

Ordenamiento territorial y ferrocarril del sur en Osorno y Llanquihue. 1860-1960

PABLO CAMUS GAYAN¹

RESUMEN

Durante la colonización de Osorno y Llanquihue las vías fluviales y lacustres se constituyeron en la única posibilidad de transporte de la producción económica de estos territorios, por lo que los centros poblados y las relaciones territoriales se ordenaron en función de estas vías de comunicación.

La construcción del ferrocarril del sur modificó este incipiente sistema territorial. Si bien consolidó las ciudades localizadas donde este se trazó, también motivó el surgimiento y desarrollo de centros poblados en función de sus estaciones rurales, en un principio destinadas a servir las necesidades del ferrocarril y el interés de los campos circundantes, provocando la decadencia de aquellos poblados vinculados a las vías fluviales y lacustres.

ABSTRACT

During the colonization of Osorno and Llanquihue, the waterways (river and lake) became the only possibility of transportation of the economic production of these territories, so the inhabited centers and the territorial relations were arranged according to these ways of communication.

The construction of the southern railway modified this incipient territorial system. Though it consolidated the cities located where it was designed, it also caused the emergence and development of inhabited centers according to its rural stations, destined at the beginning to serve the needs of the railway and the interest of the surrounding countryside, bringing about to the waterways.

1. INTRODUCCION

En el contexto de la investigación FONDECYT "Desarrollo Urbano y Ferrocarril del Sur"² este trabajo pretende explicitar los impactos territoriales provocados por la construcción del ferrocarril del sur en Osorno y Llanquihue (ver plano adjunto). En este sentido, se intenta caracterizar y analizar los principales aspectos que denotan su desarrollo urbano territorial en el período 1860-1960. Durante este tiempo se comprobó la transformación del territorio a partir de la actividad ferroviaria, que permitió su integración terrestre con el resto de Chile y facilitó el acceso de su producción a los mercados nacionales.

En el presente artículo se entiende por territorio no sólo el espacio físico donde se enmarcan la vida humana, animal y vegetal y los recursos naturales, sino que este concepto comprende también las actividades socioproductivas que el hombre desarrolla sobre este espacio.

En esta perspectiva, el ordenamiento territorial se puede definir como la forma en que las actividades humanas han modelado y estructurado un espacio determinado, considerándose fundamental para su entendimiento el análisis del medio

natural y uso del suelo, las relaciones socioproductivas y de poblamiento, y la organización del sistema de asentamientos humanos y de comunicaciones.

En el caso particular de Osorno y Llanquihue, el examen de los impactos territoriales, derivados de los cambios en los medios y las vías de comunicación, ha sido fundamental para entender el ordenamiento y desarrollo histórico de las demás variables que componen el territorio.

En el período de colonización del siglo XIX, la utilización de las vías fluviales y lacustres fueron determinantes en la formación de asentamientos humanos y en la organización de las interacciones de los sistemas económicos, humanos y espaciales en los territorios estudiados.

La introducción del transporte ferroviario modificó este ordenamiento del territorio. Los asentamientos humanos que se estructuraban en torno a las antiguas vías de comunicación perdieron centralidad y dejaron de desarrollarse. Asimismo, surgieron centros poblados que progresaron en función de las estaciones de ferrocarril, las que actuaron como un importante agente urbanizador. Por otra parte, se integraron estos territorios con el resto de Chile vía terrestre, lo cual provocó una

¹ Licenciado en Historia, Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, PUC.

² Investigador Responsable: Patricio Gross. Coinvestigadores Armando de Ramón y Pablo Camus

reestructuración económica y productiva en Osorno y Llanquihue, que revaloró notablemente los predios rurales y las actividades relacionadas con la ganadería y la agricultura.

2. TERRITORIO

2.1. Escenario Natural

Hasta mediados del siglo XIX, las provincias australes todavía se encontraban escasamente habitadas y estaban cubiertas en toda su extensión por bosques impenetrables, salvo algunas zonas despejadas en Osorno, La Unión y Maullín.

La existencia de caminos precarios, muchos de ellos transitables sólo en verano, originó una explotación de los recursos naturales que fue creciendo en forma paulatina a medida que se mejoraron las rutas de comunicación y se pudo acceder a nuevos territorios. De este modo, a fines del siglo XIX el paisaje natural de la región ya presentaba ciertas transformaciones como resultado de la ocupación y explotación de los colonos alemanes y chilenos.

