



**UNIVERSIDAD DE VALPARAISO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
CARRERA GESTIÓN EN TURISMO Y CULTURA**

**“PROPUESTA DE DESARROLLO Y FACTIBILIDAD DE CONSTRUCCIÓN  
DE UN NAVÍO TIPO GALEÓN PARA EL DESARROLLO Y PUESTA EN  
VALOR DEL TURISMO FLUVIAL DE LA COMUNA DE CORRAL Y  
ENTORNO PATRIMONIAL”**

ALUMNO: SAMUEL DAVID BASCUÑÁN SÁNCHEZ  
PROFESORA GUÍA: MACARENA FRUTOS LAZZARO

PROYECTO DE TITULO PARA OPTAR AL TITULO PROFESIONAL DE  
ADMINISTRADOR TURISTICO CULTURAL

**2015**

*Dedicatoria*

*Quiero agradecer en el alma y con el corazón a todos quienes han sido los faroles en el camino de mi vida, sin embargo solo tengo unas líneas.*

*A la familia hermosa que me ha regalado Dios, haciéndome un hombre rico en amor, fraternidad y valores. Dios los bendiga Padre y Madre, Hermano y Hermana.*

*A la Familia que el destino ha puesto en mi camino, y en mi corazón Franco, Jorge y Sergio; Azaron, Fesk y Sefirot. Mis hermanos de la Vida.*

*A tí mi amada, dueña de mi corazón, con quien he aprendido que el lugar más hermoso de una montaña, es al que se llega juntos...e amo Marcela P.M*

*A mi Hijo precioso, con el que espero navegar algún día.*

*A mis compañeros de Universidad y amigos que me apoyaron en el transcurso de la carrera Raquel, German y Gero, estaré eternamente agradecido.*

*A mi gran amiga, que como tu existen pocas personas en la tierra, Thiare Molina.*

*A ti viejo amigo, que lo que unió el anime, no lo separen los derechos de autor, grande Pedro.*

*A todos ellos y de Corazón*

*Muchas Gracias.....*

## **Agradecimientos**

Primero que todo, agradecer a mis padres, que del fruto de su sacrificio, emergieron tres criaturas llenas de valores y agradecidas de lo maravillosos que han sido como padres, mis eternos respetos amor y cariño para ustedes.

A mi hermano y hermana, que siempre hemos estado ahí para los tres, y espero que así siga siendo siempre. Gracias por todo su apoyo incondicional, su amor, comprensión y paciencia que han tenido con migo siempre.

A mis hermanos de vida, quienes han sido un farol ante la sombra de la malicie de la humanidad, Franco, Jorge y Sergio.

A mi Profesora Guía Macarena Frutos Lazo que siempre tuvo fe en la iniciativa que se presenta en esta tesis.

Al Profesor Raúl Duvauchelle por su gentileza y siempre buena disposición con sus alumnos,

A la Ilustre Municipalidad de Corral y a los funcionarios de su Oficina de Turismo, en especial a Don Marcelo de la Rosa, su apoyo simpatía y buena voluntad, fue fundamental en el desarrollo de esta tesis.

A todo el cuerpo docente de GTC que todos los años se esfuerzan en preparar a los mejores profesionales para los desafíos de una nueva sociedad.

CONTENIDO

RESUMEN .....	8
ABSTRACT.....	9
INTRODUCCION .....	10
CAPITULO I	
1 MARCO TEORICO .....	11
1. Marco conceptual.....	11
1.1 Definición de Cultura .....	11
1.2 Definición Identidad cultural.....	12
1.3 Definición Patrimonio cultural.....	12
1.4 Síntesis histórica de la “Ciudad de Valdivia” .....	13
1.4.1 Primera parte “Orígenes y Fundación” .....	13
1.4.2 Segunda parte “La Dominación Holandesa” .....	17
1.4.3 Tercera parte “La Dominación Española desde la Repoblación hasta la Independencia” .....	18
1.4.4 Cuarta parte “Fortalezas en la Bahía de Corral” .....	22
1.4.4.1 Funcionamiento estratégico de las fortalezas.....	23
1.4.4.2 Actores involucrados en la Toma de las Fortalezas.....	24
1.4.4.3 Ejército patriota.....	25
1.4.4.4 El asalto a las fortalezas de la Bahía de Corral.....	29
1.4.5 Valdivia fin de la ocupación realista, siglos XIX – XX .....	29
1.4.6 Valdivia, catástrofes .....	32
1.4.7 Valdivia-Corral, actualidad.....	33
1.5 Criterios Técnicos para la Proposición de un producto turístico.....	37
1.5.1 Criterios Naturales.....	38
1.5.2 Criterios Culturales.....	38
1.5.3 Criterios económicos financieros.....	38
1.5.4 Criterios legales.....	39
1.5.5 Criterios de Mercado.....	39

1.5.6 Patrimonio Turístico.....	39
1.5.7 Componente Producto Turístico Integrado.....	40
1.6 Zona costera y fluvial.....	40
1.6.1 Ley de zonas fluviales y costeras.....	42
1.6.2 Recursos costeros y fluviales.....	43
1.6.3 Tipos de embarcaciones en la Región de los Ríos.....	44
1.7 Tipos de Turismo en la Región de los Ríos.....	45
1.8 Entes Gubernamentales.....	47
1.9 Aliados Estratégicos.....	47
1.10 PLADECO Corral.....	48
1.11 Estudios de casos comparativos.....	49
1.11.1 Casos comparativos internacionales.....	49
1.11.2 Casos comparativos nacionales.....	51
1.11.3 Análisis de casos comparativos.....	54

## CAPITULO II: FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO

2.1 Justificación.....	58
2.2 Objetivo General.....	58
2.3 Objetivos Específicos.....	58
2.4 Misión.....	59
2.5 Visión.....	59
2.6 Metodología.....	59
2.7 Encuestas.....	60
2.7.1 Análisis de las encuestas.....	60
2.7.2 Encuestas Turistas.....	61
2.7.3 Encuestas Residentes.....	67
2.7.4 Conclusión encuestas.....	74

## CAPITULO III: DESARROLLO DEL PROYECTO

3.1 Desarrollo y Presentación del Proyecto.....	76
3.2 Infraestructura Cultural, La Propuesta de Navío como plataforma de desarrollo Turístico Cultural.....	78

3.2.1	Objetivos Específicos.....	78
3.2.1.1	Objetivo 1.....	78
3.2.1.2	Objetivo 2.....	78
3.2.1.3	Objetivo 3.....	79
3.3	Ubicación del proyecto. ....	84
3.4	Rutas seleccionadas.....	85
3.5	Dinámica de funcionamiento del “Galeón Corraleño” .....	87
3.6	Análisis estratégico.....	87
3.6.1	Análisis FODA.....	88
3.6.2	Análisis del sector.....	89
3.6.3	Análisis de las 5 fuerzas de Porter.....	90
3.6.4	Conclusiones análisis estratégicos.....	91
3.7	Ventajas competitivas.....	92
3.7.1	Distingos competitivos.....	92
3.8	Mercado.....	92
3.8.1	Mercado objetivo.....	92
3.8.2	Segmentos de mercado.....	93
3.8.3	Cuantificación de la demanda efectiva.....	95
3.9	Lineamientos estratégicos del proyecto “Galeón Corraleño” .....	97
3.9.1	Líneas de acción.....	98
3.9.2	Identificación y descripción de los agentes que intervienen en el proyecto.....	100
3.9.3	Espacios para acciones principales del “Galeón Corraleño” .....	100
3.9.4	Acciones complementarias.....	100
3.10	Beneficiarios.....	101
3.11	Alcances del Proyecto.....	103
<b>CAPITULO IV Estudio Financiero</b>		
4.1	Inversión Inicial.....	105
4.1.1	Plan arquitectónico.....	105
4.1.2	Obras previas.....	105
4.1.3	Construcción nueva “Galeon Corraleño”.....	106
4.1.4	Terminaciones .....	106

4.1.5 Obra Complementaria, Material de Promocion.....	107
4.1.6 Total Inversión Fija.....	107
4.1.7 Carta Gantt de Plan arquitectónico.....	108
4.2 Costos fijos.....	109
4.2.1 Remuneraciones.....	109
4.2.2 Insumos/gastos servicios básicos.....	110
4.2.3 Total Costos Fijos.....	110
4.3 Costos variables: Costos operacionales.....	110
4.3.1 Total Costos Variables.....	111
4.4 Fuentes de financiamiento.....	110
4.4.1 Ingresos .....	112
4.5. Flujo de Ingresos y Costos. ....	113
Conclusiones.....	116
Propuestas de proyectos futuros.....	117
Anexos.....	118

## Resumen

La Región de los Ríos, según cifras oficiales de Sernatur año 2015, está posicionada en primer lugar como la más visitada del país. La ciudad de Valdivia y Corral, figuran entre los destinos más visitados. Es por esto, que innovar y ofrecer alternativas de productos y servicios turísticos al visitante, es fundamental para una región que se encuentra en crecimiento, y que mantiene al turismo como un eje fundamental en la economía.

El Análisis de Factibilidad de la Construcción de un Navío con características del siglo XII, nace como una iniciativa de fomento al turismo sustentable y de impulso económico para la Ciudad de Corral. El estudio de implementación de este producto turístico, contemplará los perjuicios, beneficios de la implementación de un proyecto de estas características, sin precedentes en la región, que busca crear una embarcación que opere como museo flotante, que además efectúe viajes y recorridos turísticos en temporadas estivales.

El análisis mencionado, contempla determinar si el modelo presentado es autosustentable y aceptado por la comunidad que recibirá a este navío en sus aguas.

*Palabras claves: Corral, Turismo, Autosustentable, Navío,*

## ABSTRACT

The Región de los Ríos, figures in the first place, by Sernatur 2015, as the most visited in the country.

Valdivia and Corral, figures the most visited destination. For that reason, to innovate and offer alternative products and tourism services to visitors it's essential for a growing region, that keeps tourism as the linchpin in the economy.

Feasibility Analysis of Construction of a ship with characteristics of the twelfth century, It born as an initiative to promote sustainable tourism and economic boost for the city of Corral.

The study of implementation of this tourist product contemplate the damage and benefits of implementing a project of this nature, unprecedented in the region, which seeks to create a ship that operates as a floating museum, also made trips and tours in summer seasons .

The above analysis contemplates whether the presented model is self-sustaining and accepted by the community that will receive this vessel in its waters.

*Key Word: Corral, Tourism, self-supporting, ship*

## INTRODUCCIÓN

No es extraño observar modelos económicos regionales, que contemplan a la actividad turística como una mera ocupación recreacional, considerándola como un aporte insuficiente a la labor económica local. En algunos casos ha sido fomentada, solo como parte de un mal organizado plan de desarrollo, en tiempos de campaña política.

Sin embargo, son pocas las ciudades que mantienen un sistema coordinado de integración de actividades turísticas, en el que la autoridad regional trabaje en conjunto con la comunidad, y los empresarios locales, para ofrecer productos y servicios de calidad a los visitantes, para que así, se considere al turismo como un pilar de la economía regional

Es la Región de los Ríos, la que ostenta el primer lugar en el desarrollo de la actividad turística como fundamental en el desarrollo local, posicionándose entre los principales atractivos nacionales y sudamericanos.

Las principales características, que con el tiempo han convertido a la región en un destino importante en materia de turismo, son atributos tales como la naturaleza especial valdiviana, que llenan de color verde y aguas cristalinas a la región; el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural, que combinan una herencia arquitectónica del siglo XII, junto a su Sistema de Fuertes; herencia industrial y cultural alemana, los que se pueden contemplar en toda región; la herencia huilliche, la cual ha sobrevivido gracias a las comunidades indígenas; además a su sistema único de redes fluviales, que permiten desarrollar actividades de navegación únicas en el país.

Sin embargo a pesar de manejar un modelo de turismo sustentable en la región, los proyectos industriales amenazan con eliminar parte de del patrimonio natural y cultural que hace tan característica a la región. Por lo que, el aumento de proyectos turísticos en la zona, aumenta la puesta en valor del patrimonio natural y cultural, fomentando la protección de estos espacios.

A pesar de que a nivel regional, La población ha aumentado explosivamente, en localidades como Corral, su población ha disminuido, principalmente, por falta de trabajo.

Este análisis de construcción de un navío con características del siglo XII como producto turístico sustentable, examina la aceptación de este mismo por los residentes si existe la disposición de trabajar en conjunto, para así, presentar este producto como un nuevo complemento a la actividad turística corralesna, junto a la comunidad.

Para realizar una mejor comprensión del proyecto a realizar, es necesario conocer algunos conceptos claves que nos guiarán en el proceso de creación, desarrollo y fundamentación del mismo, así como es crucial entender el transcurso histórico y geográfico de las ciudades involucradas que impactarán de lleno en su cultura y patrimonio. Para esto revisaremos la bibliografía existente relacionada al tema a tratar, por otra parte se debe conocer las políticas culturales a nivel nacional y regional que se encuentran establecidas, las que en conjunto constituyen las directrices para el buen diseño y posterior ejecución del proyecto creado.

## **1 Marco Conceptual**

El marco conceptual de este proyecto nos dictará las primeras directrices que nos guiarán en el proceso de análisis de factibilidad del producto que se pretende emplear en la zona fluvial de la ciudad de Valdivia y Corral, debido a que es fundamental conocer los conceptos claves relacionados con la creación de proyectos, estudios ligados a la cultura y el turismo de un país, además de conocer el contexto en el que se pretenden desarrollar, pues estos conceptos establecen las bases para un diseño efectivo y lo más cercano a la realidad. Es por esto que se procederá a definir lo que es Cultura, Identidad Cultural, Patrimonio y sintetizar la historia de las ciudades principales que cobijarán el resultado de los estudios y proyectos que se desarrollen.

### **1.1 Definición de Cultura**

Este concepto posee múltiples definiciones, ya que, estas se encuentran establecidas según el contexto en que se empleen, es por esto que la definición que se utilizara en este proyecto es la establecida por UNESCO organismo el cual define como:

*“En su sentido más amplio, la cultura puede considerarse actualmente como el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o un grupo social. Ella 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, y que la cultura da al hombre la capacidad de reflexionar sobre sí mismo. Es ella la que hace de nosotros seres específicamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. A través de ella discernimos los valores y efectuamos opciones. A través de ella el hombre se expresa, toma conciencia de sí mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca incansablemente nuevas significaciones, y crea obras que lo trascienden.” (UNESCO, 1982)*

En otras palabras, podemos establecer que Cultura es toda aquella acción que el hombre realiza en el transcurso de su vida y que lo definen como un individuo con la capacidad de crear nuevas cosas, innovar aquellas que ya se encuentran creadas, relacionarse con otros seres humanos con diferentes creencias y valores, diferentes características físicas, los cuales hablan diversos idiomas y con una concepción del lenguaje distinto el que se encuentra determinado en la mayoría de los casos por su ubicación geográfica.

## 1.2 Definición de Identidad Cultural

Este concepto es importante de destacar, pues a través de éste, el ser humano puede identificarse como miembro de una sociedad con tradiciones, valores y creencias únicas e irremplazables, por lo que todas las manifestaciones culturales que el ser humano desarrolló, son dignas de respetar y resguardar para que las futuras generaciones las conozcan.

UNESCO en su Declaración Universal sobre la Identidad Cultural en su art.3 ha definido este concepto como “...Una riqueza que dinamiza las posibilidades de realización de la especie humana, al movilizar a cada pueblo y a cada grupo para nutrirse de su pasado y acoger los aportes externos compatibles con su idiosincrasia y continuar así el proceso de su propia creación.” (UNESCO, 1982), es por esto, que preservar todos los elementos que el hombre ha ido creando en el transcurso de los años es importante, así como también el salvaguardar las tradiciones de una sociedad que se encuentra en constante evolución y por ende, contar con un organismo encargado de conservar y resguardar esta historia es importante, ya que, es esa historia y sus elementos los que nos identifican como una sociedad.

## 1.3 Definición de Patrimonio Cultural

La definición de Patrimonio Cultural comienza a surgir a partir del siglo XVII durante la Revolución Francesa, donde queda establecido que “El Patrimonio se reconoce por el hecho de que su pérdida constituye un sacrificio y su conservación supone sacrificios” (Mairesse, 2010), esta definición, en un principio queda vinculada a los bienes inmuebles, puesto que la concepción de Patrimonio que se poseía hasta ese momento, estaba ligada a los bienes gananciales que posee una persona, que al momento de morir su descendencia lo hereda y así sucesivamente generación tras generación. Es por esto que esta conceptualización se encuentra ligada al concepto de monumento debido a su significancia, el que puede ser conmemorativo de algún hecho histórico relevante para la sociedad, alguna manifestación o creación del hombre con independencia de su significado o destino originario. Esta definición es ampliada por UNESCO en su Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial donde queda estipulado que:

*“Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.” (UNESCO, 1972)*

Esta descripción, se limita al Patrimonio Material y Natural que existía hasta ese momento, pero luego esta definición se amplía integrando lo que se conoce como Patrimonio Inmaterial, el cual se encuentra determinado por el conjunto de testimonios materiales del hombre y de su entorno, es decir toda manifestación folclórica, científica e industrial queda integrada a esta definición, en consecuencia podemos establecer que Patrimonio es “...todo objeto o conjunto, material o inmaterial, reconocido y apropiado colectivamente por su valor de testimonio y de memoria

*histórica, merecedor de ser protegido, conservado y puesto en valor” (Mairesse, 2010). Sin límite de tiempo ni lugar de obtención de este ya sea que estos hayan sido heredados o reunidos y conservados para ser transmitidos a las generaciones futuras para su conocimiento y estudio.*

*Por otra parte la DIBAM ha establecido como definición de Patrimonio al “...conjunto de bienes tangibles, intangibles, naturales que forman parte de prácticas sociales, a los que se les atribuyen valores a ser transmitidos y resignificados, de una época a otra, o de una generación a las siguientes. Así, un objeto se transforma en patrimonio o bien cultural, o deja de serlo, mediante un proceso y/o cuando alguien --individuo o colectividad--, afirma su nueva condición.” (DIBAM, 2005)*

En consecuencia podemos establecer que todos los objetos que un museo resguarda, conserva y protege, son huellas de nuestros antepasados que en su conjunto nos relata pequeños fragmentos de la historia y de cómo la sociedad ha ido evolucionando hasta el día de hoy, por lo que estos utensilios representan un concepto que nos permite desarrollar el pensamiento y la imaginación de una vida anterior que nos permite fijar los cimientos para mejorar la que viene.

#### **1.4 Síntesis histórica de la Ciudad de Valdivia**

En el año 1552 emerge esta ciudad, siendo la cuarta más antigua de Chile, luego de Santiago, Concepción y La Serena. Fundada por Don Pedro de Valdivia, bajo el nombre de “Santa María la Blanca de Valdivia”.

La ubicación geográfica corresponde al hemisferio sur de América, a 39°48’30” S de latitud y 73°14’30” O de longitud, a 841,24 km de Santiago. Está emplazada en la confluencia de los ríos Calle-Calle, Valdivia - Cau-Cau y Cruces, y se encuentra a 15 km de la bahía de Corral.

Desde la fundación de la Ciudad de Valdivia, se han registrado diversos sucesos que han ido formando su historia. En casi cinco siglos, la ciudad ha sido lugar de un maremoto, una completa destrucción y saqueo, nueve incendios y tres terremotos, siendo uno el de mayor intensidad registrado en la historia. Continuación la historia se ha dividido en cuatro partes, cada una de las cuales representa un ciclo perfectamente individualizado en sus características externas e internas.

La información compilada en esta parte del capítulo, es parte de la investigación realizada en terreno, con información extraída de las bibliotecas municipales y material del sitio “Memoria Chilena”, el cual ha sido compilado para redactar los momentos más importantes de la historia de ambas ciudades, en vista de que la historia de Valdivia y Corral, son parte del contexto que sustenta al proyecto, resultando ilógico no realizar un breve estudio en cualquier proyecto de esta índole.

##### **1.4.1 Primera Parte “Orígenes y Fundación”**

La concesión de territorio hecha por Pedro de Valdivia el 23 de Abril de 1547, bajo el mandato del Virrey Pedro de La Gasca, se extendía desde Copiapó hasta el grado 41 de latitud Austral y desde el mar al Sur, cien leguas hacia el Oriente. En la necesidad de saber el verdadero valor de las tierras que a él se le encomendaban y la imposibilidad de realizar un reconocimiento

inmediato por tierra, ideó y llevo al cabo una expedición marítima que evitaría las insurrecciones y enfrentamientos con los “Naturales” (indígenas locales) logrando un reconocimiento de la costa y de sus poblaciones inmediatas. La fuerza de esta expedición nacía en la necesidad de llegar cuanto antes a la conquista del territorio de Magallanes.

Juan Bautista Pastene fue el hombre que reunía todas las características necesarias para realizar tal hazaña, por lo que fue nombrado Teniente Capitán General, y más tarde recibiría instrucciones por parte del Gobernador para zarpar desde Valparaíso en la expedición compuesta por dos naves, la “San Pedro” y el “Santiagoillo”

El 17 de septiembre de 1544 tocaron tierra en el primer puerto que bautizaron con el nombre de “San Pedro” tomando consigo cuatro de los doce nativos que se encontraban presentes al momento del desembarco, además de dejar en tierra los simbolismos representativos de la colonización y realizar un ceremonial, en el que se leía un acta anunciando la soberanía de este territorio. La posición de éste incluía las comarcas vecinas, y hacía casi inútil la repetición del ceremonial, sin embargo la misma operación se repitió en los puertos que se descubrían después de éste.

El Capitán Juan Bautista, se embarcó nuevamente alzando vela con los caciques y “naturales” que habían tomado, navegando por la costa hasta llegar a un gran río que en lengua nativa lo llamaban Ainilebo, y junto a éste, un gran pueblo de nativos llamado Ainil, con lo que a su llegada bautizó en el nombre de la Corona como el Río y Puerto de Valdivia.

De esta forma lo narró el conquistador Jerónimo de Alderete que formaba parte de la tripulación en sus crónicas.

*“Desde la mar, el dicho Jerónimo de Alderete dijo que tomaba y tomó posesión de aquella tierra y provincia, por Santa María y por el dicho señor Gobernador Pedro de Valdivia en su nombre y de la isla que cerca de allí vimos, que se llamaba Guiguacabin( Isla Mancera) a la boca de un río grande llamado Collecú (río Torna Galeones), en donde tiene su casa y guaca que es su adoratorio el cacique y gran señor llamado Leochengo y del dicho Jerónimo de Alderete a mí el dicho escribano, se le dice por testimonio en manera que hiciere fe como lo tiene pedido en las dos posiciones antes tomadas y a los que representes estaban rogo fuesen de ello testigos. Pusimos nombre de esta isla, la isla imperial y el río Santa Inés; testigos todos los sobredichos y mas todos los del navío.” (Historia de Valdivia, Gabriel Guarda O.S.B)*

De este modo se consolida la primera visita a la bahía de Corral, el primer reconocimiento de lo que actualmente es la isla “Mancera” y los ríos que circundan la zona recién reconocida. Volvió entonces a Valparaíso a dar testimonio del territorio cartografiado para iniciar en aquel lugar una posesión del lugar más efectiva que las palabras y mapas hechos desde unos navíos y desde la costa.

Sin embargo hay que destacar que en la actual ciudad de Valdivia, ya existía una población bien definida de nativos con asentamientos aún antes de que fuera fundada la ciudad, el pueblo “Ainil” al mando del cacique Leochengo, el cual fue descrito por cronistas como un pueblo con un número razonable de casas y con terrenos sembrados, además de una población activa con terrenos de esparcimiento en los que realizaban sus rituales y juegos como la chueca.

El pueblo estaba situado en la parte norte de la ciudad y además, una población con alrededor de 300 indígenas en la actual isla Teja. Hay que diferenciar que la población de

nativos existentes en la zona es reconocida como Huilliche, quienes tenían sus costumbres propias diferenciándose de los Mapuches, pues esta población era de carácter más pacífico y laborioso, dedicándose a la pesca y agricultura, siendo la falta de pericia guerra su principal diferencia, lo que haría posible el fácil asentamiento y rápida prosperidad en las colonias.

Después de fundar la ciudad Imperial en octubre de 1551, Pedro de Valdivia instaló un campamento en el Valle de la Mariquina, esperando los refuerzos que venían desde Perú y fue en ese entonces que de una manera muy desorganizada los Huilliches realizaron su único ataque masivo con el fin de expulsarlos, siendo un completo fracaso y por consiguiente se sometieron de pleno a los conquistadores, ayudándolos incluso a cumplir sus labores.

El día 12 de febrero de 1552, el conquistador de Chile, Don Pedro de Valdivia, fundó la ciudad que llevaría por nombre su apellido, iniciando con esto la construcción de ésta, partiendo con lo primordial, el alzamiento de una iglesia matriz, que se llamaría “Santa María la Blanca” y luego continuaría con las faenas esenciales. El historiador valdiviano Don Vicente Carvallo y Goyeneche se refiere a la fundación de Valdivia en los siguientes términos:

*“Levanto un fortín para su defesa; señaló sitios para las casas del ayuntamiento, parroquia, hospital y convento de regulares, Se deja entender así de los vestigios que todavía permanecen y de algunas memorias de capellanías y otras obras país que se conservan en el archivo episcopal de la ciudad de la Imperial. Las ruinas de los edificios manifiestan su opulencia. La Casa Moneda, cuyo cuño y sello permanecen en las las arcas reales de la concepción nos dicen la riqueza de sus minas. Estas y la abundancia de las maderas y frutos que rendían los fértiles campos del Rio Bueno, llamaban a los mercaderes del Perú, por eso no fue mucho que sus aumentos fuesen con tanta rapidez, aunque con la misma severidad llegaron a su ocaso, como más adelante veremos”.*

La ciudad de Valdivia formaría un nuevo eslabón que conectaría el estrecho de Magallanes con la capital de Chile, pero es imposible saber si los conquistadores en el momento de fundarla sabrían la importancia estratégica que esta tendría en el futuro como puerto de mar, lo que llegaría a ser el único fin de su conservación en los dos siglos siguientes.

Después de su fundación, Valdivia fue el centro de varias importantes expediciones, muchas de ellas derivadas de su calidad de puerto de mar, ya que en aquel entonces la expedita navegación del río permitiría llegar a los barcos hasta los pies de la misma ciudad.

Llegado el 25 de diciembre de 1553, en Tucapel, el gobernador Pedro de Valdivia cae en manos de los “Araucanos” dirigidos por Lautaro y al transmitirse la noticia de su muerte, Don Francisco de Villagra, comprendiendo la gravedad de la situación en el momento se dirigió de inmediato con sus tropas a Valdivia, donde el corregidor Gutiérrez de Altamirano y el cabildo en pleno, decidieron nombrarlo gobernador, considerando los atributos que este poseía como ser uno de los primeros lugartenientes de la ciudad, que lo hacían idóneo al cargo.

Sin embargo el nuevo gobernador tuvo que disolver un número considerable de revueltas de diverso tipo, en su mayoría protagonizada por los descontentos de los vecinos que no recibían sus pagos de parte del gobernador, quien tuvo que ejecutar en ocasiones a los cabecillas de las revueltas. A esto se le suma un hecho que pone a prueba la perseverancia de los conquistadores, pues no se encontraban preparados para un terremoto, que en 1575 destruyó las ciudades de Villarrica, Imperial, Osorno, Castro y Valdivia, siendo esta última la más afectada sumándole a este acontecimiento un maremoto que entro tres leguas por tierra y destruyó dos galeones que se encontraban en puerto. Este acontecimiento fue la última gran prueba que soportó Valdivia

durante sus primeros años de existencia. Una paz relativamente continuada sin interrupciones hasta fines del siglo XVI, condujo a la reconstruida ciudad a un estado de progresivo florecimiento, que después de haber culminado en 1599, la hizo precipitarse a la más completa ruina.

¿Cómo fue en realidad la ciudad de Valdivia hasta la trágica noche del 24 de noviembre de 1599?

Según los más fidedignos antecedentes es posible establecer que tenía muralla, cuyas puertas eran “altas y fuertes” descritas así por cronistas holandeses a en 1643, su planta era irregular, debido a la proximidad del río y lo irregular del terreno, tenía muchas calles anchas y callejuelas, todas pavimentadas por piedras laja y dos plazas de abastos (donde situaban los mercados). Los principales edificios eran los templos y conventos destacando el de la Merced, edificado en piedra, el San Francisco, el Monasterio de Santo Domingo y la Iglesia Mayor. Entre los edificios públicos estaban las Casas Reales, la Casa de Moneda, el Hospital Real y numerosas casas, que en 1543 se censaban como cuatrocientas cincuenta, siendo estas de piedra laja y tablazón.

Mucho se ha hablado de la riqueza de la ciudad, de la que es difícil distinguir donde comienza la exageración, pues muchos cronistas de la época narran que lo han visto con sus propios ojos y dando testimonios sobre la pureza del oro valdiviano y su abundancia. Si bien existían minas de este material en la región, no era este el principal producto que se extraía. La agricultura tomó gran fuerza siendo la zona más importante de Chile en este aspecto, el carácter pacífico de los indígenas y el agrado que sentían al cultivar la tierra impulsó esta zona en el desarrollo agrícola en especial en el cultivo de manzana. Varios de los galeones que zarpaban de Valdivia hacia Perú, lo hacían cargados con este producto, siendo varios de ellos capturados por corsarios ingleses.

Se establecieron numerosos molinos y tomaron gran auge las industrias de alfarería y de producción, destacando la de los astilleros, que fabricaban navíos de todo tipo. Durante la noche de la destrucción, se encontraban tres naves comerciales frente a la ciudad, que se encontraban cargadas de productos europeos, estas sirvieron de refugio para algunos en aquel acontecimiento.

El 23 de diciembre de 1598 cae muerto por los indígenas el gobernador de Chile, Don Martín García Oñez de Loyola en Curalaba, hecho que marca el inicio del periodo bélico conocido como “La destrucción de las Siete Ciudades”, que volvió el avance de la conquista a su estado primitivo, perdiéndose paulatinamente entre 1599 y 1602 las más valiosas posiciones españolas. El 24 de noviembre de 1599 cae la ciudad de Valdivia llegando a la destrucción completa, por una horda de alrededor de 3000 indígenas que llegaron de sorpresa en la noche, infiltrándose en la ciudad con ayuda de los Huilliches que servían a los españoles, los que habían brindado información crucial para realizar la ofensiva indígena, provocando la muerte de casi todos los ciudadanos, salvo por los ya mencionados refugiados en los galeones comerciales.

El 13 de marzo de 1602 el nuevo gobernador Don Alonso García Ramón entregaba el mando a Alonso de Rivera, venido directamente de España, quien asignaría la tarea a el Capitán Francisco de Hernández Ortiz, de fundar sobre las ruinas de la ciudad de Valdivia el fuerte Santísima Trinidad que serviría de base para su repoblación.

El fuerte, en un principio cumplió su función, de restablecer la soberanía con una guarnición de 220 hombres, muchos de ellos con sus familias, oficiales bien preparados, vicario, un cura y un capellán, quienes tenían el poder suficiente para repeler las hostilidades de los indios, pero eran incapaces de hacerles frente en campo abierto. Por este motivo los indígenas mantenían considerable distancia del fuerte, y atacaban a las partidas que salían en busca de alimento, provocando una situación alimenticia deplorable e insostenible dentro de él. A esto se le suma la ausencia de auxilio por parte del gobernador, quien no enviaba refuerzos y tampoco podían esperarlos de ciudades como Villarrica y Osorno que también se encontraban en paupérrimas condiciones.

El 14 de junio de 1602 Alonso de Rivera envía un navío desde Concepción con 25 hombres, víveres y pertrechos, que no tuvo la suerte de llegar a puerto, pues naufragó antes de llegar a Valdivia, perdiéndose todo, incluyendo al capitán y veinte hombres.

En poco tiempo, dentro del fuerte murieron de hambre, sesenta y un soldados, más de ochenta mujeres y yanaconas. El más elocuente documento de esta página de la historia es la “lista de los que han muerto de hambre” documento que enumera todos los nombres de quienes fallecieron producto de la hambruna. La brillante guarnición de 220 hombres quedaba reducida a solo 36

Alarmado por la situación del fuerte, Alonso de Rivera envió tres auxilios sucesivos, el primero llegaba con el nuevo capitán que quedaría al mando del fuerte, que le tocaría vivir la misma situación que su predecesor, además de una rebelión en la que lo encarcelaron, logrando escapar y ahorcando a los líderes de la revuelta. Estas noticias fueron transmitidas al gobernador Rivera quien viendo la inútil mantención del establecimiento decidió despoblarlo. El 13 de febrero de 1602 llega a Valdivia un galeón con la orden de sacar a los cuarenta y cuatro hombres que quedaban y volver a Concepción. De esta manera se le dio fin a la fatídica agonía de los hombres que yacían en el fuerte Santísima Trinidad, que no pudo cumplir en absoluto el fin con el que fue fundado, dándole fin a esta etapa de la historia.

#### **1.4.2 Segunda parte “La Dominación Holandesa”**

Luego de conquistar parte de Brasil, Holanda determina establecerse en América, tomar posesiones estratégicas en el Pacífico e instalar puestos de avanzada, en el corazón de la riqueza americana, compitiendo directamente con el Virreinato del Perú.

De este modo se da inicio a la campaña que pretende conquistar las tierras abandonadas por los españoles luego de la destrucción de “Las Siete Ciudades”.(Detalles de la campaña. Anexo N°1)

Este periodo de la historia de Valdivia, inicia el 24 de Agosto de 1643 cuando la escuadra holandesa llegaba a la boca del Río Valdivia pasando por un sin número de dificultades antes de poder llegar. Fueron recibidos por los indígenas locales en primera instancia, pero la inseguridad que estos le causaban a los holandeses, y el miedo de un levantamiento hostil, terminó por convencerlos de lo fallido de su campaña, dando como resultado que el 28 de Octubre los holandeses se retiran de Valdivia.

### **1.4.3 Tercera parte “La Dominación Española desde la Repoblación hasta la independencia” (1645- 1811).**

La importancia estratégica de Valdivia, fue la que impulsó a continuar con la empresa que pretendía ejercer el control en la región. Las noticias de la llegada de los holandeses a Valdivia, desde Chiloé, solo era un preludio de lo que sucedería si no se tomaban medidas y se iniciaba una repoblación de la ciudad.

Lazo de la Vega, fue uno de los motivadores de retomar esta campaña, pero durante muchos años recibió la negativa por parte de los gobernadores y del rey, por la escasez de recursos, esperando un mejor tiempo para retomar esta iniciativa.

Sin embargo, luego de las noticias llegadas de Chiloé, sobre las pretensiones holandesas, iniciaron las alarmas, pues deambulaba en el ambiente que se aproximaba una invasión holandesa a las ciudades españolas, por lo que el corregidor de Santiago en forma preventiva organizó batallones auxiliares en las ciudades que creía amenazadas, dando aviso al Virrey del Perú, que en ese momento era el Marqués de Mancera, sobre la situación en la que se encontraban. Este no dudó en prestar los auxilios necesarios para emprender la campaña que expulsaría a los holandeses, por lo que al mismo tiempo que equipaba una flota de veintidós Galeones, dio aviso al Marqués de Baides, para que se dirigiera con todas sus tropas, unos dos mil soldados, para atacar simultáneamente por tierra y mar a los holandeses.

Fue de gran impresión para los españoles que las tropas de exploración de la avanzada encontraran la carta de despedida que le dejó Herckmans al Cacique Manqueante, de Mariquina, que causó incertidumbre al no saber si realmente habían abandonado la zona, o era una jugada estratégica holandesa para evitar que envíen tropas. Lo que se solucionó enviando por el mar al capitán Alonso de Mujica, para que perpetrara un reconocimiento formal de la comarca, con el que pudo constatar una ciudad completamente abandonada por los holandeses. Llegando procedió a desenterrar el cadáver del Almirante Brower, haciéndolo quemar por hereje.

Al saber positivamente el abandono de las pretensiones holandesas, se determinó inútil el envío de tamaña flota y se dividió ésta en dos menores, al mando de una de las cuales el hijo del Marqués de Mancera condujo el tesoro real a las costas de Panamá, mientras la otra, la mayor, quedaba en el Callao aprestándose para la repoblación en espera sólo del regreso de su general

#### ❖ El marqués de Mancera

Don Pedro de Toledo y Leiva, primer Marqués de Mancera, había nacido en 1575 y por sus venas corría la sangre del Duque de Alba; había servido bajo las órdenes del Conde de Fuentes, de su tío el general Don Pedro de Leiva y Cardona y del príncipe de Doria, en Italia, Bretaña, Sicilia, Argel y El Peñón. Desde 1621 a 1628 fue miembro del consejo Colectoral de Nápoles, durante ocho años gobernador y capitán general de Galicia, después, de Orán, consejero de guerra de Felipe IV y, finalmente, Virrey del Perú desde el 18 de diciembre de 1639. Empezó la gran campaña de repoblación en 1644 y elaboró un plan inteligente de amplio peso, enviando refuerzos y suministros, sin escatimar en gastos, pues puso a disposición gran parte del dinero de su hacienda como todo buen español, solo por la gloria de ambas Majestades.

El Marqués de Mancera, se hizo cargo personalmente de todos los preparativos de la expedición, sin descuidar el más mínimo detalle y ante la imposibilidad de realizar el mismo el viaje,

comisionó a su hijo, el que depositaba toda su confianza, y evitaría que otros personajes se adjudicaran la proeza del Marqués, además él poseía el título de General de la Mar del Sur, que lo facultaba y en alguna manera lo obligaba a participar de la expedición de la Real Armada.

Tomando en cuenta lo difícil que era la expedición repobladora de Valdivia, se encargó de dirigirla, enviando los socorros incluso antes que a los gobernadores que se les pedía, que no llegaban, lo hacían muy tarde y en menor dimensión que lo requerido, por lo que el Marqués desde su alto cargo se encargó de mantener en tiempo el producto de la repoblación, debiéndole la subsistencia como ciudad, Valdivia y Corral, completamente él. *“Es necesario recordar que la ciudad de Valdivia, le debe su origen a don Pedro de Valdivia pero su existencia al Marqués de Mancera.”* (Historia de Valdivia, Gabriel Guarda 1952)

#### ❖ La Armada Real

Describir los detalles de la Armada Real, es revivir un suceso que durante su época conmovió al virreinato. García Tamayo de Mendoza dice que *“fue tan grande la novedad de Armada y apresto semejante, que concurrían quince días antes desde Lima y otras partes a ver embarcar los batimientos, pertrechos y adherentes de la jornada y sé llenaba la marina de gente a ver tanta muchedumbre, y variedad de cosas que parecía no habían de caber en los buques”,* y, después de enumerarlas, agrega: *“con que se puede decir, que jornada de más aparato y provisión no se habrá hecho quizá en otra alguna parte...”*

La cantidad de elementos necesarios para la expedición fue tan grande que el Perú no dio abasto y fue necesario recurrir a los mercados de Quito y Chile para completarlos. Las listas de los materiales y abastecimientos fueron interminables, elementos para la dotación de viajes de ida y vuelta, para el intercambio con los indígenas, alimentos y víveres para las tropas de infantería y caballería, sus animales, armas municiones y herramientas, ornamentos para festividades religiosas, etc. Pero no hubo detalle que se le escapara al Marqués supervisando cada movimiento y hasta el más mínimo detalle para garantizar el éxito de la repoblación.

Todo esto se equipó en doce galeones, de los cuales hacía de capitán el “Jesús María de la Concepción”, de mil ciento cincuenta toneladas y cincuentaicuatro piezas de artillería y de almirante el “Santiago”, de mil toneladas y cuarenta y seis piezas de artillería, entre los demás, los más importantes se llamaban “San Diego del Milagro”, “San Francisco Solano”, “Nuestra Señora de la Antigua” y “Nuestra Señora de Loreto”, todos ellos preparados para la guerra.

Quien comandaba la escuadra era don Antonio Sebastián de Toledo, General de la Mar del Sur y más tarde segundo Marqués de Mancera, grande de España y virrey de Méjico, hijo primogénito del Virrey y de su segunda esposa, doña María Luisa de Salazar y Henríquez. La flota zarpo en el Callao rumbo a su objetivo en Valdivia, el sábado 31 de diciembre de 1644 y debido a la magnitud y de la flota, ofreció un emocionante espectáculo al momento de soltar amarras.

A pesar de las urgentes pretensiones del virrey, el gobernador de Chile no cumplió la parte del plan que era de su responsabilidad, a diferencia del Marqués de Mancera no poseía el valor y la moral de este, pensando nada más que en sus bienes personales y en asegurar su vida, llegó hasta Toltén con el ejército que aumentó en a dos mil trescientos, y emprendió la retirada excusándose de no recibir aviso de la llegada de la escuadra. A pesar de poseer sangre de reyes en sus venas, no estaba en sus planes personales morir en un enfrentamiento contra los holandeses o perder parte

de su capital en una campaña tan peligrosa, como lo Gabriel Guarda, “el Virrey solo había venido a hacerse la América”.

El 6 de febrero de 1645 entraba la armada a la bahía de Corral, saludando con su artillería a la ya mencionada anteriormente nave de don Alonso Mujica, encargada de la exploración de avanzada, que estaba a la espera.

Se hizo una junta de guerra y se determinó aprovechar lo que quedaba del verano para fortificar la Isla de Constantino, Niebla y Corral, y reconocer las ruinas de la ciudad. Se les repartieron presentes a los indios y don Antonio, reconoció el valle de la Mariquina, recibiendo al cacique y señor de esos terrenos, el ya mencionado, Don Juan Manqueante.

Luego de tres meses de laboriosa actividad retorno la Real Armada a los puertos del Callao dejando suministros para dos años y a novecientos soldados bajo las órdenes del maestre de campo don Alonso de Villanueva Soveral, quedando la ciudad de Valdivia a su gobierno propio, dependiendo directamente del Virrey del Perú.

#### ❖ Refundación de Valdivia

Desde el momento en que se retiró la Armada Real de Valdivia, dos fueron los puntos básicos que quedaban por cumplirse del plan del virrey; la repoblación de la ciudad misma y su comunicación con el centro de Chile. Por fortuna, para su tranquilidad, antes de ser movido del virreinato, alcanzó el Marqués a ver realizados ambos pasos.

Don Antonio de Toledo, al regresar al Perú, dejó la población reunida en la Isla de Mancera, con abastecimiento suficiente y con 36 casas construidas de piedra teja y techo de totora, un hospital y el convento San Francisco. La isla quedó completamente fortificada y preparada para la resistir cualquier hostilidad.

El primer percance de la colonia emergente, fue enfrentar la serie de represalias que tomarían contra ellos los indígenas de la zona, enfadados al ver el retorno de sus enemigos, desde el primer día de su llegada empezaron con las hostilidades, asesinando a dos españoles que bajaron de una embarcación.

Para no entablar combate directo con los españoles, empezaron con la misma estrategia que utilizaron contra el infortunado fuerte Santísima Trinidad, con pequeñas escaramuzas que atacaban a los que se aventuraban a buscar alimentos, cuartándoles la posibilidad de obtener provisiones frescas.

Soportaron los primeros dos años con las conservas que traían y la insalubridad que se creó, más la crudeza del invierno, produjo la peste, que en poco tiempo consumió a más de treientos soldados incluso al gobernador. Finalmente, la incapacidad impidió el traslado a Valdivia, prolongando todas las desgracias que esta demora acarrea.

Debido a su incapacidad y posterior fallecimiento, fue reemplazado entonces por don Francisco Gil de Negrete, maestre de campo del presidio del Callao, llegando a Valdivia el 16 de Marzo de 1646, el que se desempeñó de forma destacable, realizando acciones coordinadas con el gobernador de Chile, pudo realizar cometidos que su predecesor no pudo.

La primera hazaña para lograr una comunicación por tierra segura entre Valdivia y Concepción fue celebrar el parlamento con don Juan Manqueante, en sus dominios de la Mariquina.

Simultáneamente avanzó desde el norte el veedor general del ejército Francisco de la Fuente Villalobos, dando a su vez las pases a las provincias que pasaba hasta llegar a la Mariquina, donde fue recibido por Negrete a quien lo escoltaban cuatrocientos soldados y cinco sacerdotes, celebrando el encuentro con salvas y corridas de toros y al día siguiente el veedor celebró un parlamento para asegurar la paz con los indígenas locales. Se celebraron siete misas con la asistencia del veedor de esta ciudad, el gobernador de Valdivia, un castellano, cuatro capitanes, el ejército y más de mil indios que participarían en la ceremonia que se realizaba. Como parte de esta, se obligó a los caciques Manqueante y Curimanque, feroces enemigos, a hacer las paces y luego se procedió con los tradicionales detalles de esta clase de ceremonias.

El veedor de la Fuente Villalobos fue invitado a Mancera siendo escoltado y recibido con honores en parte para que los caciques que lo acompañaban, comprendieran la importancia de lo realizado, por lo que fueron recibidos con aplausos, ovaciones, y también, para que apreciaran las fuerzas que poseían, su gran despliegue militar, las fortalezas y castillos que ostentaba.

