



Universidad de Chile  
Facultad de Filosofía y Humanidades

Seminario de grado “Geografía, naturaleza y sociedad”

**Lo global en lo local: una comparación de los  
proyectos de inversión en la Bahía de Corral a  
fines del siglo XIX y en la actualidad  
(2009-2018)**

**Informe para optar al grado de licenciada en Historia presentado por:**

**María Ignacia Vargas Moya**

**Profesor guía: Enrique Aliste**

*Santiago, diciembre 2019*

*A mi abuelo, abuela y madre*

*A mis compañeras y ancestras*

*La historia es como el pan, de todas; y al olvido sólo regresarán quienes la entregan.*

*Para quienes es regalo la muerte, para quienes está prohibida la vida.*

*Para todas la luz. Para todas todo.*

*Para nosotras la alegre rebeldía, para nosotras el futuro negado.*

*Para nosotras nada.*

*Kimfiyen ta nosrkülechi tain weichan ka weuwafiyen*

# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	N° de página
a) <i>Discusión bibliográfica, Marco teórico y Problemática</i>	5
b) <i>Preguntas de investigación, Hipótesis y Objetivos</i>	7
c) <i>Metodología</i>	8
<b>I.- Los proyectos económicos nacionales de Inversión y Planificación territorial de fines del siglo XIX</b>	9
<b>1.- El escenario de la Bahía de Corral antes de la llegada de la Inversión extranjera y nacional</b>	9
1.1) Mapeo de la zona a investigar – El espacio físico	9
1.2) De Ainil Leufu a Valdivia	10
1.3) Transición capitalista en Chile. El Estado dentro del liberalismo económico chileno.	12
1.4) La industria valdiviana.	15
<b>2.- La llegada de la industria pesada a Chile. La primera industria siderúrgica de Sudamérica</b>	16
<b>II.- Los proyectos económicos nacionales de Inversión y Planificación en la actualidad</b>	24
<b>1.- De lo Global a lo Local, el contexto actual</b>	24
1.2) IIRSA y la República Popular de China	25
a) <i>Hablemos de financiamiento</i>	26
b) <i>Territorialidad: Lo global y lo local.</i>	27
c) <i>China y sus intereses en Chile y el Wallmapu.</i>	28
<b>2.- Proyectos de inversión infraestructural en la Bahía de Corral en la actualidad</b>	30
2.1) Un resumen de la historia portuaria nacional	30

2.2) Planes estratégicos de infraestructura en el puerto de Corral	31
a) <i>Ordenamiento territorial por parte del Estado</i>	31
b) <i>Mercado forestal</i>	32
c) <i>Estado de situación de concesiones marítimas en Corral</i>	32
d) <i>Corral e IIRSA-COSIPLAN</i>	34
<b>III.- Comparación de las planificaciones territorial que se desprenden de los proyectos económicos nacionales en la Bahía de Corral entre fines del siglo XIX y la actualidad.</b>	35
<b>1) Formación socio-espacial, Ainil Leufu – Valdivia</b>	35
a) <i>Los dos momentos de la Historia Mapuche</i>	35
b) <i>Comparación de las formaciones socio-espaciales</i>	36
<b><i>Reflexiones finales.</i></b>	38
<b><i>Bibliografía</i></b>	40

## **Introducción.**

Como historiadores con pensamiento geográfico debemos ser capaces de plantearnos preguntas que contemplen la temporalidad y la espacialidad en una relación dialéctica. ¿Por qué ese lugar? ¿Por qué en ese momento? Al encontrarnos hoy en un mundo totalmente globalizado, debemos tener la competencia de no olvidar nuestras localidades, ni el cómo estas mutan con intenciones que muchas veces son foráneas y que no van en concreta relación con las necesidades que la población presenta. Pese a esto, al mismo tiempo, las localidades van generando pensamientos propios con respecto al mundo y su propio desarrollo.

Lo global y lo local, la temporalidad y la espacialidad, son áreas de análisis de suma importancia al momento de estudiar la constitución de sujetos o proyectos de inversión. En este sentido, lo primero es pensar acerca de la inminente reconfiguración que estamos experimentando; y es que, el gran aumento que la República Popular de China ha sostenido en los distintos mercados no se le ha hecho indiferente a nadie. Dentro de aquello, es necesario pensar a Chile como parte de ésta reconfiguración, el cómo desde los diferentes gobiernos se ha planteado la introducción al mercado internacional y sus implicancias.

En virtud de lo recién expuesto, se realizará una comparación de la Bahía de Corral a fines del siglo XIX -momento de apogeo del mercado valdiviano e instalación de la primera industria siderúrgica de Sudamérica-, y en la actualidad. Cabe añadir, que estos son dos momentos en los que Chile se ha inmerso de lleno al mercado internacional. ¿Cuántas han sido las variaciones en más de cien años?

### ***a) Discusión bibliográfica, marco teórico y problemática:***

La existencia de estudios historiográficos que abarcan a la Bahía de Corral no son nuevos, por el contrario, varios se han desarrollado a lo largo del siglo XX, pero la falencia que se encuentra en ellos es que se centran, por un lado es el poco diálogo que existe con nuestro presente, y por otro, es que sólo se presenta a Corral desde el fallido proyecto de los Altos Hornos, los que se exhiben como antecedente del largo pero poco concreto proceso de industrialización que se darán más adelante en el país.

Entre los estudios historiográficos más destacados con los que nos encontramos son: “Expansión productiva y desarrollo tecnológico, Chile: 1850-1932.” de Luis Ortega y Hernán Venegas; “Historia de la Compañía de Acero del Pacífico SA: Huachipato, consolidación del proceso siderúrgico chileno, 1905-1950.” de Antonia Echeñique y Concepción Rodríguez; “Evolución Histórica de la Industria Siderúrgica Chilena e Ibero-Americana” de Carlos Sánchez Hurtado; “Historia de la minería del hierro en Chile” de Augusto Millán; la introducción de Abraham Paulsen al texto “La industria del Hierro en Chile” de Carlos Vattier; y la “Historiografía minera de Chile (1870-1996). Ensayo bibliográfico” de María Luz Méndez. De esta misma manera es necesario recalcar los estudios historiográficos

desarrollados en torno a la ciudad de Valdivia, entre los cuales destacamos “Historia de Valdivia: 1552-1952” de Guillermo Feliú Cruz y el escrito de Fabián Almoncid “El problema de la propiedad de la tierra en el sur de Chile (1850-1930)”.

Otra rama de las ciencias sociales que ha investigado sobre Corral y el proyecto de los Altos Hornos de Corral es la antropología, desde aquí se pueden destacar dos textos de relevancia: “Reconversiones de otro tiempo: vernacularización de los Altos Hornos” de Juan Carlos Skewes, y “Acumulación por desposesión y respuestas locales en el remodelaje de los paisajes estuariales del sur de Chile” del mismo autor en conjunto con Debbie Guerra.

Desde el cuestionamiento anteriormente mencionado, es que, la forma de problematización que guiará esta investigación se desprende desde la propuesta generada por Héctor Nahuelpán en donde se cuestiona la vinculación del despojo como uno de los componentes constitutivos del colonialismo<sup>1</sup>. En virtud de aquello, cabe preguntarnos las razones e intencionalidades que tienen los proyectos económicos nacionales, ya que particularmente hoy en día nos encontramos en un momento donde la calidad de vida de distintas localidades a lo largo del país se encuentra en riesgo. Como bien explica Maristella Svampa<sup>2</sup>, en primera instancia el espacio físico donde habita la población es inmensamente dañado y modificado, lo que de manera inminente afecta en la vida de las personas que habitan en sus cercanías. No obstante, de gran importancia es añadir las reflexiones generadas por Milton Santos en cuanto a tener presente la dialéctica existente entre lo global y local, la que se encuentra en constante movimiento y transformación mutua<sup>3</sup>.

De este modo nos encontramos con que el despojo, el capitalismo en sí, han abierto nuevos espacios a ser conquistados, lo que, como explica Silvia Rivera Cusicanqui<sup>4</sup>, para nosotros como países tercermundistas conlleva a una continua reconstrucción de estructuras coloniales de dominación. Porque no solo es el capitalismo quien genera y muta en cada crisis, sino que el patriarcado y el colonialismo también, para pensar esto desde la vereda colonial en la actualidad imperiosos serán los trabajos del antropólogo Enrique Antileo<sup>5</sup> y la historiadora Claudia Zapata<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Nahuelpán, Héctor. "Formación colonial del Estado y desposesión en Ngulumapu." *Ta ñ fijke xipa rakizuameluwün*(2012): 123-156.

<sup>2</sup> Bertinat, Pablo, et al. *20 mitos y realidades del fracking*. Editorial El Colectivo, 2014. p. 131-162. Y Svampa, M., & Viale, E. (2015). *Maldesarrollo: La Argentina del extractivismo y el despojo* (Vol. 3088). Katz editores.

<sup>3</sup> Santos, M. (2004). *Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal*. Convenio Andrés Bello.

<sup>4</sup> Cusicanqui, Silvia Rivera, Xavier Albó, and Raúl Barrios. *Violencias (re) encubiertas en Bolivia*. Otramérica, 2012.

<sup>5</sup> Antileo, E. (2012). *Nuevas formas de colonialismo: diáspora mapuche y el discurso de la multiculturalidad*. MA diss., Universidad de Chile.

<sup>6</sup> Zapata, Claudia. (2019). *Crisis del multiculturalismo en América Latina: Conflictividad social y respuestas críticas desde el pensamiento político indígena*. transcript Verlag.

Así mismo, se me es indispensable mencionar los aportes desde la historia social y económica que también nutrirán la investigación de Aníbal Pinto Santa Cruz<sup>7</sup> y Gabriel Salazar<sup>8</sup>, en donde postulan que las élites chilenas al internarse en el mercado externo se ponen a disposición de los conglomerados extranjeros.

En virtud de lo recién mencionado, propongo reflexionar acerca de lo estratégico que ha sido la costa de esta larga franja de tierra, en particular la Bahía de Corral para los proyectos económicos nacionales que se articulan desde la demanda externa de materias primas, la cual nos hace propensa a un tipo de economía extractivista, en donde, como mencioné al comienzo, el colonialismo se materializa en el despojo que ha cruzado nuevos límites, los que pretendo evidenciar en la investigación.

*b) Preguntas de investigación:* ¿Cuáles son las variaciones que han tenido los proyectos de inversión y las planificaciones territoriales en la Bahía de Corral entre fines del siglo XIX e inicios del XX, y la actualidad (fines del siglo XX y comienzos del XXI)?  
- ¿En qué se parecen y en qué difieren dos megaproyectos separados por un siglo de distancia?

*c) Hipótesis:* Considero que la costa de lo que hoy en día es Chile, específicamente la Bahía de Corral, se transforma en una zona estratégica para las inversiones privadas y estatales que están en concordancia con las configuraciones que va tomando el mercado internacional a lo largo de la historia. Sin embargo, pienso que es sustancial añadir el eje colonial para un análisis más completo de la localidad señalada, ya que a fines del siglo XIX es un lugar recientemente anexado al territorio chileno, por lo que los proyectos económicos a realizarse no sólo tienen intenciones financieras, sino que comparten un horizonte civilizatorio de la región y su población.

*d) Objetivos:*

**Objetivo general:** Analizar las similitudes y diferencias entre ambos proyectos, teniendo en cuenta los cambios de época, y con ello indagar en torno a si existe o no cambio en el modo de comprender el territorio.

**Objetivos específicos:**

- 1) Identificar los proyectos económicos nacionales de inversión y planificación de fines del siglo XIX y los de la actualidad en la Bahía de Corral.
- 2) Describir la forma en que se conciben a través de los planes y programas económicos nacionales el territorio a fines del siglo XIX y los de la actualidad.

---

<sup>7</sup> Santa Cruz, A. P. (2018). *Chile, un caso de desarrollo frustrado*. Editorial Universitaria de Chile.

<sup>8</sup> Salazar, G. (2003). *Historia de la acumulación capitalista en Chile*. Lom ediciones.

- 3) Comparar los imaginarios territoriales desde los proyectos económicos nacionales en la Bahía de Corral entre fines del siglo XIX y la actualidad.

***e) Metodología:***

La metodología que sobresaldrá en la investigación será de carácter cualitativo, enfocándose en la revisión de fuentes primarias y secundarias. De esta manera para concretar los objetivos específicos número uno y dos se revisarán los Boletines de la SOFOFA y SONAMI de los años 1888 a 1910 -años de discusión y ejecución del proyecto-. Por otro lado, para analizar la reconfiguración de la Bahía de Corral como zona estratégica en la actualidad me enfocaré en la revisión de documentos producidos desde el año 2008 – momento en que la República Popular de China genera su documento de la política hacia Sudamérica-, entre los textos producidos por los gobiernos de Chile están: el documento de la Mesa de Desarrollo Portuario Bahía de Corral año 2009; el plan de Estrategia Nacional de Desarrollo de la Región de los Ríos 2009-2019; los Estudios de Puesta en Valor del puerto Corral del año 2014 y 2015; plan de desarrollo portuario de Corral 2014-2015; el documento de Infraestructura Portuaria y Costera: Chile 2020, realizado por el gobierno de Chile, Ministerio de Obras Públicas durante el año 2009; y, el Plan de desarrollo, como estrategia territorial para puesta en valor del paso fronterizo Hua-Hum. Además de revisar la documentación de la Iniciativa de la Integración Sudamericana que consta de la “Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2017”; la “Cartera de proyectos IIRSA-COSIPLAN 2017”; Reglamento IIRSA-COSIPLAN del año 2009; “Informe de la Cartera de Proyectos 2012; “IIRSA 10 años después, sus logros y desafíos”; y el “Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Una Propuesta”.

## **I.- Los proyectos económicos nacionales de inversión y planificación de fines del siglo XIX (1888-1910)**

### **1) El escenario de la Bahía de Corral antes de la llegada de la inversión extranjera y nacional**

#### **1.1) Mapeo de la zona a investigar – El espacio físico**

Es primordial, antes de entrar de lleno a la zona a estudiar, esclarecer que para el desarrollo de esta investigación, la historia del “Sur de Chile” no comenzará con la llegada hispana al territorio, sino que, en un afán de legitimación por la autodeterminación del pueblo-nación mapuche, la historia y memorias que se presentarán principalmente serán las conformadas por personas mapuche.

El asentamiento humano en Fütawillimapu<sup>9</sup> con el hallazgo de la zona arqueológica de Monte Verde estima presencia humana desde hace unos 14.500 a 18.500 años AP<sup>10</sup>, sumándose a ello los complejos arqueológicos en el territorio de lavkenmapu<sup>11</sup> como Vergel o Pitrén<sup>12</sup> se demuestra una evidente continuidad cultural, a la que algunos historiadores y antropólogos<sup>13</sup> han nombrado como horizonte cultural mapuche<sup>14</sup>. La zona de Ainil Leufu<sup>15</sup> (Valdivia) es un territorio tradicionalmente ocupado por poblaciones lavkenche-mapuche que datan asentamiento humano desde hace 10.000 años AP., mientras que los hallazgos que se encuentran en la zona de Wazalafken<sup>16</sup> cuentan con 6.000 años AP<sup>17</sup>.

En base a esto, nos encontramos con un territorio en el cual se expresan tanto relaciones sociales como modos de producción que se pueden diferenciar de los construidos por otros pueblos como el inka o hispano.