La construcción del ferrocarril longitudinal sur hasta Osorno (1906) y Puerto Montt (1913) fue un factor de modificación del medio natural más intenso, puesto que a partir de la integración terrestre los productores regionales incrementaron sus relaciones comerciales con el resto del país. Las fuerzas económicas y productivas se vieron fuertemente estimuladas por la baja en los precios de transporte y en el tiempo de traslado de sus productos. Como respuesta, se incrementó la explotación de los bosques, se extendieron las áreas destinadas a la crianza de ganado vacuno y se ampliaron los cultivos de trigo, cebada y papas. El creciente desarrollo de estas actividades productivas implicó despejar grandes extensiones del territorio de su bosque nativo.

Hacia 1960, después de 100 años de colonización, el medio natural de la región se había transformado completamente. La Depresión Intermedia, otrora cubierta de bosques, se encontraba completamente limpia de árboles y con numerosos animales pastando en las praderas que reemplazaron la selva, que solamente seguía siendo visible en las franjas cordilleranas.

2.2. Antecedentes Demográficos

Las cifras registradas por el Censo de 1865 confirman que en ese tiempo Valdivia³ y Llan-

quihue eran dos de las provincias más despobladas y menos explotadas del país. En esta última se contabilizaron apenas 37.601 habitantes en una superficie de 26.000 kilómetros cuadrados, es decir el 2,06% de la población del país (1.819.028) en el 7,57% de su territorio (443.458 km²). En Valdivia se registraron 23.429 personas en 21.000 kilómetros cuadrados, es decir el 1,28% del total en el 6,11% del territorio nacional. De las catorce provincias en que se dividió el país, nueve de ellas superaban los cien mil habitantes y sólo tres tenían mayor superficie que Llanquihue y Valdivia. Registraban respectivamente sólo 1,45 y 1,12 habitantes por kilómetro cuadrado (la cifra más baja después de Atacama), mientras que 10 provincias tenían más de 8 habitantes por kilómetro cuadrado. No obstante, se calculaba que estas provincias (después de Arauco) eran las que poseían la mayor superficie cultivable en relación al resto de ellas.

En el análisis del Censo de 1865 puede detectarse, además, una predominante ruralidad en la distribución espacial de la población. Solamente, el 12,12% del total de habitantes se encuentra clasificado en la condición de urbano en Llanquihue, mientras que en Valdivia ese porcentaje asciende al 18,71%, siendo el promedio nacional en esa época de 28,62% urbano. Sólo se censaron los poblados de Valdivia (3.140 hbts.), Melipulli (2.030 hbts.), Osorno (1.536 hbts.), La Unión (720 hbts.), Arrayán (246 hbts.), Calbuco (431 hbts.), Maullín (172 hbts.), Carelmapu (149 hbts.), Mancera (180 hbts.).

En el estudio del Censo de 1895 se reconoce, además de los poblados nombrados, el surgimiento de fundos, aldeas y caseríos próximos al trazado de la línea férrea entre Pichirropulli y Osorno. Entre otros pueden señalarse Paillaco, Los Conales, Rapaco, Caracol y Chacayal. Asimismo cabe mencionar el desarrollo de Trumao (440 hbts.), Frutillar (771 hbts.), Puerto Varas (521 hbts.) y Arrayán (148 hbts.).

En el análisis de los datos recogidos por el Censo de 1930 es indudable la importancia que han adquirido las estaciones de ferrocarril en la formación de caseríos, aldeas y pueblos en los territorios estudiados. Luego de 17 años de conexión ferroviaria entre Santiago y Puerto Montt, la mayoría de las estaciones de estas regiones presentaron poblaciones sobre los 100 habitantes y las 50 viviendas. Se destacan Loncoche (4.254 hbts.), Los Lagos (1.390 hbts.), Paillaco (1.284 hbts.), Reumen (609 hbts.) Antilhue (601 hbts.) y Purranque (544 hbts.).

De acuerdo con el Censo de 1960, de las treinta estaciones construidas entre Lastarria y Puerto Montt solamente nueve habían formado núcleos de población con menos de quinientas personas;

³ Se presentan los datos de la Provincia de Valdivia ya que se ha estimado que entregan una buena idea acerca de los territorios que se relacionan con Osorno.



Figura 1.

en cambio, quince estaciones se localizaban en poblados con más de mil habitantes y en veinte de ellas había una agrupación de al menos 100 viviendas, lo cual refleja la importancia del ferrocarril como agente urbanizador en estos territorios.