Con la paz terminaron las hostilidades que impedían la búsqueda de recursos naturales, las colonias empezaron a abastecerse de carne y frutas frescas. Aprovechando esta oportunidad, Negrete decidió repoblar Valdivia en su antiguo asiento, lo que produjo encuentros hostiles con los indios que vivían en las ruinas y en los alrededores. Luego de tres intentos infructuosos, consiguieron su cometido, transportando ocho embarcaciones para realizar la operación. El 6 de enero de 1647 acompañado del ceremonial que requería un logro como este, fue refundada la ciudad de Valdivia.

#### ❖ La guerra durante el siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII

Con las pases celebradas en la Mariquina, Osorno y Chiloé las colonias españolas se confiaron, e ingenuamente los gobernadores pensaron que la fe y la civilización habían consolidado la conquista de Arauco y que ya no tendrían alzamientos importantes en ninguna provincia. Sin embargo se mantuvieron las hostilidades en menor medida, con acontecimientos como el intento de asesinato del veedor Villalobos en su retorno a Concepción, la negativa hostil contra de Negrete al intentar refundar Valdivia, la dificultad de los gobernadores de enviar suministros, que eran interceptados por los indios. Pero como todas estas mermas y sacrificios, eran insignificantes comparados al pesar de la guerra, fueron soportados por los gobernadores españoles.

Pero la paciencia de los caciques se fue acabando, al ver como seguía aumentando el número de españoles e ignoraban sus acciones, por lo que en 1655, ávidos de guerra arrasaron con todos los establecimientos recién fundados en la Araucanía. La plaza de Valdivia y sus castillos resistieron éste como los demás ataques desencadenados regularmente durante el periodo de dominación española.

El territorio Valdiviano era víctima de un curioso fenómeno estratégico, ya que a los ojos de las naciones extranjeras, la ciudad era una fortaleza inexpugnable, dada la velocidad con la que podía recibir refuerzos terrestres desde Concepción, y para los enemigos internos, los indígenas, era una fortaleza temida como la puerta de entrada, por la que podían recibir toda clase de refuerzos marítimos. Este fenómeno, contribuyó a la conservación ininterrumpida de Valdivia durante todo el periodo Virreinal. (Detalles de esta campaña. Anexo N°2)

#### 1.4.4 Fortalezas en la bahía de corral

Cuando en 1645 el Marqués de Mancera había mechado los cimientos de las fortificaciones, los emplazamientos habían sido dirimidos por una junta de guerra que reunió en el sitio mismo a los más notables especialistas que podían juntarse entonces en el continente: manifestaron su opinión el ingeniero mayor del virreinato, Constantino Vasconcelos, Portugués; el general de su artillería, que lo era tratadista, Manuel Plus Ultra y Tovar, el almirante de la Armada del Mar del Sur, Francisco de Guzmán y Toledo, presidente de la audiencia de Panamá, y una galería de militares de la categoría de Alonso Villanueva Soberal, maestro de campo del reino de Chile, de Juan Lozano de Rojas, que lo era de Callao, o del marqués de Guadalcázar, general de la caballería del virreinato, al parecer de Vasconcelos se debieron planes y lugares.

La evolución de las técnicas poliorcéticas, la mayor capacidad de ataque de los navíos de guerra, el mejoramiento de la ruta del Cabo, exigieron constantes ampliaciones y reacondicionamientos en la infraestructura defensiva, ampliada con los años de cuatro sitios, a diecisiete, apoyada por construcciones secundarias o por la misma Armada Real, como se haría en 1780 durante la guerra con Inglaterra.

Lo interesante de este proceso evolutivo consistió por una parte en la incorporación de las más modernas técnicas de la época, mientras por otra, no pocos castillos, como Amargos, llegarían al siglo XIX con su factura arcaica, completamente inútil para resistir un ataque según lo permitían los nuevos tiempos.

La disposición de estas fortalezas era sin duda un caso fuera de serie entre los similares de América. Entre complejos diversificados de tipo cartagenero o unitario como el de Callao, el de Valdivia, representó en la época de su composición una originalidad que fue conscientemente advertida por sus artífices.

Garland expresaba en abril de 1765 *“La figura y magnitud de los montes que le rodean por todas partes -- no permite construir una sola plaza respetable y así se hace forzoso recurrir al expediente de varios fuertes separados y dispuestos en la conformidad que queden bien defendidos el surgidero y el paso preciso para llegar a él”*. Sondeos minuciosos en el fondo de la bahía, habían establecido todas las posibilidades de movimiento de las naves, y en función de ellas el emplazamiento de las fortalezas destinadas a repelerlas.

Los mismos facultativos las agrupaban a mediados del siglo XVIII en tres categorías, según defendieran la entrada, el fondeadero o la internación por el río Valdivia y el Tornagaleones en pos de la ciudad, guarnecida a su vez con foso, torreones y una muralla de dos mil cuatrocientas varas de longitud. (Detalles de las fortalezas. Anexo N°3)

Con posterioridad a 1780 en que se diversificaron aún más sus funciones, puede decirse que se agrupaban en:

<b>Primer Grupo</b>	<b>Segundo Grupo</b>	<b>Tercer grupo</b>
a) Batería del Molino.	i) Batería del Bolsón o Corral Viejo.	l) Castillo San Pedro de Alcántara. (Mancera)
b) Castillo de Niebla	j) Chorocamayo Alto.	m) Castillo San Francisco de Baides.
c) Fuerte de La aguada del Inglés.	k) Castillo de Corral.	n) Batería San Rosa.
d) Chorocamayo Bajo.		ñ) Batería de la Cruz, del Piojo, o Castillo Cruces.
e) Batería de Vigía Morro Gonzalo.		o) Batería Carboneros.
f) Castillo de Amargos.		
g) El Barro.		
h) Castillo de San Carlos		

*Fuente: elaboración propia a partir del libro "La Toma de Valdivia" G. Guarda"*

#### **1.4.4.1 Funcionamiento estratégico de las fortalezas**

Cada una de ellas fue construida con el más minucioso estudio arquitectónico del terreno, de manera armónica, con el fin de que cada una de las baterías fuertes y castillos, se acoplaran estratégicamente para cumplir su rol defensivo de la manera más eficiente que el minucioso estudio podía permitir.

Las tropas españolas que operaban los sistemas de defensas, estaban preparados para dos tipos de ataques, un enfrentamiento desde la costa contra las posibles flotas enemigas que intentarían entrar a la bahía de Corral, apoyados por los galeones y cañoneras que se encontrasen. Esto significaba prepararse para recibir de lleno toda la furia que las defensas ofrecerían. La otra, por medio de una guerra anfibia, desembarcando en los lugares más vulnerables, llevando la guerra a tierra y tomando los fuertes y uno por uno.

En la eventualidad que una escuadra se animara a irrumpir en las costas Valdivianas, los navíos deberían arrimarse a la ribera oriental, para guarecerse de las corrientes de río Valdivia lo que los dejaría expuestos a la artillería de Niebla, y si decidieran aventurarse por las corrientes, los bancos de arena y rocas que solo los más experimentados navegantes locales conocían, amenazaban con encallar sus navíos, lo que en consecuencia significa arriesgarse a una muy probable derrota.

Si la decisión de alguna escuadra hostil intentase amedrentar por la ribera poniente la poderosa defensa complementaria de la artillería de San Carlos, el Barro y Amargos, que abatiría al

enemigo para luego dejarlo completamente expuesto al recibir las balas con cadenas de la batería de Chorocamayo Alto, y sus baterías inferiores acabarían completamente con los navíos con sus temibles balas rojas (calentadas en hornos al rojo vivo). Si de alguna manera alguna tropa enemiga hubiese sobrevivido a tal asedio, serían recibidos por los cañones de Niebla, que de no poder detener al fatigado enemigo, completamente expuesto a los cambios de corrientes y viento, quedaría a merced de las baterías de Corral que aplastarían una posible fuerza opresora. Y si por milagro hubiesen de sobrevivir a tal travesía para realizar un desembarco, este sería repelido por los cañones y tropas de Bolsón.

La seguridad que esta suposición de invulnerabilidad en las defensas parecía garantizar, no agotaba los recursos previstos ante cualquier amenaza. Si una fuerza hostil lograra posesionarse de toda la ribera suroccidental del puerto, sería necesario remontar el río para tomar la ciudad; sin ello quedaba aislado, sin posibilidad de abastecimiento, expuesto a un sitio por hambre, si no a ser expulsado por una expedición regular, consciente de los secretos necesarios para garantizar su éxito. Los navíos debían penetrar por las bocas del Valdivia o del Tornagaleones, sorteando los fuegos de Mancera, Santa Rosa, Piojo y Carboneros; una retirada de todas las fuerzas del puerto a la ciudad sería cubierta a medio camino por la batería de la Isla de Mota, en el Valdivia; la ciudad, con las defensas antes citadas, estaba equipada para poder resistir con éxito un ataque que en teoría sería de condiciones desventajosas para el opresor.

En cuanto a la dinámica en un supuesto desembarco, este debía realizarse en una playa de condiciones favorables, hacia el norte o el sur. Si hubiera la posibilidad de un desembarco en la primera, el sector que le compete a la batería el Molino acabaría con las intenciones de cualquier tropa que quiera tocar tierra, y si fuera por el extremo contrario, en la playa aguda, la vegetación, el camino mal trecho, los acantilados y esteros que predominaban en la zona venidera al desembarco, agotaría los esfuerzos y raciones de los soldados que intentaran atravesar por dicho sector, para luego ser recibidos por la batería del Aguda del inglés, el Barro y Chorocamayo Bajo, que si bien eran limitadas para detener un desembarco de gran magnitud, su posición estratégica era para contener y ganar tiempo, apoyados por la geografía y mientras se aguardan los refuerzos, consiguiendo que solo un puñado de hombres bien situados puedan contener una gran fuerza opresora.

La principal estrategia de las fortalezas era ante una amenaza, era el tradicional sistema de acercar lo más posible al enemigo a las protegidas fortalezas apoyados por artillería, trasladando la batalla los estratégicos cuellos de botella donde la superioridad numérica era disminuida, y confiados de tener un sistema inexpugnable, no prestaron mayores precauciones a la descabellada idea de un desembarco.

#### **1.4.4.2 Actores involucrados en la Toma de las Fortalezas**

El 22 de junio de 1819 la suma total de plazas ascendía a mil treinta unidades. Un estado suscrito por el Coronel Fausto del Hoyo, cuatro meses después, tres meses desde la toma de Corral, acusa una reducción de ciento cuarenta plazas, producto de envíos en refuerzo de Benavides. Todo hace suponer que nuevos contingentes despachados con idénticos fines redujeron aún más

la dotación, pues Ballesteros, Benavente, Plazuela y el mismo Miller concuerdan al asegurar que todas las fuerzas realistas en el momento de la toma ascendían a sólo setecientos ochenta unidades de infantería.

a) Las Fuerzas combatientes.

Cuatrocientos diecisiete unidades componían el antiguo batallón Valdivia, ciento sesentaseis el Cantabria, ciento siete el batallón de cazadores dragones y doscientos diecinueve el real cuerpo de artillería; existía un depósito de cuarentaicinco oficiales, de los que once habían sido agregados la planta fija.

Estas se dividían en el Batallón Valdivia, El Regimiento Cantabria, Batallón Dragones del Frontera y el Real Cuerpo de Artillería (Detalles de las Fuerzas Combatientes. Anexo N° 5)

b) La oficialidad.

Prácticamente la unanimidad de los autores atribuye al jefe de Corral, Fausto del Hoyo, la comandancia suprema de las fuerzas militares de Valdivia y consiguientemente –aunque sin afirmarlo de manera rotunda- la responsabilidad de la derrota sufrida por los españoles en 1820, lo que les significaría perder la totalidad de las fortalezas de la Bahía de Corral.

La plena responsabilidad de la pérdida de todo Valdivia, corresponde no a Fausto del Hoyo, sino a su jefe, Manuel Montoya, quien como gobernador, era el verdadero jefe de las fuerzas de la ciudad y su puerto (Corral), como de toda la provincia. Fue tomado prisionero, el primero en acción de guerra después de tomadas varias baterías, el segundo a cargo (Fausto del Hoyo), perfectamente pudo haber asumido una actitud ofensiva, favorecido por el número de sus fuerzas y la calidad de las numerosas fortalezas que retenía sin disputa bajo su mando. En vez de esto huyó y esta actitud tiene su nombre propio, que los de su bando no silenciaron.

Otros oficiales destacados fueron: Francisco de Narváez y Borghese, Miguel de Senosiain y Ochilonera, Juan Santalla y Domínguez, Gaspar Fernández de Bobadilla y Juan Nepomuceno Carvallo Pinuer.(Detalle de la oficialidad. AnexoN°6)

#### **1.4.4.3 El ejército patriota**

Tomas Alejandro Cochrane

Comandante supremo de todas las fuerzas era Lord Tomas Alejandro Cochrane, con el título de vicealmirante de la escuadra Chilena; almirante era el director supremo del Estado, Bernardo O'Higgins.

No siendo éste el lugar para hacer la biografía de tan egregio marino, conviene recordar, sin embargo, que el décimo conde de Dundonald, barón de Cochrane, Dundonald, Paisley y Ochiltree, par de Escocia y futuro marqués de Maranham, gran comandante de la Orden del Baño y almirante de la Flota Real Británica, era según la autorizada opinión de Archibald Alison, el jefe naval más notable después de la muerte de Nelson. *“Igual a su famoso predecesor*

*en coraje personal, en entusiasmo y amor a su patria –dice el autor en su Historia de Europa-, Cochrane era superior a él en su originalidad, poder inventivo y recursos inagotables”.*

Nacido en Anark, Escocia, el 14 de diciembre de 1775, tenía en consecuencia en el momento de la toma 45 años de edad, pero su experiencia en la guerra, en la paz y sobre todo en su agitada vida, hacían de él un veterano en el que se aunaban la audacia de la juventud con la prudencia de los hombres maduros, la distinción de su persona con la generosidad de sus ideales, la confianza del vencedor con la seguridad del político curtido en duras pruebas.

A los 25 años, comandante de un bergantín, había liquidado 50 buques en una campaña en el Mediterráneo y a los 33, comandando otro navío, buena parte de la escuadra francesa en Aix. Álvarez Condarco comenta en una de sus crónicas *“El Lord almirante Cochrane al presentarlo a O’Higgins después de haberlo contratado en Londres, en agosto de 1818- no necesita otra cosa que anunciar su nombre para interesar los más altos sentimientos de V.E...; he ensalzado la liberalidad de sus principios y su pasión favorita por la libertad de los pueblos, he manifestado su generosa y firme resolución de adoptar a Chile su patria y consagrar a ella sus servicios...., no tengo que añadir sino la confirmación de lo que la celebridad de su fama debe haber anticipado, haciendo justicia a las eminentes cualidades de esta ilustre persona”.*(Graham, María; *Diario de mi residencia en Chile 1822*).

#### La Marina, navíos Patriotas

Las fuerzas navales venían distribuidas en tres unidades de la escuadra, todas ellas con su historial notable en las crónicas de la Marina

##### ➤ La O’Higgins.

Acaso el navío más importante existente en aguas del Pacífico, había sido construido en 1813 en los astilleros de San Petersburgo y vendida con otras unidades de la flota imperial Rusa a España en el año 1818, para recibir allí su nuevo nombre, Reina María Isabel. Venida a Chile comandando las varias veces citado Convoy de transporte a cuyo abordaje traía a estas costas el regimiento Cantabria, había sido tomada por Blanco Encalada en la isla Santa María en octubre de 1818 en una acción sin precedentes, verdadero bautismo de oro para la armada nacional. Montaba 50 cañones, contaba 1.1220 toneladas y su dotación, según un estado de 1819, era de 232 hombres. Esta cifra revelaba varias plazas vacantes y todo induce a pensar que por lo menos en el momento de zarpar a Valdivia ellas hubieron de ser llenadas.

Efectivamente: sabemos que en agosto de 1820 su tripulación ascendía a 516 hombres, pero por otra parte el mismo Cochrane declara en sus memorias que al embarcarse a la toma llevaba un total de 600 a bordo; si a esta suma le restamos los 340 proporcionados por el General Fraire, según estos cálculos unos 260 debieron constituir su dotación en el momento de ataque.

De la revista citada se desprende que esta tripulación contaba entonces 73 Ingleses, 10 Norteamericanos, 13 Suecos, Alemanes, Irlandeses, Holandeses y Franceses, un Filipino y nueve hispanoamericanos provenientes del Perú, Guayaquil y Río de la Plata, siendo todo los restantes chilenos, incluidos cinco Chilotes y un Valdiviano, Manuel Oyarce, soldado de la artillería.

Comandaba la nave desde el 16 de enero de 1819 el capitán de navío Robert Foster, cuñado de Lord, como marido que era de Juana Cochrane, dama alabada por los contemporáneos no sólo por su belleza, sino por su gran inteligencia y distinción; Comandante de la Marina Real Británica, según el testimonio de Thomas, fue Foster un navegante sobresaliente en la dirección

de sus buques, con posterior actuación en Chile, donde desempeñaría la comandancia en jefe de la escuadra en la expedición fracasada sobre Chiloé en diciembre de 1822.

➤ Bergantín de Guerra Intrépido.

De 18 cañones y 380 toneladas, había sido enviado a Chile por el gobierno de Buenos Aires, como contribución a la expedición libertadora del Perú. Una revista hecha poco más de dos meses después de la acción sobre Valdivia acusaba que su dotación ascendía a 75 plazas, incluidos oficiales; 40 de ellos eran Anglosajones y los 35 restantes, en su mayoría Chilenos.

Thomas Cáster, comandaba el Intrépido, había sido cadete en la escuela naval de Gran Bretaña, teniente en el Thunderer, uno de los barcos victoriosos de Trafalgar, habiendo servido, además, bajo las ordenes de Sir John Dacworth en el ataque a los Dardanelos, comandando luego en Egipto un desembarco en la expedición contra Rosetta. Con reputación de valiente ya en la marina Inglesa, Thomas lo describe como “alegre, muy vivo, buen compañero y, por consiguiente, amigos de la botella”. Ostentaba el grado de capitán de corbeta en la Marina Chilena desde el 26 de mayo de 1819, siendo ascendido al grado equivalente de fragata a raíz de su actuación heroica en Valdivia, por título fechado en 18 de julio de 1820.

➤ Goleta de Guerra Española Moctezuma.

Fue apresada por Cochrane en las inmediaciones de Callao en marzo de 1819 con cargamento de armas procedentes de Río de Janeiro. Con 200 toneladas y siete cañones, contaba con 50 tripulantes, pero un estado hecho seis meses después de la toma revela que la integraban 87 personas; su proporción mayoritaria de extranjeros, especialmente inglesa, debió ser en todo equivalente a la observada en las demás unidades de la escuadra chilena: una lista de once oficiales y marinos licenciados en abril de 1820 después de ocho meses de entrenamiento en la goleta indica que diez de ellos eran ingleses, todos los cuales participaron en la toma.

Robert Casey, comandante de la Moctezuma, lucía una hoja de servicios igualmente brillante y pertenecía al copioso elenco de ingleses enrolados en la naciente Armada Chilena, arrastrados por el prestigio de su comandante Cochrane; “la escuadra –diría Gonzalo Bulnes- estaba compuesta casi en su totalidad de oficiales extranjeros, hasta el punto de encontrarse con dificultad un Chileno, ni siquiera un sudamericano en las clases de capitanes, tenientes, guardias marinas, pilotos, pilotines examinados.”

De actuación destacada en la expedición Libertadora, debe recordarse que la Moctezuma sería nueve meses después residencia flotante de San Martín y tres años más tarde, en enero de 1823, la nave insignia de Cochrane antes de alejarse de Chile

c) La Infantería de Marina Chilena

Guillermo Miller.

El sargento mayor don Guillermo Miller, fue el Comandante de las fuerzas de la infantería de Marina, nacido en Wingham, condado de Kent, el 12 de diciembre de 1795 en el seno de una

distinguida familia, más tarde llegaría a ser el futuro mariscal del Perú, vencedor de Junín y Ayacucho. Su actuación fue más sobresaliente a pesar de sus solo 25 años, recayendo sobre él una gran responsabilidad en los cargos que ostentó. Participo antes en otras campañas, pero para él la toma de Valdivia debió significar el orgullo máximo, ya que mediante su desempeño su nombre quedaría grabado con distinción en emergente historia de la nación. Su figura quedaría tan unida a la ciudad que O'Higgins antes de morir propuso en Lima en 1842 que "el rango de General de Chile sea conferido al gran Mariscal del Perú don Guillermo Miller, con el título de gobernador de las fortalezas de Valdivia en cuya toma se distinguió tanto"

Francisco Erézcano.

Inició su carrera militar en Argentina, con el grado de teniente segundo de infantería de Marina dado por el gobierno de Buenos Aires en diciembre de 1816. Participo de manera destacada en la toma de Corral y Valdivia, obteniendo el 20 de junio de 1820 el acenso por distinción a de sargento mayor.

Daniel Carson.

De nacionalidad Norteamericano, inicio sus servicios en agosto de 1817 en el batallón número uno de línea, con el grado de teniente primero. Debido a sus dotes para la guerra, fue recomendado por Cochrane en enero de 1820 durante los preparativos previos al Asalto de Valdivia, en el puerto de Talcahuano. Gracias al desempeño en la campaña, obtuvo el grado de capitán en reconocimiento al mérito, y posteriormente el de sargento mayor, dirigiendo el recién creado, regimiento "Dragones de la Libertad".

Francisco Vidal.

Nacido en Supe en 1801 y futuro presidente de la República del Perú. Con 19 años en 1819 se incorporó a las fuerzas de Cochrane en las primeras incursiones sobre las costas peruanas. Gabriel guarda en su relato sobre la toma de Valdivia describe brevemente sus brillantes méritos *"Su actuación en Valdivia, llevando en sus manos la Bandera Chilena, su heroica participación, ponderada en forma extraordinaria por cada uno de sus jefes, debió significarle un inolvidable estreno dentro de su carrera brillante; con reconocimiento lo indicaría implícitamente en sus valiosas memorias, muy desconocidas en Chile y fuente insustituible para precisar interesantes datos de la acción.*

Otros destacados soldados patriotas.

Igualmente se destacaron por su desempeño, recibiendo luego el proporcionado premio a su mérito, el teniente Eduardo Brown, el guardiamarina Juan Gof, el piloto Guillermo Wickans, los cirujanos Thomas Craig, Alejandro y Thomas White, el teniente Jorge Young, y el pilotín Diego George; los únicos chilenos en esta constelación anglosajona de la primitiva marina nacional fueron el guardiamarina Manuel Hipólito Orella, distinguido oficial que llegaría a ser capitán de fragata y gobernador marítimo de Valparaíso y el contador Alejo Ruiz, que a su vez sería a partir de 1822 comisario honorario de la escuadra.

d) Las fuerzas terrestres Chilenas.

Componían estas fuerzas individuos escogidos de los batallones uno y tres de la infantería de Chile, comandados por el Sargento mayor Jorge Beauchef (Ver Anexo N°7), de quien, al contrario de la mayoría de los demás jefes, puede decirse que tuvo en Valdivia la culminación de su carrera.

#### **1.4.4.4 El asalto a las fortalezas de la Bahía de Corral**

Cuando las tropas chilenas se preparaban para iniciar su viaje, la fragata O'Higgins tuvo un inesperado percance, una mala maniobra causó que a las 3:30 am el navío patriota encallara en un banco de arena en las cercanías de la isla Quiriquina en Talcahuano. Esto causó estragos en la tripulación, pero el líder Cochrane mantuvo la compostura y tomó las medidas necesarias para restaurar el orden y continuar con la misión, esta situación la describe Gabriel Guarda de la siguiente manera:

*...“El primer impulso había sido abandonar el buque; sin embargo, los botes salvavidas podían contener sólo 150 de los 600 hombres de a abordar. El almirante dio las voces oportunas para proceder a soltar la nave, lo cual se logró con la satisfacción; al amanecer, no obstante, se vio flotar alrededor gran cantidad de tablas descuajadas del casco que después de repasado reveló estar perforado; el forro de la quilla se había hecho astillas y la filtración de agua, que había anegado el polvorín, era de ocho pulgadas por hora.*

*Cochrane llamó a Beauchef para preguntarle si tenía el valor necesario para atreverse a continuar; a su respuesta afirmativa, estrechándole las manos, lo ratificó en su confianza. El francés proporcionó los hombres necesarios para la urgencia, pero frente a la costa de Araujo las bombas ya no funcionaban; el propio almirante, que poseía notorias dotes de inventor, las arregló. Las dificultades, con ser suficientes como para arredrar al más entusiasta, no amilanaron sus ímpetus.*

*-pues bien, mayor –comentó a Miller-, es preciso tomar a Valdivia antes de volverse atrás fuera mejor que nos ahogáramos todos”... (Gabriel Guarda, La toma de Valdivia 1970)*

El 3 y 4 de febrero de 1820 a la altura de Punta Galera, se despidió la flota patriota con la fragata O'Higgins maltratada y todo su pabellón trasladado a la Moctezuma, además de su tripulación y parte de esta, también, al bergantín intrépido.

Los eventos acontecidos el 3 jueves y viernes 4 de febrero son descritos por Fernando en el que se realiza una compilación detallada y cronológica de los sucesos ocurridos, narrando con detalle cada hazaña, paso golpes y disparos que efectuaron en cada fuerte, el tiempo y la resistencia que ofreció cada uno de ellos hasta caer el último en manos del ejército patriota.

#### **1.4.5 Valdivia fin de la ocupación realista, siglos XIX- XX**

Junto con señalar el fin de la opresión realista y la iniciación de la era de la independencia, la toma de Valdivia marca también el comienzo de la época más mezquina de su historia; aquella que la sepultó en el corto plazo de treinta años y la devolvió, con grave perjuicio de su conservación a los más oscuros años de la dominación española.

A pesar del aislamiento en que se había mantenido hasta entonces, sus habitantes habían vivido moralmente apoyados en el respaldo táctico pero seguro de las autoridades del virreinato del Perú o de la capitanía general de Chile, en la certeza de que cualquier mal sería remediado, como lo había sido en cada una de las emergencias por las que había atravesado. Pero ahora, después de haber estado al día, vibrando con los trascendentales acontecimientos del siglo, demostrando con entusiasmo y decisión sus ideas, soportando las más duras pruebas, ante cada una de las sucesivas demostraciones de su inoperancia, llegaría a mirar al gobierno central de Chile con una triste desilusión al encontrar a sus representantes como los causantes directos de los males que aquejaban.

Las causas que originaron este proceso son, por lo demás, la consecuencia lógica del desarrollo que tuvieron los acontecimientos de la guerra de la independencia, en primer lugar y seguida por la expedición libertadora del Perú. Estas campañas habrían consumido todos los recursos económicos que disponía el gobierno, por lo que no podía acudir a la brevedad a los llamados de sus provincias más lejanas.

El 19 de noviembre de 1821 don Juan de la Cruz, ofició al cabildo de Valdivia y propuso la elección de un nuevo gobernador, ceremonia que se efectuó en la Misión de Trumag, después de una misa de Acción de Gracias en la mañana del día 28. Aunque en la elección resulto elegido don Pedro de la Fuente, que por su amistad con Carrera y Manuel Rodríguez, estaba desterrado en Valdivia. Este patriota militar renunció a su cargo, temeroso de que su actuación fuera mal interpretada por sus enemigos políticos, dada la beligerante odiosidad entre los o'higinistas y los carrerinos, asumió el gobierno por aclamación, el ministro de Hacienda pública, Don Jaime de la Guarda y Valentín.

La situación en que este se hizo cargo de la provincia no podía ser más desastrosa, en una mala situación económica y con la amenaza de bandas desertoras por doquier, afrontó todas estas desgracias que abatían la abandonada ciudad de Valdivia tras la liberación española.

Luego de este periodo pasaron casi 20 años para que la ciudad pudiera recuperarse y ser autosuficiente en la medida necesaria, se implementaron infinidad de medidas por los gobernadores.

Una de las más importantes medidas tomadas, fue en 1845 después de promulgada la ley de colonización. El gobierno de Chile se encargó de generar estímulos en Europa para fomentar la migración en los territorios insulares, con el fin de ejercer soberanía en las tierras recién incorporadas. Esta tarea la tenía encomendada Bernardo Philippi, quien viajaría a Alemania convenciendo a un grupo de profesionales y emprendedores que más tarde formarían la primera colonia alemana en las cercanías del río Valdivia y con su hermano realizarían la misma misión en Llanquihue.

Cinco embarcaciones trajeron a los más emblemáticos inmigrantes, el velero "Midleton", procedente de Emden, con las familias Guenther, Schawarzenberg, Buschmann, Monhr, von Numers, Seidler, entre los más destacados, con un total de 40 personas y el "Helene" procedente de Hamburgo, con las familias Schnelcke, Fehlandt y Haefele, el "Steiwaerder", también de Hamburgo, el "Susanne" con los primeros Schilling, Belzer, von Muschgay y otros. Pero fue el navío "Hermann", el que llegó con la mayor elite de inmigrantes. Entró en la bahía de Corral el 13 de noviembre de 1850, con 95 pasajeros que representaban por su origen, preparación, cultura

y dinero, la elite de lo que más tarde formaría la colonia. Los más destacados entre los pasajeros eran los Anwandter, Koerner, Kinderman, Schlegel, Alsdorf, Wieswede, Keller, Metzdorf, Ribbeck, Utherman, Schmidt, Krug, Hantelman, Auras, entre los más renombrados.

En Corral fueron recibidos por don Vicente Pérez Rosales, quien tenía la misión de ubicar a los recién llegados colonos, y asignarlos en los terrenos correspondientes. Carlos Anwandter, representaba a los colonos y manifestaba sus preocupaciones sobre derechos deberes y garantías que ellos tendrían. Terminada la sesión, la comisión de colonos se despidió de Pérez Rosales, y en sus últimas palabras manifestaron:

*“Seremos chilenos honrados y laboriosos como el que más lo fuere, defenderemos a nuestro país adoptivo uniéndonos a las filas de nuestros nuevos compatriotas, contra toda opresión extranjera y con la decisión y firmeza del hombre que defiende a su patria, a su familia y a sus intereses. Nunca tendrá el país que nos adopta por hijos, motivos de arrepentirse de su proceder ilustrado, humano y generoso”.*(Intendencia Valdivia, Archivo Ministerio del interior, vol. VI)

Cinco años después se encargaría Vicente Pérez Rosales, como agente de Colonización en Europa para luego de dos años traer otro grupo de colonos a las tierras seleccionadas en Puerto Montt, estos colaborarían con sus compatriotas en Valdivia, fomentando el desarrollo y crecimiento complementando las actividades que desarrollaban en ambas ciudades.

Entre los aportes que realizaron a la ciudad, los colonos alemanes, están las primeras destilerías y fábricas de cerveza, curtidumbres, el astillero Beherens, fundado en 1872, la primera industria de calzado en 1853, las primeras fábricas de cecinas, los altos hornos de Corral, las principales casas de comercio en general. Además de los negocios que iniciaron y actualmente forman parte de la cultura de la ciudad, legaron también edificios patrimoniales que en su momento fueron las mansiones que construyeron para vivir. También crearon clubes, como lo son el club obrero “La Fraternidad”, y el “Club Alemán” Deutsherverien Union, aparte de los primeros clubs de regata que fueron el “Pheoenix” en 1887 y el “Arturo Prat” en 1888.

Otros aportes de los ilustres de las colonias fue el primer teatro construido en Valdivia, el de Gagliastri, edificado en 1881. Además, el Hospital San Juan de Dios fue reorganizado el 20 de Julio de 1878 y quedo bajo la mantención de don Carlos Anwandter y la sociedad de Beneficencia de Señoras. El cuerpo de bomberos, que se originó en 1853 en 1875, su directorio se compuso por don Carlos Hoffmann, como director, Guillermo Wachmann, como capitán y Pablo Hoffmann, como secretario.

En lo que respecta a la educación, el Instituto Alemán Carlos Anwandter, fundado en 1858, el Colegio Salesiano, fundado por el obispo don Ramón Ángel Jara 1906, pero que debió gran parte de la beneficencia a doña Guillermina Frick Asenjo de Harnecker.

En lo que respecta a las colonias Alemanas de Puerto Montt, a modo general, se destacó el comercio con Hamburgo que lo que contribuyó al aumento de la demanda para la producción de los colonos alemanes en Valdivia, aumentando la prosperidad en ambas regiones.

Sin embargo, a pesar de la prosperidad que trajeron a la región las colonias, hacia 1870 el impacto de la colonización se hacía notar sobre los grupos mapuche y huilliche que habitaban la zona. El acrecimiento de población en la región, y la oportunidad de obtener más tierras para la productividadagrícola, origino la necesidad de expansión hacia nuevas tierras, lo que provocó

una serie de irregularidades para hacer uso de terrenos que, desde tiempos prehispánicos les pertenecían a los grupos de indígenas que vivían ahí. Bajo un sistema impune y desregularizado la colonización supuso una ocupación a través de medidas ilícitas y fraudulentas de tierras mapuche, relegándolos a zonas geográficas marginales y destruyendo su unidad de organización básica: la comunidad, lo que a largo plazo implicaría el desarrollo de importantes conflictos entre los habitantes de la región.

A principios del siglo XX el proceso de colonización entró en recesión. Primero debido al fin de la política de colonización impuesta por el Estado y luego por la crisis económica nacional. Sin embargo, la influencia alemana en la zona continuó expandiéndose manifestándose en la arquitectura y sus negocios tradicionales como la cerveza germana.

#### **1.4.6 Valdivia y sus catástrofes**

A lo largo de esos siglos fueron varias las catástrofes que asolaron la ciudad, en cada una de ellas, Valdivia renació con mayores energías, hasta llegar al estado definitivo de progreso en el que actualmente se encuentra.

Entre las principales catástrofes y que causaron mayores estragos están:

- El incendio del 17 de enero de 1864, que destruyó más del treinta casas, un par de edificios menores, en los que habían habitaciones de alemanes que se encontraban arrendando ahí desde 1852, la intendencia, la tesorería, el cuartel de policía, la administración de Correos, una Cárcel, el juzgado, la Municipalidad, el cuartel de bomberos, una escuela y tres calles completas.
- El 26 de abril de 1881, el centro de la ciudad fue azotado por un ciclón, o tromba marina, con la cual culminó en una amenazante tormenta eléctrica y una torrencial lluvia. Estos fenómenos lograron destruir la intendencia, que mantenía en su interior una escuela, la torre de la iglesia La Matriz de más de 15 metros de altura, fue arrancada de su base, depositada entera en los jardines de la plaza y los árboles de ésta fueron arrancados.
- Otro incendio en 1904 de menor medida y tres años más tarde un temblor con características de terremoto causo la destrucción una torre de la iglesia La Matriz y el debilitamiento de gran cantidad de edificios y casas.
- El 12 de diciembre de 1909 ocurrió el incendio más grande que la ciudad y el país habían presenciado hasta la fecha, consumió gran parte de la ciudad destruyendo lo último que quedaba del antiguo Valdivia, confeccionado en 1797, siendo de mayores proporciones que el de 1864.
- El 22 de Mayo de 1960 ocurre el acontecimiento más devastador de la era para la ciudad de Valdivia, conocido también como “El Gran Terremoto de Chile”, que no por nada ostenta en abrumador record de ser el de mayor intensidad registrada en el mundo. A las 14:55 del día domingo 22 de mayo se originó un movimiento sísmico cuya máxima magnitud llegó hasta los 9,5 grados en la escala de Richter, durando aproximadamente 10 minutos. El cataclismo devastó todo el territorio chileno entre Talca y Chiloé, es decir, más de 400.000 km<sup>2</sup>, siendo la ciudad de Valdivia, la más afectada. Como si el terremoto no fuera suficiente, una seguidilla de tres olas, devastaron la bahía de Corral,

sumado a esto, las zonas altas, resguardadas del maremoto, sufrieron de igual manera, producto de los aluviones y cortes de caminos, que impidieron una pronta ayuda, además de los estragos producto de la obstrucción del río San Pedro. Los caminos se vieron obstruidos por toneladas de barro, emergieron pantanales y vegas donde antes habían tierras fértiles cultivadas, perdiendo gran parte de los terrenos destinados a la siembra y ganadería, las calles y carreteras quedaron dañadas, la bahía destruida, el número de víctimas osciló entre los dos mil y los damnificados superaron los dos millones. A pesar de ser la tragedia más grande que ha vivido la ciudad en el último siglo, la ciudad se levanta nuevamente.

#### **1.4.7 Valdivia- Corral, actualidad**

La ciudad de Valdivia, en el concepto europeo, tiene sus inicios en el año 1552, fundada por españoles, codiciada por los corsarios, destruida por los indios nativos, reconstruida y conquistada por el ejército patriota, habitada por indígenas, criollos, colonias alemanas e inmigrantes europeos, afectada por grandes catástrofes, pero siempre sobreponiéndose a la adversidad. Esta gran diversidad de hechos históricos, particular geografía y diferentes culturas que han dejado su legado en la zona, dan forma a las ciudades que estructuran la Región de los Ríos, y causan el interés de los turistas que cada año visitan la ciudad.

##### a) Ubicación geográfica ciudad de Valdivia y comuna de Corral.

La ciudad de Valdivia, capital regional de la Región de Los Ríos y capital provincial de la Provincia de Valdivia, se encuentra conectada al país por la ruta 5 sur, a 841 km de Santiago, con accesos desde el norte por San José de la Mariquina y Máfil, y por el sur desde Paillaco; cuenta con su Aeropuerto Pichoy, ubicado a 32 km al norte de la ciudad, con posibilidades de vuelos directos nacionales y combinaciones internacionales.

La Comuna de Corral, se encuentra emplazada en la Provincia de Valdivia, Región de Los Ríos, en la desembocadura del Río Valdivia, a 18 Km. al oeste de la ciudad de Valdivia (capital regional) por la ruta T-350, con una superficie total de 767 km<sup>2</sup>

##### b) Población.

Según las estadísticas del INE (Instituto Nacional de Estadística), en la región hay 364.592 habitantes, de los cuales 255.666 viven en zonas urbanas y 108.926 en zonas rurales. Respecto al sexo de la población 178.285 habitantes son hombres y 186.307 son mujeres. Respecto a la cantidad de habitantes por provincia, hay 272.733 personas en Valdivia y en la provincia de Ranco hay 91.859 habitantes.

En el caso de la comuna de Valdivia, la más grande de la región, hay 154 mil 445 habitantes, de los cuales 143 mil 369 viven en zonas urbanas y 11 mil 76 en zonas rurales.

En cuanto a Corral, el 4,4% de la superficie provincial, cuenta con una población actual de 4.909 habitantes, lo que equivale a 7,1 hab./km<sup>2</sup>. De acuerdo al último censo, de esta población, el 67% es urbano y un 33% rural. Comparado estos datos con los del año 2002, la comuna de

Corral presenta un decrecimiento de un 11,2%, lo que equivale a 554 habitantes menos que en la última década.

Al analizar los datos históricos de la población comunal, es bastante notoria la emigración de personas del sector rural al urbano, la necesidad de trabajo, ha llevado a las personas a emigrar de la comuna, lo que explica la disminución de habitantes a nivel comunal en el caso de Corral en el último Censo.

c) Características topográficas.

La topografía se caracteriza por ser variada y compleja que conforma una red hidrográfica extensa. El modelo del área en estudio se presenta en forma de colinas que forman el ala Oriental de la Cordillera de la Costa, con altura de 400 y más metros y de pendientes moderadas a muy inclinadas. El Cerro La Marina es de 20° 34', Cerro Rancagua 45°, El Boldo 33° 75' y Cerro Cordillera 28° 62'. Tales cerros descienden hasta un sistema de terrazas laterales, equivalentes a la curva de nivel de 15 metros constituyendo lo que se llama Costa Inmersión.

Existen praderas destinadas al pastoreo exiguo y suelos de capacidad de uso destinados preferentemente a la forestación o abandonado a una cubierta vegetal natural, se puede decir que los terrenos bajos, bajo el nivel de 15 metros, son muy ácidos (característica de la Región) con escasa presencia de actividad biológica, de lo que se deduce que la posibilidad de cultivos en esta parte es muy escasa.

d) Hidrografía en la Región de los Ríos

A pesar de la evidencia de su nombre, la región se caracteriza por presentar una gran cantidad de ríos de régimen mixto, lo que a su vez se ve regulado por la fuerte importancia que generan los lagos en su caudal. Resulta notable la capacidad de navegación del río Valdivia en su parte baja.

Las hoyas hidrográficas más importantes son:

Río Valdivia: Está formado por la confluencia del Calle Calle y el Cruces. El río Calle Calle a su vez está formado por la unión del San Pedro, que desagua los lagos Pirihueico, Panguipulli, Calafquén, Riñihue y Neltume. Su hoya tiene una superficie de 9.900 km<sup>2</sup>. y una longitud de 200 km. desde su nacimiento en territorio argentino y hasta su desembocadura en bahía de Corral.

Su régimen de alimentación es pluvial, presentando un caudal constante todo el año, debido a que hay una similar distribución de las precipitaciones durante todo el año y no existen periodos secos: su caudal medio es de 687 m<sup>3</sup>/seg.

Río Bueno: Nace en el lago Ranco, tiene una longitud de 130 km y la superficie de su hoya hidrográfica es de 17.200 km<sup>2</sup>. En su curso superior está regulado por los lagos Rupanco y Puyehue. Los ríos que tributan al río bueno son los ríos Pilmaiquén, Rahue (que es el desaguadero del lago Rupanco) y Negro. El régimen de alimentación del río bueno es pluvial, regulado por lagos precordilleranos, pero algunos de sus tributarios tienen régimen nival. Su caudal medio es de 570 m<sup>3</sup>/ seg, y es navegable desde Trumao hasta su desembocadura. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile)

e) Clima.

El clima se define como templado lluvioso de Costa Occidental, la que por diversos factores geográficos, como la cercanía del mar, topografía circulante de cierta altura y efecto de engolfamiento de los vientos en la bahía, proporcionan una elevada precipitación distribuida irregularmente durante el año. Cuya media anual supera los 2.500 mm, concentrándose entre los meses de abril y septiembre el 63% de las lluvias, con una temperatura baja moderada de los 12° C, con máximas de 17° C en verano y, mínimas absolutas de 7,7° C en invierno, la oscilación de temperatura diaria es de aproximadamente 9,4° C, debido al efecto regular del mar; con una humedad relativa media superior al 80%.(INE)

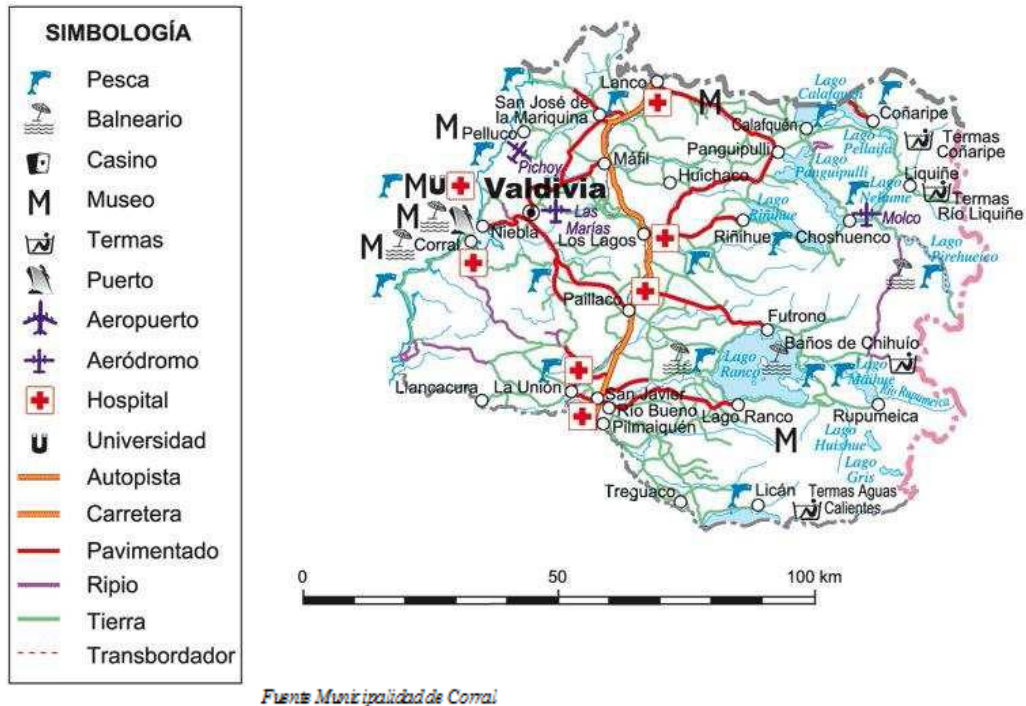
f) Características Socio Económicas.