La Bahía de Corral corresponde a la desembocadura de los ríos Valdivia y Tornagaleones, aproximadamente a 20 km al oeste de la ciudad de Valdivia en la Región de Los Ríos. Se ubica en la latitud 39° 52,9” Sur, y longitud G. 73° 25,0” W. Tiene la

---

<sup>9</sup> De “Füta: adj. Grande, vasto”; “Willi: s. Sur” y “Mapu: s. Territorio”: El Gran Territorio del Sur. Es la macrorregión ecológica de habitabilidad y memoria de la identidad territorial mapuche willeche, que va desde el Tolten Leufu (río) hasta la Fütu Wapi Chillwe (Isla grande de Chiloé)

<sup>10</sup> Dillehay, T. D., Ocampo, C., Saavedra, J., Sawakuchi, A. O., Vega, R. M., Pino, M. & Hartmann, G. A. (2015). New archaeological evidence for an early human presence at Monte Verde, Chile. *PLoS one*, 10(11), e0141923.

<sup>11</sup> En mapudungun: Territorio de la costa y/o mar.

<sup>12</sup> Navarro, Ximena. "Paisajes arqueológicos y territorialidad en la zona Centro Sur de Chile. Recuento actualizado de la historia prehispánica del área ubicada entre Tirúa y Valdivia." *CUHSO· Cultura-Hombre-Sociedad* 8.1 (2004): 71-86.

<sup>13</sup> Alberto Trivero Rivera. (2018). Horizonte cultural mapuche. Desde su formación hasta el tiempo actual. 22 de septiembre, 2019, de Ñuke Mapuförlaget Sitio web: [http://www.mapuche.info/wps\\_pdf/trivero180304.pdf](http://www.mapuche.info/wps_pdf/trivero180304.pdf)

<sup>14</sup> Paillal, José Millalén. --*Escucha, winka--!*: cuatro ensayos de Historia Nacional Mapuche y un epílogo sobre el futuro. LOM ediciones, 2006. Pág. 18

<sup>15</sup> En mapudungun: encuentro entre ríos.

<sup>16</sup> Nombre de la costa valdiviana desde Niebla hasta Curiñanco

<sup>17</sup> Adán Alfaro, L., Urbina Araya, S., & Alvarado Pérez, M. (2017). Asentamientos humanos en torno a los humedales de la ciudad de Valdivia en tiempos prehispánicos e históricos coloniales. *Chungará (Arica)*, 49(3), pág. 359-377.

particularidad de ser la posición media entre los puertos de la Región del Bío-Bío y Puerto Montt, de la Región de Los Lagos, los que se encuentran separados por 600 km.

## 1.2) De Ainil Leufu a Valdivia.

Desde el siglo XVI, con la llegada hispana, Ainil Leufu fue vista como un punto estratégico, ésta se le consideraba la “llave del mar del sur”<sup>18</sup>. Su ubicación era clave para el tránsito de los vapores entre el Océano Pacífico y el Atlántico, el cual se realiza por el estrecho de Magallanes hasta 1914<sup>19</sup>. De este modo, la fundación de Valdivia en 1552 supuso la construcción de un gran conjunto de fortificaciones para proteger a la población española de ataques de enemigos<sup>20</sup>. A pesar de aquello, ninguna de las fortificaciones, por más grandes que fueran, construidas al sur del río Bío Bío resistió al Fūta Aukan<sup>21</sup> de 1598 -Valdivia por su parte fue asaltada y destruida en noviembre de 1599-, hito que significó para el pueblo-nación mapuche la recuperación de su independencia y autonomía territorial.

Ainil Leufu, junto al Archipiélago de Chiloé fueron los enclaves más australes en la costa del Pacífico y más cercanos al Estrecho de Magallanes, por lo que su reconstrucción y repoblamiento español era una tarea urgente para la defensa del Virreinato del Perú. La Corona temía que las campañas colonizadoras de otros países europeos aprovecharan algún momento de debilidad española para instalar sus propias colonias en las costas del sur del Pacífico, la que de hecho se da, aunque sin éxito, en 1643 con la llegada holandesa al territorio lavkenche. Es por esto que Valdivia es una de las primeras ciudades en reedificarse a mediados del siglo XVII. A consecuencia de aquello, España comienza a utilizar una estrategia de paz con el pueblo mapuche, lo que condujo la realización del parlamento de Quillin en 1641, el cual fue uno de los momentos en que la Corona española reconoce la absoluta independencia y libertad del pueblo-nación mapuche<sup>22</sup>. De esa manera, la importancia de la ciudad fue tal que hasta 1740, la formación de Valdivia dependía y se administraba directamente desde el Virreinato del Perú, recién luego de esta fecha pasa a la jurisdicción de la Capitanía General de Chile.

Durante la Independencia chilena de España, Valdivia se presenta como una de las ciudades que se encuentran al sur del Bío Bío pertenecientes al territorio “heredado” por la Corona hispana (ver anexo N°1). Esto ocasiona que la invasión chilena a esta parte del territorio mapuche, en primera instancia, se genere de manera jurisdiccional; mientras que en

---

<sup>18</sup> Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. (2017, septiembre 13). Castillo de Niebla, la llave del mar del sur. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=Q63ea9LaSO8>

<sup>19</sup> Año en que entra en funcionamiento el Canal de Panamá, por lo que el estrecho de Magallanes pierde consideración.

<sup>20</sup> Sean estos europeos o de mapuche que pretendían restablecer el territorio comprendido por Wallmapu

<sup>21</sup> Gran rebelión o gran alzamiento.

<sup>22</sup> Pichinao, Jimena. "Los parlamentos hispano-mapuche como escenario de negociación simbólico-político durante la colonia." *Nahuelpan, H. Taiñ fijke xipa rakizuameluwün. Historia, colonialismo y resistencia desde el país mapuche. Temuco: Ediciones Comunidad de Historia Mapuche* (2012): 25-42. Pág. 28

el resto de Ngulumapu, las relaciones de paz se extenderán por más de doscientos años, hasta que en la década de 1860 cuando se produce ocupación militar del territorio mapuche, generando reducciones de poblaciones mapuche en “reservas”.

En lo referente a la zona de Mariquita y Valdivia, la primera etapa de ocupación con infiltraciones de particulares se consolida a mediados del siglo XIX con el inicio de la migración alemana promovida por el Estado (ver ANEXO N°2).

*“En 1849, el ingeniero don Guillermo Frick por encargo del gobierno de Bulnes realiza la mensura de los terrenos fiscales en el valle de la Mariquina a fin de colonizarlos. Comprueba que en la región de los ríos Cruces, Pichoy y Cuyinhue hasta San José, los terrenos ya estaban ocupados por chilenos o indígenas; no obstante, los alemanes, aunque no muchos, lograron adquirir tierras hasta San José de la Mariquina”<sup>23</sup>*

La presencia de procesos de penetración previos, no se caracterizaban como campaña militar, por lo que no implicaban una subordinación violenta, pero sí serían útiles como cabezas de puente para la expansión. Por ello, los métodos de ocupación del territorio, fueron jurídicos y luego policiales, inspirados en el modelo estadounidense de colonización. Si bien no fue un proceso clásico de invasión militar, indudablemente fue un proceso de conquista colonial, por la centralidad de la violencia en la reconfiguración socio-espacial, cuyo fruto son relaciones de subordinación entre pueblos<sup>24</sup>.

Vicente Pérez Rosales, quien en 1850 fue nombrado agente de colonización de Valdivia, refiriéndose a ésta, menciona que:

*“En la realización de esta idea no vislumbro el menor inconveniente; por el contrario solo veo ventajas para Chiloé, para Valdivia, para la nueva provincia y para la colonización; porque las provincias del sur son demasiado estensas para que un solo hombre pueda velar a un tiempo sobre todos los ramos de la administración [...] y porque hai todavía suma escasez de hombres idóneos a quienes confiar el mando y las justicias [...]”<sup>25</sup>*

El despojo de tierras indígenas y el aumento de las posesiones por parte de germanos en la zona de Valdivia –realizándose éstas de manera fraudulenta en su mayoría-, se puede observar en los documentos e informes producidos por la Comisión Verdad Histórica y

---

<sup>23</sup> Perderse, 1992 en: Marilaf, Rodrigo. (2005). Territorialidad mapuche Lafquenche en la zona costera de la comuna de Mariquina, provincia de Valdivia, X región: antecedentes etnográficos para reconstrucción del territorio (tesis de pregrado). Universidad Austral de Chile, Chile. Pág. 43

<sup>24</sup> López Hualamán, Cárcamo Sirguiado, Universidad de Chile. Departamento de Ciencias Históricas, & Cárcamo Sirguiado, Ulises. (2017). *Capitalismo y colonialismo en la Fütawillimapu : (1845-1894)*. Santiago: Universidad de Chile. Pág. 91

<sup>25</sup> Pérez Rosales, Vicente. Memoria sobre colonización de la Provincia de Valdivia . Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8060.html>. Pág. 5  
Accedido el 22/9/2019.

Nuevo Trato (COTAM)<sup>26</sup>. Complementario a la ilegítima posesión de tierras “fiscales” se puede revisar el libro de Fabián Almonacid acerca del apogeo de la industria valdiviana durante 1870 y 1930 en su capítulo sobre los industriales de Valdivia<sup>27</sup>.

### **1.3) Transición capitalista en Chile. El Estado dentro del liberalismo económico chileno.**

Durante el siglo XIX el desarrollo capitalista en Chile no se dio de manera progresiva, gradual ni equilibrada, sino que más bien se produjo a través de violentas explosiones y fuertes crisis de decadencias<sup>28</sup>. Dicho proceso se conformó con la inserción y adaptación económica del país en el mercado internacional, el cual al gozar de un gran auge produce en Chile, como se mencionaba anteriormente, un primer ciclo de violenta expansión económica que se da entre las décadas de 1830 a 1878, momento en que el comercio exterior pasar a convertirse en la fuerza matriz del sistema económico nacional, el que se caracteriza por basarse fundamentalmente en las exportaciones de trigo, plata y cobre<sup>29</sup>.

Sin embargo, cabe agregar a la propuesta de Cariola y Sunkel, que en la mirada global que hacen del apogeo del desarrollo capitalista en el mundo, durante este siglo, también se cruza un nuevo ciclo histórico global de colonialismo, el racismo científico, el cual en América Latina se vincula directamente con la incorporación de territorios y sociedades indígenas a la formación de los nuevos Estados nacionales que se configuran durante la época<sup>30</sup>. En Chile, su expresión está en el proceso de despojo de tierras y bienes mediante una campaña genocida: estas son las características claves de una operación de guerra colonial<sup>31</sup>.

Es así como, en base a los dos procesos relatados anteriormente, a mediados del siglo XIX surgen distintas asociaciones y estudiosos que se dedicaron a la búsqueda de los recursos naturales que pudiesen existir en el territorio nacional y en el recién ocupado para así posibilitar su extracción. De este modo, destacan en primera instancia las campañas incentivadas por el Estado de contratación de estudiosos extranjeros (por sobre todo europeos) para la observación y el análisis de los recursos presentes en el territorio. En este sentido, las investigaciones que deseamos resaltar son las de Amado Pissis e Ignacio Domeyko<sup>32</sup>, ya que

---

<sup>26</sup> BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Informe de la Comisión de Verdad Histórica y Nuevo Trato con los pueblos indígenas. Memoria Chilena. Disponible en: [http://www.memoriachilena.gob.cl/602/articles-122901\\_recurso\\_7.pdf](http://www.memoriachilena.gob.cl/602/articles-122901_recurso_7.pdf)

<sup>27</sup> Almonacid Zapata, *op. cit.*, pág. 34

<sup>28</sup> Sunkel, Osvaldo, & Cariola, Carmen. (1982). Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930: dos ensayos y una bibliografía. *Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana*. pág. 14

<sup>29</sup> *Ibidem* pág. 16

<sup>30</sup> Nahuelpán, Héctor. "Formación colonial del Estado y desposesión en Ngulumapu." *Ta iñ fijke xipa rakizuameluwün* (2012): 123-156. pág.

<sup>31</sup> *Ibidem* pág. 130

<sup>32</sup> Celis, Antonia Echenique, y Concepción Rodríguez Gómez. *Historia de la Compañía de Acero del Pacífico SA: Huachipato, consolidación del proceso siderúrgico chileno, 1905-1950*. CAP, 1990. pág. 17

ambos se especializan e impulsan los estudios de geología en Chile, estudios de particular importancia para el establecimiento de la industria pesada en el país.

El segundo ciclo de expansión económica y su consecuente crisis, se inicia a fines de la década de 1860, se consolida en 1879 con la Guerra del Pacífico, y se prolonga hasta fines de la década de 1920, con su peor momento en la “Gran crisis”. En un primer instante, previo a la Guerra del Pacífico, la intensificación de la introducción de la economía nacional al mercado internacional reforzó aún más los vínculos con los países, en su mayoría europeos, lo que se materializó en un fuerte aumento de la demanda de los recursos primarios con los que contaba Chile, entre los cuales se destacaba el cobre, plata, harina y trigo<sup>33</sup>. Con la fuerte demanda y su consecuente riqueza, se observa que en el norte minero quienes se ocuparon del desarrollo de infraestructura y conectividad fue en su mayoría el sector privado. En cambio, en la zona central fue el Estado el que se convirtió en el principal agente de cambios<sup>34</sup>. Para Cargmanani esto se expresa en una contradicción interna de la oligarquía chilena la que sigue sin distinguir entre lo que buscaba hacer políticamente y lo que resolvía a nivel económico, es por esto que se puede observar la presencia del Estado en la economía desde las investigaciones financiadas por él hasta las grandes obras públicas y portuarias que se subvencionan desde la década de 1860<sup>35</sup>.

Consolidado el comercio internacional como la fuente matriz de la economía nacional, para el Estado y la oligarquía chilena las mayores posibilidades de lucro evolucionan hacia el sector importador-exportador, lo que sentó las bases para la confirmación del sector bancario y financiero. Se origina así la “mesa de tres patas”, mirando Chile siempre hacia el exterior: el gran comercio, la minería y la agricultura. Faltaba aquí, pues, la cuarta pata, el desarrollo de la producción industrial<sup>36</sup>.

En este contexto es que nacen durante la década de 1880 de las dos asociaciones que serán estudiadas a lo largo de la investigación, siendo la primera de ellas la Sociedad Nacional de Minería, la que tendrá un gran peso en la creación del Ministerio de Industria y Obras Públicas, el cual también será revisado; la Sociedad de Fomento Fabril, que en 1883 nace en el seno de la Sociedad Nacional de Agricultura. No obstante, cabe mencionar que dichas agrupaciones tienen una mayor participación en el sector financiero que en el industrial propiamente tal.

En este marco, la estrecha relación entre la minería y el comercio permitió la aparición de un grupo de inversionistas, quienes bajo la influencia de socios británicos en temáticas

---

<sup>33</sup> Ortega, Luis. "Acerca de los orígenes de la industrialización chilena, 1860-1879." *Nueva Historia* 1.2 (1981): 3-54. Pág. 4

<sup>34</sup> Idem

<sup>35</sup> Carmagnani, Marcello, & Hernández, Silvia. (1998). *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico: El caso chileno (1860-1920)*. Santiago: Dibam. Pág. 14

<sup>36</sup> Idem

financieras especulativas confluyeron en la creación de un nuevo grupo socio-económico, el cual mientras más crecía, más fue necesitando del apoyo brindado por el Estado a través de legislaciones sobre la banca, las sociedades anónimas y otras materias<sup>37</sup>, por lo que terminó instalándose como un grupo de presión para los gobiernos de la época.