2.3. Actividades Económicas

A mediados del siglo XIX, la llegada de los colonos alemanes significó una profunda ruptura y transformación de las relaciones de producción que existían en Osorno y Llanquihue. Sus recursos y potencial productivo sólo habían sido aprovechados por la economía de "subsistencia" de los escasos huilliches y colonos chilenos que habitaban el territorio, permaneciendo poco intervenido por el hombre hasta la segunda mitad del siglo XIX.

Algunos de los colonos alemanes arribados desde entonces, poseían, además de la generosa ayuda del Estado de Chile, una experiencia productiva agrícola e industrial, que les permitió reorganizar en su favor las relaciones y los factores de producción con el objetivo de alcanzar un nivel de vida similar al que conocían en su país de origen.

Paulatinamente, el territorio fue adquiriendo otra fisonomía, tanto por la acción antrópica sobre el bosque como por las características de su producción económica: es decir, el cultivo de cereales como el trigo y la cebada y la crianza de ganado vacuno. Simultáneamente se desarrollaron agroindustrias de importancia local y regional, como fueron las cervecías, los molinos, las destilerías de alcohol y las curtiembres, llegando a participar con productos en los mercados nacionales e internacionales. Además surgieron importantes casas comerciales, por medio de las cuales se mantuvieron relaciones económicas con Europa y otras regiones.

En Osorno, por ejemplo, surgió la casa comercial de "Schwarzenberg y Geisse", seguida al poco tiempo por la casa comercial "Saelzer". Entre 1880 y 1900 la ciudad vivió un fuerte período de expansión por el desarrollo de las siguientes actividades: Schencke, Stumpfoll y Piwonka dedicados a la curtiembre. Francke, Schmidt y Hube a la destilería de alcoholes. Menge, Klagges, Matthel, Gunckel, Bischoffhausen y Hubental a la molinería. Hess a las cecinas y el charqueo. De acuerdo con un cronista de la época, existían más de cuarenta casas comerciales en Osorno en 1897⁴.

En Puerto Montt, a su vez, se crearon durante la segunda mitad del siglo XIX seis cervecías, una curtiembre, una destilería de alcoholes, una fábrica de aguas minerales, además de varias casas comerciales. Inclusive, en 1888 se fundó en esta ciudad el Banco de Llanquihue. Entre los principales empresarios estaban Enrique Osterhold, Adolfo Ebersperger, Bernardo Mechsner, Jorge Grebe y Federico Oelcker, que exportaba maderas, poseía una destilería y una fábrica de jabón y de buques propios. Junto a su condición de puerto, otro factor de desarrollo favorable para esta ciudad fue su rango de Puerto Mayor, que le permitió un mejor y más expedito acceso al comercio internacional.

De este modo, la llegada de colonos alemanes vigorizó la dinámica de las actividades productivas sobre el territorio. La explotación de los recursos naturales y la apertura de vías de comunicación se hizo cada vez más intensa, favoreciendo tanto el comercio nacional como el internacional.

A principios del siglo XX, con la conexión de Osorno con el ferrocarril longitudinal sur, y especialmente a partir de 1913, con el término de la construcción del ferrocarril entre Santiago y Puerto Montt y la integración definitiva de esta región al sistema urbano nacional, estas actividades económico-productivas tuvieron un importante proceso de reestructuración.

Los antecedentes recabados señalan otros dos factores relevantes en esta transformación productiva. Uno es la implantación a nivel nacional de un impuesto adicional a una industria fundamental en la región, como la de alcoholes de granos y cervezas en 1902. El otro es la falta de protección aduanera en favor del desarrollo de la industria de cueros en el país. Como resultado, entre 1900 y 1920 cerraron la mayoría de las curtidurías, la totalidad de las destilerías y varias de las cervecías que habían surgido durante el siglo XIX.

Paralelamente, apoyados por las facilidades que otorgaba el transporte ferroviario, se hicieron cada vez más importantes los molinos y las ferias ganaderas que tuvieron un amplio desarrollo, desconocido hasta entonces. En 1907 se fundó la Feria de Llanquihue en Osorno, de Klagges y Jordán; en 1910, la Feria Regional de Osorno; en 1913, la Feria de Purranque; en 1914, la Feria de Río Negro y la Feria de Puerto Varas; en 1917, surgió la Sociedad Agrícola Ganadera de Osorno (SAGO).

