



**EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS**  
Estudio Histórico Cultural

## ESTUDIO HISTÓRICO "EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS"

**EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS**  
Estudio Histórico Cultural

## **EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS**

Es propiedad del Gobierno Regional de Los Lagos, Chile

### **DERECHOS RESERVADOS**

*Registro de Propiedad Intelectual: N° 25 37 22*

*I.S.B.N: 978-956-8841-01-0*

### **ESTUDIO HISTÓRICO**

*Santa María la Real S.A.*

Elaboración de contenidos, fotografías y selección de mapas:

*Nelson Bahamonde – Pablo Witker*

Diseño editorial:

*Pablo Witker*

### **FINANCIAMIENTO**

*Programa de Apoyo a la Gestión Subnacional*

Subsecretaría de Desarrollo Regional

Gobierno de Chile

### **GOBIERNO REGIONAL DE LOS LAGOS**

*Intendente Nofal Abud Maeztu*

División de Planificación y Desarrollo Regional

*Claudia Muñoz Moreira*

Unidad de Programas DIPLAN

*Gloria González Sáez*

Programa Puesta en Valor del Patrimonio GORE

*Jorge Loncón V.*

*Se autoriza la reproducción parcial de los contenidos, indicando la fuente.*

Región de Los Lagos, Chile.

Marzo de 2015.



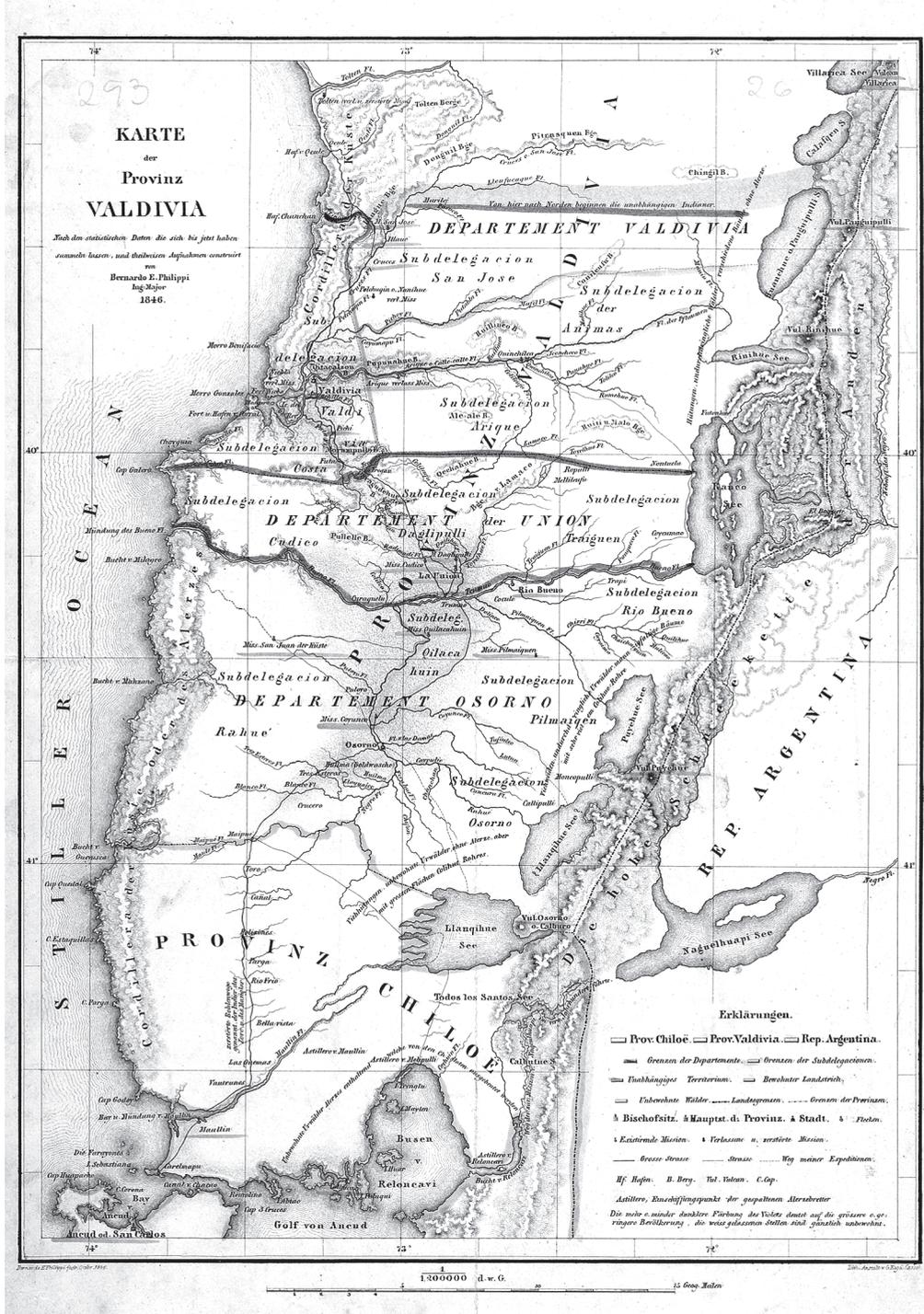
*MILICIAS PROVINCIALES.*  
de Caballería



Uniforme de las Milicias Provinciales de Caballería, 1789. Archivo Nacional, Fondo Capitanía General, 738.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Presentación Gobierno Regional de Los Lagos	Pág. 9
Introducción	Pág. 13
Marco de Referencia	Pág. 17
Desarrollo Histórico	Pág. 45
Línea de Tiempo	Pág. 81
Territorios Administrativos	Pág. 99
Caracterización de Tramos Administrativos	Pág. 133
Tramos Longitudinales para el Turismo Patrimonial	Pág. 149
Bibliografía	Pág. 173



Mapa de la provincia de Valdivia, con indicación del Camino Real a Chiloé, publicado por Bernardo Philippi, 1846.

## EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS



*Gobierno Regional de Los Lagos*

**Nofal Abud Maeztu**

Intendente

El Camino Real, que unía los territorios desde Valdivia hasta Chiloé (San Carlos de Ancud) en la época colonial, es la ruta más antigua del sur de Chile, remontándose el inicio de su construcción al año 1784, luego de que el trazado original se perdiera en 1603. No deja de sorprender el largo y complejo proceso que significó su apertura, inscrita en la expresa voluntad de la Corona española, de dar conectividad terrestre a la población y neutralizar así la amenaza que implicaba el posible asentamiento de ingleses en el territorio austral.

Siendo escasa la documentación disponible, respecto al Camino y a las implicancias que este tuvo en el desarrollo de las comunidades por las que pasó su trazado, el presente estudio aporta un sólido registro histórico y de variables que interesan sobremanera hoy, en el contexto de la relevancia que han adquirido los estudios de Identidad Regional, así como la acción del Programa Puesta en Valor del Patrimonio, dirigidos ambos a rescatar, proteger, potenciar y difundir aquellos sitios e inmuebles que nos conectan con nuestra tradición e historia.

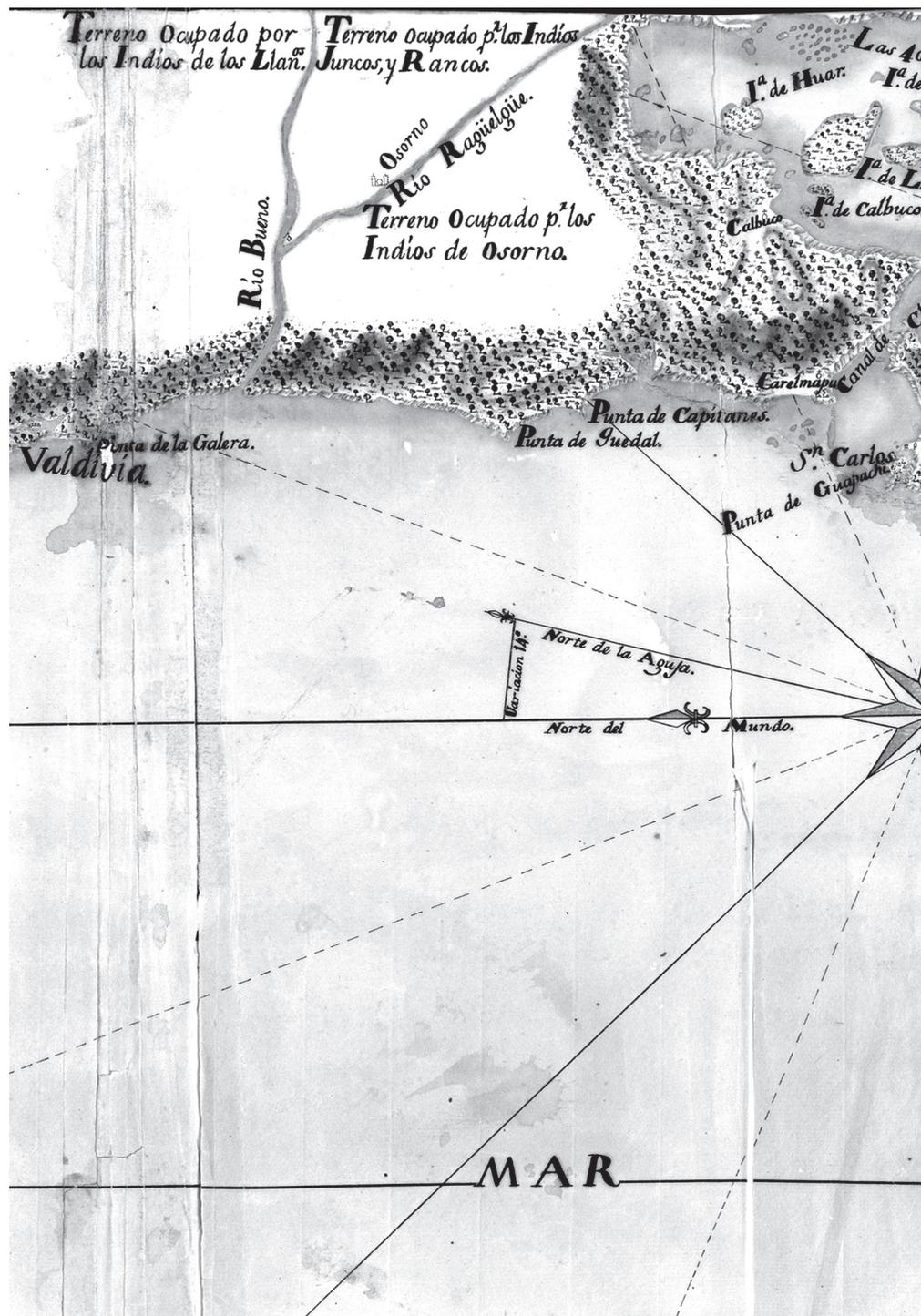
El presente estudio se planteó como objetivo *“la Puesta en Valor del Camino Real, entregando un sustento basado en una amplia investigación histórica que indague en las múltiples fuentes materiales e inmateriales de la zona, rescatando la historia oral de sus habitantes en conjunto con una investigación en los archivos existentes, revalorizando el territorio y sus comunidades. Esto, (para) generar una base histórica que permita a futuro poder identificar necesidades de infraestructura, generar el circuito y potenciarlo turísticamente en beneficio de las comunidades locales”*.

La investigación revaloriza el territorio y sus comunidades, identifica, inspecciona y caracteriza los trazados existentes, reconocibles en puntos tales como propiedad, estado de conservación, características técnicas, arqueológicas y otras. Investiga sobre el trazado original y su entorno, y lo contrasta con su situación actual, identificando aquellos tramos que aún se utilizan y su estado real de conservación. Se ha recabado información fotográfica, documental y bibliográfica del trazado, construcción y utilización del Camino Real en la Región de Los Lagos, a través de fuentes directas, en terreno y en fuentes indirectas como el Consejo de Monumentos Nacionales; la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Universidad Austral de Chile, municipalidades, archivos regionales y nacionales, entre otras.

El estudio abarca las comunas de San Juan de la Costa, San Pablo, Río Negro, Purránque, Fresia, Los Muermos y Maullín, centrándose en el trazado del camino inserto geográficamente en nuestra Región y haciendo referencia a las potencialidades y posibilidades de desarrollo existentes, estableciendo los valores históricos de la ruta, valores que, en definitiva, conforman la base de su atractivo. El estudio, en suma, es una contribución - que valoramos - ampliamente - al conocimiento de nuestro pasado, proyectado al presente y con posibilidades claras de contribución a un desarrollo futuro, atendidas las variables que se recaban para viabilizar las acciones que permitan su puesta en valor.



Tramo original del antiguo camino en el sector de Pedernales, ribera sur del río Maipué, comuna de Frutillar.



Detalle de "Carta Geográfica de la Costa de Valdivia, Chiloé y Archipiélago de las Huaytecas", Lázaro de Ribera, 1778 -1782.

## INTRODUCCIÓN

El presente informe entrega los principales resultados del Estudio Histórico Cultural “*El Camino Real en la Región de Los Lagos*”.

El ciclo de investigación, desarrollado entre los meses de abril y diciembre de 2014, consistió en un proceso de registro, análisis y consolidación de información referencial, una tarea concertada con el mandante, el Gobierno Regional de Los Lagos, para que la propuesta de poner en valor el Camino Real se sustentara en “*una amplia investigación histórica, que indagara en las múltiples fuentes materiales e inmateriales de la zona, rescatando la historia oral de sus habitantes en conjunto con una investigación en los archivos existentes, revalorizando el territorio y sus comunidades*”<sup>1</sup>.

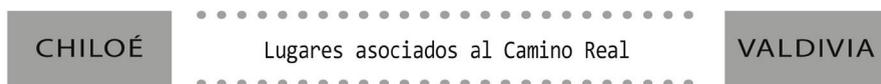
La propuesta técnica del Equipo Consultor ofrece un conjunto de técnicas de investigación basadas en el registro de documentos, fotografías y mapas; el análisis de información para elaborar un diagnóstico; y una propuesta de programas de acción.

Sin embargo, y al igual que los primeros conquistadores españoles y posteriormente los colonos extranjeros que transitaron por la zona, los profesionales del equipo consultor se enfrentaron a un clima adverso. Un lluvioso invierno 2014 que provocó graves inundaciones y la declaratoria de alarma y emergencia pública en varios sectores del área. En este contexto, se modificó el plan de trabajo inicial, distanciando temporalmente las tres jornadas de trabajo en terreno y ajustando el instrumental utilizado para levantar información, privilegiando un método de análisis deductivo bibliográfico, profundizando en fuentes secundarias por sobre la oralidad y la entrevista

1.- Según Términos de Referencia y Bases Administrativas del Contrato de Consultoría entre el Gobierno Regional de Los Lagos y la Consultora Santa María La Real - Chile S.A.

a actores clave, triangulando datos obtenidos en terreno. La identificación de tramos del Camino Real se ha realizado a nivel administrativo comunal temático, en una distancia que alcanza 200 km, entre las comunas de Maullín por el sur y San Pablo por el norte.

Transversalmente, el camino cruza los llanos de Osorno, la Cordillera de la Costa y diversos ríos, hasta llegar a la costa marina, geografía muy característica en el área de estudio. El recorrido permitió generar un completo registro, llenar bitácoras de viaje, facilitar el encuentro con vecinos y la selección de cartografías que expresaran la amplitud, magia y diversidad del “territorio Butahuillimapu, el gran territorio williche del sur”. Sin embargo, el Camino Real sobrepasa con creces los límites administrativos de la región, y desde sus inicios se relacionó con la comunicación entre Valdivia y Chiloé, prolongándose incluso hacia el centro norte del país.



Es un territorio escasamente “investigado in situ”, el cual conserva intactas sus cualidades históricas y sus atributos ambientales, que se consolidan en atracciones turísticas de gran proyección, lo que demanda de los organismos del Estado en sus distintos niveles y sectores (social, cultural, económico y turístico), actuaciones coordinadas y estratégicamente organizadas para la puesta en valor.

Sin embargo, es de público conocimiento que las organizaciones regionales y comunales dependen de una normativa central que dificulta la capacidad de autogestión. La sectorialización limita la intervención sobre algunos eslabones de la cadena de valor patrimonial, tarea compleja a nivel técnico y administrativo, que demandará varios años, e incluso décadas, para una intervención integral y sistemática.

El análisis bibliográfico permitió la consulta a diversos autores que han escrito sobre el Camino Real, quienes aportan distintas perspectivas descriptivas sobre los lugares asociados a la ruta. Las publicaciones historiográficas, etnohistóricas, arqueológicas, etnográficas, arquitectónicas, paisajísticas y ambientales han incrementado el conocimiento y caracterizado los distintos lugares que conforman el Camino Real.

El trabajo transdisciplinario desarrollado por la Consultora Santa María La Real S.A., recoge diversas perspectivas históricas y culturales, que se han enriquecido con registros obtenidos en terreno, en medios electrónicos y en fuentes documentales, trabajados desde una perspectiva multidimensional.

Las propuestas de puesta en valor expresadas en programas de acción, relacionan todas las fases y/o *“funciones de la gestión patrimonial en su cadena de valor: identificación, investigación, documentación, conservación, protección, interpretación y presentación<sup>2</sup>”* destacando significados y valores, reconociendo demandas y prioridades de intervención en los distintos lugares que conforman el camino.

2.- En “Intervención en el patrimonio cultural: creación y gestión de proyectos” de Alejandro Bermúdez, Joan Vianney M.Arbeloa, Adelina Giralt. Madrid, Síntesis, 2004, capítulo I. I. El concepto de cadena lógica aplicado al patrimonio.

Las propuestas son un instrumento útil para la elaboración de planes y proyectos futuros de conservación, puesta en valor y gestión del patrimonio cultural asociado al Camino Real, vinculando la huella original con los flujos de conectividad actual, generados por presión antrópica y/o transformaciones asociadas a procesos de desarrollo económico territorial en las nueve comunas involucradas en el estudio.

### Comunas en la Provincia de Osorno.



### Comunas en la Provincia de Llanquihue.



## MARCO DE REFERENCIA



Foto del camino que conducía al fuerte de Maipué, antiguo límite entre las provincias de Valdivia y Chiloé.

## **Registro de Antecedentes.**

El trabajo de investigación se inició con una completa revisión y sistematización de información de fuentes historiográficas, documentales y cartográficas del territorio, como también comparando proyectos editoriales similares al área de estudio, que sirvieran de referente al proyecto actual. El proceso de registro presenta las siguientes actividades:

- *Análisis bibliográfico*
- *Búsqueda de documentación histórica.*
- *Cartografía histórica y fotografía actualizada.*
- *Descripciones históricas, culturales y ambientales del área.*
- *Análisis de cartografía (rutas camineras, cuencas hidrográficas y turismo).*
- *Marco institucional administrativo (municipalidades).*
- *Generación de nuevos registros (GPS, foto y video).*
- *Instrumentos de Planificación Territorial (Pladecos, Pladetur, otros).*
- *Análisis de estudios culturales y patrimoniales del territorio.*
- *Bitácoras de viaje (encuentro con vecinos).*

## **Análisis Bibliográfico.**

Se identificaron diversas publicaciones historiográficas, etnohistóricas, arqueológicas, etnográficas, arquitectónicas, paisajísticas y ambientales que fueron estudiadas en profundidad. Todas ellas aportaron antecedentes y generaron conocimiento sobre el Camino Real y sus lugares emblemáticos. Los principales autores consultados son: Gabriel Guarda (historia de Valdivia y Chiloé, fortificaciones, arquitectura, economía,

sociedad y cartografía colonial), Rodolfo Urbina (historia de Chiloé), Walter Hanisch (evangelización y exploraciones de Chiloé colonial), Isidoro Vásquez (historia de Chiloé), Raúl Molina (historia indígena regional y territorios), Eugenio Alcamán (etnohistoria), Ricardo Molina (el Camino Real e historia colonial), José Bengoa (etnohistoria), Eduardo Cavieres (expansión de Valdivia a los Llanos de Osorno), José D. Mansilla (historia de Calbuco), Fabián Almonacid (historia económica, industria, agricultura y FFCC), Gabriel Peralta (historia de Osorno), Carlos Olguín (instituciones político-administrativas de Chiloé Colonial), María Ximena Urbina (la Frontera de Arriba), Lorenzo Berg y Gian Piero Cherubini (arquitectura y paisaje) y diversas publicaciones de historia local (Maullín, Los Muermos, Fresia, Purranque, Osorno, Río Bueno, La Unión, etc.), entre otros.

### **Análisis de Documentos Históricos.**

Se analizaron valiosos documentos inéditos relacionados con el Camino Real que se encuentran dispersos en archivos y colecciones chilenas y extranjeras (Archivo y Biblioteca Nacional, archivos de Chiloé, Osorno y Valdivia, bibliotecas públicas y colecciones particulares). Cartas, informes, diarios, crónicas, mapas e iconografía histórica aparecen citados en los estudios publicados (análisis bibliográfico) y algunos documentos pueden rastrearse en internet (<http://pares.mcu.es>, [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl) y otros archivos digitales. Personalmente estudiamos el extenso “*Expediente formado sobre la apertura del camino de Chiloé a Valdivia*” en el Archivo Nacional.

De forma intensiva se registran archivos y fuentes inéditas, procesando información novedosa y múltiples testimonios acerca de la historia del territorio donde se trazó el Camino Real, sus antecedentes y consecuencias; todo lo cual nos ayudó a entender

los contextos históricos, las características de la ruta y los viajes, los patrones de asentamiento, las relaciones español-indígena, el sistema defensivo, la evolución económica y paisajística, todos ellos factores que han influido en la conformación de los poblados situados en los márgenes de la histórica vía terrestre, entre las actuales comunas de San Pablo (al norte) y Maullín (al sur).

### **Integración de la Historia Oral y Local.**

Sin duda, uno de los aspectos débiles en las publicaciones que dan noticias históricas del Camino Real es el desconocimiento personal de la ruta y sus vestigios. La omisión de testimonios orales de quienes han vivido en el área, transitado por la vía y heredado recuerdos de sus antepasados es bastante común. Por ello, se identificaron algunos informantes del camino, a quienes se los consultó y se los invitó a recorrer algunos trayectos y sitios históricos; con ellos también se analizaron imágenes y documentos.



Foto con vecino del sector de Maipué que entrega indicaciones sobre la huella del camino y del fuerte que existió en el lugar, en el actual límite de las provincias de Osorno y Llanquihue.

Así, el rescate de la oralidad y la memoria colectiva contribuyó a la comprensión del espacio, la historia, la sociedad y las características de la vida rural y urbana de la ruta colonial. Además, se incluyó información sobre rescate de la oralidad en el área, realizado por el Servicio Nacional de Turismo<sup>3</sup>.

### **Observaciones Directas en Terreno.**

Se realizaron tres campañas en terreno. El equipo de especialistas generó mapas de referencia basados en cartografía histórica, en cartas de la Dirección General de Aguas del MOP, en trazados de vía de los Ferrocarriles del Estado, en mapas ruteros de la Región de Los Lagos y en registros de ruta en Google Earth. Los registros y las referencias de información sobre el área se complementaron con vehículo, GPS y cámaras fotográficas. Se realizaron reconocimientos del paisaje local para constatar la diversidad de componentes que identifican el territorio. Según el método de observación directa<sup>4</sup> in situ, se efectuaron observaciones y se realizaron los siguientes trabajos:

- Recorrido de tramos del camino (longitudinales y transversales) cubriendo sectores aledaños, que eventualmente ejercen influencia sobre el área de estudio.
- Toma de información de terreno utilizando registro fotográfico, conversación con vecinos y estableciendo coordenadas de localización.
- Estimación del área territorial asociada a los tramos administrativos y longitudinales.
- Elaboración de mapas temáticos y asociación de atributos a cada tramo.

3.- En “*Memoria Viva del Camino Real de la Región de Los Lagos*” publicado por Sernatur 2013, realizado por el historiador Pablo Fábregas Zelada.

4.- En documento de Trabajo N° 534, Plan de Manejo Reserva Nacional Cerro Castillo, Corporación Nacional Forestal Región de Aysén, Chile, que cita a Litton, R. Burton, Jr. 1968. Forest landscape description and inventories – a basis for land planning and design. Berkeley, Calif., Pacific SW. Forest and Range Exp. Sta. 64 pp., illus.

# HITOS DEL CAMINO REAL

-  Red Parques Mapu Lahual
-  Camino Real identificado
-  Trazado Ruta 5 sur

## Fuertes:

- 1.- Fuerte San José de Alcudia en Río Bueno (1793 - 1795), comuna de Río Bueno
- 2.- Fuerte San Luis o Reina Luisa de Osorno (1793 - 1795), comuna de Osorno
- 3.- Fuerte San Luis de Maipué (1795), comuna de Frutillar
- 4.- Fuerte San Francisco Xavier de Maullín (1671), comuna de Maullín
- 5.- Fuerte San Antonio de la Ribera de Carelmapu (1603), comuna de Maullín

## Misiones:

### En la región de Los Ríos

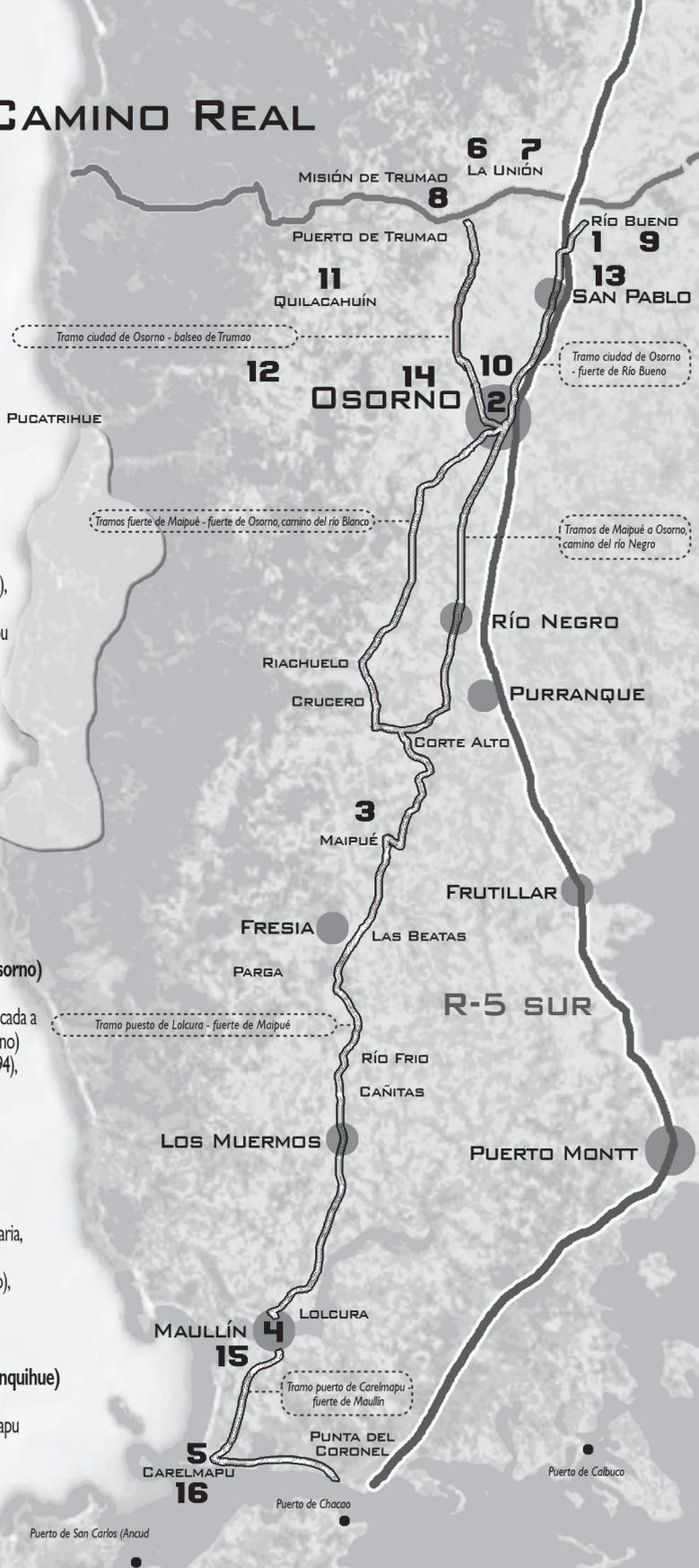
- 6.- Nuestra Señora del Pilar de Cudico (1787), comuna de La Unión
- 7.- Nuestra Señora del Pilar de Dagllipulli (1787), comuna de La Unión
- 8.- Desposorio de la Virgen de Trumao (1847), comuna de La Unión
- 9.- San Pablo Apóstol de Río Bueno (1777), comuna de Río Bueno

### En la región de Los Lagos (provincia de Osorno)

- 10.- San Juan Capistrano de Cuyunco (1794), llamada también "de Osorno", además dedicada a la Virgen de la Candelaria (comuna de Osorno)
- 11.- San Bernardino de Sena de Quilacahuín (1794), también dedicada a la Virgen de la Merced, comuna de San Pablo.
- 12.- San Juan de la Costa (1805), dedicada a San Juan Bautista y a la Virgen del Perpetuo Socorro comuna de San Juan de la Costa.
- 13.- Pilmaiquén o Tralmahue (1805, al norte de San Pablo) dedicada a la Virgen de la Candelaria, comuna de San Pablo.
- 14.- Rahue (1858, continuación de la de Cuyunco), dedicada a la Virgen de la Candelaria y San Antonio, comuna de Osorno.

### En la comuna de Maullín (provincia de Llanquihue)

- 15.- Nuestra Señora del Rosario de Maullín
- 16.- Nuestra Señora de la Candelaria de Carelmapu



Puerto de San Carlos (Ancud)

Puerto de Chocao

Puerto de Calbuco

El proceso de reconocimiento permitió observar la biodiversidad asociada a los tramos del camino en la actualidad. No se puede prescindir del análisis del ambiente físico, natural, cultural y económico donde se desenvuelven las poblaciones. En algunos casos corresponde a pueblos originarios que se integran ancestralmente con la tierra y el mar, y de esa integración emerge su personalidad y su función sobre “*el imaginario socio-cultural*”. Ejemplo de lo anterior son las comunidades indígenas relacionadas con la Red de Parques Lafken Mapu Lahual.

También interesó comprender los valores que eventualmente pudieran entrar en conflicto con nuevos proyectos de desarrollo, sobre todo aquellos de tipo productivo que generan presiones antrópicas y transformaciones de los lugares.

Conocer para comprender los valores del espacio que relaciona la naturaleza y la sociedad urbana y rural, donde emergen rivalidades de larga data originadas en las antiguas políticas de poblamiento y propiedad promovidas por el Estado de Chile, o por la llegada de colonizadores alemanes y/o por las grandes inversiones industriales en el sur del país.

### **Trabajo en Gabinete.**

Mediante la triangulación de datos se confrontaron antecedentes históricos y patrimoniales con los recogidos en terreno. El propósito ha sido generar información nueva. El análisis permitió consolidar una caracterización de segmentos del camino donde se realizaron los siguientes trabajos:

- Análisis espacial y referencial de los tramos del Camino Real basado en revisión de antecedentes históricos e instrumentos de planificación territorial, entre otros.
- Identificación de atributos, valores y potencialidades del Camino Real con la finalidad de estimar la relevancia y jerarquizar las cualidades de cada tramo.
- Valorizar y agrupar tramos.

### **A) Identificación de variables.**

Para el reconocimiento del espacio territorial se utilizó información recopilada en fuentes secundarias abiertas. Se seleccionó un conjunto de elementos distintivos de cada territorio administrativo para describir multisectorialmente cada tramo.

El trabajo se realizó sobre tablas de datos dinámicos que resumen la información provincial y comunal: superficies administrativas (km<sup>2</sup>), demografía (N° habitantes), asentamientos de población, aspectos físicos, bióticos, cursos de agua, trazados del ferrocarril, caminos, entre otros.

Paralelamente, se reconocieron componentes transversales de mayor volumen y complejidad: valores históricos, espacialidad, naturaleza, economía, patrimonio material, intangible e indígena, como la infraestructura asociada a la visitación de turistas, variables que consolidaron el proceso de identificación de los tramos longitudinales del Camino Real.

Variable	Descripción
<b>Historia</b>	Valora la presencia o ausencia de acontecimientos y hechos históricos dentro del territorio que están vinculados a la apertura y al uso del Camino Real. La información analizada está contenida en documentos, publicaciones, mapas, planos y fotografías, como en la oralidad de vecinos y personajes, cuyos relatos sobre sucesos adquieren valor para conocer los distintos períodos de ocupación del camino a través del tiempo. Se establecerán diferencias por el grado de información y conocimiento, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.
<b>Espacialidades</b>	Valora la presencia o ausencia de medios construidos, viviendas y/o infraestructura, en diversas modalidades de uso del suelo, cuyo emplazamiento, propiedad, e instalaciones expliquen la situación original, evolución o cambio en distintos períodos de ocupación del camino. Se establecerán diferencias por el grado de conservación o sustitución, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.
<b>Naturaleza</b>	Valora la presencia o ausencia del patrimonio natural, en forma de monumentos naturales, reservas marinas, formaciones físicas y biológicas, ecosistemas con presencia de bosque nativo, variedad de cursos de agua, playas, costas y humedales, diversidad biológica rica en flora y fauna, de valor excepcional desde el punto de vista estético, científico y ambiental. Se establecerán diferencias por sus cualidades y el grado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.
<b>Economía</b>	Valora la presencia o ausencia de actividades productivas y comerciales originales y actuales en diversos ámbitos, tales como autosubsistencia, emprendimientos, empresas e industrialización, asociada a tecnologías para elaborar productos y/o prestar servicios en el territorio. Se establecerán diferencias por su actividad y grado de desarrollo, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona de estudio.

Variable	Descripción
<b>Patrimonio Material</b>	Valora la presencia o ausencia de manifestaciones y/o producciones propias, preferentemente materiales, cuyo legado, testimonio construido o recuerdo permiten la comprensión de la sociedad que habita los territorios en estudio. Incluye los bienes culturales muebles e inmuebles, sitios y/o conjuntos, ruinas o yacimientos arqueológicos, de valor ambiental reconocidos y no reconocidos por el Estado o en los Instrumentos de Planificación Territorial. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.
<b>Patrimonio Intangible</b>	Valora la presencia o ausencia del conocimiento, prácticas, creencias, costumbres, hábitos y percepciones, preservados de generación en generación, constituidos en tradición y expresión de los territorios, incluido entre ellos el patrimonio religioso. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.
<b>Patrimonio Indígena</b>	Valora la presencia o ausencia de reconocimiento a la cultura y al patrimonio huilliche mapuche y a sus componentes etnográficos, que se obtiene mediante la investigación histórica y la observación en terreno, una perspectiva espacio-temporal amplia desde sus orígenes hasta hoy, constituidos en identidad regional. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.
<b>Infraestructura</b>	Valora la presencia o ausencia de instalaciones y equipamientos públicos y privados, que permiten el desarrollo de experiencias y rutas de visita para realizar turismo patrimonial cultural en el territorio, tales como servicios de alimentación, hospedaje, guías, transporte, otros que puedan ser utilizados por los turistas. Se establecerán diferencias por el grado de desarrollo, valorado en alta, media y baja presencia del ámbito en la zona de estudio.

## **B) Análisis de Variables.**

La información organizada en tablas dinámicas de datos permitió observar y realizar comparaciones de cada variable. El procedimiento facilitó el reconocimiento de tendencias de identidad y el establecimiento de prioridades de intervención. El análisis asigna peso/valor/densidad a los atributos, valores y potencialidades, expresando la calidad y/o la cantidad disponible en cada tramo del camino.

La valorización, junto con reconocer “*la concentración, dispersión o ausencia de atributos, valores y potencialidades*”, facilitó la jerarquización de tramos.

## **C) Agrupamiento de tramos y programas de acción.**

La organización en unidades singulares o agrupamientos similares permitió generar una propuesta de programas de acción orientados a conservar, poner en valor y gestionar los bienes culturales asociados al Camino Real, donde destacan aquellos relacionadas con la actividad turística.

Las acciones a desarrollar en cada unidad o agrupamiento de tramos podrán ser ejecutadas y/o profundizadas por los equipos municipales y/o por las organizaciones comunitarias locales, tomando en cuenta que son acciones que contribuyen a consolidar la cadena de valor del patrimonio cultural del Camino Real.

Al finalizar este marco de referencia, interesa reconocer las iniciativas de apoyo a la protección y difusión de la reserva natural Mapu Lahual, de estrategias para declarar como Zonas Típicas a Río Frío y Riachuelo, o la ampliación y el fortalecimiento de festividades costumbristas. Sin embargo, se constata que aún no se configura una intervención integral y sistémica sobre el Camino Real, la cual requiere una acción concertada.