Sin dejarnos de sorprender, quienes por necesidad de perfeccionar la extracción de los recursos naturales estaban desarrollando la producción industrial (en su mayoría ligada a la minería) antes que burgueses industriales continuaban siendo hombres de negocios con mayor interés en la especulación financiera que en el desarrollo industrial; cabe agregar que durante esta época el sector artesanal se ve desplazado por las importaciones y la llegada de europeos artesanos<sup>38</sup>. Esto permite comprender el por qué durante la época no existió un discurso dirigido específicamente hacia un proceso de industrialización. No obstante, a fines de siglo se da una convergencia de intereses empresariales y estatales con lo que poco a poco se va gestando una pequeña industria.

En este breve repaso de la economía nacional, su relación con el mercado internacional y el cómo esto afecta en los posicionamientos que va tomando el Estado con respecto a la economía del país se deja entrever que los grandes referentes de la historia económica de Chile durante el siglo XIX<sup>39</sup>, poco y nada han mencionado sobre las transformaciones económicas ocurridas en Ngulumapu desde la segunda mitad de siglo.

Para adentrarnos en las historias que se van produciendo durante el siglo XIX en Ngulumapu, y por sobre todo el accionar estatal, es primordial comenzar exponiendo que durante el año 1845 se promulga la Ley de Colonización, base legislativa y práctica de la ocupación. Según el historiador williche Marcos López Hualamán, el criollaje chileno decidirá en 1845 su propio “*Destino Manifiesto*”, siguiendo el sostén ideológico de la Conquista del Oeste en Estados Unidos. En razón de aquello, el Estado chileno tiene tres grandes motivos para la ocupación de Ngulumapu: Primero se encuentra el geopolítico, en un afán de consolidar la ocupación efectiva tras la Independencia. En segundo lugar, la gran motivación económica que se enmarca en la transición chilena al capitalismo, y su inserción en el mercado internacional, momento en que Chile aspira a la consolidación de su mercado interno fortaleciendo los pequeños núcleos del norte, a la vez que creaba nuevos en el recientemente territorio ocupado, añadir además que estos siempre estuvieron subordinados al eje central Santiago-Valparaíso. En sus palabras:

*“Por ello era urgente la creación y delimitación de un mercado interno, de capitales, tierra y mano de obra, y para ello, ejercer soberanía en el territorio jurídico, en un periodo en que se impulsarán una serie de reformas liberales, que buscaba crear un nuevo derecho*

---

<sup>37</sup> Ibidem, pág. 20

<sup>38</sup> PONER CITA

<sup>39</sup> Entre quienes ya hemos mencionado aquí: Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel, Marcello Cargmanani, Eduardo Cavieres, Luis Ortega, Julio Pinto, Gabriel Salazar, Aníbal Pinto Santa Cruz.

*para un nuevo sistema económico, bajo la premisa de que “al gobierno toca allanarle” aquellos obstáculos que obrando colectivamente sobre toda la sociedad, embarazan el movimiento de todos y cada uno de sus individuos.<sup>40</sup>”*

Por último, nos encontramos con la motivación ideológica que existe detrás de la campaña colonialista. A medida que avanza el siglo XIX existe dentro de la oligarquía chilena una transición del pensamiento racial colonial al liberal colonial<sup>41</sup>, basándose éste en la dicotomía de “civilización versus barbarie”, la que validaba la ocupación de los “terrenos baldíos del Estado”: “*Pero, ¿por qué terrenos baldíos si se sabían habitados? [...] Porque todo territorio no ocupado por la civilización era presa de la barbarie, y su conquista era un triunfo para el “progreso de la humanidad”<sup>42</sup>*. Así, nos encontramos ante un hecho insólito, el Estado de Chile que mantiene un rol en la formación socio-espacial capitalista mundial de dependencia, se convierte a su vez, en una potencia colonialista<sup>43</sup>.

#### **1.4) La industria valdiviana**

Adentrándonos más en el siglo XIX valdiviano, Fabián Almonacid hace un estudio sistemático de ésta industria entre 1870 y 1914, época que caracteriza como de “apogeo en la zona”. Para aquello, propone a la relación industria-tierra como la explicación de las características y cambios en la actividad industrial. El autor sugiere que a fines del siglo XIX el sector agropecuario despegó de manera extraordinaria gracias a la gran demanda interna que existía, la que así produjo una gran concentración de capitales y población, sin embargo, para el académico, hacia 1914 la industria valdiviana tiene como techo este mismo protagonismo de la producción agropecuaria ya que los intereses se dirigen a la especulación de la tierra, lo que impide nuevas expansiones industriales.

A pesar del reconocimiento en la calidad de los productos elaborados en Valdivia, este crecimiento no se puede calificar como industrialización, sino que más bien se clasifica como una proliferación de industrias, las que se caracterizan por gestarse al alero del excedente producido de los recursos naturales. Dice Almonacid, “*Los valdivianos percibían claramente la potencialidad [económica que provenía de] (...) los principales productos comerciables con éxito eran aquellos <<industriales>> [...]”<sup>44</sup>*. En este sentido, es enfático en sostener que el industrial especializado en Valdivia casi no existe, sino que más bien la mayoría de quienes estaban ligados a este tipo de producción deben ser caracterizados como empresarios o capitalistas, ya que “los industriales de Valdivia” no se encontraban separados de las otras actividades económicas -préstamos y financiamiento, agricultura, ganadería,

---

<sup>40</sup> López Hualamán, Op. Cit. Pág. 68

<sup>41</sup> Rivera Cusicanqui, Op. Cit. Pág. 11

<sup>42</sup> López Hualamán, *op. cit.*, pág. 70

<sup>43</sup> Idem. Pág. 85

<sup>44</sup> Idem

comercio-<sup>45</sup>. Es así como Almonacid propone que el giro de la principal actividad económica de Valdivia se da a inicios del siglo XX, cambiando de la producción manufacturera<sup>46</sup> a la producción y comercio agropecuario. Sin embargo, este no solo se da por la caída del principal mercado demandante, Hamburgo<sup>47</sup>, sino que también tiene injerencia el aumento de la demanda interna, que por sobretodo el norte de Chile estaba exigiendo de productos ganaderos y agrícolas.

## **2.- La llegada de la industria pesada a Chile. La primera industria siderúrgica de Sudamérica**

El proyecto de “Los Altos hornos de Corral” será la primera industria siderúrgica de toda Sudamérica, lo que significa el inicio del tratamiento del hierro para ser transformado en acero en la región. Se distingue ésta como industria pesada por estar dedicada a la extracción y transformación de las materias prima; los artículos producidos bajo este sistema industrial conformarán la gama de manufacturas vitales para el desarrollo de cualquier otro tipo de proyecto industrial liviano (pudiendo ser textil, elaboración de alimentos, obras públicas, etc.). Otra diferencia con la industria liviana, es que ésta requiere de una mayor cantidad de inversión, mano de obra y especialización. En consecuencia, este tipo de procedimientos tienen un alto índice de contaminación del medio ambiente.

En el año 1886 con ayuda de la Sociedad de Fomento Fabril se elevan las primeras solicitudes de empresarios extranjeros para construir una planta siderúrgica en Chile, insistiendo en que el Estado era quien debía promover y proteger a este tipo de industrias<sup>48</sup>. Con el poco interés que demostraba el sector privado nacional, el gobierno de Manuel Balmaceda junto a la SOFOFA deciden atraer el interés del capital extranjero promocionando las ventajas para el desarrollo de la industria siderúrgica con las que cuenta el país, además de asegurar el resguardo estatal a la empresa. Es así como en el año 1889 la SOFOFA solicita formalmente el apoyo del gobierno para iniciar los estudios científicos necesarios sobre las condiciones geológicas y climáticas de Chile. Exponiéndose aquello a través de un decreto cursado por el joven Ministerio de Industrias y Obras Públicas<sup>49</sup>

La geógrafa Graciela Uribe nos recuerda que analizar la organización industrial en el territorio, nos conlleva plantearnos preguntas del cómo, cuál y por qué de las decisiones que condujeron las instalaciones en determinadas zonas, en este caso, industriales<sup>50</sup>. Tomando en cuenta la dialéctica del plano local y del global, lo que sucede durante el apogeo industrial

---

<sup>45</sup> Idem pág. 86.

<sup>46</sup> Donde la producción de curtimbrera tiene la mayor relevancia

<sup>47</sup> Durante estos años se da que en Hamburgo y Alemania se comienzan a establecer medidas proteccionistas, las que significaron un aumento en los aranceles aduaneros de los productos externos.

<sup>48</sup> Tamames, R. (1970). *Estructura económica internacional* (N° 330.91/T15e).

<sup>49</sup> Echeñique Celis, y Rodríguez G. Op. Cit. Pág. 22.

<sup>50</sup> Uribe Ortega, Graciela. *La Localización De La Actividad Manufacturera En Chile: Estudio De Geografía Industrial*. Santiago: Universidad De Chile, Instituto De Geografía, 1967. Pág. 3

valdiviano y la ocupación de Ngulumapu, son parte de procesos mayores a nivel nacional e internacional. En virtud de aquello, el proyecto de los Altos Hornos de Corral contiene en sí mismo un fuerte componente racista y colonizante. Este proyecto viene a potenciar una de las matrices (si es que no la mayor) de luz civilizatoria o de vacuna contra la barbarie que ha existido en Chile, Valdivia. Esta ciudad durante el siglo XIX no destacó solamente por ser un apogeo industrial altamente moderno, sino también por quienes eran los sujetos que estaban llevando a cabo la producción manufacturera, sujetos que tenían como misión civilizar a los y las indígenas que aún permanecían en el territorio. Así Ignacio Domeyko menciona: “[...] es natural que el objeto principal de la colonización en Chile no deba ser tanto el poblar desde luego el país, como la mejora de sus hábitos i costumbres, el progreso de su industria i laborosidad.”<sup>51</sup>

En virtud de lo anterior, López Hualamán evidencia la conexión existente entre la campaña colonial de Chile y la de Estados Unidos, ya que Domeyko, Sarmiento, Alberdi, y otros personajes encargados del proyecto colonizador de Chile ven a Estados Unidos como un gran referente en todo sentido. En la trayectoria colonizadora del gigante Norteamericano, destaca el año 1780, momento en que comienza la política de “*expansionismo con honor*”, para crear asentamientos blancos en los territorios indígena. De esta manera, nos encontramos con Thomas Jefferson promulgando la “*North-West Indian Wars*”<sup>52</sup> (Guerra de los Indios del Noreste) en el año 1785. De la misma manera en el Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril del año 1895, se publica el Estudio sobre la colonización de Francisco Borja, quien al referirse de a la campaña estadounidense dice:

*“De esta suerte poblaron el Ohio, que en 1790 era una selva i en 1840 contaba con 1.500,000 habitantes. Por el mismo sistema están colonizando a Tejas, Minnesota i Dakota. El mismo sistema, con pequeñas variaciones, ha adoptado la Inglaterra en la Canadá y Australia [...] ¿qué nos cumple hacer con los terrenos baldíos de la araucanía si queremos poblarla en poco tiempo? [...] entrar franca i decididamente por el sistema de los Estados Unidos [...]”*<sup>53</sup>

En consecuencia a esto, es obligatorio examinar el proyecto y los avances siderúrgicos con los que cuenta Estados Unidos. Así, nos encontramos con un apartado del Boletín minero de la SONAMI de octubre de 1889 en el que se demuestra el gran salto productivo que Estados Unidos comienza a experimentar por estas décadas. Dicen:

*“La producción mineral de los Estados Unidos representa en la actualidad más del doble de lo que igual ramo produce en la Gran Bretaña, i es mayor que las de todas las*

---

<sup>51</sup> Domeyko, Ignacio, 1802-1889. Memoria sobre la colonización en Chile. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-7827.html>. Pág. 4. Accedido en 22/9/2019.

<sup>52</sup> López Hualamán, *op. cit.*, pág. 59-62

<sup>53</sup> Borja, Francisco. (1886). Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril: “Estudio sobre la colonización”. Santiago de Chile. Pág. 56

*naciones europeas juntas [...] Ella no ha tenido que luchar con la vieja Europa, con tradiciones conservadoras, pero ha tenido que vencer dificultades mayores, poniendo a los ingenieros en la necesidad de resolver problemas orijinales i enteramente nuevos en minería y metalurgia, haciendo avanzar estas ciencias i disminuyendo materialmente el costo de muchos de los metales i minerales mas útiles [...]"<sup>54</sup>*

Durante todo 1889, año en que vale la pena recordar que se solicita y asigna el presupuesto para comenzar los estudios para la instalación de la industria pesada en el país, la SONAMI al revisar la alta producción, a las únicas dos potencias industriales que se refiere son Estados Unidos y Francia, ambos países con los que además de participar juntos en ponencias de congresos científicos<sup>55</sup> también compartirán políticas colonialistas<sup>56</sup>. Si nos adentramos a la historia de la producción siderúrgica del gigante Norteamericano, nos encontramos con que dicho esplendor de la segunda mitad del siglo XIX nunca hubiese sido posible sin la conquista de los territorios del Oeste, "*Con los abundantes depósitos de mineral de hierro alrededor del Superior Lake, las ricas vetas de carbón de Pensilvania y el fácil acceso a rutas de transporte de agua baratas en los Great Lakes, el Medio Oeste se convirtió en el centro de la industria pesada estadounidense*"<sup>57</sup>. Para comprender la magnitud de riqueza que produce este tipo de industria vale la pena revisar un poco de la vida de Andrew Carnegie, el hombre creador de la industria pesada en Estados Unidos, convirtiendo así su industria "Carnegie Steel Company" en una de las generadoras de mayores riquezas en la historia del mundo.

Por otro lado en Chile Los Altos Hornos de Corral, también demuestran las demandas que exigen los intereses empresariales privados sobre el Estado para que este subvencione el proyecto siderúrgico, ya que particularmente una empresa de estas magnitudes requiere una fuerte inversión que la oligarquía chilena no estaba dispuesta a asumir:

*"Esta industria ha merecido por su importancia una protección decidida de parte de los países donde existe el fierro i el carbón. En los últimos años los Estados Unidos por medio de su protección han conseguido desarrollar esta industria de una manera prodijiosa. [...] Por estas razones creemos que entre todas las industrias posibles en Chile, talvez sea esta la única que merezca una protección directa del Estado."*<sup>58</sup>.

No obstante, para fines de siglo el proteccionismo económico sigue chocando con el liberalismo económico clásico<sup>59</sup>, lo que sumado a los estudios e investigaciones que requiere

---

<sup>54</sup> Sociedad Nacional de Minería. (octubre, 1889). Boletín de la Sociedad Nacional de Minería: Produccion de minerales en los Estados Unidos. Santiago de Chile. Pág. 422

<sup>55</sup> Me refiero principalmente al Congreso de Chicago y de París de aquel año.

