

Valdivia

1842 – 1960



Industrias – Instituciones
Compendio histórico



Valdivia: 1842 – 1960





Valdivia: 1842 – 1960

Índice

I. Colonización

II. Arquitectura

III. Principales empresas

Curtidurías

Cervecerías

Destilerías de alcohol

Astilleros

Compañías de navegación

IV. Principales instituciones

Club de la Unión

Club de Remo

Club de Yates

Bomberos

Asociaciones

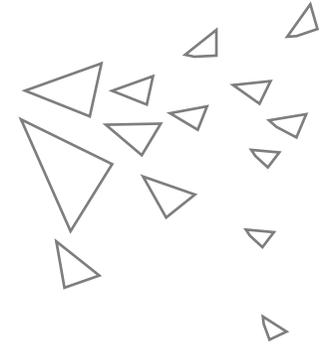
económicas

Bibliografía



Valdivia

Colonización Alemana



“Valdivia, situada a cierta distancia de la costa, en el río Calle - Calle, es una ciudad alemana. En todas partes te encuentras con rostros alemanes y letreros y pancartas en alemán junto a los escritos en español. Hay una gran escuela alemana, una iglesia y varios clubs, grandes fábricas de zapatos y, por supuesto, cervecerías”.

Carl Skottsberg

Botánico sueco y explorador de la Antártica (1880 – 1963)

La colonización alemana iniciada en 1845 en el sur del país se da durante el Gobierno de Manuel Bulnes. Liderada por Bernardo Philippi y Vicente Pérez Rosales, tuvo como principal objetivo colonizar las regiones que hasta ese entonces estaban despobladas y dominadas por el pueblo mapuche, incorporando nuevas tierras en el sur de Chile.

El año 1845 se promulga la Ley de Colonización o Ley de inmigración selectiva, que consideraba que quienes se postulaban como pobladores debían ser católicos y poseer educación media o superior.

Durante la primera etapa de la colonización, comprendida entre 1850 a 1875, llegaron un total de 6952 colonos, los cuales tenían como principales regiones de destino la ribera del Lago Llanquihue y las ciudades de Osorno y Valdivia. A mediados del siglo XIX se inició la llegada de inmigrantes alemanes a la provincia de Valdivia, los que se fueron estableciendo en torno a la ciudad y en las zonas menos habitadas del sur, cerca de Osorno y en el lago Llanquihue. Hasta ese momento, dicha provincia contaba con una pequeña población y llevaba una vida lánguida. Mientras la Araucanía se mantuvo como territorio indígena hasta la década de 1880, el contacto de Valdivia con el resto del país fue fundamentalmente por vía marítima.

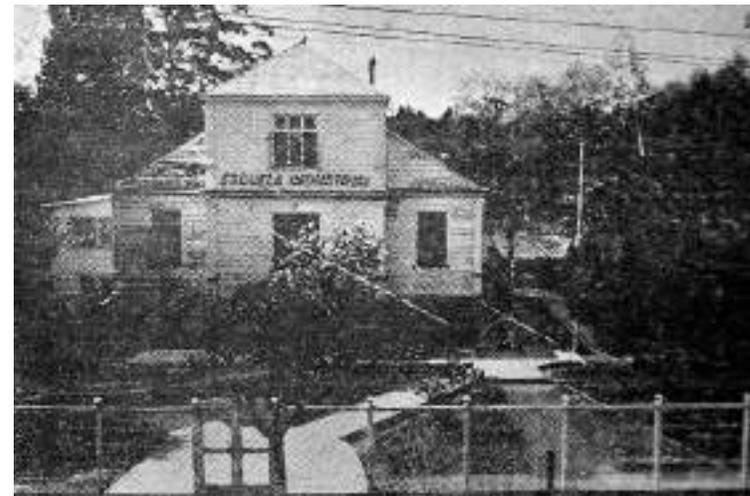


En Valdivia se creó una pequeña industria, que se constituyó en un sector dedicado a la elaboración de cerveza, curtiembres, astilleros y aserraderos, mientras que en el lago Llanquihue y los llanos de Osorno las actividades agropecuarias se desarrollaron en función del abastecimiento de insumos para el enclave valdiviano.

En Puerto Montt prosperó el comercio con Hamburgo, lo que contribuyó al aumento de la demanda para la producción de los colonos alemanes. En los territorios alrededor de Valdivia y entre Osorno y La Unión los colonos se dedicaron esencialmente al comercio.

30 000 colonos entre alemanes y austrohúngaros, más de 6000 familias, provenientes de la Federación Alemana (Deutscher Bund) se asentaron en zonas de Valdivia y Osorno. Los austrohúngaros poblaron Llanquihue mientras que los alemanes, la zona de Valdivia.

Entre las razones que llevaron a los colonos a emigrar destacan el fracaso de la revolución de 1848 - 49, que tuvo como fin la unificación de la nación alemana bajo el rey de Prusia y la imposición del liberalismo. Asimismo, motivos económicos, ya que las malas cosechas arruinaron a muchos campesinos y la incipiente industrialización llevó a masivos desplazamientos hacia las ciudades.



Registro de barcos con colonos alemanes: 1846 a 1857

1846

Bergantín Catalina

1848

Velero Grabrook

1849

Buque Middleton

Buque Sara

1850

Buque Alfred

Buque St. PaulI

Bergantín Hermann

1851

Bergantín Herman

Buque Adolph

Buque Victoria

1852

Buque Susana

1853

Meteoro

1857

Velero Reihersteg



Arquitectura

Las construcciones cercanas al siglo XIX en las ciudades del sur tienen sistemas constructivos en base a técnicas que trajeron los colonos alemanes, las que adaptaron utilizando como materia prima la madera nativa.

Eso significó que el tipo de madera generara espacios muy amplios, como las logias, donde se encontraban la cocina y los comedores, y la implementación de sótanos, que permitían que las casas tuvieran cierta independencia con el suelo.

El roble y el pellín fueron las maderas más utilizadas, pero recubiertas con otros materiales, lo que permitió que la materia prima estuviese protegida en su interior con estabilidad de temperatura, fomentando esa elasticidad característica de las maderas nativas que no tiene ningún otro material.

Circuito Patrimonial Arquitectónico

Entre los campus universitarios y el eje Yungay - General Lagos se cuentan alrededor de 14 inmuebles con valor patrimonial e histórico, los cuales relevan una identidad sociocultural desde 1860 hasta el siglo XX.