La economía regional se sustenta principalmente gracias al rubro silvicultor, tanto por la extracción de maderas (principalmente pino insigne y en menor medida, eucalipto) como del procesamiento de celulosa en plantas como la de CELCO, ubicada en las cercanías de Mariquina. El desarrollo agrícola de cereales y de la ganadería también son importantes actividades realizadas en los sectores interiores de la región.

#### ACTIVIDADES PRIMARIAS Y SECUNDARIAS, REGIÓN DE LOS RÍOS



## ACTIVIDADES TERCIARIAS, REGIÓN DE LOS RÍOS



En Valdivia existen diversas actividades industriales cuyo origen se remonta a la inmigración de colonos alemanes a mediados del siglo XIX, como ya se ha mencionado con anterioridad, destacando por ejemplo la Cervecería Kunstmann, los astilleros de ASENNAV, las empresas forestales, y el impulso que le da el turismo a la región impulsando la protección patrimonial y desarrollo cultural.

En cuanto a la importancia de la comuna de Corral a nivel provincial, regional y nacional, se debe a su ubicación geográfica; por su aptitud forestal, por su vocación pesquera y su potencial turístico que está en constante rivalidad a la actividad industrial.

La ubicación estratégica de Corral, cuenta con condiciones naturales únicas en el país que permiten un desarrollo portuario de grandes proporciones, desarrollo que se requiere si se tiene en cuenta: la globalización que invade el mundo, la necesidad del país de contar con más puertos, por la serie de tratados y convenios internacionales que ha firmado nuestro país, por una serie de estudios hechos en y para la comuna. Sin embargo, no es posible ofrecer todo este potencial por la falta de conectividad, mientras la comuna no cuente con vías de acceso expeditas y seguras, seguirá confinada al subdesarrollo.

## CUADRO ESTADÍSTICO RESUMEN REGIÓN DE LOS RÍOS

Nombre	Región de Los Ríos		
División política - administrativa	Provincia de Ranco: Capital La Unión. Comunas de La Unión, Río Bueno, Lago Ranco y Futrono Provincia de Valdivia: Capital Valdivia. Comunas de Corral, Valdivia, Mariquina, Máfil, Lanco, Panguipull, Paillaco y Los Lagos.		
Capital Regional	Valdivia		
Población	Total	Urbana	Rural
	356.396	243.339 (68,28%)	113.057 (31,72%)
Población total según sexo	Total	Hombres	Mujeres
	356.396	178.457	177.939
Superficie Total	18.429 km <sup>2</sup>		
Densidad poblacional	Valdivia: 25 hab/km <sup>2</sup>		Ranco: 12 hab/km <sup>2</sup>
Superficie bosque nativo	851.654 há.		
Vivienda	Total	Urbana	Rural
	94.925	63.670	31.255
Límites	Norte: Región de la Araucanía Sur: Región de Los Lagos Este: Argentina Oeste: Océano Pacífico		
Clima	Templado Lluvioso con influencia Mediterránea. Los vientos predominantes son del norte en invierno y del oeste y sur en verano. La temperatura promedio es de 11° C y precipitaciones abundantes, con un promedio de 2.000 mm anuales.		

Fuente PLADECO 2008-2012

### 1.5 Criterios Técnicos para la Proposición de un producto turístico.

Existe una gran variedad de criterios a considerar en el desarrollo de un producto turístico. Tomando en cuenta a lo que desarrolla Cárdenas en su libro podemos decir que estos:

*“corresponden a las consideraciones que se deben tener en cuenta dentro del entorno físico donde se desarrollaría el Producto Turístico sometido a estudio. Entre los más importantes están los Naturales, Culturales, Económico-Financiero, Legales y de Mercado”.* Cárdenas, Fabio (1986)(p.91)

En reparo de la cita, se crea la necesidad detomar en cuenta para los estudios posteriores, los criterios del producto turístico función de los elementos a considerar para esta investigación. Estos implican elestudio de cada una de las áreas mencionadas, lo que será trascendental en el desarrollo de laforma y fondo del producto final propuesto.

El conocimiento y clasificación de estos criterios ayudará a determinar lascaracterísticas particulares que tendrá el producto turístico de manera de garantizar sucorrecto desarrollo.

### **1.5.1 Criterios naturales**

El producto turístico que se pretende elaborar estará en continuo contacto con el entorno natural de la Región de los Ríos, específicamente su borde costero y área fluvial navegable, causando un leve impacto ecológico, el mismo que ocasionan las embarcaciones que navegan el área, pero que sin duda no es de menospreciar y digno de analizar, para descartar potenciales peligros ecológicos al ecosistema y mantener la sustentabilidad de la actividad productiva de la embarcación.

Respecto a los criterios naturales Cárdenas advierte que estos son:

*“aquellos aspectos relacionados con el entorno natural donde se desarrolla la actividad, que de una manera u otra influyen en la interacción del grupo de personas que reciben la recreación.” Cárdenas, Fabio (1986)*

En relación a la cita mencionada, Cárdenas propone que estos criterios no solo deben considerarse para el impacto de la actividad sobre el medio donde se desenvolverá, sino que esta servirá de apoyo al producto como fuente de elementos de carácter recreativo que complementan el conjunto de actividades comprendidas en el producto turístico.

### **1.5.2 Criterios Culturales**

Es trascendental para cualquier proyecto turístico considerar las culturas locales de la zona que acogerá el proyecto, pues estas mismas muchas veces son parte de las motivaciones que impulsan al turista a viajar a la zona determinada, para recibir la experiencia del intercambio cultural, lo que va dejando, por consecuencia, divisas en la comunidad por concepto de visitantes, las que pueden ser considerables si se sabe explotar concepto estratégicamente.

Como criterio para la propuesta de un producto turístico, es importante considerar esta característica, ya que completa el entorno social donde se desenvolvería el producto.

Citando a Cárdenas, sostiene que:

*“todas aquellas manifestaciones de grupos étnicos que mantengan cierta actividad folklórica o típica que simbolicen las costumbres y generen interés a los visitantes.” (Fabio Cárdenas, Proyectos Turísticos 1999)*

La localidad en la que se desarrolla el estudio para el proyecto, cuenta con una herencia multicultural, en su mayoría española, alemana e indígena, como ya se ha mencionado. El conjunto de estas, crea la particular cultura de la región de los ríos, que sin duda incentiva los flujos de turistas, a la región. Por lo que este criterio juega en favor el proyecto en estudio.

### **1.5.3 Criterios económicos financieros**

Según Cárdenas este criterio *“Debe ser sustentable y rentable para ser factible, es decir, que haya un superávit definir los precios sobre los costos de realización del producto.” (Cárdenas, Fabio 1986).*

Este proyecto que contempla el análisis de factibilidad de la construcción de un navío con características especiales, debe incluir un análisis financiero claro, en el que se pueda verificar y respaldar la rentabilidad del proyecto, que a pesar de ser de carácter cultural, pretende ser auto sustentable económicamente, manifestando un retorno monetario que permita cubrir el costo de la inversión en un mediano plazo.

#### 1.5.4 Criterios Legales

La legislación en Chile es clara y específica, respecto al uso y tipo de embarcaciones, las responsabilidades y precauciones de los dueños, permisos de circulación y autoridades fiscalizadoras correspondientes. Tal y como lo sostiene Cárdenas *“No debe haber acciones que infrinjan la ley en cualquier aspecto que la concierna.”* Cárdenas, Fabio (1986). Por lo que los criterios legales deben ser estudiados para que el proyecto se apegue al marco de la ley vigente.

#### 1.5.5 Criterios de Mercado

Conocer el mercado y segmentarlo es trascendental para elaborar un proyecto que satisfaga las necesidades del segmento seleccionado. Citando a Cárdenas, este sostiene que *“Al existir un mercado potencial, dicho producto se debe adaptar a las necesidades y gustos de dicho mercado.”* Cárdenas, Fabio (1986). Por lo que conocer al mercado potencial que visita la región, averiguar sus gustos y preferencias, y conocer su apreciación y nivel de aprobación de un proyecto de esta envergadura, es crucial para garantizar su factibilidad.

#### 1.5.6 Patrimonio Turístico

Existen diversas definiciones de lo que es el patrimonio turístico, como por ejemplo:

*“...es la relación entre la materia prima (atractivos Turísticos), la planta turística (apartado productivo), la infraestructura (dotación de apoyo al aparato productivo) y la superestructura (subsistema organizacional y recursos humanos disponibles para operar el sistema). Roberto Boullón (1997) (p. 54)*

*"Es el conjunto de bienes, libres por lo general y no apreciables en dinero, pertenecientes a una comunidad determinada, los cuales, por estar en un espacio concreto, pueden producir una utilidad económica al ser empleados en actividades turísticas." (JIMÉNEZ.86)*

Considerando ambas definiciones, es posible afirmar que si el proyecto pretende formar parte del patrimonio turístico de la zona, también es necesario conocer el patrimonio turístico existente, es decir, los atractivos turísticos, la planta turística, y la infraestructura, entendiendo estos conceptos como:

a) Atractivo turístico: *“cualquier elemento que pueda inducir a un turista a que visite un determinado lugar”* como *“cualquier elemento que pueda inducir a un turista a que visite un determinado lugar”*

*Molina, S. (1991) (p. 32)*

b) Planta turística: *“Los servicios que se venden a los turistas son elaborados por un subsistema denominado “planta turística”, que está integrado por dos elementos: el equipamiento y las instalaciones.”* Boullón (1997).

c) Infraestructura: *“...la infraestructura presta los servicios básicos o de apoyo al sistema turístico (Transporte, comunicaciones, sanidad, energía).”* Molina, S. (1991) (p. 39)

Hay que señalar también, que para el turista un producto turístico es *“aquel que cubre una experiencia de viaje en su conjunto desde que sale de su casa hasta que regresa”* (PLADETUR Valdivia 2011)

De esta forma y con esta información, es posible identificar las posibilidades de trabajar en conjunto con la planta existente de forma holística, consiguiendo beneficiar a los prestadores de servicios turísticos, complementarios, a la comunidad y al mismo tiempo satisfacer las necesidades del mercado.

### **1.5.7 Componente producto turístico integrado**

Los 5 componentes del producto turístico integrado son:

- Recursos turísticos del destino: Éstos son los elementos que en su mayoría determinan la motivación de desplazarse al lugar. Estos recursos pueden ser naturales, culturales, sociales, artificiales, entre otros.
- Servicios y equipamientos del destino: Se refiere a la oferta de alojamientos, servicios de alimentación, transporte, lugares de entretenimiento, oficinas de información turística, otros servicios e instalaciones.
- Accesos: Carreteras, aeropuertos, trenes, transporte disponible.
- Precio de venta
- Percepción de destino: Imagen positiva y/o negativa del lugar. Este punto es importante ya que hay que desarrollar una imagen que pueda influenciar positivamente las expectativas de los potenciales clientes y su comportamiento en la compra. *(PLADETUR Valdivia 2011)*

### **1.6 Zona costera y fluvial**

La Región de los Ríos cuenta con un gran número de cuerpos de agua, en el que se desarrollan todo tipo de actividades, desde recreativas hasta de comercio y seguridad. El borde costero y sus principales ríos navegables juegan un papel trascendental en la vida y economía de los residentes. En el siguiente mapa se aprecia los principales cuerpos de agua y borde costero de la Región de los Ríos.

## Geomorfología del Área Costera

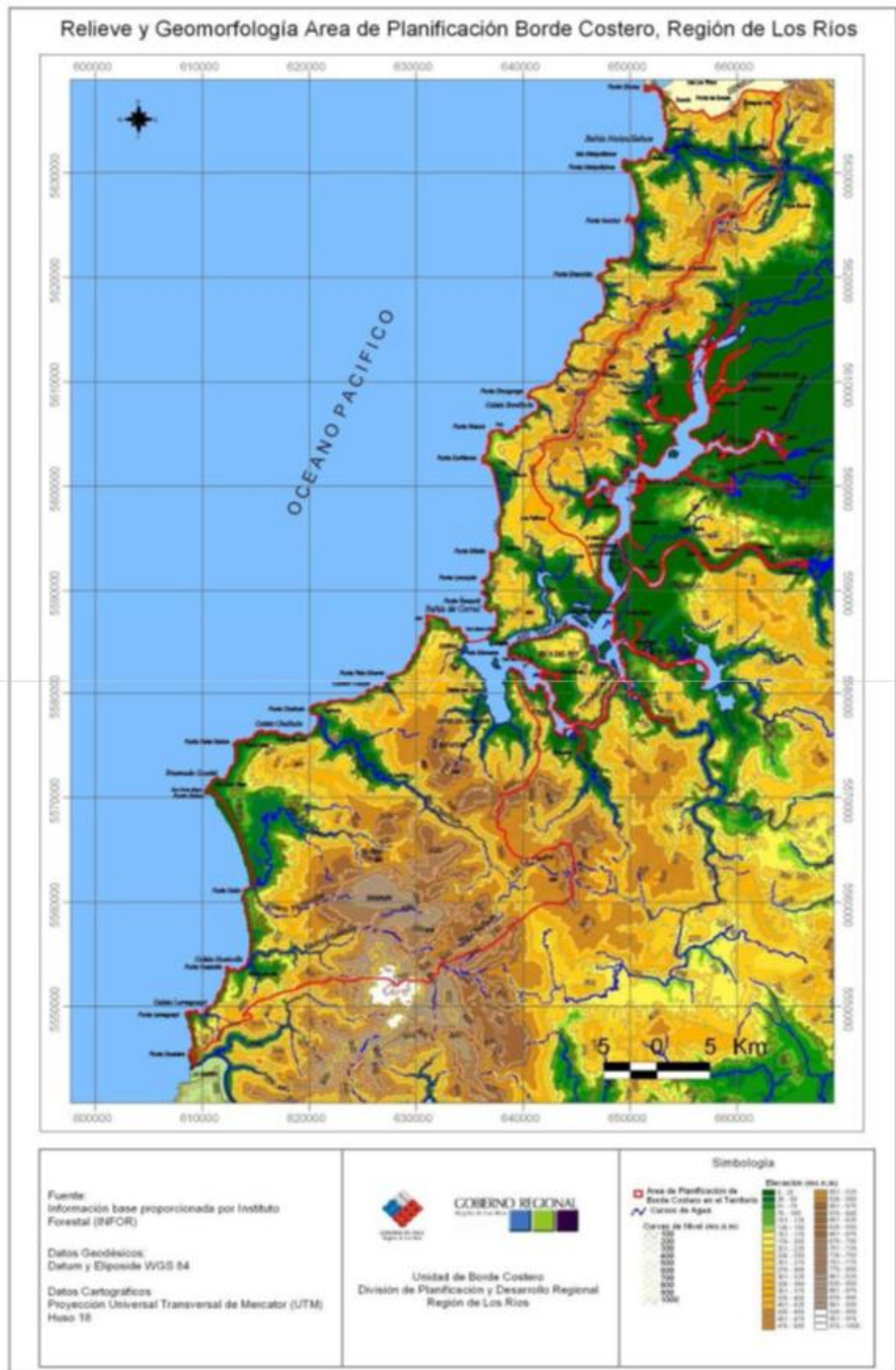
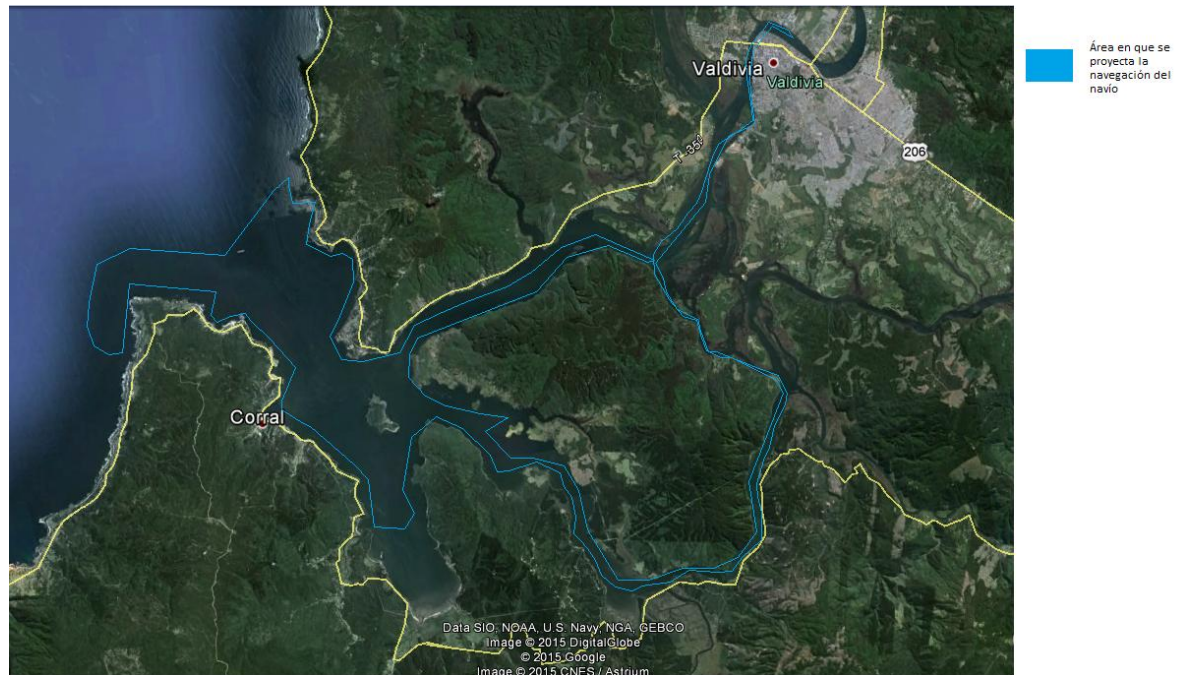


Imagen N°1 Fuente: Gobierno Regional

La zona en la que el navío del proyecto pretende navegar está delimitada por diversos factores y entre estos, la profundidad de los ríos en los que se desplazara la embarcación.

Considerando este aspecto, el alcance de navegación en su etapa preliminar estaría delimitado por el siguiente cuadro:



Fono N°2 Fuente: elaboración propia, a partir del programa Google Earth

### 1.6.1 Ley de zonas fluviales y costeras

Las zonas costeras y marítimas de la república de Chile poseen reglas y normativas que regulan el uso de embarcaciones en estos espacios, estas normas permiten el desarrollo de actividades de manera segura y bajo un determinado estándar de calidad.

La ley que regula estas actividades es la ley 2.222 que regula la navegación, sin embargo esta no abarca de manera precisa las actividades realizadas en los espacios fluviales del territorio, por lo que desde hace abril del 2013 se está intentando implementar modificaciones a dicha ley para incluir reformas que permitan y regulen actividades de transporte, comercio, seguridad y recreación que día a día se implementan en los ríos y lagos de Chile.

El objetivo y ámbito de aplicación que tendrá este proyecto de ley se describe de la siguiente manera en el extracto del mensaje del ex presidente de la república, con el que inicia el proyecto de ley que introduce modificaciones a la regulación sobre navegación fluvial, decreto ley n° 2222:

*“El presente proyecto tiene como objetivo promover la actividad en los ríos de nuestro país a la vez que resguardarla seguridad del transporte en ellos, regulando todas las actividades concernientes a la navegación fluvial, o relacionadas con ella”.* (Santiago, 22 de abril de 2013)

En el mensaje también se expresa los motivos por los cuales es necesaria la reforma a esta ley, respecto a la navegación fluvial de embarcaciones tradicionales y con fines turísticos como lo señala este breve fragmento:

*“Sin embargo, la estacionalidad de algunas de las actividades desarrolladas en la navegación realizada en aguas interiores, como la turística, hacen imposible contar con dotaciones permanentes para tripular las naves, especialmente las naves mayores. Las características de operación y de navegación de éstas, no difieren con sus homólogas de porte menor, ya que tanto naves menores como mayores navegan bajo similares condiciones y en la misma área. Por lo tanto, independiente del porte de la nave, se requiere de personal experimentado en este tipo de navegación y cuyas habilidades sean acreditables cuando se trata de la operación de la nave que tripulará.”(Santiago, 22 de abril de 2013)*

Es importante tener en cuenta la legislación vigente así como las futuras modificaciones que se puedan presentar en los aspectos que puedan influir directa o indirectamente al proyecto, de la misma forma se debe tener presente el plan regulador de la bahía de Corral y de Valdivia, el que contempla el uso de suelo para distintas actividades que pueden perjudicar o beneficiar al mismo. Un ejemplo es el proyecto del puente elevadizo, que de no ser así podría presentar problemas al momento de proyectar los planos de la embarcación, o el uso de suelo industrial en la bahía de Corral, que de ser aceptado legalmente podría impactar negativamente al turismo de la localidad afectando por consecuencia al proyecto.

### **1.6.2 Recursos costeros y fluviales**

La Región de los Ríos, dada la geografía de nuestro país cuenta con todo el sector territorial oeste cubierto por las costas del océano pacífico, pero la particularidad de esta es que cuenta con una olla fluvial que conecta distintos sectores por medio de los ríos, permitiendo a pequeñas y medianas embarcaciones adentrarse varios kilómetros al interior de la región y desde el océano pacífico. Si bien los ríos suelen ser obstáculos para llegar a cierto destino por tierra, en esta región se da el fenómeno que convierte a estos en “carreteras fluviales” más que en un impedimento para la confección del territorio.

La región cuenta con una gran riqueza de productos marinos, tanto en la costa oceánica como en la fluvial, sin embargo, esta se ha visto amenazada por diversos problemas de contaminación de los ríos y sobre explotación por la pesca de arrastre. Además en la actualidad existe una gran controversia por la llamada Ley de Pesca, que mantiene el descontento social, llevando a pescadores artesanales a paralizar sus actividades y el tráfico marítimo fluvial a modo de protesta.

El transporte ha sido una actividad que se ha desarrollado desde los tiempos de la colonia, en la que las embarcaciones se aventuraban por los distintos ríos de la región llevando suministros y pasajeros, permitiendo la conectividad comunicación y abastecimiento de gran parte de la región.

En el último siglo, se ha prosperado con mayor potencia, el fenómeno del turismo, al punto de que muchas de las embarcaciones que se encuentran hoy en la región, están destinadas al desarrollo casi exclusivo de esta actividad, a pesar de la condición de estacionalidad que impera en el país.

Kayaks, lanchas, bogas, taxis solares, catamaranes, botes, son algunas de las naves que operan principalmente con este propósito, además existe un barco a vapor el “Collico” que después de

años de abandono, fue comprado y restaurado por un empresario turístico, y un submarino que está en categoría de museos flotante.

Si bien la región cuenta con una gran cantidad de recursos, se le suma también la historia, que surgió gracias a las características geográficas y naturales que posee, además del sistema de fuertes costeros, que forman parte del patrimonio tangible de la ciudad.

### **1.6.3 Tipos de embarcaciones en la Región de Los Ríos.**

Existe gran número de embarcaciones de diversa índole en la región, como lo son las comerciales, de transporte, seguridad, mercantes, pesqueras industriales y artesanales, patrimoniales y de la armada.

Habría que realizar un cuantioso estudio para determinar de forma exacta, la totalidad de embarcaciones existentes en la región, o en el área de interés para este proyecto, pues existen pequeños astilleros artesanales que cada cierto tiempo producen embarcaciones, un astillero mayor (ASENAV) y habría que realizar un catastro de las embarcaciones que se encuentran en desuso. A esto se le suma que no todas las embarcaciones están debidamente inscritas por lo que se dificulta el censo exacto de éstas.

Respecto a la actividad de “pesca artesanal” que la legislación chilena define como “*la actividad pesquera extractiva realizada por personas naturales en forma personal, que se desempeña como patrón o tripulante en una embarcación artesanal*”, el número de pescadores alcanzando un total de 3.078 inscritos en el Registro Pesquero Artesanal (RPA) durante el año 2007. Esto representa aproximadamente 5% del registro nacional (65.596 inscritos), con 1.553 pescadores, 1.202 algueros, 702 buzos y 410 armadores. *(Informe SERNAPESCA, 2007)*

Según la oficina técnica de borde costero del gobierno regional de los ríos, “*Existen alrededor de 440 embarcaciones artesanales inscritas en los registros, de las cuales 62% son botes a motor, 11% botes a remo o vela, 10% naves de lanchas mayor y media, y solo 7% de lanchas menor. De las embarcaciones inscritas el número total que ha declarado operación al menos una vez durante el 2007 es de 114, distribuido en 58 naves de lancha mayor, 26 de lanchas media, 19 botes y 11 de lanchas menor (SERNAPESCA, 2007).*”

Con respecto a los niveles de organización del sector, aproximadamente 90% de los pescadores artesanales que se hallan inscritos, están afiliados a una organización sindical. En la Región de los Ríos existen 35 organizaciones sindicales de primer nivel, concentradas principalmente en Corral y Valdivia respectivamente, y tres organizaciones de segundo nivel conformada por la FIPASUR (Federación Provincial de Pescadores Artesanales del Sur), la FEPACOR (Federación de Pescadores de Corral) y la FEPACOM (Federación de Pescadores Artesanales de Mehuín)

A esto se le suman cuatro gremios de armadores cerqueros de Valdivia (ACERVAL A.G., SIPACEVAL, SIPACERVAL y ACER A.G.) además de un gremio de armadores demersales (ADEMARVAL A.G.), y de seis organizaciones indígenas de pescadores artesanales, las cuales están concentradas en las comunas de Mariquina (4), Corral (1) y La Unión (1)

Respecto a las embarcaciones destinadas a fines turísticos, existe una entidad legal que agrupa a ciertos empresarios dueños de embarcaciones, la “Agrupación de Turismo Fluvial (ATF)” que nace en el año 2008, cuya visión es “Convertir al turismo fluvial en un polo de desarrollo para la región” y su misión es “Fomentar y fortalecer el turismo fluvial de la ciudad de Valdivia y la Región, a través del desarrollo de líneas estratégicas tales como la legislación fluvial, calidad promoción de los servicios e interacciones con el medio.”

Según datos entregados por la ATF, la actividad fluvial se ha consolidado en estos últimos años, y estima que más de 70.000 turistas al año hacen uso de las embarcaciones de Turismo de ATF Valdivia, convirtiendo al Turismo Fluvial como uno de los principales hitos turísticos de la Región.

Las embarcaciones asociadas a la ATF son las siguientes

Embarcaciones	Representante	capacidad	servicios
<b>Catamarán Marqués de Mancera</b>	Liewald & Davis LTD.	200 pax	Paseos y Servicios complementarios de hotelería
<b>Motonave Calle Calle</b>	Juan albornoz, Rodrigo Loveras	100 pax	Paseos y servicios de hotelería y de Restaurante flotante
<b>Motonave Reina Sofía</b>	Davis Ltd.	100 pax	Paseos y excursiones
<b>Embarcaciones Bahía BahíaII</b>	José Marín B.	23 pax	Paseos y excursiones
<b>Bahía Princesa</b>		50 pax	Paseo y servicios complementarios de hotelería.
<b>Bahía Patagonia</b>		60 pax	Paseos y excursiones, arriendo a particulares, excursiones de pesca.
<b>Explorador</b>		48 pax	Paseos y excursiones
<b>Embarcaciones Polux</b>	Balnca Vallejos G.		
<b>Polux I</b>		50 pax	Paseos y excursiones
<b>PoluxII</b>		50 pax	Paseos y excursiones
<b>Embarcaciones Katherine</b>	Luis Bustos		
<b>Katerine I</b>		16 pax	Paseos y excursiones y servicios particulares.
<b>Katerine II</b>		16 pax	Paseos y excursiones y servicios particulares.
<b>Embarcacion Daniela Isidora</b>	José Mansilla L.	43 pax	Paseos y excursiones y servicios particulares.

Tabla: elaboración propia a partir de la información de la ATF

### 1.7 Tipos de turismo en la región de los ríos

La región de Los Ríos es un icono del turismo a nivel nacional, en esta región se desarrollan casi todos los tipos de actividades turísticas que se pueden desarrollar en el país, destacando entre los tipos de turismo que se puede encontrar en la región los siguientes tipos de turismo:

- Turismo de descanso y de salud: La naturaleza dominante en la región, propicia el desarrollo de actividades recreativas de descanso y salud. En toda esta, abundan centros de relajación insertos en la naturaleza que aprovechan las bondades curativas del aire puro, las aguas termales y flora nativa.
- Turismo de sol y playa: la región cuenta con balnearios oceánicos y en sus numerosos ríos y lagos.

- Turismo científico: la cantidad y diversidad de comunas de distintas etnias y los innumerables hallazgos arqueológicos son ideal para el desarrollo de este tipo de turismo.
- Ecoturismo: la región cuenta con selvas, bosques, espacios naturales habilitados y vírgenes propicios para el desarrollo de la actividad.
- Turismo de aventura: la naturaleza predominante en la región, las dunas, sectores cordilleranos, el clima, los ríos y lagos son una oportunidad única para los amantes de la adrenalina.
- Turismo agrícola o agroturismo: desde tiempos precolombinos que la región se ha caracterizado por el desarrollo de la agricultura, manteniendo esta actividad como un polo de desarrollo económico que se complementa con la actividad turística a lo largo y ancho de la región.
- Turismo cultural: el patrimonio y tangible e intangible de sus ciudades convierte a la región en una de las regiones más atractivas para los visitantes que busquen conocer la diversidad cultural que combina una herencia huilliche, española y alemana.
- Turismo histórico: en cada rincón de las principales ciudades se puede contemplar el patrimonio legado por fundadores, reflejado en la arquitectura de la ciudad y también los accidentes geográficos causados por los desastres que marcaron las localidades, como los grandes incendios y el terremoto más fuerte registrado en la historia del mundo.
- Turismo Religioso: las principales tracciones en este tipo de turismo, son las actividades realizadas por las comunidades indígenas de la región, que cada cierto tiempo desarrollan sus ceremonias religiosas, atrayendo a un número considerable de visitantes que desean participar de estas, además las iglesias y capillas españolas que alcanzan algunas los trecientos años de antigüedad son puntos importantes de afluencia de visitantes.
- Turismo Gastronómico: indudablemente este tipo de turismo está entre los más llamativos, pasar por el mercado fluvial cuando se visita la ciudad de Valdivia, o encantar al paladar en algún restaurante con las comidas y productos típicos de la región producidos en la región, son parte de la experiencia culinaria que todo visitante debe tener
- Turismo Fluvial: Esa actividad se desarrolla a lo largo de toda la región en los ríos navegables que conectan las distintas comunas. Si bien los paseos en lanchas y botes se desarrollan en todo Chile, Valdivia es la única ciudad que cuenta con ríos completamente navegables, y es la primera ciudad en Sud América en contar con un puente levadizo. El desarrollo de este tipo turismo se ejecuta desde hace décadas, pero ha sido en la última en la que se le ha puesto más énfasis como un polo de desarrollo económico de la región, al punto de impulsar modificaciones en la legislación vigente, para regular el desarrollo de esta actividad.

## **1.8 Entes Gubernamentales**

Para el desarrollo de cualquier proyecto, es necesario conocer las entidades que estarán prestando apoyo, fiscalizaran y evaluaran el impacto o desarrollo de cualquier proyecto que se realice en un territorio determinado. Las entidades correspondientes que se verán vinculadas directamente con el desarrollo del proyecto, son:

- Ilustre Municipalidad de Valdivia
- Ilustre Municipalidad de Corral
- Gobierno regional
- SERNATUR los Ríos
- Ministerio de Obras Publicas

Estas entidades y sus respectivos departamentos serán los encargados de aprobar o derogar cualquier proyecto de esta índole que quisiera ejecutarse en la en el territorio determinado. Solo estos dos municipios en primera instancia, son los más afectados por el desarrollo de dicho proyecto, pues espacio fluvial en el que pretende navegar el navíos parte del territorio concerniente a ambos municipios.

El papel que juega el servicio nacional de turismo también sería clave, al ser un proyecto destinado a la actividad turística, se espera contar con el apoyo y certificación de esta entidad, con el fin de conseguir un desarrollo expedito del proyecto.

## **1.9 Alianzas Estratégicos**

Existen innumerables actores destinados a brindar una experiencia satisfactoria al visitante, desde los servicios básicos, a los netamente turísticos, la clave para desenvolverse eficientemente en la actividad, es contar con las regulaciones correspondientes, el apoyo de las entidades gubernamentales y actuar en manera conjunta con los distintos prestadores de servicios de diversa índole.

- Si bien el proyecto contempla un navío que navegue por la zona fluvial de dos municipios, el trabajo en conjunto para determinar la viabilidad del proyecto ha sido mucho más acogido por el municipio de Corral y su Oficina de turismo, que por la Ilustre Municipalidad de Valdivia y sus departamentos. Por lo que la I. Municipalidad de Corral, es el aliado estratégico principal en la zona y proveedor de la información estadística clave para un estudio confiable.
- Los pescadores en la municipalidad de Corral en conjunto con su sindicato, también son partidarios de dar apoyo a esta iniciativa, ya que han comprendido el impulso que brindaría a la comunidad y los trabajos en conjunto que se podrían realizar con los distintos navíos del sector.

- Los prestadores de servicios de restauración, del sector de corral, han comprendido el beneficio que aportaría a la prestación de sus servicios el contar con un atractivo más en la comuna, además de manifestar sus intenciones de realizar convenios con determinados establecimientos.
- Las “Ferias de Artesanías” de cualquier parte del país, siempre son parte de los atractivos locales. Los empresarios y emprendedores que trabajan en ellas siempre están en busca de material innovador para ofrecer a los visitantes, por lo que estos manifestaron todo su apoyo al desarrollo de este proyecto, el que les entregaría material para ofrecer a los turistas.

### **1.10 PLADECO Corral**

El Plan de Desarrollo Comunal de Corral, es definido en el mismo como:

*“... el marco general de acción por el cual se busca consolidar y alcanzar el desarrollo y progreso comunal futuro, en una sólida interacción y mancomunidad de intereses entre la comunidad y la municipalidad.”*

De esta forma el PLADECO, como una herramienta supervisora del progreso comunal orienta las acciones destinadas a satisfacer las necesidades de la comunidad, para optimizar los recursos y conseguir un eficiente desarrollo económico social y cultural de las localidades que contempla.

Esta herramienta que está destinada a orientar los esfuerzos de desarrollo comunal hacia el modelo de ciudad que se quiere para el futuro, por lo que es importante tener presente las aristas que contempla el PLADECO, para no iniciar un proyecto que vaya en contra de lo que está estipulado en él.

El turismo es una de las economías bases de esta comuna, y el I Plan de Desarrollo Comunal, también lo contempla de esta manera, destacando la afluencia de viajeros motivados por las reanimaciones históricas que se realizan en el Fuerte San Sebastián, sobre la toma de éste.

La implementación de un navío como producto turístico con las características ya mencionadas en los capítulos anteriores no va en contra en lo absoluto con los modelos de desarrollo que se mencionan en este, por el contrario, el plan contempla áreas desinadas para la ejecución de actividades de turismo fluvial y considera este rubro, un pilar fundamental de la economía de la región.

## **1.11 Estudio de casos comparativos**

Al efectuar un análisis de factibilidad, se pretende evaluar si en los escenarios disponibles, se puede efectuar el proyecto de construcción de un navío con características del siglo XVII en la bahía de Corral y zona Fluvial de Valdivia.

Para poder comprender de mejor manera la naturaleza del proyecto que se está analizando, se realizara un estudio de 4 casos comparativos, de similares características dos nacionales y dos extranjeros. Además se realizara una tabla de resumen, identificando la mayor cantidad de navíos de características similares, sus contextos y la forma en la que se desarrollaron los proyectos hasta el día de hoy.

### **1.11.1 Casos comparativos internacionales.**

A nivel internacional, existen una infinidad de navíos con características similares a las pretendidas por en el proyecto. Considerando las embarcaciones de uso particular, estatal y para fines turísticos y recreacionales llegan a ser cientos las embarcaciones que mantienen su funcionamiento en la actualidad.

Los puntos con mayor cantidad de embarcaciones en funcionamiento son el Mar Mediterráneo y el Mar del Caribe, esto por el la historia que propicia a emprendedores y aventureros a tener las réplicas de los antiguos galeones y navíos que circundaban los mares en sus tiempos de gloria.

Además varios países mantienen embarcaciones conocida a nivel internacional como Colombia (el Phantom), Holanda (Un galeón museo similar al museo esmeralda), Inglaterra, España y Portugal entre otros.

A continuación se han seleccionado dos casos comparativos a nivel internacional que son de relativa similitud al proyecto está en análisis.

Estos fueron seleccionados por compartir un contexto similar al de la localidad en la que se pretende implementar el proyecto y reflejar en esencia un galeón destinado a fines turísticos.

Los casos comparativos son el Barco Pirata “*Lorencillo*” (San Francisco de Campeche, México) y la Sociedad “Capitán Hooock SA”, que cuenta con los navíos: “*El Galeón I*”, “*El Bucanero II*” y “*La Perla Negra*”. (Puerto Juárez, México)

➤ Barco Pirata “Lorencillo” (San Francisco de Campeche, México)

Esta historia en particular comparte una relación de similitud con el proyecto que se pretende efectuar, pues ambas bahías (Corral- Campeche) fueron estratégicas en la defensa de las colonias españolas y trayendo consigo el auge económico de la las regiones.

Al igual que en las costas del pacifico chileno, estas aguas fueron surcadas por numerosos piratas que buscaban la oportunidad para sacar provecho de las colonias establecidas y robar las mercancías existentes, además de hostigar a las defensas por parte de los corsarios franceses, ingleses y holandeses.

Entre los corsarios más célebres que sitiaron Campeche, se encuentra el holandés *Laurens de Graaf*, localmente conocido como “Lorencillo”, debido a su baja estatura.

Por la inspiración de estas historias, nace una embarcación del mismo nombre, que surca las aguas de esta bahía, desde hace más de 10 años.

Creada por un artesano local como proyecto turístico, realiza hasta el día de hoy viajes y eventos como matrimonios salidas especiales, recorridos diarios y visitas a instituciones, además de aparecer en algunas filmaciones de comedias y películas.

A pesar de ser un referente turístico importante en los mares del caribe, y ser aceptado por la comunidad circundante, estuvo sin actividad por bastante tiempo (más de un año) a intervalos de tiempo. Esto por las dificultades técnicas que han tenido que enfrentar los propietarios, ya que la autoridad marítima les curso infracciones y canceló sus servicios, debido a las precariedades existentes en materia de seguridad y mantención.



Imagen N° 3 Afiche publicitario



Imagen N°4 Barco “Lorencillo”

No obstante debido a la presión ciudadana y la oportunidad de revivir el negocio, esta retomó su rumbo en las aguas, ya no solo como un museo flotante, sino como un el navío que surca los mares ofreciendo un espectáculo para los turistas, por medio de recreaciones con piratas, por las tranquilas aguas del golfo de México.

- Capitán Hooock SA, navios: “El Galeón I”, “El Bucanero II” y “La Perla Negra”.  
Puerto Juárez, México

En 1992, el comité de Bahamas encargó la construcción del Galeón I, e primero de la flotilla de tres barcos, para conmemorar el Quinto Centenario del descubrimiento de América en 1492, para la recalada de Cristóbal Colón en la isla de San Salvador, Bahamas; este hecho recibió una amplia cobertura mediática, lo que potenció la iniciativa y contribuyó a generar mayores flujos de visitantes.

El Galeón I, El Bucanero II y La Perla Negra, cada uno con capacidad para 285 pasajeros y 93 pies en longitud, son auténticas réplicas de Galeones Españoles del siglo XVIII construidos en España.

Esta sociedad posee 3 embarcaciones que navegan por el mar del caribe, realizan actividades todo el año y van desde recreaciones de combates entre piratas, a fiestas abordo navegando por el mar de Cancún.

Esta iniciativa es un caso comparativo que lleva al extremo la eficiencia de los navíos del siglo XV al XVIII como modelos de negocio y producto turístico. Es evidente el contexto en el que esta empresa funciona es el más propicio, el clima es agradable la naturaleza circundante es atractiva, el patrimonio y la historia dan un contexto a los navíos, permitiéndoles a los administradores realizar actividades limitadas solo por la imaginación.



Imagen Nº 5 “El Galeón I”, “El Bucanero II” y “La Perla Negra”

### 1.11.2 Casos comparativos nacionales.

A nivel nacional existe un numero importantes de casos similares, como algunos navíos destinados a ser museos, como lo son el Museo Esmeralda, replica de la embarcación en la que combatió Arturo Prat, el Museo de Sitio Nao Victoria, replica de la embarcación de Hernando de Magallanes, tres réplicas de la goleta Ancud, además de algunas embarcaciones construidas para otros fines.

Sin embargo se hará hincapié en dos embarcaciones que comparten particularidades similares a las del proyecto que se pretende analizar, ya que son casos nacionales que en su esencia comparten una similitud con el propósito.

➤ El “*Santiago*”, Valparaíso Chile

Originalmente el *Santiago* fue una embarcación de la expedición de Don Diego de Almagro, que consiguió ser la primera en arribar en las costas de Valparaíso, en el año 1576.

Cuatrocientos cincuenta años más tarde, en conmemoración de esta fecha el alcalde Francisco Bartolucci, gracias a la ayuda de 6 millones de pesos chilenos, que aportaron la Asociación Nacional de Armadores y la Cámara Marítima, gestionó la iniciativa de la construcción de este navío, junto a la colaboración decisiva de un astillero de Constitución, propiedad de Adolfo Muñoz Díaz, ribera del río Maule, donde se construyó a escala real el “*Santiago* II”, carabela hispánica de 17 metros de eslora y desplazamiento de 40 toneladas, construida en roble pellín, salvo los dos mástiles de eucalipto.

La nave tuvo sus momentos de gloria (hasta finales de los 90), pero una muy mala administración terminó por deteriorar la embarcación al punto de quedar inutilizable.

Los puntos cruciales que llevaron a la embarcación a su trágico final, fue una mala gestión de los recursos destinados a su mantención, y un mal manejo del navío como un recurso público, pues se mantenía flotando en puerto sin realizar actividades (luego de terminar su apogeo), convirtiéndose en un incómodo gasto para el municipio, el que al cambiar de gobernantes, cada vez la abandonaron más. A esto se le suma, la poca gestión que no permitió convertir la embarcación en un recurso municipal autosustentable.



*Imagen N°6 La “Santiago deteriorada*



*Imagen N°7 La “Santiago llegando a Valparaíso”*

Esta preciosa embarcación deja la lección de que una buena iniciativa, puede ser un dolor de cabeza y un acontecimiento muy triste si no se administra bien, un proyecto de características similares debe contemplar la auto sustentabilidad del mismo, de lo contrario y en términos prácticos, un navío de estas características que no genere flujos de capital positivos, está destinado al fracaso.

➤ El “*Galeón pirata*”, Coquimbo Chile

Son muchos los pescadores que reclaman las malas condiciones de pesca artesanal en el país, y los de Coquimbo no son la excepción. Este es el motivo principal que incentivo a los jóvenes emprendedores creadores de esta empresa a cambiar el rubro en el que trabajaban.

Inspirados en las historias y leyendas de piratas que son parte del patrimonio de la ciudad, los hijos de un pescador de local, toman una vieja embarcación de pesca, y la refaccionan completamente, convirtiéndola en un galeón pirata.



Imagen N° 8 Página oficial “EL galeón Pirata” Imagen N° 9 “Galeón Pirata”

El navío sin ser una réplica museológica de un galeón, cumple con las exigencias de un público que buscaba algo nuevo e innovador, consiguiendo iniciar la primera embarcación de su futura flota de barcos piratas.

Para poder iniciar su empresa el dueño, don Milton Gloria y su familia tuvieron que superar las barreras de entrada y las burlas de sus colegas, que los desmotivaban y no tenían fe en su iniciativa. Sin embargo la acogida que el galeón tuvo en los visitantes fue notable, al poco tiempo pasaron a convertirse en un icono del turismo de la localidad, ofreciendo espectáculos, paseos con actividades piratas, eventos particulares entre otros.



Imagen N° 10 Afiche publicitario del “Galeón Pirata”

La familia de emprendedores de la localidad sin darse cuenta, consiguió crear una empresa sólida que se mantiene en el mercado, ofrece un producto innovador, con un alto valor agregado, que supera con creces la calidad y la experiencia de la oferta de sus competidores directos, que hasta hace un tiempo solo se limitaban a dar paseos en lanchas, que muchas veces, no se mantenían en las mejores condiciones.

### 1.11.3 Análisis de casos comparativos

Tanto los casos nacionales como los internacionales representan una realidad diferente, pero de cada uno de ellos se puede extraer información crucial para el desarrollo del proyecto de forma factible.

Casos internacionales

➤ “Lorencillo”

Este navío que nació como a la iniciativa de un emprendedor local, contó con muchas peripecias para poder posicionarse en el mercado, en primer lugar los creadores de la embarcación fueron artesanos, y no administradores, por lo que al no tener un buen asesoramiento y con la idea de que lo que es llamativo una vez siempre lo será, no innovaron en las formas de mercadeo ni implementaron las más sencillas (web marketing, alianzas estratégicas con operadores turísticos entre otros), por lo que tuvieron dificultades para mantener un flujo de visitantes constantes, lo que llevo en su momento cancelar los recorridos por falta de visitas. Conforme pasó el tiempo y con la lección aprendida se asesoraron con administradores y recuperaron la embarcación gracias a la presión ciudadana que no quería perder el atractivo. Sin embargo si bien mantiene su funcionamiento regular, y visitas esporádicas, el futuro de este proyecto es incierto, pues ha sido clausurado en varias oportunidades por la autoridad marítima del país por no contar con los implementos de seguridad necesarios.