<sup>56</sup> López Hualamán, *Loc. cit*

<sup>57</sup> Revisado en: <http://www.nationalmaterial.com/brief-history-american-steel-industry/>

<sup>58</sup> Lastarria, Aurelio. (1886). Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril: "La elaboración del fierro en Chile". Santiago de Chile. Pág 349-351

<sup>59</sup> Entre sus más grandes exponentes encontramos a: Adam Smith, David Ricardo, Jacques Turgot.

este tipo de industria, dio como resultado el que este proyecto demorase más de veinte años en concretarse.

A lo largo de este tiempo, la SOFOFA con el deseo de promover la industria siderúrgica en Chile, contrata a Charles Vattier, un destacado ingeniero de la Escuela de París que realizó viajes al país desde 1863<sup>60</sup>, para el estudio de las condiciones físicas, minerales, climáticas y humanas necesarias para el desarrollo de la industria pesada. En un inicio, los estudios comenzaron en el norte y centro del país promovidos por el auge económico que experimenta la zona en 1889. Más adelante, en el invierno de 1890 el francés realiza un segundo viaje, sin embargo para este se adentra en los nuevos territorios adjudicados por Chile al sur del Bío Bío, enfocándose en la búsqueda de recursos naturales vegetales con el fin de que estos fuesen utilizados como combustible.

Respecto a las condiciones de la región de Valdivia, el ingeniero menciona que esta zona ofrece menos ventajas y facilidades que los territorios más australes -comparándola principalmente con la provincia de Chiloé-, nos dice: *“En Valdivia (...) todos los terrenos parecen particulares, (...) la colonia extranjera, instalada allí desde hace muchos años, se considera dueña en absoluto de la provincia.”*<sup>61</sup> Vattier en 1890, es capaz de señalar el mayor problema con el que se encontrará el gobierno de Chile casi 20 años después.

Juan Antoine es el ingeniero al que el Decreto Supremo del 19 de diciembre de 1905 le adjudica la tarea de delimitar las 80 mil hectáreas de terrenos fiscales que el Estado le entregaría a la “Sociedad Siderúrgica del Creuzot”<sup>62</sup>. Lamentablemente, a dicho ingeniero le tocó una de las tareas más complicadas que se debían realizar en la zona para poder desarrollar la industria siderúrgica; y es que en esta región sobre la tenencia de la tierra abundaban los títulos de dominio precarios, inexistentes o simplemente fraudulentos.

De la misma forma Vattier nos hace ver que *“La mayor parte de los terrenos vecinos al mar o a los afluentes del río Valdivia están rozados, y actualmente la explotación y transporte de las maderas cuestan muy caro [...]”*<sup>63</sup>. Para poder dimensionar la magnitud de este problema es necesario mencionar que durante el año 1868 la sociedad “Schülke y Cía.” -en la que también participaba la familia Prochelle-, compró a Maximiano Errázuriz muelle, bodega y gran terreno del puerto de Corral; así también nos debemos referir a la sociedad “Prochelle y Cía.” -en la que participaban los hijos de Eduardo Prochelle, su viuda, Matilde Brähler y Reinaldo Fuschlocher-, la que era la firma con mayor número de consignaciones de buques y empresas de navegación fluvial de carga entre Valdivia y Corral. Otra entidad

---

<sup>60</sup> Echenique C., y Rodríguez G. *op. cit* pág. 22

<sup>61</sup> Vattier Charles. (1890). El porvenir de la metalurjia del fierro en Chile. Santiago de Chile: Imprenta Nacional. Pág. 73

<sup>62</sup> Almonacid Zapata, F. (1995). *Valdivia, 1870-1935 imágenes e historias* (2a. ed.). Santiago: Universidad Austral de Chile, Instituto de Ciencias Históricas. Pág. 63

<sup>63</sup> Vattier, Loc. Cit

que no podemos dejar de nombrar es “Armadores de Valdivia”, en la que la familia Anwandter es la que cuenta con la mayoría de las acciones. Esta sociedad en 1889, fuera de sus fletes comerciales, tuvo acuerdos con el Gobierno para recorrer rutas tan importantes como Valparaíso-Valdivia (pasando por intermedios), dando así beneficios al fisco en fletes y transporte de pasajeros; por esta noble acción recibían una subvención anual de 10 mil pesos. Para 1890, con la intensificación de la conformación del mercado interno chileno, se le entrega una subvención de 3 mil pesos para desplegar la navegación entre Corral y Arauco<sup>64</sup>.

Otro de los problemas que se dan en Valdivia al momento de contemplar los gastos de producción en la industria pesada, es el de la mano de obra, el ingeniero francés indica que “*La mano de obra es allí mucho más cara que en el sur (...) Los brazos son escasos y se debe recurrir a la inmigración temporal de chilotes.*”<sup>65</sup> Al momento de analizar este hecho, se debe considerar que la llegada de colonos alemanes, los que en su mayoría se catalogan de artesanos<sup>66</sup>, significó la existencia de un número mayor de población -aunque continúa siendo pequeña si es que se le compara con el total de los habitantes de la zona-, tecnificada o con cierto grado de conocimientos más específico; ésta es una de las razones de la proliferación industrial que se da en Valdivia a fines del siglo XIX y comienzos del XX, la que de igual manera conllevó a un acaparamiento de la mano de obra existente, por lo tanto una mayor competencia en el mercado laboral.

Es de extrañar y cuestionar las razones que motivaron al Estado y a la compañía francesa para la instalación de la fábrica siderúrgica en el puerto de Corral, considerando sobre todo las palabras finales de Vattier acerca de Valdivia,

*“Las únicas ventajas que se encontrarían allí, serían: situación más cerca de los centros de producción de minerales de hierro y de magnesio del norte, y de Lota; fácil navegación sin remolque, y grandes fábricas ya adelantadas, que harían más fácil la implantación de una nueva industria tan difícil y tan complicada como la del hierro. Pero, yo no creo que estas ventajas compensarían los inconvenientes que señalo.”*<sup>67</sup>

Si bien existía consonancia sobre que la instalación debía edificarse en el sur de Chile, ya que era el lugar más apropiado para obtener leña (la que sería usada como combustible de la industria), Almonacid no discute ni cuestiona que dicha instalación se produjese en la Bahía de Corral<sup>68</sup>. Por su parte, en aquellos años la SONAMI, recibe de muy buena manera los estudios de Vattier impulsados por la SOFOFA, al respecto dicen: “*Entre todos los países de la América del Sur, Chile es el que presenta mas garantías i facilidades para implantar*

---

<sup>64</sup> Almonacid Zapata, (2013), *op. cit.*, pág. 166-189

<sup>65</sup> Vattier, *op. cit.*, pág. 74

<sup>66</sup> Almonacid Zapata, (2013), *op. cit.*, pág. 85

<sup>67</sup> Vattier, *op. cit.*, pág. 76

<sup>68</sup> Almonacid Zapata, (1995), *op. cit.*, pág 59

*cualquier empresa industrial i mui principalmente la minera i metalúrgica*”<sup>69</sup>. Sin embargo, respecto al estudio del francés solo valoran las potencialidades que presenta la zona de Valdivia, sin cuestionar los inconvenientes a los que hace mención en su estudio.

En virtud de lo anterior, el proyecto siderúrgico no se puede comprender cabalmente desde una perspectiva meramente económica, por lo que, considero imprescindible pensar acerca del proyecto siderúrgico en Corral como un elemento de alto impacto para concretizar a Valdivia como la luz civilizatoria del nuevo sur de Chile. En este sentido, en el estudio sobre la colonización, Francisco Borja dando matices sobre las intenciones de aquella indica:

*“[...] porque la colonización sobvencionada el primer paso para llegar a la inmigración espontánea es menester establecer las colonias en puntos donde puedan prosperar rápidamente y desde donde puedan inducir, por las noticias que puedan enviar a Europa, a venir a Chile agricultores con capitales. I como el segundo objeto en la colonización extranjera es educar al pueblo con el ejemplo, es menester no colocarlas en rejiones aisladas i apartadas, sino en el corazón del país.”*<sup>70</sup>

De la misma manera, el primer gran encargado de los estudios para la instalación de la industria siderúrgica, el señor Charles Vattier en 1890 vuelve a recalcar la misma idea que había impulsado años antes en un Boletín de la SOFOFA<sup>71</sup>, pero ahora en uno de la Sociedad Nacional de Minería:

*“Es imposible ahora, poder prever los demas progresos industriales que traería consigo la gran industria de la metalurgia del fierro, la cual, en todo el tiempo, ha sido el barómetro que ha marcado la altura de la civilización de un pais (...) La Sociedad de Fomento Fabril, que ha tenido esta feliz iniciativa, debe ahora preservar en sus esfuerzos, a fin de que el pais utilice las ventajas que le ofrece un ramo tan importante de producción [...]”*<sup>72</sup>

Transcurrido el tiempo, luego de casi 15 años, en 1904 vuelve a aparecer la idea de desarrollar la industria siderúrgica en el país. En el boletín minero de la SONAMI de manera muy entusiasta se menciona la venida a Chile del representante de la firma -hasta ese momento- francesa Creuzot, el señor Julio Delaunay será el encargado de retomar los estudios de las condiciones físicas y humanas que presenta el nuevo sur de Chile para la instalación de la siderurgia, además de ser el representante en Chile de Abel Eugenio Carbonel, principal accionista de la sociedad Creuzot. De esta manera, dejan entrever un giro más acercado a la intervención estatal que se estaría dando bajo el gobierno de Germán Riesco: *“Vemos, pues, que por fin, i especialmente tomando en cuenta el empeño especial que en*

---

<sup>69</sup> SONAMI, *op. cit.*, mayo de 1890. Pág. 132

<sup>70</sup> Borja, Francisco. *Op. cit.* Pág. 53

<sup>71</sup> Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, año III, agosto de 1886, Número 8. Santiago de Chile. Pág. 349

<sup>72</sup> Vattier, Charles. (1890). Boletín minero de la Sociedad Nacional de Minería, Tomo II, Número 23: “El provenir de la metalurgia del fierro en Chile”. Santiago de Chile. Pág. 131-133

*ello ha puesto actualmente nuestro Gobierno, tendremos casi con toda seguridad, dentro de un corto tiempo, instalada en Chile la metalurjía del fierro.”*<sup>73</sup>

En mayo del mismo año la SONAMI presenta los resultados del estudio de Delaunay junto a Julio Lazo -ingeniero puesto a disposición a la investigación para y por el gobierno de Germán Riesco-, exhiben las ventajas que presenta la Bahía de Corral para la instalación de la industria siderúrgica en comparación a otras zonas australes del país<sup>74</sup>, exponen que:

*“Posée en efecto esa rejion grandes ventajas que pueden resumirse de la manera siguiente:*

- 1.º Una gran zona de bosques que abarca una superficie de mas de 800.000 hectáreas (...) cuyas laderas dan a los rios afluentes de Valdivia, que son casi en su totalidad navegables (...)*
- 2.º Existencia de un puerto importante, (...) como es el puerto de Corral;*
- 3.º Comunicacion con un centro tan importante, industrial i comercial como Valdivia i servido por una rejion agrícola de gran importancia como es Osorno;*
- 4.º Comunicaciones fáciles con el centro del pais, tanto por vapores como por ferrocarriles, correos i telégrafos (...); i*
- 5.º Mayor auxilio posible de parte del gobierno para mejoras en el puerto de Corral, puesto que con eso se favorece la compañía i ademas la importante i próspera rejion de Valdivia [...]*<sup>75</sup>

Vemos pues, que la elección de la zona de Valdivia-Corral para la edificación de dicha empresa, no sólo presenta fines civilizatorios -entendiéndose estos bajo la ideología racista-, sino que además ésta luz de modernidad se dará siempre y cuando ocurra bajo la consolidación del mercado nacional interno.

Transcurridos 15 años desde que Charles Vattier realizó las primeras investigaciones en torno a la industria del fierro, el proyecto siderúrgico comienza a concretarse con el inicio de las discusiones entre Julio Delaunay, el Gobierno de Germán Riesco, y la comisión investigadora conformada por ambas partes, las que se condensan en el boletín número 92 de la Sociedad Nacional de Minería en octubre de 1904<sup>76</sup>. De esta manera, el 31 de octubre de 1905 se promulga la Ley 1768 a cargo del Ministerio de Industria y Obras Públicas, la que

---

<sup>73</sup> Anvil. (1904). Boletín minero Número 84 de la Sociedad Nacional de Minería: “La industria del fierro en Chile”. Santiago de Chile. Pág. 63-65. Para ahondar más en el giro proteccionista que se presenta, recomiendo revisar Yunge, Guillermo. (1904). Boletín minero Número 86 de la Sociedad Nacional de Minería: “La ayuda o protección directa del Estado en los trabajos mineros”. Santiago de Chile. Pág. 114-118

<sup>74</sup> Ancud, Quenchi, Conchi, Quellon, región de Palena, región de Redigüe, el Golfo de Reloncaví, y las regiones de Tolten y Quele

<sup>75</sup> Sociedad Nacional de Minería. (1904). Boletín minero de la Sociedad Nacional de Minería, Tercera serie, Número 87: “La metalurjía del fierro en Chile”. Santiago de Chile. Pág. 159-171

<sup>76</sup> Boletín minero de la Sociedad Nacional de Minería, Serie 3, Número 92: “La industria del Fierro en Chile”. 31 de octubre de 1904, Santiago de Chile. Pág. 324-334. Y Boletín minero de Sociedad Nacional de Minería, Tercera Serie, Número 93: “Actas de la comisión encargada de estudiar la fundacion en el pais de un establecimiento siderúrgico”. Santiago de Chile. Pág. 356-386.

autoriza al Presidente de la República para contratar con el señor Abel Eujenio Carbonell, o a quien sus derechos represente, la instalación de un establecimiento siderúrgico<sup>77</sup>. Sin embargo, la construcción de la fábrica comenzó recién en 1908 a causa de uno de los asuntos más delicados de aquella región, mencionados anteriormente, la tenencia de la tierra. Esta zona se caracterizaba por el predominio de títulos de dominios precarios, inexistentes o fraudulentos<sup>78</sup>. Tras 20 años de la investigación de Vattier, el 29 de octubre de 1909, el director general de la siderúrgica, Francisco Prudhomme, le comunica al secretario de la SOFOFA el rápido avance que han tenido las obras a pesar de los tropiezos que se han generado, en cuanto a las hectáreas que el Gobierno se había comprometido a entregar<sup>79</sup>. Así, el primer alto horno de la industria siderúrgica instalada en el puerto de Corral se enciende el primero de febrero de 1910<sup>80</sup>.

Lamentablemente, el método diseñado para la combustión de los altos hornos, el método Prudhomme, se basa en que el origen del combustible es la leña cruda, la que requería de un abastecimiento regular, abundante y anticipado de leña seca; lo que se convierte en un gran problema para el lugar en el que llueve 370 días de los 365 de que consta el año, según Vicente Pérez Rosales<sup>81</sup>. Consecuentemente, se genera un funcionamiento irregular de los altos hornos por la falta de abastecimiento de leña seca, lo que sumado a una mala comercialización del producto, aumento de problemas ocasionados por las expropiaciones, y un distanciamiento entre el Gobierno y la sociedad -ambas partes se acusan de incumplimientos-; conlleva a que las funciones cesen en abril de 1911, se explica que de los 14 meses de actividad sólo 217 días se pudo producir, por la falta de leña seca.

---

<sup>77</sup> Artículo Primero, Ley 1768. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, 31 de Octubre de 1905.