Casa Schüller – Actual Museo de la Exploración R. A. Philippi

La arquitectura de tradición alemana o centroeuropea muestra su evolución y diferentes tipologías, así como la relación de la ciudad con el río y con los caminos que la comunicaban con localidades vecinas.

Integran el Circuito Patrimonial Arquitectónico las casas Martens Hoffmann, Kaheni, ex Correo De Valdivia, Hoffmann Deppe, Noelke Pausenberger, Pausenberger, Ehrenfeld, Commentz Hoffmann, Monge Anwandter y Residencia Von Stillfried.



Casa Anwandter, actual sede del Museo Histórico y Antropológico Maurice van de Maele

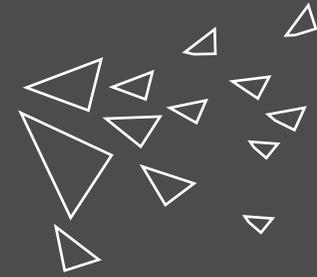
Casa Prochelle I – Actual sede de la Corporación Cultural Municipal (CCM)

Casa Hoffmann Hubach - Fue construida en 1915 para Eduardo Hoffmann Thater. Actualmente pertenece a la Universidad San Sebastián.





Principales empresas



En 1862 se establece una línea de cabotaje marítimo entre los puertos de Valdivia y Valparaíso.

En 1872 se realiza la apertura de una línea de tráfico marítimo regular entre Valdivia y Hamburgo servida por la línea alemana Kosmos.

Influencia alemana

La mayoría de las industrias se ubicaba en la ribera de los ríos para facilitar el tráfico de insumos y productos.



Curtidurías

“El lingue es un árbol que se cría en inmensos bosques de la zona austral, encontrando que tenía la materia tánica en tal cantidad y abundancia que llegaba a constituir una riqueza enorme para la Industria de la curtiduría”.

Pinto.

Los, aplicaban el concepto de productividcolonos alemanes introdujeron en Chile la técnica del aprovechamiento de la corteza del lingue como material de tratamiento para la fabricación de cueros de buena calidad.

Las curtidurías fundadas por los valdiviano-alemanes estaban organizadas como fábricas, es decir, como empresas modernas, que disponían de maquinaria movida por vapor y electricidad, que pagaban salarios en efectivo y que, en al menos un caso ad en este ámbito.

En 1880 ya se habían fundado ocho curtidurías en la ciudad y sus alrededores. En 1900 había 29 curtidurías, siendo las más grandes empleadoras de toda la región, dándose el período de mayor auge exportador hacia Alemania, alcanzándose en 1905 una producción de 2.100 toneladas anuales promedio.

Los fabricantes de cuero de Valdivia agregan entonces a la tradicional exportación de materias primas la exportación de productos semielaborados, dando como resultado que entre 1890 y 1903 la suela de zapato se ubicara en el cuarto lugar entre los productos más exportados desde Chile, detrás del salitre, el trigo y el cobre. Las materias primas estaban en constante alza, lo que implicó un aumento de un 200 % para los cueros y de un 125 % para la corteza de lingue. Estos drásticos cambios dieron como resultado que en 1910 quedaran pocas curtidurías funcionando, entre las cuales se contaban la de los Rudloff y la de los hermanos Schüler.



Lingue (Persea lingue)

Curtiduría Shülke

1851

Hermann Schülke fundó la primera curtiembre alemana en la zona.

1860

Eduard Prochelle entró como socio y administrador de la curtiduría, que pasó a denominarse Schülke & Cía.

1878

La firma fue transformada en una sociedad anónima cerrada, llamada "Compañía Indus", que en 1894 consumía 15.000 quintales métricos de cascara de lingue, contando con 50 empleados y una producción anual que ascendía a 10.000 cueros de suela, que en parte importante era exportada hacia Alemania.

1879

Luis y José Rudloff asumieron la dirección de la empresa, que pasa a llamarse "Cristiano Rudloff e Hijos"

En 1890 ya exportaban calzado hacia Bolivia.

En 1910 fabricaban diariamente 700 pares de zapatos

En 1914 la curtiduría registró una producción de 16.000 unidades de suela.

Curtiduría Schüler

En 1878 Jorge y Santiago Schüler fundaron una curtiduría, una faenadora de animales, una fábrica de cecinas, una destilería de alcoholes y dos pequeñas fábricas de jabón y de velas, respectivamente, que en conjunto daban empleo a 60 personas.

La curtiduría se vuelve el eje central de la producción. Contaba con máquinas de vapor y elaboraba cerca de 4.000 unidades de suela de cuero al año con un consumo anual de cáscara de lingue que ascendía a los 4.000 quintales métricos. Prácticamente la totalidad de la producción era enviada al mercado alemán.

Gran parte de los animales, cuyos cueros eran elaborados en la curtiduría, eran primero criados en un fundo que los hermanos Schüler poseían en las cercanías de la ciudad. A continuación, eran faenados en su propio matadero, en donde se separaban los cueros para la curtiduría, la carne para la fábrica de cecinas y la grasa para la fabricación de jabón y velas. Lo interesante de este caso radica en que los hermanos Schüler lograron estructurar un sistema de

producción que, además de eficiente, integraba actividades productivas del ámbito primario y secundario, lo que hacia los años 70 del siglo XIX era bastante poco usual en el país.



Cervecerías

"Fué don Carlos Anwandter el primer fabricante de cerveza en el país: (...) a su sombra se ha desarrollado en el país el cultivo del oblon (lúpulo) i la cebada".

Crónica. Don Carlos Anwandter.

En 1894 existían las fábricas de cerveza "Roepke e Hijos", "Hoene & Eimbecke" y "Conrado Hafner".

En 1899, ya se destacaba el aporte de la Cervecería Anwandter a la agricultura nacional mediante el cultivo del lúpulo y la cebada.



Cervecería Anwandter.
Foto: Museo Histórico y Antropológico Mauricio Van de Maele



Cervecería Anwandter

1851



Karl Anwandter Fick (1801-1889) crea la Cervecería Anwandter.

1858



Karl Anwandter le entrega a sus hijos Germán y Ricardo, que ya contaban con la patente de maestros cerveceros del reino de Baviera, el manejo de la empresa.

1883



La Cervecería Anwandter dominaba la mitad del mercado nacional

1912 - 1914



Un incendio destruyó en 1912 parte importante de las instalaciones de la cervecería, lo que produjo la paralización de la fábrica por un tiempo prolongado.