La Cartera de Proyectos de Puesta en Valor del Patrimonio, que ejecuta el Gobierno Regional de Los Lagos, y con clara incidencia en el acervo patrimonial del Camino Real, es la siguiente:

#### **Proyectos Cartera de Inversiones en Patrimonio Los Lagos:**

- 1. Diagnóstico del Patrimonio Cultural Región de Los Lagos  
Código: 30136692 (Regional)*
- 2. Diagnóstico Cadena de Valor de la Inversión en Patrimonio en Madera  
Código: 30361974 (Regional)*
- 3. Habilitación Plan y Proyecto Museográfico Parque Pleistocénico Osorno  
Código: 30363875*
- 4. Restauración Iglesia de Carelmapu, Maullín  
Código: 30077481*

## **Marco conceptual.**

### **Territorio Patrimonial.**

Para toda comunidad el patrimonio es entendido como el conjunto de referentes relacionados con la propiedad y el capital simbólico, cultural, social o ambiental que configuran una *“realidad territorial determinada que posee un valor positivo, y por ello es estimable”*. Conforman pertenencias, bienes, posesiones, herencias y medios de representación que, como declara UNESCO, representan *“lo que tenemos derecho a heredar de nuestros predecesores y nuestra obligación es conservarlo a su vez para las generaciones futuras”*. La *“utilidad”* o *“cualidad”* de aquello que se conserva puede ser de carácter material e inmaterial, y se manifiesta generalmente en monumentos, edificios, festividades, ritos, costumbres, valores, tradiciones, lenguajes, artesanías, sitios de valor histórico, estético, científico, arqueológico, etnológico, antropológico, etc.

Valores y significados evolucionan de una época a otra, de una cultura a otra, de ahí la importancia de un diagnóstico de línea base sobre la huella del antiguo camino que se inicia antes de la colonia y se perpetúa hasta el siglo XX, dotado de atributos territoriales tangibles e intangibles, que busca superar la visión *“monumentalista y conservacionista”* del objeto patrimonial.

El estudio se sitúa desde una visión amplia *“ecosistémica y/o activadora”* que implica algo más que un cambio de escala. Desde el punto de vista conceptual, estratégico y operativo, se pone en evidencia una innovadora forma de relación entre el bien o conjunto y sus entornos (contextos), dando lugar a la idea del *“territorio patrimonial”*.

El análisis de los especialistas comprende diversos lugares donde se emplazó el Camino Real, integrando entornos o contextos mediante la metodología de “paisaje cultural” constituido principalmente por “los lugares singulares del desarrollo territorial”.

El interés internacional respecto a la conservación de entornos de los monumentos y los sitios patrimoniales se materializa en la Carta Internacional para la Conservación y Restauración de los Monumentos y los Sitios - Carta de Venecia (1964), en las referencias sobre entornos en las convenciones y recomendaciones de la UNESCO, en la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Intangible (2003), y especialmente en la Convención del Patrimonio Cultural (1972) y sus Directrices, donde el entorno se estima como un atributo de autenticidad que requiere protección mediante la delimitación de las llamadas “zonas de respeto” o “zonas de amortiguamiento”<sup>5</sup>.

Según el arqueólogo Ángel Cabezas, actual Director Nacional de Dibam y experto ICOMOS en Chile, “el concepto central de paisaje cultural que utilizamos es el definido por la UNESCO, el cual se aplica a lugares donde se combina la acción de los seres humanos en un medio natural que con el tiempo ha adquirido una particular fisonomía que lo identifica y diferencia de otros espacios”. Para UNESCO la categoría de paisaje cultural concita interés a pesar de sus dificultades prácticas de protección, debido a que afecta a áreas y extensiones de territorio que tienen diversas actividades económicas y altas presiones de expansión urbana.

Las unidades del paisaje con potencial de “protección y puesta en valor” permiten que se preserven los elementos significativos para la identidad local, se activen

5.- Las experiencias internacionales y la literatura especializada sobre conservación aportan una variedad de términos para referirse a las Zonas de Amortiguamiento (ZAM): áreas de uso múltiple, zonas de influencia, zonas de transición, zonas periféricas, zonas tampón, etc.

encadenamientos productivos y/o económicos que posicionen a los territorios como receptores de inversiones, hasta constituirse en ofertas turísticas de calidad.

### **Espíritu de Lugar.**

La caracterización de tramos administrativos y longitudinales del Camino Real se construye a partir de información actualizada sobre los valores, los atributos y las potencialidades del territorio patrimonial y sus lugares emblemáticos.

Los lugares son un aspecto esencial del territorio patrimonial. *“La definición de lugar no es cualquier espacio, sino un espacio caracterizado por su singular identidad”*, del cual interesa conocer su *“espíritu o aliento vital”*, aquel que expresa identidad y que resulta de la relación entre una determinada cultura y el sitio en que se desarrolla la manifestación patrimonial.



Foto de la llegada al puerto de Trumao de la bomba para la 2ª Compañía de Bomberos de Osorno, 1910.

Los componentes<sup>6</sup> que inciden en “el lugar y su espíritu”, a nivel de contenidos son:

- a) *Las características del entorno geográfico y del medio natural.*
- b) *El patrimonio natural percibido a través de los significados dados por las comunidades.*
- c) *El modo particular en que se ha desarrollado, a través del tiempo, la relación entre las comunidades y el medio natural, expresada en paisajes culturales, ciudades, espacios urbanos y rurales.*
- d) *Los lugares apropiados por el ser humano, tales como los espacios abiertos urbanos y rurales, escenarios de la vida comunitaria y de sus manifestaciones espirituales.*
- e) *Los espacios construidos que expresan un modo particular de resolver las necesidades para el desarrollo de la vida humana.*
- f) *Los componentes materiales inciden en la particular identidad de los espacios urbanos.*
- g) *Las diversas funciones y vocaciones que, a través del tiempo, se han desarrollado en los espacios configurados por el ser humano.*
- h) *Los procesos sociales que se hacen patentes en la producción y reproducción de los bienes culturales.*
- i) *Los aportes e influencias que provienen de diversas culturas que caracterizan a América Latina.*

El objetivo es lograr “nuevas actitudes” y un “compromiso efectivo” con la preservación del patrimonio para las generaciones presentes y futuras.

6.- Declaración de Foz do Iguaçu, “Espíritu del Lugar”, XVI Asamblea General del ICOMOS, Québec, 2008.

## **Ordenamiento Territorial.**

En el territorio patrimonial confluyen *“las diferentes visiones del territorio que una sociedad puede tener, se plasman en la construcción de un sistema territorial particular que representa el campo de acción para el ordenamiento territorial”*. Gómez Orea define al sistema territorial como *“una construcción social que representa el estilo de desarrollo de una sociedad se forma mediante las actividades que la población practica sobre el medio físico y de las interacciones entre ellas a través de los canales de relación que proporcionan funcionalidad al sistema”*<sup>7</sup>.

De esta manera, el Ordenamiento Territorial (OT) integra los componentes sociales y físicos del sistema territorial, materia de modificación por parte de la planificación territorial. Para Gómez Orea, el sistema territorial está marcado por la complejidad de relaciones entre los aspectos territoriales y culturales que son difíciles de predecir; el cambio significa que lo que es aceptado por la sociedad en un momento puede no serlo posteriormente. Esta incertidumbre obliga a que la planificación sea flexible y se actúe ante diversos escenarios y conflictos, cuya resolución requiere de la concertación de los diversos agentes que se movilizan en un territorio.

La propuesta de un modelo teórico de intervención en el sistema territorial se justifica si tiende a la sostenibilidad territorial. Los conflictos se deben resolver en beneficio del interés público, de forma concertada y con visión a largo plazo, donde las medidas que se poseen son la regulación, la intervención, la programación y la gestión. Ejemplo de esta realidad son los instrumentos de planificación territorial.

7.- En “Ordenación Territorial”, Domingo Gomez Orea, Mundi-Prensa Libros, 2ª Edición, 2007.

## Instrumentos de planificación territorial.

El territorio se organiza mediante estrategias de ordenamiento territorial, planes de ordenamiento territorial, zonificación de borde costero, planos reguladores comunales e intercomunales, los que son fundamentales para la preservación del patrimonio cultural.

En el área de estudio, los instrumentos de planificación están en proceso de actualización, a excepción de la comuna de Frutillar donde se ha desarrollado un Plan Urbano Estratégico.

Comuna	Año Plano Regulador	Año Pladeco	Año Pladetur/Otro
San Pablo	2009	-	-
SJ Costa	-	2012	-
Osorno	2006	2013	-
Río Negro	1996	2009 – 2015	-
Purranque	1992 - En Modificación	2011	-
Frutillar	2004	2012-2017	2014 - P.U. Estratégico
Fresia	2003	2009-2014	-
Los Muermos	En Formulación	2005	-
Mauñín	-	2013-2018	-

## **Estrategia de Desarrollo Regional de Los Lagos<sup>8</sup>.**

Una visión de desarrollo de largo plazo para el territorio, la encontramos descrita y priorizada en la Estrategia de Desarrollo Regional de Los Lagos. El principal planteamiento del documento gubernamental indica que *“la Región de Los Lagos, ahora integrada por cuatro provincias: Osorno, Llanquihue, Chiloé y Palena, hacia fines del año 2007 y parte del 2008, estuvo abocada a definir y reflexionar, para los próximos diez años, un conjunto de objetivos y acciones de desarrollo de mediano y largo plazo”*. Los Ejes y Lineamientos Estratégicos que aplican en el caso del Estudio Histórico el Camino Real en la Región de Los Lagos, son los siguientes:

3.1.- Desarrollo Humano y Calidad de Vida: *Esta dimensión se apoya en políticas públicas capaces de hacer frente a las desventajas sociales y de garantizar oportunidades de integración, que posibiliten que los ciudadanos de la región contribuyan y se beneficien del desarrollo.*

3.2.- Comunidad Pluricultural: *La dimensión denominada Cultura, para efectos de la actualización de la Estrategia Regional de Desarrollo (2009-2020), se define como las formas de vida de las múltiples identidades y las variadas expresiones culturales de la región, expresadas a través de comunidades étnicas, agrupaciones sociales y del arte, artistas, académicos y representantes de museos y bibliotecas.*

3.3.- Competitividad Regional: *En la actualización de la Estrategia Regional de Desarrollo (2009-2020), la Dimensión Económica pone el acento en la competitividad territorial y en*

8.- [http://www.goreloslagos.gob.cl/Region\\_de\\_Los\\_Lagos.pdf](http://www.goreloslagos.gob.cl/Region_de_Los_Lagos.pdf)

*dos adjetivos de ésta que son: inclusividad y sostenibilidad, las que en este aspecto expresan íntegramente las bases que deben condicionar esta estrategia.*

*3.4.- Democracia y Gobernabilidad Regional: Corresponde a la capacidad de la comunidad regional integrada por actores políticos, sociales, culturales, privados y públicos, para desarrollar estrategias de cooperación, articulación y asociación a fin de conseguir objetivos de desarrollo regional.*

*3.5.- Sustentabilidad Regional: La sustentabilidad regional supone una administración eficiente y racional de nuestros recursos naturales, con el propósito final de mejorar el bienestar de la población actual sin comprometer la calidad de vida de las futuras generaciones.*

En esta dirección, los dos criterios estratégicos vinculados al desarrollo futuro del Camino Real proponen que *“la Región se constituirá en una región-territorio donde sus habitantes se reconozcan como ciudadanos y actores responsables de su propio desarrollo, facilitando y promoviendo espacios de encuentro entre éstos y la institucionalidad pública”*.

Primero, que la región se desarrollará a través de una gestión territorial de manera cooperativa y solidaria, potenciando el uso eficaz y eficiente de los recursos, dando cuenta de una articulación y generación de capital sinérgico que provoque entre los distintos actores y agentes locales, una construcción social de la región.

El segundo criterio prioriza la integración regional, al señalar que *“la Región de Los Lagos al año 2020, logrará una conectividad interna -interprovincial e intercomunal- donde se desarrollen proyectos funcionales al territorio y se consolide una integración con las regiones*

*vecinas y la República Argentina*”. Diversas e importantes obras de infraestructura ya se desarrollan para mejorar y ampliar la interconectividad dentro de la región, sobre todo hacia aquellas zonas más aisladas del territorio. La región logrará que el área rural se integre al resto del territorio contando con los servicios básicos para desarrollarse. Un desafío de integración territorial vinculado a la puesta en valor del Camino Real es la Zona Mapu Lahual (mar y tierra de alerces mapudungún) que según la Estrategia de Desarrollo Regional se trata del parque natural que comprende las comunas costeras de San Juan de la Costa, Río Negro y Purranque. En esta zona se concentra la mayoría de la población de origen williche o lafkenche, que inmigró desde los valles centrales de la región, hechos ocurridos desde mediados del siglo XIX. Los habitantes de la zona se dedican a la pequeña industria agropecuaria de subsistencia, la extracción de productos del bosque nativo de la Cordillera de la Costa (alerce) y a la pesca artesanal (locos, lugas, lapas, erizos, corvinas). Hay un creciente porcentaje de nuevos pobladores sin vínculos con el pueblo indígena, que llegaron desde la zona central de la Región de Los Lagos y de otras regiones.

Así se entiende la importancia de contar con vías de acceso asfaltadas que conecten la ciudad de Osorno con los balnearios de Bahía Mansa, Pucatrihue y Maicolpue, pertenecientes a la comuna de San Juan de la Costa. Los caminos secundarios, que corresponderían a la tipología de caminos viejos o data colonial, se caracterizan por ser de ripio y tierra, accesibles en época estival, revirtiéndose esta situación en períodos invernales, ya que se transforman en lodazales intransitables, quedando sus habitantes aislados.

En este sentido, el “*objetivo de desarrollo*” considera que para el año 2020, la Zona Mapu Lahual se transforme en una zona estratégica que base su desarrollo en los

recursos marinos, forestales y turísticos. Lafken Mapu Lahual constituye una iniciativa de interés nacional, que permite proteger recursos marinos y terrestres de gran relevancia para la región y el país; tal como lo establece la Estrategia Nacional de la Biodiversidad, integrando en esta tarea a las poblaciones que habitan el área, representadas en su mayoría por etnias mapuches williches. La protección de esta área considera un modelo de gestión participativa en el cual las personas son el eje fundamental. Se trata de un área de múltiple uso que permitirá a las comunidades utilizar los recursos naturales presentes de manera sustentable, lo que implica una gran oportunidad para mejorar su calidad de vida y la de futuras generaciones.

Lafken Mapu Lahual nos entrega también la posibilidad de incrementar el conocimiento científico de nuestra biodiversidad e incentivar el acercamiento de las personas a nuestra riqueza natural. Esta área constituye la tercera iniciativa de este tipo en Chile, que dará inicio a la red de Áreas Marinas Costeras Protegidas de Múltiple Uso (AMCP-MU) donde se conjugan la asociación público-privada y la gestión local para lograr su desarrollo y sostenibilidad en el tiempo. La creación de Lafken Mapu Lahual ha sido fruto del trabajo de entidades como el Ministerio Secretaría General de la Presidencia, el Ministerio de Economía, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Bienes Nacionales, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, SEIA, la Intendencia Regional, Serplac, Sernatur, Sernapesca, Sercotec, la Gobernación Marítima, la Comisión Regional de Uso del Borde Costero y la Dirección Zonal de Pesca, de la Municipalidad de Río Negro y de los habitantes del sector.

El área es representativa de una de las tres regiones biogeográficas marinas del país. Presenta una rica biodiversidad, ausencia de fuentes contaminantes, borde costero con bosque nativo en excelente estado y también en este sector se realizan

programas de turismo ecológico, impulsados por las comunidades indígenas huilliches de Huelleshue, Ñirehue y Caleta Cóndor a través del proyecto “Mapulahual”. Esta área cumple funciones ecológicas relevantes. La zona boscosa costera en el área de conservación, representa uno de los escasos lugares (a lo largo de miles de kilómetros de costa templada del Pacífico Sudoriental) donde el bosque nativo litoral permanece aún relativamente intacto. La presencia e impacto humano son aún muy bajos, y las cuencas de los ríos todavía drenan bosques virtualmente vírgenes. El ambiente marino se caracteriza por presentar un total de 704 especies, de las cuales 73% corresponden a invertebrados bentónicos (habitan el fondo), seguidos por peces y aves marinas y estuarinas. El entorno de aguas continentales adyacentes cuenta con un total de 89 especies, mientras que el ambiente terrestre suma 118 especies, en su mayoría flora nativa.

Lafken Mapu Lahual cuenta con áreas de reproducción y crianza de peces como el róbalo, puye, lisa, pejerrey y también comunidades biológicas de aguas salobres. En esta área encontramos la presencia de mejillones gigantes endémicos de larga vida: choro zapato, con más de 25 cm de largo total, extintos en muchos otros estuarios debido a sobre explotación. Además de una amplia diversidad de especies marinas avistadas, el rasgo más sobresaliente dentro del área es la presencia de la colonia de anidación más austral conocida de gaviotín sudamericano, cerca de Punta Tiburón. También encontramos población residente de delfines, lobos, nutrias de mar y de río, y del pudú, un pequeño ciervo amenazado de los bosques australes.

**Objetivo de desarrollo<sup>9</sup>:**

Para el año 2020, la Zona Mapu Lahual se transformará en una zona estratégica que basa su desarrollo en los recursos marinos, forestales y turísticos.

**Lineamientos de la estrategia:**

- *Saneamiento de tierras en el borde costero.*
- *Impulso de una red intercomunitaria de caminos de acceso, tanto a las caletas de la zona estratégica, como a la ruta U-40 que facilite el transporte, traslado y comercio de productos marinos, madereros y de leña.*
- *Rescate y difusión de la identidad cultural (pluricultural) de las localidades de la zona Mapu Lahual.*
- *Manejo sustentable de los recursos pesqueros (bentónicos, demersales y pelágicos), con el fin de proyectar a mediano y largo plazo el desarrollo de la actividad extractiva de pesca.*
- *Implementación, registro y resguardo de un sistema de áreas de manejo del borde costero, para facilitar la planificación de las actividades productivas.*
- *Desarrollo del turismo de intereses especiales (rutas temáticas), de naturaleza (parques y escenarios), de aventura (en la franja costera), turismo de cultura, patrimonio y rural.*
- *Impulso en el uso de tecnologías adecuadas en el tratamiento de aguas servidas para el saneamiento de sus playas de las localidades de Maicolpué, Bahía Mansa y Pucatrihue.*
- *Implementación de un programa de repoblamiento de recursos bentónicos en áreas de manejo de la zona.*

9.- [http://www.gorelосlagos.gob.cl/Region\\_de\\_Los\\_Lagos.pdf](http://www.gorelосlagos.gob.cl/Region_de_Los_Lagos.pdf)

La propuesta para preservar, poner en valor y gestionar los bienes culturales y naturales asociados al Camino Real no se concentra solo en Mapu Lahual sino también en las ruinas industriales de Trumao, la arquitectura de Riachuelo, las estaciones de trenes del ramal a Purranque, las casas patrimoniales de Osorno, Río Negro y Purranque, y en revitalizar los procesos sociales y económicos asociados al turismo patrimonial haciendo un uso eficiente y sustentable de los bienes y recursos del territorio patrimonial.

### **El Turismo Cultural y Patrimonial<sup>10</sup>**

Los atributos y valores del Camino Real se convierten en una gran oportunidad de desarrollo para el territorio en estudio. Para el aprovechamiento de las potencialidades de uso turístico se requiere comprender adecuadamente los siguientes conceptos:

Para la Organización Mundial del Turismo (2001) el Turismo “*comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos*”<sup>11</sup>. Para UNESCO (1996) la Cultura es el “*conjunto de rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan una sociedad o un grupo social. Ello engloba, además de las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales al ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias*”<sup>12</sup>.

10.- Guía Metodológica para Proyectos y Productos de Turismo Cultural Sustentable, CNCA y Patrimonio, sf.

11.- OMT, OCDE, EUROSTAT, ONU (2001) Cuenta Satélite del Turismo, recomendaciones sobre el Marco Conceptual. Publicación de las Naciones Unidas: Luxemburgo, Madrid, París, Nueva York.

12.- Citado en CNCA (2008), Estudio de identificación y caracterización de recursos institucionales, normativos y financieros disponibles para el desarrollo del turismo cultural en Chile. Corporación Chile Ambiente, Santiago de Chile.

En este sentido, el turismo cultural es entonces aquel tipo especial de turismo que incorpora los aspectos sociales, culturales y económicos en su oferta y demanda de bienes y servicios. Se busca rentabilizar económica y socialmente el espacio local o lugar donde se desarrolla, y se centra en que las personas viajan con la intención de desarrollar actividades turísticas que les permitan acercarse y comprender culturas distintas. Es decir, conocer los estilos de vida, costumbres, tradiciones, festividades, historia, arquitectura y monumentos del lugar visitado.

Para UNESCO, el Turismo Cultural corresponde a una *“dimensión cultural en los procesos socioeconómicos para lograr un desarrollo duradero de los pueblos”* como un *“modelo de desarrollo humano integral y sostenible”*. Se considera una *“actividad que no sólo contribuye al desarrollo económico, sino a la integración social y al acercamiento entre los pueblos; siendo el turismo cultural una modalidad en la que convergen políticas culturales y turísticas, portador de valores y respeto por los recursos, tanto culturales como naturales”*<sup>13</sup>.

En el sector patrimonial, el turismo es una actividad que *“corresponde al desplazamiento de personas motivadas por el interés especial que presentan los recursos patrimoniales de un lugar o zona específica. Por lo general, se tiende a confundir el turismo patrimonial y el turismo cultural. Es cierto, su relación es muy estrecha; sin embargo, el turismo cultural representa un concepto más amplio que el turismo patrimonial”* (Ashworth, G.J. 2005)<sup>14</sup>.

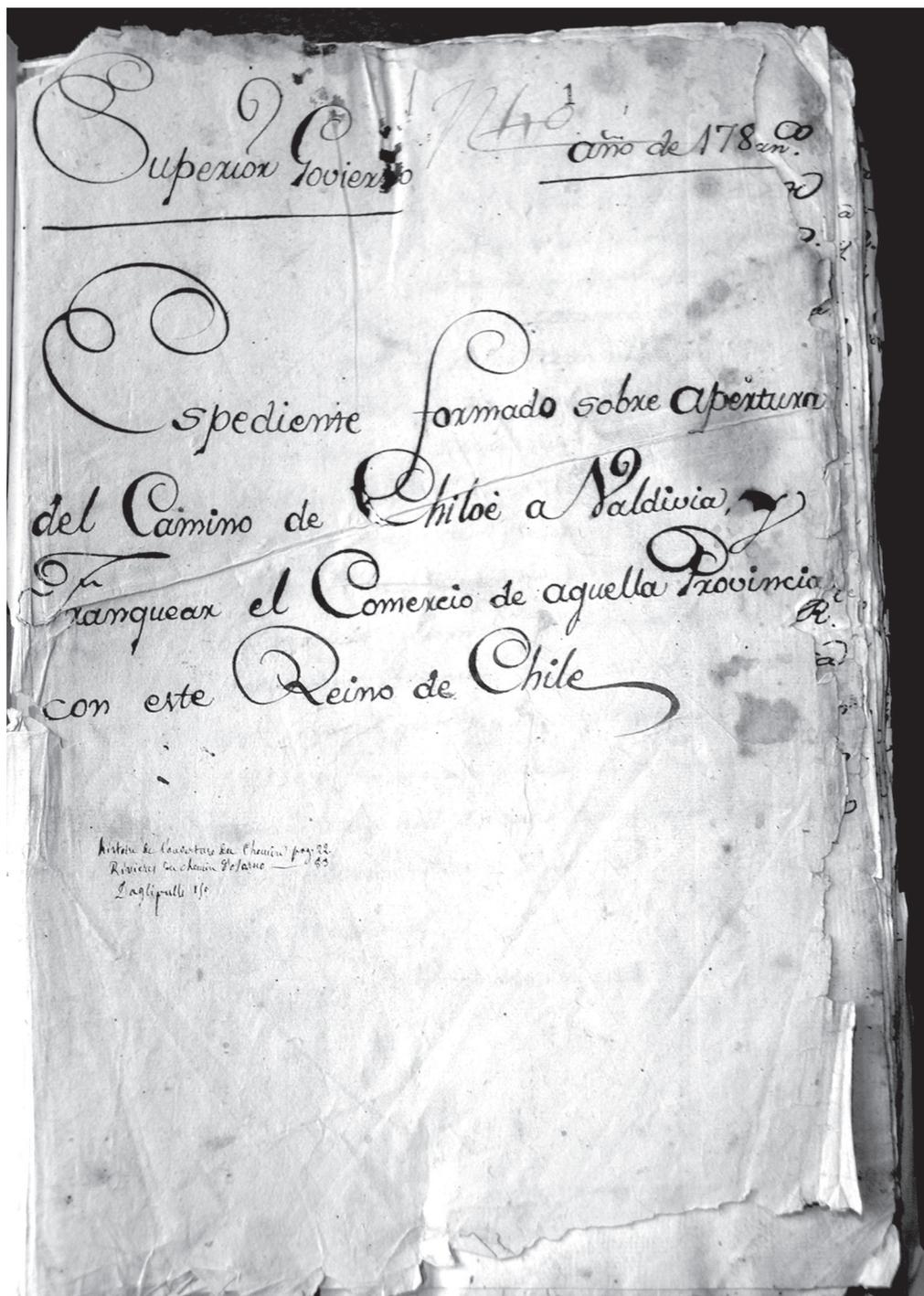
En esta dirección, el turismo patrimonial se centra principalmente en los bienes y las expresiones patrimoniales como motivación turística.

13- UNESCO (1982) Conferencia Mundial sobre Políticas Culturales.

14.- Citado en: CNCA (2008) Estudio de identificación y caracterización de recursos institucionales, normativos y financieros disponibles para el desarrollo del turismo cultural en Chile. Corporación Chile Ambiente, Santiago de Chile.

El turismo patrimonial aporta beneficios a la comunidad anfitriona y motiva el cuidado de sus bienes culturales y las tradiciones vivas mediante un compromiso entre la ciudadanía, los empresarios turísticos y las entidades públicas relacionadas en pos de gestionar los sitios patrimoniales para un uso turístico sustentable, aumentando su protección en beneficio de las generaciones futuras.

## DESARROLLO HISTÓRICO DEL CAMINO REAL



Portada del "Expediente formado sobre apertura del camino de Chiloé a Valdivia y franquear el comercio de aquella Provincia con este Reino de Chile", Archivo del Tribunal del Consulado (Santiago), pza. I, 455 fojas.

## **Explicación del trato con los indios Guiliches en sus tierras y cuando vienen a Valdivia**

*El que llegue a casa de cualquier indio, sin desmontarse del caballo, ni entrar en su patio se para sin llamar ni decir cosa alguna hasta que sale el indio a hablarle, que regularmente es saludándole y preguntándole qué quiere, le responde el viajante a lo que va, le dice que se aguarde, y entra el indio en su casa, de la que salen las indias, o cholitos a barrer el patio, y preparar asientos en pellejos de carneros; vuelve a salir el indio, y es cuando le dice que se apee y tome asiento, si quiere obsequiarle con carne y chicha, y cuando no, le habla imponiéndose de su destino y lo despide para que prosiga su camino: costumbre que practican hasta los mismos indios entre sí, aún siendo de una misma parcialidad, y vecinos inmediatos. Todos los viajeros de Valdivia a La Concepción la practican igualmente con los indios que habitan en el camino, o inmediato a él; y los correos para no demorarse excusan el apearse con la precisión de llegar pronto con la valija, y regalan a los indios con un pedacito de tabaco o un puñado de ají, trocillo de sal, u otras frioleras; e igual agasajo practican los demás viajeros para tener buen pasaje. Si hay algún río que se necesiten auxiliien los indios con canoa, balsas o guía para vadearle es mayor la gratificación que se les da, que suele ser de un atado con dos onzas de añil, un cuchillo berduque, u otra cosa de igual valor: aumentándose estas dádivas a proporción del aumento de auxilio por ser más número de pasajeros, o de cargas y caballerías; gratificándose también por el alojamiento seguro de las caballerías y demás trabajo que se les ocasione a los indios. Por conveniencia de los viajeros para la seguridad de su persona, y caballerías, en el caso de hacer alto les precisa sea donde habite algún cacique, o gilmen aún que no hospedan en sus propias casas, a no ser que tengan parentesco o mucha amistad, les consienten alojarles debajo de un árbol a*

otro paraje inmediato, y por el respeto del cacique o gilmen, y cuidado de sus mocetones, por la gratificación que se les da, se liberta de que otros indios les roben o hagan extorsiones. Al amanecer el mismo cacique, o gilmen pregunta al pasajero cómo ha pasado la noche, y se empeñan en el hallazgo para que no padezca su crédito con quienes observan sus costumbres; y al contrario con los que no quieren seguirlas, que tomándolo a desprecio les irrogan cuantos perjuicios le son posibles. Cuando los caciques o gilmenes vienen a Valdivia, aún que sea por sus fines particulares, van en derecha a ver al Comisario de Indios, quien los conduce a la casa del gobernador, y el lengua general, o intérprete, le complimenta y expresan los motivos de su venida. Se les responde por el mismo intérprete y suelen repetir lo mismo dos o tres veces. Es costumbre regalarle a cada cacique o gilmen una botella de aguardiente que se la beben en el alojamiento que ellos solicitan y concluidas sus diligencias vuelven a casa del gobernador para despedirse, y es cuando expresan si tienen alguna súplica. Cuando los caciques son llamados por el gobierno para tratar con ellos sobre cualquier asunto, antes de llegar anticipan un mensaje al Comisario de Indios, quién sale, o su teniente, acompañado de cuatro soldados todos a caballo hasta fuera de la población a recibirlos, y entran con ellos disparando los soldados algunos tiros al aire, por obsequio, a cierta distancia de la casa del gobernador hacen alto, y se dispara un cañonazo a los caciques oriundos de los que primero hicieron paces con la Plaza; y tanto éstos como los demás que no tienen este saludo, con los caciques y gilmenes de su llamamiento y mocetones que le acompañan dan tres carreras hasta la casa del gobernador en manifestación de su regocijo conducidos, les dice el Comisario que se apeen, lo que ejecutan y delante de él se forman los principales y le refieren venir llamados del gobernador, y después de responderles el Comisario que está muy bien, y que le verán entrar con él a la casa: su entrada es muy pausada uno detrás de otro: abrazan todos al gobernador, y se forman delante de él, que los recibe en pié, y se sienta los hace sentar, y por el lengua general habla el gobernador a cada uno de los caciques,

*empezando al más principal quienes responden por su orden: obsequiándoles en estas ocasiones con un frasco de aguardiente a cada cacique o gilmen y con una botella a cada uno de los capitanejos. Se les destina alojamiento donde se les suministra la mantención de carne cocida y guisada según su costumbre, y chicha para sus bebidas, que son abundantes, y en los días que se mantienen en Valdivia que suelen ser de seis a ocho: en el primer día no se trata asunto alguno, más que el saludo de bienvenida, y se les insta para el siguiente o tercer día en el que se les refiere el motivo para que han sido llamados, y se les vuelve a dar en este día la misma porción de aguardiente. Para despedirse vienen a caballo, y saliendo de la casa del gobernador vuelven a dar tres carreras y se retiran. Si los caciques, o gilmenes piden la compostura de las piezas de fierro, plata y otros metales de su uso, se les compone, o rehace de nuevo con aumento de los metales necesarios: como asimismo se les regala al despedirse con piedras de sal, mazos de tabaco y ají, proporcionalmente a sus clases, y asuntos para que han sido llamados. No vienen los indios a Valdivia sin alguno de ellos que entienda el idioma castellano, para atender lo que se les dice, y modo con que se les trata por la desconfianza que tienen.*

**Valdivia, marzo 11 de 1789.**

*Mariano Pusterla.*



## **La apertura del Camino Real entre Chiloé y Valdivia a fines del siglo XVIII**

Entre los precursores en el estudio de este tema, destacan Gabriel Guarda, Rodolfo Urbina y Walter Hanisch, a los que se han sumado importantes investigaciones de Isidoro Vásquez, Raúl Molina, Eugenio Alcamán, Ricardo Molina, José Bengoa, Eduardo Cavieres, José D. Mansilla, Fabián Almonacid, Gabriel Peralta, Carlos Olgún, María Ximena Urbina y diversas publicaciones de historia local.

En general, los investigadores coinciden en que si bien existen antecedentes del tránsito desde Valdivia a Osorno y Chiloé desde el siglo XVI, sólo a mediados del siglo XVIII fue posible plantear la reconstrucción de este camino, junto al proyecto de descubrir y repoblar la antigua ciudad de Osorno. Se trataba de integrar el territorio y establecer un mejor sistema defensivo.

Su ejecución no estuvo exenta de tensiones, rivalidades y celo entre las autoridades valdivianas y chilotas, y el Virreinato de Lima y la Capitanía General de Chile, tanto por competencias de jurisdicción territorial como por la gloria de obtener un fin que era tanto tiempo esperado conseguir.

El camino se construyó desde dos puntos: Desde Valdivia a Chiloé comandada la iniciativa por el gobernador Mariano Pusterla y la dirección del ingeniero Manuel Olaguer Feliu, y desde el sur retomó la iniciativa el intendente Francisco Hurtado.

El 15 de enero de 1787 llegó a Maullín, desde Valdivia, una expedición comandada por Teodoro Negrón, Pascual Miranda, 12 soldados y Tangol, el cacique de Pilmaiquén y otros comisionados por Catiguala, principal de la zona de Rahue.



En una tercera expedición en 1789, Negrón arriba a Maullín con el cacique Catiguala y esta coincide con la estancia del viaje de Alejandro Malaspina. En quinta expedición, en febrero de 1791, Negrón con 104 presidiarios y 25 soldados, bajo el mando del ingeniero Feliu, ensancharon la ruta juntándose en el río Maipué con la expedición procedente de Chiloé.

Desde Chiloé, el intendente Hurtado despachó dos expediciones, en 1787, al mando de Pedro Mansilla Barrientos, antiguo comandante del fuerte de Calbuco. De la primera existe el fragmento del diario llevado por Mansilla que relata las peripecias de medir a cordel la distancia en leguas desde Lolcura hasta el Maipué en pleno invierno.

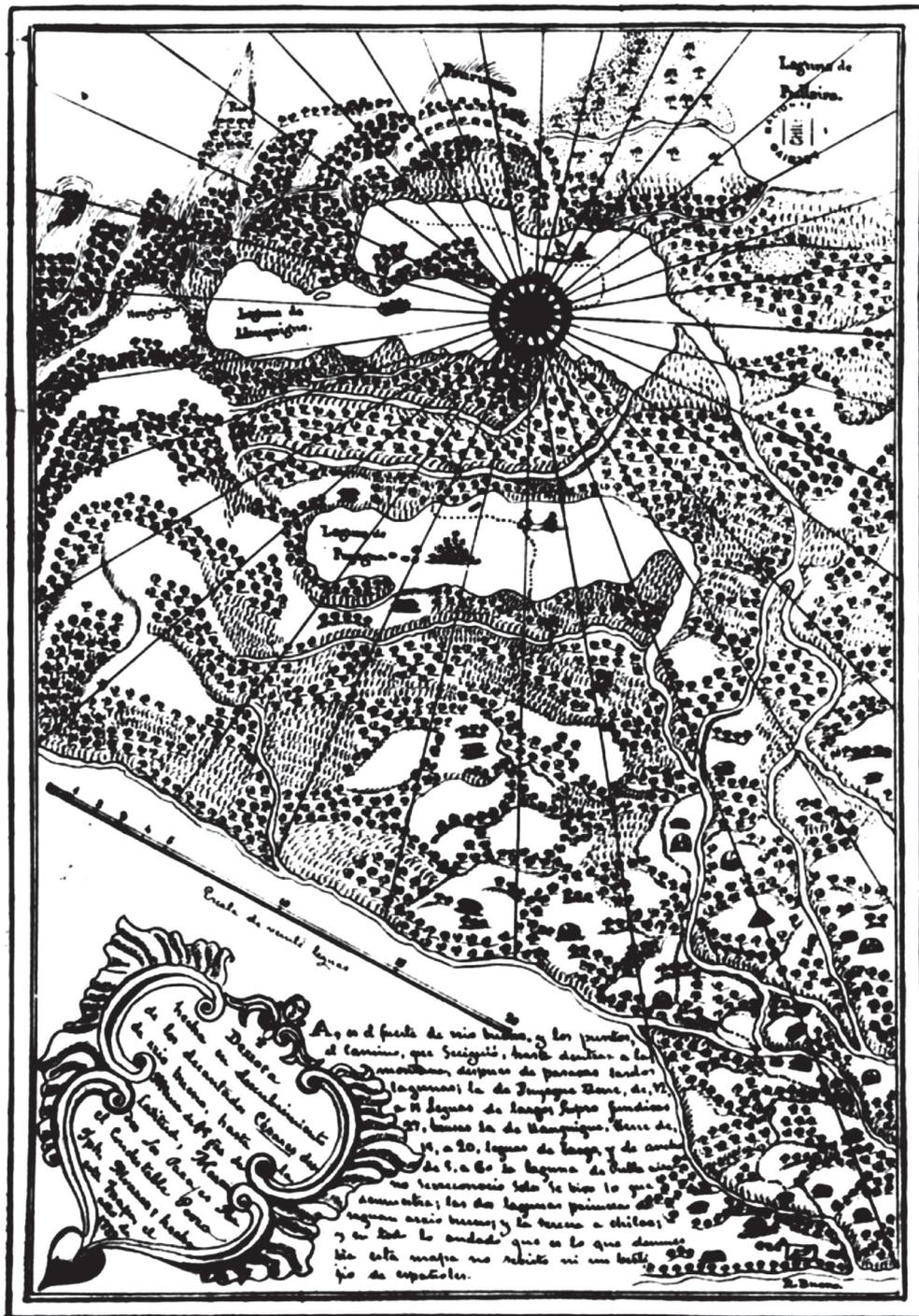
Correspondió al gobernador Pedro Cañaveral, en febrero de 1791, organizar la apertura y ensanche del Camino Real desde Santa María de la Concepción de Lolcura hasta el río Maipué o Río Negro. El camino se ensanchó hasta 8 varas, se construyeron planchados, 60 puentes y se derribaron 40.000 árboles en 72 días de trabajo donde participaron milicianos de Calbuco, Carelmapu y Castro y los indios reyunos de Abtao y Caicaén. Existe un diario de esta expedición comandada por Antonio de Mata, quien murió a causa de una caída del caballo, asumiendo la dirección Pedro Mansilla. El autor del escrito es el cirujano Isidro Zapata. Comandante del fuerte San Javier de Maullín era D. Francisco Wagner y cura de la iglesia de Carelmapu el misionero fray Diego Lozano.