<sup>78</sup> Almonacid, Fabián. (1995). *Op. Cit.* Pág. 63

<sup>79</sup> *Ibid.* Pág. 71

<sup>80</sup> Álvarez, Enrique. (1943). El problema del fierro en la economía chilena. Editorial Ercilla, Santiago de Chile. Pág. 21

<sup>81</sup> BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Vicente Pérez Rosales: Recuerdos del pasado. Memoria Chilena. Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-7678.html> . Accedido en 6/10/2019. Pág. 339

## II.- Los proyectos económicos nacionales de inversión y planificación en la actualidad (2008-2018)

### 1) De lo Global a lo Local, el contexto actual

Si consideramos el traslado de algún tipo de mercancía como parte del proceso productivo, ya que, en sí el producto está verdaderamente terminado cuando éste se encuentra en el mercado; el transporte y las comunicaciones son directamente productivas de valor de cambio<sup>82</sup>. Por lo tanto, consideramos que los precios de las mercancías son sensibles a los costos de transporte. Sin embargo, en la ecuación de tiempo de rotación (lo que se demora la inversión en ser vendida y que se vuelva a convertir en capital) igual a tiempo de producción más tiempo de circulación, lo importante no es la distancia de los mercados en el espacio, sino que la velocidad en la que estos son comercializados. Así explica Harvey la “aniquilación del espacio a través del tiempo”<sup>83</sup>.

El autor nos plantea que en el plano global, cuando una sociedad crea nuevas fuerzas productivas (algún tipo de empresa) en distintos lugares, las que van destinadas a absorber el capital sobre-acumulado, es el momento preciso en que al mismo tiempo se crea un centro de acumulación rival que en algún minuto del futuro deberá buscar también una solución espacial para resolver el mismo problema de capital sobre-acumulado. En este sentido, las formaciones socio-económicas impulsan la búsqueda de ajustes espacio-temporales en otras geografías, en palabras de Lenin “(...) *el colonialismo y el imperialismo son las únicas formas posibles de evitar una guerra civil (...)*”<sup>84</sup>. A la sobre-producción inglesa que se dio durante el siglo XIX, no le quedó otra opción que ir en búsqueda de nuevos mercados que fuesen capaces de absorber la manufactura producida, a la vez que también exploraba nuevos yacimientos que disminuyeran los costos de producción.

En este sentido, si nos trasladamos a nuestra actualidad, nos situamos en un periodo que denominaremos como “cambio de época”, el cual se caracteriza por ser tiempo de disputa económica entre el bloque euroasiático (China, Irán, Rusia), frente a la que hasta hace algún tiempo era la única gran potencia mundial, Estados Unidos. Esto lo podemos evidenciar más allá de las escalas de posiciones mundiales y rankings que se generan a partir del Producto Interno Bruto de los países (en las que China está en segundo lugar, debajo de Estados Unidos<sup>85</sup>), y es que, la gran diferencia que está marcando el gigante asiático con respecto al grande Norteamericano, es que su capital sobre-acumulado lo está invirtiendo en

---

<sup>82</sup> Valor de cambio será entendido según: Karl, Marx. (2010). *El Capital*. Vol. 1: El proceso de producción del capital. Capítulo 1: La Mercancía; *Los dos factores de la mercancía: valor de uso y valor (sustancia del valor, magnitud del valor)*. Ed. a cargo de Pedro Scaron. Madrid, España. Siglo XXI. Pág. 45

<sup>83</sup> Harvey, D. (2007). "La geografía de la acumulación capitalista: reconstrucción de la teoría marxiana, capítulo 12 en *Espacio del capital*." *Hacia una geografía crítica*. Pág: 261-267.

<sup>84</sup> Lenin, V. I. (2012). *Imperialismo: la fase superior del capitalismo (Serie Great Ideas 20)*. Taurus. Pág. 48

<sup>85</sup> Revisado en: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/10/09/midinero/1539108498\\_195177.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/10/09/midinero/1539108498_195177.html)

monumentales obras de conectividad dirigidas hacia sus centros industriales, en palabras de Harvey, está realizando una solución temporal a la sobreacumulación de capital<sup>86</sup>. Una de las mayores evidencias con las que contamos de aquello, fue el foro de la Franja y Ruta para la Cooperación Internacional del año 2017 que contó con la presencia de 130 países (incluido Chile), el cual fue un evento de carácter diplomático que buscaba promover el comercio abierto y la integración mundial a través de dos redes infraestructurales energéticas y de conectividad mundiales: la Iniciativa de Cinturón y Ruta de la Seda<sup>87</sup> (conexión de China con Europa, llegando a España y Gran Bretaña), e IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana).

Si nos posicionamos en nuestra región Sudamericana, la presencia China tiene directa relación con la crisis financiera de los años 2007-2009. En plena crisis, durante el año 2008 China elabora un documento político-económico<sup>88</sup> para darle dirección a sus relaciones con Latinoamérica y el Caribe. Este proyecto político se consolida en el año 2015 cuando se realiza el “plan de cooperación” entre China y los estados de América Latina y el Caribe, es aquí cuando se definen las áreas de interés que sostendrá China con respecto a nuestra región<sup>89</sup>.

## **1.2) IIRSA y la República Popular de China**

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es una plataforma de una serie considerable de proyectos energéticos y comunicacionales de la que forman parte los 12 países que componen Sudamérica. Durante el año 2011 IIRSA es asumido como programa del Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), consejo que fue creado en el seno de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) durante el año 2009.

Los proyectos IIRSA-COSIPLAN contemplan cuatro objetivos generales: 1) Desarrollar una infraestructura para la integración regional. 2) Fomentar la cooperación regional en planificación e infraestructura, mediante alianzas estratégicas entre los Estados miembros de UNASUR. 3) Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la Región. 4) Identificar e impulsar la ejecución de proyectos prioritarios

---

<sup>86</sup> Harvey, D. (2005). *El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión*. Buenos Aires: Clacso. Pág 101-106

<sup>87</sup> Mendoza, O. (2017). *La Franja y la Ruta tiene perspectiva de futuro, dice Canciller Heraldo Muñoz*. Ministerio de Relaciones Exteriores. Santiago, Chile. Disponible en: <https://minrel.gob.cl/la-franja-y-la-ruta-tiene-perspectiva-de-futuro-dice-canciller-heraldo/minrel/2017-05-22/102852.html>

<sup>88</sup> Texto íntegro del Documento sobre la política de China hacia Latinoamérica y el Caribe: [https://www.usfq.edu.ec/sobre\\_la\\_usfq/servicios/instituto\\_confucio/Documents/libro\\_blanco\\_chino.pdf](https://www.usfq.edu.ec/sobre_la_usfq/servicios/instituto_confucio/Documents/libro_blanco_chino.pdf)

<sup>89</sup> CEPAL, Naciones Unidas. (2015). *América Latina y el Caribe y China: hacia una nueva era de cooperación económica*.

para la integración y evaluar alternativas para su financiamiento<sup>90</sup>. En este sentido, dicho proyecto ha desarrollado una planificación territorial que se organiza en Ejes de Integración y Desarrollo (EID), los cuales son franjas multinacionales articuladas por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, con el fin de facilitar el flujo de bienes y servicios entre los países.

Los Ejes de Integración y Desarrollo que se proponen son 12, el más grande de ellos es el Eje Amazonas que cuenta con 8.060.911 km<sup>2</sup> y su extensión abarca los países de Ecuador, Perú, Colombia y Brasil. Los Ejes que involucran a Chile son cuatro, uno de ellos teniendo la particularidad de abarcar gran parte de lo que es el Wallmapu Histórico<sup>91</sup>. El Eje “Del Sur” cuenta con 686.527 km<sup>2</sup> de extensión, en Chile abarca la zona de Ngulumapu, es decir, las regiones de la Araucanía, Bío Bío, Los Lagos y Los Ríos, mientras que en Puelmapu, las provincias argentinas de Neuquén, Río Negro, Chubut y parte del sur de Buenos Aires. El segundo eje que involucra al país es el “Interoceánico”, en Chile ocupa la costa del Pacífico en las regiones norte de Antofagasta, Tarapacá y Arica y Parinacota, en éste también participan los países de Brasil, Perú, Bolivia y Paraguay. El tercer Eje de Integración y Desarrollo que comprende la parte del Norte Grande -sin contar la región de Arica y Parinacota- del territorio chileno es el “Capricornio”, el que también abarca el territorio de los países de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay, cabe destacar que a diferencia de los otros ejes, aquí se menciona que el objetivo de transporte será producción agrícola y la explotación de minerales. Por último, se encuentra el eje “Mercosur - Chile” que contempla a la parte sureste de Brasil (hasta Minas Gerais), el este de Paraguay, todo Uruguay, y la parte centro-norte de Argentina, mientras que en Chile ocupa desde la región de Coquimbo hasta la región del Maule.

*a) Hablemos de financiamiento*

Durante la tercera Reunión de Jefes de Estados de la Unión Sudamericana de Naciones (UNASUR), celebrada en Quito en agosto del 2009, se anuncia la ejecución de una nueva etapa de infraestructura para la integración del subcontinente. Sin embargo, ésta novedad se da sólo en términos económicos, ya que, las intenciones de conectar Sudamérica con infraestructura de transporte de carga pesada comienza en el año 2000 en la Primera Reunión de Presidentes Sudamericanos en Brasilia, en la cual se le extiende la invitación a los Presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Es en este momento cuando se presenta el proyecto de IIRSA quedando a cargo del Comité de Coordinación Técnica, el que es dirigido por los Presidentes de los

---

<sup>90</sup> Revisado en: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=120>

<sup>91</sup> Por Wallmapu histórico se entenderá como el reconocimiento de un territorio con el cual no sólo hay un vínculo histórico, sino que uno político contingente. Lo que conlleva a una espacialidad mapuche, con sus límites definidos, que asume la preexistencia antes de la llegada de Colón y de las naciones chilena y argentina.

bancos recién mencionados<sup>92</sup>, y su función será entregar apoyo técnico y financiamiento a todos los países en los temas infraestructurales.

Entre el año 2009 y 2011 entra en escena otro de los actores que marcará pauta en la estrategia del porvenir de IIRSA, estamos hablando del Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES), que trajo como consecuencia la internacionalización de grandes empresas brasileñas de ingeniería y construcción civil, ya que éstas eran promovidas por la misma institución financiera para la ejecución de los proyectos en los distintos países de Sudamérica. Sin embargo, dicho banco se ha visto limitado por la coyuntura política y económica que ha vivido Brasil.

En el año 2011 en Brasilia, durante la IV Reunión del GT sobre Mecanismos de Financiamiento, se crea el Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías, instancia en la que se encuentra presente el representante del Banco de Desarrollo de China y hace ver el interés que tiene el país de financiar proyectos de infraestructura en el Subcontinente. Desde aquí China toma relevancia como institución financiera de IIRSA-COSIPLAN.

Se logran visualizar dos características claves dentro de esta reuniones de UNASUR-COSIPLAN, por un lado tenemos una política y diplomática que se destaca con la representación de los Jefes de Estado y/o sus representantes encargados de UNASUR de los 12 países sudamericanos; y por otro lado, una económica, donde las instituciones financieras internacionales son quienes, además de financiar, dirigen el destino -el por qué y para qué- de las obras de integración de Sudamérica.

*b) Territorialidad: Lo global y lo local.*

Rescatamos que además de un considerable listado de proyectos de todo tipo (extractivistas, educacionales, sociales), a IIRSA-COSIPLAN se le vincula directamente una planificación territorial en Sudamérica, que moldea y subordina por una parte, a las territorialidades tradicionales que han existido desde hace muchos siglos como el Wallmapu histórico<sup>93</sup>, y por otra, las territorialidad oficiales que tomaron los estados nacionales de la conquista española durante el siglo XIX, y la redirige hacia los nuevos mercados que a nivel mundial se alcanzan como predominantes. Si conectamos este acontecer de nivel mundial y regional, con el pequeño puerto de la Bahía de Corral, nos percataremos de que éste no es una excepción a la regla. Cuenta de aquello nos las entrega el informe final del Plan

---

<sup>92</sup> Comité de Coordinación Técnica y Secretaría del Comité de Coordinación Técnica. (2011). IIRSA 10 años después: Sus logros y desafíos. Buenos Aires, Argentina: Secretaría del CCT IIRSA. También se puede revisar: Molina, S., Vega, G. C., Hildalgo, S. J., Torres, V., & Cabrera, F. R. (2015). De IIRSA a COSIPLAN Cambios y continuidades. Pág. 4. Y: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=121> Y:

<sup>93</sup> Marilaf, Rodrigo. (2005). Territorialidad mapuche Lafquenche en la zona costera de la comuna de Mariquina, provincia de Valdivia, X región: antecedentes etnográficos para reconstrucción del territorio (tesis de pregrado). Universidad Austral de Chile. Pág. 51.

Estratégico del Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral (el que dice ser una síntesis de mesas de trabajo que se dan durante el año 2009 y 2014, es decir, en los gobiernos de Michelle Bachelet), en el cual podemos rescatar desde las primeras páginas un vuelco hacia los mercados asiáticos. En la presentación del documento el Intendente regional de Los Ríos del segundo gobierno de Michelle Bachelet, Egon Montecinos menciona que:

*“Hemos propuesto que nuestro eje para el desarrollo debe dejar de ser longitudinal, de norte a sur, para pasar a ser transversal, de cordillera a mar. A partir de esta mirada, la producción interior de la región tiene sus puertas abiertas a la exportación a través de un puerto regional. El foco de incremento económico de Los Ríos se orienta hacia los mercados del Asia Pacífico y, simultáneamente, al eje internacional Huahum, proporcionado el acceso directo de carga argentina al Pacífico a través de Corral.”<sup>94</sup>*

c) *China y sus intereses en Chile y el Wallmapu.*

Como mencionamos anteriormente, son cuatro los Ejes de Integración y Desarrollo que involucran directamente a Chile: Del Sur, Mercosur - Chile, Capricornio, y el Interoceánico. Un punto en común a destacar de estos cuatro ejes, es el deseo latente de conectar el Océano Atlántico con el Pacífico, para lo cual las costas y puertos chilenos se presentan como zonas estratégicas a incluir. Las intenciones por conectar ambos Océanos no son por elevar la plenitud del ser humano, sino que el mayor interés es poder unir y disminuir los costos de traslado de las distintas mercancías que se producen en el mundo. Sin embargo, como hemos revisado, la República Popular China con su gran desarrollo industrial, es el país con mayores deseos de realizar esta súper conexión mundial, para lo cual dentro de la región latinoamericana los puertos de Chile son zonas que necesariamente se deberán desarrollar y modernizar.

Un valioso antecedente para llegar a este tipo de afirmaciones, es el Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe, el cual política y económicamente iguala y pone como pares a los países caribeños y latinoamericanos con la República Popular China; a lo largo del documento en reiteradas ocasiones se repiten las palabras “colaboración”, “cooperación”, “respeto”, “reciprocidad”, “desarrollo mutuo”, “confianza”, “mutuo aprendizaje”, y “progreso común”. No obstante, es ingenuo e incorrecto tratar de iguales a un país con el grado de industrialización y tecnología como el de China, con países que mantienen como motor económico la explotación y exportación de materias primas<sup>95</sup>.