1916



La familia Anwandter vende un paquete mayoritario de acciones a la Compañía Cervecerías Unidas (CCU), de Santiago.

Destilerías de alcohol

Este rubro surge de manera formal en 1860 con la fundación de la destilería de propiedad de Albert Thater. En 1894 el establecimiento funciona organizado como una fábrica, disponiendo de maquinaria de vapor y de modernos instrumentos de producción.

En 1880 las destilerías de Valdivia tenían una participación de mercado, a nivel nacional, equivalente a un tercio del total. En 1893 alcanzaba los 2,5 millones de litros. En 1881 la cantidad de alcohol enviado a los mercados del centro y del norte del país alcanzó los 321.000 litros. A comienzos del siglo XX había en la provincia 23 destilerías.

Efectos sobre la economía local

Las destilerías se convirtieron en importantes compradoras de granos -especialmente de trigo- en la región. Sentaron las bases para la crianza a gran escala de cerdos y para la instalación de fábricas de cecinas, por lo que a principios del s XX, en cada destilería de Valdivia se criaban, en promedio, 650 cerdos al año.

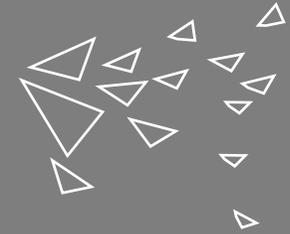
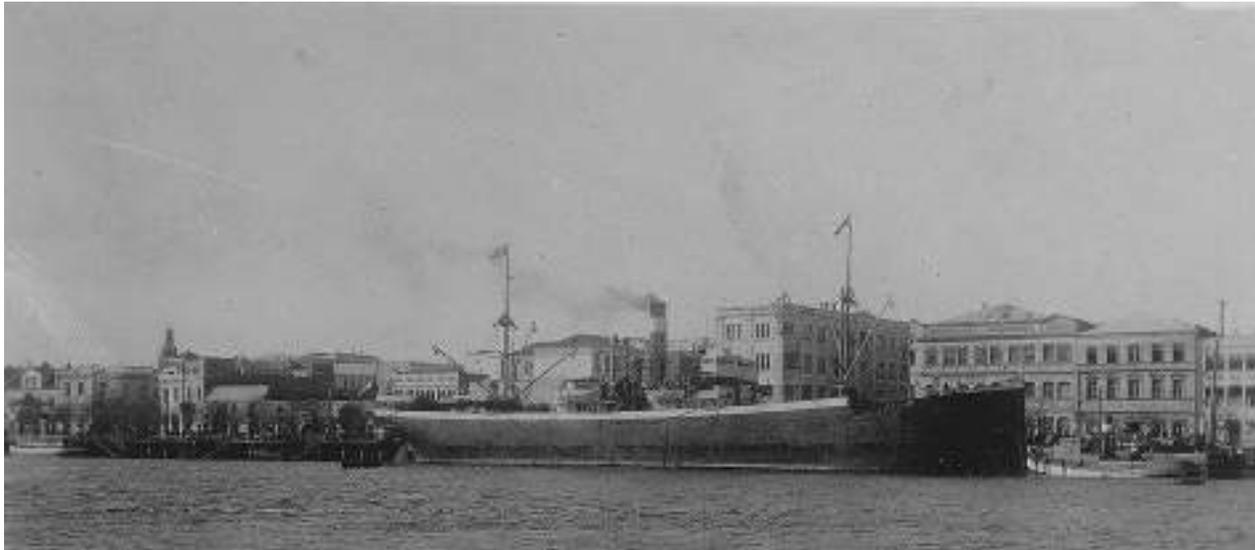
"Ley de Alcoholes"

En 1902 el Congreso Nacional aprobó la denominada "Ley de Alcoholes", cuerpo legal patrocinado por los vitivinicultores de Chile central.

Esto implicó que de las 23 destilerías que funcionaban en la provincia de Valdivia hacia el cambio de siglo, solo quedaran cuatro en actividad en 1910, ya que elevó el valor de los impuestos.

"Estimada buena o mala la ley para los intereses de los destiladores de granos, no habría reforma alguna porque la ley se ha hecho para nosotros".

El Correo de Valdivia. 1903.



Astilleros

"En el país existen ya astilleros armadores de buques mercantes que han entregado con éxito al mar varias de las naves de nuestra marina de comercio. Los principales están en Valdivia".

L. Galdames, Geografía económica de Chile. 1911

Astilleros

Los nuevos colonos, al igual que como antes habían hecho mapuches y españoles, aprovecharían en Valdivia las particulares condiciones de las vías fluviales para facilitar las variadas actividades productivas y comerciales.

Para esta nueva población será fundamental la conectividad fluvial puesto que para dicha época la línea férrea aún no sobrepasaba la frontera del Biobío. Por lo tanto, el río era el escenario para el desarrollo industrial de la ciudad.

Liewald, 2012.

Como gran parte de los colonos poseía tierras y cultivos en los alrededores de la ciudad, fue lógico aprovechar las vías fluviales para facilitar el transporte de las materias primas y productos que cultivaban y comercializaban alrededor de una creciente actividad económica y productiva. Para ello se necesitarían numerosas embarcaciones, algunas de las cuales fueron inicialmente importadas directamente de Europa, pero prontamente se construirían varios astilleros, tanto en Valdivia como en sus alrededores.

Para el año 1909 cuatro astilleros daban trabajo a 373 operarios, contando con modernos equipos en sus instalaciones. En 1914, el estallido de la Primera Guerra Mundial y la crisis económica nacional paralizó la expansión de los astilleros valdivianos, bloqueándose la importación de maquinarias y repuestos traídos desde Europa, que representaban casi el 60% de los materiales utilizados.

En 1883 la actividad industrial de la ciudad había alcanzado un desarrollo significativo y el número de embarcaciones que arribaron al puerto de Corral ascendió a 302, empleando en 1909 a 373 operarios. La Primera Guerra mundial paraliza su crecimiento, al impedir el arribo de maquinarias y repuestos.

La interpelación entre las diversas ramas de la industria productiva, incluso en una misma empresa: la de carnes saladas y cecinas, para abastecer el mercado de las salitreras del norte, determina que las asociadas a ese rubro, con el objeto de reducir gastos de transporte, concluyan armando empresas navieras, las que finalmente resultan mas importantes que la industria inicial. Guarda. 2011.



