

# Reseña Histórica

La cuenca del Lago Llanquihue es una zona poseedora de un vasto patrimonio natural y cultural. Históricamente, ha sido poblada por tres vertientes culturales, en primer lugar los pueblos originarios de la región (Huilliches, Cuncos, Puelches y Mapuches), los colonos de origen Español y posteriormente los colonos Alemanes, cuya influencia se refleja principalmente en la singularidad de su patrimonio arquitectónico. Esta reseña histórica tiene como objetivo contextualizar el lugar y el tiempo donde emerge la figura del galpón y dilucidar qué lo constituye como un elemento representativo de la cultura local.

Los galpones aparecen alrededor del lago Llanquihue aproximadamente en 1860 durante la colonización Alemana, proceso que se inicia en 1850 en difíciles condiciones debido a las dificultades propias del terreno y las exigencias de supervivencia en el lugar, es por esto que los sectores más altos alrededor del lago Llanquihue empiezan a ser poblados. En 1857, tras la llegada de las embarcaciones Caesar y Helene se fundan El Frutillar, Los Bajos y Punta Larga, y ese mismo año se elabora el primer plano del Lago Llanquihue donde figuran las subdivisiones de terrenos entregados a los colonos.

Esto explica que en la década de 1860 aparezcan en los sectores aledaños al lago construcciones de madera y galpones de gran escala concebidos como espacios multifuncionales para satisfacer las necesidades de protección de animales e insumos agrarios. Hacia 1880 el manejo de los recursos naturales es impulsado por la llegada de la maquinaria agrícola, este avance se traduce en la aparición de los primeros aserraderos, molinos y mueblerías de la zona, todos construidos al interior de los galpones. Esto revela que una de las principales características del galpón es su capacidad de adaptarse y evolucionar constructivamente de acuerdo con los avances tecnológicos y las necesidades de la industria.

Otro aspecto relevante es la relación de los galpones con la historia vial del Lago Llanquihue. Entre 1850 y 1950 la principal forma de desplazamiento y comunicación era a través del lago, de modo que tanto la exportación e importación de productos y materias primas eran realizadas por vía acuática, se trataba de un intercambio comercial que también generaba un flujo de especies y mano de obra provenientes de otros sectores de la región.

Este factor determinó el emplazamiento de los galpones y su morfología, por ejemplo, la necesidad de transportar productos y materias primas explica el aprovechamiento de la inclinación topográfica de las laderas del lago y la proximidad de los inmuebles a las riveras y muelles. Así el galpón se constituye en un elemento clave en el desarrollo industrial de la zona, pues organiza los procesos de producción utilizando la topografía natural de la cuenca del lago. Con el tiempo las redes viales terrestres se convirtieron en una opción para el transporte, por medio de carretas y los primeros automóviles, más aun, en 1910 comienza a construirse la prolongación de la línea de Ferrocarriles del Estado hasta Puerto Montt, obra que concluiría en 1913 con la llegada del primer ferrocarril a la Estación de Frutillar



*Trabajadores en el aserradero (Araucario) antes de la guerra.*

Retrato de un grupo de trabajadores (Biblioteca y Archivo Histórico Emilio Held Winkler-Liga-Chileno-Alemana)

Alto. La llegada del tren modificó la organización geográfica de la cuenca del Llanquihue, desplazando la actividad económica del lago y creando nuevos asentamientos humanos (Frutillar Alto, Casma y Pellines) que se sitúan como nuevos centros de producción industrial.

Un hecho paradigmático para la historia industrial de la región y del galpón como su elemento característico, es la fundación en 1934 de la CAFRA (Cooperativa Agrícola Frutillar Alto), para la cual se construyó un galpón de seis pisos. Además de impulsar el desarrollo económico e industrial de la zona, esta cooperativa y su infraestructura se transformaron en un símbolo del trabajo en la región, pero su aparición también significó el fin de la producción ligada a la cuenca del lago y el transporte marítimo.

Hacia 1942 se inauguró el primer camino que dio la vuelta al Lago Llanquihue y en la década de 1950 aparece en la región la primera red caminera reforzada, que permite extraer toda la producción agrícola y maderera por vía terrestre. Estos hechos terminan con el transporte de productos a través el Lago y con esto, la mayoría de los galpones pasan a ser utilizados casi exclusivamente para uso agrario.

Después del terremoto de 1960 un número importante de galpones construidos en el siglo XIX se derrumbó o fue intervenido con nuevos materiales. Estas intervenciones coinciden con la llegada de nuevos materiales de construcción, como el concreto y el hormigón, así es como a partir de 1960 los galpones combinan materiales industriales, como el concreto, con la madera. Debemos también mencionar que los galpones estudiados datan de 1860 y sobrevivieron al terremoto de 1960, es decir, se trata de construcciones que tienen más de 150 años. Y es por esta razón que el objetivo principal de esta investigación es dar a conocer la existencia y valor patrimonial de los galpones del lago Llanquihue y, al mismo tiempo, generar instancias que promuevan su cuidado y conservación.



Aserradero La Bodega (Biblioteca y Archivo Histórico Emilio Held Winkler-Liga-Chileno-Alemana)

## Bibliografía

Almonacid, Fabián (1998) El desarrollo de la propiedad rural en las provincias de Valdivia y Llanquihue, 1850-1920, en Revista Austral de Ciencias Sociales n 2. Enero, Agosto 1998.

Held Winkler, Emilio (1981) Cien años de Navegación en el Lago Llanquihue, ed. Talleres Alfabetas Impresores, Santiago.

Held Winkler, Emilio (1986) Ensayo Histórico de la comuna de Pto Octay, Ed. Instituto Geográfico Militar.

Liga Chileno Alemana (1950) Los Alemanes en Chile en su primer centenario, Ed LChA.

Pérez Rosales, Vicente (1870) La Colonia de Llanquihue, su origen, y su estado actual y medios de impulsar su progreso. Imprenta La Libertad.

Jorge Weil (2002) Frutillar pasado y presente, Ed. U. Austral de Chile.

Gabriel Guarda (1995) La Tradición de la Madera, Ed. Universidad Católica de Chile

Gabriel Guarda (1978) Historia Urbana del Reino de Chile, Ed. Universitaria

Lorenzo Berg Costa (2003) Restauración de Iglesias de Chiloé, Ed. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, U. de Chile; Facultad de Arquitectura y Urbanismo, U. de Los Lagos