-75.
- Poloc (2016). Diagnóstico Patrimonial sobre la Tipología Rural de las Rutas Productivas en la Cuenca del Río Baker.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), GEF (2013-1). Conformación de un Consejo de Desarrollo para la instalación de un modelo de gestión territorial compartida para la sostenibilidad. El Paisaje de Conservación Valle Río San Pedro. Difusión de Experiencia de Buenas Prácticas.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), GEF - SIRAP, Ministerio del Medio Ambiente, Universidad Austral de Chile. (2013-2). Guía de Procedimiento Básicos para el diseño ecológico – territorial de un paisaje de conservación. Un ejemplo aplicado a los bosques templados fragmentados del sur de Chile.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), GEF (2013-3). Evaluación de las intervenciones en dos predios pilotos Paisaje de Conservación Valle Río San Pedro, XIV Región de Los Ríos.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), GEF (2013-4). Sistematización Proceso de Formación del Consejo de Desarrollo Paisaje Conservación Valle Río San Pedro.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), GEF (2013-5). Sistematización Proceso Implementación Oficinas Técnicas Municipales Paisaje Conservación Valle Río San Pedro.

- Rojas, C. (2010). Valdivia 1960, entre aguas y escombros.
- Riquelme, O. 2013. Proponen declarar monumento histórico al ramal Antilhue-Valdivia. El Mercurio, 24 de octubre de 2013, cuerpo C.
- Rocca, N. (2011). Propuesta de plan de manejo de Conservación para el Fundo Los Bajos, dentro del Eje de Conservación Los Lagos-Riñihue. Tesis para optar al título de Ingeniero en Conservación de Recursos Naturales, Universidad Austral de Chile. Valdivia.
- Rodríguez, R. Ruiz, E. y Elissetche, J. (2005). Árboles en Chile. Concepción: Editorial Universidad de Concepción.
- Sucesos, 1907a. Colonizando y civilizando. Revista Sucesos, N° 232, Año V. Valparaíso, 14 de febrero de 1907.
- Sucesos, 1907b. Los trasandinos chilenos. Revista Sucesos, N° 247, Año V. Valparaíso, 30 de mayo de 1907.
- Tacón, A. (2004). Conceptos generales para la conservación de la biodiversidad. Centro de Investigación y Planificación para el Medio Ambiente (CI-PMA). Valdivia.
- Traful Consulting. (2015). Plan de desarrollo de turismo sustentable del paisaje de conservación del valle del río San Pedro.
- Treuthler, P. (1958). *Andanzas de un Alemán en Chile (1851-1863)*. Santiago.
- Urbina, S. y Adán, L. (2014). Avances en la arqueología de Valdivia. En Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología 43/44, 35-60.
- Vergara, J. y Mascareño, A. (1996). *La propiedad Huilliche en la Provincia de Valdivia*, Conadi, La Propiedad indígena en Chile, Santiago.
- Weissblut, Verónica (2014). Patrimonio Industrial, Las Fábricas de la Memoria. En Revista PAT, Primavera 2014, N° 60.
- WWF Chile (2008). Resumen Visión para la biodiversidad de la ecorregión de los bosques templados lluviosos de Chile y Argentina. Valdivia: Autor.
- WWF Chile. (2011). Plan Estratégico de la Ecorregión Valdiviana. Valdivia, Chile: Autor.

Los Pozones, área del río San Pedro con aguas tibias y cristalinas durante el periodo estival.

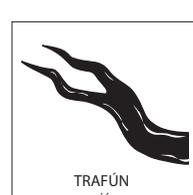
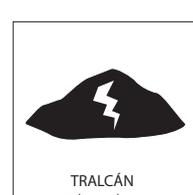
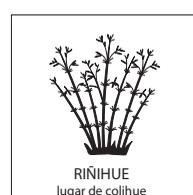
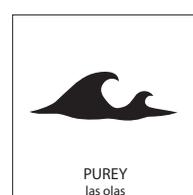
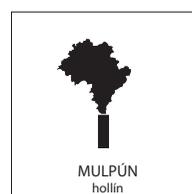
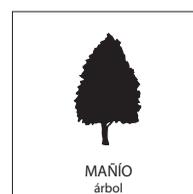
En el fondo del río existen depósitos de sedimentos (limo) de un antiguo lago que se extendía hasta la confluencia con el río Mañío.



Toponimia en el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle



Topónimos



Contenidos según capítulos

Presentación	11
Introducción	13
Capítulo 1.	
El poblamiento y las localidades en la historia de los ríos San Pedro y Calle Calle	15
a) Ocupación temprana del territorio	15
b) Poblamiento del río San Pedro	11
Martín Correa Cabrera	
Capítulo 2.	
Geografía y balseros de los ríos San Pedro y Calle Calle	41
a) El paisaje toponímico en los mapas	41
b) Balseros y explotación maderera	50
Patricio Contreras Fuentes	
Capítulo 3.	
La mina de carbón de Pupunahue	59
Martín Correa Cabrera	
Capítulo 4.	
1575 y 1960: Terremotos y Riñihuzos que afectaron a las cuencas de los ríos San Pedro y Calle Calle	69
a) 1575	69
b) 1960	74
b) 2016	85
Patricio Contreras Fuentes	

Capítulo 5.

Relatos del ferrocarril junto a los ríos San Pedro y Calle Calle	89
a) Ramal Antilhue - Valdivia	95
b) Ramal Collilelfu - Riñihue	100
c) El futuro	110
Roberto Concha Mathiesen	

Capítulo 6.

Huellas y conservación de la ecorregión valdiviana en el valle del río San Pedro	113
a) Relevancia de la ecorregión Valdiviana	113
b) Panorama de la ecorregión Valdiviana: biodiversidad asociada	117
c) Biodiversidad asociada a la cuenca del río Valdivia	119
d) Cuenca del río Valdivia desde la perspectiva de los servicios ecosistémicos	120
e) Conservación de la ecorregión valdiviana: el proyecto “Paisaje	132
Patricio Contreras, Francisca Vergara	

Relatos de paisaje y toponimia en el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle da cuenta de los hitos naturales y culturales de un valle, de la memoria grabada en un eje hidrográfico, en su historia, en sus mapas y habitantes.

Explotación maderera y balseos en los ríos San Pedro y Calle Calle, relatos de historia ferroviaria, minas de Pupunahue, terremoto de 1960 y Riñihuazo, además de bosques nativos de la eco-región valdiviana que conviven en serranías y praderas, conforman una identidad de paisaje de especial interés para la Región de Los Ríos y de alto valor de conservación para el país.

Como indicadores de paisaje que reconstruyen imaginarios territoriales, describiendo la condición y modo de organización de un territorio, sus cualidades y rasgos relevantes, los topónimos de este valle -patrimonio inmaterial sincrónico de voz indígena- hacen referencia al sol, a colores, al agua, animales, vegetación, formas y sonidos del espacio; todos nombres que significan el lugar, su uso y la percepción que se tuvo de él, configurando un legado para el saber del espacio geográfico e integrando escalas de tiempo con el espacio actualmente habitado.

El paisaje es aquí una opción para construir un relato interpretativo basado en el conocimiento científico y en el saber local, es decir, una narrativa que permite comprender un territorio de manera integral, destacando hechos, procesos y lugares.

ISBN: 978-956-359-047-0



9 789563 159047 0