En 1920 los autores de una guía de turismo para las regiones australes destacaban, de este modo, la nueva vocación económica de la región: "la circunstancia de que sólo la estación de esta ciudad (Osorno) da a la empresa de los ferrocarril-

⁴ Mansoulet, Julio (1897).

les alrededor de un millón de pesos por fletes de animales, podrá darle al lector una idea de la enorme cantidad de ganado que sale todos los años de este pueblo"⁵.

Así, la importancia que tuvo la construcción del ferrocarril en la producción económica de las regiones estudiadas fue la de integrar efectivamente estos territorios a los mercados nacionales, impulsando un dinámico comercio de ganado que transformó las actividades económicas que habían predominado a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

Esta orientación productiva se vio reforzada con la construcción de vías de transporte para vehículos a combustión, ya que este medio de transporte facilitó aún más las transacciones comerciales con el país. En suma, es posible afirmar que debido al ferrocarril y luego a la Ruta Panamericana Sur, la especialización productiva de Osorno y Llanquihue evolucionó fundamentalmente hacia la producción de trigo y la crianza de ganado y sus derivados, vale decir, los productos lácteos y la carne.

3. ORDENAMIENTO TERRITORIAL

3.1. Sistema de Asentamientos Humanos

El sistema de asentamientos humanos que predominaba en las regiones estudiadas hasta mediados del siglo XIX era el de los huilliche-mapuche, quienes conformaban un sistema de asentamientos rurales dispersos, estructurado en torno a las áreas de influencia de los caciques indígenas.

Los centros poblados de colonización más importantes eran Valdivia, que había sido refundada en el siglo XVII; Osorno, refundada a fines del siglo XVIII; el fuerte San José de Alcudia (Río Bueno), también de fines del siglo XVIII, La Unión y San Pablo denominada originalmente como Misión Tramalhue.

Por otra parte, en 1853 se había fundado Puerto Montt. Desde entonces, la colonización alemana del lago Llanquihue permitió el surgimiento de algunos asentamientos a su alrededor, como Puerto Varas, La Fábrica, Puerto Octay, Frutillar, que posibilitaron las comunicaciones fluviales y el comercio de la producción económica de las propiedades entregadas a los colonos.

La construcción del ferrocarril longitudinal sur modificó sustancialmente este incipiente ordenamiento urbano-regional. La línea férrea, que

no fue trazada por el antiguo camino de los españoles ni por la ruta de la colonización alemana, dio origen a numerosas poblaciones que en un principio estaban destinadas a "servir los intereses de la línea, como estaciones y proveedores de agua y carbón a las máquinas de los trenes, muchísimas se han convertido en poblaciones prósperas, valiéndose sin disputa de los recursos poderosos con que cuentan los campos de sus alrededores"⁶.

Entre 1895 y 1908 la vía férrea había originado hasta Osorno las siguientes poblaciones: Llastarria, Loncoche, La Paz, Lanco, Mailef, Mafil, Malpun, Antilhue, Purei, Collilelfu, Reumen, Paillaco, Pichirropulli, Los Conales, Rapaco, Caracol, Chacayal. Asimismo, al sur de Osorno se originaron, a partir de la construcción del ferrocarril, los siguientes centros poblados: Llagllue, Chauilco, Purranque, Copio, Corte Alto y Estación Frutillar⁷.

De esta manera, la nueva vía de comunicación modificó el sistema de asentamientos y de comunicaciones preexistente, impulsando la formación de algunos poblados en torno a las estaciones y la decadencia o estancamiento de aquellos que estaban fuera de esta vía de comunicación.

Es el caso de Puerto Octay, de gran dinamismo durante la segunda mitad del siglo XIX, que al quedar fuera de la línea del ferrocarril perdió su carácter de centro de enlace de las comunicaciones Osorno-Puerto Montt, vía Lago Llanquihue. Marginado de esta vía, paulatinamente perdió toda la importancia y el esplendor que había logrado en el pasado.

Un caso similar es el de Cancura, asentamiento declarado villa en 1893. Este poblado era un "puerto fluvial en el camino de Osorno a Puerto Octay", que no había "progresado mucho después de la construcción del ferrocarril, debido a que ha quedado semiaislado y a bastante distancia del vía férrea. Antiguamente, los viajes al sur se hacían necesariamente por vía Cancura"⁸.