La importancia del Camino Real reside en que permite a los colonos de Chiloé llegar a repoblar Osorno. Es también la ruta por donde salía el ganado, y en las primeras décadas del siglo XIX es recorrido por jinetes y carretas cargadas de productos agropecuarios. Fue calificado por Malaspina como *“uno de los interesantes de esta América”*.



Aunque es correcta la idea de reconstruir cronológicamente la historia del Camino Real y todos los investigadores coinciden en que dicha obra fue concebida con objetivos económicos y militares, pensamos que la historia de este camino es mucho más compleja porque estuvo condicionado a diversos momentos (locales, regionales e internacionales), a las relaciones interétnicas, a realidades geográficas y militares, y que a la postre tuvo inesperados efectos sociales, culturales, ecológicos, paisajísticos e históricos.

En síntesis, el paso franco entre Valdivia y Chiloé, la conquista de los Juncos, la defensa ante un enemigo externo, las averiguaciones sobre los Césares y la evangelización de numerosas almas, fueron los objetivos del Estado para abrir la “*frontera de arriba*” a fines del siglo XVIII.



Plano realizado por Pedro de Usauro Martínez y Bernabé, que indica la dirección que siguió la expedición de 1777 hacia la ciudad de los Césares.

## Contexto histórico del Camino Real

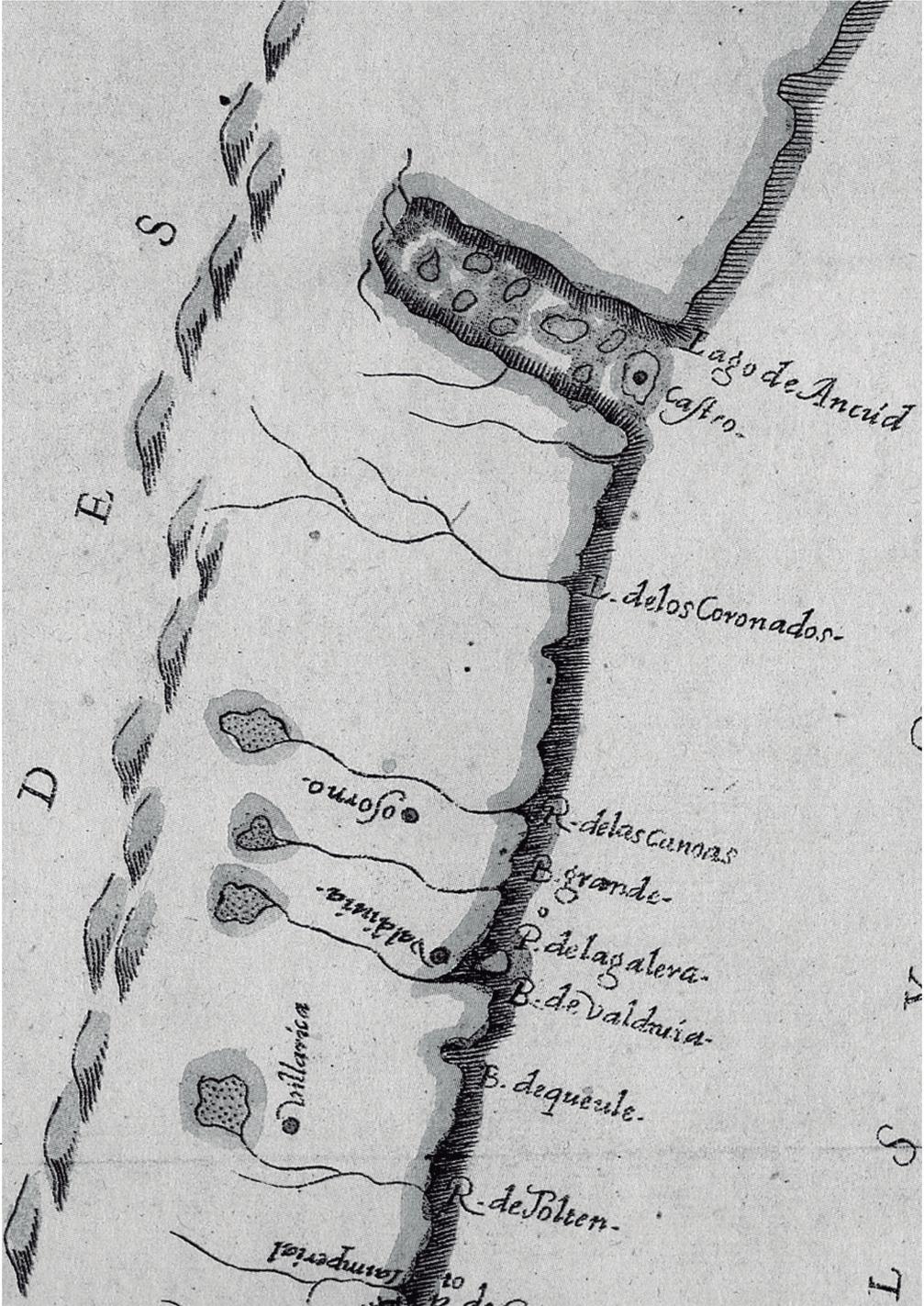
El Camino Real<sup>15</sup> es una antigua ruta terrestre —compuesta por senderos prehispánicos— que permitió conectar las ciudades de Valdivia, Osorno y Chiloé, desde mediados del siglo XVI hasta inicios del siglo XVII. Durante la Conquista, este camino fue importante para la continuidad y las comunicaciones del reino de Chile, puesto que unía los emplazamientos españoles que había a lo largo del territorio mapuche-williche.

Pero, como veremos más adelante, los hispanos perdieron el control de esta comarca por casi doscientos años, de manera que la reapertura del antiguo camino —obra que demandó un inmenso esfuerzo en su época— fue el principal medio para recuperar los fértiles Llanos de Osorno, y con ello, repoblar dicha ciudad, restablecer el tránsito de viajeros, mejorar la capacidad de defensa en caso de ataque extranjero a Valdivia o Chiloé, y asegurar el abastecimiento de ambas plazas con productos agrícolas y ganado.

Desde la ciudad de Valdivia (fundada en 1552), el camino se dirigía al sureste, atravesando espesas montañas y luego extensos llanos, hasta alcanzar el río Bueno —este y otros ríos caudalosos se debían atravesar en balsas o canoas, con los caballos a nado—; en palabras de Bibar, “*dimos en un río muy hondable y caudaloso y en tierra muy poblada y sin monte, porque en las siete leguas cesa la montaña*”<sup>16</sup>. Desde el pasaje de Trumao, en

15.- Para la Real Academia Española (RAE), el Camino Real es aquel tipo de “*camino construido a expensas del Estado*”. Para los vecinos de los lugares visitados por el equipo consultor, “*los caminos viejos*” son aquellos construidos por la Corona Española en territorio huilliche, un trazado que se internaba al sur del río Toltén, por la actual Cordillera de la Costa, que aseguraba la comunicación entre río Bueno y Chiloé. Mientras en Internet la enciclopedia abierta Wikipedia lo describe como “el primer camino terrestre que unió Valdivia y la zona de Chiloé. Este nació en Corral, pasaba por Río Bueno (Chile), la refundada ciudad de Osorno y el sector de Maypué; siempre pegado a la Cordillera de la Costa hasta llegar a Maullín. Otros indican que “*es un trazado de 154 kilómetros de Camino Real entre dos grandes y caudalosos ríos: el Maullín y el río Bueno*” SERNATUR y Pablo Fábregas 2013.

16.- Jerónimo de Bibar participó en la expedición encabezada por Pedro de Valdivia, que después de haber fundado la ciudad de Valdivia, salió con ochenta hombres, el 7 de febrero de 1552, “*a descubrir y conquistar adelante*”.



Las "ciudades de arriba" hacia fines del siglo XVI.

el río Bueno, se cabalgaba al sur, “...que está sin monte, es tierra fértil de maíz y frisoles y de papas”, hasta la ciudad de Osorno (fundada en 1558), situada en la confluencia de los ríos Las Canoas (Rahue) y Cudileufu (Damas), en las tierras llamadas por los indígenas Chauracaví.

Agrega el cronista, “y de este río de Las Canoas vuelve el monte en partes muy espeso y en partes claro. Caminamos quince días por tierra muy poblada donde llegamos a un gran lago que está a la falda de la cordillera nevada. Estuvimos en una loma pequeña que a las espaldas tenía. Este lago se puso por nombre el lago de Valdivia. Estará treinta leguas de Valdivia. Es tierra de mucho ganado aunque no anda suelto. Andan vestidos los indios razonablemente, aunque no anda sino como cada uno alcanza y tiene la posibilidad. La gente es dispuesta y las mujeres de buen parecer”<sup>17</sup>.

Desde Osorno el camino se extendía al sur, traspasando bosques, quilantares, pantanos y ríos caudalosos, hasta llegar al paraje de Lolcura, desde el cual se navegaba directamente a Carelmapu y Chiloé, o se cruzaba el río Maullín, para continuar por tierra al puerto de Carelmapu, y desde aquí, vía marítima, a los puertos de Chacao y Castro (fundados en 1567).

Según las estimaciones del gobernador García Hurtado de Mendoza, quien fundó Osorno luego de una exploración por tierra hasta el seno de Reloncaví, los indígenas que habitaban entre el río Bueno y el canal de Chacao, sumaban unos 80.000, los que fueron repartidos entre los 60 vecinos de esta nueva ciudad, viéndose obligados a tributar y colaborar en diversas labores.

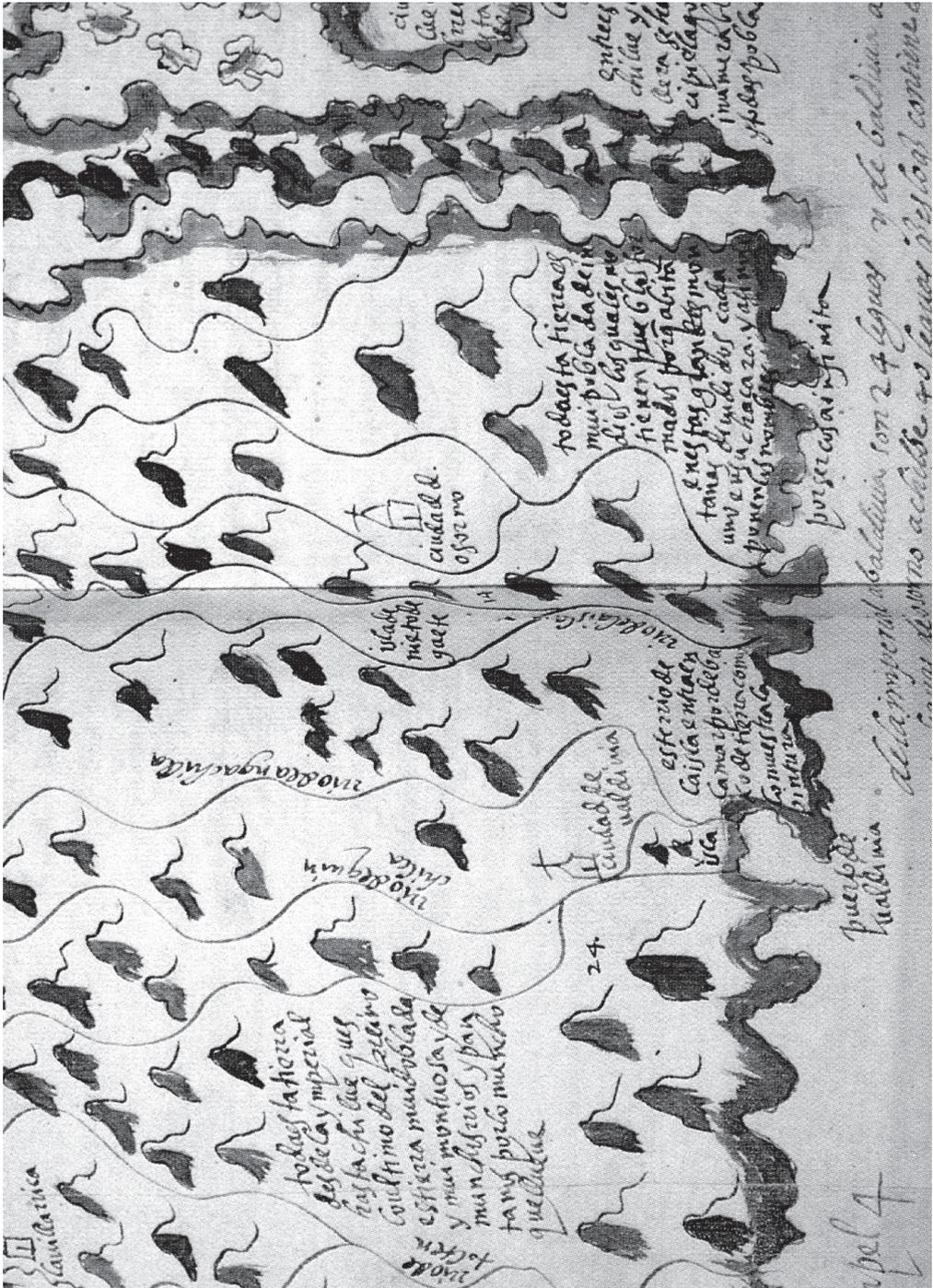
17- Jerónimo de Bibar, Crónica y relación copiosa y verdadera de los reinos de Chile, 1552.

Cabe señalar que la utilización de vías de comunicación prehispánicas por los conquistadores está plenamente documentada en la historiografía regional. Así, para la jornada de conquista de Chiloé, realizada el verano de 1567, Martín Ruiz de Gamboa reunió 120 hombres, principalmente en las ciudades de Villarrica, Valdivia y Osorno (algunos soldados habían participado en expediciones previas), más un grupo de indios auxiliares, con los que marchó desde Osorno hasta el canal de Chacao; “*desaguadero*” que pasaron en dalcas facilitadas por los lugareños, con los caballos a nado tirados de sus cabestros.

Desde ese momento, esta ruta fue el principal vínculo<sup>18</sup> entre los colonos de Chiloé, Osorno y Valdivia, mediante el que se comunicaban, intercambiaban productos y se prestaban auxilios. De forma que, tempranamente, la vía fue conocida como el “*Camino Real*” o “*camino de las carretas*”; también utilizada por los encomenderos de Chiloé, para llevar cuadrillas de indígenas a lavar oro a las minas de “Ponzuelo” (ubicadas en el paraje conocido como Millantué, cerca de Riachuelo, comuna de Río Negro), donde cientos de indígenas eran forzados a trabajar para los españoles.

El año 1600, fray Diego de Ocaña realizó un viaje por el reino de Chile —desde Coquimbo hasta Chiloé—, predicando el culto a la Virgen de Guadalupe. El misionero relata en su crónica que, en su retorno desde el Archipiélago a Osorno, por el “*camino real*”, fueron informados del gran levantamiento indígena y del asedio a Osorno, razón por la que evadieron esta ciudad, tomando otro sendero a través del cual lograron llegar hasta Valdivia (ciudad que también fue atacada por los indígenas).

18.- Para “*mantener el vínculo*”, indica Molina Verdejo, debido a que históricamente “los navíos que lograban llegar a Valdivia desde el norte eran escasos y solo en periodos de bonanza climática, es decir, en verano. A partir de esta realidad, la tendencia de mantener un vínculo con Chiloé varió de ser un sentido y necesario anhelo de las autoridades locales y vecinos, a un imperativo estratégico en donde no solo dependía la presencia de soberanía monárquica y la garantía de seguridad para el Virreinato del Perú, sino la sobrevivencia de los propios súbditos de esta región del Imperio”. En la publicación “El camino real entre Valdivia y Chiloé: Su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII”, Revista Austral de Ciencias Sociales, núm. 4, 2000, pp. 115-126.



Mapa de 1600, por el Fray Diego de Ocaña, muestra el territorio entre el río Bueno y el canal de Chacao, recorrido por este misionero que recorrió Chile predicando el culto a la virgen de Guadalupe, en momentos que se iniciaba la sublevación mapuche-huilliche.

Fue el mismo camino por el que los vecinos de Chiloé pidieron auxilio a los de Osorno, tras el ataque de holandeses e indígenas a la ciudad de Castro (el 23 de marzo de 1600 y nuevo asalto el 14 de abril); y por esta vía marchó en su rescate el coronel Francisco del Campo y sus hombres, iniciándose el contraataque para recuperar la ciudad y desalojar a los holandeses (10 de mayo). Tras la expulsión de los corsarios, se dio castigo a los nativos, se reconstruyó la ciudad de Castro y –debido a la cantidad de españoles muertos– el Coronel la repobló, dejando en ella a cuarenta de sus acompañantes, quienes se casaron con viudas y huérfanas de la ciudad.

Sin embargo, los abusos del sistema de encomienda, las crueldades cometidas y los traslados de población –a Santiago y zonas mineras del norte–, llevaron a los indígenas a rebelarse y luchar por su libertad. Rodeados por miles de nativos, los esfuerzos españoles se volvieron inútiles para frenar la gran sublevación mapuche-williche, que entre 1598 y 1604 acabó con todos los asentamientos hispanos situados al sur del Biobío, excepto los de Chiloé; y de esta forma los indígenas expulsaron a sus invasores y recuperaron el control del territorio que se extendía hasta el río Maullín<sup>19</sup>.

En este levantamiento, los habitantes de Osorno –una de las ciudades más prósperas del reino de Chile– estuvieron sitiados durante casi cuatro años, hasta abandonar definitivamente la ciudad, a mediados de marzo de 1604. Los sobrevivientes al asedio de Osorno, debieron huir y hacer enormes sacrificios para lograr refugiarse en Chiloé, escape –por el camino de las carretas– en el que fueron acompañados por un grupo de indios amigos, llamados posteriormente “*reyunos*”.

19.- A fines de 1598 estalló una rebelión que comenzó con la sorpresa de Curalaba, donde murió el gobernador Martín García Oñez de Loyola y 48 de los 50 soldados que le acompañaban. Luego del triunfo indígena, todos los enclaves españoles ubicados al sur del Biobío serán atacados y sitiados por los mapuches. Aunque los vecinos y soldados defendieron las ciudades y fuertes, no pudieron resistir mucho tiempo, terminaron sucumbiendo, hechos prisioneros o debieron abandonar dichos establecimientos, perdiéndose Cañete, Santa Cruz de Coya (o de Oñez), Angol (o Los Confines), La Imperial, Villarrica, Valdivia y Osorno.

La “*ruina de las ciudades de arriba*”, marca el fin de la Conquista para la historia de Chile y será el inicio del aislamiento permanente en que se mantendrán la provincia de Chiloé y la plaza de Valdivia –refundada en 1645– a lo largo de casi todo el período colonial. Pero, de este repliegue surgen los fuertes de “*tierra firme*” (Carelmapu, Calbuco y Maullín), cuyas guarniciones, junto a los indios reyunos, constituirán el escudo defensivo de Chiloé y la base de las “*malocas*” a la tierra de los indios juncos, llanistas, rancos y puelches.

Hasta mediados del siglo XVII, fueron constantes los enfrentamientos entre los nativos de la comarca liberada y las milicias hispanas, que en los veranos “*corrían la tierra*” hasta el río Bueno (límite jurisdiccional de Chiloé tras el abandono de Osorno), intentando infructuosamente reconquistar las ruinas de la ciudad de Osorno, que los indígenas mantenían oculta de sus enemigos. Pero, esas campeadas también estaban motivadas por el robo de ganado, bienes de los indios y, sobre todo, la captura de personas para venderlas como esclavos, lo que generaba un lucrativo negocio del que participaban autoridades, soldados, encomenderos e indios amigos. Según un cronista que estuvo en Chiloé, “*vi en ocho años que asistí en aquella conquista que siempre tenían por esclavos cuantos indios de todas edades se habían tomado y tomaban en la guerra; y así se vendían y compraban públicamente por esclavos, y aún se enviaban a vender y presentar por tales a la Ciudad de los Reyes, lo que no me pareció ser cosa nueva, sino puesta en uso de tiempo atrás en aquella tierra*”<sup>20</sup>.

Tal era el ambiente bélico en la “*frontera de arriba*”, que el gobernador de Chiloé comandaba el fuerte de Carelmapu y residía en aquel puerto, que fue el principal surgidero de la provincia, hasta que un huracán lo asoló en 1633, embancando la bahía.

20.- Alonso González de Nájera, Desengaño y reparo de la guerra del reino de Chile, 1614.

Empero, en la segunda mitad del siglo XVII decaen las incursiones chilotas a la tierra de los juncos, cesando todo contacto con las poblaciones del interior de la región, situación que se mantuvo con pocas variaciones hasta mediados del siglo XVIII. En este período, los indígenas, disminuidos por las malocas, abandonaron los terrenos inmediatos al río Maullín, mientras que fueron raras las entradas españolas después de 1655. Así, a inicios del siglo XVIII, “se ignoraba el sitio de la antigua Osorno disipada en el olvido, aunque la tradición oral conservaba en Chiloé el recuerdo de sus ‘pingües tierras’ y el oro de sus lavaderos perdidos en el alzamiento general”<sup>21</sup>. A pesar del intenso laboreo del alerce que los isleños realizaban en las costas del continente, estos desconocían totalmente el área interior; mientras, corrían relatos sobre los “Césares Osorneses”, la ferocidad de los “Juncos” y los temibles espíritus que habitaban dichas tierras, en torno a misteriosos y extensos lagos.

En cambio, por estos años aumentan los rumores de establecimientos ingleses en las islas australes y se multiplican las expediciones de reconocimiento, en las que participan soldados, vecinos, indios y misioneros del archipiélago. Si bien los conquistadores dieron origen a una sociedad militarizada, que durante siglos defendió la soberanía hispana en esta austral provincia, el temor de los españoles de Chiloé se basaba en la precariedad de sus defensas y el poder ofensivo de los navíos europeos, lo que se tradujo en reiteradas peticiones para despoblar la provincia. Mientras, las autoridades centrales se limitaban a enviar socorros y pertrechos militares cada vez que se informaba de una posible irrupción de extranjeros, pero nunca se consideró la posibilidad de artillar este archipiélago –como se hizo con Valdivia–, pues se concluía que era imposible evitar los asaltos en tan vastos territorios<sup>22</sup>.

21.- Urbina, 2009: 326-326.

22.- Por su situación estratégica, el archipiélago de Chiloé estuvo bajo permanente peligro de agresión extranjera. En 1615, el holandés Jorge Spilber atacó nuevamente Chiloé y, en 1616, Jacobo Le Maire descubre la ruta del Cabo de Hornos, facilitando la entrada al Mar del Sur. En 1643 se produjo otro asalto holandés –aliándose nuevamente con los nativos–, esta vez fue la escuadra de Enrique Brouwer la que asoló Castro y Carelmapu, librándose Calbuco solo porque los corsarios no encontraron un paso seguro para entrar; dirigiéndose a continuación al sitio de las ruinas de Valdivia, donde permanecieron algunos meses.



Como decíamos, el siglo XVIII se muestra sin actividad bélica en la “*frontera de arriba*”, aunque los temores de invasión se acrecientan junto a las especulaciones acerca de las pretensiones de ingleses y franceses de establecerse en alguna de las muchas entre Malvinas, Tierra del Fuego y Chiloé. Los temores se basaban en hechos concretos pues, en 1720, el inglés Clipperton fondeó en el puerto de Lapi, permaneciendo allí por 16 días con un navío de 36 piezas (su propósito era recorrer los puertos de Chiloé), separado de otro de 46 piezas en el Cabo de Hornos.

En 1740 Inglaterra envió una poderosa escuadra para asestar un golpe a la dominación que España mantenía sobre las costas del Pacífico, cerradas por entonces al comercio de las demás naciones. La fragata “*Wager*” era una de las naves que integraban la escuadra de Lord Anson, pero desde la llegada al Cabo de Hornos se desataron tempestades que separaron e hicieron naufragar a casi todas las naves<sup>23</sup>.

Para ejecutar un nuevo plan de defensa de Chiloé, en 1768 la provincia fue separada de la Capitanía General de Chile y pasó a depender directamente del Virreinato del Perú; en 1784 fue elevada a Intendencia. El año 1768, el nuevo gobernador, Carlos de Beranger, fundó la villa de San Carlos de Chiloé (hoy denominada Ancud), para dar cumplimiento a una real cédula de 20 de agosto de 1767, que ordenaba ocupar definitivamente aquel puerto y fortificarlo. También inició la fortificación de varios puestos en la península de Lacuy, reforzando igualmente el fuerte de Chacao e inspeccionando todas las defensas de la provincia, para que en caso de necesidad actuaran en conjunto. Este será el inicio de una etapa muy intensa en la historia militar, en la que connotados ingenieros, hidrógrafos y oficiales reales aplicaron en Chiloé los más avanzados conocimientos en el arte de la guerra. Aunque limitados por los materiales locales y el clima, también escasos de armas y pertrechos, contribuyeron

23.- John Byron, uno de los sobrevivientes, fue conducido hasta Chiloé por indios chonos, dejándonos un relato muy interesante sobre el estado de las relaciones anglo-hispanas, el sistema defensivo de Chiloé y otras interesantes informaciones geográficas y culturales acerca de nuestro país a mediados del siglo XVIII.

a la creación de un sistema defensivo que, reforzado por las milicias provinciales y un notable aprovechamiento del terreno, demostró su efectividad en las campañas por anexas este archipiélago a la República de Chile.

En paralelo, un nuevo curso en las relaciones hispano-williche comienza a definirse a mediados del siglo XVIII, desde Valdivia y luego desde Chiloé, “porque en la frontera mapuche las malocas habían dado paso a intercambios culturales y comerciales, provechosos para el reino, y a lo mismo se aspiraba desde Valdivia, bajo los auspicios del virrey del Perú Manuel de Amat, imbuido en el plan de Carlos III de promover la paz interna en las colonias para hacer frente a los europeos enemigos de la Corona en Europa”<sup>24</sup>.

La necesidad de comunicación entre la plaza de Valdivia y la provincia de Chiloé, para ayudarse mutuamente en caso de peligro bélico, el recuerdo de las riquezas de la antigua ciudad de Osorno y sus fértiles llanos (que podían abastecer de productos agrícolas y ganaderos al enclave valdiviano), en un contexto de exploraciones, bajo una nueva política de fundación de ciudades y relaciones fronterizas, motivó a las autoridades de Valdivia y Chiloé a emprender el esfuerzo de reabrir el Camino Real. El proyecto comenzó a perfilarse desde Valdivia y Chiloé, con actitudes y criterios diferentes. Mientras los valdivianos iniciaron un proceso de interacción pacífica con los indígenas, por medio de misioneros, conchabadores y capitanes de amigos, correos, lenguas y adquisición de tierras, que dieron origen a un incipiente proceso colonizador; el proyecto de las autoridades isleñas, en cambio, consistía en una entrada al territorio williche por medio de las armas y asegurar el control del camino mediante la construcción de fortificaciones, lo que permitiría refundar la ciudad de Osorno. Más allá de las formas, la idea era abrir la comunicación terrestre entre ambos enclaves,

24.- Urbina, 2009: 326-327.

hasta entonces aislados, y conectar el camino con el recién abierto entre Concepción y Valdivia; igualmente, crear en los llanos un núcleo de población española que sirviera de retaguardia en caso de invasión inglesa a Valdivia o Chiloé; y transformar a los Llanos en granero o despensa de Chiloé y Valdivia.

En este sentido, fueron importantes dos expediciones de “reconocimiento” enviadas en 1787 por el intendente de Chiloé, Francisco Hurtado, para encontrar el antiguo camino a Osorno. La primera, salió de Maullín en enero o febrero de aquel año, en la que 50 hombres “cautelosamente armados”, estuvieron en campaña por más de 40 días. Aunque esta vanguardia no logró el objetivo de encontrar el sendero ni la antigua ciudad, “obtuvo el fruto importante de cerciorarse definitivamente que el territorio entre Maullín y los Llanos estaba completamente deshabitado”<sup>25</sup>.

La segunda expedición, compuesta por 70 taladores y 40 hombres de tropa, salió de Maullín en mayo del mismo año, extendiendo la campaña por dos meses, logrando encontrar el antiguo camino, que fueron despejando hasta salir a los Llanos; donde fueron hallando presencia indígena, como un puesto de vigía recién abandonado, luego vieron alguna gente y unos ranchitos, e informaron haber avistado el sitio de la ciudad de Osorno, por los árboles frutales que se observaban desde una legua y media de distancia. Los exploradores no se acercaron a las ruinas de la ciudad por temor, y debieron regresar por falta de víveres, en pleno invierno.

El intendente Hurtado, resignado a no recibir los recursos solicitados, estaba dispuesto a emprender una tercera y definitiva expedición de conquista y toma de posesión, cuando fue llamado a Lima y reemplazado en el cargo, abortándose el plan de entrada bélica. Así, con apoyo del Virrey O’Higinss, se impuso el plan del gobernador de Valdivia, Mariano Pusterla.

25.- Urbina, 2009: 378.



Luego de la instalación de misiones al norte del río Bueno, y de establecer relaciones mercantiles y de amistad con los caciques de los Llanos, se logró que una expedición salida de Valdivia en 1787 cruzara por primera vez hasta el fuerte de Maullín, llegando al puerto San Carlos. Entre este año y 1791 se sucedieron las expediciones valdivianas y chilhueñas, en busca de los antiguos senderos y en pos de habilitar la ruta.

Sin embargo, la antigua ciudad de Osorno aún permaneció oculta de los españoles, ya que el plan valdiviano evitó en todo momento causar el recelo de los nativos. Empero, desde ese momento, se intensificará la búsqueda de la mejor ruta para unir ambas plazas, pues ya estaba expedita la ruta de Valdivia al río Bueno y se recordaba que el antiguo camino de Chiloé a Osorno se hacía en 24 horas. Luego se descubriría que existían muchos senderos usados por los indígenas para moverse en distintas direcciones y según la estación del año.

En el plano firmado en Valdivia, el 10 de enero de 1791, por el gobernador de aquella plaza, Mariano Pusterla, se manifiesta el nuevo camino abierto en 1789, por orden de la Corona, según los rumbos que observó y las distancias computadas por el ingeniero Manuel Olanguer Feliú, en el reconocimiento que éste hizo a fines de 1790, trasladándose de las islas a Valdivia (56 leguas).

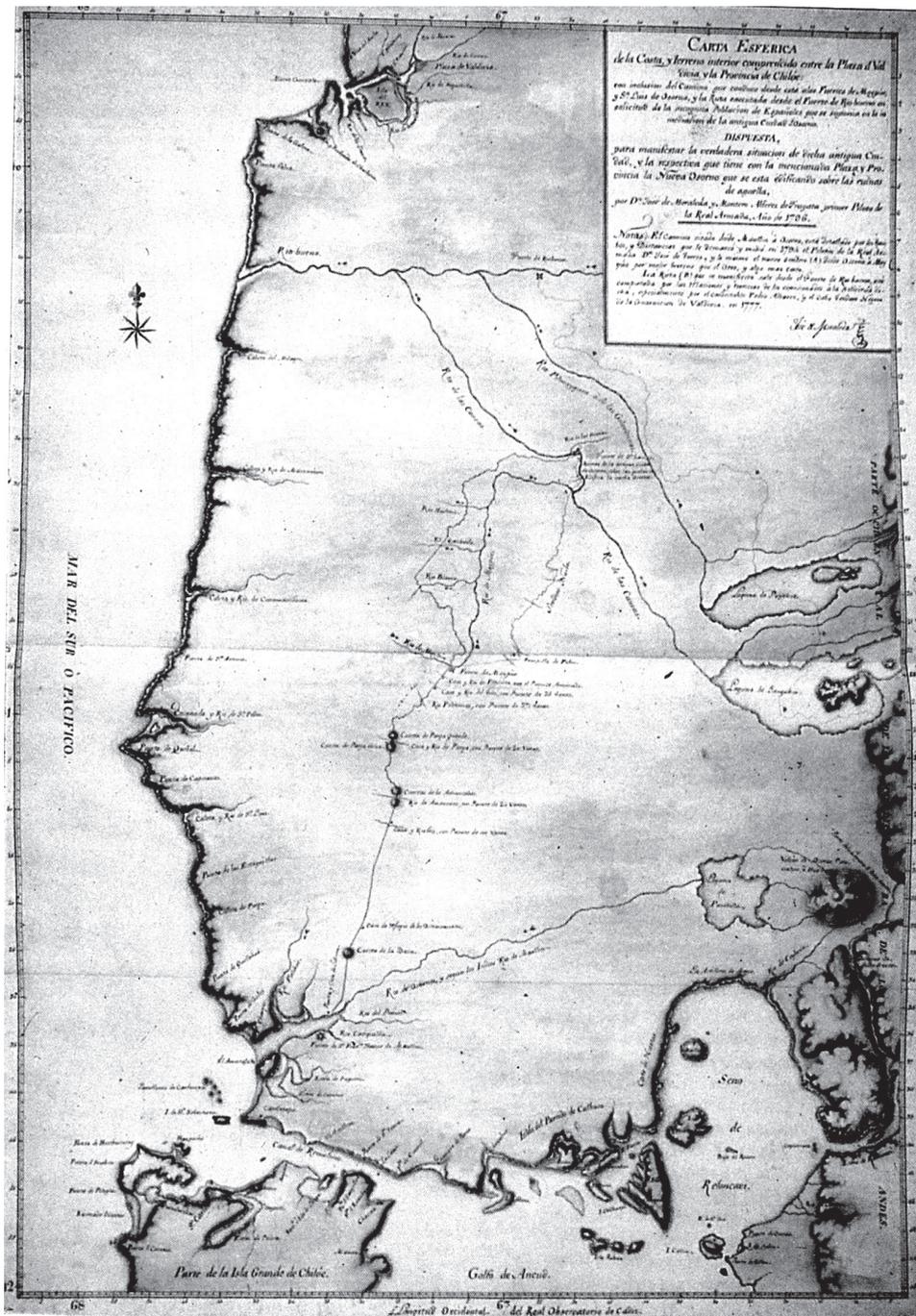
En el plano se detallan los ríos y arroyos, describiendo que los ríos Angachilla, Bueno, Pilmayquen, de la Canoas y Maypue, se debían pasar en barca o canoa, y en los quince restantes, se necesitaba hacer puentes de madera, “que construidos al uso del País serán de poco costo”. El gobernador de Valdivia explicaba que “*los ángulos y rodeos que se advierten en el camino no ha sido posible evadirlos por la irregularidad del terreno, más acomodado paso de los Ríos, y Haciendas de los Indios que no han querido ceder*”, por lo

que ya se planificaba su ensanche y perfección, para disminuir la distancia del camino entre ambas plazas.

La ruta tenía partes buenas, cuando se atravesaba por terrenos llanos y despejados, pero en su mayor extensión se pasaba por espesos bosques y había trechos pantanosos que debieron ser planchados con maderas. Producto de un alzamiento williche, iniciado el 22 de septiembre de 1792, que ocasionó la ruina de la misión franciscana y haciendas españolas en la zona de río Bueno, una expedición punitiva enviada desde Valdivia logra dar castigo a los rebelados, al punto de conseguir la entrega de la ciudad de Osorno, tomando posesión de las ruinas el 22 de noviembre de 1792.

La historiadora María Ximena Urbina señala que *“la expedición tuvo el valor de reconocer la frontera, conocimiento hasta entonces limitado al estrecho terreno del camino. Se descubrió que lo que se suponía muy poblado se hallaba ‘poco menos que desierto’, porque el supuesto ‘número espantoso de indios’ no era más de 600 hombres –dice O’Higgins en 1793– ‘pobres, desnudos, sin armas ni caballos’. Con esta información sobre el escenario, se reacomodaron objetivos y métodos. La intención de repoblar Osorno y poner al corriente las tierras agrícolas y ganaderas de los Llanos por fin se vio realizable: había pocos indígenas y ya sometidos”*<sup>26</sup>.