Vapor "Rupanco". Construido en 1895 en Kiel.
638 TRG Prochelle & Cía., Valdivia.

La fotografía muestra al buque frente al astillero en Kiel, aún en el período de terminación y avituallamiento.

Muchas de estas empresas se orientaron a la construcción de embarcaciones mayores, otras dieron vida a la tradición del velerismo. Entre estas destacan los astilleros de Stolzenbach y Boekemeyer, a los que se sumó Ahrens, que apoyados por los maestros de ribera fueron dando vida a la mayoría de aquellas naves que comenzaron a surcar las aguas del río. Liewald, 2012..

Schooner de 4 palos "Condor". Construido en 1919 en Valdivia.
776 TRG Roepke & Co., Valdivia



Astilleros

1870



Astilleros Oettinger

Cristóbal, Godofredo y Cristiano Oettinger fundan su astillero en 1870, explotando los vapores Angamos, Miraflores, Elena, Valdivia y Arica, a los que luego agregan el Pisagua, el Tacna y el Elisa, un dique flotante para la carena y varios lanchones de remolques, de 120 toneladas cada uno. Entrega en 1904 el vapor Iris y la goleta Neptuno, de 142 toneladas, para servicio en el Perú, y en 1918, el Magdalena, de tres palos y 45 metros de eslora.

1880



Armadores Scheihing Hnos.

Cristiano Scheihing monopoliza la navegación del río Cruces, negociando además en maderas y animales provenientes de su fundo Corcovado. Emilio Scheihing posee otra flota de vapores y lanchones, incluido el San Pedro, con ruedas, capaz de remontar el río de igual nombre. Gustavo Scheihing conserva el astillero y una flota de lanchas, mientras que Adolfo Scheihing junto con Enrique Boekemeyer explotan desde 1901 un aserradero en Las Ánimas.

1908



Astilleros Schüller y Cía.

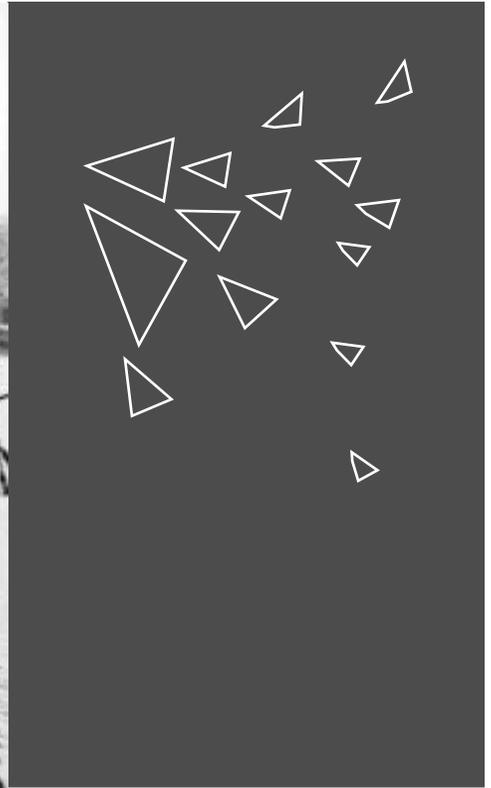
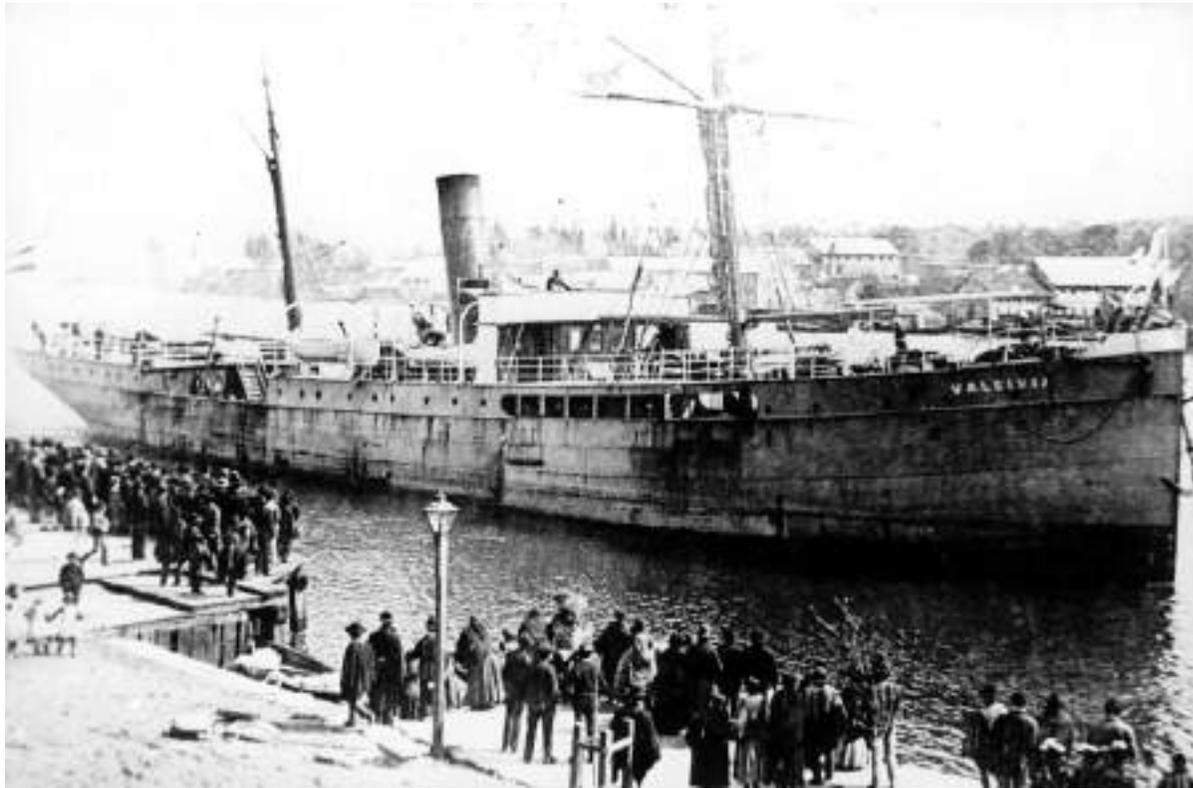
El astillero de Esteban Schüller -más tarde Schüller y Cía.- se funda en 1908, sembrando de embarcaciones los canales y lagos del sur; en 1910 construye la draga que proporciona los áridos para la construcción de calles, malecones y edificios después del gran incendio de 1909. También son suyos los barcos de pasajeros Estefanía y Orión, empleados en el servicio a Corral, y el Camilo Henríquez, el más grande construido hasta ese momento en Chile, de 450 toneladas.