Otro ejemplo es el de Riachuelo, situado sobre el camino de los españoles y que en 1891 era cabecera municipal. El trazado del ferrocarril se definió a una importante distancia de Riachuelo y a un kilómetro de Río Negro. Lo que interesa destacar es el destino de Riachuelo, que al ubicarse sobre el camino de los españoles tuvo un rápido desarrollo durante el siglo XIX. Sin embargo, durante el siglo XX perdió completamente su antiguo esplendor de villa y su rango de cabecera

⁶ Ovalle, Francisco (1911) p.13.

⁷ Ver capítulo sobre antecedentes demográficos.

⁸ Gerike, Hugo, Ernesto Manríquez y Rodolfo Thies (1920) p. 96.

⁵ Gerike, Hugo, Ernesto Manríquez y Rodolfo Thies (1920) p. 18.

municipal, siendo absorbida por la comuna de Río Negro, puesto que la escasa distancia de un kilómetro que separó a este pueblo de la línea férrea permitió su desarrollo durante el ciclo ferroviario.

Un caso de desarrollo urbano es el de Purranque, centro poblado originado en los años de la llegada del ferrocarril. Su ubicación central le permitió surgir y consolidarse como un asentamiento humano de importancia regional. En 1922, el periódico "El Faro de Llanquihue" expresaba así el crecimiento explosivo de Purranque: "No cabe duda que uno de los pueblos que más luego se ha levantado y ha progresado en los últimos años es Purranque, villa situada en la línea del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt y entre las estaciones de Río Negro y Corte Alto. El pueblo se sostiene de la industria maderera, crianza de animales y de la agricultura que se desarrolla en grande escala. Hay numerosísimas casas comerciales, vecinos y propietarios que se dedican a la feria y grandes negocios". Ratificando este desarrollo, en 1939 Purranque es nombrada cabecera de la comuna homónima por Ley N° 6.402.

En los años 1950-1960 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 y por lo tanto lo que hizo fue consolidar el ordenamiento del territorio y de los asentamientos humanos efectuados por la construcción de la línea del ferrocarril, salvo entre Osorno y Pichirropulli, donde la Panamericana se trazó de manera de integrar a Río Bueno y San Pablo y no a Trumao, que había perdido importancia a raíz de la decadencia del transporte fluvial.

3.2. Tenencia de la Tierra

En relación a los territorios estudiados, el Intendente de la Provincia de Valdivia José de Cavareda señalaba en 1834 que uno de los mayores problemas de las propiedades rurales era que "la venta de los terrenos de indios se hace por lo común cuando por la embriaguez han perdido el uso de la razón y la ebriedad se perpetúa entre ellos porque es el licor la moneda con que se les paga. De ahí resulta que cuando vuelven en sí se hallan con una escritura que los deja en la miseria y para vivir tienen que entregarse al robo y otros vicios"⁹.

En 1851 las irregularidades en la formación de las propiedades particulares en los departamentos

de Valdivia, La Unión y Osorno quedó en evidencia cuando el Agente de Colonización Vicente Pérez Rosales examinó los títulos de propiedad fraudulentos que exhibían los chilenos, que debió reconocer en 1855. No obstante, Pérez Rosales inició una política de "recuperación de tierras fiscales" cuyo resultado fue disponer, en 1868, de 320.000 hectáreas en la provincia de Llanquihue, en las cuales pudo instalar a los inmigrantes alemanes.

La colonización emprendida por el Estado originó un proceso de apropiación de tierra apoyado por el Código Civil dictado en 1854, que logró "que un extendido mecanismo de despojo se inaugure al permitir la separación de la propiedad de la tenencia material de la tierra"¹⁰. Para la inscripción de Títulos de Propiedad se creó el Conservador de Bienes Raíces en 1859. Esta institucionalidad dejó en clara desventaja a los huilliches en la defensa de sus territorios, puesto que estaban acostumbrados al sistema de tenencia y no conocían la oficina del Conservador donde se registraban las propiedades.

Durante las primeras décadas del siglo XX, precisamente por el mejoramiento definitivo de los medios de comunicación a través del ferrocarril, se incrementó aún más el interés por ocupar nuevas tierras. La compra fraudulenta siguió siendo uno de los mecanismos de despojo más utilizados. El engaño legal consistía en hacer firmar a los huilliches poderes y mandatos que luego eran inscritos como propiedad en los registros de Bienes Raíces. Posteriormente, se acudía a los tribunales para solicitar la orden judicial de desalojo de las tierras que, según inscripción en Bienes Raíces, no pertenecían a quienes la habitaban.