Pasada la conmoción, el 8 de septiembre de 1793, el gobernador de Chile, Ambrosio O’Higgins, celebró un parlamento con los caciques de la región, estableciéndose la paz, logrando la cesión de terrenos para refundar Osorno, ciudad que comenzará a ser repoblada el mismo año (un bando de O’Higgins, de 13 de enero de 1796, dio por repoblada Osorno), junto con la construcción de fuertes, misiones y poblaciones intermedias a lo largo del camino recientemente abierto.



José de Moraleda, terreno intermedio entre Valdivia y Chiloé, con indicación de los nuevos caminos y el sitio de la ciudad de Osorno, 1796.



Los objetivos del Estado para abrir la “*frontera de arriba*” a fines del siglo XVIII fueron múltiples: conseguir el paso franco entre Valdivia y Chiloé, asegurando la defensa del interior ante un enemigo externo, descubrir las ruinas de Osorno y refundar la ciudad con pobladores de Chiloé, asegurar el sometimiento de los Juncos y la evangelización de numerosas almas, hasta las averiguaciones sobre los Césares.

Con la refundación de Osorno, la ciudad volvió a tener su antigua jurisdicción, el río Maipué por el sur y el río Bueno por el norte, zanjándose así el problema de límites entre Chiloé y Valdivia, que se arrastraba desde 1789.

Por medio del Camino Real se logró abrir una frontera que había permanecido cerrada por casi dos siglos para los hispanos, vertebrando nuevamente el territorio, abriendo un foco de emigración y comercio para los habitantes de Chiloé, y haciendo resurgir la producción de los llanos de Osorno, necesarios para el abastecimiento de la plaza de Valdivia.

Pero, tras las guerras por la Independencia y la incorporación de la región a la República, la obra —que había demandado tantos esfuerzos— quedó abandonada, sin arreglos por más de veinte años, a pesar del uso que hacían los comarcanos, así como chilotes y valdivianos, que arreaban ganado, transportaban productos y transitaban con cierta frecuencia por este camino “*público*”.

A mediados del siglo XIX la zona seguía siendo fronteriza, y desconocida en los sectores lacustres del oriente. Época en que se da inicio a la política de colonización con alemanes, trasladados como pioneros a la frontera de arriba, que estaba expedita desde fines del siglo XVIII.

En 1851, el agente de Colonización Vicente Pérez Rosales exploró el sur de Osorno, en búsqueda de tierras para asentar a los colonos alemanes, alcanzando hasta el lago Llanquihue, donde encargó que se prenda fuego al bosque, para despejar los terrenos y ver si eran aptos para la agricultura. El incendio duró tres meses, propagándose por sesenta leguas y quedando al descubierto un extenso territorio. De esta forma, el proyecto colonizador del Gobierno, que estuvo al borde del fracaso, quedó salvado, iniciándose al año siguiente la llegada de inmigrantes al lago Llanquihue y las playas de Melipulli.

Sin embargo, el incendio –que fue una de las grandes catástrofes ecológicas de la historia de Chile– destruyó totalmente el viejo Camino Real, recién reconstruido entre Maullín y Osorno por milicianos del departamento de Carelmapu, y embancó todos los ríos y esteros, produciendo grandes “*desbarranques de aguas*”.

Con el proceso de colonización alemana en marcha, las obras públicas, las actividades económicas y los movimientos de personas girarán en torno al lago Llanquihue y la nueva ciudad de Puerto Montt; incluso la producción del departamento de Osorno se exportaba por el seno de Reloncaví. Se viajaba por el camino de Cancura hasta Puerto Octay, allí se embarcaba la carga y los pasajeros hasta Puerto Varas, para seguir por tierra el viaje hasta la costa de Melipulli. Un mejoramiento en las comunicaciones se produjo en 1902, al concluirse la construcción de la línea ferroviaria desde Valdivia a Osorno –siguiendo buena parte del trazado del antiguo Camino Real–, vía que inició en 1907 su extensión hasta Puerto Montt, quedando finalizada en 1912.

También, a causa de la expansión del latifundio hacia la zona occidental de la provincia de Llanquihue, entre 1917 y 1920 surgió el proyecto de extender otro ramal ferroviario,



Mapa de Bernardo Philippi, elaborado en 1842, cuando el alemán presentaba su proyecto colonizador al Gobierno de Chile.

desde el sector de Corte Alto hasta Maullín, lo que permitiría una conexión más directa con Chiloé. Las obras se iniciaron en 1929, pero la crisis económica paralizó los trabajos, que solo llegaron al pueblo de Parga, reanudándose la construcción de este ramal hacia 1938, para ser inaugurado en septiembre de 1940, quedando Los Muermos como “punta de rieles” aunque, el proyecto contemplaba llegar hasta Maullín, siguiendo la ruta del antiguo Camino Real.

Esta vía fue conocida como “*el ramal de la madera*”, debido a la gran explotación forestal que se desarrolló con la llegada del FFCC, madera que era principal insumo utilizado para durmientes, que eran comprados por Ferrocarriles del Estado. Igualmente, el tren potenció el desarrollo de poblados contiguos a las vías y estaciones ferroviarias, así como la actividad agrícola y ganadera de la región, transportando trigo, papas y ganado bovino, hasta Osorno y la zona central del país.

Hacia 1974, se produjo el cierre de los servicios ferroviarios de Corte Alto a Los Muermos, y en la década de 1980 el levantamiento de la vía. Sin embargo, el trazado sirvió como orientación para la construcción de una carretera, recientemente asfaltada, que sigue casi idénticamente el recorrido del antiguo Camino Real.

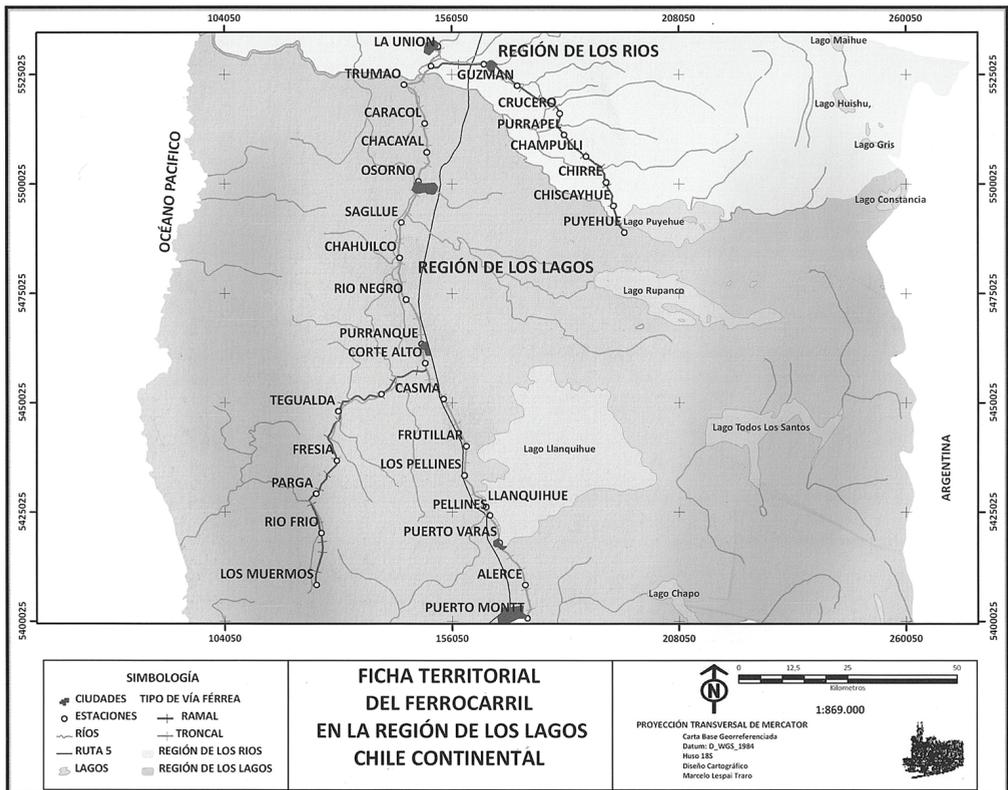
Cuando se reabrió este camino, a fines del siglo XVIII, conectaba establecimientos hispanos con fuerte presencia militar, como el puerto fluvial de Maullín, protegido por su fuerte y milicias de Carelmapu, desde el que se podía partir hacia el norte y al que llegaban los viajeros; en la ribera norte del río Maullín, estaba el destacamento de Lolcura, puesto desde el que se avanzaba hasta el río Maipué, límite jurisdiccional de Chiloé con Osorno, donde hubo un pequeño fuerte para la protección de la ruta; a continuación, se iniciaban los llanos de Osorno, para llegar a la repoblada ciudad,

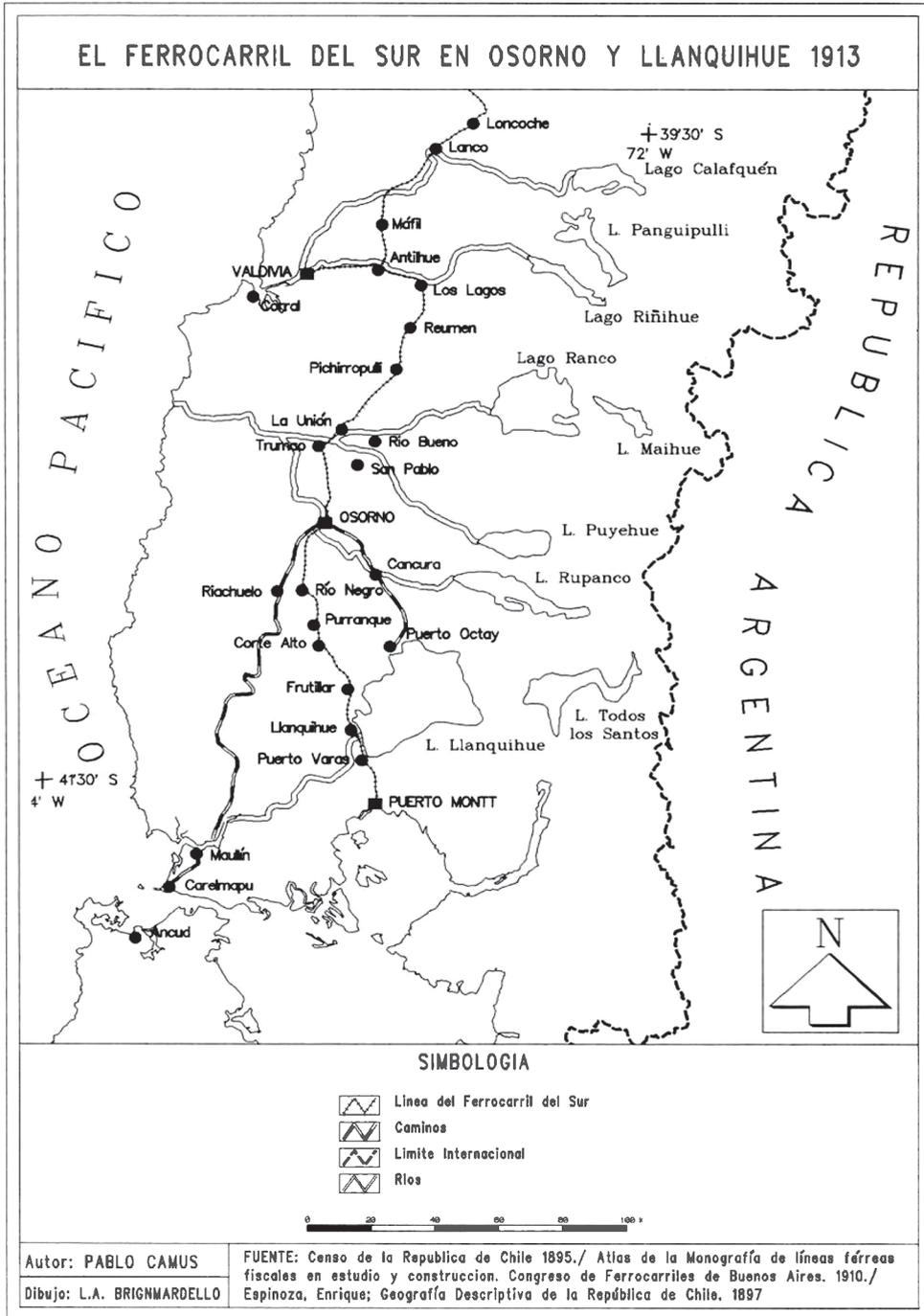


Detalle del plano de Claudio Gay, 1846.

protegida por el fuerte Reina Luisa; finalmente, desde Osorno salían dos caminos hacia el norte, uno pasaba por la misión de Quilacahuín y llegaba hasta Trumao, mientras que la otra calzada conducía a las misiones de Pilmaiquén (actual San Pablo) y de Río Bueno, protegida por el fuerte San José de Alcudia.

Desde el río Bueno al norte se extendía la jurisdicción de Valdivia –coincidente con el actual límite de las regiones de Los Lagos y Los Ríos–, partiendo desde Trumao el siguiente tramo del Camino Real, caracterizado por la existencia de misiones franciscanas que actuaron como avanzada para la apertura de esta histórica ruta.





Mapa publicado en "Ordenamiento territorial y ferrocarril del sur en Osorno y Llanquihue. 1860-1960", de Pablo Camus Gayan, Revista de Geografía Norte Grande. 24: 165-173 (1997), Proyecto FONDECYT "Desarrollo Urbano y Ferrocarril del Sur".

## LÍNEA DE TIEMPO

<b>Año</b>	<b>Hitos Históricos Siglo XVI</b>
<b>1520</b>	- Hernando de Magallanes, al mando de la nao “Victoria”, ingresa al estrecho que llamó de Todos los Santos (1° de noviembre), descubriendo el paso interoceánico que conserva su nombre; el 27 de noviembre entraba al Mar Pacífico.
<b>1540</b>	- Tras cruzar el estrecho de Magallanes –en viaje al Perú–, en el mes de agosto, la tripulación de Alonso de Camargo avista el archipiélago de Chiloé y parte de la costa de la región de Los Lagos. - La hueste de Pedro de Valdivia llega al valle del Mapocho (diciembre), iniciando la Conquista de Chile.
<b>1541</b>	- Fundación de la ciudad de Santiago de la Nueva Extremadura (12 de febrero); en el ataque liderado por Michimalongo (11 de septiembre), la ciudad queda en ruinas, debiendo ser reconstruida y fortificada para su defensa.
<b>1544</b>	- Juan Bautista Pastene, al mando del navío “San Pedro”, llega hasta las costas de la región de Los Lagos (41° latitud S), denominando a la bahía San Pedro (septiembre); en su regreso a Valparaíso, exploran los puertos de Valdivia y Penco.
<b>1549</b>	- Pedro de Valdivia ordena reconstruir la ciudad de La Serena (para la comunicación con el Perú), e inicia la expansión hacia el sur, fundando las ciudades de Concepción (1550), Imperial (1551), Valdivia y Villarrica (1552), y Angol (1553).
<b>1552</b>	- Pedro de Valdivia funda la ciudad de Valdivia (9 de febrero); luego, sale con 80 hombres a descubrir hacia el sur, atraviesa los Llanos de Osorno (Chawrakawin) y al cabo de quince días llega hasta el lago Llanquihue.
<b>1553</b>	- Pedro de Valdivia planea fundar una ciudad en los Llanos del Chawrakawin, con el nombre de Santa Marina de Gaete (en honor a su esposa); encomendó la tarea a Francisco de Villagra, pero la muerte de Valdivia impidió la fundación de la ciudad.
<b>1558</b>	- El 27 de marzo, el gobernador García Hurtado de Mendoza funda la ciudad de San Mateo de Osorno (en honor a su abuelo, el Conde de Osorno); se inicia el repartimiento de la población indígena que habitaba entre el río Bueno y el canal de Chacao.

<b>Año</b>	<b>Hitos Históricos Siglo XVI</b>
<b>1561</b>	- El gobernador Francisco de Villagra envía a los capitanes Juan López de Porres y Juan Álvarez de Luna, en una expedición naval que toma posesión de Chiloé.
<b>1562</b>	- Francisco de Villagra explora parte del archipiélago y la Isla Grande de Chiloé; en la isla de Quinchao los españoles son atacados por los indígenas.
<b>1567</b>	- La hueste de Martín Ruiz de Gamboa parte desde Osorno y, atravesando el canal de Chacao, inicia la conquista Chiloé (Nueva Galicia); en aquel verano funda la ciudad de Santiago de Castro y el puerto de Chacao; el Justicia Mayor Alonso Benítez, realiza el primer reparto de encomiendas (12 de julio).
<b>1575</b>	- Un violento terremoto deja en ruinas a las ciudades de Villarrica, Imperial, Valdivia, Osorno y Castro (16 de diciembre).
<b>1578</b>	- Francis Drake atraviesa el estrecho de Magallanes e inaugura las incursiones inglesas para hostilizar los puertos indios del Pacífico. - Una expedición punitiva, compuesta por españoles de Osorno y Chiloé –con indios amigos–, se interna en el estuario de Reloncaví, produciéndose un combate naval con los nativos (500 muertos y 170 cautivos).
<b>1584</b>	Intentando proteger el estrecho de Magallanes, la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa levanta los fuertes de Nombre de Jesús y Rey Don Felipe; el aislamiento y el rigor del clima obligaron a abandonar dichos enclaves hispanos.
<b>1598</b>	Desastre de Curalaba, a orillas del río Lumaco sucumben el gobernador Martín García Oñez de Loyola y 48 de los 50 soldados que le acompañaban (23 de diciembre); se inicia el levantamiento general del pueblo mapuche.
<b>1599</b>	Incendio y destrucción de Valdivia (24 de noviembre); mueren más de cien españoles y son tomados prisioneros más de cuatrocientas mujeres, niños y españoles.
<b>1599/ 1604</b>	1599-1604, asedio y abandono de la “ <i>ciudades de arriba</i> ”; los hispanos pierden Cañete, Santa Cruz de Coya (o de Oñez), Angol (Los Confines), La Imperial, Villarrica, Valdivia y Osorno.

<b>Año</b>	<b>Hitos Históricos Siglo XVII</b>
<b>1600</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El 20 de enero, la ciudad de Osorno es incendiada por los indígenas de la comarca, apoyados por los conas de Pelantaro; los españoles resisten sucesivos ataques y un asedio que se prolongó hasta mediados de marzo de 1603.</li> <li>- El 3 de marzo, la embarcación holandesa “De Trouw”, al mando de Balthasar de Cordes, arriba a Guapilacuy (N de Chiloé); en alianza con los nativos, atacan la ciudad de Castro (23 de marzo), logrando tomarla en otro asalto (14 de abril).</li> <li>- El coronel Francisco del Campo y 150 hombres, parten desde Osorno para recuperar la ciudad de Castro, consiguiendo desalojar a los holandeses el 10 de mayo; luego, el Coronel dio castigo a los indígenas y repobló la ciudad.</li> </ul>
<b>1601</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-En plena rebelión indígena, el gobernador Alonso de Ribera toma la decisión de replegar la conquista hasta el río Biobío; para resguardar esa frontera, dispone la construcción de fuertes y logra, en 1604, la creación del ejército permanente.</li> </ul>
<b>1603</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tras un largo asedio, a mediados de marzo, los últimos habitantes y defensores de Osorno, abandonan la ciudad, acompañados por indios amigos (llamados posteriormente reyunos), y escapan hacia Chiloé.</li> <li>- Se levantan los fuertes de Calbuco y Carelmapu, frontera de guerra norte de Chiloé; provincia cuyo límite jurisdiccional, luego del abandono de Osorno, se extendió hasta el río Bueno.</li> </ul>
<b>1604</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los sobrevivientes al asedio de Valdivia abandonan su último reducto, el fuerte de la Trinidad; en el mes de febrero, son evacuados vía marítima y se pierde la ciudad.</li> </ul>
<b>1607</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un barco que se hundió a poco de zarpar de Chiloé llevaba 500 personas, de las cuales solo 46 eran españolas; el comercio de indígenas, se venía practicando hacía tres décadas.</li> </ul>
<b>1608</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El 27 mayo, el rey Felipe III firma la Real Cédula que declara esclavos a todos los indios capturados en guerra.</li> <li>- Llegan al puerto de Carelmapu dos religiosos jesuitas, que iniciarán la Misión de Chiloé; obra evangelizadora que se extendió hasta la expulsión de la Compañía de Jesús, en 1767.</li> </ul>

<b>1616</b>	- El holandés Jacob Le Maire descubre la ruta del Cabo de Hornos, facilitando la entrada al Mar del Sur.
<b>1620</b>	- El capitán Juan Fernández sale de Calbuco con 46 hombres; en piraguas, navegan hasta Ralún, atraviesan el lago Todos los Santos y, desde Peulla, cruzan la cordillera hasta el lago Nahuelhuapi, abriendo la ruta trasandina al reino de Chile.
<b>1629</b>	- La Compañía Holandesa de las Indias Orientales, dirigida por Maerten Valck y Johannes van Walbeeck, inicia los preparativos para el proyecto de asentarse en las ruinas de Valdivia.
<b>1633</b>	- Real Cédula que manda al gobernador de Chile, Francisco Lasso de la Vega, a ocupar y repoblar el territorio comprendido entre Arauco y Valdivia. - Un huracán destruye el fuerte y el pueblo de Carelmapu; la tempestad embanca aquel surgidero, que era el principal puerto de la provincia de Chiloé.
<b>1641</b>	- Se realiza el Pacto de Quilín, donde los españoles reconocen el río Biobío como límite norte del territorio mapuche; iniciándose el sistema de parlamentos, para afrontar la Guerra de Arauco.
<b>1643</b>	- El 9 de mayo, la flota holandesa de Hendrick Brouwer fondea en Guapilacuy; el 20 de mayo, asaltan el fuerte de Carelmapu; entre el 6 y 8 de junio, ocupan la ciudad de Castro, dejándola en ruinas; Brouwer se enferma y pasan el invierno en Guapilacuy. - Tras la muerte de Brouwer, asume el mando Elías Herckmans; el 21 de agosto, las naves holandesas parten hacia Valdivia, con 470 indígenas (llegan el 28 de agosto); en las ruinas de la ciudad, entablan negociaciones y comercian con los caciques de Valdivia, Osorno, Cunco, Villarrica e Imperial; inician la construcción de un fuerte, pero, el 28 de octubre, abandonan aquel enclave y retornan a Brasil.
<b>1645</b>	- Como reacción a la aventura holandesa, se envía desde el Perú una poderosa escuadra, que repoblará la ciudad de Valdivia –como plaza y presidio- y protegerá su puerto con fortalezas artilladas.

1651	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el mes de enero, se realiza el Parlamento de Boroa, celebrado entre el gobernador Antonio de Acuña y Cabrera y los caciques de Valdivia, Osorno y Chiloé.</li> <li>- El navío San Jorge, conduciendo el real situado a Valdivia, encalla en la costa de Osorno; los cuncos roban los restos del naufragio y matan a los tripulantes (18 españoles, dos mujeres, un clérigo, algunos negros e indios auxiliares).</li> </ul>
1655	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Una expedición punitiva, al mando de Juan de Salazar (cuñado del gobernador), atraviesa el río Bueno, pero son atacados por guerreros cuncos, siendo masacrados (enero); el cabildo de Concepción depone al gobernador Antonio de Acuña y Cabrera.</li> <li>- Ante el peligro de un levantamiento williche, el gobernador de Chiloé, Cosme Cisternas Carrillo, traslada su sede desde el fuerte de Carelmapu al fuerte de Chacao.</li> </ul>
1670/ 1671	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El gobernador de Chiloé, Francisco Gallardo del Águila, reedifica el fuerte de Chacao, traslada el fuerte de Calbuco –del estero de Huito a la isla de Caicaén– y ordena la construcción de otro fuerte al norte de Carelmapu, la “<i>frontera de Maullín</i>”.</li> </ul>
<b>Año</b>	<b>Hitos Históricos Siglo XVIII</b>
1700	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fallece Carlos II, último rey español de la casa de Austria; la dinastía Habsburgo había reinado la Monarquía Hispánica en los siglos XVI y XVII.</li> <li>- Como resultado de la Guerra de Sucesión Española, Felipe V de Borbón asume el trono de España; gobernó desde el 16 de noviembre de 1700 hasta su muerte en 1746.</li> </ul>
1710	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación de las parroquias de Chacao y Calbuco, en la provincia de Chiloé; desde 1567 existía el curato de Castro, junto a las misiones de la Compañía de Jesús, iniciadas en 1608.</li> </ul>
1712	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debido a los abusos de los encomenderos, el 10 de febrero se inicia una rebelión de los huilliches de Chiloé; en el levantamiento, perdieron la vida unos 40 españoles y 800 indígenas.</li> </ul>

<p><b>1720</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El inglés John Clipperton, con un navío de 36 cañones, fondea en el puerto de Lapi (Ancud), permaneciendo allí por 16 días; su propósito era reconocer los puertos de Chiloé y efectuar ataques en el Pacífico.</li> <li>- El fuerte de Maullín, que era de estacada, es reconstruido de tepes, por el gobernador Nicolás Salvo; estaba guarnecido por dos compañías de infantería, una brigada de artillería y una de caballería; contaba con cuatro cañones dentro de su recinto, de figura ochavada.</li> </ul>
<p><b>1721</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El cabildo de Castro, en comunicación con el Rey, solicita que “<i>se mandase repoblar Osorno y abrir el camino entre Chiloé y Valdivia</i>”.</li> </ul>
<p><b>1740</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inglaterra envía una escuadra al mando de Lord Anson, para asestar un golpe a la dominación que España mantenía sobre las costas del Pacífico, cerradas al comercio de las demás naciones.</li> </ul>
<p><b>1749/ 1750</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se cree inminente que los ingleses intenten posesionarse de la Isla de Juan Fernández o del Puerto de Inche, en el archipiélago de Guayaneco (jurisdicción de Chiloé).</li> </ul>
<p><b>1758</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el mes de abril, el lonco Huarán, de los Llanos del río Bueno, acude a Valdivia para solicitar el auxilio de los españoles, debido a las constantes malocas de los cuncos.</li> <li>- El sargento mayor de Valdivia, José Antonio Garretón, levanta tres fuertes provisionales: la Concepción de Huequecura, a la salida de la montaña de Futa, comunicado con Valdivia y escala para el proyecto del camino a Chiloé; Nuestra Señora del Pilar, a 14 leguas de Valdivia, desmantelado en febrero de 1759 (allí se levanta en 1787 la misión de Cudico); y el fuerte Fernando, en la ribera norte del río Bueno.</li> </ul>
<p><b>1759</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A orillas del río Bueno, unos 4.000 conas, al mando de Paidil y Catillanca, atacan el campamento de Garretón, pero son derrotados (27 y 28 de enero); ante la noticia, el gobernador de Valdivia ordena a Garretón retirarse.</li> </ul>
<p><b>1759/ 1788</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reinado de Carlos III de España.</li> </ul>

<b>1761</b>	- Ante el enfrentamiento con Inglaterra (Guerra de los Siete Años), Juan Bautista Bonet, comandante de las fuerzas navales del Mar del Sur, con base en El Callao, presenta el primer proyecto global para la defensa de las costas hispanas en el Pacífico, donde Valdivia figura como el bastión más importante.
<b>1763</b>	- Llega a Chile el ingeniero irlandés Juan Garland, comisionado por el Rey para ampliar y mejorar el sistema de fortificaciones de Valdivia (parte reconociendo el puerto); entre sus ayudantes, lo acompaña su compatriota Ambrosio O’Higgins.
<b>1764</b>	- Juan Garland explora los Llanos e inicia la ampliación del castillo San Sebastián de Corral.
<b>1766/ 1770</b>	- Proyectos de ocupación inglesa para todo el espacio entre Chiloé, Magallanes e Islas Malvinas.
<b>1767</b>	Carlos III decreta la expulsión de los jesuitas de todo el territorio bajo su dominio. Ampliación del castillo de Niebla, habilitación de una fábrica de ladrillos y tejas en la isla Valenzuela (o Teja), e incursión de Ignacio Fernández de Castelblanco de Valdivia al río Bueno.
<b>1768</b>	- Provincia de Chiloé es separada de la Capitanía General de Chile, pasando a depender directamente del Virreinato del Perú. - El gobernador Carlos de Beranguer funda la villa San Carlos de Chiloé (actual ciudad de Ancud), iniciando la fortificación de su puerto y la península de Lacuy.
<b>1775</b>	- Con el Parlamento en Valdivia (19 de enero), se inician relaciones amistosas entre los españoles de Valdivia y los Apo Ülmen de los alrededores; se fundarán las misiones de Arique (1776), Niebla (1777), Quinchilca (1778), San Pablo Apóstol de río Bueno (1778), Daglipulli (1787) y Cudico (1787).
<b>1777</b>	- Ignacio Pinuer y Lucas de Molina emprenden una expedición en búsqueda de los Césares; salen de Valdivia y exploran hasta el lago Rupanco. - Sobre los planos de Manuel Zorrilla, se construye la batería de Agüi; en 1779, el mismo ingeniero levantará las baterías de Tauco (entrada al puerto de Castro), El Muelle y Poquillihue (en San Carlos), Pampa de Lobos y Remolinos (en el canal de Chacao); y en 1780, la batería de Punta de Teque (Tecque, en San Carlos).

<b>1778</b>	- El 3 de enero, se funda la misión de San Pablo de Río Bueno, construyéndose un fuerte para resguardar a la tropa y los misioneros.
<b>1780</b>	- El Rey Carlos III decreta el fin de las encomiendas de Chiloé (octubre); la ordenanza se hace efectiva en 1782.
<b>1782</b>	- Levantamiento huilliche, encabezado por los loncos Trueque, Queipul, Tangol y Guechañir.
<b>1784</b>	- La Gobernación de Chiloé es elevada al rango de Intendencia.
<b>1784/ 1786</b>	- José de Moraleda reconoce el puerto de Valdivia y la costa de río Bueno a San Carlos; continuará las exploraciones hidrográficas en los archipiélagos de Chiloé y de Guaitecas.
<b>1787</b>	<p>- El 15 de enero llega a Maullín, desde Valdivia, una expedición por tierra comandada por Teodoro Negrón, acompañado por Pascual Miranda, 12 soldados, Tangol, cacique de Pilmaiquén, y otros comisionados por Catiguala, principal de la zona de Rahue.</p> <p>- El intendente Francisco Hurtado rehace el fuerte de Maullín; Moraleda lo describe en 1790, delineado en la costa sur del estero, sobre una puntilla de arena, a tres varas sobre el nivel del agua; de planta hexagonal, equilátera, con seis ángulos salientes y otros tantos entrantes, revestidos de cuartones y al interior de estacada, con foso irregular y tres edificios en buen estado; tenía capacidad para 14 cañones, cargando a la sazón solo seis de a 8, de bronce, y cuatro de fierro.</p> <p>- En mayo, sale de Maullín una expedición ordenada por Francisco Hurtado, para explorar y buscar el antiguo camino a Osorno; con la ayuda de un plano, luego de 2 meses, Pedro Mansilla y sus milicianos logran encontrar un sendero y avanzan hasta la zona de los Llanos; subieron a los árboles y desde allí reconocieron las ruinas de Osorno.</p>
<b>1778</b>	<p>- Segunda expedición de Teodoro Negrón, desde Valdivia al camino de Chiloé.</p> <p>- Ambrosio O'Higgins es nombrado gobernador de la Capitanía General de Chile.</p>

<p><b>1789</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los españoles logran abrir un camino desde Valdivia a Maullín (12 de febrero); después de complejas negociaciones, el gobernador de Valdivia logra el Tratado de Paz de Río Bueno (24 de febrero), donde los loncos del Bueno, Ranco y los Llanos, se comprometen a permitir la apertura del camino a Chiloé y la ocupación de Osorno; a su vez, los españoles los protegerán de sus enemigos de Quilacahuín.</li> <li>- En una tercera jornada, Teodoro Negrón arriba a Maullín, con el cacique Catiguála; viaje que coincide con la estancia de la expedición de Alejandro Malaspina en San Carlos.</li> </ul>
<p><b>1790</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cédula Real que advierte al gobernador de Chile, Ambrosio O'Higgins, el fin de la alianza con Francia y le manda a inspeccionar el estado de las defensas en Valdivia, en previsión de posibles hostilidades (26 de enero).</li> <li>- Cuarta expedición de Teodoro Negrón, desde Valdivia al camino de Chiloé.</li> <li>- El Virrey del Perú fija nuevos límites a la provincia de Chiloé, restringiendo su jurisdicción hasta el río Maipué, unas 14 leguas al norte del canal de Chacao; el espacio segregado, de unas 24 leguas de largo entre el Maipué y el río Bueno, es en 1796 restituido a la jurisdicción de Osorno, con el repoblamiento de esta ciudad.</li> </ul>
<p><b>1791</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En febrero, Teodoro Negrón, con 104 presidiarios y 25 soldados de Valdivia, bajo la dirección del ingeniero Olanguer Feliú, ensanchan el Camino Real, juntándose en el río Maipué con otra expedición procedente de Chiloé; en 72 días de trabajo, milicianos de Calbuco, Carelmapu y Castro, y los indios reyunos de Abtao y Caicaén, ejecutan la apertura del camino desde Lolcura al río Maipué, ensanchándolo hasta 8 varas, construyendo planchados, 60 puentes y derribando 40.000 árboles.</li> </ul>
<p><b>1792</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debido a los abusos de soldados y latifundistas, el 20 de septiembre se produce un alzamiento de los “indios de los Llanos”, al mando de Queipul; destruyen la misión de Río Bueno y estancias de los hispano-criollos.</li> <li>- En octubre, se envía desde Valdivia una expedición de castigo, al mando del capitán Tomás de Figueroa, empleándose la táctica de “tierra arrasada”, que deja numerosos huilliches muertos; Figueroa toma posesión de las ruinas de Osorno, el 22 de noviembre de 1792.</li> <li>- Joaquín Sánchez y José de Torres viajan desde Chiloé a Osorno por el camino ensanchado el año anterior.</li> </ul>

<b>1793</b>	<p>- Ambrosio O'Higgins se empeña en obtener el apoyo del Rey para repoblar Osorno; el Gobernador expuso al Monarca la grave situación producida en el alzamiento de río Bueno, lo informaba del descubrimiento de las ruinas de Osorno, y a partir de ello, su propósito de restablecer esta antigua ciudad; autorización obtenida por Real Cédula de 7 de diciembre de 1793.</p> <p>- Por orden de Lucas de Molina, gobernador de Valdivia, el día de San José –19 de marzo–, en el sitio de la misión franciscana quemada en 1792, se comienza la edificación del fuerte San José de Alcudía, en la margen sur del río Bueno y sobre el camino de Valdivia a Osorno; Manuel Olanguer Feliú realizó su diseño, contando con 40 soldados para su defensa y 40 presidiarios para la obra (se terminó de construir en abril de 1795).</p> <p>- Parlamento de Las Canoas (valle del río Rahue), en las inmediaciones de las ruinas de Osorno; el 8 de septiembre, se firma el fin de las hostilidades, donde los españoles reconocen la soberanía huilliche y éstos ceden el territorio de Chawrakawin; se iniciará la reconstrucción de la ciudad de Osorno.</p>
<b>1794</b>	<p>- Fundación de las misiones de Quilacahuín (22 de octubre, en tierras del cacique Colín) y Cuyunco o Cuinco (23 de octubre, en tierras del cacique Cañiú).</p>
<b>1795</b>	<p>- Con el repoblamiento de Osorno, el río Maipué pasó a ser el límite jurisdiccional de Chiloé; en sus inmediaciones se construyó un fuerte provisional, por orden del gobernador Pedro Cañaverel, que cayó en abandono después de 1826.</p>
<b>1796</b>	<p>- Bajo la orden de Ambrosio O'Higgins, la ciudad de Osorno es reestablecida, siendo oficialmente repoblada el 13 de enero (O'Higgins recibirá el título de Marqués de Osorno); la ciudad pasa a integrar la Intendencia de Concepción, dentro de la Capitanía General de Chile.</p>
<b>1797</b>	<p>- Tomás O'Higgins, sobrino del Virrey, realiza un viaje de reconocimiento del camino de Valdivia a Chiloé.</p> <p>- Las baterías de Chiloé son examinadas por Juan Mackenna, encontrándolas en buen estado (noviembre).</p>
<b>1798</b>	<p>- Juan Mackenna navega por el río Rahue y el río Pilmaiquén hasta la laguna de Puyehue; en 1809 irá hasta la barra del río Bueno.</p>

<b>Año</b>	<b>Hitos Históricos Siglo XIX</b>
<b>1802</b>	- Entre el 1 de junio y el 28 de octubre de 1802, la ciudad de Osorno estuvo bajo dependencia directa del Virrey del Perú (Ambrosio O’Higgins), conformando el Gobierno de Osorno; retornando luego a la Capitanía General de Chile.
<b>1803</b>	- Para la mejor conservación del fuerte de Río Bueno, y por su relación con el plan general del repoblamiento de Osorno, se aprueba revestirlo en canchagua; empezándose a remitir este material desde Valdivia a partir de agosto de 1803.
<b>1805</b>	- El 24 de mayo, se funda la misión San Juan de la Costa (antigua conversión de los Juncos), en Petrespulli, sobre tierras cedidas por el cacique Neipán; el 28 de mayo, se funda la misión de Pilmayquen (iniciada como conversión de Tramalhue), en tierras del cacique Pangui-Namún.
<b>1812</b>	- El 12 de diciembre zarpa desde el Callao una fuerza expedicionaria al mando de Antonio Pareja, para recuperar la gobernación de Chile de manos insurrectas; con 5 barcos recala en Ancud, y en dos meses adiestra y recluta el contingente que iniciará la Restauración; el 20 de marzo de 1813 llega a Valdivia, donde se aprovisiona de más hombres y víveres, partiendo el 23 de marzo hacia Talcahuano.
<b>1817/ 1826</b>	- Gobierna la provincia de Chiloé el brigadier Antonio de Quintanilla.
<b>1818</b>	- Gracias a los planes del ingeniero Manuel Olanguer Feliú, se reconfigura el sistema defensivo del puerto de San Carlos y península de Lacuy; en el verano, se construye la batería de San Antonio (Ancud).
<b>1820</b>	- 2 al 4 de febrero, en hábil maniobra naval y terrestre, una fuerza patriota de 300 hombres, dirigida por Lord Thomas Cochrane, logra conquistar los castillos y la Plaza de Valdivia. - 17 y 18 de febrero, Thomas Cochrane realiza el primer asalto a Chiloé; desembarca 170 hombres en la playa de Chauman, quienes toman la batería de Corona, pero son repelidos por los defensores del castillo de Agüi.