1912



Astilleros Behrens S. A.

Creado en 1906 por Alberto Behrens, mecánico, quien instaló una pequeña fundición destinada especialmente a la fabricación de herraduras para el mercado local, creando en 1906 el Astillero Behrens S. A. En 1912 este astillero había construido un total de 180 embarcaciones de distinto tipo, varias en servicio en El Callao, Antofagasta, Valparaíso y Talcahuano. En 1905 bota el escapavía Valdivia, de la Armada, construyéndose 12 años después otras 12 unidades encargadas por el Gobierno. En 1970 se transforma en Industrias Metal Mecánicas Reunidas, Immar, extinguiéndose.



Compañías de navegación

Naviera Haverbeck & Skalweit

“Diez años hacía que habíamos visitado por última vez Valdivia, y desde esa época es notabilísimo el progreso alcanzado por la ciudad. En parte, puede decirse, que se ha transformado. El desarrollo de las industrias, el movimiento comercial han seguido el mismo progresivo impulso. Refléjase fielmente ese movimiento en el servicio fluvial del transporte de pasajeros y mercadería. Pues bien, recorren hoy día el río treinta y cinco vaporcitos, número casi doble al que existía en aquella época de nuestra última visita (...). Por todas partes en la ciudad se nota ese bienestar, esa holgura propia de los pueblos en que las industrias florecen ai amparo de la diaria, paciente labor y de la honradez de procederes. Trabajo, economía, buena fé, he ahí el secreto de la prosperidad de Valdivia, he ahí el secreto de la fuerza expansiva de la civilización alemana”.

Testimonio de empresarios alemanes. Valdivia, año 1900.

A principios del siglo XX la naviera poseía barcos que realizaban navegación de cabotaje* de Arica a Punta Arenas. Por lo menos una vez al mes había dos o tres barcos en



Antiguas dependencias de Naviera Haverbeck & Skalweit, hoy Hotel Naguilán

Valdivia y por lo menos un barco extranjero en invierno, principalmente alemanes, suecos o ingleses.

Haverbeck creó en Valdivia una próspera empresa, que llegaría a ser una de las más importantes del país. Fundó una curtiembre y una fábrica de cecinas y compró propiedades agrícolas, dedicándose a la explotación maderera de sus extensas posesiones, en los fundos Allipén, Naguilán, San Juan y Tornagaleones.

Con el fin de vender la madera y los otros productos de sus tierras en el resto del país, y compró dos veleros: el Libertad y Canelos.

En un comienzo se dedicó principalmente al transporte de durmientes para los ferrocarriles y las minas del norte, pero con el tiempo fue ampliando sus actividades y extendió el servicio de cabotaje a todos los puertos del litoral..

En 1872, asociado con Federico Geywitz, Alberto Haverbeck comienza la construcción de embarcaciones de diferente tamaño, respondiendo a la creciente demanda de cecinas en el norte, zona a la que sus veleros de tres palos, el Canelos, el Mino y el Tinto, llevan durmientes y tablas para la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz; trayendo de vuelta sal, cal y guano, entre otros productos.

La empresa agrícola y naviera cambió su razón social a Haverbeck e Hijos y luego a Haverbeck & Skalweit, creciendo rápidamente. En 1932 se convierte en Sociedad Naviera Haverbeck & Skalweit S. A., y el año 1936 Martín Skalweit Herter (sobrino de Rodolfo Skalweit) asume las funciones administrativas de la compañía.

El año 1959 la naviera contaba con una flota de siete barcos, instalando para la reparación y mantención de las embarcaciones, una maestranza que estaba en condiciones de atender embarcaciones de cualquier envergadura.

Vapor Tornagaleones

En _____

PETROLEO CALDERA

Existencia anterior..... tons.

Consumo durante 24 horas..... tons.

Existencia a las 12 hrs..... tons.

PETROLEO DIESEL

Existencia anterior..... lts.

Consumo durante 24 horas..... lts.

Existencia a las 12 hrs..... lts.

AGUA

Existencia anterior..... tons.

Consumo durante 24 horas..... tons.

Existencia a las 12 hrs..... tons.

(Fecha)..... de..... de 195...

1er Ingeniero

Vapor Alberto Haverbeck

En _____

CARBON

Existencia anterior..... tons.

Consumo durante 24 horas..... tons.

Existencia a las 12 hrs..... tons.

AGUA

Existencia anterior..... tons.

Consumo durante 24 horas..... tons.

Existencia a las 12 hrs..... tons.

(Fecha)..... de..... de 195...

1er Ingeniero

Recibos originales de la empresa naviera para sus diferentes embarcaciones

Barcos que desaparecen

Para los valdivianos que nos trasladamos alguna vez por barco hacia Niebla y Corral, cuando aún no existía el camino que une este balneario, existían barcos que, desde la época de esplendor de Valdivia, aún se mantenían en servicio.

Hacia 1910 la empresa de los señores Oettinger Hnos., que posteriormente derivó en “Transportes Fluviales” por su asociación con la firma Roepke y Cia., eran dueños de los barcos de pasajeros “Arica” y “Pisagua”, todos ellos desaparecidos o convertidos en faluchos. Recordamos nombres de remolcadores de esta empresa, como el “Iris”, el “Tacna” y el “Santiago”, este último vendido en San Antonio para faenas de la empresa en la construcción del puerto artificial. Más tarde la misma empresa encargó al astillero de don Carlos Bartsch la construcción de un remolcador con casco de acero, que se bautizó como “Loa” y que existió hasta hace poco con otro nombre. Existían en esa época dos lugares de partida de los barcos que realizaban tareas de remolque, ya sea río abajo (Corral), desde el muelle Schuster; y los barcos

de pasajeros que lo hacían río arriba (Río Cruces), que tenían su salida frente a la calle Janequeo (Playa Ancha). Ahí se podían ver algunos veteranos como el “San Antonio”, el “Venus”, el “Saturno”, el “Mercurio” y el “Orión” que aún navega con ese nombre y presta servicios al turismo fluvial.