A modo de conclusión, este navío, cuenta con un contexto, una clientela local (colegios, paseos familiares, visitas de turistas), pero una administración poco efectiva, que no explota el potencial ni vende el producto de manera correcta.

➤ Capitán Hoock SA.

Esta sociedad supo explotar de la manera más eficiente todo el potencial que se le puede sacar al Caribe como contexto pirata, iniciando con una embarcación y un proyecto muy ambicioso, gracias a la gran cantidad de turistas que visitan los mares del caribe, pudieron aprovechar el nicho de mercado que siempre está en busca de experiencias nuevas.

Con las variables en su favor, la empresa aprovecho las oportunidades para mantener la clientela, ofrecer productos post venta y una experiencia inolvidable, generando un producto turístico de nivel internacional en poco tiempo.

Sin duda este es un proyecto a gran escala y con muchas variables en su favor, por lo que si bien es comparable al proyecto que se pretende realizar, es un modelo de negocio de iniciativa privada que representa una realidad, más bien, poco alcanzable con los recursos y contexto nacional, al menos en la etapa inicial.

Casos nacionales:

➤ “Santiaguillo”

Si bien esta embarcación tuvo su momento de gloria en la ciudad de Valparaíso, lamentablemente tuvo que sufrir un fatídico final, producto del abandono por parte de las autoridades.

Este proyecto refleja lo lamentable de una iniciativa que beneficia a la comunidad, pero que representa un alto costo de mantención para un municipio. Al ser propiedad de la municipalidad, todas las actividades que realizaba eran sin costo, impidiendo generar ingresos que permitieran cubrir las necesidades de mantención de este. Si hay algo que se puede aprender de este proyecto es que la voluntad política de un municipio, cambia con la llegada de nuevos gobernadores, quienes tienen otras prioridades. Por lo que un proyecto que solo significa costo para el responsable sufrirá el abandono por parte de este. A esto se le suma la mala administración de este recurso como producto turístico de la ciudad y las dificultades técnicas para operar en un puerto de alto tránsito en una ciudad sin cultura marítima que cada vez pierde más espacios marítimos públicos.

En conclusión se puede determinar que un proyecto de esta envergadura y de estas características, que se asemeja en esencia y ejecución al proyecto que se pretende realizar, cuenta con cuatro factores determinantes al momento de fracasar

- Contexto: si bien el momento en que fue creada la embarcación contó con el apoyo de la comunidad, el contexto de ese momento era distinto al actual, la comunidad contaba con más espacio y cercanía al mar, que con el paso de los años fue perdiendo. Por lo que al transcurrir los años el interés de la comunidad en la embarcación fue desapareciendo.
- Cultura local: Valparaíso es una “Ciudad-Puerto”, no obstante el espacio que comparte con el mar, es cada vez es más pequeño, y aun en el momento de ejecución del proyecto, la cultura marítima ya estaba en decadencia. Factores como estos propiciaron a un rápido desinterés de la ciudadanía a defender la embarcación que ya formaba parte del patrimonio de la ciudad.
- Responsables: Al momento de ejecutarse el proyecto, quien figuraba como futuro responsable del destino de la embarcación era el municipio de Valparaíso. El mal manejo de esta como producto turístico, impidió conservarla como tal, limitándola a una suerte de museo flotante que ya empezaba a molestar a los dueños del sector portuario.
- Autofinanciamiento: Al pertenecer al municipio, la embarcación, este tuvo problemas para cobrar por las actividades que podría realizar, a esto se le suma la barrera de entrada al mercado, por parte de los “lancheros” locales, advertían en la embarcación una amenaza a su negocio.

El navío sufrió el mal del abandono al no poder sustentar su actividad por sí mismo y depender completamente de la municipalidad para subsistir, sumando el desinterés de la comunidad por defender su “maritorio” y navío, que a fin de cuentas pertenecía a todos los porteños.

#### ➤ El “*Galeón pirata*”

El producto turístico que crearon los pescadores artesanales, ahora dueños de esta empresa, es el proyecto que refleja de mejor manera un modelo de negocio de similares características al que se pretende crear.

Los creadores de este proyecto, rompieron las barreras de entradas de sus competidores directos, presentaron un producto innovador, a un muy bajo costo (unos 60 millones de pesos chilenos) en su primera etapa, y penetraron en el mercado del turismo náutico ofreciendo un servicio de

cálida, diferenciado y que resulto ser muy rentable. Los dueños se asesoraron con profesionales para promocionar su producto y mantener su posicionamiento en el mercado.

En conclusión, el contexto jugó en favor de los emprendedores, pues los fuertes e historias piratas abalaron la iniciativa de éstos, la comunidad aún mantiene cercanía al mar y una cultura medianamente marítima (en relación a ciudades como Valdivia y Corral). El mercado al que apunta, de nivel nacional, acogió de buena manera el producto, justificando cada vez más la ampliación de su flota de naves estilo pirata y el perfeccionamiento de los servicios ofrecidos.

Hasta el día de hoy la empresa realiza actividades y viajes de manera frecuente demostrando un modelo de negocios de iniciativa privada, innovador, y sustentable.

CAPITULO II  
FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO

## **2.1 Justificación**

Valdivia y Corral, han sufrido bastantes cambios a lo largo de la historia, tanto como políticos, administrativos, geográficos y económicos. Estas características, la han convertido en una zona especialmente atractiva para los turistas, aumentando el número de visitantes cada año. Cada vez son más los proyectos que se realizan en la zona mencionada, los que contribuyen al desarrollo de distintas aristas como lo son la conectividad, urbanización, participación ciudadana y empleo.

Valdivia es conocida como una ciudad turística, y junto con Corral, son las más visitadas a nivel nacional (estadísticas Oficina de Turismo Corral), destacando principalmente festividades como la “Semana Valdiviana” y “La Noche Corraleña”, en la que se realizan espectáculos y concursos, además de las competencias de carros alegóricos en la zona fluvial de Valdivia.

La población de la Región de los Ríos, posee en su mayoría, una importante cultura marítima o cultura fluvial, a diferencia de muchas ciudades del país, que a pesar de contar con conexión al mar, o algún río cerca, carecen de ésta. Esta Cultura Fluvial radica principalmente en su origen y mantenimiento de la ciudad, desde el año 1520, en que fue descubierta por mar por los españoles, hasta las catástrofes que fueron azotando a la región, la ruta de comunicación más viable, en la mayoría de los casos, fueron los ríos y el mar, por lo que hasta el día de hoy, las lanchas y barcazas, se utilizan cotidianamente como medio de transporte local.

La creciente demanda de estas localidades como destinos turísticos, han creado la necesidad de mejorar la infraestructura y planta turística, además de recuperar y restaurar unidades patrimoniales y optimizar los productos turísticos. Es por este motivo que se han desarrollado proyectos de gran envergadura como la restauración del fuerte de Niebla, la implementación de nuevas barcazas para el transporte de autos y personas por la bahía de Corral, la licitación de obras para la construcción de puentes, caminos y carreteras.

Este proyecto nace ante la necesidad de mejorar la planta turística existente y generar nuevos productos turísticos para la creciente demanda del turista en la zona fluvial de Valdivia y Corral. Además de ser un producto innovador en la región este pretende mejorar la oferta turística existente, contribuyendo a un modelo de turismo sustentable, formación de productos complementarios y participación de la comunidad local.

## **2.2 Objetivo General**

Verificar si la construcción de un navío con características del siglo XII es una opción viable económicamente como un producto turístico innovador y pionero, que contribuya a mejorar la oferta turística en la ciudad de Valdivia y Corral.

## **2.3 Objetivos Específicos**

- Integrar a Corral y ponerlo en Valor, junto a sus zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero, ruta, Islas y Fuertes
- Dotar de recursos financieros, infraestructura y programas a la Municipalidad de Corral, que aseguren la conectividad comunal para el desarrollo del nuevo Circuito Fluvial de Corral

-Identificar la alternativa más viable de construcción, respecto a sus características físicas de la embarcación que será el Insumo para las nuevas Rutas Propias de Corral, de su comuna y del Municipio como Iniciativa.

-Impulsar la creación de productos complementarios por parte de la comunidad.

## **2.4 Misión**

Crear un producto turístico innovador, desarrollando un modelo de negocio autosustentable, que perdure en el tiempo y forme parte del patrimonio de la Ciudad de Corral.

## **2.5 Visión**

Generar un producto turístico de categoría internacional, que integre el modelo a la región y sea el primero, de una futura flota de embarcaciones que reflejen y den valor a la historia y patrimonio de Corral y Valdivia.

## **2.6 Metodología**

Para cumplir con los objetivos propuestos se efectúa una recopilación de información, sobre proyectos precedentes, que correspondan a la elaboración de embarcaciones ambientadas en el siglo XVII, en la ciudad de Valdivia.

Dentro de la investigación, buscar antecedentes de casos comparativos en otras ciudades del mundo.

Realizar entrevistas con las autoridades de turismo correspondientes, en las ciudades de Valdivia y Corral, analizando su aceptación, perspectiva y visión respecto al proyecto planteado. Además realizar encuestas con los actores involucrados en el proyecto (Población local, gobierno, turoperadores, centros culturales, gremios de pescadores y dueños de embarcaciones).

Recopilar información estadística de fuentes oficiales, además de datos precedentes de fuentes bibliográficas, históricas y culturales, para la elaboración de un marco teórico sólido, con los cuales se realizará un análisis integrado de variables, datos cuantitativos y cualitativos según corresponda.

Efectuar un análisis de la situación actual de la zona involucrada, delimitar el área y los alcances de la investigación, en base a los antecedentes e información recopilados.

Investigar las ventajas y desventajas de los distintos escenarios en los que se puede desenvolver un navío tipo galeón del siglo XVII, así como la utilidad, sus funciones, las necesidades que satisface, los responsables, operadores y sostenedores.

Determinar el escenario más adecuado para elaborar la propuesta más conveniente de construcción del navío: pequeño (menos de 10 mts de eslora), mediano (10 a 20 mts de eslora) y grande (más 20 mts de eslora). Identificar cual es la propuesta más viable en relación a las características del navío en contraposición a la geografía. Efectuar un presupuesto estimado para el proyecto de construcción del navío, en base a asesorías con profesionales del área de construcción náutica.

Elaborar un esquema con criterios de valor basado en datos e información cuantitativa y cualitativa recopilada con anterioridad para evaluar la el modelo más adecuado de construcción del navío. Realizar un estudio sobre fuentes de financiamiento apropiadas del proyecto que manifieste mayor factibilidad y, realizar un cálculo de ingresos esperados proyectado en un año.

## 2.7 Encuestas

Con estas encuestas se pretende determinar, el grado de aceptación de la población involucrada y la que se pueda ver afectada con la realización de este proyecto, de manera positiva o negativa, además de su opinión respecto a este.

Determinar el grado de aceptación de los visitantes, la impresión respecto al proyecto, además de su opinión sobre el proyecto y el contexto de este.

Las encuestas estarán divididas en 2 grupos:

Para los residentes y los actores involucrados locales (municipio, turoperadores, servicios complementarios).

Para los turistas, viajeros o visitantes de la zona.

Estas constan de seis preguntas directas con alternativas, además de las preguntas destinadas a recopilar información personal del entrevistado.

### 2.7.1 Análisis de las encuestas

Las encuestas fueron realizadas con el apoyo de la Oficina de Turismo de la Municipalidad de Corral, en la costanera de Valdivia, el Mercado Fluvial, el Muelle de lanchas de Niebla, Muelle de lanchas de Corral, Caleta de Pescadores de Amargos, Caleta el Piojo, además de las ferias artesanales de ambas localidades (Valdivia y Corral) en un plazo de cuatro meses, desde el 10 de Abril al 10 de Agosto.

El análisis de las encuestas se realizara por separado comenzando con las realizadas a los visitantes y luego los residentes.

<b>Universo de personas entrevistadas</b>	<b>150</b>
Hombres	57
Mujeres	89
Otro	4

<b>Residencia</b>	<b>Personas</b>
Temporal	124
Esporádica (con intervalos de tiempo)	26

<b>Ocupación</b>	<b>Personas</b>
Trabajador	44
Dueña de casa	38
Estudiante	35
Jubilado/a	33

Edad de los entrevistados	Personas
15-18	16
19-28	51
29-38	35
39-48	22
49 o +	26
<b>Total</b>	<b>150</b>

### 2.7.2 Encuesta Turistas

Esta encuesta fue elaborada específicamente para conocer la percepción de los visitantes, los resultados de estas encuestas han arrojado las siguientes cifras:

En cuanto a la caracterización del público entrevistado se recopiló la siguiente información

Respecto a las preguntas realizadas, los resultados generales fueron los siguientes:

PREGUNTA N°1 Le parece atractiva la idea de un barco con características del siglo XVII navegando en la bahía de Corral y en los ríos de Valdivia.

Respuestas	Respuestas	Porcentaje
Me desagrada mucho la idea	5	3,3
No me desagrada la idea	0	0,0
Me es indiferente	3	2,0
Me agrada la idea	0	0,0
Me gusta mucho la idea	142	94,7
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

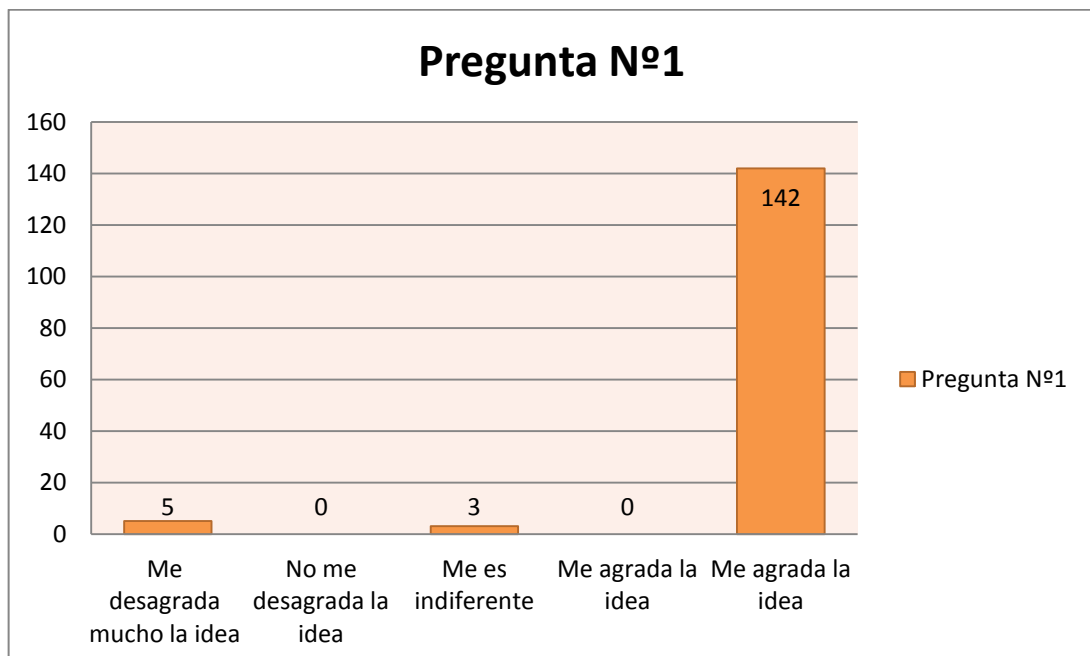


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: La gran mayoría, de primera impresión, recibe de buena manera el proyecto, un 94% de los turistas entrevistados manifestaron que les agrada la idea del proyecto.

PREGUNTA N°2 ¿Preferiría usted, realizar un viaje por los ríos de Valdivia en esta embarcación antes que en una lancha o catamarán tradicional? Considerando una relación de precio similar.

Respuestas	Personas	Porcentajes
Si	142	94,7
No	7	4,7
Omitir	1	0,7
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

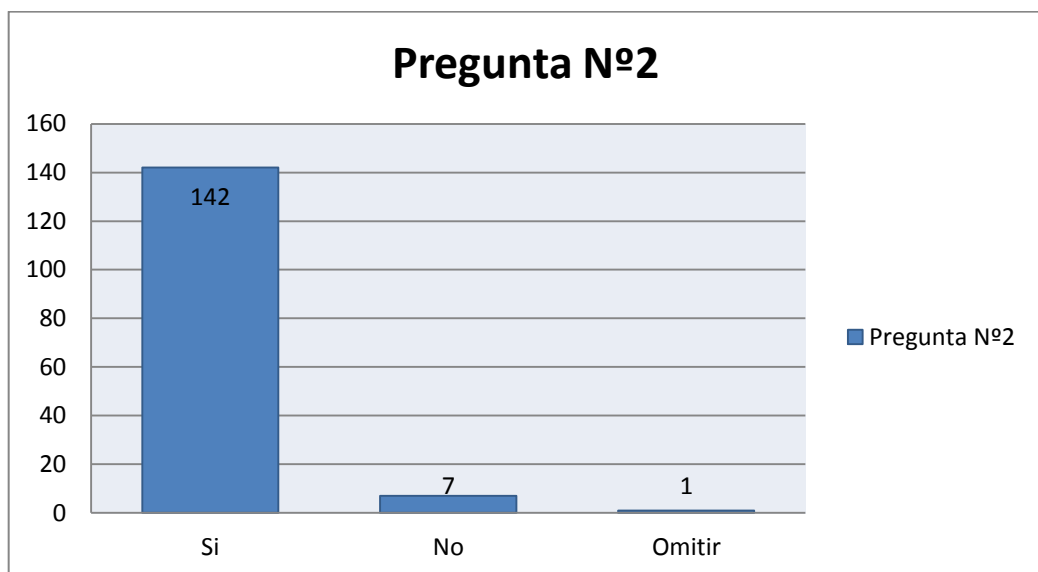


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Del universo entrevistado, la mayoría, es decir, el 94% dijo que preferiría viajar en una nave de las características mencionadas que las tradicionales.

PREGUNTA N°3 Considerando la cultura, historia y patrimonio de Valdivia y Corral, ¿Cuál cree que debería ser el contexto más apropiado de esta embarcación?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Barco pirata o corsario holandés.	32	21,3
Barco español o "Galeón Español".	48	32,0
Barco colono Alemán.	13	8,7
Barco de las tropas patriotas que tomaron la bahía de Corral.	52	34,7
Otro	5	3,3
<b>Totales</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

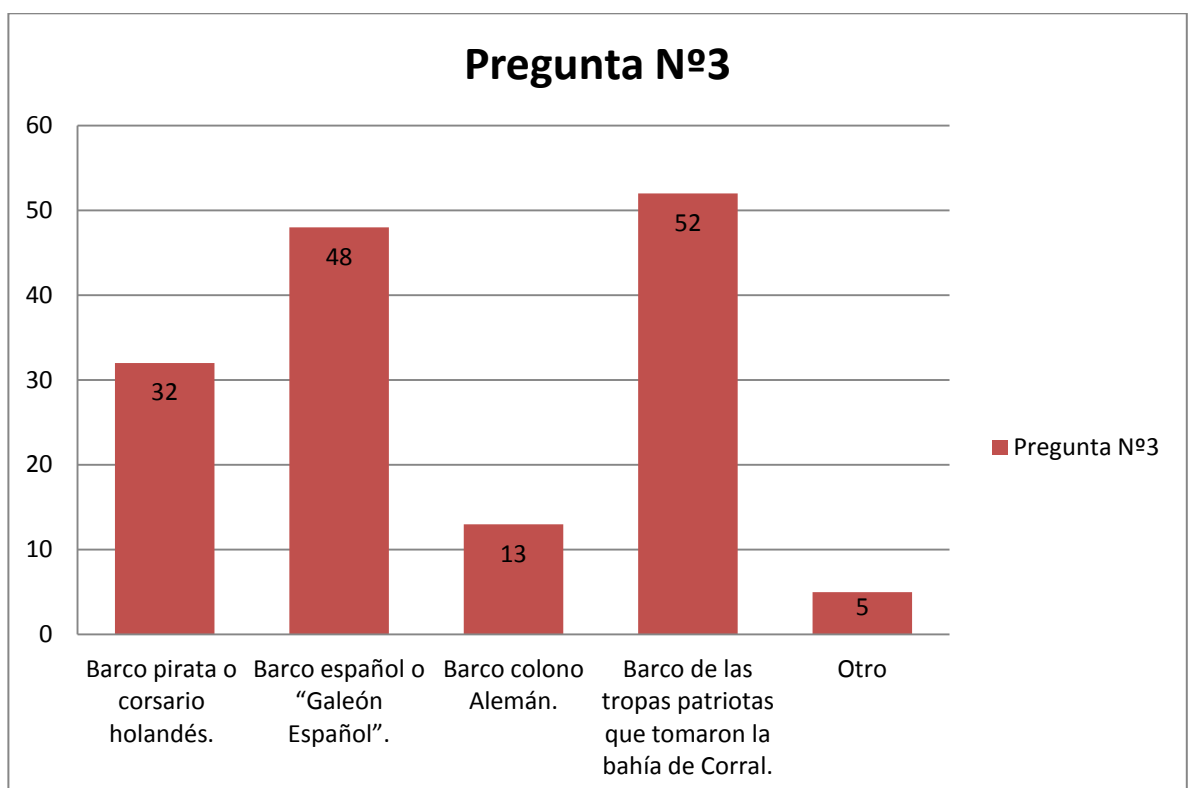


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: La opinión es muy diversa, sin embargo la mayoría (un 32%) de los encuestados preferiría ver un navío del ejército patriota antes que un galeón pirata o español.

PREGUNTA N°4 Si tuviera la posibilidad tomar alguno de los servicios que ofrece la embarcación ¿Cuál le gustaría?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Recorrido por los Ríos de Valdivia y bahía de Corral	0	0,0
Viajes y visitas como museo flotante	18	12,0
Restaurante y centro de eventos flotante en puerto y/o navegando.	0	0,0
Recreaciones en conjunto con los fuertes de Niebla, Corral y Mancera.	0	0,0
Todos	127	84,7
Ninguno	5	3,3
<b>Totales</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

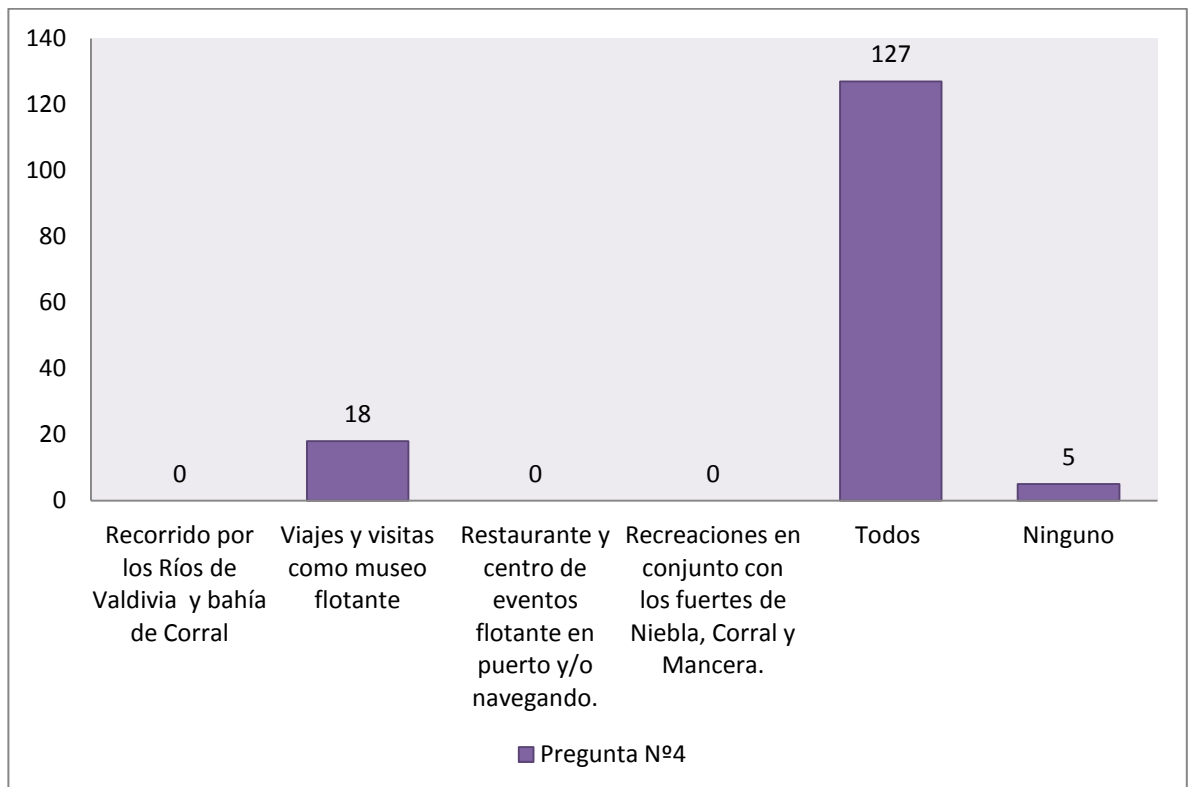


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Un 84% de los entrevistados, espera que el proyecto que se les presenta, desarrolle todas las actividades mencionadas, sin embargo, un 12 % manifestó que sería suficiente con tener la embarcación solo como museo flotante.

PREGUNTA N°5 Actualmente existen proyectos para desarrollar a Corral como una zona principalmente industrial conforme a lo estipulado por el plan regulador. ¿Le gustaría que la comuna de Corral continúe con un enfoque de desarrollo orientado al “Turismo Sustentable”\* con proyectos similares?

\*(Actividad turística con bajo nivel de deterioro local y alta participación de la comunidad)

Respuestas	Personas	Porcentajes
Si	145	96,7
No	1	0,7
Omitir	4	2,7
<b>Totales</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

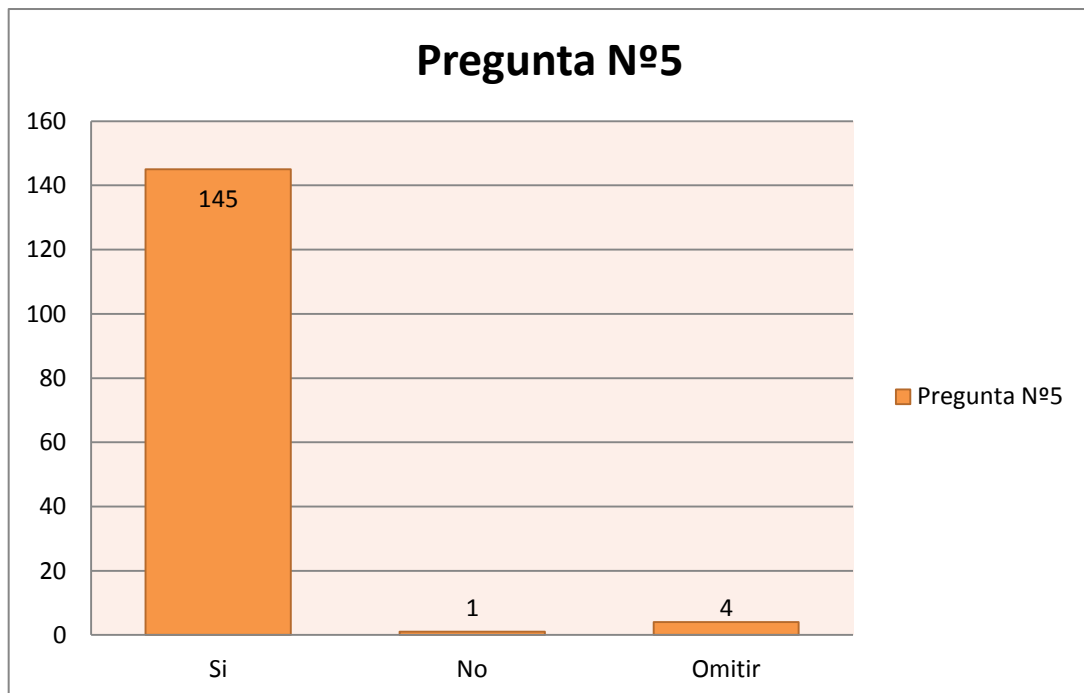


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Un 96% de los entrevistados opinó estar en favor de los proyectos relacionados con el turismo sustentable, proyectos que impulsan el desarrollo y conservación de zonas amenazadas con pasar a uso industrial.

PREGUNTA N°6 ¿Ha presenciado algún proyecto similar el país o del mundo?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Si	23	15,3
No	127	84,7
Omitir	0	0,0
<b>Totales</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

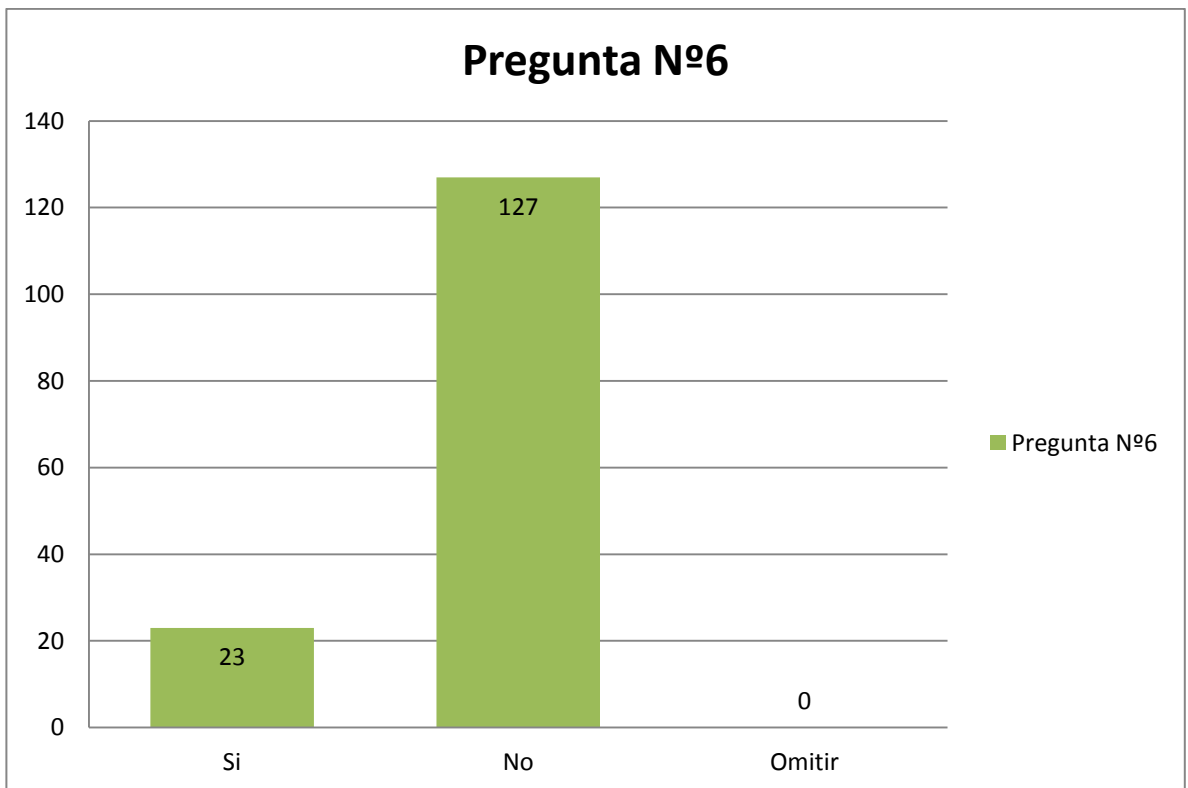


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Un 84,7% de los entrevistados desconoce la existencia de algún proyecto similar, sin embargo el 15,3% afirmó conocer proyectos con características semejantes.

PREGUNTA N° 6.1 Si la respuesta anterior fue afirmativa ¿En qué lugar?

Los lugares señalados fueron los siguientes:

Zona geográfica señalada	Personas
México	7
Colombia	7
Canadá	3
Mar Mediterráneo	6
<b>Totales</b>	<b>23</b>

### 2.7.3 Encuesta Residentes

Esta encuesta fue elaborada para evaluar la percepción y aceptación de los residentes de la ciudad de Corral y Valdivia, ante la ejecución de un proyecto de construcción de una embarcación con características de un Navío del siglo XVII, en la bahía de Corral y zona fluvial de Valdivia.

Los resultados de estas encuestas han arrojado los siguientes datos:

Caracterización del público entrevistado.

<b>Universo entrevistado</b>	<b>200</b>
Hombres	60
Mujeres	139
Otro	1

<b>Residencia</b>	<b>Personas</b>
Indefinida	185
Esporádica (con intervalos de tiempo)	15

<b>Ocupación</b>	<b>Personas</b>
Trabajador	110
Dueña de casa	7
Estudiante	48
Jubilado/a	35

<b>Edad de los entrevistados</b>	<b>Personas</b>
15-18	25
19-28	30
29-38	20
39-48	30
49 o +	95
<b>Total</b>	<b>200</b>

Pregunta N°1 ¿Le parece atractiva la idea de un barco con características del siglo XVII navegando en la bahía de corral y en los ríos de Valdivia?

Respuestas	Respuestas	Porcentaje
Me desagrada mucho la idea	18	9,0
No me desagrada la idea	0	0,0
Me es indiferente	2	1,0
Me agrada la idea	0	0,0
Me gusta mucho la idea	180	90,0
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>100,0</b>

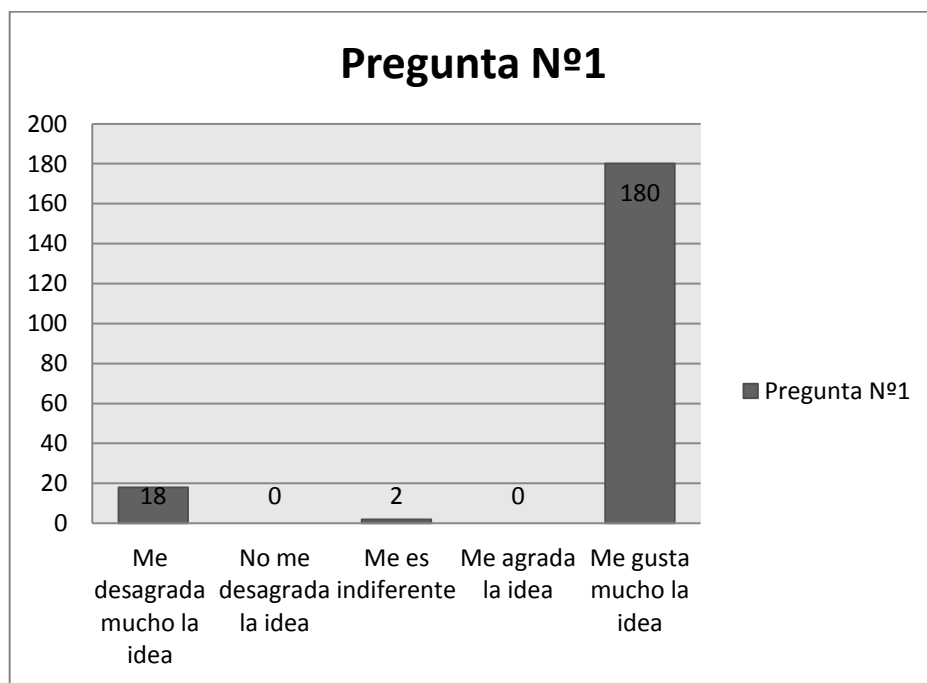


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Un 90% de los residentes entrevistados afirmó que le gustaría mucho la iniciativa, sin embargo un 9% estuvo en desacuerdo con el proyecto.

Realizando un diagnóstico más exhaustivo ante la negativa de estos entrevistados, un 80% de estos entrevistados que manifestaron su rechazo, en relación a que no les gustaría la imagen de una embarcación europea en la región, puesto que transgrede la herencia huilliche (hay que señalar que estos entrevistados pertenecían a comunidades indígenas de la región).

Pregunta N°2 ¿Cree que sería beneficioso para la localidad, que una corporación cultural local cuente con una embarcación de estas características?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Si	180	90,0
No	11	5,5
Omitir	9	4,5
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>100,0</b>

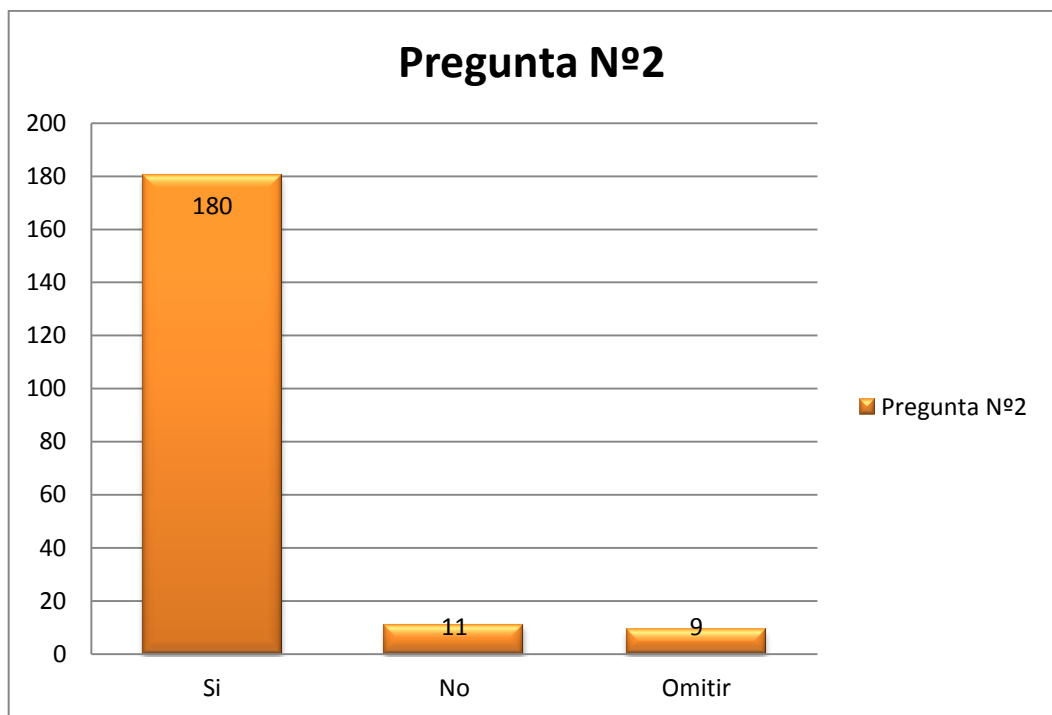


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Un 90% de los entrevistados manifestó su aceptación al proyecto y piensan que la realización de este sería beneficiosa para la comunidad, un 5% dijo no estar de acuerdo con que el proyecto beneficiara a la comunidad y un 4% no se refirió al tema.

Pregunta N°3 Considerando la cultura, historia y patrimonio de Valdivia y Corral, ¿Cuál cree que debería ser el contexto más apropiado de esta embarcación?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Barco pirata o corsario holandés.	40	20
Barco español o "Galeón Español".	60	30,0
Barco colono Alemán.	21	10,5
Barco de las tropas patriotas que tomaron la bahía de Corral.	65	32,5
Otro	14	7
<b>Totales</b>	<b>200</b>	<b>100,0</b>

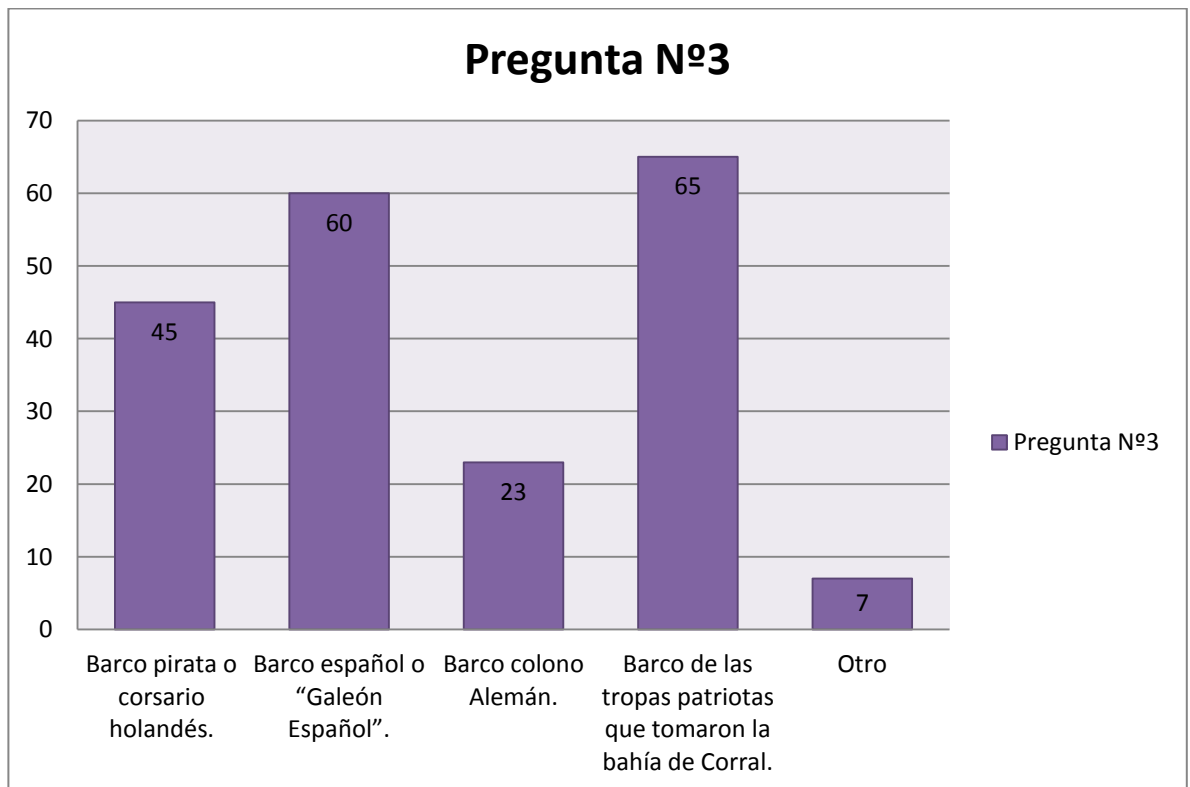


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: de las alternativas presentadas, la que más tuvo aceptación, al igual que en la encuesta anterior, fue la de un Galeón del Ejército Patriota con un 32,5% seguido de un Galeón Español, con un 30%.

Pregunta N°4 ¿Cuál de estas funciones cree que sería mejor que realizase la embarcación?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Recorrido por los Ríos de Valdivia y Bahía de Corral	0	0,0
Viajes y visitas como museo flotante	10	5,0
Restaurante y centro de eventos flotante en Puerto y/o navegando.	13	6,5
Recreaciones en conjunto con los fuertes de Niebla, Corral y Mancera.	0	0,0
Todos	170	85,0
Ninguno	7	3,5
<b>Totales</b>	<b>200</b>	<b>100,0</b>

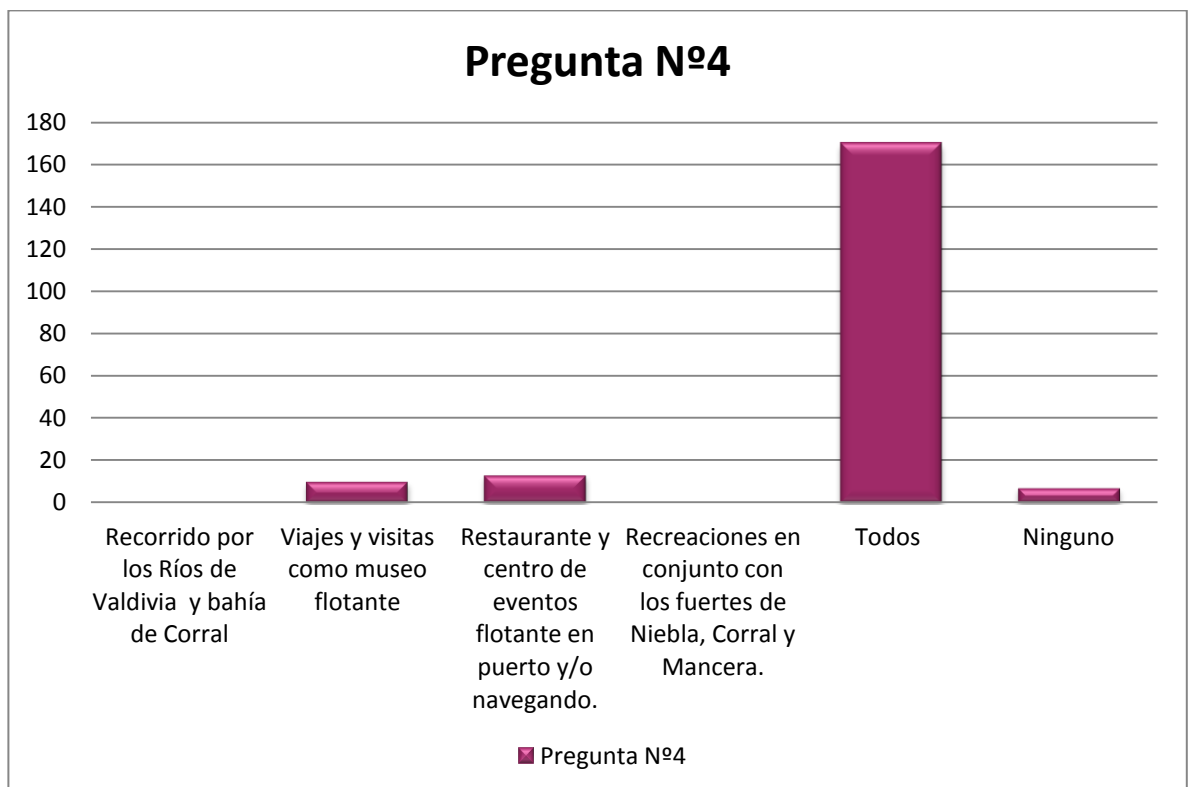


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: El 85% de los entrevistados manifestó en esta pregunta, que estarían de acuerdo con que la embarcación realizase todas las actividades ya mencionadas. Además un pequeño porcentaje de los entrevistados (5%), señaló que solo les gustaría visitarlo como museo flotante y un 6,5 % señaló que les gustaría visitarlo solo como centro de eventos.