Económicamente, la República Popular dice querer ampliar y equilibrar el comercio bilateral, optimizar la estructura comercial, con el objetivo de promover el desarrollo conjunto. Estimular y apoyar la inversión de las empresas chinas en Latinoamérica y el

---

<sup>94</sup> Montecinos, Egon. (2015). Informe Final Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral: Presentación. Pág. 3

<sup>95</sup> Debemos contemplar que es aún más drástica la situación cuando hablamos de países que se centran en la mono-explotación, como lo son la mayoría de los países latinoamericanos.

Caribe en materia de manufactura, agricultura, energía, explotación de recursos mineros, construcción de infraestructuras, servicios, etc. De la misma manera, dice el gobierno chino recibir a las empresas latinoamericanas y caribeñas en su país. En temas financieros, China respalda una mayor comunicación, intercambio y cooperación entre las autoridades monetarias, financieras e instituciones financieras chinas y sus pares nacionales y regionales de Nuestra América. Así mismo, China apoya el establecimiento de sucursales de sus bancos comerciales en nuestra región.

Cabe destacar que, sumado a lo anteriormente relato, desde los apartados número seis y siete del segundo punto de “Área Económica”, construcción de infraestructuras y cooperación en recursos y energías respectivamente; sobresalen las intención de ampliar la magnitud de la contratación de obras en la región. En este sentido, se pueden establecer de manera clara los intereses de la atención de China sobre IIRSA-COSIPLAN, cuya participación comienza en el año 2009, exactamente en el momento en que UNASUR decide crear la instancia de COSIPLAN para que éste recogiera los mega-proyectos de la IIRSA.

Como habíamos mencionado, en el Wallmapu IIRSA-COSIPLAN se hace presente a través del eje Del Sur, este Eje de Integración y Desarrollo contempla dos grupos de Proyectos Prioritarios de Integración (API)<sup>96</sup>, siendo el primero la conexión entre Concepción-Bahía Blanca-Puerto San Antonio del Este, y el segundo el Circuito Turístico Binacional de la zona de Los Ríos<sup>97</sup>, los que contemplan 47 proyectos; no obstante, estos mismos van asociados a Programas Territoriales de Integración (PTI)<sup>98</sup> los cuales dentro de las carteras de proyectos no se especifican.

Los proyectos de IIRSA-COSIPLAN dicen responder al interés de los países integrantes en avanzar progresivamente hacia mejores estándares de conectividad internamente en la meseta patagónica y los valles irrigados de Argentina, como entre éstas mediante el cruce de la Cordillera de los Andes. Sin embargo, es cuestionable esta imperiosa necesidad de conexión planteada por IIRSA y los países involucrados, ya que como bien explica Álvaro Bello, y rescata Aliste y Núñez<sup>99</sup>, el territorio mapuche (Wallmapu) no solo incluye a la propia región de la Araucanía, Bío-bío, Los Lagos y Los Ríos (Ngulumapu) sino, esencialmente y en relación con las pampas, al este de los Andes, es decir, Puelmapu, por lo que con respecto a la cordillera de los Andes: *“El estudio de la territorialidad indígena en La Araucanía y las pampas demuestra que el concepto de frontera es estático, ahistórico y centralista, que nada más acepta la definición de un solo sujeto social, la de los civilizados,*

---

<sup>96</sup> Revisado en: <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4620>

<sup>97</sup> Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2012). Eje Del Sur. En Cartera de proyectos UNASUR-COSIPLAN (181-190). Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA.

<sup>98</sup> Revisado en: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=140>

<sup>99</sup> Aliste, Enrique, & Núñez, Andrés (2015). Las fronteras del discurso geográfico: el tiempo y el espacio en la investigación social. *Chungará (Arica)*, 47(2), 287-301.

y desde un tipo de organización socioterritorial y político, el Estado-nación.”<sup>100</sup> En este sentido, se vuelve a exponer la antigua concepción mapuche de la cordillera como un espacio de tránsito o conexión, y no como una barrera o inclusive como una abominación que nos separaba del continente y el mundo.

## **2) Proyectos de inversión infraestructural en la Bahía de Corral en la actualidad (2008-2018)**

### **2.1) Un resumen de la historia portuaria nacional**

Al revisar la historia más reciente de los puertos nacionales, tenemos que la Empresa Portuaria de Chile (EMPROCHI), creada en 1960 y que cuya función era la administración y gestión de la infraestructura portuaria y la transferencia y porteo de las cargas, operaba bajo un ordenamiento laboral gestionado al alero de sindicatos, sin participación privada. En el año 1981 es sometida a una gran reforma que limitó el accionar de EMPROCHI, entregando espacio para que empresas privadas pudiesen prestar servicios portuarios, así comienza un sistema de gestión multi-operador. En el año 1997 se gestiona un nuevo Proyecto de Ley que vuelve a modificar la administración de los puertos nacionales, ahora se pone en marcha un mecanismo de concesión portuaria mono-operadora, lo cual significó la división de EMPROCHI en diez empresas portuarias autónomas regidas por las normas de la Ley de Sociedades Anónimas.

Es bajo la última modificación cuando aparece en escena durante la década de los 90 la Portuaria Corral S.A., la cual como puerto privado forma parte del sistema nacional de puertos comerciales de uso público, sus actividades se centran en el muellaje de naves (estadías de los buques en el puerto), muellaje a la carga (uso de la infraestructura y superestructura portuaria para la transferencia de mercancías), y el almacenamiento de productos. En la actualidad de orienta principalmente a la exportación de mercancía forestal (chip y madera) en dirección a Asia<sup>101</sup>.

Los planes estratégicos, los proyectos de modernización y planificación a largo plazo de los puertos a nivel nacional –incluyéndose el de Corral- comienzan durante el año 2009 con la creación del Programa Marítimo Portuario (PMP) por parte del Ministerio de Obras Públicas.

Tanto en el documento de Infraestructura Portuaria y Costera Chile 2020 del año 2009 del Ministerio de Obras Públicas, como el Plan Nacional de Desarrollo Portuario del 2013, realizan una lectura en la que las tendencias globales se dirigen a que los países aumenten el

---

<sup>100</sup> Bello, Álvaro. (2011). Nampülkafe. El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas. Territorio, política y cultura en los siglos XIX y XX. Temuco: Ediciones UC Temuco. Pág 45

<sup>101</sup> Ministerio de Obras Públicas. (abril, 2015). Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral. Región de Los Ríos: Seremi Región de Los Ríos. Pág. 20

comercio con Asia, lo que al momento de situar a Chile en su plano económico, es decir cimentado en el comercio exterior, le genera grandes desafíos de tecnología y capacidad al sistema portuario nacional. De esta manera, una de las tareas fundamentales para la década del 2010 al 2020, por un lado es al menos duplicar la capacidad de transferencia de los puertos nacionales, y por otro aumentar la integración del mercado nacional con el internacional. En este último sentido, se propone direccionar los sistemas productivos relativos a los puertos a la modalidad de clusters económicos<sup>102</sup>.

## **2.2) Planes estratégicos de infraestructura en el puerto de Corral**

### *a) Ordenamiento territorial por parte del Estado*

El ordenamiento territorial de las Región de Los Ríos se genera a partir del “Plan Regulador Intercomunal”, con el cual toda modificación bajo la línea del “Desarrollo territorial Integrado y Sustentable” se conecta directa e indirectamente con el Puerto de Corral, o cual está destinado a posicionar a Corral como el puerto regional.

Sumándose este ordenamiento territorial a los objetivos portuarios nacionales mencionados anteriormente, se impulsa dentro de la región el Programa de Zonificación del uso del borde costero, que tiene como fin ordenar y compatibilizar las actividades que se realizan o pueden llegar a realizarse en el borde costero. Si bien estos programas se conciben durante el año 2014, nos encontramos con que en Corral existe una desregularización tremenda al respecto.

Durante el año 2009 se dio un triste episodio para muchos de los habitantes de Corral, el colapso del cerro Almagro durante el mes x se generó por las excesivas cantidades de chip y madera que la Portuaria Corral S.A. almacenaba. Debido a esto todas las familias que residían en el cerro o en las cercanías de éste debieron desalojar sus casas por declararse como zona inhabitable, la Portuaria reconoció su responsabilidad y construyó un conjunto habitacional en el sector de San Carlos para las familias afectadas; sin embargo, para muchas de las personas no una solución satisfactoria ya que se trataba de viviendas sociales, las que se caracterizan por su pequeño tamaño y de calidad cuestionable.

El vigente Plan Regulador de Corral, aprobado en 1997 por el Consejo Regional de Los Lagos, reconoce 20,22 hectáreas para uso industrial de un total 95,55 hectáreas de superficie utilizable. Actualmente la comuna se encuentra trabajando en un nuevo Plan Regulador que tendrá por objetivo urbanizar a Corral potenciando la actividad portuaria<sup>103</sup>.

---

<sup>102</sup> Gobierno de Chile. Ministerio de Obras Públicas. (noviembre, 2009). Infraestructura Portuaria y Costera Chile 2020. Santiago, Chile: Ministerio de Obras Públicas. Pág. 9-14

Y Gobierno de Chile. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2013). Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Chile 2020. Santiago, Chile: Subsecretaría de Transportes. Pág 12-19

<sup>103</sup> Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral (2015). Pág. 31

### c) *Mercado forestal*

A nivel nacional, la actividad forestal en Chile ocupa el tercer puesto en participación de exportación, y está controlada principalmente por dos grupos económicos, que solos concentran el 70% de las plantaciones forestales. El primero de ellos es el grupo CMPC, sociedad anónima de capitales privados y cuyas acciones, en su mayoría (55%), son propiedad de la familia Matte. El segundo grupo es “Arauco”, propiedad de la familia Angelini<sup>104</sup>.

En la región de Los Ríos, según el informe de la Oficina de Estudios de y Políticas Agrarias (ODEPA) del Ministerio de Agricultura, la exportación de celulosa acapara el 65,3% del comercio exterior de la región, a lo que si se le suma todo el resto de exportaciones de tipo forestal da un total de 76,8%<sup>105</sup> (ver Anexo N°3 y N°4). Se comprende de esta manera que gran parte del dinamismo económico existente en la región se debe a la industria forestal, la que complementariamente a la producción silvoagropecuaria integran prácticamente en su totalidad la economía regional.

*“Puerto al servicio de la industria forestal de las regiones X y XIV<sup>106</sup>”*

Esta es la primera frase de bajada que se encuentra en la página SAAM, empresa multinacional de origen chileno que presta servicios al comercio internacional a través de sus tres divisiones de trabajo: terminales portuarios, remolcadores y logística. Es dueña del 50% de la Portuaria Corral S.A. y como se demuestra en el anexo N°5 la principal carga transferida corresponde a astilla de madera exportada en su mayoría a Japón y China.

### c) *Estado de situación de concesiones marítimas en Corral*

En diciembre del año 2014 se lanza un nuevo reglamento de concesiones marítimas que busca simplificar y agilizar las tramitaciones, esto significó que no se requiriese certificados del Servicio de Impuestos Internos ni Sernapesca para la tramitación de una solicitud, además se entrega la posibilidad de que las notificaciones del estado de petición se pueda revisar de manera online.<sup>107</sup> Se pueden revisar algunas de las concesiones vigentes y solicitadas en la zona urbana de Corral resaltadas por el Ministerio de Obras Públicas en el Anexo N°6.

---

<sup>104</sup> González, V.; Grez, F.; Cubillos, F. & Pinto, D. (2014). *Dimensión Socioambiental de los conflictos territoriales en Chile*. Editorial Quimantú. Santiago, Chile. Pág. 21

<sup>105</sup> ODEPA. (2018). Informe Regional 2018. Ministerio de Agricultura.

<sup>106</sup> Compañía SAAM: Sitio web: <https://www.saam.com/terminales-portuarios/portuaria-corrall/>

<sup>107</sup> Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral (2015). Pág. 36

Pese a que durante abril del año 2012 la región de Los Ríos firma un “Convenio de Amistad” con la Provincia china de Yunnan<sup>108</sup>, el cual ha generado visitas mutuas entre empresarios chinos y autoridades regionales chilenas desde el año 2013<sup>109</sup>, y que tiene por objetivo desarrollar y potenciar el comercio y mercado forestal entre los dos países:

*“El acuerdo forestal está compuesto con temáticas asociadas a proponer, conjuntamente, temas y planes que permitan promover el intercambio y la cooperación forestal entre ambos territorios; promocionar visitas mutuas e incentivar el apoyo en diferentes temas; compartir experiencias e investigación en la protección de la biodiversidad y las especies en peligro de extinción; y, finalmente, apoyar el intercambio académico-estudiantil y visitas de investigadores.”<sup>110</sup>*

Lo anterior, sumado a las direcciones que los gobiernos han decidido han decidido dar al desarrollo del país (incluido en ello los puertos), no se difunde ni profundiza en los intereses que países del Asia han establecido en Chile y sus costas. De este modo, en marzo del año 2017 la empresa Constructora Pacífico Sur SPA<sup>111</sup> suscita al Sistema Integrado de Administración del Borde Costero (SIABC) un tipo concesión marítima menor (1 a 10 años) en el sector de la Aguada, Corral, con el propósito de “Ejecutar relleno y obras estructurales para construcción y desarrollo de infraestructura portuaria y turismo para proyecto “Puerto Pacífico Sur”<sup>112</sup>. Para septiembre del 2018, en medio de polémicas, el Consejo Regional de Uso del Borde Costero (CRUBC) da el visto bueno a la concesión, pero con modificaciones, entre las cuales se encuentra que el proyecto deberá ser sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), para obtener la Resolución de Calificación Ambiental; y que la empresa tendrán que solicitar una modificación sustancial a la concesión, ya que una solicitud de espacio costero de comunidades indígenas en el lugar aún está en estudio, impidiendo que la concesión marítima que sería otorgada a los chinos sea mayor. A pesar de aquello, comunidades indígenas, vecinos y pescadores han protestado y tomado medidas en contra del proyecto, ya que, recalcan que la empresa ha mentido en cuanto nivel de inversión y ocupación del territorio marítimo y terrestre. Es por esto que las comunidades y pescadores artesanales de Valdivia y Corral presentaron a la Contraloría una solicitud y documentación, para solicitar que no tome razón respecto a la propuesta de puerto del Consorcio Chileno Chino, en palabras del vocero Sergio Rodríguez Quinán: “(...) en la presentación realizada en la sesión de la Crubc, los montos presentados por el consorcio para los trabajos y que

---

<sup>108</sup> María José Villegas O. (2012). Autoridades y empresarios de Los Ríos estrechan lazos con China en visita político-comercial. 10.12.2019, de Diario El Ranco Sitio web: <http://www.diarioelranco.cl/2012/04/24/autoridades-y-empresarios-de-los-rios-estrechan-lazos-con-china-en-visita-politico-comercial/>

<sup>109</sup> Mónica Catrilaf y Catalina Cortés. (2019). Puerto chino en Corral: ¿destrucción o progreso? 10.12.2019, de Encuentro Sitio web: <http://encuentro.migracionescomunicativas.cl/?p=7382>

<sup>110</sup> Gobierno Regional de Los Ríos. (2016). Delegación forestal de la Provincia de Yunnan visita este martes la región de Los Ríos. 10.12.2019, Gobierno Regional de Los Ríos. Sitio web: <https://www.goredelosrios.cl/index.php/4087/>

<sup>111</sup> Representante legal: Xizhong Zhang.