<b>1820</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 25 de febrero, el oficial Jorge Beauchef y su tropa independentista toman posesión del fuerte y la ciudad de Osorno; el 27 de febrero, hacen reconocer la bandera del estado independiente de Chile al pueblo de Osorno.</li> <li>- 3 de marzo, en un combate en la hacienda El Toro (Camino Real, sector Polizones, comuna de Fresia), las fuerzas de Beauchef triunfan sobre las realistas, extendiéndose el dominio chileno desde Valdivia al canal de Chacao.</li> </ul>
<b>1822</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La ciudad de Osorno pasa a depender del gobierno de Valdivia.</li> </ul>
<b>1823</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El 10 de junio, el estado chileno promulga la ley que da origen a los primeros títulos de propiedad mapuche-huilliche, los “Títulos de Comisario”.</li> </ul>
<b>1824</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Segunda campaña para anexar Chiloé, desembarco en la bahía de Pugeñún, toma de la batería de Remolinos y del fuerte de Chacao; 31 de marzo y 1° de abril, desembarco en Dalcahue y combate en las ciénagas de Mocopulli.</li> </ul>
<b>1826</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tercera campaña por la anexión de Chiloé; el 8 de enero, la escuadra chilena fondea frente a la punta de Huechucucui, con 10 naves y 2.500 soldados; 13 y 14 de enero, victorias patriotas en los combates de Pudeto y Bellavista; 15 de enero, el comandante realista Antonio Manuel Garay y el coronel chileno José Santiago Aldunate, acuerdan un armisticio; 19 de enero, Ramón Freire y Antonio de Quintanilla firman el Tratado de Tantauco, por el que se incorpora Chiloé al territorio nacional y se pone fin a la guerra.</li> <li>- Por decreto del 31 de agosto, Valdivia pasa a formar parte de las ocho provincias del país; la provincia queda constituida por las delegaciones de Valdivia, La Unión y Osorno.</li> </ul>
<b>1833</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En la Constitución se realiza un cambio a la división político administrativa del país, formándose el Departamento de Osorno (de la provincia de Valdivia); la ciudad de Osorno se convierte en la cabecera de este departamento.</li> </ul>
<b>1835</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El 20 de febrero, un violento terremoto asoló el sur de Chile, desde Concepción a Osorno; en esta ciudad, dejó en ruinas el fuerte Reina Luisa.</li> </ul>

<b>1837</b>	- 7 de noviembre, un terremoto causa estragos en Valdivia, Osorno y Chiloé; Isidro Vergara, intendente de Valdivia, informaba que el sismo ocurrió a las 8:05 de la mañana, con una fuerza tan grande que las personas casi no podían tenerse en pie.
<b>1840</b>	- El 1 de julio, el Papa Gregorio XVI crea la Diócesis de San Carlos de Ancud; esta abarcaba las actuales diócesis de Valdivia, Osorno, Puerto Montt y Punta Arenas, así como los vicariatos de Araucanía y Aysén.
<b>1842</b>	- Bernardo Philippi parte de Ancud a explorar el lago Llanquihue; se interna el 27 de enero, desde el astillero de Melipulli, y tras un par de jornadas llega a las riberas del lago; emprendió una segunda expedición al lago, llegando hasta Osorno; y en un tercer viaje, recorrió desde Maullín a Osorno, por el Camino Real; hizo planos e informes para el Gobierno, indicando que el territorio estaba deshabitado, junto a los beneficios de poblarlo con colonos alemanes.
<b>1845</b>	- El 18 de noviembre, Manuel Bulnes firma la ley de terrenos baldíos, dando inicio oficial a un proyecto de colonización de tierras en el país; al comienzo, el Gobierno centró su interés en incorporar las tierras situadas entre Concepción y Valdivia, con la intención de ceder terrenos fiscales a extranjeros que desearan asentarse en ellas.
<b>1848</b>	- El Dr. Juan Renous atravesó el lago Llanquihue y ascendió al volcán Osorno, avistando el lago Todos Los Santos; luego, Guillermo Döll, Ernesto Frick y Hermenegildo Molina recorren el lago Llanquihue y el volcán Osorno, en busca de minerales; Döll, advierte que había dos lagos con el nombre Llanquihue, proponiendo llamar así al más grande y Rupanco al que estaba al norte de aquel lago. - En mayo, parte de Génova el primer grupo de religiosos capuchinos italianos, para hacerse cargo de las misiones indígenas entre los ríos Cautín y Maipué (desembarcan en Valdivia, en enero de 1849); éstos fundarán la misión de Rahue y desarrollan Pilmayquén (luego San Pablo).
<b>1849</b>	El Gobierno encomienda a la Marina una exploración oficial de los lagos ubicados entre Valdivia y Chiloé, verificando la existencia de terrenos aptos para colonizar; entre noviembre de 1849 y febrero de 1850, Benjamín Muñoz Gamero y 13 hombres exploran los lagos Llanquihue y Todos Los Santos, hasta el río Peulla; levantaron planos y se entregó al Gobierno un informe del terreno, su flora y fauna, fundamentales para materializar en poco tiempo el proyecto colonizador.

<b>1850</b>	- El 6 de diciembre, Vicente Pérez Rosales es nombrado Agente de Colonización. 1851, el 9 de enero, el estado chileno promulga la Ley de Colonización, en base a la ley de 18 de noviembre de 1845; el 6 de febrero, se decreta la colonización de Valdivia.
<b>1851</b>	- Un incendio provocado por Vicente Pérez Rosales, hace arder durante meses las selvas entre La Unión y el lago Llanquihue, despejando un inmenso territorio, que se entregará a colonos alemanes; el descontrolado incendio ocasiona graves daños al Camino Real, que tantos esfuerzos había demandado.
<b>1852</b>	- Tras viajar por tierra desde Valdivia, en el mes de marzo llegan a Playa Maitén las primeras familias alemanas que se radicarán en el norte del lago Llanquihue; el 28 de noviembre arriban los primeros colonos a la playa de Melipulli (Puerto Montt).
<b>1853</b>	- 12 de febrero, se funda Puerto Montt, que será cabecera del territorio de colonización de Llanquihue; en el invierno, se inicia la instalación de los colonos alemanes en sus chacras, junto al lago Llanquihue.
<b>1858</b>	- Se abre la misión de Rahue (continuación de la de Cuyunco, cerrada en 1853), en tierras cedidas por Antonio Lefigal y el cacique Juan Cumián.
<b>1861</b>	- El 22 de octubre, José Joaquín Pérez promulga la ley que crea la Provincia de Llanquihue, compuesta por los departamentos de Llanquihue (ex territorio de Colonización de Llanquihue), Osorno (de la provincia de Valdivia) y Carelmapu (de la provincia de Chiloé, con Calbuco como cabecera).
<b>1883</b>	- El 20 de enero se establece la Comisión Radicadora, basada la ley de 4 de diciembre de 1866 (Ley de Radicación); los títulos de propiedad indígena reciben el nombre de Títulos de Merced.
<b>1891</b>	- El 22 de diciembre se promulgan las leyes de Comuna Autónoma, una sobre atribuciones de los municipios y otra que crea las comunas (entre ellas San Pablo, en el departamento de Osorno).
<b>1892</b>	- Se inicia la construcción del primer tramo del ferrocarril de Valdivia a Osorno, que comprendía de Valdivia hasta Pichirropulli; el FF.CC. llega a La Unión en 1896 y a Osorno en 1899.

<b>1894</b>	- En el invierno, los Apo Ülmen de Osorno, Remehue y otras comunidades, viajan a Santiago para entregar el primer Memorial al Presidente Jorge Montt, denunciando las atrocidades cometidas por particulares, con la venia de los funcionarios estatales.
<b>1895</b>	- El 1° de noviembre, parten los primeros capuchinos bávaros, destinados a servir en el territorio situado entre los ríos Toltén y Maipué (donde fundan ocho misiones).
<b>Año</b>	<b>Hitos Históricos Siglo XX</b>
<b>1906</b>	- Se amplía la cobertura de la Comisión Radicadora hasta la provincia de Llanquihue (30 de enero).
<b>1907</b>	- Comienza a tenderse la vía férrea que conectará Osorno con Puerto Montt; obra que se finalizará el 15 de octubre de 1911.
<b>1911</b>	- 18 de abril, fundación de la Villa Lo Burgos, actual ciudad de Purranque; esta población crece junto a la estación de ferrocarriles, y fue ubicada allí para coincidir con el trazado paralelo de la vía férrea y el camino antiguo que une a Osorno y Puerto Montt, a través de Río Negro.
<b>1912</b>	- Entra en funcionamiento el servicio ferroviario de Puerto Montt a Osorno, y al norte del país, primero transportando pasajeros y luego, en 1913, también carga. - El 19 de octubre ocurre la “matanza de Forrahue”; en el desalojo del fundo Forrahue, policías asesinan a 15 huilliches, entre ellos, 3 mujeres embarazadas y un niño de 11 años.
<b>1927</b>	- El 29 de agosto se promulga la ley que reglamenta los procedimientos de división de comunidades indígenas. - El 30 de diciembre, Carlos Ibáñez del Campo firma el decreto N° 8.583, que crea la comuna de Fresia; territorio que hasta entonces había dependido de Maullín y de la Intendencia de Chiloé.
<b>1929</b>	- Se da por finalizado el “proceso radicador” de comunidades indígenas.
<b>1931</b>	- El 31 de marzo, se firma el decreto supremo N° 1.600 texto definitivo sobre la constitución de Propiedad Austral, que permitió el blanqueamiento de títulos fraudulentos.

<b>1934</b>	- En Los Muermos se crea un comité de adelanto, cuyas metas eran urbanización, transporte y presencia policial; en aquella década llegan los primeros pobladores a la zona.
<b>1940</b>	- El 19 de enero se promulga la ley que crea la Provincia de Osorno, y la histórica ciudad pasa a ser la capital de esta nueva provincia. - El 8 de septiembre llega el transporte ferroviario a Los Muermos, mejorando las comunicaciones y posibilitando el comercio de trigo y maderas con el centro del país.
<b>1941</b>	- 24 de noviembre, considerando el incremento del tránsito de pasajeros, mercaderías y carga, a través de la estación de Purranque, el Congreso Nacional crea dicha comuna, con sus límites territoriales (ley N° 6.402).
<b>1944</b>	- Al crearse la Diócesis de Valdivia, se retiran las misiones ubicadas al sur del río Calle Calle.
<b>1950</b>	- La comunidad Catrihuala, bajo la figura de Sociedad Indígena La Catrihuala, inicia un proceso de recuperación de la “Cordillera Alzada”, terreno inscrito a nombre de Hacienda Cameros; los comuneros son expulsados en 1956, quemándose sus viviendas. - Década en la que se construye el camino de Osorno a la costa, que permitirá el transporte motorizado hacia los sectores de San Juan de la Costa, Puaucho, Pucatrihue, Bahía Mansa y Maicolpué.
<b>1958</b>	- Llegan al país los capuchinos holandeses, que atenderán las misiones de Rahue, Quilacahuín y San Juan de la Costa; en 1975, abren la nueva misión de Cuinco; estos religiosos centran su acción en las comunidades de base, educación y salud.
<b>1960</b>	- El 22 de mayo, un terremoto de 9,5 en la escala de Richter destruye las provincias de Cautín, Valdivia, Osorno, Llanquihue y Chiloé; fue seguido de un violento tsunami que barrió la costa centro-sur de Chile y se expandió por el Pacífico.
<b>1962</b>	- Jorge Alessandri firma la creación de la comuna de Los Muermos (1 de enero); anteriormente, su territorio pertenecía a la comuna de Maullín.

<b>1964</b>	- Término de la pavimentación de la Carretera Panamericana, desde Arica hasta Puerto Montt y Parga (obra iniciada en la década anterior); el año 1965, se instala un transbordador y embarcaderos para cruzar el canal de Chacao, hacia la Isla de Chiloé.
<b>1979</b>	- El 28 de marzo, el Gobierno publica el D.L. 2.568, conocido como “Ley Maldita” de división de comunidades (considerado el segundo proceso divisorio). - El 26 de octubre se firma el decreto que crea la comuna de San Juan de la Costa.
<b>1991</b>	- La empresa Ferrocarriles del Estado pone fin a sus servicios de pasajeros hasta Puerto Montt; desde 1997 el tren de pasajeros solo llega a Temuco, estando operativa solamente la carga a Puerto Montt, de forma intermitente.
<b>1993</b>	- Se promulga la Ley N° 19.253, que crea la Corporación de Desarrollo Indígena (Conadi) e impide la venta de las tierras indígenas a personas no indígenas (28 de septiembre); surge el problema sobre comunidad ancestral vs. comunidad legal.
<b>Año</b>	<b>Hito Histórico Siglo XXI</b>
<b>2007</b>	- El 2 de octubre se crean por ley dos nuevas regiones: XIV Región de Los Ríos y XV Región de Arica y Parinacota; la Región de Los Ríos surge a partir de la segregación de la provincia de Valdivia de la Región de Los Lagos, al entrar en vigor la ley N° 20.174.

## TERRITORIOS ADMINISTRATIVOS

La huella del antiguo Camino Real comprende nueve comunas, y corresponde a las municipalidades de *San Pablo, Osorno, San Juan de la Costa, Río Negro, Purranque, Fresia, Frutillar, Los Muermos y Maullín*, todas pertenecientes a la Región de Los Lagos.

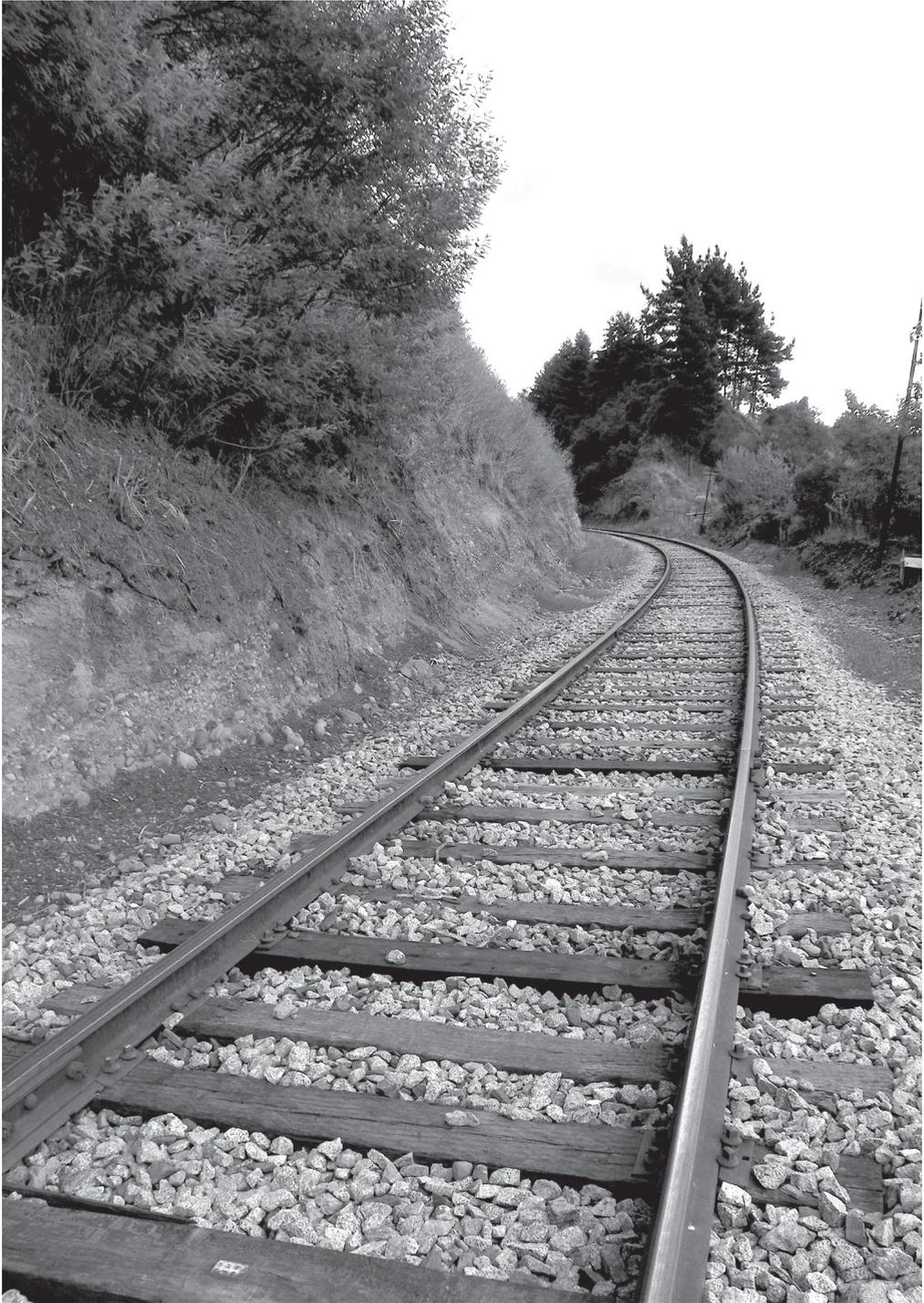


Foto de la línea férrea de la antigua estación de Trumao.

## Comuna de San Pablo

Localidad norte de la Región de Los Lagos, en el límite con la Región de Los Ríos, ubicada en la provincia de Osorno. La comuna, que tiene una superficie de 637.3 km<sup>2</sup>, equivalentes al 0.08 % del territorio regional, está distante 130 km de Puerto Montt y 25 km de Osorno.

Los límites al norte son las comunas de La Unión y Río Bueno, Osorno al sur, Puyehue al este y San Juan de la Costa al oeste. Destacan sus ríos Pilmaiquén y Bueno. Administrativamente se funda el 9 de septiembre de 1867 bajo el nombre de Villa de San Pablo. El decreto del Presidente José Joaquín Pérez indica que el sector alcanzó dimensiones tales que requiere de reconocimiento público. Al finalizar el año 1870 se construían las primeras casas en el terreno que fue propiedad del cacique Panguinamún (o Painamún), cuyo límite era el estero Tralmahue. Se reconoce al padre capuchino fray Pablo de Royo la donación de terrenos de la Misión de Pilmaiquén, acción que permitió levantar la naciente villa. Administrativamente en sus inicios perteneció a la Gobernación de Osorno, hasta que en 1891 se formaliza como la Municipalidad de San Pablo.

La población total según el Censo 2002 es 10.162 habitantes, quienes viven mayoritariamente en sectores rurales. Según la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional Casen 2009 el 38,86% se declara perteneciente a un grupo indígena, porcentaje superior al 20,60% de promedio regional. La población no pobre corresponde al 87,52% y bajo la línea de pobreza alcanza un 12,48% del



Foto superior, galpón para el refugio de animales y labores agrícolas en el camino entre San Pablo y Trumao.  
Foto inferior, Iglesia de San Pablo, continuadora de la antigua misión de Pilmaiquén o Tralmahue.

total. Otro rasgo característico es la matrícula escolar de dependencia municipal, la que se concentra mayoritariamente en el nivel básico. En la comuna la oferta de establecimientos privados de educación es inexistente.

En el ámbito productivo, la comuna destaca por la actividad agrícola y ganadera. El turismo tiene una baja incidencia a nivel productivo, sin embargo existen lugares que generan motivaciones turísticas, principalmente el sector de La Barra, hacia la desembocadura del Río Bueno en el océano Pacífico y el sector de Trumao, con sus ruinas industriales del antiguo puerto y los vestigios de la antigua estación de ferrocarril. Los bienes patrimoniales que destacan son la Misión de Quilacahuín y el Cementerio Indígena en Quitra Quitra.

En verano se realiza la Semana Sanpablina, el Festival de la Cereza y la Fiesta de La Candelaria, cuyo principal atractivo es la procesión de la Virgen por las calles de la comuna.



Foto superior, iglesia de la misión de San Juan de la Costa. Foto inferior, isla roca Taita Wenteyao y caleta de Pucatrihue.

## Comuna de San Juan de la Costa

Corresponde a la comuna de mayor tamaño de la provincia de Osorno, con superficie comunal de 1.517 Km<sup>2</sup> que equivalen al 6,8% de la Región de Los Lagos. Los límites son al norte la comuna de La Unión hasta la desembocadura del Río Bueno, al este San Pablo y Osorno, al oeste el océano Pacífico (desde la Punta del Tiburón) y al sur, Río Negro. La capital comunal, y principal centro urbano, es la localidad de Puaucho, localizada a 34 km de Osorno.

Una composición poblacional de pequeños agricultores y pescadores artesanales de etnia huilliche mapuche que logró tener autoridades propias el 26 de octubre de 1979. El reconocimiento del Estado permitió la construcción de estaciones médicas rurales, postas, consultorios, escuelas, sedes sociales, jardines infantiles, módulos de pescadores, un muelle y la ruta U-40. Este gran territorio del sur se emplaza en la Cordillera de la Costa, un cordón montañoso compuesto de cerros de mediana elevación, lomas, quebradas, vegas y llanuras ubicadas a orilla de ríos y esteros de gran caudal, afluentes de los ríos Rahue y Bueno. El clima es templado lluvioso, con precipitaciones que superan los 2.500 milímetros al año.

La población total alcanza los 8.435 habitantes, distribuidos mayoritariamente en el sector rural. Así lo confirman los datos censales (2002) que registran un 88,31% en esta condición y solo un 11,69% viviendo en asentamientos urbanos, con una densidad de 6,8 habitantes por Km<sup>2</sup>. El 70% de la población declara pertenecer a grupos mapuches wuilliches, dedicados principalmente a la pequeña agricultura y/o la agricultura de subsistencia, a la ganadería, a actividades forestales y a la pesca artesanal.

El turismo tiene una alta incidencia a nivel productivo, donde destacan los balnearios Bahía Mansa, Moicolpué y Pucatrihue, sus hermosas playas hacia el océano Pacífico y unos exuberantes bosques nativos en la Cordillera de la Costa. La pesca artesanal provee de productos marinos de alta calidad a los servicios de alimentación que destacan por una gastronomía especializada en mariscos y pescados.

La oferta de alojamiento presenta cabañas, hosterías y campings. Apreciados son los productos turísticos relacionados con actividades de ocio, pesca deportiva, excursiones a la naturaleza, etnoturismo, cabalgatas y observación de flora y fauna.

En verano se realiza el Festival de Pueblos Originarios con participación de comunidades indígenas de diferentes países de América Latina. Entre los bienes patrimoniales más significativos destacan los sitios ceremoniales en Pucatrihue, un Eltun en Bahía Mansa y el sitio arqueológico Maicolpi.

## Comuna de Osorno

La histórica ciudad de Osorno es la capital de la provincia. La comuna se emplaza en una superficie de 6.805 km<sup>2</sup> equivalente al 1,96% de la superficie regional, que ofrece un centro de servicios para las comunas cercanas, destacándose como eje de conectividad entre Valdivia y Puerto Montt.

La ciudad ubicada a 945,8 km al sur de Santiago y estructurada en torno a los ríos Rahue y Damas, tiene como límites al norte la comuna de San Pablo, al oeste San Juan de la Costa, por el sur, Río Negro y Puerto Octay, mientras al este la comuna de Puyehue.

Con una data de 12.500 años de antigüedad, el sitio arqueológico Pilauco Bajo evidencia la presencia humana en la zona antes del dominio español, mientras que el desarrollo alfarero, con una data entre 300 y 1.200 d.C., se desarrolló en el complejo Pitrén. Los conquistadores españoles llegan a un área de dominio huilliche mapuche. Osorno fue fundada en 1558 y destruida en 1598 para posteriormente ser refundada y repoblada en 1793. La mayor parte de población española de Osorno huyó a Chiloé y mantuvieron una presencia esporádica en la zona. A lo largo del siglo XVIII existieron numerosas peticiones del Cabildo de Castro para la recuperación de las tierras de Osorno, por ser provechosas y aptas para la labranza y la ganadería.

Aproximadamente 190 años después, la refundación de Osorno fue posible como consecuencia del proceso de construcción del Camino Real, cuyo comienzo sería llevado a cabo oficialmente por Francisco Hurtado (gobernador de Chiloé) y por Mariano Pusterla (gobernador de Valdivia). Finalmente, Mariano Pusterla lograría el



Foto superior; Plaza de Armas de Osorno. Foto inferior; fuerte Reina Luisa a orillas del río Rahue, construido el 1793 y reconstruido el año 1977.

Tratado de Paz de Río Bueno (1789) con representantes huilliches, lo que permitió a los españoles ocupar las ruinas de Osorno. Posteriormente, producto del alzamiento huilliche de Río Bueno (1792), Ambrosio O'Higgins ordena a Tomás de Figueroa tomar posesión de las ruinas de Osorno y dispuso la construcción del Fuerte Reina Luisa a orillas del río de Las Canoas (río Rahue) para protegerse del eventual ataque de piratas o de indígenas. Hasta el inicio de la Guerra de Independencia la ciudad tuvo un rápido crecimiento, 1.000 o 1.500 habitantes en su interior y 10.000 en las zonas rurales bajo su jurisdicción.

A mediados del siglo XIX, el Gobierno de Chile trae a colonos alemanes para ayudar en su crecimiento, quienes la transformaron en un centro de ganadería bovina, dando un gran impulso económico a la región.

Los hitos urbanos que generan motivaciones turísticas son la Catedral San Mateo de Osorno, la Plaza de Armas y el Fuerte Reina Luisa en las orillas del río Damas. Otras atracciones de la ciudad son el Parque Pleistocénico, el Monumento al Toro, el Pueblito Artesanal y el Mercado Municipal. En arquitectura, sus casas de madera de influencia alemana y la antigua estación de trenes.

En patrimonio natural de relevancia internacional presenta el Parque Nacional Puyehue, el Centro de Esquí de Antillanca y los lagos Puyehue y Rupanco. Sus parques Chuyaca, IV Centenario, Francke, Alberto Hott y Bellavista ubican a Osorno como la ciudad con más áreas verdes del país.

Según el Censo 2002, la población total es 145.475 habitantes, que equivalen al 20,3% de la población regional. La ciudad comparte con Puerto Montt la categoría de ciudad

más poblada de la región. Del total de población, el 8,72% declara pertenecer a alguna etnia.

Ubicada entre las conexiones viales más relevantes del país, con pasos fronterizos abiertos todos los días del año para el flujo de productos y pasajeros entre Chile y los países del Mercosur, Osorno ha adquirido importancia económica y servicios a nivel regional, con una reconocida excelencia de productos cárnicos y lecheros, en la exportación a nivel mundial de berries, bulbos de tulipanes y peonías. En sus grandes extensiones de tierras cultivables se experimenta con éxito la siembra de remolachas, raps y productos afines al desarrollo de biocombustibles para la generación de bioenergía.

En verano se realiza el Festival de la Leche y la Carne, la Feria Ganadera Sago-Fisur, la Muestra Folclórica Nacional y el Festival Campesino, importantes fuentes de ingresos que consolidan al turismo como un pilar del desarrollo comunal.

## Comuna de Río Negro

La voz huilliche “*Curileufo*” indica que el lugar corresponde a un río de color y con turbiedad en sus aguas. La comuna de Río Negro se ubica a 36 km al sur de Osorno. Los límites son al norte, Osorno y San Juan de la Costa, y al este con Puerto Octay. Al oeste el océano Pacífico (caleta Huellelhue) y al sur, Purranque.

Su población total es 14.732 habitantes (Censo 2002), de la cual el 55,3% vive en sectores rurales y el 44,7 % en sector urbano. Los datos demográficos indican una disminución de población en -8,1% en el período 1992 - 2002 y de -9,3% en el período 2002 – 2012.

La superficie total de la comuna, 1.266 km<sup>2</sup>, se distribuye en cuatro sectores: Sector A de la Cordillera de la Costa que comprende las localidades de Los Ciruelos, Los Castaños, Hualinto, Porvenir, Putrihue, Costa Río Blanco, Millantué, Angostura-Millantué, El Bolsón, Esmeralda, La Capilla, Las Minas, Huellelhue, Caleta Cóndor, Caleta Huellelhue, Cheuquemó, Chapaco, Tres Esteros, Llahualco, Los Parrones, Bellavista, El Mirador, Monte Verde, Popoen y Riachuelo. El sector B de Pre-Cordillera de la Costa, una zona poco poblada con el 4,61% del total comunal, con asentamientos mapuches huilliches en la zona más alta de la cordillera y con gran potencial turístico. El sector C en el Centro o Llano Central, incluye las localidades de Sagllue, Casa de Lata, Chahuilco, Salca, Chifín, Pichihuilma y Huilma. Finalmente, el sector D en la Cordillera de Los Andes, comprende las localidades de San Florentino, Buenaventura, Quisquelefún, Chan-Chan, Chifín Bajo, Ñancuan, El Moro.



Foto del cauce del río Negro, en el sector del mismo nombre.

Hacia el año 1893 la comunicación con Osorno se realizaba por los ríos Bueno, Rahue, Damas y Negro. El viaje demoraba todo el día, en comparación con el viaje a caballo que tenía una duración de 4 a 5 horas.

Para el siglo XIX, el sector era un extenso fundo situado entre Chahuilco y Purranque, propiedad de los Sres. Burgos, Alderete y González. Río Negro y la localidad de Riachuelo logran ser consolidados como departamento administrativo, lo que impulsa la creación del Cuerpo de Bomberos, el cuartel de Policía y el hospital. Se establecieron comercios, hoteles, tiendas, molinos, curtiembres, industrias y un teatro.

En el ámbito productivo, la comuna destaca por actividades de ganadería, agricultura, plantaciones forestales y pesca. La cría de ganado bovino, ovino, porcino, caballos y aves de corral se mezcla con el cultivo de papas y la plantación de frambuesas y arándanos, siendo la comuna con más hectáreas con cultivo de berries. La actividad pesquera es de tipo artesanal, capturando róbalo y extrayendo erizos y moluscos.

Los productos turísticos están asociados al agroturismo y al ecoturismo. Servicios de cabalgatas, trekking, ciclismo, observación de flora y fauna, pesca con mosca, degustaciones de comida típica y fiestas costumbristas. El patrimonio natural presenta el área protegida Lafken Mapu Lahual, una reserva biológica de bosques costeros aún no intervenidos del sur de Chile. El desarrollo del turismo patrimonial tiene alto potencial en Riachuelo, con viviendas de madera e iglesia con más de 100 años. También interesa destacar la cercanía con los antiguos lavaderos coloniales de oro de Millantué.



Foto acceso a Riachuelo, letrero con indicaciones de sectores y distancias.

## Comuna de Purranque

El nombre de la comuna tiene su origen en la palabra “Purranquil”, que para los huilliches significa “*tierra de Carrizales*”, indicando el lugar donde crece el carrizo.

La comuna de Purranque está integrada administrativamente a la provincia de Osorno. La superficie total del territorio comunal es 1.459 km<sup>2</sup>. Sus límites son al Norte la comuna de Río Negro, al oeste el océano Pacífico, al este Puerto Octay y al sur, Fresia y Frutillar.

Destacan sus paisajes de vegetación exuberante, de gran belleza escénica y clima templado oceánico, con alta pluviosidad entre otoño e invierno. Los 20.949 habitantes (Censo 2002) se distribuyen preferentemente a nivel urbano, con 13.265 habitantes equivalentes al 64,06% del total, y 7.440 habitantes, un 35,94%, a nivel rural. Solo el 10% de la población reconoce pertenecer a algún grupo étnico.

En sus orígenes la villa se forma al alero de la estación de ferrocarril, cuyo trazado de línea férrea coincide con el antiguo camino entre Osorno y Puerto Montt. El decreto que entrega nuevo estatus a la villa es del año 1915, que dividió el poblado en 32 predios, algunos de los cuales servirían para establecer una plaza, la iglesia y servicios públicos. Debido al incremento del tránsito de pasajeros y mercaderías, la Estación de Purranque se declara oficialmente comuna en 1941.

Entre las celebraciones más importantes de la comuna está la fiesta religiosa de San Sebastián mártir, que venera una imagen traída por los primeros hispanos llegados a Osorno a mediados del siglo XVI, que cada 20 de enero congrega a más de 20.000 fieles.



Foto superior, loma en la que según lugareños se emplazó el fuerte de Maipú. Foto inferior, estación de Corte Alto, donde se iniciaba el ramal hacia Los Muermos.

Las principales actividades productivas de la comuna son la agricultura y la ganadería. Las pequeñas y medianas empresas elaboran productos lácteos, queso, mantequilla, leche deshidratada y suero de leche, insumos de gran importancia para la industria molinera y para la elaboración de bebidas, sidra y cerveza. Otro rubro que destaca es la producción de frambuesa y el arándano azul.

La comuna dispone de una gran variedad de colegios, bancos, supermercados, consultorios, buses, jardines infantiles y hospital, convirtiéndose en un centro de servicios para las comunas vecinas.

Hitos territoriales relacionados con el turismo rural y el agroturismo se localizan preferentemente en el sector de Manquemapu, localidad integrada a la red de parques indígenas del Área Lafken Mapu Lahual.



Foto superior, tramo del camino en dirección a Pollzones. Foto inferior, monolito conmemorativo a la batalla de El Toro.

## Comuna de Fresia

La comuna de Fresia pertenece a la provincia de Llanquihue, distante 34 kilómetros de Puerto Varas y 70 kilómetros de Puerto Montt. Al norte limita con la comuna de Purranque, al este Frutillar y Llanquihue, al sur Los Muermos y al oeste con el océano Pacífico. Los 1.278,9 Km<sup>2</sup> de superficie comunal equivalen al 1,9% del total regional y al 8,6% de la provincia.

El desarrollo demográfico indica que los 12.804 habitantes (Censo 2002) están fuertemente concentrados en la capital comunal y en las localidades de Tegualda y Llico. El 47.9% de la población vive en sector urbano y un 52.1% en sector rural. Otra característica interesante es que solo el 6,9% del total comunal declara pertenecer a grupos indígenas.

El año 1852 llegan los primeros colonos alemanes a la zona y en 1861 se crea la provincia de Llanquihue, la cual contaría con tres departamentos y cuatro municipalidades. La ley separó el departamento de Carelmapu de la provincia de Chiloé y el departamento de Osorno de la provincia de Valdivia, cambiando el régimen anterior a 1853.

El hito territorial de Polizonas presenta un importante acontecimiento de la Independencia de Chile. El 6 de marzo de 1820 se desarrolla la “batalla de El Toro” donde se enfrentan las fuerzas patriotas con las fuerzas realistas que huían de Valdivia a Chiloé, después de la “Toma de Valdivia” al mando del almirante Lord Thomas Cochrane. La persecución terminó con el triunfo de los patriotas, quienes aniquilaron a los realistas en la fuga. Los sobrevivientes se refugiaron en Chiloé, el último bastión español en Sudamérica, conquistado seis años después.

La comuna de Fresia fue creada en 1927 por el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo. En el programa de gobierno se determinó la nueva división política administrativa para el país, y con el decreto N° 8.583 se crea la comuna, un territorio independiente de Maullín y la Intendencia de Chiloé.

Actualmente sus actividades económicas están relacionadas con la agricultura, la ganadería y la explotación maderera. La ganadería concentra actividades de crianza y engorda de animales; mientras el sector silvoagropecuario la explotación de maderas exógenas, destacando el eucaliptus y los programas de forestación campesina. En agricultura destaca la presencia de empresas productoras de arándanos.

Sin embargo, las nuevas políticas de desarrollo local buscan generar alternativas mediante la educación técnico-profesional y el fomento del turismo ecológico y el agroturismo. Lugares que generan motivaciones turísticas son el río Llico, la playa y su hostería, el sector de Polizones y el poblado de Fresia. En verano, las principales atracciones son las ferias costumbristas.