Por otra parte, el proceso de radicación indígena impulsado por el Estado de Chile mediante el otorgamiento de mercedes de tierras, permitió reducir las propiedades que habían sido otorgadas como Títulos de Comisario en el siglo XIX. Por ejemplo, en la zona de La Unión y Osorno, de las 300.000 hectáreas que habían sido reconocidas, los grupos indígenas lograron retener solamente 18.211 hectáreas.

La Ley de Propiedad Austral, dictada por el gobierno de Ibañez en 1931, permitió la consolidación de este proceso mediante la regularización y el reconocimiento de las compras fraudulentas. Las tierras habían adquirido gran valor a raíz de la construcción de la línea del ferrocarril longitudinal sur hasta Puerto Montt, puesto que este medio de transporte permitía una expedita y eficiente conexión de este territorio con los mercados de la zona central del país. Lo anterior esti-

⁹ Citado por Donoso y Velasco (1970)

¹⁰ Molina, Raúl (1992) p. 24.

muló fuertemente el desarrollo de las actividades silvoagropecuarias y el creciente interés por ocupar nuevas tierras.

De acuerdo al Censo Agropecuario de 1955, habían en la región 14.884 propiedades y solamente el 31% (4.584) eran superiores a 100 hectáreas, pero estas concentraban el 88% de la superficie agrícola. Es decir, en contrapartida, que el 69% (10.300) de los propietarios se repartía el 12% del suelo productivo.

En 1960 ya se había regularizado el problema de la propiedad de la tierra originado a raíz de la colonización de la región. Sólo subsistía alrededor de un 5% de la superficie agrícola ocupada sin títulos de propiedad, mientras que el 95% de las tierras estaba inscrita en los registros del Estado, proporcionando una estabilidad jurídica que contrasta con la época de la colonización.

3.3. Comunicaciones

Uno de los principales problemas que debieron enfrentar el Estado y los colonizadores de la región austral fue la construcción de vías de comunicación. La espesura del bosque y el desconocimiento de la geografía obligaron a invertir fuertes sumas de dinero en la apertura de caminos.

A mediados del siglo XIX la colonización alemana se centró hacia la Cordillera de los Andes junto al lago Llanquihue. Los esfuerzos del Estado por consolidar la colonización de la zona austral permitieron ciertos adelantos en materia de caminos. En 1851, Francisco Geisse inició la construcción del "Camino de los Alemanes", que con una extensión aproximada de 49 kilómetros unió los poblados de Osorno y Puerto Octay. Paralelamente, se inició la construcción de un camino que unió Puerto Varas y Puerto Montt.

La conexión entre Osorno y Puerto Montt a través de estas rutas y del Lago Llanquihue aseguró la salida de la producción regional y la llegada de productos foráneos. En 1891 se observaba un gran movimiento en Puerto Montt, donde "quincenalmente y por turno tocan este puerto los vapores que hacen el servicio de la costa del Pacífico, de la Pacific Steam Navigation Company y de la Sudamericana. Dos veces al mes tocan, asimismo, los vapores de la compañía alemana Kosmos, comunicando este puerto con el de Hamburgo"¹¹.

Sin embargo, el trayecto era largo y agotador. En 1910 un relato señalaba que "la vía Osorno y Octay imponía el tormento de seis horas a caballo por caminos detestables, la cansada travesía por el lago Llanquihue de ocho horas en el vapor Cla-

ra y luego tres horas en coche". Total 17 horas, mientras que en 1913 con el ferrocarril el recorrido entre Antihue y Puerto Montt tomaba sólo 7 horas, entre las 9:50 de la mañana y las 4:45 de la tarde¹².

Por otra parte, la producción regional también podía ser transportada a través del puerto de Trumao en el río Bueno. Durante el siglo XIX, la navegación de este río y sus afluentes el Pilmaiquén y el Rahue con destino al puerto de Corral, permitió el desarrollo de La Unión, que se ha consolidado como una ciudad intermedia en la región hasta la actualidad y Río Bueno, donde todavía en la década de 1950 llegaban pequeñas embarcaciones a vapor¹³.

Para la ciudad de Osorno la navegación fluvial también fue un medio de transporte fundamental. A fines de siglo XIX el río Rahue era navegado con destino al río Bueno por los vapores osorninos Rahue, Río Negro, Damas, Osorno y Río Bueno. Así, en 1899, Marcial Cordovez señalaba optimista que "hoy por hoy (el ferrocarril) no es esta una necesidad muy apremiante por razón de que las vías fluviales, que son numerosas, pueden reemplazarlas convenientemente"¹⁴.