Todos estos barcos eran de un andar muy pausado y lento y daban acceso a los predios agrícolas ubicados a lo largo de la extensa red fluvial del Río Cruces, alcanzando hasta Putabla (cerca de Máfil), o hasta algo más allá del actual Fuerte “San Luis de Alba” y también en afluentes como el río Pichoy. Hay que recordar que en esos años toda esta zona no tenía acceso terrestre, generando por tanto un tráfico fluvial de pasajeros y de productos e insumos agrícolas de cierta importancia.

Más hacia el centro se encontraban las oficinas, bodegas y muelle de la firma Roepke y Cía., dónde amarraban sus lanchas y remolcadores, el muy eficiente “Águila” y el “Arno”, que por el tamaño de su cabina se prestaba para hacer excursiones ocasionales.

En la época de principios del siglo pasado, cumplido el Centenario y hasta el fin de la Primera Guerra Mundial, la Cia. Sudamericana de Vapores tenía en Valdivia y a su disposición cinco barcos de cabotaje menor, que hacían el servicio hacia destinos cercanos, como el río Imperial y el Río Bueno.

Muchos de estos barcos se perdieron al incursionar por las barras de estos ríos o bien dejaron de prestar servicios cuando Trumao, junto al Río Bueno, y Carahue, en el Imperial, tuvieron acceso por ferrocarril. Recordamos el nombre de otros barcos, como el “Malleco”, el “Tomé” y el “Tirúa” que permanecieron por muchos años en nuestra zona.

Partían de aquí con productos locales y traían carga, especialmente azúcar, desde Penco. También se recuerdan las maniobras de atraque y embarque del vapor “Carahue”, que hacía el trayecto hacia Puerto Saavedra, trayendo harina desde el molino Valck de Carahue.

El desarrollo alcanzado por los constructores de barcos de la época, como don Esteban Schuller, por allá en 1914, con orgullo entrega barcos construidos



íntegramente en esta ciudad, incluyendo la fabricación de calderas y máquinas de vapor, existiendo una tradición que se mantuvo por muchos años.

Bernardo Hantelmann Zander
1900-1981

Suc. Gustavo Scheithing, Adolfo Scheithing, Kunstmann & Manns,
Emilio Scheithing, Suc. Nicanor Carrasola, Bartolo Miranda

Tarifa de Fletes y Pasajes Fluviales

en Cayshanc, Pisco, San Antonio, Patacaba, Calle-Calle, y Caymasaya

Origen	Destino	Clase	Unidad	Valor
Acra a Arequipa, paja	1.50			
Acra a Arequipa, trigo	1.80			
Acra a Arequipa, maíz	1.20			
Acra a Arequipa, cebada	1.50			
Acra a Arequipa, arroz	1.80			
Acra a Arequipa, azúcar	2.50			
Acra a Arequipa, café	3.00			
Acra a Arequipa, cacao	3.50			
Acra a Arequipa, lana	4.00			
Acra a Arequipa, algodón	4.50			
Acra a Arequipa, otros	5.00			
Acra a Arequipa, otros	5.50			
Acra a Arequipa, otros	6.00			
Acra a Arequipa, otros	6.50			
Acra a Arequipa, otros	7.00			
Acra a Arequipa, otros	7.50			
Acra a Arequipa, otros	8.00			
Acra a Arequipa, otros	8.50			
Acra a Arequipa, otros	9.00			
Acra a Arequipa, otros	9.50			
Acra a Arequipa, otros	10.00			
Acra a Arequipa, otros	10.50			
Acra a Arequipa, otros	11.00			
Acra a Arequipa, otros	11.50			
Acra a Arequipa, otros	12.00			
Acra a Arequipa, otros	12.50			
Acra a Arequipa, otros	13.00			
Acra a Arequipa, otros	13.50			
Acra a Arequipa, otros	14.00			
Acra a Arequipa, otros	14.50			
Acra a Arequipa, otros	15.00			
Acra a Arequipa, otros	15.50			
Acra a Arequipa, otros	16.00			
Acra a Arequipa, otros	16.50			
Acra a Arequipa, otros	17.00			
Acra a Arequipa, otros	17.50			
Acra a Arequipa, otros	18.00			
Acra a Arequipa, otros	18.50			
Acra a Arequipa, otros	19.00			
Acra a Arequipa, otros	19.50			
Acra a Arequipa, otros	20.00			
Acra a Arequipa, otros	20.50			
Acra a Arequipa, otros	21.00			
Acra a Arequipa, otros	21.50			
Acra a Arequipa, otros	22.00			
Acra a Arequipa, otros	22.50			
Acra a Arequipa, otros	23.00			
Acra a Arequipa, otros	23.50			
Acra a Arequipa, otros	24.00			
Acra a Arequipa, otros	24.50			
Acra a Arequipa, otros	25.00			
Acra a Arequipa, otros	25.50			
Acra a Arequipa, otros	26.00			
Acra a Arequipa, otros	26.50			
Acra a Arequipa, otros	27.00			
Acra a Arequipa, otros	27.50			
Acra a Arequipa, otros	28.00			
Acra a Arequipa, otros	28.50			
Acra a Arequipa, otros	29.00			
Acra a Arequipa, otros	29.50			
Acra a Arequipa, otros	30.00			
Acra a Arequipa, otros	30.50			
Acra a Arequipa, otros	31.00			
Acra a Arequipa, otros	31.50			
Acra a Arequipa, otros	32.00			
Acra a Arequipa, otros	32.50			
Acra a Arequipa, otros	33.00			
Acra a Arequipa, otros	33.50			
Acra a Arequipa, otros	34.00			
Acra a Arequipa, otros	34.50			
Acra a Arequipa, otros	35.00			
Acra a Arequipa, otros	35.50			
Acra a Arequipa, otros	36.00			
Acra a Arequipa, otros	36.50			
Acra a Arequipa, otros	37.00			
Acra a Arequipa, otros	37.50			
Acra a Arequipa, otros	38.00			
Acra a Arequipa, otros	38.50			
Acra a Arequipa, otros	39.00			
Acra a Arequipa, otros	39.50			
Acra a Arequipa, otros	40.00			
Acra a Arequipa, otros	40.50			
Acra a Arequipa, otros	41.00			
Acra a Arequipa, otros	41.50			
Acra a Arequipa, otros	42.00			
Acra a Arequipa, otros	42.50			
Acra a Arequipa, otros	43.00			
Acra a Arequipa, otros	43.50			
Acra a Arequipa, otros	44.00			
Acra a Arequipa, otros	44.50			
Acra a Arequipa, otros	45.00			
Acra a Arequipa, otros	45.50			
Acra a Arequipa, otros	46.00			
Acra a Arequipa, otros	46.50			
Acra a Arequipa, otros	47.00			
Acra a Arequipa, otros	47.50			
Acra a Arequipa, otros	48.00			
Acra a Arequipa, otros	48.50			
Acra a Arequipa, otros	49.00			
Acra a Arequipa, otros	49.50			
Acra a Arequipa, otros	50.00			

La presente Tarifa anula todas las anteriores.