## Comuna de Frutillar

Frutillar es una importante ciudad y balneario de la provincia de Llanquihue, ubicada en la ribera oeste del lago Llanquihue. Con una superficie de 831.4 Km<sup>2</sup> el territorio comunal se divide en cuatro sectores: *Paraguay, Casma, Los Bajos y Frutillar*.

A nivel demográfico (Censo 2002), la población asciende a 15.525 habitantes donde el 41% habita en el sector rural dedicado a actividades agropecuarias, con una densidad de 20, 88 habitantes por Km<sup>2</sup> mientras que el 59% restante se concentra en núcleos urbanos.

La comuna fue fundada el 23 de noviembre de 1856 y tiene sus orígenes en la influencia de los primeros inmigrantes alemanes que llegaron a la zona durante el gobierno del Presidente Manuel Montt. Los colonos construyeron sus casas en los alrededores de la bahía, trabajaron en labores agrícolas y ganaderas, e instalaron lecherías, molinos, destilerías, curtiembre y almacenes dedicados a la venta de víveres e implementos de trabajo. El pueblo era el paso obligado entre Puerto Montt y Osorno; por lo tanto, el comercio mayorista tuvo un rápido crecimiento.

A mediados del siglo XIX, el Gobierno emprende la búsqueda de territorios para localizar a los colonos alemanes. La labor es ejercida por Vicente Pérez Rosales en el actual lago Llanquihue. Los primeros habitantes construyeron sus propios embarcaderos, se trasladaban en barcos a vapor y trabajaban en chacras que partían del lago con un ancho de 4000 m. en dirección a los cerros, las cuales originalmente estaban cubiertas de bosque nativo. La mayoría eran agricultores que escapaban de la pobreza agrícola que provocó la revolución industrial en Alemania. A comienzos del



Vistas de Frutillar bajo

siglo XX, la construcción de la red de Ferrocarriles del Estado permitió la formación de Frutillar Alto, un sector que floreció alrededor de la estación y que concentra la mayor parte de la población y la actividad comercial. Para 1960 ya se contaba con el Liceo Industrial Chileno Alemán y el Liceo Politécnico Ignacio Carrera Pinto. En 1973 se construye el Museo Colonial Alemán.

En la década de 1990 la comuna experimenta un repunte en la actividad turística con el desarrollo de hotelería, gastronomía y servicios de navegación, pesca de salmones y caza deportiva. El año 2002 queda construida la primera marina y club de yates con sede en Frutillar. Las tranquilas aguas del lago y la espectacular vista a los volcanes Osorno, Calbuco, Tronador y Puntagudo son una imagen turística consolidada en el sur de Chile.

El principal evento de la ciudad son las Semanas Musicales de Frutillar iniciadas en 1968. El principal atractivo es el Teatro del Lago, una obra de arquitectura emblemática para Sudamérica, construida con alta tecnología acústica. El uso del suelo agrícola cubre una superficie total de 62.655 ha, con un 13,6% para cultivos y praderas de siembra permanente y el 86,4% restantes, praderas mejoradas, plantaciones forestales y bosques naturales. Sin embargo, la principal característica es el carácter lacustre y la expansión productiva asociada al lago, con especial interés por el desarrollo turístico. La actividad productiva corresponde principalmente a faenas agrícolas, pesca, silvicultura con el 58,95% de total. Los servicios comunales y sociales con el 18,87% y el comercio, restaurante, hoteles alcanza un 6,49%. Todos los servicios relacionados con las actividades turísticas han alcanzado una creciente importancia inmobiliaria y han facilitado la preservación de las riquezas naturales y paisajísticas de la comuna.



Foto superior, cementerio y capilla de Río Frío. Foto inferior, cultivo de papas y praderras de forraje, sector Cuesta de la Vaca.

## Comuna Los Muermos

Los Muermos tiene una superficie de 1.673 km<sup>2</sup>. La comuna pertenece a la provincia de Llanquihue, distante 47 km de Puerto Montt, la capital regional. Los límites, al norte son el río Amancayes y la desembocadura del río Llico hasta el océano Pacífico. Por el sur el río Maullín, al oriente el río Oscuro hasta la desembocadura del río Maullín, y por el poniente, el océano Pacífico.

Originalmente, el territorio era habitado por tribus huilliches en el Valle Central y cuncos en la Costa, grupos indígenas que combinaban la agricultura, la pesca y la recolección de productos del mar, menos belicosos que los grupos del norte. La población total es 7.983 personas (Censo 2002), con un 66,36% a nivel rural y un 33,64% a nivel urbano, siendo la segunda comuna en la provincia con altos porcentajes de población rural.

A diferencia de otros asentamientos humanos de origen colonial o resultado de la colonización alemana, Los Muermos recibe sus residentes en 1930. El comité de adelanto establece que sus primeras metas serían la urbanización, el transporte y la instalación de policía. Como otros poblados, Los Muermos surge como resultado de la extensión del ferrocarril y su primera estación fue Corte Alto. En 1936 se construye la parroquia de San Pedro de Los Muermos, en 1937 la Escuela Educacional N° 30 y en 1943, la oficina del Registro Civil. Para 1940, el transporte ferroviario permite el comercio de trigo y madera con el resto del país.

En 1953, el poblado disponía de energía eléctrica y oficinas de correos. 10 años más tarde (1962), durante la presidencia de don Jorge Alessandri Rodríguez, nace



Foto de actual calle Camino Real, en el poblado de Cañitas.

oficialmente la comuna de Los Muermos, que hasta ese entonces dependía de la comuna de Maullín. En 1975 la comuna se incorpora a la Provincia de Llanquihue.

El terremoto y el posterior maremoto de 1960 dejaron trágicas consecuencias en el poblado costero de Quenuir. Es mismo año, la construcción de la Ruta 5 sur dio fluidez a la comunicación y los servicios de pasajeros y carga, integrando definitivamente a la comuna con la capital regional y el país.

En el ámbito económico, destaca la producción de carne y leche, la siembra de papas y hortalizas. Los lugares que generan motivaciones turísticas son localidades de Llico Bajo, Hua huar, Estaquilla y Quillahua, las que sobresalen por sus entornos paisajísticos. Sus numerosos ríos también son de interés, el Maullín, Oscuro del Salto, Oscuro, Ostiones, Paloma, Oyarzo, Amancayes, Llico, Frío, Ñadi, Arcos, Estero Santa María, Estero Planchado de los Indios, Estero del Molino, entre otros.

En verano se desarrolla la Semana Muermina y se realizan una serie de fiestas costumbristas, entre las que destacan Paraguay Chico, Cañitas, San Carlos, Quillahua, Llico Bajo. El turismo patrimonial tiene grandes oportunidades de desarrollo en la capital comunal, en Cañitas y Río Frío, sectores que en el pasado tuvieron un importante desarrollo; sin embargo, hoy las grandes casas de madera se encuentran abandonadas y su futuro es incierto.



Foto de iglesia Nuestra Señora del Rosario de Maullín.

## Comuna de Maullín

El poblamiento de la zona de Maullín, que en mapudungún significa salto de agua o cascada de lluvia (inmutación de mau y de lliuñ), comienza el año 1560, en la proximidad del actual río Maullín, lugar donde el capitán español don Pedro Ojeda Asenjo ordenó construir un pequeño fuerte, que repoblado en 1790 con el nombre de San Francisco Xavier de Maullín, consolidaba una posición geoestratégica frente a los movimientos de los enemigos internos de los españoles (mapuches huilliches) y externos (holandeses e ingleses) que penetraban por el Cabo de Hornos. La función de centinela era compartida con la de reunión y tránsito para viajeros dispuestos a realizar el peligroso viaje hacia Osorno y Valdivia, siguiendo el Camino Real.

La morfología de la comuna está estrachamente ligada al río Maullín, cuyo curso fluvial de tipo preandino originado en el sector occidental del lago Llanquihue, recorre una distancia de 85 km. hasta la cuenca que cubre 4.298 km<sup>2</sup>, hasta el estuario donde se emplazó la ciudad de Maullín. Hoy, la comuna tiene una superficie de 860 km<sup>2</sup> y alcanza una población total, según el Censo 2002, de 15.707 habitantes.

Algunos hitos arquitectónicos de la comuna son la Iglesia del Rosario (1895), de arquitectura neogótica construida en madera, y la Iglesia de la Candelaria construida a fines del siglo XVIII, inspirada en la arquitectura chilota que fue declarada Monumento Nacional (1993).

En el año 1882 se otorga a Maullín el rango de municipalidad. El lugar destaca por una amplia costanera y su centro cultural, plenamente integrada al circuito turístico de Chiloé, al disponer de una plataforma para el atraque de transbordadores y un puerto

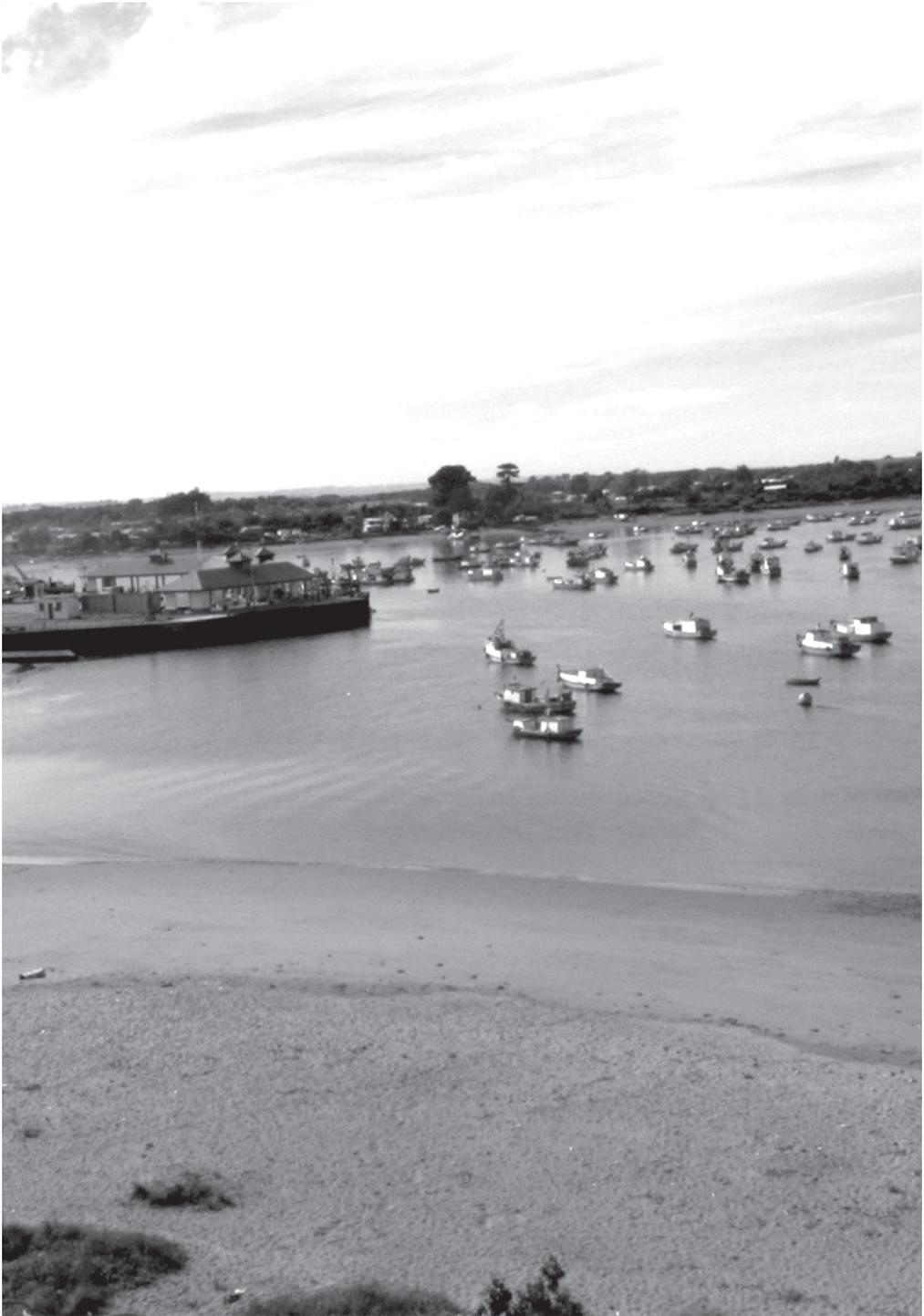


Foto caleta de pescadores de Carelmapu.

de cabotaje. Importante hito territorial es la emblemática Caleta de Pescadores de Carelmapu, sector reconocido por la tradicional Fiesta Religiosa de La Candelaria que congrega a miles de peregrinos y navegantes todos los años.

En el sector norte se emplazan los poblados de Lolcura, La Pasada, Lepihué y Quenuir. A nivel productivo, las actividades económicas que predominan son silvoagropecuaria, agroindustrial y ganadera. A nivel industrial, se elaboran productos lácteos, cecinas, procesamiento de algas y enlatado de pescados y mariscos.

Durante el verano la comuna celebra el “*Festival Costumbrista de Maullín*”, famoso por el piure curanteado, sus bailes y sus cantos. Los lugares que producen motivaciones turísticas son principalmente las playas en Brava y Pangal, el Mirador San Pedro, los humedales, Puerto Godoy, Pichicuyen y Quillagua.

La biodiversidad de la zona tiene reconocimiento mundial, declarada oficialmente para el “*resguardo ecológico*” por la presencia de un 53% de las especies de aves que existen en Chile.



Foto vista panorámica sector San Juan de La Costa, dirección a Puaicho.

## **CARACTERIZACIÓN DE TRAMOS ADMINISTRATIVOS**

## A) Identificación de tramos administrativos.

El estudio sobre el Camino Real se inserta en un ciclo de inversiones estatales, preferentemente sobre bienes inmuebles, que reconocen un patrimonio amplio, emergente y virtuoso. En el caso de este estudio hemos optado por materializar una estrategia de conservación y rehabilitación que transite de lo unidimensional (el monumento) hacia una concepción multidimensional (el bien y su entorno), donde sea posible relacionar una variedad de factores sociales, culturales, ambientales, económicos y turísticos que interactúan sistémicamente en el territorio patrimonial.

Para el especialista Ángel Cabeza, actual Director Nacional de Dibam, se trataría de una transición desde el *“objeto al conjunto, de los bienes materiales a bienes inmateriales, del monumento singular a la pluralidad de representaciones identitarias, a la incorporación de nuevos bienes y conjuntos al acervo patrimonial, como los sitios sagrados indígenas, el patrimonio industrial, los paisajes culturales, sitios asociados a las violaciones a los derechos humanos, el patrimonio popular, los barrios residenciales, etc<sup>27</sup>”*. Efectivamente, una dimensión múltiple de significación cultural y valores diversos, incluso contradictorios, que potencian la identidad y la memoria social sobre el patrimonio cultural y natural.

La tendencia multidimensional se materializa en la identificación de atributos en los territorios administrativos comunales de la región. Para responder a la demanda, lo primero ha sido identificar y consolidar datos comunales: *superficie administrativa, demografía, asentamientos, aspectos físicos, bióticos, cursos de agua, trazado del tren, caminos en el área, entre otros*. También se incluyeron componentes transversales: *valores históricos, espacialidad, entorno natural, actividades económicas, patrimonio material, inmaterial e indígena, como infreestructura de visitación*. Toda la información se sistematiza en las siguientes tablas de resumen.

27.- Cita del documento “El patrimonio y la participación ciudadana en Chile”, Ángel Cabeza, 2009.

Provincia	<b>Osorno</b>	<b>Osorno</b>	<b>Osorno</b>
Comuna	<b>San Pablo</b>	<b>SJ Costa</b>	<b>Osorno</b>
Superficie Km2	<b>637.3</b>	<b>1.517</b>	<b>951.3</b>
Población	<b>10.162</b>	<b>8.831</b>	<b>145.475</b>
Asentamientos	San Pablo, Trumao, Quilacahuín, La Barra.	Puaucho, Bahía Mansa-Maicolpué, Pucatrihue.	Ciudad verde. Entorno lacustre y montañoso. Bosques, aguas termales, volcanes.
Significados Históricos	Misión de Quilacahuín, Misión de Trumao, Misión de Pilmaiquén, Puerto Viejo.	Misiones Religiosas, territorio mapuche-williche: <i>“gran territorio del sur”</i> .	Destrucción de Osorno y Repoblamiento, Fuerte Reina Luisa, Colonización Alemana
Ríos	Ríos Bueno, Rahue, Pilmaiquén.	Ríos Bueno y Rahue.	Ríos Rahue y Damas
Estación FF.CC.	Ruinas Estación de Trumao	Sin trazado	Estación Osorno
Atractivos de Turismo	Sector Bellavista, Desembocadura La Barra Navegación por el Río Bueno	Balneario Maicolpué, Pucatrihue bosque nativo, playas, pesca deportiva. Cabañas, hosterías y restaurantes.	Parques urbanos; Casino; Ferias Ganaderas; Festivales Folclóricos. Monumentos, pueblo artesanal.
Hitos Arquitectónicos	Iglesias Católica de Quilacahuín y San Pablo. Puente colgante sobre el Río Pilmaiquén	Iglesias de San Juan, Cementerios	Iglesia San Mateo, Casas Patrimoniales
Equipamientos	Sin Registros		Hotelaría, Restaurantes, Mercados, Centro Cultural, Museos
Patrimonio Intangible	Fiesta Sanpablina, Festival de La Cereza; Fiesta y Procesión de Virgen de La Candelaria		Fiesta Religiosa de La Candelaria
Patrimonio Natural	Borde de Río Bueno, Sector La Barra	Red Parques Mapu Lahual	Red de Parques, Ribera de Río Damas y Rehue
Patrimonio Arqueológico		Sitio Conchal Mailcolpi	Sitio Pilauco Bajo, Complejo Pitrén
Gastronomía		Mariscos y Pescados, Comida Típica Mapuche Huilliche	Diversos productos cárneos y lecheros; Pastelería influencia alemana
Patrimonio Indígena	Cementerio Indígena Quitra Quitra	Sitio Ceremonial Pucatrihue; Eltun en Bahía Mansa	
Población Indígena	<b>38.86%</b>	<b>70%</b>	<b>8.52%</b>
Actividad Económica	Agricultura, Ganadería y Turismo	Agricultura, Ganadería y Turismo	Agricultura, Ganadería, Producción Lechera y Turismo

**136 ESTUDIO HISTÓRICO “EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS”**

Provincia	Osorno	Osorno	Llanquihue
Comuna	Río Negro	Purranque	Frutillar
Superficie Km2	1.265,7	1.458,8	831,4
Población	14.732	20.705	15.525
Asentamientos	Riachuelo, Huilma, Río Blanco, Millantué, El Bolsón, Bellavista.	Crucero, Concordia, Corte Alto.	Tegualda
Significados Históricos	Lavaderos de Oro Millantue, mixtura étnico-cultural mapuche-huilliche.	Frontera Norte Maypúe; origen “Villa Los Burgos”.	Colonización alemana
Ríos	Ríos Bueno, Rahue, Damas y Negro.	Ríos Maipué, Oromo.	Río Maullín
Estación FF.CC.	Riachuelo, Río Negro, Purranque.	Purranque, Corte Alto	Estación Frutillar
Atractivos de Turismo	Balneario Río Forrahue, Turismo rural, agroturismo y ecoturismo.	Bahía San Pedro y Manquemapu Turismo Rural, agroturismo y ecoturismo.	Teatro del Lago, Museo del Colono. Conciertos, Deportes Náuticos, Paisajes y Volcanes.
Hitos Arquitectónicos	Poblado de Riachuelo, Iglesia s.XIX, Minas	Casas Patrimoniales	Casas Patrimoniales Frutillar Teatro del Lago
Equipamientos	Bosques, prístinas costas, ríos con cuencas de vegetación intacta y especies únicas.	Red de agroturismo localidades: <i>Los Ángeles, Colonia José Zagal, Coligual, Naranja y Pampa Bonita.</i>	Hotelería, Restaurantes y Servicios.
Patrimonio Intangible	“Curileufo” por el color y turbiedad de las aguas.	Animita de la Pampa, y el Culebrón del cementerio de Purranque; Fiesta de San Sebastián	Semanas Musicales de Frutillar Inmaculada Concepción
Patrimonio Natural	Red Parques Mapu Lahual	Red Parques Mapu Lahual	Bosque Nativo y Lago Llanquihue
Patrimonio Arqueológico			
Gastronomía	Papas, Frambuesa, Arándano, Berries, Róbalo, Erizos y Moluscos	Asados al Palo de Cordero y Cabrito	Repostería y platos de influencia alemana
Patrimonio Indígena	Territorio de Millantué	Consejo Asesor Indígena	
Población Indígena	13.90%	18.60%	6.33%
Actividad Económica	Agricultura, ganadería y producción lechera.	Agricultura, ganadería, forestal y turismo	Agricultura, silvicultura, forestal y turismo

Provincia	Llanquihue	Llanquihue	Llanquihue
Comuna	Fresia	Los Muermos	Maullín
Superficie Km2	1.278,1	1.245,8	860,8
Población	12.804	16.964	15.580
Asentamientos	Llico, Tegualda, Polizones y Parga.	Río Frio, Cañitas, 4 Vientos.	La Pasada, Lepihué, Quenuir y Lolcura.
Significados Históricos	Batalla El Toro, Colonización Alemana. Las Beatas de Fresia.	Poblado creado al alero del FFCC	Ex Fuerte San Xavier Ex Fuerte Carelmapu
Ríos	Ríos Llico, Parga, Las Cualles, Amancayes, Blanco, El Pario, Hueyusca, Marilan y Esperanza	Ríos Amancayes, Llico, Maullín y Oscuro	Ríos Maullín, Calabozo, Negro, Bueno, Chaqueigua, Gómez y Gato
Estación FF.CC	Estación El Jardín, actual Fresia	Estación Terminal Los Muermos	Sin trazado
Atractivos de Turismo	Playa de Llico Bajo, Hostería de Llico; turismo rural, agroturismo y ecoturismo.	Playas de Hua huar, playa Las Mancillas; Caleta Estaquilla.	Playas Puerto Godoy, Pichicuyen y Quillagua, Mar Brava y Pangal; Pesca deportiva y recreativa; Encuentro Internacional de Ornitología.
Hitos Arquitectónicos	Casas Patrimoniales	Parroquia San Pedro, Iglesia y Casas Patrimoniales de Fío Frío.	Iglesia del Rosario, Iglesia de La Candelaria de Carelmapu (Monumento Nacional).
Equipamientos	Infraestructura Turística	Museo Manuela Sánchez Blanco, Plaza de Armas (Remodelación)	Mercado, la Costanera, Centro Cultural.
Patrimonio Intangible	Fiestas Costumbristas; Día de la Frutilla y del Cordero, Aniversario "El Toro".	Fiestas Costumbristas San Pedro (santo de los pescadores).	Festival Costumbrista; Festival Retro; Festival de Playa Pangal; Fiesta Religiosa Virgen de la Candelaria.
Patrimonio Natural	Bosques Nativos; zona río Llico; Sector Polizones.	Isla Gaviota (Bien Nacional Protegido).	Humedales (ecosistema) protegido por el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas.
Patrimonio Arqueológico	Alfarería prehispánica		Proximidad a sitio arqueológico Monte Verde (1975); Hallazgo de monedas de plata (1782).
Gastronomía		Capital de las Papas en Chile, Extracción del Molusco Loco.	Piure Curanteado
Patrimonio Indígena	Celebración de We Trupantu o Año Nuevo Mapuche		
Población Indígena	6,9%	2,77%	7,30%
Actividad Económica	Agricultura, Ganadería (producción de leche), Apícola y Forestal.	Agricultura, Ganadería y Servicios.	Agricultura, Ganadería y Servicios.

## Principales tendencias de identificación.

- Osorno es el núcleo histórico, social, cultural y económico, un eje articulador del territorio con expeditas vías de comunicación. La ciudad es un centro de servicios y en patrimonio presenta 9 Monumentos Nacionales.
- La comuna de Osorno muestra una alta concentración de población, el 72% del total provincial. En Osorno vive el 55% de la población del área de estudio, 145.475 habitantes de 260.788 en total.
- Las comunas de San Juan de la Costa y Purranque concentran el 30% de la superficie territorial del área de estudio.
- Las comunas de San Pablo, Frutillar y Maullín son las más pequeñas.
- San Pablo y San Juan de la Costa presentan una baja concentración de población, seguidas de Fresia y Río Negro.
- El patrimonio natural asociado se distribuye homogéneamente, en SJ. de la Costa, Osorno, Río Negro, Purranque, Frutillar y Maullín.
- El ferrocarril benefició a Río Negro, Riachuelo, Purranque y Corte Alto. Es claro que el trazado del tren en estos poblados coincide con el antiguo Camino Real.
- La arquitectura de tradición alemana (siglo XX), los vestigios de patrimonio industrial y los centros urbanizados son homogéneos en la mayoría de las comunas, excepto en San Juan de la Costa que presenta bajos indicadores de urbanización, pese a ser la comuna de mayor tamaño del conjunto.
- El patrimonio indígena es un aspecto relevante en SJ Costa, San Pablo, Río Negro y San Pablo.
- Los yacimientos arqueológicos presentan significativos hallazgos en Osorno, SJ. de la Costa, Maullín. Sin embargo, los estudios arqueológicos son escasos en la mayoría de las comunas.

## **B) Valorización de tramos administrativos.**

Corresponde al segundo proceso de trabajo, orientado a la valorización de la información cualitativa y cuantitativa generada por el registro bibliográfico, el análisis de la documentación y el trabajo de terreno.

El procedimiento posibilitó una observación ecosistémica de los atributos, significados y potencialidades de cada tramo del camino y también permitió “observar el patrimonio como un todo”, facilitando el agrupamiento de tramos con características comunes o diferencias comparativas.

El proceso de valoración se sustentó en la observación de las siguientes variables:

- *Historia*
- *Espacialidad*
- *Naturaleza*
- *Economía*
- *Patrimonio Material*
- *Patrimonio Intangible*
- *Patrimonio Indígena*
- *Infraestructura.*

140 ESTUDIO HISTÓRICO “EL CAMINO REAL EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS”

Variable/ Descripción/Comuna	San Pablo	S J Costa	Osorno	Rio Negro	Purranque
<b>Historia:</b> Valora la presencia o ausencia de acontecimientos y hechos históricos dentro del territorio que están vinculados a la apertura y al uso del Camino Real. La información analizada está contenida en documentos, publicaciones, mapas, planos y fotografías, como en la oralidad de vecinos y personajes, cuyos relatos sobre sucesos adquieren valor para conocer los distintos periodos de ocupación del camino a través del tiempo. Se establecerán diferencias por el grado de información y conocimiento, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO
<b>Espacialidad:</b> Valora la presencia o ausencia de medios construidos, viviendas y/o infraestructura, en diversas modalidades de uso de suelo, cuyo emplazamiento, propiedad, e instalaciones expliquen la situación original, evolución o cambio en distintos periodos de ocupación del camino. Se establecerán diferencias por el grado de conservación o sustitución, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.	BAJO	BAJO	ALTO	ALTO	ALTO
<b>Naturaleza:</b> Valora la presencia o ausencia del patrimonio natural, en forma de monumentos naturales, reservas marinas, formaciones físicas y biológicas, ecosistemas con presencia de bosque nativo, variedad de cursos de agua, playas, costas y humedales, diversidad biológica rica en flora y fauna, de valor excepcional desde el punto de vista estético, científico y ambiental. Se establecerán diferencias por sus cualidades y el grado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
<b>Economía:</b> Valora la presencia o ausencia de actividades productivas y comerciales originales y actuales en diversos ámbitos, tales como autosubsistencia, emprendimientos, empresas e industrialización, asociada a tecnologías para elaborar productos y/o prestar servicios en el territorio. Se establecerán diferencias por su actividad y grado de desarrollo, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona de estudio.	BAJO	BAJO	ALTO	BAJO	MEDIO
<b>Patrimonio Material:</b> Valora la presencia o ausencia de manifestaciones y/o producciones propias, preferentemente materiales, cuyo legado, testimonio construido o recuerdo permiten la comprensión de la sociedad que habita los territorios en estudio. Incluye los bienes culturales muebles e inmuebles, sitios y/o conjuntos, ruinas o yacimientos arqueológicos, de valor ambiental reconocidos y no reconocidos por el Estado o en los Instrumentos de Planificación Territorial. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO
<b>Patrimonio Intangible:</b> Valora la presencia o ausencia del conocimiento, prácticas, creencias, costumbres, hábitos y percepciones, preservados de generación en generación, constituidos en tradición y expresión de los territorios, incluido entre ellos el patrimonio religioso. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO
<b>Patrimonio Indígena:</b> Valora la presencia o ausencia de reconocimiento a la cultura y al patrimonio huilliche mapuche y a sus componentes etnográficos, que se obtiene mediante la investigación histórica y la observación en terreno, una perspectiva espacio-temporal amplia desde sus orígenes hasta hoy, constituidos en identidad regional. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.	ALTO	ALTO	BAJO	MEDIO	MEDIO
<b>Infraestructura:</b> Valora la presencia o ausencia de instalaciones y equipamientos públicos y privados, que permiten el desarrollo de experiencias y rutas de visita para realizar turismo patrimonial cultural en el territorio, tales como servicios de alimentación, hospedaje, guías, transporte, otros que puedan ser utilizados por los turistas. Se establecerán diferencias por el grado de desarrollo, valorado en alta, media y baja presencia del ámbito en la zona de estudio.	BAJO	MEDIO	ALTA	MEDIO	MEDIO

Variable/ Descripción/Comuna	Frutillar	Fresia	Los Muermos	Mauñin
<b>Historia:</b> Valora la presencia o ausencia de acontecimientos y hechos históricos dentro del territorio que están vinculados a la apertura y al uso del Camino Real. La información analizada está contenida en documentos, publicaciones, mapas, planos y fotografías, como en la oralidad de vecinos y personajes, cuyos relatos sobre sucesos adquieren valor para conocer los distintos periodos de ocupación del camino a través del tiempo. Se establecerán diferencias por el grado de información y conocimiento, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.	MEDIO	ALTO	MEDIO	ALTO
<b>Espacialidad:</b> Valora la presencia o ausencia de medios construidos, viviendas y/o infraestructura, en diversas modalidades de uso de suelo, cuyo emplazamiento, propiedad, e instalaciones expliquen la situación original, evolución o cambio en distintos periodos de ocupación del camino. Se establecerán diferencias por el grado de conservación o sustitución, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO
<b>Naturaleza:</b> Valora la presencia o ausencia del patrimonio natural, en forma de monumentos naturales, reservas marinas, formaciones físicas y biológicas, ecosistemas con presencia de bosque nativo, variedad de cursos de agua, playas, costas y humedales, diversidad biológica rica en flora y fauna, de valor excepcional desde el punto de vista estético, científico y ambiental. Se establecerán diferencias por sus cualidades y el grado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en los tramos administrativos de la zona de estudio.	ALTO	MEDIO	MEDIO	ALTO
<b>Economía:</b> Valora la presencia o ausencia de actividades productivas y comerciales originales y actuales en diversos ámbitos, tales como autosubsistencia, emprendimientos, empresas e industrialización, asociada a tecnologías para elaborar productos y/o prestar servicios en el territorio. Se establecerán diferencias por su actividad y grado de desarrollo, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona de estudio.	ALTO	MEDIO	MEDIO	BAJO
<b>Patrimonio Material:</b> Valora la presencia o ausencia de manifestaciones y/o producciones propias, preferentemente materiales, cuyo legado, testimonio construido o recuerdo permiten la comprensión de la sociedad que habita los territorios en estudio. Incluye los bienes culturales muebles e inmuebles, sitios y/o conjuntos, ruinas o yacimientos arqueológicos, de valor ambiental reconocidos y no reconocidos por el Estado o en los Instrumentos de Planificación Territorial. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO
<b>Patrimonio Intangible:</b> Valora la presencia o ausencia del conocimiento, prácticas, creencias, costumbres, hábitos y percepciones, preservados de generación en generación, constituidos en tradición y expresión de los territorios, incluido entre ellos el patrimonio religioso. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.	ALTO	MEDIO	MEDIO	ALTO
<b>Patrimonio Indígena:</b> Valora la presencia o ausencia de reconocimiento a la cultura y al patrimonio huilliche mapuche y a sus componentes etnográficos, que se obtiene mediante la investigación histórica y la observación en terreno, una perspectiva espacio-temporal amplia desde sus orígenes hasta hoy, constituidos en identidad regional. Se establecerán diferencias por su existencia y/o estado de conservación, valorado en alta, media y baja presencia en tramos administrativos de la zona.	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO
<b>Infraestructura:</b> Valora la presencia o ausencia de instalaciones y equipamientos públicos y privados, que permiten el desarrollo de experiencias y rutas de visita para realizar turismo patrimonial cultural en el territorio, tales como servicios de alimentación, hospedaje, guías, transporte, otros que puedan ser utilizados por los turistas. Se establecerán diferencias por el grado de desarrollo, valorado en alta, media y baja presencia del ámbito en la zona de estudio.	ALTO	BAJO	MEDIO	MEDIO

### Tendencias en la valoración de tramos.

- La concentración máxima de atributos se materializa en las comunas de Osorno y Frutillar. Ambas se constituyen en nodos o ejes para una futura gestión patrimonial del Camino Real. Destaca la actividad económica y la disponibilidad de infraestructura turística, realidad muy diferente en Fresia y San Pablo.
- Las comunas de Osorno, Río Negro, Fresia y Maullín concentran atributos históricos con altas oportunidades de conservación y/o puesta en valor.
- Osorno, Purranque, Río Negro, Frutillar, Los Muermos y Maullín destacan por concentrar mayor valorización en “*espacialidad*” y “*patrimonio material*”.
- Las comunas de San Juan de la Costa, Río Negro y Purranque destacan por concentrar una mayor valoración en la variable “*naturaleza*” (Red de Parque Mapu Lahual).
- Osorno destaca por sus parques urbanos y atractivos de montaña de fama internacional.
- La mediana concentración de atributos en SJ de la Costa, Río Negro, Purranque y Maullín los ubican como tramos emergentes con alto potencial para conservar y/o poner en valor.
- San Juan de la Costa y Río Negro concentran atributos en la variable “*economía*” (con agricultura y ganadería de subsistencia).
- San Pablo y San Juan de la Costa destacan en la variable de “*patrimonio indígena*”.
- San Pablo, Los Muermos y Fresia presentan “*una alta dispersión en la valoración de variables*”, constituyéndose en comunas con mediana prioridad de intervención y puesta en valor.
- En todos los tramos del Camino Real se valora el repertorio de recursos patrimoniales intangibles asociados a tradiciones y festividades.

### Agrupaciones de tramos.

Resultado del proceso de valoración de los atributos, significados y potencialidades de los tramos administrativos y longitudinales del Camino Real, se han generado las siguientes agrupaciones:

Tramos Nodales	Osorno y Frutillar
Tramos Emergentes:	San Juan de la Costa, Río Negro, Purranque y Maullín
Tramos con Potencialidades	San Pablo, Los Muermos y Fresia

### Puesta en Valor del Camino Real

La formulación de programas de acción para la puesta en valor del Camino Real en la Región de Los Lagos se realiza para cada agrupación de tramos.

Las propuestas de intervención para *“poner en valor un bien histórico o artístico equivale a habitarlo de las condiciones objetivas y ambientales que, sin desvirtuar su naturaleza, resalten las características y permitan su óptimo aprovechamiento”*. La puesta en valor debe entenderse en función de un fin trascendente, que en el caso de Iberoamérica sería contribuir al desarrollo económico de la región.

Conceptualmente *“la puesta en valor del patrimonio monumental y artístico implica acción sistemática, eminentemente técnica, dirigida a utilizar todos y cada uno de esos bienes conforme a su naturaleza, destacando y exaltando sus características y méritos hasta colocarlos en condiciones de cumplir la nueva función a que están destinados”*<sup>28</sup>.

Para la Subsecretaría de Desarrollo Regional Subdere<sup>29</sup>, la puesta en valor requiere de una institucionalidad responsable de dar continuidad a las inversiones públicas, y que aquellas entidades realicen una gestión sustentable del patrimonio inmueble que administran. *“La gestión patrimonial es el conjunto de acciones destinadas a conducir el trabajo y otros recursos en beneficio del patrimonio”*. *“La teoría general, además de vincular la gestión a actividades y objetivos, también la relaciona con los recursos y los medios que se disponen para ejercer esas acciones y cumplir esos objetivos”*. Proponemos que los medios y recursos que hacen efectiva la puesta en valor asegure la continuidad física de los bienes culturales y los dote de condiciones efectivas para aprovechar la corriente de beneficios sociales, culturales, económicos y turísticos con intervenciones pertinentes y sostenibles.