En suma, durante la segunda mitad del siglo XIX la navegación de lagos y ríos fue una vía de comunicación importante, que en buena medida permitió el surgimiento de centros poblados y la permanencia de los colonos en la zona, puesto que incentivaron las relaciones comerciales y por lo tanto la demanda y producción.

No obstante, las limitaciones de la navegación se hicieron sentir por las dificultades que imponía para el intercambio fluido de la producción alcanzada por la región. En 1875, un habitante de la ciudad de Osorno resumía así las necesidades del departamento: "vías más cómodas de comunicación y nada más le falta a esta privilegiada y hermosa localidad para que asegure el progreso, mayor desarrollo de todos los ramos del comercio, industria y agricultura, y sea así más completa la felicidad de sus moradores. Venga el ferrocarril de Valdivia a esta ciudad y prorrumpiremos todos en unánime voz: se aseguró la felicidad de Osorno, alabada sea la Providencia"¹⁵.

En 1895 se construyó una línea local de ferrocarril desde Pichirropulli a Osorno con Trumao como puerto de salida, que generó buenas expectativas sobre el futuro económico de esa zona. A juicio de Julio Mansoulet, cronista de la época, "la nueva red de acero fomentará, si cabe, más

¹² Revista del Pacífico. 1913. Citado por Velázquez, Juan Carlos S.F.

¹³ Geografía Económica de Chile. CORFO. 1960.

¹⁴ Cordovez, Marcial (1899).

¹⁵ Fuchslocher, Carlos. (1876).

¹¹ Mansoulet, Julio (1897).

que a la fecha el activísimo comercio e intercambio de productos que hoy se efectúa por la vía marítima y fluvial de Trumag y Corral"¹⁶.

En 1906 este ramal se unió con el ferrocarril longitudinal y, en 1913, se conectó el tramo Osorno-Puerto Montt, integrándose toda la región con el resto del país. Entonces, la necesidad de acceder a la línea férrea, con el objetivo de comerciar en forma más expedita y eficiente la producción de los latifundios, era evidente e incentivó la construcción de caminos que permitieron la conexión de los diversos puntos del territorio con este medio de comunicación.

El paso de los años implicó la paulatina formación de una red de caminos que desembocaban en las distintas estaciones de ferrocarril. En los tramos en que la línea férrea se construyó entre el camino de la cordillera de la costa y el camino de los alemanes surgieron vías que conectaron las antiguas rutas, su productividad y su sistema de asentamientos humanos, con este medio de transporte.

Hacia 1960, a pesar del creciente embancamiento de los ríos, todavía surcaban vapores por los ríos Valdivia, Bueno y Maullín. Sin embargo, la construcción de una red de caminos, el ferrocarril y sus ramales a Panguipulli, Riñihue, Lago Ranco y Maullín terminaron por desbaratar la importancia de la navegación de fluvial como medio de comunicación. Sólo se mantuvo la navegación lacustre en función de comunicar algunos lugares que en esa época permanecían marginados de las rutas terrestres.

En este período, el ferrocarril seguía siendo el principal medio de transporte en la región, ya que aseguraba el intercambio económico con los núcleos urbanos del centro del país. Posteriormente la construcción de la Carretera Panamericana no modificó mayormente la estructura de vías de transporte y el ordenamiento territorial originado a partir del trazado de la línea del ferrocarril, ya que se construyó siguiendo de cerca la vía férrea.

4. CONCLUSIONES

Respecto del ordenamiento del territorio en Osorno y Llanquihue es posible afirmar que la construcción del ferrocarril, junto con modificar los sistemas de transporte regionales, impactó decisivamente en la estructura del sistema urbano regional que se estaba formando en uno de los territorios más despoblados del país en el siglo XIX.

Las localidades relacionadas con la ruta de los españoles junto a la Cordillera de la Costa, como Riachuelo y con el camino de los alemanes, junto a los Andes, como Cancura y Octay, perdieron centralidad respecto de la nueva vía de transporte, por lo que sufrieron un proceso de estancamiento durante el ciclo ferroviario.

Paralelamente, surgieron y/o se consolidaron una serie de centros poblados en torno a las estaciones de ferrocarril, algunos de los cuales alcanzaron un importante desarrollo urbano a partir de la accesibilidad que les otorgaba esta vía de comunicación. Tal es el caso de Loncoche, Paillaco, Los Lagos, Río Negro, Purranque y Estación Frutillar.