<sup>112</sup> [http://www.concesionesmaritimas.cl/C\\_DetalleFicha.jsp?idcc=37708&ind=8](http://www.concesionesmaritimas.cl/C_DetalleFicha.jsp?idcc=37708&ind=8)

*aprobó la comisión, son muy inferiores para un relleno de 4,5 hectáreas.*”<sup>113</sup> Hasta ahora, según la página de SIABC, la solicitud N°37.708 se encuentra en proceso de tramitación.

*d) Corral e IIRSA-COSIPLAN*

Si bien, el Puerto de Corral no se especifica como uno de los 47 proyectos del Proyecto Prioritario de Integración del Circuito Turístico Binacional de la zona de Los Ríos, se puede establecer en calidad de Programas Territoriales de Integración, ya que, se le liga directamente con el “Plan de Desarrollo, como Estrategia Territorial para Puesta en Valor del Paso Fronterizo Hua-Hum” realizado por el Gobierno Regional de Los Ríos y su Corporación Regional de Desarrollo Productivo en el año 2015<sup>114</sup>, el cual se encuentra específicamente con el nombre de Mejoramiento del acceso al Paso Hua Hum (AR - CH) en la cartera de proyectos de IIRSA-COSIPLAN desde el año 2012<sup>115</sup>.

---

<sup>113</sup> Nicole Briones y Carlos López. (2018). Entregan documentación a Contraloría para que no tome razón de proyecto de puerto en Corral. 10.12.2019, de Radio Bío-Bío Sitio web: <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-rios/2018/11/09/entregan-documentacion-a-contraloria-para-que-no-de-razon-a-proyecto-de-puerto-en-corral.shtml>

<sup>114</sup> Prospectiva Local de Consultores LTDA. (2015). Informe Final. PLAN DE DESARROLLO, COMO ESTRATEGIA TERRITORIAL PARA PUESTA EN VALOR DEL PASO FRONTERIZO HUA-HUM. Valdivia: Gobierno Regional de Los Ríos.

<sup>115</sup> Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2012). Eje Del Sur. En Cartera de proyectos UNASUR-COSIPLAN (181-190). Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA. Pág. 187

### III) Comparación de las planificaciones territorial que se desprenden de los proyectos económicos nacionales en la Bahía de Corral entre fines del siglo XIX y la actualidad. Reflexiones finales

#### 1) Formación socio-espacial, Ainil Leufu - Valdivia

##### a) *Los dos momentos de la Historia Mapuche*

Como mencionamos al comienzo del escrito, distintos académicos del área de las humanidades ratifican la existencia de un horizonte cultural mapuche el cual se demuestra a través de distintas evidencias que permiten exponer la subsistencia de una continuidad cultural desde el siglo VII<sup>116</sup>.

Sin embargo, como explica Milton Santos, ninguna sociedad tiene funciones permanentes, ni un nivel de fuerzas productivas fijo, ninguna está marcada por formas definitivas de propiedad, ni de relaciones sociales. En este sentido, si comprendemos que modo de producción, formación social y espacio son tres categorías interdependientes, pues todos los procesos que, juntos forman el modo de producción son histórica y especialmente determinados en un movimiento de conjunto a través de la formación social. Así mismo, el autor nos recuerda que el espacio ni la geografía son simples telones de fondos, sino que más bien, el movimiento del espacio, es decir, su evolución, es al mismo tiempo un efecto y una condición del movimiento de una sociedad. Dicha evolución de la formación social está condicionada por la organización del espacio, pero también de las formaciones económicas y sociales permanentes<sup>117</sup>.

En virtud de aquello, si repasamos a modo general los momentos de la historia de Ngulumapu desde el horizonte cultural mapuche (desde el siglo VII), a la llegada hispana a mediados del siglo XVI, la Independencia Mapuche a fines del mismo siglo, la conquista chilena del Ngulumapu desde 1845 a la ocupación efectiva a fines del XIX, nos encontramos con que el siglo XX (y parte del XIX) fue el periodo en que se asentó con mayor intensidad el cambio de las lógicas de apropiación y ordenamiento del espacio geográfico, ésta fue la etapa en que se consagró como superior la formación social capitalista y colonial.

En este sentido, según Mariman, la historia mapuche presenta dos momentos distintos en su desarrollo, existe:

*“una situación de independencia política y expansión territorial, mientras que el segundo se desenvuelve en un escenario completamente adverso para su desarrollo como pueblo, imponiéndose una cultura y destino totalmente distinto al curso histórico que tenían los hechos hasta ese momento.*

---

<sup>116</sup> Trivero Rivera, Op. cit., pág. 39

<sup>117</sup> Santos, Milton. (1996). *De la totalidad al lugar: Sociedad y espacio: la formación social como teoría y como método*. Oikos-tau, S.L., España. Pág. 17-30

*Dominación y dependencia serán los nuevos elementos que cruzarán e identificarán esta nueva etapa.*<sup>118</sup>

Desde la invasión militar chilena al Ngulumapu es que la coexistencia de distintos actores ha aumentado. Mapuche, chilenos, europeos; así como también se acrecentó la diferencia entre ricos y pobres, y se instauró la desigualdad colonial bajo las dicotomías civilización y barbarie. Como resultado de aquello, se da una convivencia de dichos actores en el espacio, los que según el Estado pueden compartir cierta visión cultural<sup>119</sup>, sin embargo, sus intereses les llevan a caminos diferentes en el proceso de construcción del territorio.

#### *b) Comparación de las formaciones socio-espaciales*

Con los antecedentes recopilados durante la investigación procederemos a comprar las formaciones socio-espaciales que se dieron a fines del siglo XIX y en la actualidad en la zona de la Bahía de Corral. La noción de *formación socio-espacial* la entenderemos bajo el prisma de una analogía dialéctica entre las formaciones sociales, comprendidas desde el modo de producción y sus relaciones de producción, y con-desde ello la producción de territorio. De esta manera, se distingue que el sostén de toda formación social son las dinámicas de apropiación territorial, las que implican reconfiguraciones espaciales históricamente situadas. Esta dialéctica entre territorio y formación social es la formación socio-espacial.

Como primer punto, analizaremos el modo de producción que se ha dado en la Bahía de Corral durante el siglo XIX. Es fundamental iniciar destacando las intenciones que tenía el Estado de Chile sobre el territorio. Desde la Ley de Colonización de 1845, la zona de Valdivia resalta dentro de la estrategia militar chilena por ser jurisdicción heredada de la Corona española, a la que se le atribuye la particularidad de ser uno de los focos civilizatorios con los que contaba la nascente República para expandir su circunscripción. Económicamente, tras declarar como motor de desarrollo el libre comercio -Chile basándose en la explotación de materias primas- era una obligación consolidar su mercado interno para poder así entrar de lleno a la mundialización del mercado que se estaba generando bajo el alero de Gran Bretaña. Para la élite criolla era una necesidad contar con más terrenos de los cuales se pudiesen extraer mercancías de bajo costo de producción. Gran ejemplo de aquello es el llamado “repunte” que tiene la producción de trigo a mediados del siglo XIX, la que generalmente se le asociada con la “fiebre de oro de California” y al comercio con Australia, no obstante, de igual importancia es la acumulación originaria que para esas fechas se extiende a la IX región.

---

<sup>118</sup> Mariman, Pablo. (2006). Los mapuche antes de la conquista militar chileno-argentina. --*Escucha, winka--!*: cuatro ensayos de Historia Nacional Mapuche y un epílogo sobre el futuro. LOM ediciones. Pág. 53-127

<sup>119</sup> La llamada cultural del sur de Chile.

Bajo estas dos necesidades que presenta el Estado de Chile, el Puerto de Corral y su planta siderúrgica entran como punto estratégico de ambas exigencias. Por una parte, se recalca la importancia que tiene el puerto al ser el primero y más grande que encuentran las embarcaciones al cruzar desde el Atlántico al Pacífico por el Estrecho de Magallanes, cabe recordar que hasta 1914 éste era el único paso que existía por mar. Por otro lado, y en concreta relación con la necesidad territorial, civilizatoria y económica, Corral se distingue por ser la entrada y salida de las mercancías que tienen por origen y destino a Valdivia, convirtiéndose así en una de las plataformas con las que cuenta el país para conectarse directamente con el mercado internacional. De esta manera, el proyecto de los Altos Hornos a fines de siglo llega, por una parte, a reafirmar la cualidad de Valdivia como uno de los focos civilizatorios chileno-europeo más importantes con los que cuenta la República; mientras que por otro, a intensificar el modo de producción capitalista industrial que para cuando el proyecto es puesto en marcha la industria valdiviana sortea una significativa crisis.

La particularidad que presentan las relaciones sociales de producción es que en esta zona se enrocan las formas de opresión: capitalista, patriarcal y colonial; por lo que dentro de lo que se conocerá como el “sur de Chile” se crean fronteras imaginarias y territoriales entre los sujetos, existen espacios permitidos, y otros a los que sólo se accede en calidad de servidor. La misma comuna de Corral que se configura para aquella época como el puerto de la industria alemana, se moldea según las necesidades de la verdadera urbe de la zona. En Valdivia mismo no se podía construir una fábrica que contase con 400 obreros indígenas, la ciudad se iba a “perder”, se necesitaba cerca pero nunca tanto como para mezclarse con lo “bárbaro”. De este modo, Wazalafken deja de ser una territorialidad comprendida desde y por los modo de producción mapuche-lavkenche (lo que no significa que dejen de habitarlo), sin embargo, bajo la consagración de estas tres formas de dominación, Corral se configura como el patio trasero de Valdivia, donde se deja todo el desecho o lo que no gusta del nuevo modo de producción capitalista que se asienta en el lugar.

En la actualidad, nos podemos percatar que se distinguen dos variaciones peculiares en las transacciones que se realizan en el puerto de Corral, las que como consecuencia han intensificado las relaciones sociales desiguales y discriminatorias en el lugar. Por una parte, existe un radical cambio en el modo de producción en la zona; se pasa de la elaboración manufacturera y especulativa sobre la tierra a la explotación extractivista. La segunda diferencia sustancial, es la variante en la dirección de destino de las mercancías exportadas; a fines del XIX el mercado demandante es la recién unificada Alemania y los Países Bajos, mientras que en la actualidad con quienes se establecen la mayoría de las relaciones económicas es con el bloque euroasiático.

Bajo la economía extractivista, vemos que desde hace algunos años se está generando un nuevo ciclo colonizador, cuya forma de opresión, al igual que el capitalismo, muta con cada crisis. Si para el siglo XIX el liberalismo clásico iba de la mano con el racismo

científico, en la actualidad el neoliberalismo se enroca con el multiculturalismo, cuya lógica actúa sobre la diversidad cultural y su necesidad de reconocerla, siempre y cuando ésta no choque con el modo de producción, y es que, como bien dice Enrique Antileo, “(...) *las resistencias y luchas indígenas han obligado a cambiar las formas de actuar de los gobiernos latinoamericanos, equilibrando sus prácticas entre la contención de los movimientos y el desarrollo de la economía capitalista*<sup>120</sup>”. Según el mismo intelectual, el multiculturalismo “(...) *valora las diferencias del otro en tanto cuerpo cerrado, no histórico, tradicionalizado y folclorizado.*<sup>121</sup>” En este sentido, las políticas estatales apuntan a la mera necesidad de reconocimiento cultural, cuando el colonialismo, la dominación de un pueblo por otro, no solo afecta en este plano, sino que en el destino que el pueblo oprimido quiera darle a su historia, es decir, tener la capacidad de decidir sobre sí mismo.

### ***Reflexiones finales.***

Lamentablemente Corral continúa siendo el patio trasero de Valdivia, los residuos, la contaminación y la pobreza<sup>122</sup> siguen marcando al puerto. Tanto así, que una de las mayores consignas que se levantaron durante las movilizaciones en contra del puerto privado chino, es el que Corral no se convirtiese en una nueva zona de sacrificio.

Dicha preocupación se liga directamente con la actual crisis política y social por la que atraviesa Chile. El desánimo por el deseo de cambio había llegado a tal punto que para algunos la historia se había acabado, o inclusive para otros el neoliberalismo sólo era capaz de producir sujetos depresivos y no revolucionarios. Sin embargo, el nivel de despojo neoliberal que existe en el país llegó a tal extremo que fueron las mismas condiciones materiales las que hicieron una vida insostenible para la mayor parte de la población, produciendo así, en primer instante, legitimar las movilizaciones llevadas a cabo por estudiantes secundarios, y en segundo momento, radicalizar las manifestaciones de todo un pueblo. Desde el año pasado, con la crisis ambiental por la que atraviesa la zona de Ventanas, Quinteros-Puchuncaví, parte de la población de Chile se había movilizó (mayormente en el litoral central y Santiago) en contra de la calidad de vida que estaban recibiendo gracias al modus operandis de las grandes empresas asentadas en la zona, y además, por la falta de respuestas y gestiones por parte del gobierno, es decir, el desamparo de la población por parte del Estado.

---

<sup>120</sup>Antileo, Enrique. (2013). Políticas indígenas, multiculturalismo y el enfoque estatal indígena urbano. *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 17(1), 133-161. Pág. 141

<sup>121</sup>Antileo, E. (2012). Nuevas formas de colonialismo: díaspora mapuche y el discurso de la multiculturalidad. *MA diss.*, Universidad de Chile. Pág. 199

<sup>122</sup> Ver ANEXO N°7

Hoy, las demandas por un mejor vivir se entrelazan directamente con una necesidad de presencia del Estado en el marco legal de funcionamiento de las empresas y un aumento al financiamiento de derechos sociales básicos. Somos conscientes de que la mayor parte de la ciudadanía no exige un fin al capitalismo, pero sí regular el salvajismo con que se caracteriza Chile, y junto a esto entregar garantías de dignidad mínima a la población. Las preguntas por el desenlace de este particular episodio en la historia de Chile son inevitables, la espontaneidad propia de esta revuelta ha generado un mar de posibilidades, tantas como necesidades particulares de cada persona; sin embargo, en el proponer no hay engaño ¿es hora de que Chile entre al progresismo económico o neo-extractivismo, de la manera en que lo plantea Eduardo Gudynas?

La élite hizo oídos sordos al malestar general hasta que le explotó en la cara, a pesar de aquello, sus respuestas siguen siendo insuficientes como para contener las revueltas populares, que han disminuido en radicalidad –si es que se les comprara con la jornada del 18 de octubre- pero que aun así se mantienen y continúan hasta el día de hoy. Sin embargo, a pesar de la limitada agenda social que el gobierno ha planteado, la necesidad que la población manifiesta en cuánto a que el Estado deba hacerse cargo o cubrir más derechos sociales, deberá contemplar un aumento de presupuesto no menor, para lo que la interrogante será: ¿de dónde el Estado captará mayores excedentes para cubrir la agenda social?