En la gestión patrimonial es fundamental la definición de programas de acción. Como señalamos al iniciar el relato, las funciones lógicas o principales en patrimonio cultural son *“la identificación, investigación, documentación, conservación, protección, interpretación y presentación, conjunto de trabajos especializados o cadena lógica que se deben cumplir para la puesta en valor del patrimonio”*<sup>30</sup>. La propuesta de programas de acción busca reunir competencias de personas e instituciones públicas y privadas, regionales y locales, orientadas a mejorar la convivencia social, entregar viabilidad ambiental e integrar actividades económicas a los tramos administrativos y longitudinales del Camino

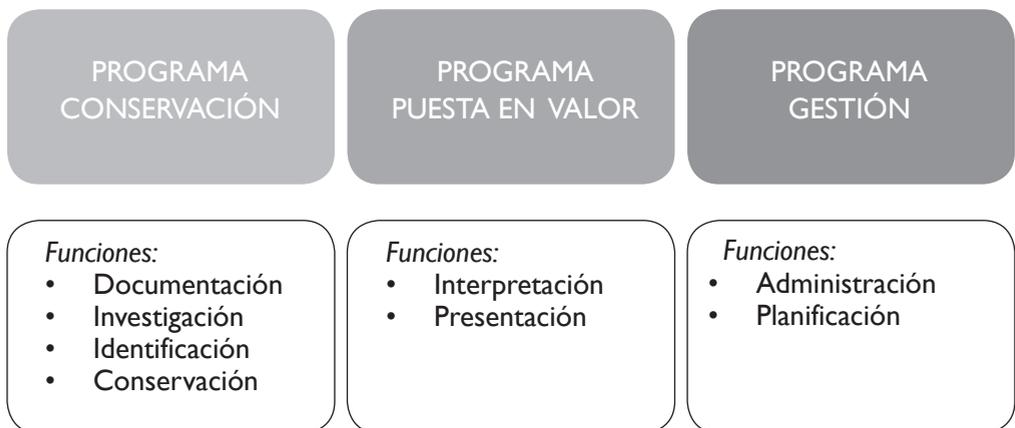
28.- Normas de Quito 1967.

29.- Guía de Modelos de Gestión del Patrimonio Cultural Inmueble 2013.

30.- En Bermúdez, A.; Vianney, J. y Giralt, A. Intervención en el patrimonio cultural, Síntesis, Madrid, 2004.

Real. Otro factor clave es el “*papel económico del patrimonio como creador de empleo e ingresos*” (Grefe, 2003).

La propuesta reconoce los efectos positivos que ejerce la preservación de los recursos culturales y naturales sobre el comercio, servicios, agricultura, artesanía, pequeñas y medianas empresas y el turismo. Para aprovechar las oportunidades, es fundamental que los programas de acción sean organizados en función de la cadena de valor<sup>31</sup> del patrimonio.



Los programas de acción responden a las necesidades diagnosticadas y sistematizadas en los capítulos anteriores.

31.- En 1985, el Profesor Michael E. Porter de la Escuela de Negocios de Harvard, introdujo el concepto del análisis de la cadena de valor en su libro *Competitive Advantage (Ventaja Competitiva)*. La cadena de valor es una herramienta de planificación que identifica los procesos que se desarrollan dentro de una empresa para elaborar un producto o realizar la prestación de servicio que va adquiriendo valor por etapas hasta lograr un valor final, el cual se ofrece al mercado.

PROGRAMA  
CONSERVACIÓN

El programa tiene por objeto concentrar la demanda sobre los procesos y/o las funciones en patrimonio. Incluye el registro, la documentación, la investigación, la protección y las actividades de restauración y rehabilitación de bienes culturales asociados al Camino Real, tanto en su dimensión material como inmaterial.

PROGRAMA  
PUESTA EN VALOR

El programa articula las funciones de interpretación (comunicación, educación, difusión, etc.) y presentación (museos de sitio, muestras, exhibiciones, exposiciones, etc.) con incidencia transversal a nivel administrativo y longitudinal. Se ejecutan en conjunto para potenciar el valor y significado del Camino Real en la sociedad, que sobrepasa la conservación física y avanza hacia un manejo responsable de los bienes culturales.

PROGRAMA  
GESTIÓN

El programa de gestión es fundamental para poner en marcha un plan estratégico de mediano y largo plazo, orientado a conservar y rehabilitar la estructura física y revitalizar procesos culturales, sociales y económicos para hacer un uso eficiente de los bienes culturales asociados al Camino Real. Se propone constituir una organización jurídica adecuada para realizar a futuro una gestión sustentable.

El conjunto de programas de acción tiene como propósito generar condiciones para la preservación, la reutilización y el mantenimiento de los bienes culturales asociados al Camino Real. Se trata de aprovechar los beneficios culturales, sociales y económicos que logra el patrimonio como un atributo muy valorado por el sector turístico.

<b>Función Patrimonial</b>	<b>Acciones Específicas</b>
Identificación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar y actualizar inventarios de patrimonio arqueológico, arquitectónico, indígena, intangible y natural, entre otros.</li> <li>- Elaborar y actualizar en el mapa de actores en los tramos priorizados (nodo y emergentes), identificando intereses, conflictos y/o apoyos para intervenciones en patrimonio asociadas al camino.</li> <li>- Describir y ajustar las funciones de la cadena de valor en cada tramo administrativo y longitudinal, de modo de identificar beneficios, acciones e inversiones requeridas para poner en valor.</li> </ul>
Investigación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generar un proyecto de investigación multisectorial (arqueológico, indígena, intangible, natural, productivo, económico, y turístico, etc.).</li> <li>- Generar convenios con universidades regionales y/o nacionales para desarrollar proyectos de investigación en el área.</li> <li>- Generar un inventario de los bienes patrimoniales del camino.</li> <li>- Regularizar propiedad pública y títulos de dominio (sucesiones, traspasos, deslindes, otros).</li> </ul>
Documentación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generar un Centro de Documentación del Camino Real.</li> <li>- Actualización de datos georreferenciados sobre comunidades, lugares, hitos, servicios, etc.</li> <li>- Generar un registro público de proyectos de inversión privada.</li> <li>- Documentar e identificar las colecciones nacionales asociadas al camino.</li> </ul>
Conservación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover el reconocimiento de los bienes patrimoniales en los Instrumentos de Planificación Territorial.</li> <li>- Promover y consolidar una Cartera de Proyectos para restaurar y rehabilitar sitios, inmuebles y conjuntos.</li> <li>- Generar proyectos de uso de las vías de tren con fines turísticos y el reciclaje de estaciones para uso social, cultural y turístico.</li> </ul>

<b>Función Patrimonial</b>	<b>Acciones Específicas</b>
Protección	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizar diversos cuerpos legales para proteger el patrimonio natural y cultural.</li> <li>- Elaborar Expedientes de Declaratoria de Monumentos Históricos (MH) y Zonas Típicas (ZT) en Riachuelo y Río Negro, Los Muermos, Fresia y Maullín.</li> </ul>
Interpretación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generar una Línea Editorial para promover, publicar y reeditar obras, estudios e investigaciones sobre el Camino Real.</li> <li>- Fomentar la recuperación de la memoria oral, fotografías, planos y videos aportados por organizaciones locales y comunidades.</li> <li>- Estimular el tratamiento artístico y cultural de los contenidos sobre el Camino Real (FNDR Cultura y Fondart Regional).</li> <li>- Vincular los hitos históricos patrimoniales con los servicios turísticos asociados.</li> </ul>
Presentación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generar un proyecto de señaléticas educativas para los principales lugares de valor e hitos patrimoniales.</li> <li>- Gestionar una Exposición Itinerante con contenidos del camino, que recorra establecimientos educacionales de la región y el país.</li> <li>- Promover un gabinete de comunicación, educación y difusión, utilizando nuevas tecnologías de internet.</li> </ul>
Gestión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecer relaciones con empresas y organizaciones para conservar y poner en valor el camino.</li> <li>- Establecer un proyecto de fomento para emprendimientos y empresas asociado a tramos priorizados (nodos y emergentes) en Instrumentos de fomento, Corfo, Sercotec, Indap, otros.</li> <li>- Habilitar un Tren Turístico.</li> <li>- Formular Planes de Manejo de la Red de Parques Mapu Lahual.</li> <li>- Formar una organización sin fines de lucro que actúe como entidad asesora en patrimonio a los municipios.</li> <li>- Constituir un staff de profesionales en materias patrimoniales que actúe como unidad técnica y financiera en patrimonio.</li> </ul>

## TRAMOS LONGITUDINALES PARA TURISMO PATRIMONIAL

En el turismo cultural se observan diferentes tendencias. Las motivaciones y gustos se multiplican en una amplia gama de combinaciones y alternativas de elementos ofertados. Hoy se reconocen varios tipos de turismo y experiencias turísticas.

El turismo cultural se ha transformado en una tendencia mundial en crecimiento, lo que implica nuevos retos y desafíos. Partiendo por la revalorización de los recursos culturales en el territorio y el diseño de modelos que dinamicen y potencien los recursos como un elemento más en la oferta, atrayendo más visitantes y fortaleciendo los destinos. Es una actividad que permite *“contemplar y experimentar las diferentes formas de vida de otras gentes y, como consecuencia, comprender sus costumbres, tradiciones, sus pensamientos expresados en lugares históricos, arqueológicos, arquitectónicos o de otra significación cultural”*. (Dr. Héctor San Martín Gutiérrez, U. Cantabria).

El tratamiento de estos recursos debe hacerse bajo la premisa de ser consecuente con la identidad del lugar, el respeto en el tratamiento del patrimonio y la racionalidad en la explotación. Por lo tanto es fundamental la coordinación y colaboración entre los agentes involucrados, tanto públicos como privados, así como entre los sectores del turismo, la cultura y el patrimonio, sin olvidar lo que tengan que decir los residentes del territorio.

Los consensos generales deben considerar:

- *Que el diseño de estrategias para atraer más visitantes tiene como consecuencia una mayor dinamización económica en el territorio, beneficiando a todos los actores implicados directa o indirectamente.*

- *La generación de un producto cultural que dinamice y proyecte la economía no debe deteriorar la autenticidad, identidad y características particulares de la comunidad local y su territorio.*
- *Los beneficios a la comunidad local en su conjunto, a la que brindan nuevas perspectivas de emprendimiento y mejoran su calidad de vida.*

Para los tramos nodales y emergentes del Camino Real es necesario definir elementos de valor que componen el acervo de experiencias y actividades de intercambio humano, presentes en el turismo patrimonial a desarrollar. Los atributos tangibles forman parte fundamental en la experiencia turística sobre el territorio, pero también están presentes los elementos intangibles que se configuran antes del viaje y el grado de información que se tenga de los lugares como la originada después de la visita, ya que pueden quedar relacionados a ellos buenos recuerdos, fotografías y videos, información que transporta a los orígenes de los lugares.

En este contexto, y utilizando como referencia la mayor concentración de atributos, hemos formulado descripciones de un conjunto de rutas de turismo patrimonial:

- *Mapu Lahual, el corazón Hülliche Mapuche*
- *Maullín, santuario de aves y humedales*
- *Patrimonio Industrial, de Trumao al sur*
- *Osorno, capital de la carne y la leche*
- *Huellas de la colonización*
- *San Pablo, entre indígenas y misioneros.*



Vista panorámica desde la ruta asfaltada de acceso a Pucatrihue sobre el río Contaco.

## **Ruta a Mapu Lahual: el corazón Wuilliche Mapuche**

Mapu Lahual es un amplio territorio indígena lafkenche de 5.431 hectáreas de bosque nativo en la Cordillera de la Costa, un Área Marítima Protegida. La Red de Parques Comunitarios Indígenas abarca sectores de las comunas de San Juan de la Costa, Río Negro y Purranque, en la Región de Los Lagos.

A esta ruta se ingresa por la única vía asfaltada que conecta Osorno con la costa hasta el balneario Maicolpué y por mar por la Caleta Bahía Mansa. Otro acceso es la ruta U-90 que conecta Purranque con Hueyusca y Manquemapu, que no está asfaltada.

El área indígena de valor natural ha logrado mantenerse con vida a través de los años. Son la fragilidad de su flora y fauna, como los significados intangibles para las comunidades mapuches huilliches, razones para que el Estado de Chile la haya declarado Área Marina y Costera Protegida “Lafken-Mapu-Lahual” entre Punta Tiburón y Punta Lobería y terrenos de playa fiscales de la Isla Hueyelhue (decreto supremo N° 517/2005). Además, organismos internacionales como WWF han colaborado en la mantención del parque, uno de los 200 protegidos en el mundo por su biodiversidad cultural y natural.

El clima templado lluvioso se alcanza por corrientes marinas y altas precipitaciones muy características de esta zona geográfica. El Territorio Mapu Lahual es una iniciativa que realiza la Asociación Indígena Mapu Lahual formada por las comunidades



Tumba del Lonko Mayor de la Futahuillimapu, José Neipán Colipai, cementario de San Juan de la Costa (réplica de antigua iglesia).

Maicolpué Río Sur, Maicolpi Caleta Huellehue, Loy Cumilef, Nirehue, Caleta Cóndor, Manquemapu, Mahuidantu, Chaiguaco, Melillanca Guanqui, las cuales mantienen sus tradiciones ancestrales, practican pesca artesanal, recolección de mariscos, agricultura de sobrevivencia y ganadería.

La ruta reconoce una ancestral relación de bosques y mar, donde las comunidades aportan con la prestación de servicios a turistas nacionales e internacionales, que llegan atraídos por la magia que brota desde un ecosistema de bosques densos siempreverdes, alerces, fauna endémica, playas solitarias entre los ríos Hueyelhué, Cholhuaco y Manquemapu. Además, destacan los centros sagrados de ceremonia y cementerios en Paicatrihué, Bahía Mansa y el Sitio Arqueológico Maicolpi. Los atractivos turísticos son caminatas por los extensos bosques, navegación en lancha, playas, conocer las costumbres de los habitantes del sector, participación en celebraciones y actividades de etnoturismo. Además, existen instalaciones que ofrecen servicios de alojamiento durante el verano y degustar gastronomía nativa.



Muelle de Lolcura y paisaje del río Maullín.

## Ruta a Maullín: Santuario de aves y humedales

Maullín es una de las ciudades más antiguas del sector. La localidad se encuentra enclavada en la confluencia de los ríos Maullín y Cariquilda, una fuerte identidad que vincula lo fluvial y rural con sus condiciones urbanas. El lugar tiene raíces en los cuncos o juncos y los chonos. Los primeros se caracterizaron por ser un pueblo dedicado fundamentalmente a la agricultura, que habitaron la costa desde el río Bueno hasta el río Maullín, al sur de Chile. Los chonos, en cambio, eran nómadas dedicados a la pesca y la recolección de mariscos que habitaron islas y canales al sur de Chiloé y la península de Taitao, en el Chile austral.

Es el gobernador de Chiloé quien decide fortificar Carelmapu, fundando el fuerte de San Antonio de la Ribera de Carelmapu en 1603. Primero se emplaza la centinela de Maullín (1621) y hacia 1773 el fuerte de San Francisco de Maullín, con la finalidad de contener a los indios juncos, situado en la línea de senderos que formaron más tarde el trazado conocido como el Camino Real.

La posición estratégica de la comuna, entre la Isla de Chiloé y Valdivia, tenía como misión prevenir o repeler el ataque de indígenas en la ribera del río Maullín, barrera natural al noroeste del Canal de Chacao. El camino hacia Los Muermos tiene un trazado similar al antiguo Camino Real, *“la única diferencia es que antes no era tan recto pues se aprovechaban las condiciones naturales del terreno”*. La primera actividad económica fue la madera, y que luego continuó con la agricultura y la ganadería. A comienzos del siglo XX era capital de una extensa comuna que abarcaba la Cordillera de la Costa de la provincia de Llanquihue, las actuales comunas de Fresia, Los Muermos

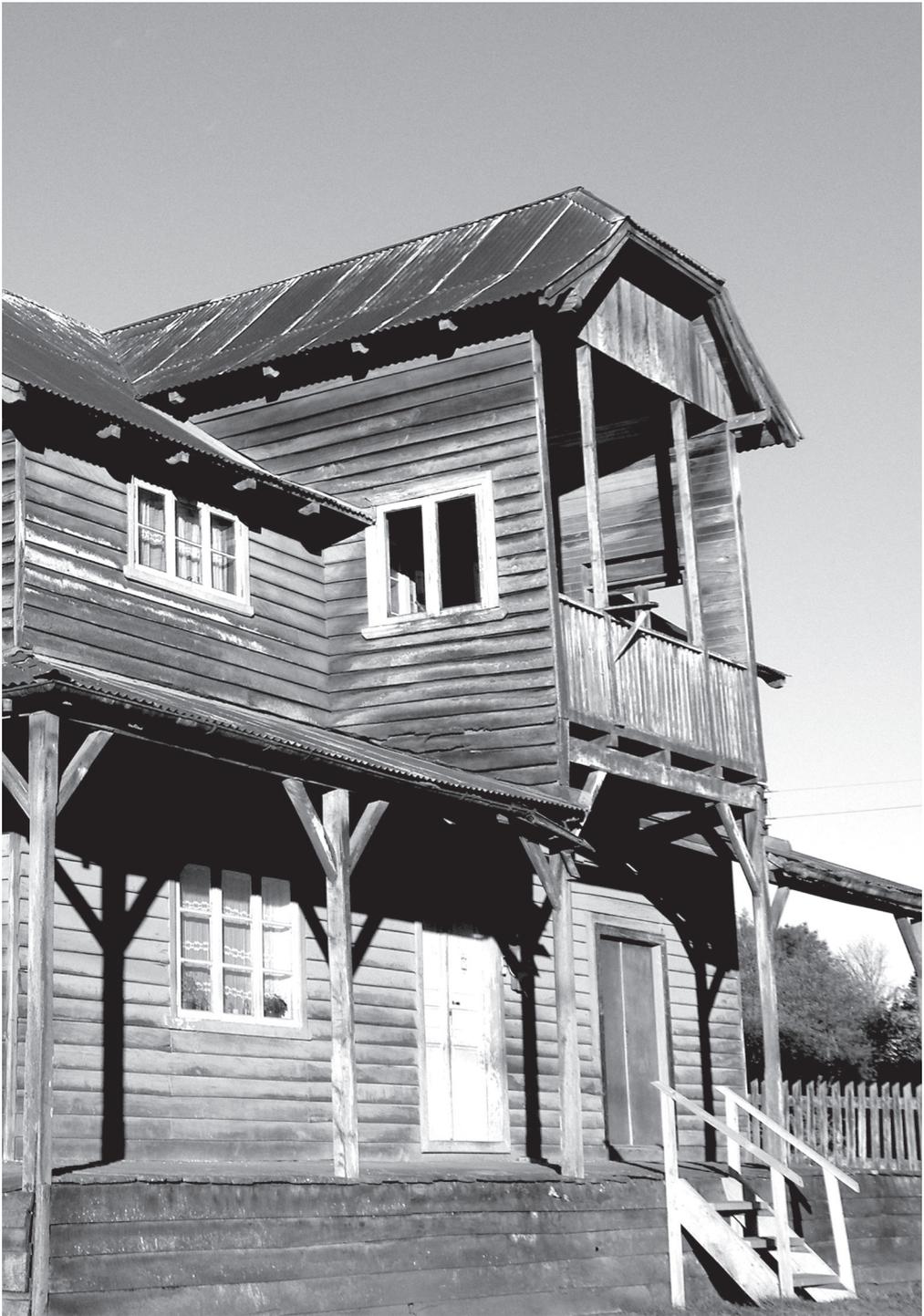


Ruinas de bodegas, antiguo muelle de Trumao.

y Maullín. Hoy la ruta presenta caminos asfaltados hacia Puerto Montt (Ruta 5) y hacia Lolcura y La Pasada.

La ciudad de Maullín tiene un alto valor patrimonial. Destaca la Iglesia de La Candelaria declarada Monumento Nacional (decreto exento N° 78/1993), con un estilo similar a las capillas de Chiloé. La iglesia, hoy en proceso de restauración por el Programa Puesta en Valor del Patrimonio, es el centro de la festividad religiosa más importante del sector y de la región, que reúne en febrero aproximadamente 20 mil personas y más de un centenar de embarcaciones.

Sin embargo, un importante atributo de esta ruta es su biodiversidad, ya que concentra grandes extensiones de humedales formados en las riberas del río Maullín en una de las desembocaduras del Lago Llanquihue. El ecosistema del río Maullín acoge al 53% de las aves existente en el territorio nacional. Muy frecuentado por visitantes que buscan realizar turismo ornitológico u orniturismo (turismo de observación de aves) y por la pesca deportiva en Lepihué y Quenuir. Además, disfrutar las playas como Puerto Godoy, Pichicuyén y Quillagua. Durante el verano se celebra el Festival Costumbrista de la comuna, con muestras de gastronomía, bailes y cantos típicos de la zona.



Antigua vivienda en el poblado de Riachuelo.

## Ruta al Patrimonio Industrial, de Trumao al sur

La línea ferroviaria fue la vía de comunicación y transporte más importante desde la segunda mitad del siglo XIX en adelante. La construcción del ferrocarril longitudinal sur modificó el ordenamiento urbano, dio origen a numerosas ciudades y poblaciones que estaban destinadas a “servir los intereses de la línea, como estaciones y proveedores de agua y carbón a las máquinas de los trenes y muchas se convirtieron en poblaciones prósperas valiéndose de los recursos con que cuentan los campos y sus alrededores<sup>32</sup>”.

La construcción del ferrocarril fue fundamental en la producción económica de esta área de la región. Integró territorios con mercados nacionales, impulsó la crianza y el comercio de ganado vacuno y los cultivos de cebada y papa, que transformaron las actividades económicas del sur.

Los vestigios de la industrialización son evidentes en Trumao al sur, Osorno, Río Negro, Purranque, Llanquihue y Puerto Montt. Además, existían dos ramales, uno que conectaba a Puerto Octay y el otro hasta Purranque (inicialmente previsto hasta Maullín). Muchos de estos poblados, como Riachuelo, surgieron a la luz de la llegada del tren, inicialmente como estaciones ferroviarias que fueron creciendo con negocios y viviendas familiares, transformándose en pueblos ferroviarios.

Las ciudades de Purranque y Río Negro fueron parte del trazado. En 1922 el periódico “El Faro de Llanquihue” expresaba el explosivo crecimiento de Purranque, una villa situada en la vía entre Osorno y Puerto Montt. Purranque se benefició de la producción ganadera, lechera y maderera, que fueron las principales cargas del tren.

32.- Cita del documento “Ordenamiento territorial y ferrocarril del sur en Osorno y Llanquihue. 1860-1960”, de Pablo Camus Gayan, Revista de Geografía Norte Grande. 24: 165-173 (1997), Proyecto FONDECYT “Desarrollo Urbano y Ferrocarril del Sur”.

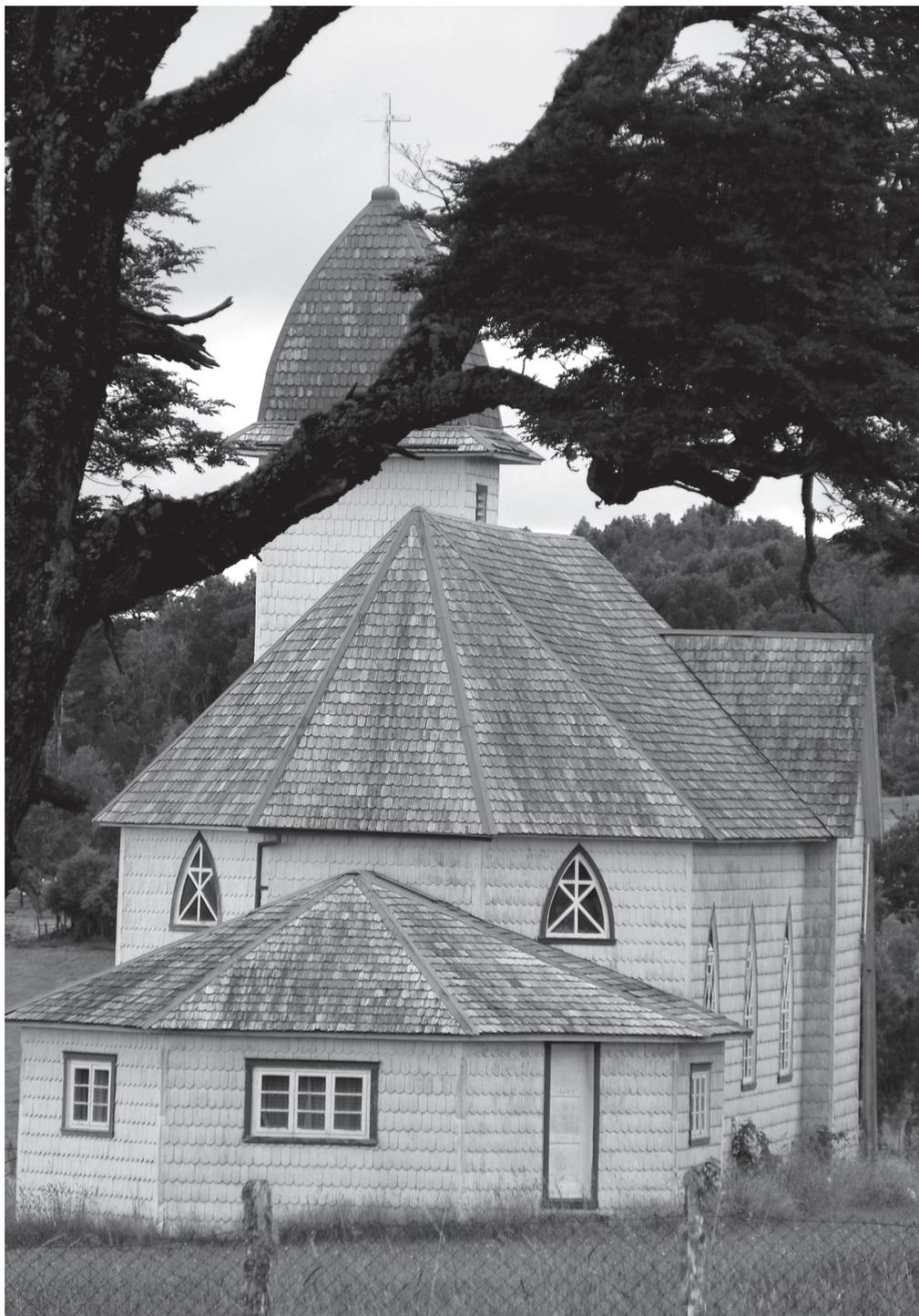


Pasarela sobre río Damas, antiguo acceso a Osorno por calle Freire, que comunicaba a la ciudad con Río Bueno saliendo por Pilauco.

Río Negro era el punto de inicio de una de las vías anexas que llegaba hasta la Estación de Los Muermos. En ambos poblados se instalaron ferias que impulsaron el comercio local de trigo y madera.

En las décadas de 1950 y 1960, la construcción de la carretera Panamericana no provocó mayores alteraciones en la estructura del sistema regional de asentamiento humano, dado que su trazado siguió muy de cerca el recorrido de la línea férrea; por lo tanto, lo que hizo fue consolidar el ordenamiento del territorio y los asentamientos efectuados por el ferrocarril, salvo Osorno y Pichirropullí donde la Panamericana se trazó de manera de integrar a Río Bueno y San Pablo.

Trumao perdió importancia ante el decaimiento del transporte fluvial. La navegación como medio de comunicación solo se mantuvo para comunicar algunos lugares que permanecieron marginados de las rutas terrestres.



Capilla de Los Canelos, construida en 1924, comuna de Los Muermos.

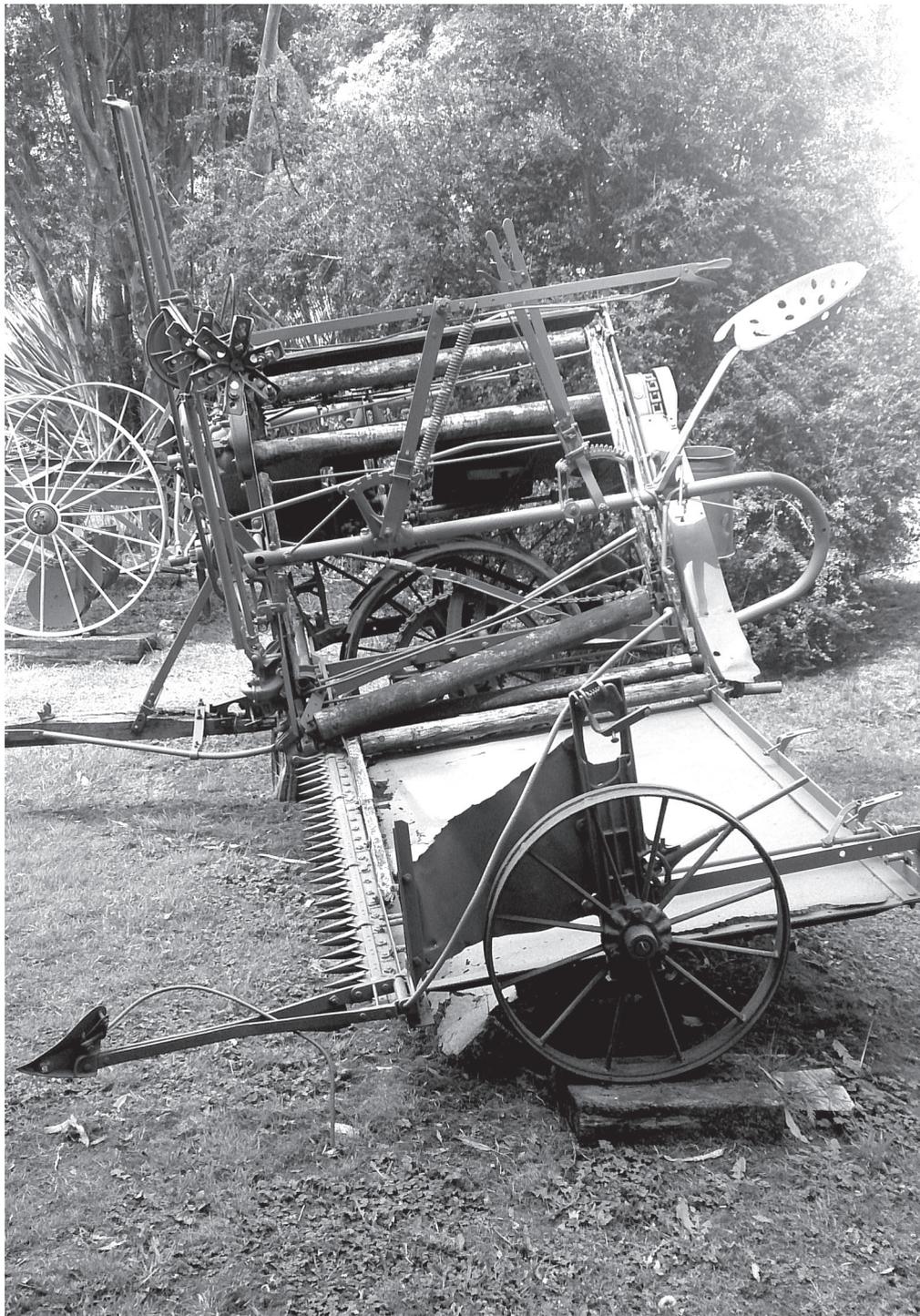
## **Ruta a Osorno:** *Capital de la carne y la leche*

Osorno es la capital provincial y el segundo centro urbano más grande de la Región de Los Lagos después de Puerto Montt.

Fundada el 27 de marzo de 1558 por el gobernador García Hurtado de Mendoza y destruida por los mapuches un año después, siendo refundada en 1793 como parte de los trabajos de apertura del Camino Real para conectar Valdivia y Chiloé. El trazado de sus calles es propio del sistema colonial español. Una manzana central ocupada por la Plaza de Armas donde se distribuyen edificios públicos, la Iglesia de San Francisco, la Catedral de San Mateo y varias viviendas construidas el siglo XIX declaradas monumento nacional.

Un importante hito vinculado al Camino Real es el reconstruido Fuerte Reina Luisa. Pero antes del dominio español el territorio fue un importante asentamiento wuilliche. Otra relevante evidencia son los restos de flora y fauna del Pleistoceno tardío encontrados en el yacimiento paleontológico y arqueológico de Pilauco Bajo que presentan una data de 12.500 años. El atributo “*Ciudad Parque*” lo obtiene por sus extensas áreas verdes en los parques Pleistocénico, Chuyaca, IV Centenario, Francke, Alberto Hott y Bellavista.

A nivel productivo destaca la producción de carne y leche de fama nacional e internacional. En los populares Festival de la Leche y la Carne, la Fiesta Ganadera Sago-Fisur, la Muestra Folklórica Nacional y el Festival Campesino se oferta una variada gastronomía y venta de productos locales.



Antigua maquinaria agrícola frente al retén de Carabineros de Quilacahuín.

## Ruta Huellas de la colonización

Una influencia determinante en la configuración de la identidad y la estructura del territorio regional fue la colonización alemana impulsada por el Estado de Chile.

El otorgamiento de tierras comienza en 1852 en el sector de Melipulli y continua con la fundación de Puerto Montt en 1853, un lugar donde numerosos inmigrantes europeos llegaron a vivir o desde aquí se trasladaron a los alrededores del lago Llanquihue. El flujo de inmigrantes significó una profunda transformación en las relaciones de producción que existían en Osorno y Llanquihue. El territorio adquirió una nueva fisonomía luego del gran incendio provocado por Vicente Pérez Rosales que hizo arder las selvas que rodeaban el lago para permitir el cultivo de cereales, trigo y cebada, la crianza del ganado de vacuno y el emplazamiento de viviendas y bodegas.

La producción a mayor escala incentivó el desarrollo de la agroindustria, las cervecerías, los molinos, las destilerías de alcoholes y las curtiembres, actividades que favorecieron el comercio nacional e internacional.

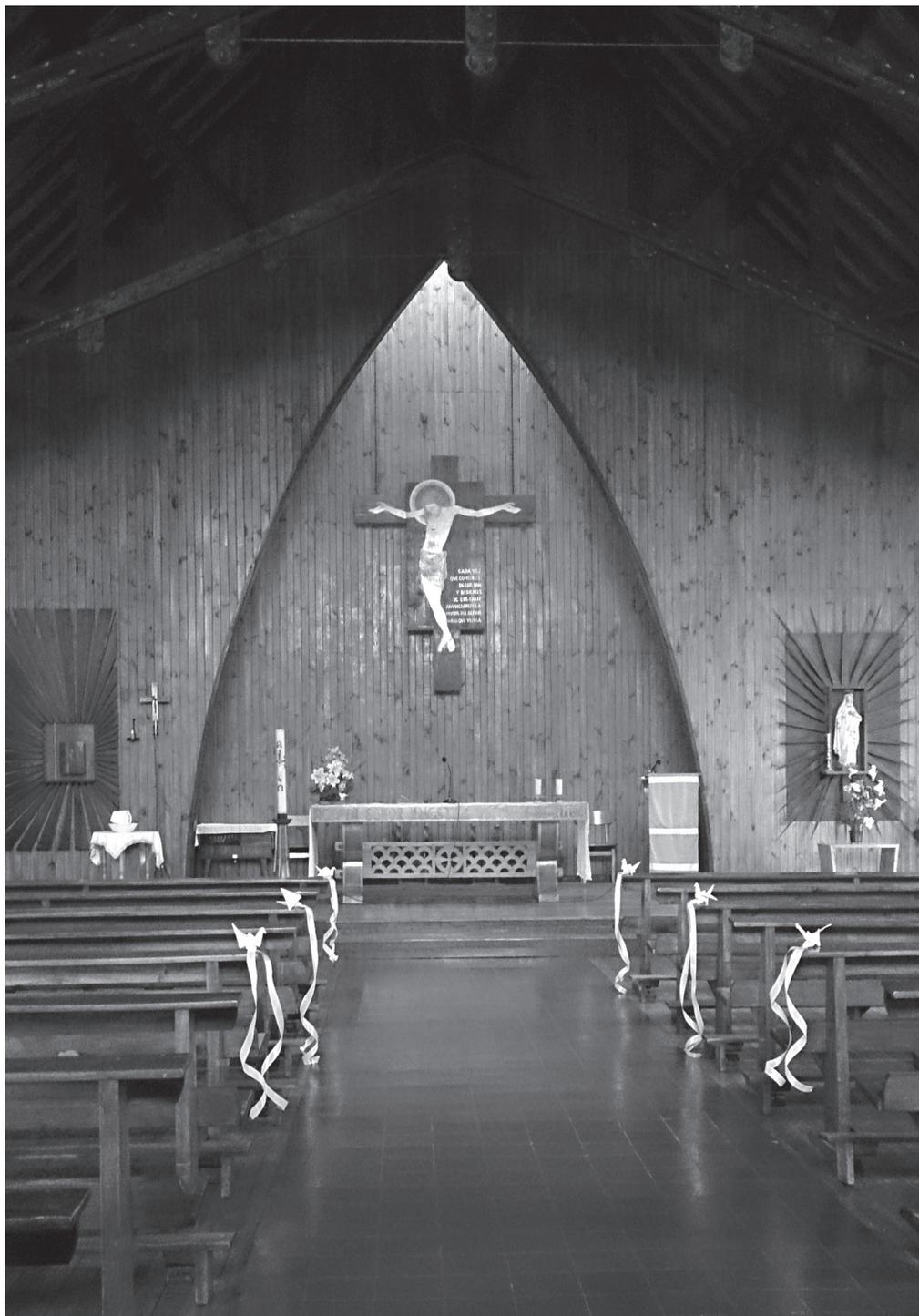
Las crónicas señalan que hacia 1897 existían más de 40 casas comerciales en Osorno. En 1907 se funda la Feria de Llanquihue; en 1910 la Feria Regional de Osorno; en 1913 la Feria de Purranque y la Feria de Río Negro y Puerto Varas en 1914. La ruta señala los centros neurálgicos de actividad colonizadora en el Lago Llanquihue, Puerto Varas, Puerto Octay, Fresia, Frutillar, entre otros.