Los precios en esta tarifa se refieren a los precios en Arequipa y no a los precios en otros puertos. Los precios en esta tarifa se refieren a los precios en Arequipa y no a los precios en otros puertos.

P A S A J E S

Destino	Clase	Unidad	Valor
Acra a Arequipa	1.º	1.º	1.50
Acra a Arequipa	2.º	1.º	1.20
Acra a Arequipa	3.º	1.º	1.00
Acra a Arequipa	4.º	1.º	0.80
Acra a Arequipa	5.º	1.º	0.60
Acra a Arequipa	6.º	1.º	0.40
Acra a Arequipa	7.º	1.º	0.30
Acra a Arequipa	8.º	1.º	0.20
Acra a Arequipa	9.º	1.º	0.10
Acra a Arequipa	10.º	1.º	0.05

Itinerario de Vapores

Origen	Destino	Clase	Unidad	Valor
Acra a Arequipa	1.º	1.º	1.50	
Acra a Arequipa	2.º	1.º	1.20	
Acra a Arequipa	3.º	1.º	1.00	
Acra a Arequipa	4.º	1.º	0.80	
Acra a Arequipa	5.º	1.º	0.60	
Acra a Arequipa	6.º	1.º	0.40	
Acra a Arequipa	7.º	1.º	0.30	
Acra a Arequipa	8.º	1.º	0.20	
Acra a Arequipa	9.º	1.º	0.10	
Acra a Arequipa	10.º	1.º	0.05	

Valdivia, Junio 1.º de 1928.

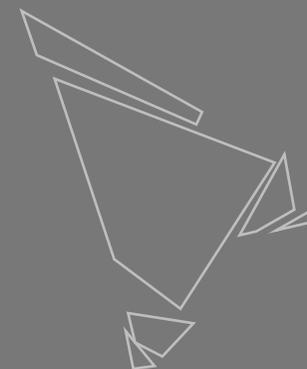
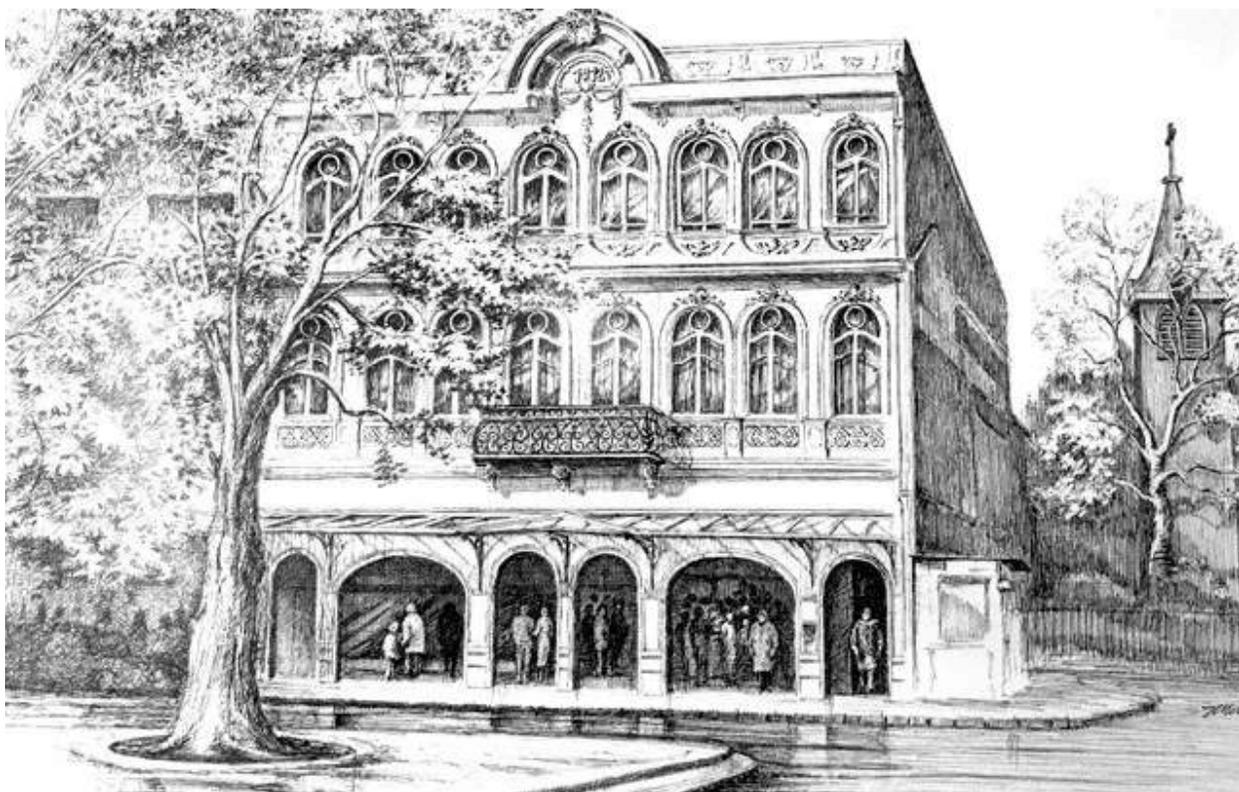
Emilio Scheithing, Adolfo Scheithing, Kunstmann & Manns, Emilio Scheithing, Suc. Nicanor Carrasola, Bartolo Miranda

Asociación de Armadores de Valdivia



Esta Sociedad Anónima cerrada fue fundada en 1876. Sus accionistas eran los principales industriales germanos de la ciudad: Albert Thater (17 acciones). Otto Anwandter (3 acciones). Ricardo Anwandter (6 acciones). Firma "Hermanos Anwandter" (6 acciones). Jorge Schüler (2 acciones). Firma Rudloff e Hijos (1 acción).