Pregunta N°5 Actualmente existen proyectos para desarrollar Corral como una zona principalmente industrial conforme a lo estipulado por el plan regulador. ¿Le gustaría que la comuna de Corral continúe con un enfoque de desarrollo orientado al “Turismo Sustentable”\* con proyectos similares?

\*(Actividad turística con bajo nivel de deterioro local y alta participación de la comunidad)

Respuestas	Personas	Porcentajes
Si	183	91,5
No	11	5,5
Omitir	6	3,0
<b>Totales</b>	<b>200</b>	<b>100,0</b>

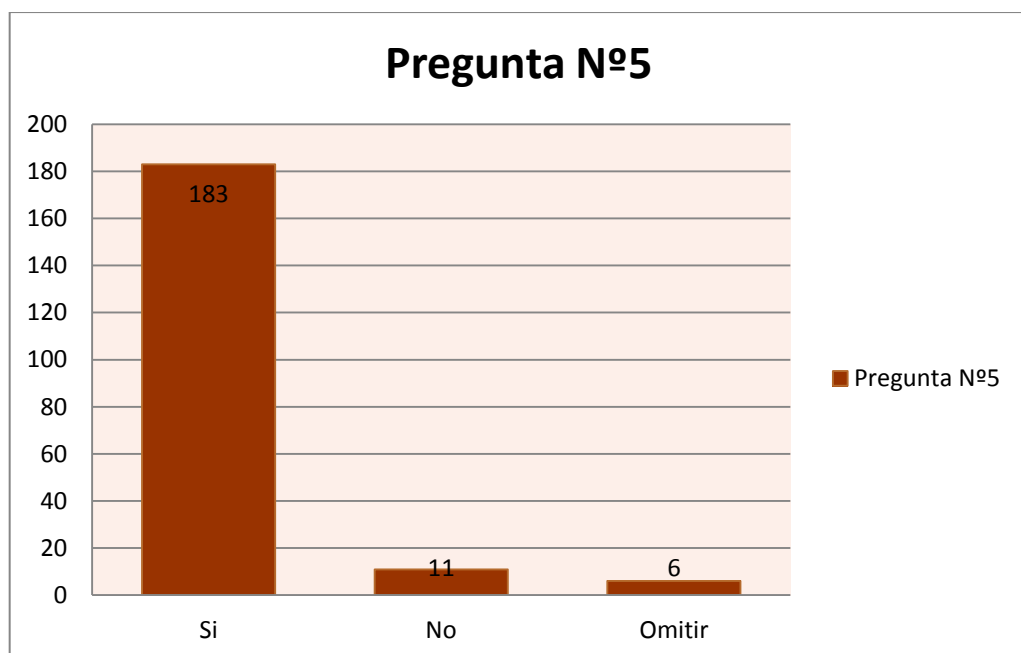


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: El 91,5% de los entrevistados pensó que sería bueno para la comunidad seguir con un enfoque orientado al desarrollo del turismo en la región, además, que los municipios fomenten el desarrollo de proyectos turísticos que potencien los distintos espacios de la comuna como zonas de interés turístico, lo que ayuda a la protección del patrimonio local y la calidad de vida de los residentes.

Un 5,5% de los entrevistados, manifestó estar en contra de los proyectos turísticos en zonas que han sido destinadas al uso industrial, en su mayoría, porque esas industrias, a pesar del impacto ambiental, generan empleo en la región.

Pregunta N°6 ¿Cree que el proyecto pueda generar alguna desventaja para la localidad?

Respuestas	Personas	Porcentajes
Si	15	7,5
No	184	92,0
Omitir	1	0,5
<b>Totales</b>	<b>200</b>	<b>100,0</b>

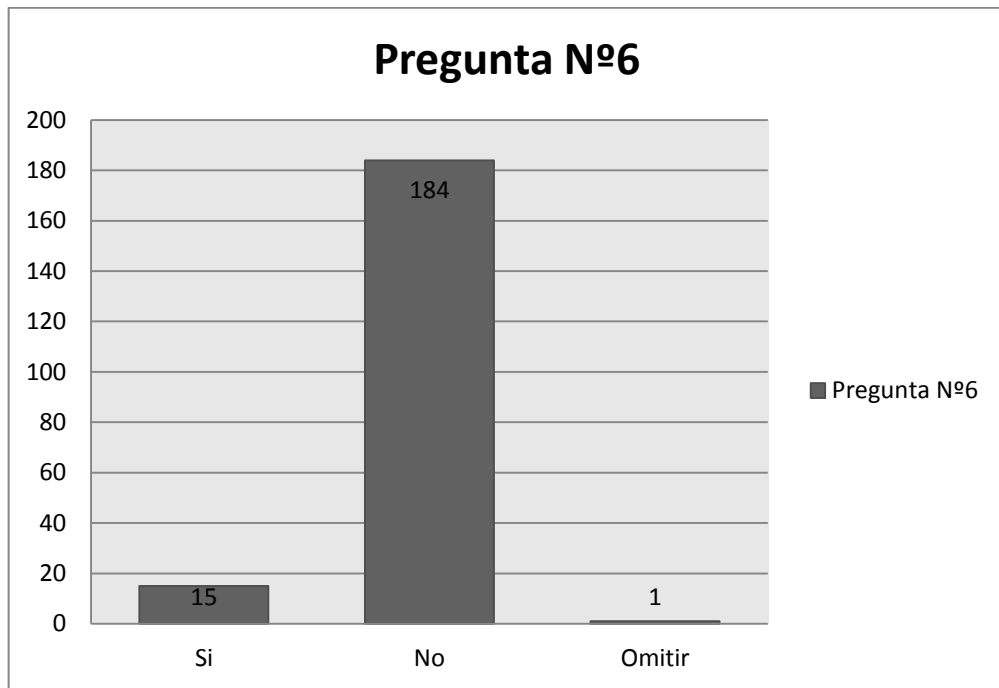


Gráfico: Elaboración Propia

Comentario: Un 92% de los entrevistados consideró que no habría una desventaja para la comunidad en la ejecución del proyecto. Sin embargo muchos señalaron que habría oposición por parte de los dueños de embarcaciones que realizan paseos, lo que se ve levemente reflejado en un 7,5% de los entrevistados que afirma este no sería un buen proyecto para la comunidad.

#### **2.7.4 Conclusión de encuestas**

Si bien la aceptación de la comunidad es un factor relativamente difícil de estimar, las encuestas han arrojado valores positivos en lo que concierne a la aceptación del producto y la percepción de este como producto turístico en la localidad.

Respecto a la percepción de los visitantes, en su mayoría manifestaron una impresión positiva del proyecto turístico que se pretende implementar, destacando en ambas encuestas que este contribuiría a la conservación del patrimonio y a aumentar la oferta turística.

Un dato generado, no menos importante, es la percepción de las comunidades indígenas de la localidad. Si bien estas comunidades en su mayoría se encuentran en los sectores rurales de la región, quienes fueron entrevistados, en su mayoría manifestaron la negativa ante el proyecto, como ya se mencionó, por el significado que representa para ellos un navío similar a los que participaron en la colonización.

**CAPITULO III**  
**DESARROLLO DEL PROYECTO**

### 3.1 Desarrollo y Presentación del Proyecto

El desarrollo de iniciativas que impulsen la actividad fluvial, turística y portuaria de la bahía de Corral están ligadas a las condiciones naturales para la operación actual y futura del puerto, a la disponibilidad de respaldo tanto comunal como regional y nacional, el desarrollo de nuevas extensiones de áreas portuarias del sector, y a la oferta de nuevos productos tanto turísticos como económicos, que posibiliten la llegada o salida de productos y de personas con facilidad, prontitud y seguridad.

El proyecto nace del estudio de factibilidad de la construcción de un navío, con características del siglo XVII, como nuevo producto turístico de destino, generando la 1ra Ruta fluvial desde Corral hacia Valdivia, Isla de Mancera, Niebla y hacia los Fuertes. Toda la historia de Corral, Valdivia y entorno se ha tejido alrededor de sus ríos, su gloria, su decadencia y su resurgimiento. Son más de 250 kilómetros de ruta navegable. Visitar Corral, como comuna, además, mostrara sus astilleros artesanales, su Caleta de pescadores, la Feria de artesanía, considerando además, que esta nueva Ruta, muestra 1ro los atributos culturales y patrimoniales de Corral, Fuerte San Sebastián, y luego, la Isla de Mancera, Niebla y por ultimo Valdivia, que conecta con la historia de batallas, vestigios de colonizaciones españolas y encarcelamientos de la época y del Fuerte Niebla, lugar estratégico de cañones y defensa del territorio.

En primera instancia se realizaron los estudios pertinentes, para conocer el terreno en el que se desarrollaría el proyecto, se realizaron las entrevistas necesarias con los representantes de los municipios de Valdivia y Corral, para conocer la apreciación del proyecto. La Recepción y compromiso adquirido por parte del municipio de Corral por medio del encargado de la Oficina de Turismo y del Alcalde fue clave para el desarrollo del estudio. Además la comunidad de Corral manifestó su agrado por el proyecto y recibieron conformes la invitación a crear productos complementarios que apoyen el emprendimiento local.

Algunos locatarios de las ferias artesanales y locales comerciales, manifestaron su interés en participar de algunas actividades y crear alianzas estratégicas con los distintos prestadores de servicios de la comunidad.

Por otra parte, para conocer la valoración por parte de los turistas y de la comunidad de Valdivia y Corral, se realizaron encuestas, cuyos resultados fueron satisfactorios, ya que un 93 % del total de los entrevistados, entre visitantes y residentes aprueba la iniciativa.

El proyecto de análisis de factibilidad de la construcción del navío, contempla la el manejo de la misma como un producto turístico de la localidad de Corral. En consecuencia, se levanta un plan estratégico, que posicionara en el mercado dicho producto, analizando los diversos factores que determinan la oferta y demanda turística. Se considera a su vez, que dicha embarcación sea y cumpla una función de Plataforma de encuentro para visitantes y turistas con un desarrollo turístico, cultural y patrimonial en torno a la historia

Con el desarrollo de este producto turístico pionero e innovador, se pretende mejorar la oferta turística de la comuna de Corral, favorecer el posicionamiento en el mercado como un destino de nivel internacional, y contribuir en la mejora de la experiencia turística de los visitantes complementando el producto “Reanimaciones Históricas”.

El producto turístico como tal, contempla una amplia gama de servicios, parte del repertorio del navío. Como Servicios de viajes y recorridos, eventos particulares, espectáculos para turistas en conjunto con los pescadores y lancheros de Corral.

Conociendo al producto turístico generado por el estudio mencionado, se hace posible implementar rutas turísticas en el sector de la bahía de Corral y zona fluvial de Valdivia, teniendo como protagonista a la localidad de Corral y sus atractivos.

### 3.2.1. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PÚBLICA PARA CONECTIVIDAD DE PRODUCTOS TURÍSTICOS DESDE CORRAL A VALDIVIA Y ENTORNO FUERTES.

**a) Rampa de Niebla:** rampa de hormigón en masa, construida el año 2002 por la DOP, emplazada a un costado de la ruta T-350, en el río Valdivia. Posee una longitud de 27,89 m, un ancho de 7,6 m y una pendiente longitudinal de 9%. Cuenta con elementos complementarios, tales como luces de navegación, bitas de amarre e iluminación para operar en condiciones nocturnas, además de un refugio de pasajeros de 57 m<sup>2</sup> y una explanada para maniobras y espera de vehículos de 1.200 m<sup>2</sup>. Es utilizada por las barcas que circulan por el río Valdivia y la bahía de Corral. Tiene capacidad para atender a una nave a la vez.

**b) Muelle de pasajeros de Niebla:** muelle construido en el año 1950 y ampliado posteriormente en 1996, localizado hacia el poniente de la rampa para transbordadores, a un costado de la ruta T-350 Valdivia – Niebla. Cuenta con tres sitios de atraque para servir como atracadero para embarcaciones de turismo, carga y pasajeros, con un total de 25 metros de frente. El malecón está construido sobre la base de muros y bloques de hormigón. Posee un refugio de pasajeros, además de oficina para la alcaldía de mar. Se encuentra en ejecución su reposición integral con financiamiento regional, como parte del Convenio de Programación MOP – GORE “Integración para la nueva región”.

**c) Rampa de Corral:** Rampa de hormigón en masa tipo escalonado, con cubierta conformada por pavimento de hormigón, construida en 2002. Tiene un largo de 49,43 m y un ancho de 7,6 m, con una pendiente longitudinal de 8%. Posee elementos complementarios tales como luces de navegación, bitas de amarre e iluminación para operar en condiciones nocturnas y un refugio de pasajeros de 57 m<sup>2</sup>. Se localiza a orillas del camino que une Corral con la caleta de Amargos, conectándose mediante una explanada para maniobras y espera de vehículos de 17,5 x 41 metros, pavimentada en hormigón.

**d) Muelle de pasajeros de Corral:** Muelle repuesto en el año 1979, consistente en un cabezo de 22 m de largo por 9 m de ancho, con un puente de acceso de 4,2 m de ancho por 36 m de longitud. En 2001-2002 se realizó una prolongación del cabezo del muelle, con el fin de aumentar el área de atraque en 25 metros lineales, con 10,3 m de ancho y una superficie total de 257,2 m<sup>2</sup>. Cuenta, además con un pontón flotante en el extremo del muelle. La infraestructura original está formada por pilotes de tubos de acero y su superestructura está constituida por una losa de hormigón de 20 cm de espesor.

**e) Muelle de pasajeros de Isla de Mancera:** construido en el año 1996, estructurado con pilotes de acero y una losa de hormigón armado. Tiene un puente de acceso de 96 x 3,8 metros y un cabezo de 19 metros. Cuenta con tres chazas metálicas que facilitan el acceso desde y hacia las embarcaciones, y obras complementarias tales como defensas de madera, bitas y barandas a ambos costados del puente de acceso.

**f) Muelle de pasajeros y rampa en Carboneros (Isla del Rey):** muelle y rampa construido en 2007- 2008. La rampa, inaugurada en 2007, fue construida sobre la base de pilotes, vigas de acero y losa de hormigón y tiene una longitud de 27,45 metros, lo cual permite la operación de la nave que hace el servicio Niebla – Corral – Carboneros. Cuenta además con una explanada de 794 m<sup>2</sup> y un refugio de pasajeros. A su costado se instaló un pontón flotante tipo readydock para el uso de embarcaciones menores de conectividad, inaugurado en 2008.

## **3.2 Infraestructura Cultural, La Propuesta de Navío como plataforma de desarrollo turístico cultural**

### **3.2.1 Objetivos Específicos**

Dentro del Lineamiento Estratégico como Proyecto, se desarrolla un Plan estratégico, que identifica los siguientes objetivos específicos, líneas de acción y propuestas.

**3.2.1.1 Objetivo 1:** Integrar a Corral y ponerlo en Valor, junto a sus zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero, ruta, Islas y Fuertes.

#### **LÍNEA DE ACCIÓN PROYECTO ESTRATÉGICO**

Proyecto de construcción de la ruta fluvial

- De Corral a los Fuertes.
- De Corral a las Islas.
- De Corral a Valdivia

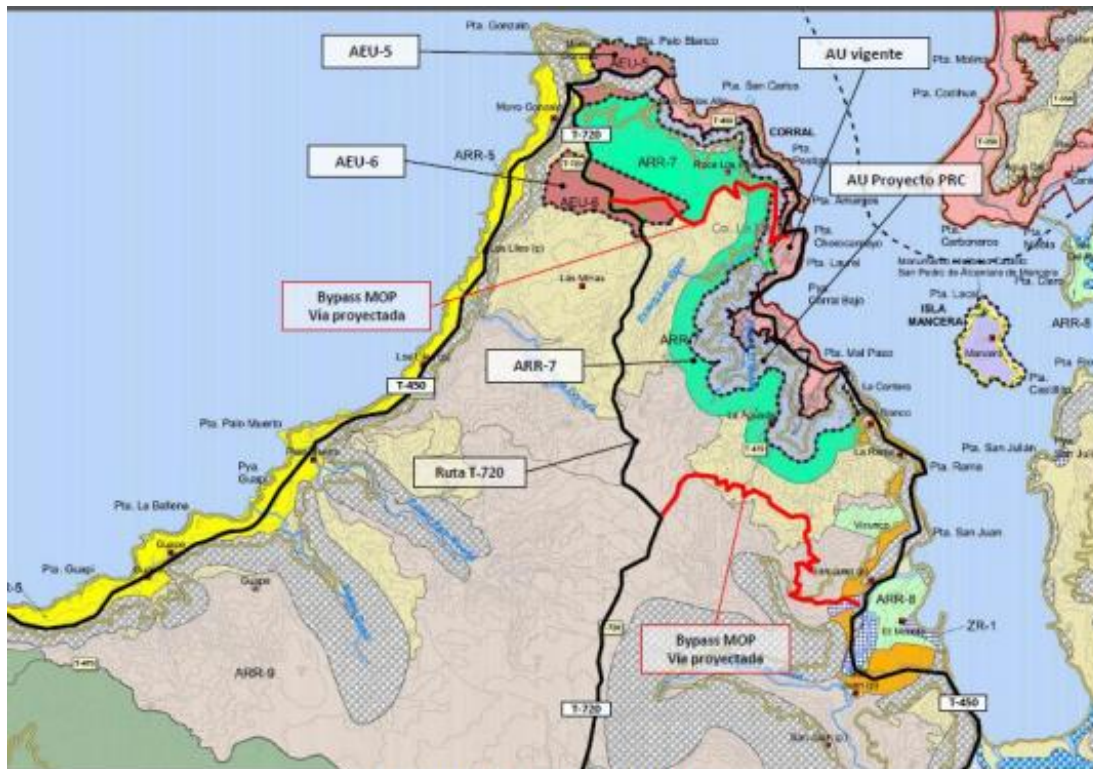
Potenciando la belleza escénica, circuitos turísticos e incorporando localidades rurales. Se genera una Gestión de posicionamiento de la Selva Valdiviana, fortaleciendo la red regional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

### **3.2.1.2 Objetivo 2:**

Dotar de recursos financieros, infraestructura y programas a la Municipalidad de Corral, que aseguren la conectividad comunal para el desarrollo del nuevo Circuito Fluvial de Corral

#### **LÍNEA DE ACCIÓN PROYECTO ESTRATÉGICO**

- Fortalecer el actual Plan de Conectividad Comunal de la Municipalidad de Corral para el emprendimiento turístico cultural marítimo – fluvial en la Región
- Desarrollar en conjunto con la Municipalidad de Corral, el 1er Circuito de embarcaciones en Bahía de Corral (Niebla – Mancera – Corral), entre otros
- Reposición y Mejoramiento de infraestructura de conectividad fluvial potenciando a los astilleros para la construcción de nuevas embarcaciones, Iniciando con réplica de un navío del siglo XII



Fuente gráfica: SEREMI MINVU, 2014

Imagen N°11 Fuente: MINVU

### 3.2.1.3 Objetivo 3:

Identificar la alternativa más viable de construcción, respecto a sus características físicas de la embarcación que será el Insumo para las nuevas Rutas Propias de Corral, de su comuna y del Municipio como Iniciativa.

Como ya se ha mencionado con anterioridad, los factores que determinan estos atributos son determinantes, y una propuesta que ignore estos datos, podría inhabilitar al proyecto para su funcionamiento.

El escenario en el que se desarrollará el proyecto ya está definido, además de las condiciones geográficas y sociales. Para determinar cuál es la mejor alternativa de diseño, dentro del proceso de investigación en terreno, se ha recibido asesoramiento por constructores navales (Juan Ciorba Vinz y artesanos de la construcción marítima locales (Constructor de Botes artesanales Isla del Rey).

Para definir la construcción del navío, es necesario diferenciar y definir tres aspectos clave:

- Materiales
- Dimensiones
- Contexto y diseño
- Responsables

#### a) Materiales

Los materiales de construcción pueden ser de distinta índole. Las embarcaciones más modernas, están construidas de fibra de vidrio y otras de aleaciones de metal, además, los constructores navales tradicionales, fabrican navíos en maderas nobles y locales.

Los pescadores artesanales, en su mayoría poseen embarcaciones artesanales de madera, construidas en la misma localidad, los lancheros que trabajan ofreciendo servicios de transporte de pasajeros, manejan naves del mismo tipo y de fibra de vidrio, algunas construidas en la ASENAV (Astillero y Servicios Navales). Sin embargo el tipo de navío que se pretende elaborar, debe tener características de un navío del siglo XVII y si bien la construcción en fibra de vidrio o materiales más modernos, es más económica, le resta valor al producto que se pretende ofrecer, por lo que la construcción en maderas nobles para un navío de estas características es la mejor alternativa.

Material seleccionado: Maderas locales

#### b) Dimensiones.

Para un navío de estas características las dimensiones están condicionadas por la profundidad de las aguas en las que se pretende navegar. Como ya se mencionó en la historia de Valdivia, fueron numerosos los navíos que quedaron atrapados por la poca profundidad de las aguas en los sectores que se aposa la arena.

Las dimensiones que podría tener son:

- Pequeño (menos de 10 mts eslora)
- Mediano (10 a 20 mts eslora)
- Grande (20+ mts eslora).

Los criterios de selección de medidas son la profundidad del casco, y la capacidad de pasajeros.

Una embarcación de medias más grandes a 20 mts, tendría que tener un casco muy grande con un calado de más de 3 mts, lo que dejaría a la embarcación inhabilitada para el tránsito por los ríos, limitándose solo a un pequeño sector de la bahía.

Por el contrario una dimensión menor a 10mts, reduce considerablemente la capacidad de pasajeros y la presencia que pueda generar en los turistas.

De estas medidas señaladas, las dimensiones que le permiten realizar las actividades esperadas, manteniendo una presencia importante y con una capacidad prudente son, “Mediano (10 a 20 mts eslora)” y con menos de 3 mts calado.

Con estas medidas el navío podría soportar una capacidad de 60 personas aprox. Además el casco no tendría problemas para navegar por la ruta seleccionada.

#### c) Contexto y diseño

Quedo de manifiesto en las encuestas, que la mayoría de las propuestas de contexto serian bien recibidas, pero fueron dos las que más destacaron, el “Galeón español” y los “Navíos del ejercito

patriota” ajeno a cuál de los dos tenga mayor aceptación, la diferencia, a grandes rasgos, radica en el uniforme de los tripulantes y la bandera que porte el barco, pues los barcos del ejército patriota fueron barcos quitados a los españoles, de corsarios contratados y muy pocos, en su primera etapa, fueron construidos para este fin.

El diseño mismo del navío que ha sido seleccionado en conjunto con los profesionales del área como el más adecuado, es de diseño similar a la embarcación ya mencionada, la “Santiaguillo” con sus respectivas adaptaciones.

#### d) Responsables

Los responsables de la construcción y del proyecto serán con financiamiento público, al ser una iniciativa apoyada por la Ilustre Municipalidad de Corral, con apoyo Gobierno Regional y con apoyo de privados.

El Proyecto se desarrollara como una iniciativa pública, en donde la construcción del navío serán de responsabilidad de la agrupación de Astilleros de Corral, responsables de la obra, y la Municipalidad de Corral en conjunto con Gobierno regional y Sernatur lo serán, del destino de la embarcación como producto turístico.

Al ser un proyecto que se desarrollara como proyecto público, y con responsable final, la Municipalidad de Corral, esta deberá trabajar con la embarcación a modo de una plataforma cultural, vale decir, por medio de un centro turístico cultural flotante

La ventaja de esta iniciativa, se reflejara en las actividades, de participación comunitaria y en la localidad. El navío no será sacado de la región en un momento que perjudique a la comuna, y la administración del navío será similar a la de los fuertes de Isla de Mancera y del fuerte de Corral, los que generan ingresos suficientes para su mantenimiento convirtiéndose en autosustentables.

El desafío para la Municipalidad y Corporación cultural de Corral mas autoridades regionales, será tener a cargo una embarcación que requiere de mantenciones periódicas, a cargo de los artesanos y personal capacitado para navegar en las condiciones climáticas de una zona extrema. Junto a esto se suma la voluntad y prioridades que poseen los alcaldes, que si bien en este caso es favorable, es incierta la capacidad de manejo y el compromiso que tenga el siguiente (referencia el caso de la “Santiaguillo”).

Como Plan de Gestión Integral para este proyecto, se trabajó en conjunto con la Municipalidad, asociación de artesanos y pescadores, corporación cultural y comunidad, más un grupo de empresarios locales que son parte activa de los nuevos desafíos que está impulsando el municipio. Como proyecto que apoya a esta propuesta esta “Puerto Corral”, la construcción del nuevo puerto y terminal de embarque de pasajeros de Corral, con fondos del Ministerio de Obras Públicas, Glosa 2015-17, que estará terminado en agosto del 2017, permitiendo desarrollar todos los proyectos que impulsen la puesta en valor turística fluvial de Corral a la región.

Se concibe al río como eje integrador del desarrollo portuario, y se valida la propuesta de una zona industrial – puerto seco en la zona norte de Valdivia, incluido en el Plan Regulador Intercomunal actualmente en estudio.

FIGURA Nº 3-8: ESQUEMA DE DESARROLLO PROPUESTO PARA EL SISTEMA ESTUARIAL



Fuente gráfica: SECLAN Valdivia, 2014

Imagen Nº11 Fuente: SERPLAN VALDIVIA

FIGURA Nº 3-9: ESQUEMA DE INTERACCIÓN DE ACTIVIDADES PARA SU COMPATIBILIZACIÓN



Elaboración: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

INFORME FINAL "PLAN ESTRATEGICO - DESARROLLO PORTUARIO DE LA BAHÍA DE CORRAL"

Imagen Nº12 Fuente MOP 2015

Del Pladeco de Corral, ya se establece como parte Integral, el desarrollo de proyectos Turístico culturales que impulsen la tradición y cultura Fluvial.

**Turismo y conservación del patrimonio natural y cultural:**

- Desarrollo portuario en un marco de sustentabilidad ambiental;
- Reactivación de la Zona de Interés Turístico Corral – Valdivia;
- Plan de Manejo y Modelo de Gestión para el Sistema de Fortificaciones de la Bahía de Corral, a implementar técnicamente por la Dirección de Arquitectura del MOP.
- Apertura de un mercado sustentable de turismo de cruceros con recaladas habituales en Valdivia – Corral.

Para este Proyecto, los criterios empleados en la decisión, radican en la cultura Fluvial y turística de la localidad, además del compromiso histórico de la municipalidad con el patrimonio y el desarrollo del turismo sustentable.

Se trabaja el proyecto teniendo como contraparte a Municipio y Alcalde de la ciudad de Corral, don Gastón Pérez Gonzales ha sido reelecto en los periodos 1992 – 2004 y 2008 a 2016, y en el único periodo que no fue electo, el alcalde nuevo dejó un déficit en las arcas municipales que la comunidad no veía en décadas. Además la administración de los fuertes y castillos cambió, subiendo el valor de las entradas y eliminando la participación ciudadana.

Don Gastón Pérez, junto con Marcelo de la Rosa (Encargado de la Oficina de Turismo de Corral) en 1994, crean la primera Oficina de Turismo Municipal de la ciudad en su Historia, que desde que el (Marcelo) la dirige, es la única del Sur de Chile que ha funcionado en horario continuado y todos los días del año. En 1995, Desarrollan las llamadas Reanimaciones Históricas en el Castillo de Corral, siendo necesario para ello, aliarse con el productor televisivo de la ciudad de Santiago para el montaje inicial y financiamiento del ambicioso proyecto.

Es altamente probable que el alcalde actual nuevamente sea reelecto lo que es determinante al momento de elegir entre al responsable final del proyecto. A esto se le suma la cultura fluvial y turística de la comunidad además del compromiso histórico del municipio con el patrimonio y el turismo, factores que diferencian en gran medida al contexto que vivió el “Santiaguillo”, en el que la ciudad de Valparaíso (con muchos más habitantes) no mantienen una cultura relacionada al mar y un lineamiento político como el mencionado.

e) Funciones

Las funciones que se esperan que el navío pueda efectuar, son las mismas que la gente manifestó estar de acuerdo en las encuestas y estas son

- Viajes y recorridos
- Participación en las recreaciones, en conjunto con los fuertes de Mancera y Corral.
- Visitas como Museo Flotante
- Centro de actividades y Fiestas especiales.

En resumen, la el navío seleccionado tendrá las siguientes características:

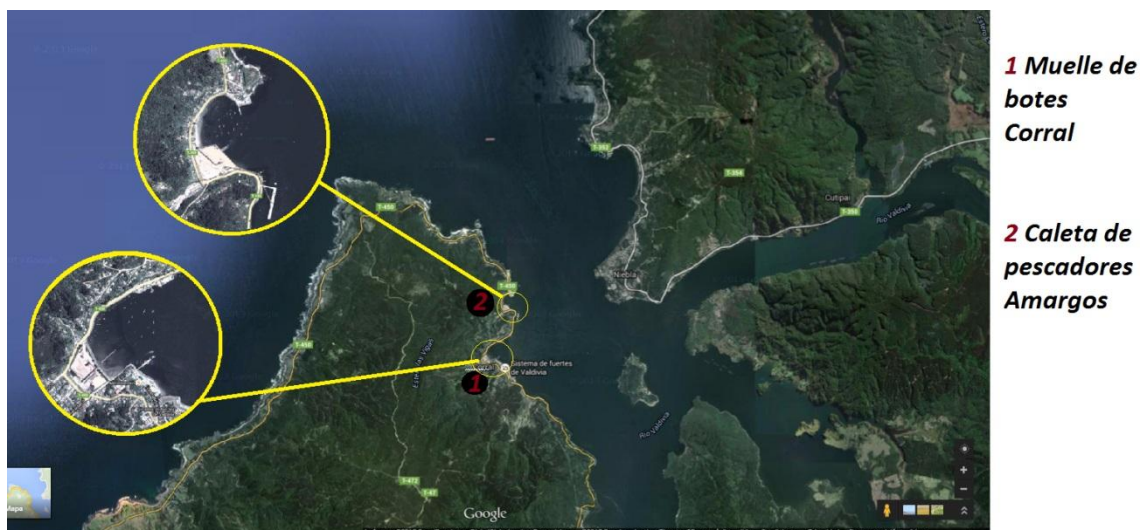
<b>Contexto y diseño</b>	Apariencia de un “Galeón español” o “Galeón Patriota”
<b>Materiales</b>	Maderas nativas
<b>Dimensiones</b>	Mediano, 10 a 20 mts eslora y con menos de 3 mts calado
<b>Responsable Final</b>	Municipalidad de Corral, mediante una plataforma de integración cultural y patrimonial flotante.
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viajes y recorridos</li> <li>- Participación en las recreaciones, en conjunto con los fuertes y castillos de Mancera, Corral, Amargos y San Carlos.</li> <li>- Visitas como Museo Flotante</li> <li>- Centro de actividades y Fiestas especiales</li> </ul>

*Fuente: Elaboración Propia*

### 3.3 Ubicación del Proyecto

Luego de seleccionadas las características específicas del navío, se puede identificar cuáles serían los puertos bases de la embarcación, es decir “La ubicación del Proyecto”

Los posibles lugares que pueden acoger un navío de estas, por ende el mejor lugar en el que podría ubicarse un proyecto de estas características son los siguientes lugares.



*Imagen N° 13 Puntos de atraque del navío*

Estas son las ubicaciones más factibles, las que dependerán de las condiciones climáticas, si las condiciones son desfavorables, la bahía de Amargos es más segura y protegida. Si las condiciones meteorológicas son favorables, el muelle de botes o lanchas de Corral seria otra la alternativa.

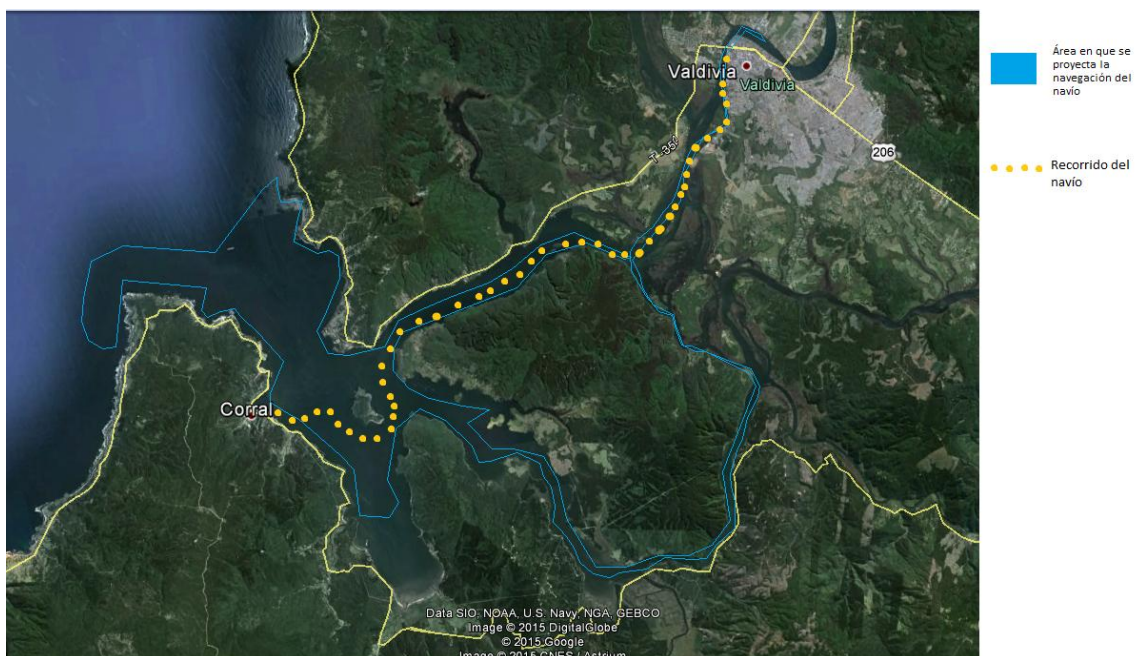
### 3.4 Rutas seleccionadas

Conforme ha sido evaluada la percepción del proyecto y la potencialidad del producto turístico emergente, con la capacidad de operar como Centro Cultural, museo y barco de paseos, se ha concluido desarrollar una ruta turística.

Las rutas turísticas estarán definidas por 3 recorridos con características distintas entre sí.

#### Recorrido N°1 Ruta Corral-Mancera-Valdivia

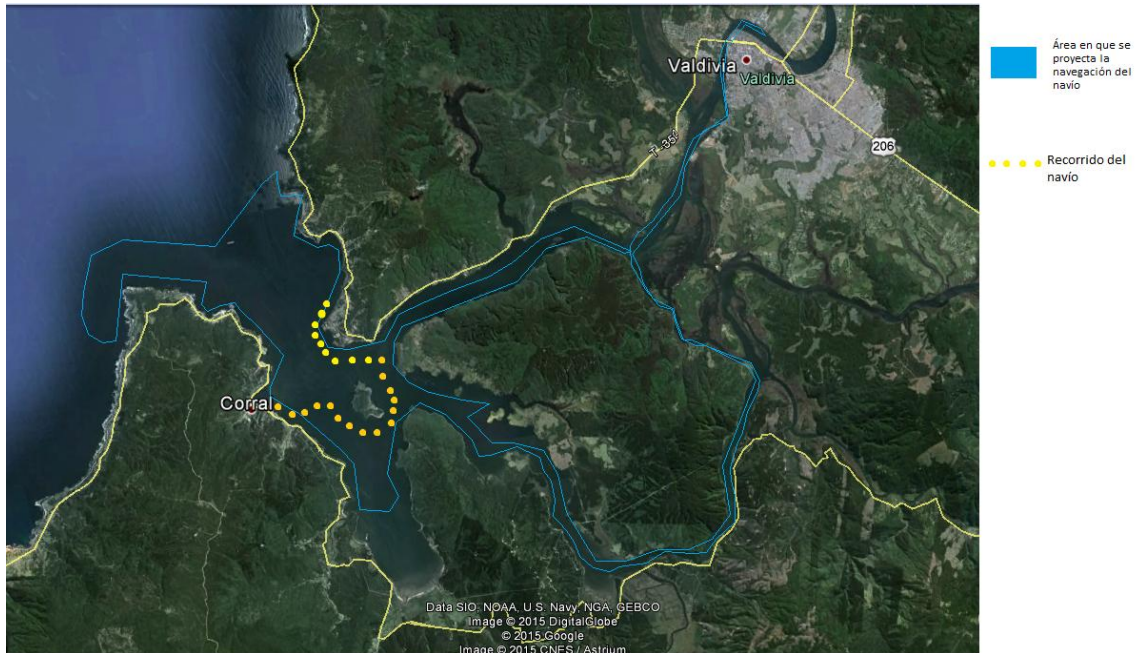
De forma innovadora, este recorrido tendrá la particularidad de tener como punto de partida el muelle de Corral, para navegar por la Isla del Rey y de Mancera, por el río hasta el puente Pedro de Valdivia, para luego retornar al punto de partida. Normalmente, los recorridos siempre inician en Valdivia, considerando que los visitantes partan y regresen en la ciudad, asegurando el consumo de servicios complementarios de la ciudad de Valdivia. En este caso, al final de la ruta en el punto de partida, se finalizara el recorrido invitando a los pasajeros a que visiten la localidad ofreciendo los servicios y promociones especiales de los comerciantes asociados.



*Imagen N°13 Recorrido del navío, Ruta N°1*

#### Recorrido N°2 Ruta Corral-Mancera-Niebla

Este recorrido, tiene un enfoque patrimonial. Pretende resaltar el legado arquitectónico del sistema de fuertes de Valdivia, contemplándolo desde el mar, en una embarcación que de ser extranjera, habría sido recibido con la furia de la artillería del sistema de fuertes, experiencia que presenciada desde el mar, en un navío de características de la época, Añade un valor agregado a la experiencia de los pasajeros.

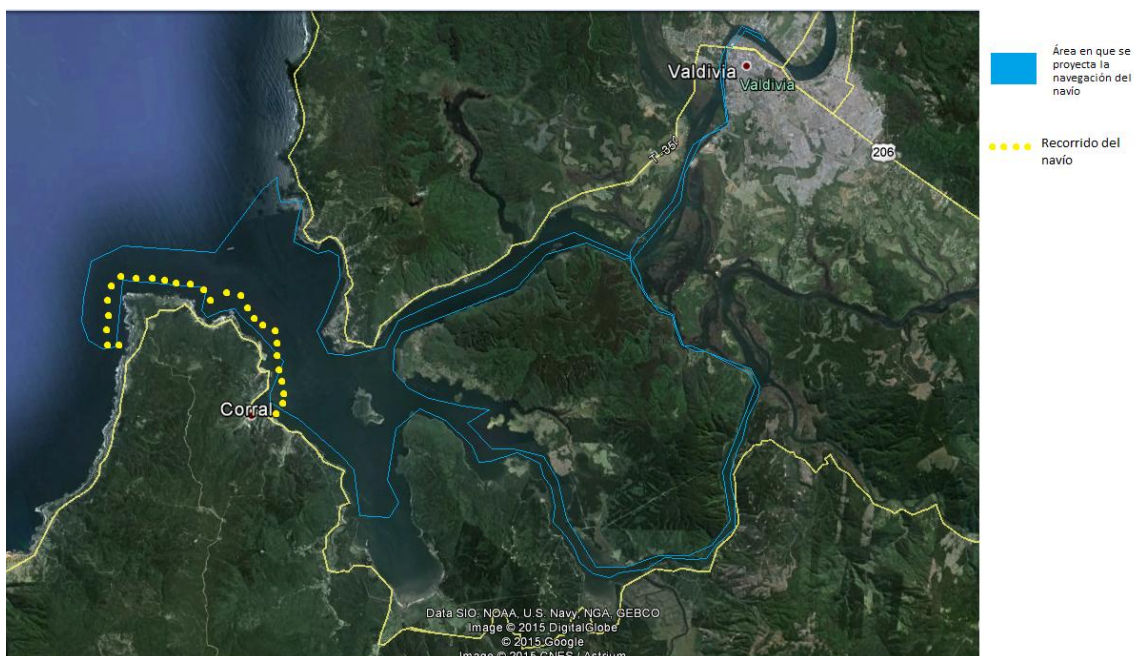


*Imagen N°14 Recorrido del navío, Ruta N°2*

### Recorrido N°3 Corral - Amargos - San Carlos

Este Recorrido, de la misma forma que el anterior resalta el patrimonio legado de las colonias españolas, sin embargo el recorrido inicia en el espacio fluvial de Corral, llegando hasta los roqueríos de San Carlos, fuera de la protección de la bahía.

En este lugar, es posible apreciar la fauna marina desde un punto de vista privilegiado, pudiendo divisar normalmente, aves oceánicas, lobos marinos, y con un poco de suerte: ballenas, delfines y pingüinos.



*Imagen N°15 Recorrido del navío, Ruta N°3*



*Imagen N° 16 Mapa simbólico de atractivos de Valdivia.*

### **3.5 Dinámica de funcionamiento del “Galeón Corraleño”**

Los distintos recorridos mencionados con anterioridad son representados por las rutas físicas y lugares a los que se desplazará el navío, sin embargo, la dinámica de funcionamiento, representa la forma en la que lo hace.

El Galeón Corraleño realizará los distintos viajes con una ornamentación particular, participando en conjunto con las reanimaciones de historias de Corral, de esta forma los pasajeros podrán ser partícipes en el mar, de uno de los episodios más emblemáticos de la historia nacional.

Se tiene considerada la participación del sindicato de pesca para algunas actividades, en las que estos ambientarán sus embarcaciones y se disfrazarán para sorprender a los turistas.

El Galeón Corraleño, por sus características físicas, puede figurar en una simulación de invasión pirata a la bahía de Corral, como en la participación de la toma misma, todo dependerá de la ornamentación que tenga.

### **3.6 Análisis estratégico**

El análisis estratégico, permite conocer características esenciales del entorno en el cual se encontrará inserto el proyecto además de factores que influirían directa e indirectamente en el éxito del mismo. De esta forma, será posible establecer los lineamientos que definirán el trabajo a realizar.

### 3.6.1 Análisis FODA

#### ➤ Fortalezas

Una de las principales fortalezas que hace propicio el desarrollo del proyecto en esta región, es la cultura fluvial de la comunidad. El desarrollo de actividades a diario en los ríos navegables, tanto recreativas como de transporte y subsistencia, convierten a Valdivia y Corral, en ciudades con una comunidad que aún mantienen el sentido de pertenencia de su espacio marítimo y fluvial.

A esto se le suma el hecho de que el destino Valdivia - Corral, es de los más visitados a nivel nacional, a pesar de ser una de las ciudades con más precipitaciones al año según el servicio meteorológico de la Armada (más de 1000 mm al año). Según informa el Servicio Nacional de Turismo:

*“El informe nacional de Sernatur sobre las tasas de ocupabilidad de los establecimientos de alojamiento turístico arrojó un 94.3% a nivel regional, lo que supera en 18 puntos porcentuales a la media nacional.”(Sitio oficial de Sernatur)*

De esta manera, al ser un destino consolidado y con una infraestructura base que recibe a una gran cantidad de turistas cada año (incluyendo en temporadas no estivales), genera un mercado propicio para el desarrollo de un proyecto de estas características.

El convenio y cooperación de la Municipalidad de Corral por medio de su oficina de Turismo, forma parte fundamental de las fortalezas del proyecto. El compromiso asumido por esta entidad, genera el ambiente propicio para desarrollar un proyecto de esta magnitud.