Iglesia de la misión franciscana de Trumao, fundada a fines del siglo XVIII.

El legado es también gastronómico con sus strudels y kuchenés, con sus lomitos y crudos que ofertan los cafés y los restaurantes de la zona.

Otro rasgo característico es la intensa actividad artística hoy concentrada en el Teatro del Lago y que aumentan en las Semanas Musicales de Frutillar durante el verano. Esta tradición musical se fortalece en los prestigiados conservatorios y colegios alemanes fundados en varias ciudades del sur.



Interior y altar de la parroquia San Bernardino de Quilacahuín, comuna de San Pablo.

## **Ruta a San Pablo: indígenas, misioneros y comercio fluvial**

El norte de la Región de Los Lagos se caracteriza por la presencia de una alta población mapuche williche. San Pablo (38,86%) y San Juan de la Costa (70%) son territorios con una marcada identidad de pueblos originarios.

La actual comuna de San Pablo surgió de varios asentamientos indígenas en tierras del cacique Trainamún que se agruparon en torno a la misión de Pilmaiquén. En 1867 el presidente José Joaquín Pérez decreta la fundación de la comuna de San Pablo oficializando el asentamiento que llevaba varios años de funcionamiento.

El cementerio indígena de Quitra-Quitra es un importante legado de la cultura mapuche williche. A fines del siglo XVIII los franciscanos fundan una misión, cuyo nombre se debe al característico suelo arenoso de tierra negra y liviana de ceniza volcánica (tipo trumaq). A mediados del siglo XIX el poblado adquiere la categoría de puerto donde se recibían vapores y embarcaciones que navegaban por río Bueno con las cosechas y las mercaderías que tenían como destino Osorno, La Unión y Valdivia y donde se construyen bodegas y almacenes. A comienzos del siglo XX el sector se debilitó con la llegada del ferrocarril y en 1950 con puesta en uso de la Panamericana sur la actividad comercial se vuelve marginal. Otro hito destacado es el sector llamado La Barra en la desembocadura del océano Pacífico, un reconocido atractivo turístico de la comuna.

La comuna ubicada en el límite norte de la región de Lagos con Los Ríos mantiene su histórico vínculo con río Bueno y ciudad de La Unión, punto intermedio entre Osorno y Valdivia. La herencia misionera se mantiene aún vigente con la celebración de la Fiesta de la Candelaria, mientras que la expresión popular durante la Semana Sanpablina y el Festival de la Cereza.

## BIBLIOGRAFÍA



Foto del transporte fluvial, sector La Pasada de Maullín.

## Bibliografía y documentación comentada

Desde un punto de vista historiográfico y del trabajo de campo realizado en lo que va corrido del proyecto, hemos podido constatar que existe abundancia y dispersión de testimonios, lo que dificulta identificar y procesar dicho material. A pesar de que la historia de la Región de Los Lagos no ha ocupado un lugar de relevancia en la historiografía nacional, es indudable que la cantidad y la calidad de las investigaciones, como el acceso a las fuentes históricas, ha aumentado significativamente en las últimas dos décadas. Gracias a la creación de los Archivos Bibliográficos y Documentales de Chiloé y Osorno, desde mediados de la década de 1990 se ha puesto a disposición de sus usuarios un inmenso volumen de publicaciones sobre la estas provincias y las expresiones culturales de nuestra región.

El principal responsable del avance historiográfico es sin duda Rodolfo Urbina, quien desde que publicó *La periferia meridional indiana: Chiloé en el siglo XVIII*, en 1983 (donde incluye un capítulo “El camino a Valdivia”), no ha parado de entregarnos nuevos y documentados antecedentes sobre todo el quehacer de la época colonial en Chiloé y su territorio jurisdiccional durante la época Indiana.

Otro pilar fundamental para el conocimiento de la historia de Chiloé y Valdivia, es Gabriel Guarda, quien habiendo producido importantísimos estudios históricos, arquitectónicos, económicos y sociales, publica en 1990 su *Flandes Indiano: Las fortificaciones del Reino de Chile 1541 – 1826*. Este libro es sin duda el mayor trabajo que se ha hecho sobre el sistema defensivo chileno, ocupando un lugar central las fortificaciones de la región de Los Lagos, abordando también la historia del Camino Real. Entre sus valiosas obras, Guarda también es autor de *Los encomenderos de Chiloé* (2002) y, con Rodrigo Moreno, de *Monumenta Cartographica Chiloensia*:

Misión, Territorio y Defensa 1596-1826 (2010), el más completo y documentado estudio sobre la cartografía colonial chilhueva.

### **Otros autores de obras fundamentales son:**

Juan Contreras y otros, escribieron *La población y la economía de Chiloé durante la Colonia (1567 – 1700)*, un ensayo de interpretación (1971), que aporta una mirada analítica a los vaivenes de los mercados de mano de obra y maderas en Chiloé colonial, donde hayamos las primeras explicaciones acerca de la catástrofe demográfica y cultural que significó la conquista hispana en nuestra región.

Walter Hanisch, publicó *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes* (1982), donde se toma a la Isla Grande como centro de exploraciones y expansión colonizadora. Este libro entrega antecedentes y reproduce documentación inédita sobre la apertura del Camino Real, las exploraciones y el dominio sobre la zona de Los Llanos de Osorno. Carlos Olguín, *Instituciones políticas y administrativas de Chiloé en el siglo XVIII* (1971), obra pionera en el estudio de este siglo y que abrió las puertas a nuevas investigaciones.

Continuadora de la obra de Rodolfo Urbina es M<sup>a</sup> Ximena Urbina, que el 2009 publicó *La frontera de arriba en Chiloé Colonial: Interacción hispano-indígena en el territorio entre Valdivia y Chiloé e imaginario de sus bordes geográficos, 1600-1800*, libro que ofrece una mirada a las relaciones hispano-indígenas al interior de la frontera Huilliche o “de arriba”, como sector marginal de la frontera de Arauco y de la gran frontera hispanoamericana de los siglos coloniales. Se trata del poco conocido territorio meridional de la gobernación de Chile, situado entre la plaza fuerte y presidio de Valdivia y la provincia de Chiloé, ambos enclaves escindidos y aislados del territorio de Chile desde comienzos del siglo XVII.

A continuación se entrega el detalle de las fuentes y bibliografía utilizadas para elaborar el presente informe, ordenadas como documentos históricos, artículos y capítulos de libros y libros:

### **Documentos históricos**

Angelis, Pedro de, Derroteros y viages á la ciudad encantada, ó de los Césares. Que se creía existiese en la cordillera al sud de Valdivia (1782), Tomo I, Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1836.

Archivo Nacional, Expediente formado sobre apertura del camino de Chiloé a Valdivia y franquear el comercio de aquella Provincia con este Reino de Chile, Archivo del Tribunal del Consulado (Santiago), Vol. 6, 455 fjs.

Beranger, Carlos de, Relación jeográfica de la isla de Chiloé y su Archipiélago... (1773), por Nicolás Anrique, Imprenta Cervantes, Santiago, 1893.

Byron, John, El Naufragio de la Fragata Wager, Editorial Zigzag, Santiago, 1955.

Brouwer, Hendrick, "Narración histórica del viaje ejecutado del Este del estrecho de Le Maire a las costas de Chile, al mando de su Excelencia el general Enrique Brouwer, en los años 1642 y 1643", en Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, Santiago, 1892, Vol. XVI, Pp. 1-88.

Caciques Generales Mapuches del Buta Huillimapu, Memorial y Documentos, presentado a Su Excelencia el Presidente de La República (1936), Imprenta El Imparcial, Santiago, 1937.

Ercilla, Alonso de, La Araucana, Editorial Andrés Bello y Revista Ercilla, Santiago, 1983.

Feliú, Guillermo, Memorias militares para servir a la Historia de la Independencia de Chile del Coronel Jorge Beauchef 1817-1829 y epistolario 1815-1840, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1964.

Fitz-Roy, Robert, Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.M. Adventure y Beagle en los años 1826 a 1836 (1839), traducción de Teodoro Caillet-Bois, Centro Naval, Buenos Aires, 1933.

Góngora Marmolejo, Alonso de, Historia de Todas las Cosas que han Acaecido en el Reino de Chile y de los que lo han gobernado (1536-1575), Precedida de dos estudios preliminares (por Alamiro de Ávila Martel y Lucía Invernizzi Santa Cruz), Biblioteca Digital de la Universidad de Chile, Santiago, 2001. Texto en <http://www.historia.uchile.cl>

González de Agüeros, Pedro, Descripción historial de la provincia y archipiélago de Chiloé..., Imprenta de Don Benito Cano, Madrid, 1791.

González de Nájera, Alonso, Desengaño y reparo de la guerra del reino de Chile (1614), Fuentes de la Historia de Chile, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1971.

Haenke, Thaddaeus Peregrinus, Descripción del reino de Chile, Editorial Nascimento, Santiago, 1942.

Hurtado, Francisco, Plano de una parte de la Isla Grande de Chiloé, para manifestar el camino nuevo y su atajo ó su desecho... entre este Puerto de San Carlos y Santiago de Castro, Capital de la Provincia, 1788, Archivo General de Indias, Sevilla.

Lucuze, Pedro de, Principios de Fortificación..., Thomas Piferrer Impresor del Rey, Barcelona, 1772.

Martínez de Bernabé, La verdad en campaña: relación histórica de la plaza, puerto i presidio de Valdivia, publicada por Nicolás Anrique, Biblioteca Jeográfico-Hidrográfica de Chile, Imprenta Elzeviriana, Santiago, 1898.

Mansilla, Gavino, Carta a D. Manuel Olanguer Feliú, Brigadier y sub-inspector de Ingenieros, San Carlos de Chiloé, 1° de abril de 1818. Manuscrito en [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)

Mariño de Lobera, Pedro, Crónica del reino de Chile, Tomo VI, Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional, Imprenta del Ferrocarril, Santiago, 1865.

Moraleda, José M. de, Mapa de la Isla y Archipiélago de Chiloé (carta y notas), San Carlos, 28 de diciembre de 1787. En <http://www.memoriachilena.cl>

Moraleda, José M. de, Estado de las Fortificaciones de la Provincia de Chiloé, San Carlos de Chiloé, 26 de mayo de 1789.

Moraleda, José M. de, Exploraciones Jeográficas e Hidrográficas de José de Moraleda i Montero, Documentos para la Historia Náutica de Chile, Imprenta Nacional, Santiago, 1888.

Núñez de Pineda y Bascuñán, Francisco, Cautiverio feliz, y razón de las guerras dilatadas de Chile, Tomo III, Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional, Imprenta del Ferrocarril, Santiago, 1863.

Ocaña, Fray Diego de, Relación del Viaje a Chile, año de 1600, contenida en la crónica de viaje intitulada "A través de la América del Sur", Colección Escritores Coloniales de Chile, Editorial Universitaria, Santiago, 1995.

O’Higgins, Bernardo y Joaquín de Echeverría, “Decreta: Bloqueo de Chiloé”, Santiago, 22 de diciembre de 1821. En [www.documentosxregión.cl](http://www.documentosxregión.cl)

O’Higgins, Tomás, “Diario del Viaje del Capitán D. Tomás O’Higgins, de Orden del Virrey del Lima, el Marqués de Osorno, 1796-1797”, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 101, Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Imprenta Universitaria, Santiago, 1942.

Ovalle, Alonso de, *Histórica relación del Reyno de Chile y de las misiones y ministerios que exercita en él la Compañía de Jesús*, en Roma por Francisco Caballo, 1646.

Pusterla, Mariano, “Explicación del trato con los indios Guiliches en sus tierras y cuando vienen a Valdivia”, Valdivia, marzo 11 de 1789. En Archivo Nacional, Expediente formado sobre apertura del camino de Chiloé a Valdivia y franquear el comercio de aquella Provincia con este Reino de Chile, Archivo del Tribunal del Consulado (Santiago), Vol. 6, fjs. 86-87v.

Pusterla, Mariano, *Plano que comprende los puertos de Valdivia y Chiloé con la costa intermedia según la Carta de la Mar del Sur...*, Valdivia, enero 10 de 1791, Biblioteca Nacional, Sala Medina, Santiago.

Ribera, Lázaro de, *Discurso que hace el Alférez don Lázaro de Ribera...*, Lima, agosto de 1782, en Biblioteca Nacional, Manuscritos Medina, volumen 259, Santiago.

Ribera, Lázaro de, “Discurso que hace el Alférez don Lázaro de Ribera... sobre la Provincia de Chiloé”, Lima, 27 de agosto de 1782, en *Cinco Relaciones Jeográficas e Hidrográficas que interesan a Chile*, Nicolás Anrique, Imprenta Elzeviriana, Santiago, 1897.

Rondizzoni, José, Memoria que el Intendente de Chiloé presenta al señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior, dando cuenta de todos los ramos de la Administración (Ancud, mayo 10 de 1854), Imprenta Nacional, Santiago, 1854.

Rosales, Diego de, Historia General del Reyno de Chile, Imprenta El Mercurio, Valparaíso, 1877.

Rosales, Diego de, Manifiesto apolojético de los daños de la esclavitud del reino de Chile, Concepción, marzo 20 de 1672.

Tupper, Ferdinand, Memorias del Coronel Tupper (1800-1830), Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1972.

Valdivia, Pedro de, Cartas de Relación de la Conquista de Chile, N° 5 de la Colección Escritores Coloniales de Chile, Editorial Universitaria, Segunda Edición, Santiago, 1978.

Vivar, Jerónimo de, Crónica y relación copiosa y verdadera de los reynos de Chile, hecha por Gerónimo de Bibar natural de Burgos MDLVIII, transcripción paleográfica de Irving A. Leonard según el manuscrito original de The Newberry Library (Chicago, Ill., U.S.A.), Edición facsimilar y a plana, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, Santiago, 1966.

### **Artículos y capítulos de libros**

Abásolo, Ezequiel, “La militarización borbónica de las Indias como trasfondo de las experiencias políticas revolucionarias rioplatenses”, en Rg, N° 16, 2010, Pp. 154-164. [http://data.rg.mpg.de/rechtsgeschichte/rg16\\_154abasolo.pdf](http://data.rg.mpg.de/rechtsgeschichte/rg16_154abasolo.pdf)

Aguilar, Cristian, Anexión de Chiloé (1826), los diez años después, Tesis de Licenciatura en Historia, Escuela de Historia, Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago, 2010.

Alcamán, Eugenio, “Los mapuche-huilliche del Futahuillimapu septentrional: expansión colonial, guerras internas y alianzas políticas (1750-1792)”, en Revista de Historia Indígena, N° 2, Universidad de Chile, Santiago, 1997.

Alcamán, Eugenio, “El Parlamento General de Las Canoas, 1793”, en Fill Kimun: Actas Primer Seminario de Historia y Educación Mapuche Williche (2013), Colección Wenteyao N° 1, Instituto de Cultura, Ciencia y Tecnología Mapuche Williche, Printus, Osorno, 2014.

Almonacid, Fabián, “Economía valdiviana en el cambio del siglo 1890-1920”, en Boletín N° 3 Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Ilustre Municipalidad de Osorno, 1996.

Almonacid, Fabián, “El desarrollo de la propiedad rural en las provincias de Valdivia y Llanquihue, 1850 – 1920”, en Revista Austral de Ciencias Sociales, N° 2: 27-36, UACH, Valdivia, 1998.

Almonacid, Fabián, “El problema de la propiedad de la tierra en el sur de Chile (1850-1930)”, en Revista Historia, N° 42, Vol. I, Pp. 5-56, enero-junio, 2009.

Bahamonde, Nelson, Exploración y dominio de la región de Los Llanos: la apertura del camino entre Chiloé y Valdivia a fines del siglo XVIII (inédito, 30 pág.), Seminario I, Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Austral de Chile, Valdivia, agosto 1998.

Bahamonde, Nelson, La apertura del camino entre Chiloé y Valdivia a fines del siglo XVIII (inédito, 22 pág.), Preseminario de Historia, Pedagogía en Historia, Geografía y Educación Cívica, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Austral de Chile, Valdivia, diciembre 1998.

Bahamonde, Nelson, “Etnohistoria de la provincia de Llanquihue”, en Llanquihue, entre el lago y el río, Capítulo II (Pp. 25-39), O.N.G. Corporación Cultural Ciudad de Llanquihue, 2008.

Bascuñán, Carlos, “Correspondencia sostenida entre Don Juan Mackenna y Don Ambrosio O’Higgins relativa a la repoblación de Osorno”, en Villalobos, Sergio et al, Relaciones fronterizas en la Araucanía, Ediciones de la Universidad Católica de Chile, Santiago, 1982.

Camus, Pablo, “Bosques y tierras despejadas en el período de la Conquista de Chile”, en Estudios coloniales II, Coordinador Julio Retamal, Universidad Andrés Bello, Editorial Biblioteca Americana, Santiago.

Cárcamo, Alejandro, “Asimilación y resistencia en el Futawillimapu: fines del siglo XVIII y principios del XX”, en II Congreso Internacional: Ciencias, Tecnologías y Culturas. Diálogo entre las disciplinas del conocimiento mirando al futuro de América Latina y el Caribe, Universidad de Santiago, 2010.

Cavada, Francisco, “Naufragios ocurridos en las costas de Chiloé”, en Revista Chilena de Historia y Geografía, Sociedad Chilena de Historia y Geografía, N° 55, Tomo LI, Santiago, 1925-1926.

Cavieres, Eduardo, “Frontera y Marginalidad: otra lectura de la relación centro-periferia. El camino Valdivia-Chiloé, 1789”, en Estudios Coloniales I, Julio Retamal Ávila (coordinador), Universidad Andrés Bello, RIL editores, Santiago, 2000.

Flores, Carola y Nicolás Lira, “Aspectos comunes para sitios de cazadores recolectores costeros en los canales patagónicos septentrionales”, en Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología, Número 39, pp. 103-112, Santiago, 2006.

Foerster, Rolf, “Los huilliches de los términos de Osorno, desde las fuentes jesuitas: 1595-1655”, en Boletín N° 3 Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Ilustre Municipalidad de Osorno, 1996.

Fütawillimapu, “Títulos de Merced en la Fütawillimapu”, en <http://www.futawillimapu.org>, 31 diciembre 2013.

Guarda, Gabriel O.S.B., “Escuelas del Rey en Chiloé después de la expulsión de los jesuitas: notas para su estudio”, en Boletín Academia Chilena de la Historia, Santiago, 1970.

Heras, Juan O.F.M., “Acción pastoral de los franciscanos de Ocopa en Chiloé”, en Los franciscanos en Chile: Una historia de 450 años, Academia Chilena de la Historia, Alfabetas Artes Gráficas, Santiago, 2005.

Hipp, Roswitha, “La vida cotidiana en Osorno, entre 1850-1900”, en Boletín N° 3 Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Ilustre Municipalidad de Osorno, 1996.

Hipp, Roswitha, “Marginación social en Osorno, siglo XIX”, en Boletín N° 7 del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Pp. 122-153, Osorno, 2005.

Lagos, Ramiro, “El plano de Osorno dibujado por Andía y Varela en 1796”, en Boletín N° 6 del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Osorno, 2002.

Lagos, Ramiro, “Osorno en 1793, según el Plano de Manuel Olanguer Feliú”, en Boletín N° 7 del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Pp. 109-121, Osorno, 2005.

Lagos, Ramiro y Amalia Vahi, “Cartografía colonial de Osorno: Los mapas de Miguel María de Atero, 1804”, en Espacio Regional, Vol. 2, N° 8, Osorno, julio-diciembre 2011.

Mansilla, José, “La población de Calbuco, Evolución de las cifras: Siglos XVII-XX”, en Revista Austral de Ciencias Sociales, N° 6, Pp. 125-134, Universidad Austral de Chile, Valdivia, 2002.

Mansilla, José, “Las vías de comunicación terrestre de la provincia de Llanquihue en la segunda mitad del siglo XIX”, en Actas del I Congreso de Historia de Puerto Montt, Pp. 47-66, Universidad de Los Lagos, Puerto Montt, 26 – 28 noviembre 2003.

Millar, Sergio, “Evolución político-administrativa de Puerto Montt y su territorio jurisdiccional”, en Actas del I Congreso de Historia de Puerto Montt, Pp. 85-91, Universidad de Los Lagos, Puerto Montt, 26 – 28 noviembre 2003.

Minte, Andrea, “La colonización alemana a orillas del lago Llanquihue”, en Boletín N° 7 del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Pp. 96-101, Osorno, 2005.

Molina, Raúl, Mapas de Chiloé colonial, s/d, 1993.

Molina, Ricardo, “El camino real entre Valdivia y Chiloé: Su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII”, en Revista Austral de Ciencias Sociales, N° 4: 115-126, UACH, Valdivia, 2000.

Montiel, Dante y Rodolfo Urbina, “Periodo Independentista: Los Chilotes defensores del Rey”, en <http://membres.multimania.fr/chiloe/historia2.htm>.

Muñoz, Juan Guillermo, “La despoblación de las ciudades de ‘arriba’ y la colonización ganadera del Valle Central: los de Osorno en Colchagua”, en Boletín N° 3 Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Ilustre Municipalidad de Osorno, 1996.

Olguín, Carlos, “Condición jurídica del indígena de Chiloé en el Derecho Indiano”, en Revista Chilena de Historia del Derecho, N° 7, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1978.

Olguín, Carlos, “Chiloé comparado con la Arcadia”, en Boletín N° 3 Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Ilustre Municipalidad de Osorno, 1996.

Olguín, Carlos, “Antecedentes históricos del territorio de Llanquihue y fundación de Puerto Montt”, en Actas del I Congreso de Historia de Puerto Montt, Pp. 15-28, Universidad de Los Lagos, Puerto Montt, 26 – 28 noviembre 2003.

Olguín, Carlos, “Expedición chilota al territorio continental para habilitar una vía desde Lolcura al río Maipué”, en Boletín N° 7 del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Pp. 60-66, Osorno, 2005.

Poblete, María Pía, “Mapuche-huilliches e hispanocriollos en Valdivia. Cartas de petición y procesos de articulación en el período colonial tardío”, en Revista CUHSO, volumen 15, N° 2, Universidad Católica de Temuco, 2008.

Poblete, María Pía, “Prácticas educativas misionales franciscanas, creación de escuelas en territorio Mapuche y significado de la educación para los mapuche-huilliche del siglo XVIII y XIX”, en Espacio Regional, Vol. 2, N° 6, Osorno, 2009.

Rivas, Pilar, Carlos Ocampo y Eugenio Aspillaga, “Poblamiento temprano de los canales patagónicos: el núcleo ecotonal septentrional”, en Anales del Instituto de la Patagonia, Vol. 27, Punta Arenas, 1999.

Sahady, Antonio, José Bravo y Carolina Quilodrán, “Flandes Indiano Chiloense: un patrimonio invencible en el tiempo”, en *Revista de Urbanismo*, N° 23, Segundo Semestre de 2010, Pp. 1-27. <http://revistaurbanismo.uchile.cl>

Sahady, Antonio, José Bravo y Carolina Quilodrán, “Fuertes españoles en Chiloé: las huellas de la historia en medio del paisaje insular”, en *Revista INVI*, N° 73, noviembre 2011, Volumen N° 26: 133-165. En <http://www.scielo.cl/pdf/invi/v26n73/art05.pdf>

Sáiz, Félix O.F.M., “Los misioneros franciscanos de Ocopa en Chillán y Chiloé”, en *Los franciscanos en Chile: Una historia de 450 años*, Academia Chilena de la Historia, Alfabetas Artes Gráficas, Santiago, 2005.

Silva, Patricio, “Los misioneros jesuitas en la provincia de Valdivia, siglo XVIII”, en *Boletín N° 7 del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno*, Pp. 52-59, Osorno, 2005.

Soto, Javier, “La Rebelión Indígena de Chaurakahuín de 1598-1604 que destruyó Osorno, un estudio territorial que derriba el paradigma temporal Conquista-Colonia en el estudio de la Historia Colonial de Chile”, en *Fill Kimun: Actas Primer Seminario de Historia y Educación Mapuche Williche (2013)*, Colección Wenteyao N° 1, Instituto de Cultura, Ciencia y Tecnología Mapuche Williche, Printus, Osorno, 2014.

Stark, Louisa, “Acerca de los huilliches: documento de la primera mitad del siglo XVII”, en *Estudios Filológicos*, N° 15, Universidad Austral de Chile, Valdivia, 1980.

Torrejón, Fernando, Marco Cisternas y Alberto Araneda, “Efectos ambientales de la colonización española desde el río Maullín al archipiélago de Chiloé, sur de Chile”, en *Revista Chilena de Historia Natural*, N° 77, Pp. 661-677, 2004.

Torrejón, Fernando, Marco Cisternas, Ingrid Alvial y Laura Torres, “Consecuencias de la tala maderera colonial en los bosques de alerce de Chiloé, sur de Chile, siglos XVI-XIX”, en Apartado de Magallania, Vol. 39(2), Pp. 75-95, Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2011.

Urbina, M<sup>a</sup> Ximena, “La frontera ‘de Arriba’ Chilena y el camino de Chiloé a Valdivia, 1786-1788”, en Temas Americanistas, N° 18, 2005, Pp. 70-92.

Urbina, Rodolfo, “Pueblos de Chiloé, génesis de un periplo urbano”, en Revista de Divulgación del Centro Chilote, N° 8, Concepción, 1987.

Urbina, Rodolfo, “Apuntes sobre encomiendas y encomenderos de Chiloé”, en Anales de la Universidad de Chile, 5<sup>a</sup> serie, N° 20, Santiago, 1989.

Urbina, Rodolfo, “Los pueblos de Chiloé”, en Chiloé a 500 años, Gráfica Andes, Santiago, 1992.

Van Meurs, Anne Marijke, “Contexto de la expedición de Brouwer a Chile (1642-1643)”, en Boletín N° 3 Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno, Ilustre Municipalidad de Osorno, 1996.

Vargas, Javier, “El Antemural del Pacífico y el Archipiélago e Isla Grande de Chiloé en el Período Indiano”, en Cuaderno de Historia Militar, N° 2, Departamento de Historia Militar, Ejército de Chile, Pp. 151-170, Santiago, diciembre de 2006.

## Libros

Álvarez-Santullao, Pilar y Amilcar Forno, Fütawillimapu, CONADI Región de Los Lagos, Programa Postítulo en Educación Intercultural Bilingüe, Universidad de Los Lagos, 2ª Edición, Osorno, 2005.

Alliende, María P., Historia del Ferrocarril en Chile, Goethe-Institute, Pehuén Editores, 2ª edición, Santiago, 2006.

Barrientos, Pedro, Historia de Chiloé, Imprenta Cruz del Sur, Ancud, 1949.

Berg, Lorenzo y Gian Piero Cherubini, Ocupación, Arquitectura y Paisaje: Región de Los Lagos, Editorial Universitaria, Santiago, 2009.

Cárdenas, Renato, Dante Montiel y Catherine G. Hall, 1991, Los chono y los veliche de Chiloé, Editorial Olimpho, Castro, 1991.

Contreras, Juan et al, La población y la economía de Chiloé durante la Colonia (1567 – 1700), un ensayo de interpretación, Instituto Central de Historia, Universidad de Concepción, 1971.

Dillehay, Tom, Monte Verde. Un asentamiento humano en el pleistoceno tardío en el sur de Chile, Colección Serie Universitaria, Editorial LOM, Santiago, 2004.

Enrich, Francisco, Historia de la Compañía de Jesús en Chile, Tomo I, Imprenta de Francisco Rosal, Barcelona, 1891.

Escobar, Juan Anselmo, Osorno: testimonios de su pasado, Impresur Ediciones, Osorno, 1992.

Fábrega, Pablo, Memoria viva del Camino Real de la Región de Los Lagos, SERNATUR Los Lagos, Programa FNDR Actividades para la Estrategia de Intervención 2011-2012, Gobierno Regional de Los Lagos, Puerto Montt, 2013.

Fredes, Aldo, Historia fundacional de Los Muermos: una construcción desde la comunidad y la historia local, Municipalidad de Los Muermos, Gobierno Regional de Los Lagos, Imprenta Austral, 2010.

Guarda, Gabriel O.S.B., La economía de Chile austral antes de la colonización alemana 1645 – 1850, Universidad Austral de Chile, Valdivia, 1973.

Guarda, Gabriel O.S.B., La sociedad en Chile austral antes de la colonización alemana 1645 – 1850, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1979.

Guarda, Gabriel O.S.B., Iglesias de Chiloé, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1984.

Guarda, Gabriel O.S.B., Flandes Indiano: Las fortificaciones del Reino de Chile 1541 – 1826, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1990.

Guarda, Gabriel O.S.B., La tradición de la madera, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1995.

Guarda, Gabriel O.S.B., Nueva Historia de Valdivia, Ediciones Universidad Católica de Chile, Imprenta Salesianos S.A., Santiago, 2001.

Guarda, Gabriel O.S.B., Los encomenderos de Chiloé, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 2002.

Guarda, Gabriel y Rodrigo Moreno, Monumenta Cartográfica Chiloesia: Misión, Territorio y Defensa 1596-1826, Segunda edición, Pehuén Editores, Santiago, 2010.

Hanisch, Walter S.J., La isla de Chiloé, capitana de rutas australes, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas, Santiago, 1982.

Held, Emilio, Cien años de navegación en el lago Llanquihue 1852 – 1952, Alfabet Impresores, Santiago, 1981.

Held, Emilio, Ensayo histórico de la comuna de Puerto Octay, Impreso en Instituto Geográfico Militar, Santiago, 1986.

Hernández, José y Marcelo Lespai, Memoria gráfica, una andanza entre los durmientes, Región de Los Lagos, Corporación para el Desarrollo de la Provincia de Osorno, Imprenta Austral, Osorno, 2009.

Jara, Álvaro, Guerra y Sociedad en Chile, 2ª Edición, Editorial Universitaria, Santiago, 1981.

Lagos, Roberto O.F.M., Historia de las Misiones del Colegio de Chillán, volumen I, B. Herder, Librero Editor Pontificio, Friburgo de Brisgovia, Alemania, 1908.

Lorenzo, Santiago y Rodolfo Urbina, La política de poblaciones en Chile durante el siglo XVIII, Editorial El Observador, Quillota, 1978.

Magasich, Jorge y Jean-Marc de Beer, América Mágica: Mitos y creencias en tiempos del descubrimiento del nuevo mundo, Serie Historia, LOM Ediciones, Santiago, 2001.

Mansilla, José, Charles Darwin en Chiloé y Aysén, Consejo Nacional del Libro y la Lectura, Puerto Montt, 2005.

Mellafe, Rolando, La introducción de la esclavitud negra en Chile: tráfico y rutas, Estudios de Historia Económica Americana, Trabajo y Salario en el Período Colonial, 2, Universidad de Chile, Santiago, 1959.

Ministerio de Obras Públicas, Diagnóstico del Patrimonio Cultural, Región de Los Ríos, Programa Puesta en Valor del Patrimonio, Imprenta América, Valdivia, 2010.

Ministerio de Obras Públicas, 15 Proyectos de Restauración, Departamento de Patrimonio – Dirección de Arquitectura, Programa Puesta en Valor del Patrimonio, Imprenta Maval, Santiago, 2012.

Molina, Raúl, El pueblo Huilliche de Chiloé: elementos para su historia, Opdech, Chochi, 1987.

Molina, Raúl y Martín Correa, Territorios Huilliches de Chiloé, CONADI, Santiago, 1996.

Molina, Raúl y Martín Correa, Las tierras huilliches de San Juan de la Costa, Colección La Propiedad Indígena en Chile, Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Arena Impresores, Santiago, 1998.

Montecinos, Hernán, Ignacio Salinas y Patricio Basáez, Las iglesias misionales de Chiloé: documentos, Universidad de Chile, Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Santiago, 1995.

Mutizaval, Arturo y Jorge Schwarzenberg, Monografía geográfica e histórica del archipiélago de Chiloé, Archivo Científico de Chile, Concepción, 1926.

Olgún, Carlos, Instituciones políticas y administrativas de Chiloé en el siglo XVIII, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1971.

Peralta, Gabriel y Roswitha Hipp, Historia de Osorno: Desde los inicios del poblamiento hasta la transformación urbana a fines del siglo XX, Ilustre Municipalidad de Osorno, Imp. Regional Ltda., Osorno, 2004.

Pino, Mario, Pilauco, un Sitio Complejo del Pleistoceno Tardío, Osorno – Norpatagonia Chilena, Universidad Austral de Chile, Valdivia, 2008.

Puigmal, Patrick, Memorias de Beaucheff, Centro Diego Barros Arana, DIBAM, Santiago, 2005.

Retamal, Fernando, El primer Sínodo chileno de la época republicana: Ancud 1851, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1983.

Retamal, Julio, Carlos Celis y Juan Muñoz, Familias fundadoras de Chile (1540-1600), Editorial Zig-Zag, Santiago, 1992.

Retamal, Julio, Testamentos de “Indios” en Chile Colonial: 1564-1801, Universidad Nacional Andrés Bello, RIL editores, Santiago, 2000.

Riquelme, Fernando, Arquitectura de Chiloé, Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Santiago, 1976.

Sánchez, Víctor, El pasado de Osorno, la ciudad del porvenir, Imprenta Cervantes, Osorno, 1984.

Secretaría Ministerial de Educación Región de Los Lagos, Ruta del Camino Real, Proyecto Cultura y Turismo, Serie Patrimonio N° 10, Puerto Montt, 2003.

Secretaría Ministerial de Educación Región de Los Lagos, Historia de Riachuelo, patrimonio cultural e identidad local, Proyecto Cultura y Turismo, Serie Patrimonio N° 17, Puerto Montt, s/f.

Silva, Benjamín, Alianzas territoriales huilliches y su presencia en la rebelión de Curalaba (1598-1604), Tesis de Magíster en Historia, Mención en Etnohistoria, Universidad de Chile, Santiago, 2005.

Silva, Fernando, Tierras y pueblos de indios en el reino de Chile, Esquema histórico-jurídico, Estudios de historia del derecho chileno, N° 7, Universidad Católica de Chile, Santiago, 1962.

Soto, Andrea, Maullín, Ecos y Voces del Pasado, Centro de Padres y Apoderados Escuela José Abelardo Núñez de Maullín, Imprenta Gráfica Andina, Puerto Montt, 2012.

Tampe, Eduardo, Tres siglos de misiones en Chiloé, Editorial Salesiana, Santiago, 1981.

Torres, Manuel, Quintanilla y Chiloé: Epopeya de una Constancia, Editorial Andrés Bello, 1984.

Unesco, Centro de Patrimonio Mundial, Fortificaciones Americanas y la Convención del Patrimonio Mundial, Reunión Internacional en Campeche (México, 2004) y Valdivia (Chile, 2005), World Heritage Papers N° 19, Paris, 2006.

Urbina, M<sup>a</sup> Ximena, La frontera de arriba en Chiloé Colonial: Interacción hispano-indígena en el territorio entre Valdivia y Chiloé e imaginario de sus bordes geográficos, 1600-1800, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 2009.

Urbina, Rodolfo, La periferia meridional indiana: Chiloé en el siglo XVIII, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1983.

Urbina, Rodolfo, Las misiones franciscanas de Chiloé a fines del siglo XVIII: 1771 – 1800, Instituto de Historia de la Universidad Católica de Valparaíso, serie Monografías históricas, N° 4, Editorial Iártole, Viña del Mar, 1990.

Urbina, Rodolfo, Gobierno y Sociedad en Chiloé Colonial, Universidad de Playa Ancha, Facultad de Humanidades, Valparaíso, 1998.

Urbina, Rodolfo, Población indígena, encomienda y tributo en Chiloé: 1567-1813. Política estatal y criterios locales sobre el servicio personal de “veliches” y payos, Serie Monografías históricas N° 16, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2004.

Urrutia, Rosa y Carlos Lanza, Catástrofes en Chile 1541 – 1992, Editorial La Noria, Santiago, 1993.

Van Meurs, Anne Marijke, Los navegantes holandeses en las costas de Chiloé 1600 y 1643, Fondart, Museo Regional de Ancud, 2007.

Varas, José, Colonización de Llanquihue, Valdivia y Chiloé, Recopilación de disposiciones supremas desde 1823 a 1871, inclusive, Imprenta de la República, Santiago, 1872.

Villalobos, Sergio y Jorge Pinto, Araucanía, temas de historia fronteriza, Ediciones de la Universidad de La Frontera, Temuco, 1985.

Varas, José, Colonización de Llanquihue, Valdivia y Chiloé, Recopilación de disposiciones supremas desde 1823 a 1871, inclusive, Imprenta de la República, Santiago, 1872.



**Santa María la Real . Chile**

Gestión Patrimonio Desarrollo