## ***Bibliografía:***

### **I. Fuentes primarias:**

#### ***a) Boletines:***

- Anvil. (1904). Boletín minero Número 84 de la Sociedad Nacional de Minería: “La industria del fierro en Chile”. Santiago de Chile.
- Borja, Francisco. (1886). Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril: “Estudio sobre la colonización”. Santiago de Chile.
- Lastarria, Aurelio. (1886). Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril: “La elaboración del fierro en Chile”. Santiago de Chile.
- Sociedad Nacional de Minería. (1904). Boletín minero, Tercera serie, Número 87: “La metalurgia del fierro en Chile”. Santiago de Chile.
- Sociedad Nacional de Minería. (octubre, 1904) Boletín minero, Serie 3, Número 92: “La industria del Fierro en Chile”. Santiago de Chile.
- Sociedad Nacional de Minería. (1904). Boletín minero, Tercera Serie, Número 93: “Actas de la comisión encargada de estudiar la fundacion en el pais de un establecimiento siderúrjico”. Santiago de Chile.
- Vattier, Charles. (1890). Boletín minero de la Sociedad Nacional de Minería, Tomo II, Número 23: “El provenir de la metalurgia del fierro en Chile”. Santiago de Chile.
- Yunge, Guillermo. (1904). Boletín minero Número 86 de la Sociedad Nacional de Minería: “La ayuda o protección directa del Estado en los trabajos mineros”. Santiago de Chile.

#### ***b) Documentos, memorias, Crónicas y testimonios:***

- CEPAL, Naciones Unidas. (2015). América Latina y el Caribe y China: hacia una nueva era de cooperación económica.
- Domeyko, Ignacio, 1802-1889. Memoria sobre la colonización en Chile. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile.
- Pérez Rosales, Vicente. Memoria sobre colonización de la Provincia de Valdivia. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile.
- Pérez Rosales, Vicente: Recuerdos del pasado. Memoria Chilena.
- República Popular de China: Texto íntegro del Documento sobre la política de China hacia Latinoamérica y el Caribe.
- Sarmiento, D.F.; “La Legislación y las Minas (El Mercurio, 1º de Marzo de 1842)” en Obras de D.F. Sarmiento, Tomo X: Legislación y Progresos en Chile;;1896
- Vattier Charles. (1890). El porvenir de la metalurgia del fierro en Chile. Santiago de Chile: Imprenta Nacional.

#### ***c) Documentos gubernamentales:***

- Artículo Primero, Ley 1768. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, 31 de Octubre de 1905.
- BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Informe de la Comisión de Verdad Histórica y Nuevo Trato con los pueblos indígenas. Memoria Chilena.
- Decreto de ley 701. Diario Oficial de la República de Chile. Santiago de Chile, 15 de octubre de 1974.
- Instituto Forestal. (2018). Producción de madera aserrada por región. Ministerio de Agricultura.
- Gobierno de Chile. Ministerio de Obras Públicas. (noviembre, 2009). Infraestructura Portuaria y Costera Chile 2020. Santiago, Chile: Ministerio de Obras Públicas.
- Gobierno de Chile. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2013). Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Chile 2020. Santiago, Chile: Subsecretaría de Transportes.
- Gobierno Regional de Los Ríos. (2016). Delegación forestal de la Provincia de Yunnan visita este martes la región de Los Ríos. 10.12.2019, Gobierno Regional de Los Ríos.
- Ministerio de Obras Públicas. (2015). Informe Final Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral.
- ODEPA. (2018). Informe Regional 2018. Ministerio de Agricultura.
- Mendoza, O. (2017). *La Franja y la Ruta tiene perspectiva de futuro, dice Canciller Heraldo Muñoz*. Ministerio de Relaciones Exteriores. Santiago, Chile. Disponible en: <https://minrel.gob.cl/la-franja-y-la-ruta-tiene-perspectiva-de-futuro-dice-canciller-heraldo/minrel/2017-05-22/102852.html>
- Prospeciva Local de Consultores LTDA. (2015). Informe Final. PLAN DE DESARROLLO, COMO ESTRATEGIA TERRITORIAL PARA PUESTA EN VALOR DEL PASO FRONTERIZO HUA-HUM. Valdivia: Gobierno Regional de Los Ríos.
- Texto íntegro del Documento sobre la política de China hacia Latinoamérica y el Caribe:  
[https://www.usfq.edu.ec/sobre\\_la\\_usfq/servicios/instituto\\_confucio/Documents/libro\\_blanco\\_chino.pdf](https://www.usfq.edu.ec/sobre_la_usfq/servicios/instituto_confucio/Documents/libro_blanco_chino.pdf)

**d) Documentos IIRSA-COSIPLAN:**

- Comité de Coordinación Técnica y Secretaría del Comité de Coordinación Técnica. (2011). IIRSA 10 años después: Sus logros y desafíos. Buenos Aires, Argentina: Secretaría del CCT IIRSA.
- Comité de Coordinación Técnica y Secretaría del Comité de Coordinación Técnica; Banco Interamericano de Desarrollo; Corporación Andina de Fomento; Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata. Plan de acción para la integración de la infraestructura regional en América del Sur. (2000). Reunión de Ministros de Transporte, Telecomunicaciones y Energía de América del Sur.

- Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2012). Eje Del Sur. En Cartera de proyectos UNASUR-COSIPLAN (181-190). Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA.
- Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2017). Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.
- Iniciativa para la integración Sudamericana. (2011). IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos.

## II. Fuentes Secundarias:

### a) Libros y artículos:

- Alfaro, A., L., Urbina Araya, S., & Alvarado Pérez, M. (2017). Asentamientos humanos en torno a los humedales de la ciudad de Valdivia en tiempos prehispánicos e históricos coloniales. *Chungará (Arica)*, 49(3)
- Aliste, E. & Núñez, A. (2015). Las fronteras del discurso geográfico: el tiempo y el espacio en la investigación social. *Chungará (Arica)*, 47(2), 287-301.
- Almonacid Zapata, F. (1995). *Valdivia, 1870-1935 imágenes e historias* (2a. ed.). Santiago: Universidad Austral de Chile, Instituto de Ciencias Históricas.
- Almonacid, F. (2009). El problema de la propiedad de la tierra en el sur de Chile (1850-1930). *Historia (Santiago)*, 42(1).
- Almonacid, F. *La industria valdiviana en su apogeo: 1870-1914*. Universidad Austral de Chile, 2013.
- Álvarez, E. (1943). El problema del fierro en la economía chilena. Editorial Ercilla, Santiago de Chile.
- Antileo, E. (2012). Nuevas formas de colonialismo: diáspora mapuche y el discurso de la multiculturalidad. *MA diss., Universidad de Chile*.
- Antileo, E. (2013). Políticas indígenas, multiculturalismo y el enfoque estatal indígena urbano. *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 17(1), 133-161.
- Bello, A; Nampülkafe. El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas; UCT; Temuco; 2011
- Beltrán, L. M. M. (1995). Historiografía minera de Chile (1870-1996): ensayo bibliográfico. *Dimensión histórica de Chile*, (11), 67-89.
- Bertinat, Pablo, et al. *20 mitos y realidades del fracking*. Editorial El Colectivo, 2014. p. 131-162. Y Svampa, M., & Viale, E. (2015). Maldesarrollo: La Argentina del extractivismo y el despojo (Vol. 3088). Katz editores.
- Bertola, L; Ocampo, J; El Desarrollo Económico de América Latina; FCE; 2013
- Calderón, M.; Díaz, R.; Morales, C.; Mühle, A.; Rodríguez, M.; Rojas, R.; Torres, V.; y Villaseca, J. (2013). *Territorios rurales y neoliberalismo en Chile. Conflictos económicos y sus expresiones políticas en zonas vitivinícolas, forestales e industrias salmoneras*. Cuadernos de Antropología Social, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

- Cariola, C; Sunkel, O.; Un Siglo de Historia Económica de Chile, 1830-1930.
- Carmagnani, Marcello, & Hernández, Silvia. (1998). *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico: El caso chileno (1860-1920)*. Santiago: Dibam.
- Celis, A. E., & Gómez, C. R. (1990). *Historia de la Compañía de Acero del Pacífico SA: Huachipato, consolidación del proceso siderúrgico chileno, 1905-1950*. CAP.
- Comunidad de Historia Mapuche. (2012). *Ta iñ fijke xipa rakizuameluwün. Historia, colonialismo y resistencia desde el país Mapuche*. Ediciones Comunidad de Historia Mapuche. Temuco.
- Cunill, Pedro. (1965). *Geografía de Chile: nuevo texto para la enseñanza secundaria, conforme a programas oficiales*. Editorial Universitaria, SA.
- Cusicanqui, Silvia Rivera, Xavier Albó, and Raúl Barrios. *Violencias (re) encubiertas en Bolivia*. Otramérica, 2012.
- Dillehay, T. D., Ocampo, C., Saavedra, J., Sawakuchi, A. O., Vega, R. M., Pino, M., & Hartmann, G. A. (2015). New archaeological evidence for an early human presence at Monte Verde, Chile. *PloS one*, 10(11), e0141923
- Fetter, Frank Whitson. *La inflación monetaria en Chile*. Universidad de Chile, 1937.
- González, V.; Grez, F.; Cubillos, F. & Pinto, D. (2014). *Dimensión Socioambiental de los conflictos territoriales en Chile*. Editorial Quimantú. Santiago, Chile.
- Guarda, F. (1953). *Historia de valdivia 1552–1952*. Imprenta Cultura, Santiago de Chile.
- Gudynas, Eduardo. Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. *Extractivismo, política y sociedad*, 2009, vol. 187.
- Guerra, D. E., & Skewes, J. C. (2010). Acumulación por desposesión y respuestas locales en el remodelaje de los paisajes estuariales del sur de Chile. *Chungará (Arica)*, 42(2), 451-463.
- Harvey, D. (2005). El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. Buenos Aires: Clacso.
- Harvey, D. (2007). "La geografía de la acumulación capitalista: reconstrucción de la teoría marxiana, capítulo 12 en Espacio del capital." *Hacia una geografía crítica*.
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo* (No. 49). Ediciones Akal.
- Hurtado, C. S. (1952). *Evolución histórica de la industria siderúrgica chilena e ibero-americana*. Universidad de Chile.
- Lara, C. (2009). *La explosión de la crisis global: América Latina y Chile en la encrucijada*. Lom Ediciones. Santiago, Chile.
- Lefebvre, H., & Lorea, I. M. (2013). *La producción del espacio* (pp. 31-50). Madrid: Capitán Swing.
- Lenin, V. I. (2012). *Imperialismo: la fase superior del capitalismo (Serie Great Ideas 20)*. Taurus.
- Marx, K. (2010). El Capital. Vol. 1: El proceso de producción del capital. Capítulo 1: La Mercancía; *Los dos factores de la mercancía: valor de uso y valor (sustancia del valor, magnitud del valor)*. Ed. a cargo de Pedro Scaron. Madrid, España. Siglo XXI.

- Millán, A. (1999). *Historia de la minería del hierro en Chile*. Editorial Universitaria.
- Molina, S., Vega, G. C., Hildalgo, S. J., Torres, V., & Cabrera, F. R. (2015). De IIRSA a COSIPLAN Cambios y continuidades.
- Molina, S., Vega, G. C., Hildalgo, S. J., Linares, D., & Cruz, D. (2018). Inversión pública y Financiamiento chino en América Latina: Megaproyectos, condicionalidades e impactos.
- Navarro, Ximena. "Paisajes arqueológicos y territorialidad en la zona Centro Sur de Chile. Recuento actualizado de la historia prehispánica del área ubicada entre Tirúa y Valdivia." *CUHSO· Cultura-Hombre-Sociedad* 8.1 (2004): 71-86.
- Ortega, L., & Venegas, H. (2005). Expansión productiva y desarrollo tecnológico, Chile: 1850-1932. *Santiago, Editorial Universidad de Santiago*, 117-121.
- Paillal, José Millalén. --*Escucha, winka--! : cuatro ensayos de Historia Nacional Mapuche y un epílogo sobre el futuro*. LOM ediciones, 2006.
- Salazar, G. (2003). *Historia de la acumulación capitalista en Chile*. Lom ediciones.
- Salazar, G. (2000). *Labradores, peones y proletarios*. LOM ediciones.
- Santa Cruz, A. P. (2018). *Chile, un caso de desarrollo frustrado*. Editorial Universitaria de Chile.
- Santos, Milton. (1996). *De la totalidad al lugar: Sociedad y espacio: la formación social como teoría y como método*. Oikos-tau, S.L., España.
- Santos, M. (2004). *Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal*. Convenio Andrés Bello.
- Skewes, J. C. (2001). Reconversiones de otro tiempo: la vernacularización de los Altos Hornos de Corral. *Proposiciones*, 32, 302-321.
- Subiabre, A. y C. Rojas. (1994). *Geografía Física de la Región de Los Lagos*. Universidad Austral de Chile, Valdivia.
- Trivero, A. (2018). Horizonte cultural mapuche. Desde su formación hasta el tiempo actual. 22 de septiembre, 2019, de Ñuke Mapuförlaget
- Uribe Ortega, Graciela. *La Localización De La Actividad Manufacturera En Chile: Estudio De Geografía Industrial*. Santiago: Universidad De Chile, Instituto De Geografía, 1967
- Wallerstein, I. M. (1979). El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVII. *Revista de estudios políticos*, (12), 223-225.
- Zapata, Claudia. (2019). *Crisis del multiculturalismo en América Latina: Conflictividad social y respuestas críticas desde el pensamiento político indígena*. transcript Verlag.

**b) Tesis:**

- López Hualamán, Cárcamo Sirguiado, Universidad de Chile. Departamento de Ciencias Históricas, & Cárcamo Sirguiado, Ulises. (2017). *Capitalismo y colonialismo en la Fütawillimapu: (1845-1894)*. Santiago: Universidad de Chile.

- Maldonado, David; Morales Urra, Universidad Austral de Chile. (2006). *Antecedentes para la construcción de la Historia del territorio Mapuche-L'afken'che en el Norte de la Provincia de Valdivia*. Tesis para optar al grado de licenciado en antropología. Valdivia: Universidad Austral de Chile.
- Marilaf, Rodrigo; Saavedra Peláez (2005). *Territorialidad mapuche Lafquenche en la zona costera de la comuna de Mariquina, provincia de Valdivia, X región: antecedentes etnográficos para reconstrucción del territorio*. Tesis para optar al grado de licenciado en antropología. Valdivia: Universidad Austral de Chile.
- Ruz, Pedro; Ferraro Calderón, Universidad de Chile. (2006). *La historia del proteccionismo en Chile*. Seminario para optar al título de Ingeniero Comercial Mención Económica.

**c) Prensa:**

- Briones, N. y López, C. (2018). *Entregan documentación a Contraloría para que no tome razón de proyecto de puerto en Corral*. 10.12.2019, de Radio Bío-Bío
- Catrilaf, M. y Cortés, C. (2019). *Puerto chino en Corral: ¿destrucción o progreso?* 10.12.2019, de Encuentro.
- Central European Summer Time. (2018) *¿Cuáles son las mayores economías del mundo?* 16.10.2019, de CincoDías.
- De la Fuente, A. (agosto, 2019). *La emisaria china tras los bosques de chilenos*. 28.08.2019, de Revista Capital.
- Equipo de prensa. (dic. 2010). *Apoyan reactivación portuaria en Región de Los Ríos*. 03.12.2010, de Mundo Marítimo.
- Equipo de prensa. (sep. 2018). *Solo falta su aprobación: consorcio chino pretende construir un puerto en Corral*. 12.07.2019, de Noticias Los Ríos
- Villegas O., María José (2012). *Autoridades y empresarios de Los Ríos estrechan lazos con China en visita político-comercial*. 10.12.2019, de Diario El Ranco.