#### ➤ Oportunidades

Las diversas actividades que se desarrollan durante el año, como la “Semana Valdiviana”, la “Fiesta Corraleña”, las “Reanimaciones históricas”, y el compromiso de los pescadores de la caleta de Amargos, propician el desarrollo de actividades en conjunto, además de asignar un valor agregado a la experiencia de los viajeros que visiten la zona.

El avance del turismo fluvial como eje del desarrollo económico en la localidad, beneficia las iniciativas que pretendan fortalecer este sector.

La falta de empleo y la migración de personas a otros sectores en busca de trabajo, es sin duda un factor negativo para el desarrollo comunal, por lo que proyectos de esta envergadura, aumentan el entusiasmo y la acogida por la comunidad.

La puesta en valor de la comuna, además de ofrecer puestos de trabajo, más el compromiso de trabajar en conjunto con el sindicato de pescadores, convierte un factor tan negativo como el ya mencionado, en una oportunidad para el proyecto beneficiosa para el proyecto.

➤ Debilidades

Los costos operativos y de mantención son elevados, por lo que los responsables de la embarcación deberán lidiar siempre contra el deterioro de ésta.

Las embarcaciones de este tipo, no pueden aventurarse por todo el sector fluvial, debido a la poca profundidad de algunos sectores, que si pueden ser visitados por los catamaranes o lanchas menores, limitando el alcance de los recorridos a lo que le permita el casco de la nave.

➤ Amenazas

El cambio climático y el duro clima de la región, puede generar algunos inconvenientes al momento de programar actividades, ya que todas las embarcaciones deben guarecerse ante los temporales y marejadas recurrentes en la bahía de Corral.

Al ser el turismo, un sector económico que no es de primera necesidad, el proyecto se encuentra vulnerable ante las crisis económicas que afectan al este sector económico.

### **3.6.2 Análisis del sector**

La realización de un análisis PESTA, permitirá conocer las distintas variables del macro entorno, que pueden afectar de alguna manera el desarrollo del proyecto o la ejecución del mismo.

a) Aspectos Políticos

La legislación vigente que regula el espacio marítimo, es elemental al momento de iniciar un proyecto que se desenvuelva en espacios marítimos, no obstante la legislación que regula los espacios fluviales, está en tramitación en el Congreso. Esta ley, regulara de forma más exacta, las distintas actividades realizadas en estos espacios, y considera al turismo como un eje de desarrollo. La pronta implementación de esta ley, beneficiaria a este proyecto, como a los distintos actores que realizan distintas actividades a diario en el espacio fluvial de Valdivia y Corral.

b) Aspectos Económicos

La Región de Los Ríos y en particular el destino Valdivia – Corral es el más visitado a nivel país, lo que ampara el desarrollo de proyectos destinados al desarrollo de la actividad turística.

El tipo de cambio influye directamente en la actividad turística, más aun para turistas extranjeros que deseen visitar el país, si el tipo de cambio no les favorece, los turistas postergan sus viajes o simplemente eligen otro destino.

El desempleo y la migración de personas fuera de la localidad de Corral, se contraponen al aumento de población en la región (Censo 2012), esto afecta la economía de la comuna al disminuir la mano de obra disponible.

#### c) Aspectos Socio-Culturales

Las Municipalidad en conjunto con la comunidad, desarrollan actividades para la recreación comunal y para incentivar la llegada de visitantes. Los trabajos que desarrollan de forma holística entre los distintos actores de la localidad, motivan a los residentes a mantener su identidad ciudadana y cuidar el patrimonio que hay en ella.

#### d) Aspectos Tecnológicos

TIC'S: Las tecnologías de información y comunicaciones, permiten el continuo descubrimiento de sitios de interés turístico; facilitan la conectividad entre personas de diferentes países a través de las redes sociales; favorecen el ingreso en el mercado de nuevos negocios. De esta forma trabajar con la tecnología de punta en redes sociales y sistemas de mercadeo, puede beneficiar el posicionamiento en el mercado del producto turístico que se quiere implementar, además de beneficiar a la comunidad aumentando el flujo de visitantes.

#### e) Aspectos Ambientales.

En la actividad turística, los factores ambientales son de gran importancia, principalmente porque hoy se lucha por realizar un turismo sustentable y responsable, tanto por parte del turista como de quienes lucran con la actividad. Realizar un turismo responsable involucra crear estrategias que además de satisfacer las necesidades de los turistas, sean capaces de preservar y cuidar el medio, con el fin de hacerlo perdurar para generaciones futuras, aspecto de suma importancia dentro del proyecto, ya que, se buscará en todo momento cooperar con el cuidado y preservación del medio que se ve amenazado por el proceso de expansión industrial que integra nuevos puertos para la recepción de materiales y exportación de materias primas, además de las controversiales salmoneras y forestales de monocultivo, que poco a poco van deteriorando la región.

### **3.6.3 Análisis de las 5 fuerzas de Porter**

#### ➤ Amenaza de entrada de nuevos competidores

Los costos y complejidad del proyecto, dificultan la entrada de nuevos competidores, sin embargo, la ejecución misma del proyecto, puede impulsar a empresarios a querer replicar un proyecto de características similares.

#### ➤ Rivalidad entre competidores

Los competidores directos del sector, son los empresarios que se dedican al desarrollo de la actividad turística en el espacio fluvial del destino Valdivia- Corral, y estos son en especial, los dueños de lanchas, catamaranes, y taxis fluviales.

El mercado en el que se desarrolla la actividad es altamente competitivo. Existen asociaciones de empresarios, que se encargan de poner barras de entrada para evitar la entrada de nuevos competidores directos.

➤ Poder de negociación de compradores

La oferta turística es abundante en la región, y en la localidad se puede encontrar una amplia gama de actividades y servicios. El poder de los compradores es altísimo, ya que ellos deciden que producto elegir entre la gran variedad de oferta turística, las características diferenciadoras y precio de los servicios son factores importantes y determinantes al momento de la adquisición de un producto o servicio, por lo que el producto turístico y el servicio que se ofrece debe estar acorde a las exigencias del mercado.

➤ Poder de negociación de proveedores

En una región con bastante abundancia de materias primas y exceso de mano de obra (cesantía), los proveedores de recursos y materias primas para los servicios turísticos no cuentan con un poder elevado.

➤ Amenaza de ingreso de productos sustitutos

Una alternativa que podría surgir durante el desarrollo del proyecto o luego de su aplicación, sería la modificación de alguna de las lanchas, ya existentes en las localidades cercanas, para realizar actividades con un navío de características similares pero de menor presupuesto, con los el fuerte de Niebla (que no pertenece a la Municipalidad de Corral), ofreciendo un producto turístico sustituto que divida la demanda efectiva.

### **3.6.4 Conclusiones análisis estratégicos**

Las características peculiares e innovadoras de la embarcación propuesta, además de las alianzas estratégicas, dificultan la ejecución de algún proyecto similar que entre a competir en el mercado directamente, ya que, las características son difícilmente replicables. Sin embargo, esto no asegura que en el futuro entren nuevos competidores con proyectos similares que podrían entrar a competir directamente o como sustitutos.

Los competidores directos, no cuentan con los atributos del navío propuesto, ya mencionados con anterioridad, además de no poseer la capacidad de montar un espectáculo en conjunto con las reanimaciones de los fuertes.

Esto le da la ventaja a este proyecto y la capacidad de superar las barreras de entrada por medio de las alianzas estratégica con el Municipio de Corral.

### 3.7 Ventajas competitivas

El producto turístico que se está formulando es innovador, ya que, posee características únicas en el mercado de turismo fluvial y no existe proyecto similar precedente. Esto lo convierte en pionero en el mercado.

Cabe mencionar que hace 25 años se realizó un proyecto similar, pero el navío era de fibra de vidrio y solo sirvió como plataforma pirotécnica un par de años, por lo que no se consideró como proyecto precedente. (Archivo biblioteca Municipal de Corral, Diario Austral 1993)

#### 3.7.1 Distingos competitivos

El apoyo de la municipalidad y la experiencia en el desarrollo de actividades en conjunto con las fuertes, es un factor distintivo importante, ya que, sería la única embarcación que realice actividades coordinadas con las “Reanimaciones Históricas”, garantizando una experiencia única.

### 3.8 Mercado

Los expertos en mercadotecnia, definen el Mercado, de distintas maneras, Stanton, Etzel y Walker, autores del libro "Fundamentos de Marketing", definen el *mercado* (para propósitos de marketing) como:

*"Las personas u organizaciones con necesidades que satisfacer, dinero para gastar y voluntad de gastarlo"*

A su vez para Philip Kotler, Gary Armstrong, Dionisio Cámara e Ignacio Cruz, autores del libro "Marketing", un mercado es el:

*"Conjunto de compradores reales y potenciales de un producto. Estos compradores comparten una necesidad o un deseo particular que puede satisfacerse mediante una relación de intercambio"*

Por su parte, y vale la pena tomarlo en cuenta, el Diccionario de la Real Academia Española, en una de sus definiciones, menciona que el *mercado* es:

*"El conjunto de consumidores capaces de comprar un producto o servicio"*

#### 3.8.1 Mercado objetivo

Según la OMT (Organización Mundial del Turismo), el 50% de los viajes internacionales son motivados por el turismo de intereses especiales, una actividad que se concentra en lugares preferentemente abiertos y cuya particularidad no radica en la infraestructura o equipamiento, sino en sus activos patrimoniales, los que permanecen con un alto grado de autenticidad. Es dentro de este segmento, donde se concentra el mercado hacia el cual apunta el proyecto, si bien

el mercado al que apunta no es excluyente, está enfocado principalmente a viajeros, turistas nacionales y extranjeros que realizan turismo de intereses especiales, en este caso, ligado a la actividad marítima, fluvial, cultural y patrimonial.

### **3.8.2 Segmentos de mercado**

El segmento de mercado al que apunta el proyecto, es a las personas que buscan disfrutar la riqueza del turismo de intereses especiales, en este caso, enfocado principalmente a la actividad marítima - fluvial, cultural y patrimonial.

El mercado en el que se intenta posicionar el producto turístico está compuesto, principalmente de dos tipos de turistas, el nacional e internacional. Estos últimos provienen principalmente de mercados europeos, norteamericanos y países limítrofes.

#### **a) Caracterización Turista Nacional:**

Determinar el tipo de turista nacional que visita la comuna es una tarea compleja, sin embargo, por medio del sondeo realizado por la Municipalidad de Corral, se estima a pesar de recibir turistas de todo tipo, que son principalmente adultos jóvenes de nivel socioeconómico ABC1, C2, C3.

Sus características socioculturales están dadas al igual que el resto, por el segmento socioeconómico al cual pertenecen, sin embargo, dadas las posibilidades que se les brindan por medio de beneficios y promociones, a las personas pertenecientes a grupos socioeconómicos más bajos, también tienen la oportunidad de recorrer la nación. Junto a esto, se suma la política del Municipio, que considera que el patrimonio y la cultura son de todos, por lo que las distintas instalaciones patrimoniales que son responsabilidad de la municipalidad (Como el Fuerte de Corral e Isla de Mancera), realizan un cobro por ingreso, accesible por todo público,

En cuanto a las características laborales que los definen según los datos aportados por la Oficina de Turismo de Corral, se puede decir que son, profesionales de diferentes rubros con un nivel de ingresos económicos que permite realizar gastos en viajes y recreación. Dentro del perfil del turista, destaca también la motivación por realizar actividades al aire libre y culturales, prefiriendo un nicho de mercado que se encuentra posicionado internacionalmente por el legado patrimonial, heredado de los tiempos de la colonia, (el “Sistema de Fuertes de la Bahía de Corral”) y los parques y reservas que se encuentran en la comuna (Parque Colmillos de Chaihuín y Reserva Alerce Costero).

El medio utilizado para transportarse a la comuna es en su mayoría el medio marítimo, en vista que los caminos por tierra son de mala calidad, y la distancia que se debe recorrer es mucho mayor (solo un 0,4% llega por este medio). En consecuencia, el más utilizado es el marítimo, esto incluye a quienes llegan a la región en vehículo, ya que tienen la alternativa de tomar uno de los dos transbordadores que realizan viajes desde Niebla a Corral.

De esta forma, el medio de transporte más usado para llegar a la ciudad de Corral es vía lancha (39%), seguido de los barcos de turismo (24%), y el transbordador (35,8%).(Anexo N°8)

Dada las características del proyecto, los residentes que tengan necesidad de celebrar alguna ocasión especial, formarían parte de un nicho de mercado emergente, celebraciones como bodas, cumpleaños e incluso conferencias, pertenecen a actividades que pueden satisfacer las necesidades de ese mercado.

#### **b) Caracterización turista extranjero:**

La principal característica de este tipo de turista es el interés por conocer una cultura diferente, inserta en una localidad rodeada de naturaleza, en la que día a día se convive con el legado arquitectónico colonial, con la influencia cultural alemana y parte de las raíces indígenas. Sus características socio-culturales se diferencian a partir del país de procedencia, formando así un sincretismo cultural entre turistas y los habitantes del destino con los cuales interactúan.

Según información entregada en la Oficina de Turismo de Corral y la información facilitada por los comerciantes residentes en las encuestas, independiente del país de procedencia, este tipo de turista posee altos ingresos económicos, por lo que su capacidad de gasto es elevada, lo que se registra en los productos y servicios que compran.

Según datos obtenidos informalmente en los establecimientos de alojamiento turístico, se sabe que para trasladarse utilizan mayoritariamente avión y una vez en el país arriendan vehículo o toman un tour con traslado incluido, también existe un número importante que viaja a pie utilizando los medios de transporte disponibles.

A nivel general y de acuerdo a los antecedentes del Estudio del Turismo Receptivo 2015 (AnexoN°9), un 13% de los turistas extranjeros mantuvo una estadía promedio de un día, un 23,8% dos días, un 23,3% tres días y un 13,5 % cuatro días.

Por lo general este tipo de turista viaja en grupos de amigos, son matrimonios jóvenes sin hijos o personas individuales

#### **c) Caracterización Residentes y población flotante:**

Las características de este segmento están determinadas por el nivel socioeconómico que poseen; tomando en cuenta la tendencia nacional, que determina que son las personas de mayor educación quienes prefieren las actividades culturales, se presume la misma tendencia, sin embargo, el objetivo de este proyecto es poner al alcance de toda la comunidad las diversas actividades culturales, que aporten al desarrollo de la comunidad en diversas materias como la educación.

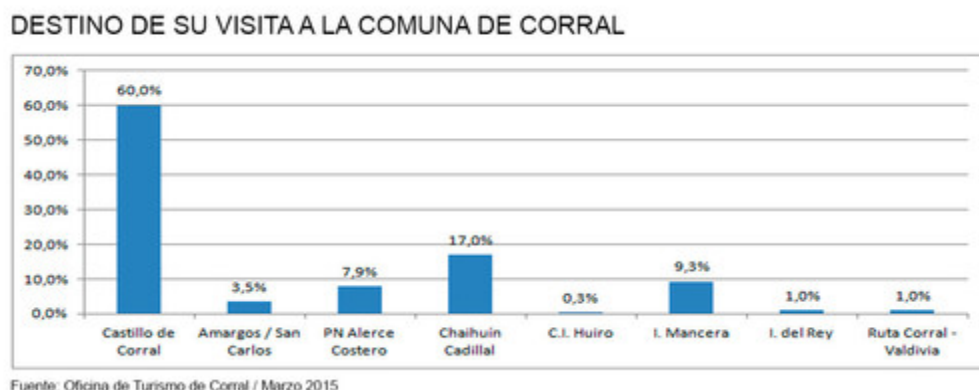
A nivel provincial, se mantiene muy vigente el arraigo a tradiciones típicas y el gusto por el folclor, principalmente en los adultos mayores, adultos jóvenes y gran parte de los jóvenes, por lo que se espera impulsar y motivar a los habitantes, visitantes de paso y población flotante que participen de las actividades que ofrece “El Galeón Corraleño” a consumir los productos y

servicios de los emprendedores y empresarios de la localidad través de la promoción que se realizará.

### 3.8.3 Cuantificación de la demanda efectiva

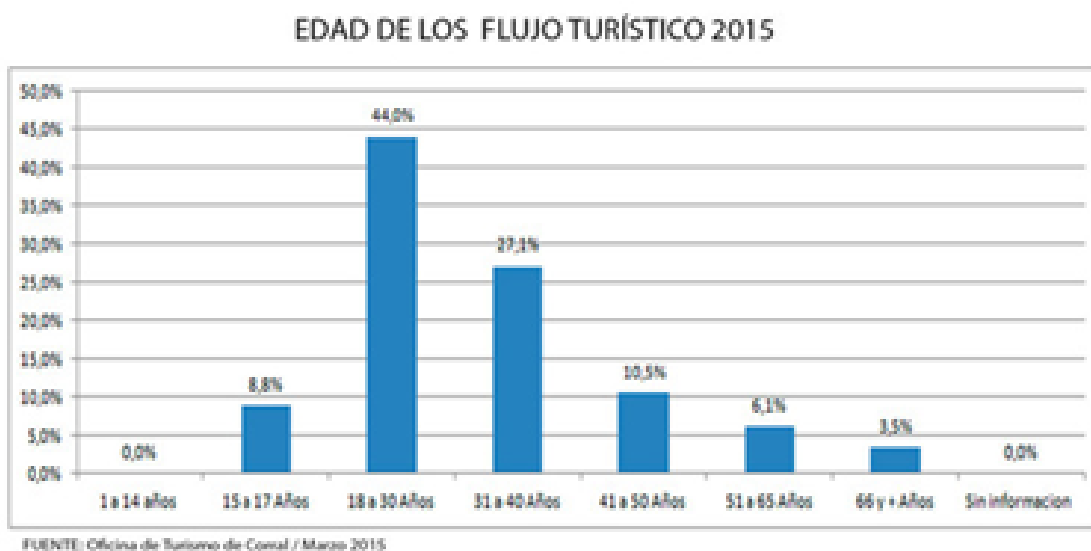
La Municipalidad de Corral mantiene una base de datos oficial que define y cuantifica la demanda turística en la comuna. Por medio de estas estadísticas es posible sostener que las tres regiones de las que proviene el mayor flujo de turistas nacionales, que visitan la comuna de Corral, provienen en primer lugar de la región Metropolitana (38%), seguido de la Región de Valparaíso (17%) y la Región de la Araucanía (16,1). (Gráfico Anexo N°10)

Respecto a la motivación de viaje de los turistas, se puede afirmar que los principales destinos que prefieren los visitantes, son el Castillo de Corral (60%), seguido de Chaihuin (17%) e Isla de Mancera (9,3%)



Fuente: Oficina de Turismo de Corral, 2015

La información facilitada por los medios oficiales respecto a la edad de la demanda efectiva de la comuna de corral fue la siguiente:



Con esta información se confirma que la mayor cantidad de visitantes que llegan a la comuna (un 44%) son adultos jóvenes de 20 – 30 años, manteniendo el segundo lugar con un 27,1% Adultos de 31 - 40 años.

Corral, al estar condicionado por la estacionalidad, los meses en que más ingresos se perciben por concepto de turismo son enero y febrero, experimentando un crecimiento de un 11% en el último año.

#### INGRESOS DE DINEROS ENERO Y FEBRERO AÑOS 2012, 2013, 2014 Y 2015



Fuente: Oficina de Turismo de Corral / Marzo 2015

#### CRECIMIENTO DE INGRESOS ECONÓMICOS LOS ÚLTIMOS 4 AÑOS



En los últimos cuatro años se ha experimentado un crecimiento económico por concepto de turismo debido al aumento de la demanda efectiva del destino.

Según los datos y estadísticas anteriormente expuestas, un 60% de los visitantes, llegan a la localidad solo para conocer el Castillo de Corral, alcanzando a más de 131 mil personas, solo en enero y febrero de este año.

Se estima que la demanda efectiva del destino aumente un 10% en relación al año 2014 y llegue a los 185.000 visitantes solo por concepto de Castillo de Corral, y que el número de turistas que ingresa a la comuna llegue a los 259.000.

Esto quiere decir que más del 50% de los visitantes que ingresan a la Región de los Ríos, visita la comuna de Corral, considerando que según los últimos antecedentes preliminares del balance estival 2015 de Sernatur Los Ríos, los visitantes que llegaron a la región fueron 586.765.

### **3.9 Lineamientos estratégicos del proyecto “Galeón Corraleño”**

Es una de las estrategias más importantes, cumpliendo las funciones de analizar y evaluar entornos, formalizar escenarios, definir estrategias, proponer objetivos e indicadores, diseñar, ejecutar y hacer el seguimiento de planes de acción, tomar decisiones, administrar.

Por otro lado, es sabido que la gestión de recursos es un aspecto crítico de la realización de un proyecto cultural. Generalmente la necesidad de recursos suele ser mayor a la de los recursos disponibles, por lo que se deben desarrollar estrategias de gestión pertinentes para conseguir los recursos para el proyecto.

#### **b) Estrategias de Comunicación y Marketing Cultural.**

Las posibilidades de conseguir recursos están muy relacionadas con el grado de posicionamiento social que tenga la organización o iniciativa. Si la organización es reconocida por la comunidad por su aporte, el profesionalismo y la calidad de su trabajo, tendrá más posibilidades de atraer recursos. Esto se puede lograr con acciones dirigidas en dos tipos de público. Por una parte, a los destinatarios o beneficiarios directos. La estrategia de Comunicación debe estar orientada a crear en los visitantes la impresión suficiente como para motivar el esfuerzo del viaje a corral, para participar de las actividades programadas del “Galeón Corraleño”.

Es necesario realizar estrategias de comunicación orientadas a instituciones o personas que son potenciales proveedores de recursos. Específicamente directivos de fundaciones, ejecutivos de empresas, organismos internacionales, autoridades públicas vinculadas al entorno marítimo y patrimonial, en el cual se va a desempeñar así como también se deberá difundir el accionar entre autoridades del municipio, unidades vecinales y empresas locales.

*Un conjunto de estrategias, que a través de actividades culturales, logre como resultado la construcción de una identidad y de valor a su marca. Lo que manda, es la creatividad para atraer al público y obedecer los objetivos de comunicación de la empresa y demostrar que no está encarcelada en torno a la lucratividad de sus negocios. (Gestor cultural, Dalia Haymann 3 de septiembre 2007)*

Esta definición permite establecer que existe una diferencia entre el marketing tradicional y el marketing cultural, ya que el tradicional se enfoca más en el aumento de las ventas a diferencia del marketing cultural que se enfoca principalmente en posicionar un producto cultural en el mercado.

Para poder insertar un producto turístico y cultural como lo es el “Galeón Corraleño” es necesario establecer ciertas herramientas fundamentales para que sea un éxito en el mercado y esto es a través de estrategias de precio, producto, plaza y comunicación (plan de medios)

#### **C) Estrategia de Planificación**

Realización de una planificación que permita orientar la realización de los objetivos propuesto. Esta será la carta de navegación que guiará para llevar a cabo las ideas y satisfacer las demandas del medio. Debe ser realizada de manera sistemática y en etapas. En la elaboración de proyectos se distinguen 2 etapas: El diseño y formulación.

La primera corresponde al proceso de explotación y diagnóstico de la realidad de la que surgen los objetivos y la estrategia para lograrlos. La segunda etapa corresponde a la planificación específica de la iniciativa que se llevará a cabo, que se plasmará en un esquema de proyectos. Toda acción cultural requiere de una planificación adecuada para garantizar su éxito.

Esta estrategia será utilizada para mantener informado a todo el personal dentro de la organización responsable del proyecto, manteniendo una comunicación fluida, tanto ascendente como descendente, que permita el buen clima laboral en tierra y abordo, lo que es condicional para la gestión interna y armoniosa.

#### D) Estrategia de asociatividad

Es muy importante destacar que no existen organizaciones culturales que sobrevivan aisladas, es por esto que es necesario crear alianzas desde los inicios, dada principalmente en la Municipalidad de Corral y su oficina de Turismo, el Ministerio de Obras Públicas y Gobierno Regional y Sernatur.

Asimismo la asociatividad está dada con establecerse en distintas instituciones de la comuna y la región, como establecimientos educacionales locales, rurales, Institutos y universidades.

También la asociatividad será para crear alianzas estratégicas con los centros culturales de la Región de los Ríos, además, la estrategia de asociatividad también está dada con fomentar instancias de participación entre las organizaciones civiles y microempresarios locales.

#### E) Estrategias de flexibilidad de la oferta

A pesar de que la función básica de un navío es el transporte de objetos y personas, el “Galeón Corraleño” pretende entregar una experiencia inolvidable a los visitantes, ofreciendo una amplia gama de actividades y servicios, manteniendo la variedad y flexibilidad en la oferta.

La oficina de Turismo de la municipalidad está encargada de mantener un registro y observación de los visitantes y las experiencias que llevan, permitiendo mejorar la calidad de los servicios y productos de consumo turístico.

### **3.9.1 Líneas de acción**

Las líneas de acción tienen relación con las estrategias que se propuso para el desarrollo del proyecto del “Galeón Corraleño”, se seccionaron a modo de presentación del siguiente esquema que explica como las líneas de acción internas las relacionamos con el ámbito operacional para realizar las estrategias de planificación, gestión cultural, comunicaron y marketing cultural, asociatividad.

Tienen que ver con el ámbito de la operación y gestión con los aliados públicos y privados, corporación y socios (artistas, organizaciones civiles, culturales y educacionales).

Las líneas de cotización externas tienen relación con el público beneficiario, en donde se muestran los programas y actividades que se desarrollarán en torno al patrimonio, cultura y

desarrollo comunitario. No obstante lo anterior, todas las líneas estratégicas se relacionan entre sí.

a) Líneas de acción externas

*Creación, formación y producción*

De este modo se crearán instancias en las que la comunidad y los visitantes, se hagan partícipes del proyecto de construcción desde sus inicios, habilitando el astillero de construcción para que los visitantes y residentes puedan contemplar la creación del navío que pasará a formar parte del patrimonio de la ciudad de Corral.

El objetivo, es generar en la comunidad el sentido de pertenencia con la embarcación, para que esta la sienta suya desde el inicio. Además, iniciar una publicidad anticipada utilizando la construcción como un medio de promoción para los astilleros y la comuna.

*Desarrollo comunitario*

Será llevada a cabo por el Gestor Cultural junto a los dirigentes del sindicato de pescadores y representantes de la asociación de Artesanos, además de la directa conexión con los dirigentes de las juntas de vecinos, fortaleciendo las redes sociales además de fomentar la participación ciudadana.

a2) Líneas de acción interna

En ésta área trabajará el gestor cultural, quien estará a cargo de llevar a cabo el desarrollo de este proyecto, llevar a cabo las estrategias con los programas y actividades por área de trabajo, la gestión de recursos económicos, velar por que estos se realicen de manera organizada, con el objeto de mantener un monitoreo constante de la actividad durante todo el año.

Tendrá relación con el trabajo de desarrollo Comunitario y con la línea de Difusión, comunicación y extensión.

*Difusión, comunicación y Extensión*

Estará a cargo el Gestor Cultural con apoyo del encargado de la Oficina de Turismo de Corral, ejecutarán la estrategia de asociatividad, para conseguir contactos que sirvan de sustento para conseguir auspicios, patrocinadores, además de generar lazos con otras instituciones con el fin de trabajar en conjuntos con entidades interesadas en colaborar con el patrimonio, turismo y el desarrollo comunitario.

Se debe velar por difundir a la comunidad local el proyecto “Galeón Corraleño” a través de los diversos medios de difusión como página web, redes sociales, afiches, etc. entre otros con el fin de informar a todos los beneficiarios del proyecto y convocarlos a participar del proceso de construcción y posterior inauguración.

Lo segundo es difundir las actividades y proyectos que se realicen, a toda la comuna de Corral, para tener integración con las actividades que se realicen en la ciudad en materia de cultura, patrimonio y turismo.

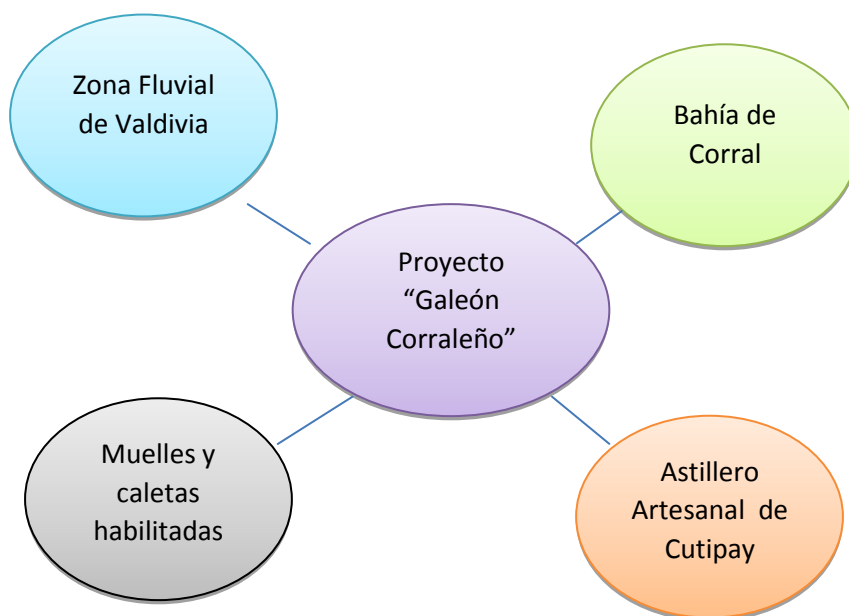
### 3.9.2 Identificación y descripción de los agentes que intervienen en el proyecto

Agentes se refiere a quienes son parte fundamental del proyecto y que son capaces de hacerlo viable en sus diferentes funciones y áreas

La participación del Municipio de Corral y el Gobierno Regional es clave para ejecutar el Proyecto de construcción del navío, además del trabajo cooperativo con Sernatur y todos los ejes que este involucra. Además es necesario considerar los proyectos del MOP que se tienen en cartelera para el borde costero, como la ampliación del Muelle de Corral (anexo N°11) ya que estos proyectos que tienen aprobación y están en espera, son claves en el lineamiento del desarrollo.

### 3.9.3 Espacios para acciones principales del “Galeón Corraleño”

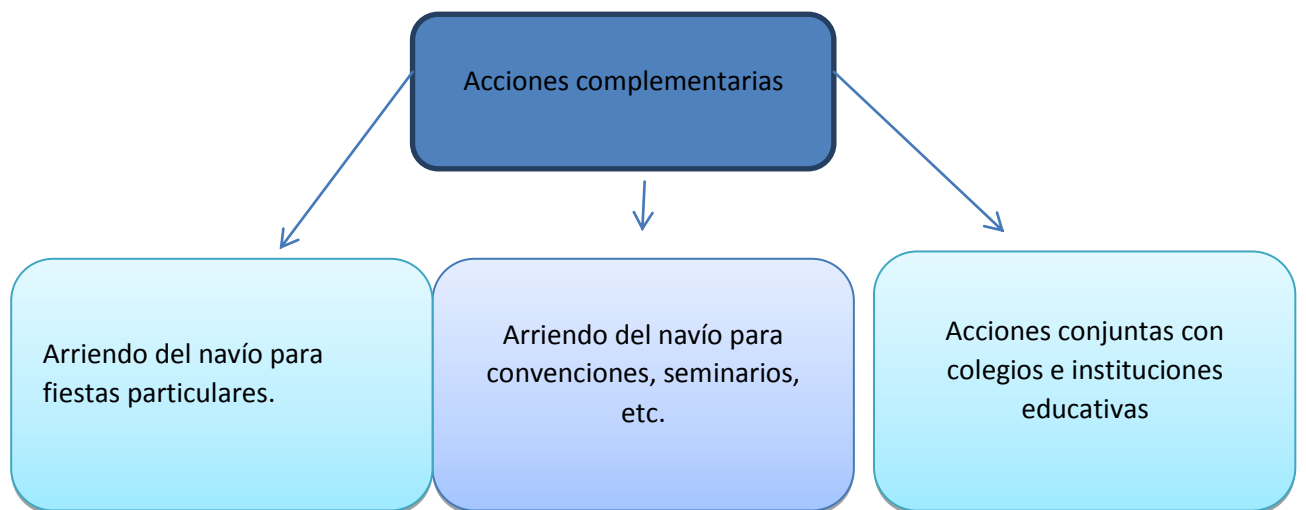
Los espacios para realizar las principales acciones para la formación, desarrollo comunitario, desarrollo turístico, gestión cultural y comunicación son:



*Fuente: Elaboración Propia*

### 3.9.4 Acciones complementarias

Las acciones complementarias son aquellas a las que tienen relación con el comercio que ayudara beneficiara a la comunidad producto de la intervención de este proyecto



*Fuente: elaboración propia*

En consecuencia, se generan servicios complementarios y mejoras a los servicios ya existentes. Además de la asociatividad entre empresarios locales y emprendedores.

### **3.10 Beneficiarios**

Los beneficiarios del proyectos son aquellas personas que obtendrán algún tipo de beneficio con la puesta en marcha del proyecto “Galeón Corraleño”, por las características de este proyecto, la población objetivo es la comuna de Corral, representada por la totalidad de sus habitantes del sin exclusión de género, edad y situación económica.

#### a) Descripción genérica de los beneficiarios del Proyecto

La localidad de Corral, contara con un nuevo atractivo en la zona, de carácter municipal, con un funcionamiento similar al de los castillos de Mancera y Corral, por lo que al contar con estos, los ingresos municipales se verán aumentado, y por ende, los recursos destinados a mejorar la calidad de vida la comunidad.

#### a1) Público objetivo

Todos Los visitantes y residentes que quieran disfrutar de una experiencia única, navegando en una bahía llena de historia y sitios patrimoniales, sin distinción de edad o género.

#### a2) Categorías de usuarios.

El usuario y beneficiario del proyecto “Galeón Corraleño”, puede ser espectador de las actividades o participe de estos, en las recreaciones históricas. Además de cooperar en actividades e intervenciones que se llegan a hacer en la comuna.

Otros Usuarios son:

Vecinos colindantes al Muelle de Corral y de Amargos. Estos son los mayores beneficiarios puesto que con ellos se realizaron las encuestas y manifestaros su conformidad y motivación

para iniciar proyectos complementarios en conjunto, y de esta forma conseguir un beneficio comunitario por concepto de turismo y recreación.

Agentes externos: Empresas, universidades y organismos civiles quienes quieran arrendar Navío para fines privados.

#### a3) Beneficiarios indirectos

Habitantes de la ciudad de Valdivia.

Los habitantes de la ciudad de Valdivia son un segmento importante, son los que más se benefician a la hora de recibir turistas, las carreteras fluviales y terrestres llegan hasta el centro de su ciudad.

Cualquier visitante que quiera llegar a Corral para conocer el navío, tendrá que pasar por obligación por Valdivia, beneficiando a los habitantes por concepto de turismo.

Turistas nacionales internacionales que estén de paso por Valdivia

Cualquier atractivo nuevo en la región (que figura como la más visitada del país), beneficia directamente a los turistas que internacionales que buscan experiencias nuevas, recreativas y patrimoniales en la región.

Hoy en día los nuevos consumidores de turismo son más exigentes, porque disponen de más información, y de igual forma son más cultos y desean satisfacer más inquietudes, se dejan tentar por productos alternativos de todo tipo.

Teniendo esto en consideración, el mercado objetivo de beneficiarios indirectos “turistas” está compuesto por turistas tanto nacionales como extranjeros, que tengan dentro de sus motivaciones de viaje ampliar sus horizontes culturales, sin exclusión de rango etario.

En la actualidad, existe un tipo de turismo que está siendo ampliamente explotado en la ciudad de Valdivia y Corral, este es el turismo Fluvial. El tipo de turistas que visitará el “Galeón Corraleño” es el “turista Fluvial”.

#### a4) Potenciales

- Ciudadanos de las localidades aledañas en la Región de los Ríos
- Turistas que visitan la localidad por otros fines.
- Turistas Chinos que llegan a la localidad en barcos mercantes.

### **3.11 Limitaciones del proyecto y observaciones**

El proyecto de construcción de un navío con características del siglo XVII se ve limitado por diversos factores que determinantes al momento de definir el aspecto físico, el contexto, los atributos y dimensiones que este pueda tener, por eso, es importante definir y delimitar los alcances que se pretenden alcanzar en la primera etapa de este.

Es por esto que la construcción del navío se limitara en su primera etapa, al desarrollo de actividades de turismo y recreación en la localidad de Corral y espacio fluvial hasta el Puente Pedro de Valdivia.

El estudio completo del diseño de construcción de la embarcación, tiene que ser producto de una investigación exclusiva para este fin, y elaborada por un profesional competente del área de construcción náutica, lo que amerita por sí sola, una tesis completa dedicada solo a este fin. Por este motivo, el diseño al que se hará referencia en esta tesis, se limitará a una “representación simbólica”, producto del asesoramiento con dichos profesionales.

El desarrollo de la embarcación como prototipo de la iniciativa del proyecto, de elaborar estas plataformas culturales fluviales desde Corral a la región, establece como aporte para su diseño y construcción, tal como se explicó en el punto 3.2.1, corresponde a la asociación de Astilleros artesanales de Corral, que aportaran con su experiencia a la construcción de las embarcaciones en conjunto con la asesoría de un profesional del área de Construcción Náutica Don Juan Ciorba Vinz.

CAPITULO IV  
ESTUDIO FINANCIERO

## 4.1 Inversión Inicial

### 4.1.1 Plan arquitectónico

Al ser un proyecto que contempla la construcción desde cero, de un navío con características especiales, no es posible señalar datos como dirección ni un propietario específico. Sin embargo es posible señalar la el lugar específico que acogería la embarcación y su responsable.

Dirección: Caleta de Pescadores de Amargos, Comuna de Corral, Los Ríos, Chile.

Propietario: Ilustre Municipalidad de Corral.

### 4.1.2 Obras previas

En la primera etapa se necesitará habilitar parte del muelle de la Caleta de Pescadores de Amargos, para que se pueda recibir este tipo de embarcaciones. En vista de que la caleta se maneja por un protocolo de seguridad, y cuenta con las características de infraestructura adecuadas, los ajustes que hay que hacer son mínimos. Estos son una rampa para recibir y descargar gente con discapacidades físicas y tercera edad, además de una caseta de información y venta pasajes.

<b>EtapaNº1</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Sub Total CL(\$)</b>	<b>Total CL(\$)</b>
<b>Rampa</b>	1	150.000	150.000
<b>Caseta</b>	1	300.000	300.000
<b>Habilitación de la Caseta</b>			
-Instalación eléctrica	1	90.000	90.000
-Escritorio equipado	1	100.000	100.000
<b>Total</b>	-	<b>640.000</b>	<b>640.000</b>

*Fuente: Elaboración Propia*

#### 4.1.3 Construcción nueva “Galeón Corraleño”)

En la segunda etapa, se comienza la construcción de la infraestructura nueva que corresponde a la fabricación de un navío de 18 mts de eslora y 5 de manga. Con capacidad de maniobra a vela y adaptada para funcionar con motor en el Astillero Villanueva, localidad de Cutipay.

El costo de construcción de la embarcación en el Astillero, con su equipamiento básico de maniobras es de 70.000.000 de pesos chilenos, el del motor Mercruiser AlphaOne, 2.40R tiene un costo de 800.000 de pesos chilenos.

EtapaNº2	Cantidad	Sub Total CL(\$)	Total CL (\$)
<b>Construcción de Navío en Astillero</b>	1	45.000.000	45.000.000
<b>Motor del Navío</b>	1	1.500.000	1.500.000
<b>Total</b>	-	<b>46.500.000</b>	<b>46.500.000</b>

*Fuente: Elaboración Propia a partir de estudio en terreno.*

#### 4.1.4 Terminaciones

En la tercera etapa se realizará la adquisición de los elementos complementarios de la embarcación, como los elementos de maniobra (las velas, cabos, estribos y herramientas), decorativos (diseños, distintivos, escudos, cañones), asientos de pasajeros, además de los implementos de seguridad (chalecos salvavidas, bengalas, botiquín), elementos decorativos, e instalación eléctrica

EtapaNº3	Cantidad	Precio Unitario CL (\$)	Total CL (\$)
Implementos de Maniobra			
-Velas	4	500.000	2.000.000
-Equipos de Sonido	1	200.000	200.000
-Radio Motorola Pro 5100 Vhf 50 Watts	1	180.000	180.000
Implementos de Seguridad			
-Chalecos Salvavidas tipo II	50	9.500	475.000
-Aro Flotador	2	40.000	80.000
-Bengalas de Emergencia	2	25.000	50.000
-Botiquín	1	50.000	50.000
-Luces de navegación	1	800.000	800.000
Sillas Pasajeros	40	40.000	1.600.000
Elementos decorativos.			
-Escudos y Ornamenta	1	200.000	200.000
-Cañones utilería	4	80.000	320.000
-Vestuario tripulantes	6	50.000	300.000
Instalación eléctrica del navío	1	500.000	500.000
<b>Total</b>	-	-	<b>4.755.000</b>

*Fuente: Elaboración Propia a partir de cotización online.*

#### 4.1.5 Obra Complementaria/ Material de Promoción.

En la cuarta etapa, se fabricaran los folletos de información y material de publicidad, además de un sitio web en el que se promocionará el navío como atractivo de Corral. La información correspondiente se encontrarán en la Oficina de Turismo de Corral y en los puestos de Información de Sernatur, además, este material será utilizado por los “Captadores de Clientes” para atraerlos. Además se realizara el pago correspondiente por la elaboración y gestión del proyecto.

<b>EtapaNº4</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Sub Total CL(\$)</b>	<b>Total CL (\$)</b>
<b>Folletos e información (Material para el año)</b>	1	100.000	300.000
<b>Publicidad (Anual)</b>		300.000	300.000
<b>Página web (costo anual)</b>	1	70.000	70.000
<b>Gestión del Proyecto</b>	1	2.500.000	2.500.000
<b>Total</b>	-		<b>3.170.000</b>

*Fuente: Elaboración Propia*

#### 4.1.6 Total Inversión Fija

<b>Etapas</b>	<b>Costo por etapa CL(\$)</b>
<b>Nº1</b>	\$ 640.000
<b>Nº2</b>	\$ 46.500.000
<b>Nº3</b>	\$ 4.755.000
<b>Nº4</b>	\$ 3.170.000
<b>Costos Totales</b>	<b>\$ 55.065.000</b>

*Fuente: Elaboración Propia*

#### 4.1.7 Carta Gantt de Plan arquitectónico

Actividad	Año Cero												
	Mes												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Presentación y Aprobación del proyecto por el Municipio de Corral													
Postulación y adjudicación de fondos y subvenciones gubernamentales													
Información a la comunidad de Corral del proyecto													
Captación de la Mano de Obra Fija													
Desarrollo y aprobación del Proyecto de Construcción del Navío													
1° etapa: Obras previas													
2° etapa: Construcción Nueva "Galeón Corraleño"													
3° etapa: Terminaciones													
4° etapa: Material de Promoción													
Instalación sistema acústico e iluminación del Navío													
Inauguración y Puesta en Marcha del "Galeón Corraleño"													

## 4.2 Costos fijos

### 4.2.1 Remuneraciones

En los siguientes cuadros se muestra las remuneraciones de la planta fija que tendrá el “Galeón Corraleño”, en donde una parte de los sueldos será subvencionada por parte de la Ilustre Municipalidad de Corral, a través de DIDECO (Dirección de Desarrollo Comunal). La dotación consiste un capitán para el navío con experiencia en navegación fluvial de la zona, personal de apoyo encargado de las maniobras y un Gestor Cultural, encargado de la comunicación, difusión, extensión y logística.

Las remuneraciones que a continuación se muestran en la tabla están fijadas en pesos chilenos valor 2015. Los sueldos han sido estimados según las remuneraciones fijadas por el precio de mercado.

<b>Función del Personal</b>	<b>Remuneración Mensual por Persona CL (\$)</b>	<b>Cantidad de Personal</b>	<b>Remuneración Bruta Total Mensual CL (\$)</b>	<b>Remuneración Total Anual CL (\$)</b>
<b>Capitán del navío</b>	600.000	1	600.000	7.200.000
<b>Personal de maniobra</b>	350.000	3	1.050.000	12.600.000
<b>Gestor Cultural</b>	750.000	1	750.000	9.000.000
<b>Total Personal Planta Fija</b>	-	9		<b>28.800.000</b>

*Fuente: elaboración propia*



<b>Costos Operacionales</b>		
	Días	Costos (producción + sueldos variables + insumos)
Elaboración y Producción de Eventos Turísticos y Culturales:		
- Día del patrimonio	1	\$100.000
-Aniversario Toma de Valdivia	1	\$500.000
-Combate naval de Iquique	1	\$100.000
-Fiestas patrias	2	\$200.000
-Semana Valdiviana, Fiesta la Corraleña	7	\$1.100.000
-Año nuevo	1	\$150.000
<b>TotalElaboración y Producción de Eventos Turísticos y Culturales</b>		<b>\$ 2.150.000</b>

### 4.3.1 Total Costos Variables

<b>Costos Variables</b>	
<b>Costos Operacionales</b>	
-Total Mano de obra Variable en Temporada alta	\$3.900.000
-Total Elaboración y Producción de Eventos Turísticos y Culturales	\$2.150.000
<b>Total Costos Variables</b>	<b>\$6.050.000</b>

### 4.4 Fuentes de financiamiento

Este Proyecto se encuentra enmarcado dentro del “Programa para el Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral”, pertenecientes al Ministerio de Obras Publicas 2016-2018.