La construcción de la Panamericana tuvo un efecto menor en la medida que su trazado siguió de cerca la línea férrea, consolidando el ordenamiento del territorio originado a partir del ferrocarril y sus estaciones, salvo entre Pichirropulli y Osorno, donde el trazado se acercó a San Pablo en vez de al puerto fluvial de Trumao, que había perdido importancia por la decadencia de la navegación del río Bueno.

Respecto de las actividades económicas, el ferrocarril fue uno de los factores que determinó la transformación productiva de los territorios estudiados durante las primeras décadas del siglo XX. Esta se caracterizó por la decadencia de la industria local del siglo XIX, basada en las curtiembres y en las fábricas de cervezas y alcoholes y por el surgimiento de actividades relacionadas con la producción de cereales y derivados del ganado bovino demandados desde el centro del país. De este modo, aparecieron en las ciudades las ferias ganaderas y las industrias de productos lácteos.

Asimismo, la colonización y posteriormente la integración terrestre con el resto de Chile a raíz del ferrocarril dieron más valor a las propiedades rurales, originándose un proceso de apropiación que concluyó con el predominio del latifundio en los mejores suelos del territorio estudiado.

Finalmente, cabe señalar que, respecto del paisaje original de los territorios estudiados, el ferrocarril fue uno de los factores relevantes que intensificó la destrucción de sus bosques que, de cubrir prácticamente toda la región, sólo siguió siendo visible en los sectores cordilleranos hacia 1960.

BIBLIOGRAFIA

- ASTABURUAGA, FRANCISCO SOLANO (1867): Geografía de la República de Chile. D. Appleton & Cía, Nueva York.
- BLANCPAIN, JEAN-PIERRE, 1989: Los alemanes en Chile. Editorial Hachette, Santiago de Chile.

¹⁶ Mansoulet, Julio (1897).

- CORDOVEZ, MARCIAL (1899): La provincia de Valdivia. En: Revista de Chile. Vol III. Santiago de Chile.
- CORFO (1962): Geografía Económica de Chile. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.
- D. DEL S. (1861): Colonia de Llanquihue. En: Revista del Pacífico. Valparaíso.
- DONOSO, RICARDO Y FANOR VELASCO (1970): La propiedad austral. ICIRA. Santiago de Chile.
- ESCOBAR, JUAN (1992): Osorno, testimonios de su pasado. Impresur Ediciones, Osorno. 1992.
- ESPINOZA, ENRIQUE (1897): Geografía descriptiva de la República de Chile. Imprenta y Encuadernación Barcelona, Santiago de Chile.
- FUSCHLOCHER, CARLOS (1876): Departamento de Osorno. En: Revista Chilena, Tomo III, Santiago de Chile.
- GERIKE, HUGO, ERNESTO MANRIQUEZ Y RODOLFO THIES (1920): Turismo en las provincias australes de Chile. Imprenta "The South Pacific Mail". Valparaíso.
- GUARDA, GABRIEL, O.S.B. (1982): Cartografía de la colonización alemana. 1846-1872. Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- HELD, EMILIO (1981): Cien años de navegación en el Lago Llanquihue, 1852-1952. Alfabetá Impresores, Santiago de Chile.
- KINZEL, ENRIQUE Y BERNARDO HORN (1983): Puerto Varas 130 años de historia, 1852-1983. Imprenta y Librería Horn, Puerto Varas.
- VARIOS AUTORES (1943): Libro de la Provincia de Llanquihue. Editado por el Comité de Defensa y Adelanto Regional de Puerto Montt. Puerto Montt.
- MANSOULET, JULIO (1897): Guía crónica general de la zona austral de la República de Chile. Imprenta del Sur, Concepción.
- MOLINA, RAUL (1992): Los mecanismos de despojo del territorio Huilliche Mapuche de Osorno. En: Comunidades Indígenas. Universidad de Santiago, Santiago de Chile.
- OVALLE, FRANCISCO: Por el sur de Chile. Breve estudio sobre el desarrollo general de las poblaciones situadas a las orillas del camino de hierro que une las ciudades de Osorno y Temuco. Imprenta La Ilustración, Santiago de Chile. 1912.
- PERALTA, GABRIEL (1991): Historia económica y urbana de Osorno. Impresur Ediciones, Osorno.
- VELAZQUEZ, JUAN CARLOS, S/F: Puerto Montt hace cien años. En Museo Juan Pablo II de Puerto Montt.