El MOP por medio de su programa, financia a los proyectos que fomenten el desarrollo en la Bahía de Corral, por medio de estructuras o productos que permitan ampliar la capacidad de recepción de visitantes, o que aumente el número de estos.

El Programa del MOP, Cubre un 70% de la inversión fija, el otro 30% lo cubrirá la Municipalidad de Corral.

Del costo de las rutas contempladas, un 50% lo cubrirá el MOP, y un 20% Sernatur, en el primer año de funcionamiento. El 30% restante lo cubrirá la Municipalidad de Corral.

Dependerá de esta última financiar el total de este porcentaje o postular a fondos concursables para cubrir esta suma.

Además, para los costos asociados de operación, como las remuneraciones, el MOP cubrirá un 50% de esta suma en la primera etapa, y el otro restante, la Municipalidad de Corral.

#### 4.4.1 Ingresos

En este punto se detalla la procedencia de cada uno de los ingresos que se gestionan para obtener el presupuesto necesario para la puesta en marcha del proyecto “Galeón Corraleño”

Los ingresos percibidos se calcularan en relación a la formula informal que se utiliza para estimar el ingreso promedio de las embarcaciones que prestan servicios turísticos fluviales, esta es:

$$\text{Ingreso Anual} = \text{Ingreso temporada alta} + (\text{Ingreso temporada alta}/5)$$

Para calcular el ingreso por temporada se consideraran los siguientes datos basados en la información estadística facilitada por la Municipalidad de Corral y en los cálculos realizados en conjunto con el encargado de la oficina de Turismo de Corral, Don Marcelo de la Rosa.

Supuestos

El total de los que visitan corral, quieren viajar en el “Galón Corraleño”(100%)

- Precio por pasajero (viaje promedio): 10.000
- Capacidad del navío : 55 pasajeros
- Pasajeros promedio por viaje: 50
- Viajes Diarios: 4
- Viajes Enero: 124
- Viajes Febrero: 112
- Viajes por temporada: 236

Mes	Viajes diarios	Total de viajes en el mes	Total de pasajeros al mes	Recaudación por pasajero	Recaudación total por pasajes\$
Enero	4	124	6.200	5.000	31.000.000
Febrero	4	112	5.600	5.000	28.000.000
<b>Totales</b>	-				<b>59.000.000</b>

Recaudación Temporada alta	59.000.000
Recaudación Resto del Año	29.500.000
<b>Recaudación Anual</b>	<b>88.500.000</b>

#### 4.5. Flujo de Ingresos y Costos.

A continuación se presenta el flujo de ingresos y costos, proyectado a 5 años. Los escenarios proyectados son tres: optimista, normal y pesimista. Estos escenarios varían según el ingreso de turistas al Galeón Corraleño.

- a) **Escenario Optimista** este escenario contempla que el 100% de los turistas que visitan el destino turístico Corral -Valdivia con fines culturales visiten el navío, es decir, 6.200 personas en enero, 5.600 en febrero y 1.180 cada mes de marzo a diciembre.
- b) **Escenario Normal:** este escenario contempla que el 70% de los turistas que visitan el destino turístico Corral- Valdivia con fines turísticos visiten el navío es decir, en 4.340 personas enero, 3920 febrero y 826 cada mes restante de marzo a diciembre.
- c) **Escenario Pesimista:** este escenario contempla que el 50% de los turistas que visitan el destino turístico Corral -Valdivia con fines culturales visiten el navío, es decir, 3.100 personas en enero, 2.800 en febrero y 590 cada mes de marzo a diciembre.

Escenario a) Optimista

	año0	año1	año2	año3	año4	año5
Ingresos Por Ventas		70.800.000	70.800.000	70.800.000	70.800.000	70.800.000
Otros Ingresos Sernatur						
Costos fijos		-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000
Costos variables		-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000
Ganancias (perdida) de Capital						
Depreciación Legal		0	0	0	0	0
<b>Utilidad antes de impuestos</b>		<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>
Impuesto primera categoría (20%)		0	0	0	0	0
<b>Utilidad después impuestos</b>		<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>
Depreciación Legal		0	0	0	0	0
Ganancias (perdida) de Capital		0	0	0	0	0
Pérdidas acumuladas		0	0	0	0	0
<b>Flujo de caja operacional</b>		<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>	<b>32.710.000</b>
Inversión fija	-55.065.000			0		
Valor residual						
Inv. Capital Trabajo						
Rec. Capital Trabajo						
Aporte Mop	38.545.500					
Aporte Sernatur	6.408.000					
Amortizaciones		-2.941.047	-3.146.920	-3.367.205	-3.602.909	-3.855.113
<b>Flujo de capitales</b>	<b>-10.111.500</b>	<b>-2.941.047</b>	<b>-3.146.920</b>	<b>-3.367.205</b>	<b>-3.602.909</b>	<b>-3.855.113</b>
<b>Flujo de caja</b>	<b>-10.111.500</b>	<b>29.768.953</b>	<b>29.563.080</b>	<b>29.342.795</b>	<b>29.107.091</b>	<b>28.854.887</b>
<b>VAN</b>	<b>95.792.171</b>					

Escenario b) Normal

	año0	año1	año2	año3	año4	año5
Ingresos Por Ventas		49.560.000	49.560.000	49.560.000	49.560.000	49.560.000
Otros Ingresos Sernatur						
Costos fijos		-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000
Costos variables		-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000
Ganancias (perdida) de Capital						
Depreciación Legal		0	0	0	0	0
<b>Utilidad antes de impuestos</b>		<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>
Impuesto primera categoría (20%)		0	0	0	0	0
<b>Utilidad después impuestos</b>		<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>
Depreciación Legal		0	0	0	0	0
Ganancias (perdida) de Capital		0	0	0	0	0
Pérdidas acumuladas		0	0	0	0	0
<b>Flujo de caja operacional</b>		<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>	<b>11.470.000</b>
Inversión fija	-55.065.000			0		
Valor residual						
Inv. Capital Trabajo						
Rec. Capital Trabajo						
Aporte Mop	38.545.500					
Aporte Sernatur	6.408.000					
Amortizaciones		-2.941.047	-3.146.920	-3.367.205	-3.602.909	-3.855.113
<b>Flujo de capitales</b>	<b>-10.111.500</b>	<b>-2.941.047</b>	<b>-3.146.920</b>	<b>-3.367.205</b>	<b>-3.602.909</b>	<b>-3.855.113</b>
<b>Flujo de caja</b>	<b>-10.111.500</b>	<b>8.528.953</b>	<b>8.323.080</b>	<b>8.102.795</b>	<b>7.867.091</b>	<b>7.614.887</b>
<b>VAN</b>	<b>19.226.725</b>					

Escenario c) Pesimista

	año0	año1	año2	año3	año4	año5
Ingresos Por Ventas		35.400.000	35.400.000	35.400.000	35.400.000	35.400.000
Otros Ingresos Sernatur						
Costos fijos		-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000	-32.040.000
Costos variables		-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000	-6.050.000
Ganancias (perdida) de Capital						
Depreciación Legal		0	0	0	0	0
<b>Utilidad antes de impuestos</b>		<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>
Impuesto primera categoría (20%)		0	0	0	0	0
<b>Utilidad después impuestos</b>		<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>
Depreciación Legal		0	0	0	0	0
Ganancias (perdida) de Capital		0	0	0	0	0
Pérdidas acumuladas		0	0	0	0	0
<b>Flujo de caja operacional</b>		<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>	<b>-2.690.000</b>
Inversión fija	-55.065.000			0		
Valor residual						
Inv. Capital Trabajo						
Rec. Capital Trabajo						
Aporte Mop	38.545.500					
Aporte Sernatur	6.408.000					
Amortizaciones		-2.941.047	-3.146.920	-3.367.205	-3.602.909	-3.855.113
<b>Flujo de capitales</b>	<b>-10.111.500</b>	<b>-2.941.047</b>	<b>-3.146.920</b>	<b>-3.367.205</b>	<b>-3.602.909</b>	<b>-3.855.113</b>
Flujo de caja	<b>-10.111.500</b>	<b>-5.631.047</b>	<b>-5.836.920</b>	<b>-6.057.205</b>	<b>-6.292.909</b>	<b>-6.545.113</b>
<b>VAN</b>	<b>-31.816.906</b>					

## CONCLUSIÓN

La localidad de Corral se encuentra en un periodo de expansión portuaria y valorización de su patrimonio turístico y natural, lo que ha hecho propicia la iniciativa de desarrollar un estudio, que se acople a la visión del municipio de sustentabilidad económica, basada en el desarrollo de un turismo sustentable.

Las características geográficas, hidrográficas y sociales, hacen favorable el desarrollo de un proyecto de construcción de un navío con apariencia de Galeón del siglo XII, que opere como producto turístico de la localidad.

La comunidad ha manifestado la aceptación y mucho entusiasmo de participar de un proyecto de estas características, además de las caletas de pescadores y emprendedores locales.

A su vez, el desarrollo de este modelo de proyecto, en el mejor de los escenarios generaría un ingreso extra para el municipio, el que puede ser aprovechado para el desarrollo de los proyectos municipales además de auto-sustentar la iniciativa.

La medición del impacto de este proyecto, no corresponde medirla con instrumentos como el VAN, ya que si bien es una herramienta efectiva para discernir entre un proyecto rentable y el que no, la rentabilidad de este proyecto recae en la marca que va dejando en la localidad, es decir, la rentabilidad de este proyecto recae de igual manera en verificar si gracias a la incorporación de este, a la localidad, los servicios turísticos han recibido mayor número de visitantes, o si se han construido nuevos servicios e iniciativas, producto de el “Galeón Corraleño”. En fin, si la actividad económica local, ha visto una mejora gracias a la incorporación de este producto turístico cultural.

Por este motivo es que si en un escenario pesimista, la embarcación está arrojando cifras negativas, no quiere decir, necesariamente, que el proyecto no ha sido exitoso, puesto que podría generar un aumento en los indicadores económicos de la comuna, pero no estar recibiendo gente abordo o realizando actividades, pero aun así, atrayendo un público que necesitara de los servicios locales.

La Oficina de Turismo de la Municipalidad de Corral, será la encargada de recaudar la información que permitirá verificar el nivel de impacto del proyecto en la comunidad, y en los visitantes para verificar si su incorporación, ha sido beneficiosa.

De realizarse un proyecto de esta envergadura, desde todo el proceso de construcción, iniciaría una nueva etapa para la comuna de Corral en materia de turismo. Al acoplarse a los proyectos de desarrollo portuario, que durante su ejecución, y duración, contribuirá al desarrollo de la localidad, generando un complemento a la imagen de turismo patrimonial local.

## PROPUESTAS DE PROYECTOS FUTUROS

Con el fin de complementar el proyecto presentado en esta tesis se propone:

- Gestionar los recursos para la segunda embarcación local, a fin de crear una pequeña flota de embarcaciones patrimoniales, con sustento histórico y para fines turísticos.
  
- Crear un Centro de Interpretación del Patrimonio en la localidad de Corral
  
- Evaluar la factibilidad de realizar trabajos en conjunto con navíos de similares características nacionales y extranjeros.

## ANEXOS

### Nº1 “La Dominación Holandesa”

Los cronistas holandeses comenzaron a describir el reino de Chile de una manera exagerada en especial Valdivia, para motivar a los corsarios y particulares a que sumaran a las campañas y que hostigaran el comercio marítimo español. Aquí, un extracto de las propagandas utilizadas por los holandeses:

*“ La preciosidad inestimable de sus riquezas en minas, metales, piedras, aguas y arenas, donde apenas hay río, apenas monte que no albee, y que no cubra granos y pepitas de oro, calificando a esta Región por la más rica de las Indias”... (Gerardo Mercator. “Tablas Geográficas” Tomo III)*

La propaganda surtió efecto, aprovechando la difícil situación que pasaba España, los corsarios holandeses comenzaron a abalanzarse sobre el comercio marítimo español facilitando la consolidación de la empresa que daría inicio a la expedición marítima, al mando del almirante Enrique Brower, gobernador general de las Indias Orientales, quien confecciono un plan para apoderarse de Valdivia.

Partió desde Texel a Pernambuco, con tres naves muy bien equipadas, el 6 de noviembre de 1642, a recibir las últimas instrucciones de parte del príncipe Mauricio de Nassau, gobernador de los establecimientos Holandeses del Brasil, quien después de aprobar con entusiasmo el plan, le facilito otros dos barcos, refuerzos hasta enterar trescientos cincuenta hombres de desembarco, oficiales y suficientes municiones y bastimentos.

La primera etapa del plan de los Holandeses consistía en averiguar lo más rápido posible el secreto de los “lavaderos de oro” inducir a los indígenas a que continúen con la guerra contra los españoles, y financiar la expedición enviando de inmediato salitre, tintas de teñir y vicuñas, para introducir esta especie en Brasil y abaratar la lana. Y prepararse para en el futuro crear una base militar e iniciar desde ahí campañas hacia Perú.

En abril de 1643 la expedición lleo a Chiloé y después de explorar esta isla y fundar la bahía de Brower, libro el primer combate con españoles. El 20 de mayo destruyeron el fuerte de Carelmapu y el 5 de junio saquearon la ciudad de Castro, abandonada por sus habitantes.

El 7 de agosto de 1643, moría el almirante Enrique Brower producto de su avanzada edad y lo duro del clima, manifestando en su lecho de muerte, que su cuerpo fuese enterrado en Valdivia la meta de sus deseos y ambiciones. Elías Herckmans, ex gobernador de Parahiba queda al mando de la expedición.

El 24 de Agosto de 1643 la escuadra holandesa llegaba a la boca del Valdivia pasando por un sin número de dificultades antes de poder llegar a la ciudad, la ignorancia respecto a la navegación fluvial, indujo a los navegantes a tomar decisiones erradas, como tratar de entrar con los enormes galeones en rios de profundidad y fondo desconocido, encallando uno de sus galeones, a tal punto que tuvieron que desmantelarlo. Dos naves lograron llegar a las ruinas de la ciudad abandonada por los españoles que ahora era ocupada por indígenas.

Elías Herckmans se presentó con el cacique de Valdivia al que le llevo presentes y sus intenciones de entablar una alianza y unirse contra los españoles, algo que difícilmente pudieron entender a más de 40 años de la última guerra.

El 3 de septiembre se celebró un gran parlamento con asistencia de elevado número de indios y en él se discutieron las bases de la alianza. Los indígenas que sin entender mucho de lo que trataba, aceptaron los términos y ayudarlos a levantar un fuerte y suministrarle provisiones, a cambio de armas, que usarían con sus enemigos comunes.

El 16 de septiembre se cumple la última voluntad de Brower enterrando su cadáver en la ciudad. Con la cooperación de los indígenas se empezó la construcción de una fortaleza y en la isla de San Francisco unos hornos. Al percatarse de que sus planes marchaban correctamente pidieron un refuerzo de doce barcos y ochocientos hombres para asegurar la zona y atacar a los españoles.

Pero los indígenas al percatarse que cada día los holandeses se hacían más fuertes y empezaban a fortificarse empezaron a diezmar las provisiones que les enviaban y a negar la existencia de lavaderos de oro, pues se sentían inseguros con su presencia, ya que para ellos a fin de cuentas, todos los extranjeros eran blancos con prendas similares y venían a quedarse, lo que los motivo a expulsarlos, de forma sutil.

Herckmans entendió lo que se venía, pero no quiso preocupar a todos en primera instancia, prohibiendo que se tocara el tema, a pesar de las advertencias por parte del interprete Español Antonio Sánchez Jinés.

Al no tener efecto las actitudes de los indios, estos empezaron a prepararse para un levantamiento hostil, llamando a los holandeses a combatir a un supuesto puesto de españoles que se estaba reuniendo cerca de la Imperial. Herckmans informado de que todo esto era una trampa para diezmar sus tropas y ultimarlos, el 15 de octubre reúne a sus oficiales para firmar una carta que exponía las razones por las que debían regresar, exponiendo en esta carta que *“La escasez de provisiones, así como el insuficiente socorro que habían recibido de los Chilenos, la negativa de éstos para trabajar las minas, hacían indispensable la vuelta al Brasil con los víveres que quedaban, para poder acelerar el envío de los refuerzos necesarios para asegurar la Conquista”*.

De esta manera Herckmans tomo la decisión de informar a los indígenas la difícil decisión de tener que retirarse del lugar, llamo a los Caciques principales y les entrego toda clase de armas viejas a cambio de provisiones, teniendo en cuenta que posiblemente estas las usarían algún día contra los españoles y con la esperanza de que algún día se retomara esta campaña en Valdivia. Y de esta forma se cierra esta etapa, El 28 de Octubre los holandeses se retiran de Valdivia para llegar 3 semanas después Pernambuco, luego de la expedición fallida y el descontento por parte de los Diputados de las provincias y el príncipe de Orange, toda responsabilidad del fracaso cayó en Herckmans, quien murió al tiempo después inmerso en la más completa incomprensión.

## Nº2 “La guerra durante el siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII”

Durante el siglo XVII la guerra y la primera mitad del siglo XVIII la guerra contra los indígenas se desarrolló con el sistema de escaramuzas a los castillos y puestos de avanzada, eliminando a los misioneros jesuitas, y cualquier fuerza española solitaria o mal defendida. Asimilaban con rapidez las estrategias y sistemas de combate español, pero por otro lado decaía su moral como guerreros, por las bajas producidas tras cada ataque, y el aumento de mestizos entre sus filas, llegando a tener poblaciones de indígenas de cabello y ojos claros en Toltén.

En lo que respecta a las fuerzas hostiles extranjeras, solo fue visitada esporádicamente por uno que otro navío rezagado de alguna expedición importante. algunos ejemplos son la exploración de John Narborough, quien en 1670 recaló en Chiloé y luego se dirigió hasta Valdivia, realizaba tareas de reconocimiento y cartografía, donde perdió dos de sus oficiales que fueron apresados y no pudo recuperar. El Bucanero Swan en 1684 bordeó las costas Valdivianas repelido por los fuertes españoles y en 1690 Jon Strong con la nave Wellfare realizaba labores de contrabando y botánicas en el pacífico sur, sin pretensiones de atacar los poderosos fuertes ni perteneciendo a una flota mayor que pudiera respaldar un asedio. Estos son solo algunos ejemplos de navíos que deambulaban por el pacífico creando expectativas de posibles invasiones y mantenían en alerta a los españoles.

Aparte de la peste originada por la estada en Mancera, el único grave contraste que se experimentó durante el siglo XVII fue el total incendio ocurrido el martes 27 de enero de 1672, a la una y media de la madrugada. El día anterior a este habían concurrido a la ciudad unos treientos indios a parlamentar con el gobernador, circunstancia en la que repentinamente empezó el fuego en una de las oficinas del Hospital San Juan de Dios, pasando a la enfermería y de ahí consumiéndolo entero, para luego alcanzar los alojamientos de las tropas, los tres templos, los almacenes reales y gran parte de las casas. La población de Valdivia se encontraba en una situación paupérrima, el único barco se encontraba varado y los suministros estaban casi agotados. En un intento desesperado el gobernador intentó evacuar a la población a niebla, lo que habría significado la pérdida de la ciudad nuevamente. Afortunadamente para el gobernador Francisco Hernández de Cifuentes, el duque de la plata, evitó mayores desastres proveyendo todo lo necesario para la reconstrucción de la ciudad en su mismo sitio.

### ❖ Dependencia del gobierno y administración.

Desde 1645, en que Valdivia fue erguido gobierno independiente, subordinado en forma directa al virreinato del Perú, los gobernadores de Chile pretendieron insistentemente su anexión. En 1646 el marqués de Mancera le concedió su superintendencia a don Martín de Mujica

*"por estar bajo su jurisdicción y quererle hazer esa honra y lisonja, que después no han querido hazer los virreyes a ningún Gobernador de Chile" (Medina, Manuscritos, Tomo 155).*

El conde de Alba y Liste la devolvió al Perú. Por Real Cédula de 9 de abril de 1662, el soberano ordenó anexarlo nuevamente a Chile para uniformar el mando, salvo que se presentaran graves inconvenientes. El virrey se desestimó estas órdenes y la retuvo para sí.

La crisis inició cuando el gobernador de Chile don Francisco de Meneses, usando sus acostumbrados procedimientos, envió títulos al gobernador don Baltasar de Mejía y a sus cabos y castellanos, los cuales no sólo los rechazaron, sino que lo comunicaron inmediatamente al

virrey. Posteriormente, se acusó a Meneses de haber enviado a sus secuaces a tomar preso al gobernador y tratado de inducir a dichos cabos y castellanos para que le secundaran. Sin duda en venganza, el virrey envió en reemplazo de Mejía a don Ángel de Peredo, ex Presidente de Chile y enemigo declarado de Meneses.

En 1682 por nueva orden real, a instancia del gobernador don Juan Henríquez, el soberano devolvió la jurisdicción a Chile, reservándose personalmente la provisión de sus gobernadores y veedores. A pesar de lo ocurrido, la dependencia fue solo en lo militar, hasta 1740, en que definitivamente pasó a serlo en lo civil y en lo político. La razón de este comportamiento ejercido por los gobernantes del Perú, fue porque su gobierno estuvo sujeto a la voluntad dominante de estos, desde su repoblación, no así de los gobernantes pertinentes. Los virreyes socorrieron siempre con generosidad no así los gobernadores de Chile, él único de éstos que lo visitó fue don Antonio de Acuña y Cabrera, en 1651, acompañado de una pequeña escolta y gozando de la precaria paz recién firmada en Boroa.

La necesidad de transformar esta ciudad en una fortificación inexpugnable mediante el apoyo constante e ininterrumpido y de los gobernadores, evoco en la justificación necesaria para que en 1645 se transformara la ciudad en sitio de presidio, al igual que Buenos Aires y el Callao. gran parte del progreso venidero a esta asignación, se debió a la misma, pues los presidiarios que eran confinados a esta zona, eran obligados a realizar trabajos forzados, de mantención y construcción de las poderosas fortalezas. Sin embargo, los intentos por atraer un mayor número de población civil, no fueron tan fructíferos, en vista de la amenaza que representaban los indígenas locales.

La jurisdicción del Gobierno de Valdivia, durante el siglo XVII, se extendía desde Toltén al Bueno y de la Cordillera al Mar; en 1653 comprendía los antiguos corregimientos de Valdivia, Villarrica y Osorno, limitaba con la Araucanía por el norte y Chiloé por el Sur, y su territorio indígena se encontraba dividido en parcialidades.

El cargo de gobernador de Valdivia fue muy codiciado por los altos oficiales militares del siglo XVII, ya que les significaba un importante escalón en su carrera de ascensos. Mientras duró el estado activo de guerra con los indígenas, o sea, hasta el primer tercio del siglo XVIII, fueron regularmente maestros de campo generales del ejército de Chile, a excepción de Francisco Gil de Negrete, que lo fue del Callao, de don Diego de Marthos del reino del Perú, de don Ángel de Peredo, gobernador y capitán general del Reino de Chile y presidente de su Real Audiencia y don Juan Francisco Téran de los Ríos, que fue sargento mayor. Debido a esta circunstancia y al escaso desarrollo que durante esa época Valdivia alcanzó como ciudad, su actuación “se limitó casi exclusivamente a la atención de la guerra”. (Morla Vicuña Vol. 17)

El cargo de Gobernador de estos dominios era rentado anualmente con dos mil setecientos cincuenta pesos de ocho reales y, provisto desde 1680 directamente por el propio soberano. EL honorífico rango era por mucho superior que el otros funcionarios similares, por lo que le competía presidir todas las ceremonias públicas y en las religiosas la autoridad eclesiástica oficial le debía dar la paz. La ceremonia de entrega y toma de posesión del gobierno era sencilla y solemne a la vez, como el producido en la transmisión entre los gobernadores Marthos y Cifuentes:

*“En la ciudad del dulce nombre de María de Valdivia a cuatro días del mes de marzo de mil seiscientos y setenta y nueve años ante el Maestre de Campo General don Diego de Marthos Gobernador de esta plaza y presidio de Valdivia sus fortificaciones y Castillos por su majestad y ante mí el presente escribano real pareció al maestre de Campo general Francisco Hernández de Sanfuentes y dijo que el Rey nuestro señor, Carlos segundo (que dios guarde por muchos años en mayores reynos y señoríos para el aumento de toda la Cristiandad) fue servido de nombrarle por gobernador de esta plaza y puesto como parece por la provección real que presenta con el juramento necesario en debida forma firmada de su Real mano su fecha y diez y siete días del mes de noviembre de mil seis cientos y setenta Y seis años, refrendada de su secretario Antonio Valentín de Vallejos y pidió su cumplimiento según y como ella se manda y el otro gobernador Don Diego de Marthos la recibió en sus manos y la besó y puso sobre su cabeza y la obedeció como a carta de su Rey y señor natural y en su ejecución y cumplimiento dijo de admitía y admitió desde luego al dicho Francisco Hernández Cifuentes al uso y exercicio hasta dicha plaza y presidio de Valdivia según y de la manera que por dicha Real cédula se le manda y en nombre de su majestad le entrego esta dicha plaza, sus fuerzas y Castillos, y el dicho Gobernador Francisco Hernández de Cifuentes aceptó el cargo y muestras y tomó posesión de dicha plaza y sus fuerzas y Castillos y juró por Dios nuestro señor y a Una señal de Cruz que hizo en forma de derecho y dijo que se deba y dio por apoderado en ella y tendrá y guardará así en guerra como en paz en servicio del Rey nuestro señor y la entregará y volverá a quien le fuese mandado y tendrá toda custodia y cuidado que debe poner y tener un bueno y leal gobernador so pena de traición y leve y de las otras penas que están establecidas y guardará la fidelidad debida a sus reyes y señores y lo firmaron a los cuales doy fee que conozco y el dicho Maestre de Campo general y gobernador de estas armas ánte mi el dicho escribano pidióselo de por testimonio y yo celo di según dicho es y en dicho mes y año dicho siendo testigos el sargento Mayor Francisco, de Ostos Tamaris y los castellanos José Arias Montanos, Andrés Muñoz de Miranda y el capitán don Francisco Gutiérrez”.* (Morla Vicuña, Vol 17 pág.253)

El Puesto de Gobernador, sin duda era codiciado por el honor que significaba desempeñar tal labor, pero también lo era porque permitía enriquecerse de modo fácil. En pleno 1750, Amat comentando el estado de Valdivia dice textualmente:

*"El segundo y peor mal(de esta plaza), por ser raíz de todo, es el interés; a este se han sacrificado tiempos a los que la han mandado, la obligación, divina y humana de buenos vasallos; su fin primario y único ha sido enriquecerse y por el han agotado todo el arte de las usuras, robos, e inhumanidades de que algunos gobernadores en los cinco años de su gobierno han quedado con escándalos caudales, a cuyo fin no han omitido diligencia alguna de las que pueden seguir la avaricia y el poder, sirviéndose de los desterrados y aun de los soldados, como de peones para cortar y conducir maderas al puerto y remitirlas a lima...".*"los gobernadores y de mas magnates por otra parte eran los primeros traficantes - Añadía en 1795 D Juan Clark- y a su salida llevaban consigo toda su ganancia de suerte que la indolente Valdivia ha sido el verdadero tonel de las vanidades"(Medina: Manuscritos, tomo 189 y contaduría mayor, vol 110)

Los privilegios con los que contaba el Gobernador de Santamaría de Valdivia causaron grandes rivalidades y envidia entre los distintos funcionarios, lo que ocasionalmente causaba disputas y hasta violentas revueltas públicas, que entorpecían el correcto desempeño de los funcionarios.

#### ❖ El ejercito

A comienzos de la refundación en 1645 la dotación de personal estaba compuesta por novecientos hombres, entre soldados, religiosos y funcionarios, pero esta cifra sufrió muchos cambios por el rumbo que tuvieron los sucesos. Efectivamente, Villanueva Soveral ya había insistido en 1646 en su aumento de la dotación a más de mil cien hombres, recibiendo una dura réplica del Marqués de Mancera quien le responde: "es querer otro Chile en Valdivia". La peste

diezmó a la población eliminando a más de trecientos soldados, llegando en 1679 a una lamentable población menor a setecientos hombres.

Las constantes amenazas exteriores, llevaron a Don Francisco de Terán en 1686, a solicitar de forma precipitada más refuerzos. Finalmente estos fueron concedidos pero su permanencia en las defensas fue sólo momentánea.

El personal estaba dividido en siete compañías de infantería, distribuidas en los Castillos bajo el mando de capitanes y castellanos, una de caballería, de 80 soldados instalados en Cruces y una de artillería, con su general, dividida proporcionalmente a las unidades de cada fuerte y con sus respectivos condestables. Cada infante ganaba doce pesos mensuales y quince los soldados de caballería.

Los capitanes ganaban seiscientos ducados, los alféreces y tenientes, trecientos y el capitán de la caballería novecientos veinte pesos y cuatro reales. Los sargentos ganaban quince ducados al mes, los astilleros treinta pesos y los veintisiete cabos dos pesos mensuales sobre el sueldo de soldado.

Los ciento cincuenta mil seiscientos setenta pesos que importaba su mantenimiento eran enviados cada año desde Lima como Real situado y era repartido por una junta integrada por el Veedor, Gobernador, factor y sargento mayor. El arzobispo de Lima había incluido también en ella al superior de la Compañía de Jesús, pero ante el reclamo de los demás, el virrey, Duque de la Plata, hubo de retirarlo. Los víveres y suministros eran enviados desde Valparaíso.

#### ❖ La isla mancera

La principal fortaleza de Valdivia, después de la plaza misma, fue durante todo el periodo virreinal, la isla de Mancera. Su estratégica situación, en medio de la bahía que hacía inaccesible a los ataques de los indios y a los eventuales o imaginarios de las naves extranjeras, que antes de acercarse debían sufrir las descargas cruzadas de Amargos Niebla y Corral, la hicieron parecer siempre a los ojos de las autoridades como el lugar más seguro para su residencia y en cada ocasión de peligro se trasladaban rápidamente a ella el gobernador y su consejo de guerra.

Los nativos de la zona que en su mayoría eran huilliches, llamaban a la isla Guiguacabin, para ser luego rebautizada como por la primera expedición de Pastene como la Imperial, más tarde Constantino Pérez la llamó con su nombre, siendo llamada así hasta 1645, cuando recibiría el nombre de Santa Inés por don Antonio de Toledo. Pero a pesar de los nombres que fueron impuestos, ninguno se impuso tanto como el del titular de la fortaleza principal de esta isla, siendo llamada hasta el día de hoy isla de Mancera, en honor al marqués de Mancera.

A pesar de su limitada superficie, la isla mantenía un castillo y dos poderosas fortalezas, lo que no le impedía ser, después de la ciudad de Valdivia, este era el centro urbano más importante y activo de todo el puerto.

El castillo de San Pedro de Alcántara, cuyas ruinas se han mantenido hasta nuestros días, exhibiendo las proezas arquitectónicas que desafiaron al duro clima y las adversidades mencionadas, fue paneado por el arquitecto don Constantino de Vasconcelos. Fue creado con dos fortalezas un foso, quince piezas de artillería y dos compañías de infantería, una de ellas comandada por el sargento mayor de la plaza, que a la vez hacía de castellano.

Dentro de sus muros se encontraba la iglesia y convento de San Francisco, con once religiosos y otro de San Agustín, que tuvo corta existencia. Pero profundicemos sobre este Castillo. El siglo XVIII marcó para la isla de Mancera el más alto grado de prosperidad a que llegara durante el periodo virreinal. Con la realización parcial del poco sensato plan de trasladar a ella nada menos que la ciudad de Valdivia, logró sólo por este concepto, multiplicar el número normal de sus pobladores y cubrirse de magníficas construcciones.

El castillo fue situado junto a una escapada de sesenta y seis pies de altura, estaba separado del plan de la población por un foso de catorce varas de ancho y equipado por veinte cañones de diversos calibres. En 1768 sus bodegas guardaban trecientos diez fusiles, dieciocho mil setecientos ochenta y siete balas de distintos tipos, trecientos noventa y dos arrobas de pólvora de primera calidad, diez mil doscientos cuarenta piedras de fusil y tres mil seiscientos cincuenta y seis de pistolas; a parte de sus muros y parapetos de doce pies de espesor y de los baluartes, se encontraban en su recinto ocho construcciones de piedra y trece de madera.

Según el plano levantado el 31 de diciembre de 1765 por don Juan Garland, había, además, en la Isla fuera del Castillo, ciento trece construcciones de las cuales cuarenta y siete eran de piedra o ladrillo. Por entonces se estaba comenzando a construir el hospital al Sur poniente y sobre el cerro al almacén de pólvora cuyas ruinas están aún patente.

Aparte de los establecimientos propios de toda población, como panadería, carpintería, fragua, etc., se levantaba una gran fábrica de elaboración de madera, con sus aserraderos y una maestranza. En 1768 se construyeron allí para las obras de los castillos, ciento cincuenta carretones, ciento ochenta angarillas, doce carros, cuatro rastras y cincuenta y ocho carretillas, gran variedad de embarcaciones, desde canoas a navíos mayores.

Se levantaba también dentro de la Isla de Mancera las residencias del gobernador, sargento mayor, veedor y factor y, dentro de los muros, el convento de San Francisco con su magnífica iglesia. El convento, titulado de San Antonio, albergaba a ocho religiosos que a la vez eran capellanes de los Castillos y contaba con una iglesia que, a pesar de las restauraciones hechas en 1768, hubo de ser enseguida demolida por lo peligroso de su estado. En 1774 dio comienzo Garland a la construcción definitiva, cuyas ruinas constituyen hasta la actualidad, el mayor interés arqueológico en la zona. Estas se componían de un cañón corrido iluminado por el oriente a través de tres ventanales y comunicado al fondo con una pequeña sacristía. El magnífico techo con su artesonado, expuesto en varias ocasiones a su total derrumbe, recibió varias mantenciones, siendo completamente reforzado en 1795 por una gran muralla de doble arquería que interceptó en la mitad su nave. Lo más notable de la construcción fue la fachada, intensamente decorada con motivos derivados evidentemente del último barroco dieciochesco.

Interiormente, libre de los incendios que mientras tanto habían consumido a las de Valdivia, la iglesia conservaba magníficas reliquias de su fundación de 1645, incrementadas por sucesivos donaciones y legados. El Altar mayor, construido en piedra, medía cuatro y media varas de largo y tenía un magnífico frontal de espejos formados por pequeños cristales; el retablo, de madera, tenía tres cuerpos superpuestos y en sus nichos con conchas talladas habían cinco imágenes adornadas.

El tesoro de la iglesia, que contaba entre otras cosas una lámpara, un arco, doce blandones y dos

grandes centellones de plata y una cruz de oro, tenía una pieza excepcional que acaso haya sido la más valiosa de Valdivia y que, desgraciadamente, tuvo el mismo fin que las demás piezas similares, confiscadas en 1820 por el Almirante Cochrane; Se trataba de una gran custodia de plata dorada, rematada arriba con una cruz de oro engastada con treinta perlas. El viril también era de oro con diez piedras preciosas y cuatro perlas, el pedestal con nueve cuentas de oro y los rayos con treinta y tres piedras y veintiocho perlas.

La fortaleza de San Francisco de Baides, cuya utilidad estratégica era bastante dudosa, había quedado abandonada desde principios del siglo y sólo fue reconstruida en tiempos de don Francisco de Alvarado y Perales, siguiendo los cimientos de preexistentes.

Al finalizar su mayor tiempo de prosperidad, lentamente empezó a decaer, abandonando muchas de las obras empezadas y las existentes, al cabo de pocos años quedaron en ruinas.

### **Nº3 “Detalle de las fortalezas Valdivianas”**

#### a) Batería del Molino

Ubicada en la ribera Nororiente, era la batería más expuesta. erguida sobre los planos del ingeniero Antonio Duce en el año 1779, con foso y parapeto con cuatro cañones de a veinticuatro, reducto prolongado a fin de que su artillería cubriese hasta el punto en que alcanzaban los fuegos de Niebla. Su objeto era estar en la primera fila que contenga al enemigo, para luego tomar las acciones en caso de desembarco en la playa grande. En 1817 contaba con dos cañones en la batería baja y tres en la alta, y para operar correctamente y cumplir su función, le eran necesarios una guarnición de al menos cien soldados.

#### b) Castillo de Niebla.

Llamado originalmente en 1671 "Nuestra señora de la limpia Concepción de Monfort de Lemos" inició sus faenas a petición del gobernador don Ignacio de la Carrera, posterior mente por don Juan de Butrón y reacondicionado a partir de 1767, según Traza de Cermeño, rebajándosele más tarde la batería principal, su fin específico era *“corresponder sus fuegos a Amargos y Mancera, formando un triángulo perfecto y equilátero, cuyas líneas zurren en un punto céntrico”*. Según Olaguer Feliú, sus disparos cruzaban al otro lado de la bahía *“llegando sus balas a ricochet o rebote a las orillas recíprocas”*.

En 1820 tenía catorce cañones de a veinticuatro, un mortero y dos hornillos de bala roja; Otros dos de a veinticuatro, dispuestos en el foso hacia la playa grande, flanqueaban aquel posible desembarcadero; Su dotación aproximada era de doscientos cuarenta hombres, según Mackenna, o ciento cincuenta, según Feliú.

#### c) Fuerte de La aguada del Inglés

Enfrentando el horizonte, fue proyectado por Antonio Duce en el morro Gonzalo, siendo inaugurado en 1779. Inicialmente contaba con 3 cañones montados en un peñón y dirigidos a la playa contigua para impedir desembarcos, separados de un reducto escarpado con foso y

parapeto con cuartel para 80 hombres. Según Feliú estaba “recomendado por Santa María para tiempo de guerra y en donde debe ponerse la tropa para impedir desembarco que pudiera hacerse en las playas más al oeste”. En 1820 contaba sólo con 2 cañones de a veinticuatro.

d) Chorocamayo Bajo

De menor envergadura, apoyo a la defensa desde 1677 con seis cañones de veinticuatro libras.

e) Batería de Vigía Morro Gonzalo.

Era la última defensa del sector San Carlos, en Corral, con un solo cañón de cuatro libras y su objetivo era avistar de la presencia de navíos enemigos y alertar su presencia a través de izar una bandera en un mástil de cinco metros de alto.

Todas estas fortificaciones estaban a su vez regidas por un plan particular de defensa; Un despacho de septiembre de 1783 aprobó uno de éstos reservándose el monarca nombrar para gobernador del puerto, para su ejecución, al distinguido, brigadier Mariano de Pusterla y Sacré, previniendo a todas las autoridades por cédulas especiales las facilidades que debían otorgarle con miras al mejor cumplimiento de su cometido. La junta de generales reunidas en Madrid el 13 de marzo de 1793, para su aprobar el plan de defensa de todas las costas del virreinato a su vez un plan espacial para Valdivia, que por la calidad de sus firmantes constituye una de las piezas básicas del mecanismo defensivo hacia la época de 1820. El mariscal Joaquín Casaviella y los tenientes generales Félix Tejada y Juan Cambiaso y los virreyes Juan José de Vertiz, que lo fue de Buenos Aires, y Pedro Mendinueta, de la Nueva Granada, estipularon en ciento veintiún puntos los proyectos particulares de cada fortaleza “la junta después de reflexiva meditación – expresó el acta-, atendiendo a la importancia de conservar aquellos dominios, asegurándolos de todo insulto y economizar todo lo que sea posible al real erario en servicio de V.M, halla el proyecto de dicho jefe (Cermeño) más conforme que otro alguno a estos efectos” Juzgó necesario el aumento de la guarnición a mil doscientos plazas de infantería, a parte de los artilleros.

f) Castillo de Amargos

Llamado San Luis del Alba, emplazado en la Punta de Amargos, inicio sus faenas durante el gobierno del castellano don Fernando de Bustamante y Villegas por orden del conde de alba de Liste y terminado por don Diego de Marthos, en tiempos del conde de Castellar, según los planos del ingeniero don Juan de Buitrón y Mujica, el virrey en su memoria dice que "es de tanta fortaleza y artificioso que pudiera competir con los más celebrados de Europa". Dotado con una capilla y contaba con doce piezas de artillería de veinticuatro libras y una compañía de infantería. Estaba dotada de un muelle que se internaba treinta varas en el mar.

g) Batería del Barro

Habilitada en el año 1686, consistía en un cubo de defensa a la punta del puerto de Corral, hecha de estacas y tierra, compuesta de dos medios bonetes capaces de albergar 80 hombres. Estacada arriba y abajo, con una cortina de frente que tenía la siguiente leyenda “Tenaza del Barro que barre toda su playa”. Su guarnición era de sesenta hombres. Estaba ubicada en un desfiladero entre la Aguada del Inglés y San Carlos, situada estratégicamente para repeler cualquier intento de tomar por la retaguardia a los fuertes y baterías. Montaba diez cañones ocultos en la cuesta del desfiladero flanqueando toda la playa.

#### h) Castillo de San Carlos

Construido en 1762, por el ingeniero barcelonés José Antonio Birt al Este del morro Gonzalo y a 13 metros. S.N.M. que, al ser rebajado de modo artificial, se transformó en una pequeña península que recibió el nombre de El Morrillo. Era una fortaleza avanzada de forma hexagonal, construida con piedra canagua (de baja compactación, utilizada como argamasa) y su frente de tierra. Se desplomó a principios del año 1768. Inicialmente estaba armado con doce cañones. Cuando fue reedificado con cal y ladrillo se armó con seis cañones de 24 libras, con cuatro hornillos para balas rojas (al rojo vivo). Al pie del castillo se construyeron dependencias con un cuadro de estacadas y fortificándose con esmeriles. El año 1770, los indígenas Cuncos construyeron un camino desde Punta Galera para atacarlo por tierra y que fue deshecho por la guarnición española. Actualmente subsisten algunos vestigios de las ruinas de sus muros. Se puede visitar a través de transporte público desde Corral, distante cinco kilómetros; es accesible sólo con marea baja.

#### i) Batería del Bolsón o Corral Viejo

Había sido construida por el ingeniero Antonio Birt en el año 1768 y rectificada por Garland. Fue emplazada con nueve cañones de 24 libras que apuntaban al fondeadero.

#### j) Chorocamayo Alto

En 1779 don Antonio Duce proyecta la construcción de una batería costera al norte de la punta Laurel, en el cerro La Marina contaba con doce piezas de artillería con bala roja y capases de prestar apoyo con un poderoso asedio defensivo, desde la boca de Amargos hasta el fondeadero de Corral. Se trataba de una batería adaptable a un polígono irregular, capaz de mantener a dos cuarteles con doscientos hombres cada uno y un polvorín.

#### k) Castillo de Corral

Se componía de tres elementos construidos en distintas épocas y unidos en 1767; El Castillo de San Sebastián de la Cruz, de 1645, en la parte más austral; la batería de la Argolla, de 1764, ligeramente al Norte, y la Cortina, gran muro que el año 1767 unificó el conjunto convirtiéndolo en el más poderoso de toda la bahía. Su foso de cuarenta varas de ancho por ocho de profundidad albergaba cuarteles de piedra para trecientas plazas y sus muros montaban veintiún cañones de veinticuatro libras.

l) Castillo San Pedro de Alcántara

Mencionado anteriormente con mayor detalle, inicia sus faenas en 1645 y fue fundado por el virrey Pedro de Toledo y Leiva, marqués de Mancera en 1646, ubicándose en el centro de la bahía de corral, en la isla Mancera, forma parte del sistema de fortificación y contaba con planta de bonete de clérigo y siete cañones. Fue desguarnecido en 1779 y en 1950 nombrado monumento nacional.

m) Castillo San Francisco de Baides

Se inició su construcción en 1645 y se ubicó en el extremo sureste de la isla, dotado con cinco piezas de artillería, un foso y un puente levadizo, defendía la entrada al río Tornagaleones y la única playa en la que eventualmente se podría concretar un desembarco, su pintoresco lugar hasta hoy conserva el nombre de "Castillito". Esta defensa se encontraba unida por un camino con las otras defensas. Fue desmantelada en 1748.

n) Batería de Santa Rosa.

En la ribera Sur poniente, defendía el acceso a la Ensenada de San Juan, en Corral.

o) Batería de la Cruz, del Piojo, o Castillo Cruces.

Ubicado a siete leguas al norte de Valdivia, sobre el río del mismo nombre, había sido fundado como fuerte por el gobernador Francisco Gil Negrete, a instancias del señor del valle de la Mariquina don Juan Manqueante, en el lugar de Cruces, dotándosele de fosos y cubos, cinco piezas de artillería y una compañía de infantería acompañada de otra de caballería. El conde de Lemos lo ergió castillo, titulándolo "San Luis de Alba". Este se comunicaba por río con Valdivia y en él se instaló un convento de jesuitas.

La ubicación, contemporánea a la del Molino, lo convertía en la segunda línea de defensa de entrada a Valdivia, las piezas de artillería se situaban, dos en la parte baja, que combinaban fuegos con la de Carboneros, en el ángulo de la Isla del Rey, provista de otras tres unidades del mismo calibre que a su vez cruzaban sus fuegos con Mancera.

p) Batería de Carboneros

En 1798 se construye la batería de Carbonero en la Isla del Rey

#### Nº4 Particularidades de las fortalezas

##### Debilidades

A pesar de considerarse como las más grandes proezas arquitectónicas en algunos textos y compararlas incluso con castillos europeos, el estado que mantenían las estructuras, en parte por lo húmedo y lluvioso del clima, lo costoso de la mantención y la insuficiencia técnica, mantenían las fortalezas en un estado arquitectónico paupérrimo para las exigencias del siglo XVIII.

A esto se le suma la vulnerabilidad ya mencionada a los desembarcos que más tarde conocería lord Cochrane, además de los detalles logísticos que lo impulsarían a desatar la bien conocida y exitosa "Toma de Corral y Valdivia" que más que ser una operación suicida, fue una bien estudiada y decidida campaña emprendida con mucha expectativa de éxito.

Ya era conocida por Cermeño la debilidad técnica que gran parte de los fuertes y baterías tenían por lo que en 1767 corrigió los anteproyectos de Garland estipulando de manera expresa:

"he formado otros únicamente para hacer ver que no queden tan sencillos por la parte de tierra, fiados sin duda en lo fragoso de los montes, porque advierto, y se reconoce así por el mapa como por los mismo planos, que a ellos se dirigen caminos que tal vez con más o menos trabajo pueden habilitarse lo bastante para superar un endeble recinto".

Otra debilidad técnica señalada fue la increíble estrechez de San Carlos, que según Garland, "de tan corta capacidad que no admite edificio interior alguno ni aun servirse puede su artillería con desahogo".

La corta capacidad operativa de Amargos y su pésimo frente de tierra, ambas debilidades técnicas advertidas por el citado Garland en 1765. Sus cañones, según él, "no pueden servirse con comodidad por la mucha estrechez del sitio..." la gola, además, "era antigua y de poca defensa por lo muy reducido de sus baluartes y corta extensión de sus flancos, sus muros de piedra cangagua..., mal construida y con sólo diez pies de ancho... En atención a la mala disposición, peor fábrica y corta capacidad, será preciso construirlo de nuevo dando mayor extensión así al frente de tierra como a la batería que corresponde al mar..." Amargos no se reconstruyó y el análisis de los planos antiguos y anteproyectos de 1767 nos permite comprobar que subsistió con su fachada arcaica, con la cual llegaría hasta nuestros días.

La poco favorable posición de Chorocamayo, teóricamente óptima, pero prácticamente inutilizadas. Se desperdiciaba material de poderoso calibre y personal en una fortaleza que poco contribuiría a la defensa, pues reubicándolo habría sido más provechosa, que como unidad auxiliar de efecto nulo en la práctica.

Por otra parte el castillo de Mancera adquirió el carácter de punto muerto en el conjunto defensivo, después que el plan de 1767 había minimizado su valor declarando el gobernador que "*todos los fuegos de esta fortificación son de ningún efecto así para la defensiva como para la ofensiva*". De esta forma el castillo de San Pedro de Alcántara sería, en 1820 como hoy, una mera reliquia arqueológica.

El estado de las fortalezas, producto de la poca mantención era deplorable, ya en 1810 se había denunciado que su condición era tal "que no pueden resistir, según toda probabilidad, a los esfuerzos de dos fragatas de guerra". "La incurria y rapacidad de los españoles había puesto en tan miserable estado los edificios de las fortificaciones de este puerto, sus almacenes y cuarteles

- escribía el gobernador de la ciudad, ocho meses después de la toma- que estaban inhabitables y los pertrechos, principalmente la pólvora, imposibles de conservarse.” Cuando el mismo gobernador buscaba, en mayo de 1821, recintos capaces de ser de nuevo ocupados por tropas, no los encontraba, “porque parece ser que a propósito los españoles pusieron cuidado en deteriorar aquellas fortificaciones habiéndose encontrado los techos, los tabladillos, los almacenes y, además habitaciones en el próximo estado de su ruina”. Aunque los calificaba de hermosos edificios, todos sus techos estaban podridos y su recuperación demandaba cuantiosos gastos. También el aspecto de su conservación así, la fama de las fortificaciones de Valdivia era exagerada. Sea cual fuere su estado, construcción y mantenimiento había significado uno de los más ingentes gastos de la hacienda real en el continente.

Lord Cochrane y después de él numerosos autores asignaron de manera vaga un avalúo de un millón de pesos de la época al costo total de los castillos de Valdivia; La realidad era distinta y la suma exageradamente mayor. Ya en 1655 su costo se graduaba en tres millones trescientos sesenta mil pesos; según las cuentas de la tesorería de Valdivia, las inversiones totalizaban en 1810 la increíble cantidad de treinta y seis millones.

#### Vulnerabilidad

Si bien disimuladas en los riscos y ensombrecidas por la espesura vegetal, había, además, playas más o menos grandes, susceptibles de ser abordadas en un desembarco; las hemos mencionado al estudiar el mecanismo de las defensas.

Con ser un problema grave, no había sido descuidado por los responsables; en enero de 1765 ya se había rendido un informe prolijo sobre el tema. A pedido del propio presidente del reino se había oficiado al antiguo sargento mayor de la plaza, Pablo de la Cruz y Contreras, quien en una exacta “razón” Fechada el 4 de enero de 1765 había contestado enumerando desembarcaderos en la playa de El Molino, La Cabria, La Garita, La Aguada del Inglés, El Barro, Corral, Ensenada de Barragán, en Mancera, playa de La Garita y el castillo de “Emaús” (Baides). Ala vista de este informe, Garland explicitó, en diciembre del mismo año, ser los relacionados sólo los puntos más conocidos. Él por su parte había reconocido uno entre *“el Morro Gonzalo y La Aguada del Inglés, otro entre la batería de San Carlos y El Barro y el castillo de Amargos, otro en el paraje nombrado Los Postigos, otro contiguo a este castillo antes de doblar la Peña del Conde; otro en la costa norte de Chorocamayo, otro en la costa de la propia montaña que mira al surgidero, otro en la playa de Corral Viejo, otro en el mismo Corral Nuevo y otros menos importantes entre este último y las puntas de Santa Rosa y La Trinidad. Finalmente, la isla de Mancera es accesible por todas partes, excepto en el frente que mira al surgidero...”* (Historia de Valdivia, Gabriel Guarda 1952). Con una seguridad que sorprende, estimaba, sin embargo, que *“de estos parajes, los comprendidos entre el Morro Gonzalo y el castillo de Amargos – precisamente los abordados por Cochrane – son los de menos cuidado..., porque para arrimarse el enemigo necesita tiempo de bonanza por la mucha risquería que hay, y resaca del mar, y en la internación que después intente, se encontrará con varios desfiladeros y pasos precisos, los cuales no podrá excusar por las montañas y quebradas hondas de que está circuido el puerto. Estas defensas que son naturales se podrán ayudar con el arte haciendo cortaduras y escarpando el terreno en los parajes donde se reconociera mayor necesidad, con atención siempre a que no convendrá se practiquen las mismas diligencias en tiempo de paz, porque fuera cortar intempestivamente y sin necesidad la inmediata comunicación del punto con los indios de la costa, lo que sí importará en las ocasiones de rompimiento de guerra a fin de evitar mayores inconvenientes en caso de repentina invasión”*.

Si bien el desembarco se efectuaría en el punto indicado, no se hizo uso ninguno de los recursos propuestos para la obstrucción de los senderos, señalados por varios otros ingenieros.

Al aprobar la junta de generales de Madrid, el 13 de marzo de 1793, el ya citado plan de defensa del mar del sur, recomendó a su vez con particular interés La Aguada y El Molino, *“indispensables para la defensa del puerto, que, omitiendo alguna, podrían ser funestas las consecuencias”* (Historia de Valdivia, Gabriel Guarda 1952). El informe de Olaguer Feliú, en mayo de 1807, igualmente reducía la clave de la invulnerabilidad no sólo al buen servicio de las baterías, sino que *“a la oposición que debe hacerse al enemigo con el mayor vigor en caso de desembarco en las playas colaterales”*. *“No es posible que escuadra alguna se arroje a forzar a la entrada del puerto –agregaba luego, porque a la vista de la contigüidad de las baterías y de la facilidad con que se cruzan sus fuegos...sería locura hacerlo...la cantidad de hornillos para la bala roja que arden en las principales baterías es capaz de detener al enemigo más atrevido, de forma que el ataque más probable que debemos esperar y precaucionar es un desembarco en la playa del Molino o en la Aguada del Inglés, o en las dos a un mismo tiempo. Esta es la defensa principal a que debe prepararse esta plaza”* (Historia de Valdivia, Gabriel Guarda 1952)

Al tratar individualmente el fuerte la Aguada del Inglés especificaba aun ser *“donde se debe poner la mejor tropa para impedir el desembarco que pueda hacerse en las playas más al oeste de ella”*; *“éste es el punto –insistía- que debe defenderse con el mayor tesón: en él estriba, puede decirse, la seguridad del puerto y así no sólo los cien hombres que se destinan han de defenderle, sino que también la mitad de la guarnición de San Carlos ha de acudir en tal momento a auxiliarles”*. (Historia de Valdivia, Gabriel Guarda 1952)

El mismo plan de defensa de 1810, que refiriéndose a los Castillos, Feliú decía: *“mirados desde el río presentan un aspecto verdaderamente formidable, pero por la gola muchos están abiertos y todo dominados por padrastrós a tiro de pistola”, agregaba que “si el enemigo desembarcara 400 ó 500 hombres detrás del fuerte de San Carlos o en la playa del Inglés, que ofrece un fácil y seguro desembarco, y se dirigiera al puerto por las alturas, tomaría en detalle todo los demás fuertes sin pérdida, por bien defendidos que fuesen”*.

Esto es lo que exactamente haría Cochrane y lo que no han señalado los que han estudiado su hazaña; La misma noche en que ella se había consumado, Beauchef haría ver al comandante de Corral las fallas de su defensa; sus puntos de vista serían los mismos previstos por las citadas autoridades españolas. Con ser grave este olvido, a las debilidades técnicas, el mal estado y la vulnerabilidad, existía aun un mal mayor.

Desguarnecimiento.

En el Análisis del anteproyecto elaborado por Garland, el mariscal Cermeño ya había señalado en febrero de 1767: *“la posesión es digna del mayor aprecio así para la presente actualidad como para lo venidero, siempre que se aumente la población de aquellos países”*; *al oponerse al aumento de la fortaleza de Chorocamayo puntualizaba hacerlo precisamente por la ausencia de gente “porque de otro modo, lejos de ser útiles las muchas fortificaciones y puestos separados, han de reputarse por perjudiciales”*. Sólo proyectadas 55 años antes para una dotación constante de mil hombres.

Con ocasión de la guerra con Inglaterra, el presidente Álvarez de Acevedo había comunicarlo al

virrey Jáuregui a propósito de la guarnición de Valdivia: *“a primera discusión se me ofrece palpable al sentido común lo indefenso de esta plaza, porque no puede ocultarse al menos advertido que la multitud de baterías que comprende y el número de 87 cañones con que puede defenderse...son ineficaces para alguna operación...por la falta de manos y fuerzas que los manejen y pongan a cubierto”*. El mismo gobernador de la ciudad indicaba que *“si se atiende al manejo forzoso del número de cañones..., no hay gente para repetirla según ordenanza, pues aun artilleros, reducidos a cuarenta y siete, no hay sino uno para dos cañones.... En este sistema -añadía- son novecientos hombres arreglados lo menos que se requiere para procurar preservar alhaja tan importante a la corona; no será satisfacción de ésta el que yo y los pocos oficiales nos sacrifiquemos por la lealtad y honor cuando no podremos evitar su pérdida”*

La poca mantención y más estado de las defensas, era habitual, y tras la cara de sus poderosas fortalezas, su más vergonzoso secreto. En 1797, después de la inspección practicada por Tomás O’Higgins por orden de su tío el Virrey, advertía: *“todas las baterías están con artillería cargada y con todo lo necesario, pero la guarnición es cortísima y en este estado presente, si este puerto fuese invadido de enemigos, no se podría contar con más que un tiro por cada cañón”* Una de las mayores críticas de Mackenna a Valdivia era la exigencia excesiva de hombres; A su juicio, demandaba mil cuatrocientos cuarenta artilleros y el doble en tropa veterana para su infantería. Los cuarteles construidos por Garland en Corral suponían una guarnición de más de mil hombres, y los levantados por Olaguer Feliú en la ciudad en 1807, setecientos. Este último calculaba dos años antes en mil ciento sesentaitres soldados de línea el número mínimo de plazas necesarias para cubrir diez de las quince fortalezas; Ballesteros los estimaba en mil trescientos dieciocho y el gobernador Echenique, en 1781, en dos mil.

En el momento del ataque de 1820 la dotación total, incluida la de la ciudad y las fortalezas interiores de Cruces y Río Bueno, ascendía sólo a cientos ochenta. Cuando el Lord incursionó en la bahía antes de asestar el golpe supo que no había allí más de 400 y no dudó dos veces en abalanzarse inmediatamente sobre ella. La debilidad no podía ser más evidente y no había pasado desapercibida a los jefes españoles en víspera misma de la acción; John Thomas refiere la sorpresa del Coronel Sánchez al llegar de la frontera a Valdivia y descubrirla *“cuál no sería su consternación cuando oyó que estas inmensas fortificaciones, construidas para albergar 5.000 tropas, apenas contenían 300...”* Poseía suficiente entendimiento para darse cuenta que la extensión de las fortalezas las presentaba más débiles que poderosas, cuando su defensa estaba en sólo las manos de quinta parte requerida en una guarnición para tal objeto. Comprendió la vulnerabilidad a que amenazaba la soberanía, y antes de exponerse a tal decadente e inevitable final, prefirió embarcarse en un navío rumbo al Perú.

Desde su misma fundación en 1645 hasta la revolución de la independencia, Valdivia padeció del mal crónico de una mala mantención general y desabastecimiento. En 1820 lo sorprendería en uno de sus peores momentos. El hecho explica el carácter de muerte súbita que la intervención de Cochrane tendría para los defensores.

## Nº5 “Fuerzas combatientes”

### Batallón Valdivia.

Fundado en 1645, había sido el primero que había implantado en Chile, ya en 1735, la institución de los cadetes, severa escuela para la formación de los oficiales dirigida por instructores tan capacitados como el Coronel Tomás de Figueroa o el capitán de artillería Hipólito Oller, de eminentes servicios en España y África, bajo cuyas órdenes se prepararían todo los oficiales que bajo la bandera del monarca derrotarían a Carrera en Chillan y a O’Higgins en Rancagua. El batallón Valdivia, según los especialistas fue “un modelo de disciplina, de instrucción y moralidad..., figuró muy bien en las filas reales durante las campañas de la independencia..., fue...la base de la infantería española de esta época y el más firme y subordinado sostén de la madre patria”. Prácticamente la totalidad de sus componentes eran naturales de la ciudad, y la mayoría, de familias radicadas en Valdivia desde hacía varias generaciones; una lista de individuos cuyos parientes percibían asignaciones confeccionadas el 28 de enero de 1820, casi una semana antes de la toma, permite identificar a los dieciocho oficiales de las seis compañías como Valdivianos, incluidos los seis miembros de la plana mayor.

### El Regimiento Cantabria.

El regimiento expedicionario Cantabria había sido destinado a Chile y trasladado en la expedición de la María Isabel, zarpando de Cádiz el 21 de mayo de 1818 bajo el mando del coronel Fausto del Hoyo; sus ciento sesentaseis plazas pueden decirse eran casi en su totalidad llenadas por peninsulares, veteranos de la guerra con Francia.

### Batallón Dragones del Frontera.

Como lo indica su nombre, provenían de Concepción y también en él la proporción de criollos era casi absoluta; uno de los jefes supremos en la desarticulada defensa de Valdivia sería su coronel, Clemente Lantaño.

### Real Cuerpo de Artillería.

Fundado en 1645, había sido arreglado sucesivamente en 1754 por el capitán Pedro Fernández de Lorca, por el coronel inspector Juan Zapatero y Salazar en 1791 y por el brigadier José de Berganza en 1810. Contaba con un parque que en a finales del siglo XVII se los gobernadores pretendieron elevar a la categoría de *“arsenal de cureñas y, adherentes para el servicio de la artillería de todas las plazas y puertos de este reino y aun del Callao, Lima y otros del Perú”*. El capitán Fernández hacía ejercicios diarios en el manejo del cañón, y como cuerpo estable y de antigua data, el lugar estaba compuesto casi en su totalidad por criollos.

En de la tropa de línea, guarnecían las fortificaciones otras tantas plazas de milicianos; este punto merece un análisis valorativo para determinar su efectividad.

Las milicias de Valdivia habían constituido otro mal endémico de la ciudad, su gobernador escribía al presidente del reino en 1805 *“la compañía de milicias es por ahora igual a cero; porque*

*compuesta de cuanto individuo existe de toda clase y calidad del pueblo y sus inmediaciones, será preciso pase más tiempo hasta que se verifique su instrucción*". En perspectiva, los estados generales de estos cuerpos en Chile, normalmente no incluyeron por mínima la dotación de Valdivia.

Aunque Cochrane le asignaría mil plazas, la verdad es que en las mismas fuentes patriotas no hay apoyo para tal apreciación: Benavides las reduce a trescientas y Miller a ochocientas veintinueve, señalando "la mayor parte de milicianos estaba en Osorno, treinta leguas hacía el estrecho de Magallanes, y en la ciudad de Valdivia, catorce millas dentro del río". Su contingente, era en fuerte proporción criollos y sus cortos efectivos se pasarían al bando patriota casi en el momento mismo de la acción. De todos modos, de estos datos resulta que en realidad las fuerzas milicianas no representaron defensa alguna y no enfrentaron a los patriotas por no estar en el puerto, además de que su efectividad era nula por su reducido número.

## **Nº6 "La oficialidad española"**

Fausto del Hoyo y Sánchez

Nacido en Córdoba, Andalucía, de una noble familia, a principios de febrero de 1781. A los trece años había iniciado su carrera como cadete en el Regimiento de infantería de Zamora, dentro del ejército de Guipúzcoa y Navarra, durante la guerra con Francia. A los dieciocho había participado en las expediciones a Rochefort y Brest, a los veinticinco años, en 1806- había pasado a Etruria, de allí a Alemania y al ejército de Elba en la expedición del General marqués de la Romana; en agosto de 1808 se había embarcado en Dinamarca, volviendo a España a tiempo para participar en la batalla de Espinosa de los Monteros, el 17 de noviembre de aquel año. Fogueado en las heroicas acciones de Penedo el 6 de marzo de 1809, toma de Villafranca del Bierzo, valle de Peguín, ataque y cerco de Lugo (19-21 de mayo), con la división auxiliar de Galicia en Asturias había participado en la acción sobre Peñaflores y Seceda y en la toma de Grao (19 de marzo de 1810). Hecho prisionero en el ataque del Puente de Nova, el 14 de abril de aquel año, fue conducido a Francia, donde se le retuvo hasta abril de 1814. Clasificada su conducta de limpia y aprobado su altivo comportamiento durante esta dura prisión, por real orden del 23 de enero de 1818 fue nombrado jefe del Cantabria y de toda la división destinada al Mar del Sur, al mando de la cual llegó a Talcahuano el 26 de octubre de 1818.

Fausto del Hoyo participó en todas las acciones en que esta fuerza se vio comprometida desde el día de su llegada hasta la retirada de Los Ángeles, paso del Bío Bío y repliegue a Valdivia, entre enero y mayo de 1819; Aquí por falencia del jefe superior Montoya, se dio el trabajo de arreglar las fuerzas existentes. Pezuela firmó el 7 de marzo los despachos que le concedían grado de coronel subinspector general del ejército de Chile. Al llegar a Valdivia lucía en su pecho la estrella del Norte o Estrella Polar, condecoración sueca creada por Federico I en 1784; la cruz del Ejército de la Izquierda, por su actuación en la guerra de la Independencia de España, y la cruz y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, por premio a la constancia militar.

Después de su derrota en Corral (1820), a su regreso a España, ganaría la célebre Laureada de San Fernando después de haberse presentado a la Regencia y obtenido en junio de 1825 la real orden que lo vindicaba como exento de purificación, confirmándolo, además, en la comandancia de la Villa del Carpio y luego de la ciudad de Córdoba. Posteriormente tuvo lucida actuación en

las acciones de Burgos, ciudad Rodrigo, Oñate, Vitoria y Asanta, distinguiéndose lo suficiente como para que la reina gobernadora le extendiese en diciembre de 1833 los despachos de brigadier; sus heroicas actuaciones en Hurzo, Cenauri Marquina, Portugalete, Rigotes y Murguiza, si bien no lo exoneran de las responsabilidades de la pérdida del 3 de febrero de 1820 de la totalidad de las fortalezas de la bahía de Corral, plantean una interrogante en torno a su fracaso en ese día. (Graham, Maria, Diario de mi residencia en Chile 1822)

Aunque María Graham no le atribuye inteligencia sobresaliente, lo reconoció como hombre ingenioso y amante sincero de su patria, su comportamiento valeroso en la breve, aunque inútil, defensa de su puesto sería abonado por el testimonio de sus más nobles contendores: Beauchef alabaría su valentía y Cochrane, en reconocimiento a ella, le brindaría su generosa amistad y protección; su brillante hoja de servicios consigna que al ser tomado prisionero se comportó *“con el honor, delicadeza y bizarría de un buen jefe...manteniéndose siempre firme y fiel a su juramento”*. Fallecería en Madrid el 9 de marzo de 1845 a un mes del jubileo de la toma de Valdivia.

Otros oficiales Españoles serían: Gobernador Manuel Montoya, Francisco Narvaes y Borghese, Miguel de Senosiain y Ochilorena, Juan Santalla y Domínguez, Gaspar Fernández de Bobadilla, Juan Nepomuceno Carvallo Pinuer.

Manuel Montoya.

Verdadero jefe de las fuerzas de la ciudad y su puerto (Corral), como de toda la provincia por la razón misma de su cargo, era el gobernador. Su título de tal, en virtud de la legislación vigente lo establecía desde su institución en 1645 sin que antes de 1820 se expidiese orden alguna que innovase nada al respecto. En el gobernador de Valdivia, según el más autorizado historiador colonial, Carvallo Goyeneche, “reside toda la autoridad gubernativa” su último detentor no sería ciertamente una excepción a tan preciso instituto.

Montoya había nacido en Navarra en 1750 y comenzó a servir en el regimiento de Soria desde marzo de 1771. De guarnición en Orán y en el bloqueo de Gibraltar nueve años después, se había embarcado a América en el ejército de operaciones del general Vitorio de Navia. En el Perú había sido comandante militar de la costa de Trujillo y Lambayeque por nombramiento del virrey Gil y Lemos, y en Chile participo en las acciones de Membrillar, Quechereguas y Rancagua como jefe del batallón Veteranos de Chiloé y comandante de la segunda división del ejército real. Gobernador de Osorno y dos veces interinamente de Chiloé, teniendo en mano una cédula que le permitía regresar a España no hizo uso de ella por asistir a la restauración de Chile, fin al que, además, aportó un cuantioso donativo de dinero. Nombrado en 1813 mayor general del ejército del Rey, había desempeñado ya entonces en forma interina el gobierno de Valdivia; propuesto por Ambrosio O’Higgins como uno de los rehenes realista del tratado de Lircay, fue rehusado por el general Gainza, para quien era un auxiliar eficiente. Condecorado con la Cruz de San Hermenegildo y nombrado coronel efectivo por título del 16 de mayo de 1813, sería Osorio quien le nombraría nuevamente gobernador de Valdivia al ser transferido su titular, Ignacio de Justis y Herrera, al archipiélago de Chiloé; a pesar de sus buenos servicios, era mirado, según Ballesteros, con alguna distancia por sus paisanos. Según Vicuña Mackenna era “un anciano lleno de achaques y de supersticiones devotas”; en Membrillar, el 20 de marzo de 1814, había perdido un brazo y al ser designado por Osorio para el cargo de Valdivia, sólo pensó en premiar

su antiguo mérito, sino considerado ser aquel puesto un honor sin mayores exigencias, “para descanso de su avanzada edad” (Montoya, Manuel: Hoja de servicios 1815).

En realidad, lisiado con 40 años de servicio, y más de 60 años de edad, Montoya era la persona menos indicada para gobernar una plaza de tanta importancia en un momento tan crítico; aun menos lo sería para considerar un ataque dirigido por un genio de la categoría de Cochrane. Por lo demás, algo sospecharon sus jefes al poner bajo sus órdenes a Fausto del Hoyo y Sánchez; “agobiado por el peso de los años”, “senectud e incapacidad”, el mismo reconocería todo esto después de su derrota y lo comprobaría muriendo de muerte natural al poco tiempo, en Chiloé. Así lo estimó Quintanilla, el gobernador de aquella plaza, al relevante luego de recibirle bajo su amparo, en atención a que “su avanzada edad no le permitía hacer un servicio activo”.

La plena responsabilidad de la pérdida de Valdivia corresponde no a Fausto del Hoyo, sino a su jefe, Montoya; cogido prisionero el primero en acción de guerra después de tomadas varias baterías, el segundo perfectamente pudo haber asumido una actitud ofensiva, favorecido por el número de sus fuerzas y la calidad de las numerosas fortalezas que retenía sin disputa bajo su mando. En vez de esto huyó y esta actitud tiene su nombre propio, que los de su bando no silenciaron: de traición la calificaría Quintanilla. Su vejez explica las cosas, pero no lo exonera; más atrás, la última responsabilidad viene a recaer en los jefes supremos que habían puesto inconscientemente en sus manos tan delicado cargo. De modo paradójico, había sido el célebre Mariano Osorio, vencedor de Rancagua, pero también perdedor en Maipú, el de la luminosa idea; es necesario proclamar que fue la crisis de mando la verdadera causa de la pérdida de Valdivia y ello lo demostraría Quintanilla, que con menos fortalezas, hombres y dineros rechazaría a Cochrane, a Miller y sus bravos soldados con un par de disposiciones y en un mínimo de tiempo.

Francisco de Narváez y Borghese.

Conde de Yumuri y Marqués de la compuerta, nacido en Loja, Granada, el 29 de mayo de 1795, por sus venas corría la sangre de los duques de Valencia; había ingresado al regimiento de infantería de Aragón a los 12 años; subteniente ya a los 15, a los 13 había recibido su bautismo de fuego en la batalla de Rioseco, en julio de 1808 probado luego de 16 acciones contra los franceses, paso a América en 1818 condecorado y con grado de capitán en la expedición del Cantabria, como primer ayudante de su jefe supremo; a la vez él jefe de estado mayor, en Talcahuano se había distinguido en pequeñas escaramuzas, impidiéndole el giro adverso de las armas reales después de Maipú, actuar con el brillo con que lo había hecho España contra los franceses antes de su venida a Chile, repetido a su regreso, ocasión en que llegaría al más alto grado del escalafón militar –teniente general-, gobernador de Madrid, capitán general de Castilla, secretario de Estado y Ministro de Guerra de Isabel II, gran cruz de las más altas órdenes militares y cantidad de otras condecoraciones.

Miguel de Senosiain y Ochilonera.

Teniente general de caballería y de mariscal de campo de los reales ejércitos. Nacido en Navarra en 1790, antes de pasar por Chile había asistido a 59 batallas, varias de ellas en el territorio de Francia; llegado como sus demás compañeros con Fausto del Hoyo, con grado de Teniente de cazadores dragones, había pasado a Valdivia con los restos del Cantabria, viéndose limitada su actuación en la toma por las mismas causas que los anteriores oficiales: Su nombre terrible como jefe de guerrillas en la frontera y famoso por su carrera estelar a su vuelta a España, es otra

interrogante en el cuadro de la oficialidad del ejército que debía defender Valdivia. El futuro gobernador de Cartagena y Alicante y Gran Cruz de las supremas órdenes españolas, debió sujetarse en Chile a las de un oscuro gobernador y su suerte debía ser aquí la propia de aquél, una vergonzosa derrota.

Juan Santalla y Domínguez.

Nacido en la Habana en 1750, que según la opinión unánime se nos presenta como “notado por su fuerza personal, su crueldad y cobardía”, por su edad y grado debió ser en la acción que estudiamos superior de los oficiales citados, con las consecuencias que eran de preverse; Se le sindicó como uno de los causantes más directos de los últimos reveses en la provincia.

Gaspar Fernández de Bobadilla.

Nacido de noble familia en la Rioja y guardia de Corps de Carlos IV en 1805, había actuado a su vez en 38 batallas contra los franceses, recibiendo numerosas condecoraciones, heridas y felicitaciones del propio monarca. Venido a Chile con el Cantabria, el día de la toma sería el ausente comandante de Niebla; aunque lograría ejercer su mando y disparar algunos cañonazos, lo abandonaría su tropa. Su actuación en la retirada, a juicio de los patriotas, sería tan torpe como la de Santalla.

Juan Nepomuceno Carvallo Pinuer.

Antiguo jefe del Valdivia y coronel graduado de infantería, era después de Fausto del Hoyo el más alto oficial de la guarnición de la ciudad: nacido en ella el 18 de junio de 1773, era hijo del gobernador Ventura Carvallo Goyeneche y de Nicolasa Pinuer Zurita, de las primeras familias del lugar. En Rancagua había sido comandante de la vanguardia y jefe de la infantería de Osorio, ocupando luego altos puestos militares sustentados con el brillo de su cultura, distinción y fortuna personal. Criollo de cepa, e irreductible en sus convicciones monárquicas, aun después de haber sido tomado por Beauchef, fraguaría conspiraciones que lo llevarían al destierro de la ciudad.

**Nº7** “Jorge Beauchef”.

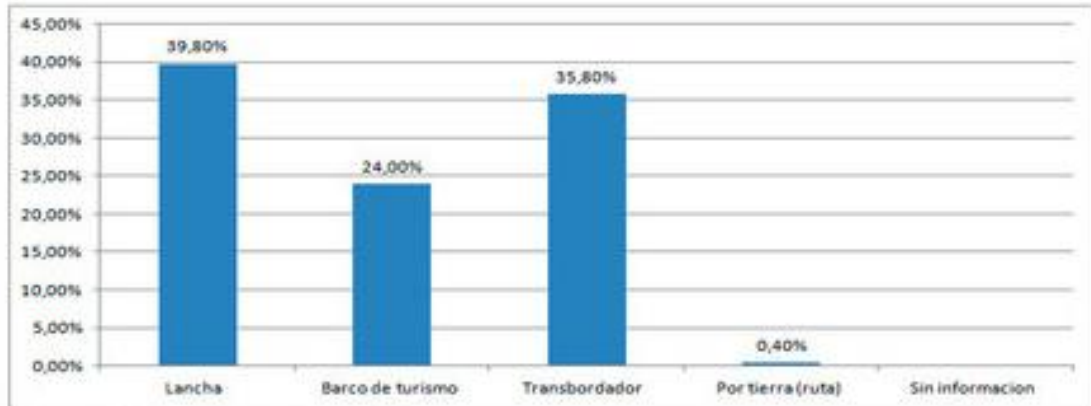
Nacido en 1787 en Puy-en-Velay, Francia, había ingresado en 1805 al regimiento número cuatro de Húsares del ejército imperial, haciendo las campañas de Austria, Prusia y Polonia hasta 1806, encontrándose, entre otras célebres batallas, en Ulm, Austerlitz, Jena, Möhringen y Friedland.

Fue prisionero español por 13 meses, volviendo a Francia para continuar su carrera militar sirviendo a Napoleón. Luego de la caída del emperador a sus 28 años se fue como comerciante a Estados Unidos, donde se encontró con un viejo compañero de armas, el barón de Bellina Skupieski quien lo convencería de enrolarse en las fuerzas que combatían por la liberación de Hispanoamérica. Llegando a Buenos Aires, pasó en 1817 a Mendoza, al ejército Libertador, en el cual participó de los triunfos de Chacabuco y demás acciones que afianzaron la independencia en el centro de Chile. Herido, pero enriquecido con valiosas experiencias, fue en Talcahuano donde lo conocería Cochrane, proponiéndole la elección y el mando de las fuerzas de tierra en su proyectado ataque a Valdivia. Después de la toma misma, regresaría a la ciudad de Valdivia en julio de 1822 a abril de 1823 como gobernador, ciudad que sería en realidad, la más ligada a su carrera militar.

Beauchef Contaba con el apoyo del sargento mayor José María Vicenti y León, natural de Santiago y el capitán Manuel Valdovinos, que acabaría sus últimos días en Valdivia, comandantes respectivos de las compañías de granaderos, de los batallones uno y tres de línea; entre los demás oficiales serían condecorados por su actuación los tenientes Dionisio Vergara, natural de Talca, que había sido incorporado a las filas de la patria en septiembre de 1817; Rafael Correa Saa y Lazón, nacido en las provincias Unidas del Río de la Plata, e ingresado a su arma en mayo de 1818 para ser más tarde egresado al estado mayor y en 1840 Ministro de Hacienda; el subteniente Francisco de Paula Latapiat, natural de Concepción e ingresado al ejército en octubre de 1819, después coronel y ayudante del estado mayor; Pedro Antonio Alemparte Vial, también nacido en Concepción y muerto prematuramente en 1821, y José Antonio Labbé, ingresado a su unidad en febrero de 1818 y muy recomendado por sus jefes por su valentía, sostenida invariablemente en las acciones subsiguientes a la Toma; José María Carvallo natural de Córdoba, Argentina, asesinado en Osorno en el motín de 1821, cumplió su parte con mérito en el ataque mismo.

Nº8

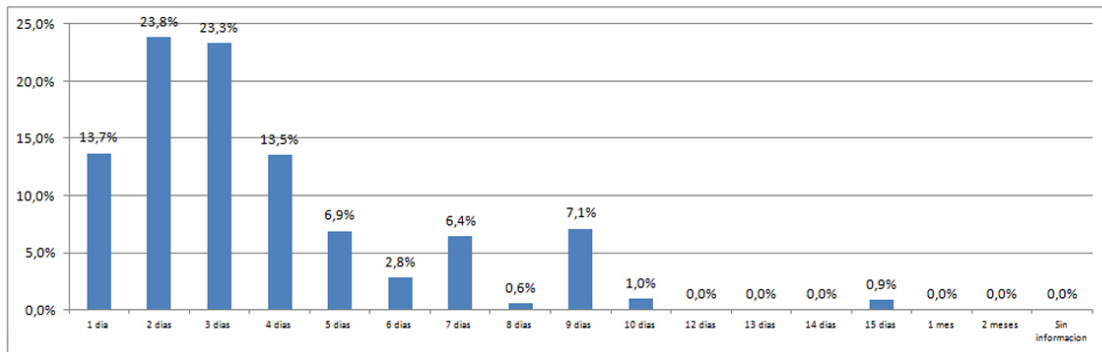
### MEDIOS DE ACCESO A LA COMUNA DE CORRAL



FUENTE: Oficina de Turismo de Corral / Marzo 2015

Nº9

### PROMEDIO DE ESTADIA EN EL DESTINO

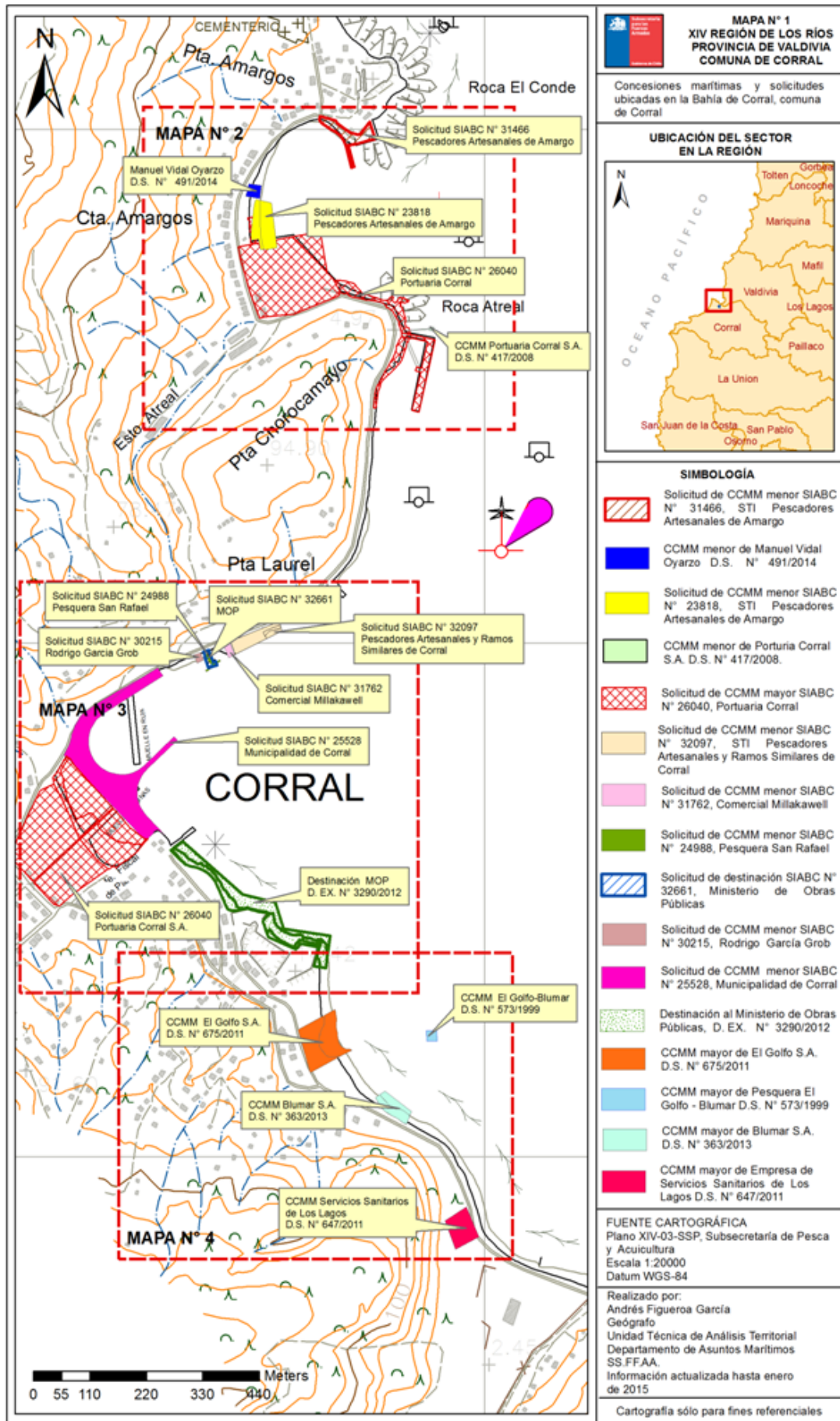




Nº11 Esquema De Anteproyecto De Puerto En La Aguada



Elaboración: Secretaría Comunal de Planificación, I. Municipalidad de Corral, 2014



Nº12 NUMERO DE PERSONAS ATENDIDAS EN OFICINA DE TURISMO DE CORRAL

Año/ Mes	Enero	Febrer o	Marz o	Abril	Mayo	Juni o	Julio	Agost o	Septiembr e	Octubr e	Noviembr e	Diciembr e	TOTAL
1993												329	329
1994	3.174	3.321	738	642	387	379	378	384	750	1.042	1.230	1.431	13.856
1995	1.722	1.549	2.115	1.587	425	124	86	154	307	165	346	1.144	9.724
1996	4.687	4.738	1.325	635	237	128	73	857	1.116	921	763	1.126	16.606
1997	4.290	5.311	3.001	543	175	389	163	699	764	1.196	944	3.354	20.829
1998	6.823	6.084	1.569	842	297	217	91	135	1.266	269	1.212	1.707	20.512
1999	12.216	11.029	3.207	521	575	204	125	76	878	1.425	2.755	3.100	36.111
2000	8.759	7.476	2.002	532	598	116	284	329	961	587	2.125	2.008	25.777
2001	7.766	6.688	2.263	612	261	225	84	129	26	638	1.725	3.196	23.613
2002	9.897	9.728	3.520	1.288	567	236	138	354	568	679	1.820	3.174	31.969
2003	10.215	9.567	3.033	1.620	980	521	95	1.354	2.451	1.811	3.002	5.841	40.490
2004	15.522	17.971	3.326	1.845	1.321	108	154	976	3.432	2.190	1.433	S/I	48.278
2005	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I
2006	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I
2007	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I
2008	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	2.120
2009	4.340	12.551	3.140	1.855	731	196	1.523	845	960	1.563	2.856	4.325	34.885
2010	8.919	11.170	542	421	340	125	498	387	1.679	2.970	3.457	3.700	34.208
2011	10.445	13.524	3.220	577	425	774	640	235	945	1.733	2.167	3.945	38.630
2012	12.005	14.878	3.780	1.321	310	180	544	148	1.523	957	3.321	3.790	42.757
2013	13.458	14.917	4.523	827	675	453	1.335	794	1.432	1.235	3.780	6.342	49.771
2014	14.822	15.235	3.120	1.734	1.300	578	1.571	1.442	1.829	3.780	3.005	5.342	53.758
2015	23.533	24.269	3.621	2.568	976								54.967
Of. Colmi,													
Of. Chai													
Of. P.Muer													
Of. I. Rey	569	677											1.246
Of. Miraf.													

## Nº13 Numero de personas ingresadas al Castillo de Corral

Año/Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
1995	25.633	31.175	1.820	932	425	487	514	785	644	227	521	1.970	<b>65.133</b>
1996	26.801	31.253	2.910	1.211	356	564	122	1.254	2.635	356	1.642	1.622	<b>70.726</b>
1997	26.963	32.166	3.851	2.471	178	785	201	2.009	1.226	1.799	1.264	5.795	<b>78.708</b>
1998	28.512	31.725	3.899	1.589	485	569	106	108	2.951	475	1.871	3.052	<b>75.342</b>
1999	30.002	33.197	5.894	2.587	1.005	174	225	271	1.245	2.965	3.677	4.848	<b>86.090</b>
2000	29.133	32.814	4.456	1.997	2.569	256	347	409	1.132	984	3.794	3.118	<b>81.009</b>
2001	32.588	33.401	6.781	5.247	495	344	168	207	45	762	2.873	5.925	<b>88.836</b>
2002	35.911	37.695	7.566	2.568	677	302	85	253	366	419	720	3.562	<b>90.124</b>
2003	36.003	37.210	7.468	1.650	1.445	424	231	1.314	1.525	2.874	4.215	5.224	<b>99.583</b>
2004	45.361	48.121	5.632	2.321	1.563	511	198	2.199	3.506	2.984	1.645	1.268	<b>115.309</b>
2005	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	75.000
2006	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	65.000
2007	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	77.000
2008	S/I		S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	1.649	68.000
2009	31.756	42.960	5.820	1.800	753	243	890	365	972	1.753	2.207	3.800	<b>93.319</b>
2010	34.296	37.534	480	863	668	180	731	690	1.043	3.243	4.698	6.800	<b>91.226</b>
2011	35.860	48.500	4.860	2.349	756	630	<b>672</b>	690	1.200	2.436	2.643	8.725	<b>109.321</b>
2012	37.537	50.238	5.004	<b>2.843</b>	635	<b>522</b>	1.589	514	2.780	1.744	5.557	7.356	<b>116.319</b>
2013	38.655	54.019	6.896	2.321	975	#####	2.380	1.938	3.846	3.542	5.744	13.723	<b>135.114</b>
2014	49.705	68.238	5.321	3.523	1.744	#####	3.577	2.433	2.876	6.803	8.553	15.331	<b>169.450</b>
2015	<b>57.229</b>	73.838	7.553	5.231	1.533								145.384

### Documentos y textos

- “Diagnóstico y clasificación de los cursos y cuerpos de agua según objetivos de calidad- Cuenca del rio Valdivia”
- “gestión del patrimonio cultural”. Josep ballart hernández – jordi juan i tresserras, 2001.
- Informe de diagnóstico microzonificación del uso del borde costero- región de los ríos.
- Actualización de plan de desarrollo Comunal (Pladeco) Corral Período 2008 – 2012
- Reglamento sobre reconocimiento de naves y artefactos navales
- “Historia de Valdivia” Gabriel Guarda
- “La Toma de Valdivia” Gabriel Guarda “Guía para la Gestión de Proyectos Culturales” CNCA
- 

### Páginas web

- [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- [www.bcn.cl/](http://www.bcn.cl/)
- [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl)
- [www.goredelosrios.cl](http://www.goredelosrios.cl)
- [www.municipalidadcorral.cl](http://www.municipalidadcorral.cl)
- [www.munivaldivia.cl](http://www.munivaldivia.cl)