De la creación de esta Asociación se desprende que los empresarios alemanes organizaban individual y familiarmente sus empresas y tenían la capacidad de asociarse económicamente en torno a una compañía que servía a sus intereses comerciales.



Principales
instituciones

Valdivia

Club Alemán

Hoy Club de la Unión, fue fundado en 1853 por Karl Anwandter con el fin de unir a la colonia de alemanes residentes en Valdivia y ofrecer a sus miembros y a la comunidad valdiviana variadas entretenimientos culturales, artísticas y culinarias.

Estableció su sede de reuniones primero en un local en calle Independencia, entre San Carlos y Arauco, propiedad en la cual posteriormente funcionará el Hotel Saelzer. En 1868 adquieren un terreno en Chacabuco 21, esquina Caupolicán, donde construyen su sede. Esta fue inaugurada en 1871 y ampliada con el correr de los años. Contaba con amplias dependencias, incluyendo comedores, sala de baile, sala de billar, salón para juegos de naipes, sala de eventos con escenario para el montaje de obras de teatro y coro, cancha de palitroque y una gran biblioteca con más de tres mil tomos.

El Club cobijó también a los miembros del Club Alemán “Unión”, fundado el 1 de noviembre de 1880 por un grupo de artesanos alemanes, entre los que se encontraban zapateros, albañiles, hojalateros, herreros y carpinteros, después de que estos perdieran su sede por segunda vez en el gran incendio del 13 de diciembre de 1909, que durante tres días arrasó con veinte cuadras el centro de la ciudad,



destruyendo no solo los edificios municipales sino también gran parte de las construcciones, tiendas y negocios pertenecientes a las familias chileno-alemanas, pudiendo inaugurar sus nuevas dependencias años después, el 4 de febrero de 1914, en la antigua calle Lorca.

En 1922 el Club concreta la compra de una propiedad frente a la plaza. Adquiere el edificio de tres pisos de Félix Cortés y el terreno colindante de la sucesión Ribbeck, donde se ubica hasta hoy. Se inicia la remodelación y construcción, inaugurándose en junio de 1924 la nueva cancha de palitroque y en agosto del mismo año el bar.

El Club se convierte en el centro de los campeonatos de palitroque y cacho y en lugar preferido del valdiviano para realizar cenas de gala, casamientos y fiestas en general. Fueron los años dorados para el Club Alemán “Unión”, que llegó a tener 350 socios y cobijaba a las instituciones que había perdido el Club Alemán.

Club de Remo

Ruder Club Phoenix: 1880 - Ruder Club Valdivia:
1887

Club Arturo Prat: 1888 - Sargento Aldea: 1894
Germania: 1898 - Centenario: 1910

Club vialidad - Club UACH

1887: se funda el Ruder Club Valdivia, con Alberto Stegmaier como primer presidente, Enrique Valck como segundo y Godofredo Oettinger como director.

1880: se funda el Ruder Club Phoenix. Años después se fusiona con el “Ruder Club Valdivia” y posteriormente con el “Club Gimnástico Alemán”, dando origen a la corporación que se conserva hasta hoy como “Club Deportivo Phoenix – Valdivia”. Su primera embarcación fue el “Schwalbe”, construido en Alemania. Posteriormente Godofredo Oettinger construye en su astillero las embarcaciones “Hamingo” y “Adler”, y Emilio Ribbeck construyó el “Ibis” y el “Falke”.

1888: se crea el Club Arturo Prat, con Jorge Valdeverde como presidente.



1894: nace el Club Sargento Aldea, presidido por Juan Bautista Estrada.

1898: surge el Club Germania, presidido por Roberto Neff.

1910: un grupo de obreros funda el Club Centenario, nombre en homenaje de la celebración del primer centenario de la independencia de Chile.

1952: primer campeonato sudamericano de remo - se repite en 1976

Club de Yates de Valdivia

El Club de Yates de Valdivia se funda en 1912 como Segel Verein Valdivia (Club de vela de Valdivia), siendo el más antiguo de Chile y quizás también de Sudamérica

La segunda guerra mundial (1939 – 1945) afectó su organización y el terremoto del año 1960 destruyó casi totalmente los bienes que tenía el Club en el sector de Las Ánimas de Valdivia. Sólo después de 22 años se pudo recuperar parte de lo perdido.

Otto Stolzenbach, industrial de Valdivia, fue el primer presidente del club. Mantuvo el cargo de presidente honorario hasta su fallecimiento, en el año 1960.

Stolzenbach logró la consolidación de la vela, deporte poco conocido en Valdivia y en Chile. En su pequeño astillero, ubicado en su Industria de Collico, construyó sus seis “Afrodites” de las cuales las más importantes fueron las número 4 y 5, en las que emprendió variados viajes a los canales de Chiloé, abriendo la ruta de los yates a la Laguna San Rafael en el año 1944.

Otto Stolzenbach fue el impulsor de la clase Star en Chile,



logrando construir cerca de 20 embarcaciones de este tipo. Asimismo, construyó el famoso "Lausub" primer "pirata" de Chile, que posteriormente fue adquirido por Welter Weschke en el año 1952, siendo tal vez el punto de partida de la clase en el norte del país.

Pablo Schwarzenberg

Logró uno de los entonces pocos títulos de Patrón de Alta Mar en Valdivia. Bajo su presidencia, en plena época de la Segunda Guerra Mundial, se redactaron y tramitaron los nuevos Estatutos de la Institución, otorgándosele su Personalidad Jurídica, bajo Decreto Supremo n.º 3359, el 9 de septiembre de 1940. Realizó varios viajes a los canales del Sur de Chile, como también tomó la ruta norte del litoral.

Bajo la dirigencia de Carlos Hilker, que duró casi 15 años, se destaca la consolidación del patrimonio del Club en el recinto ubicado en Las Ánimas.

En 1952 organizó el primer Campeonato Nacional de la clase Star y en 1958 el primer Campeonato de la Clase Lightning.

En 1960 el sismo y posterior subida del río provocó la destrucción de las instalaciones del Club, surgiendo con posterioridad un nuevo Club de Yates, que se traslada al predio ubicado en la calle General Lagos 1445, sitio que tiene un frente de 40 m y un fondo aproximado de 60 m. A raíz del terremoto de 1960, el patrimonio del CYV se redujo. La nueva sede del Club, cuya planificación y construcción fue acelerada, no contaba con espacio suficiente en el sitio adquirido, lográndose por Decreto obtener los terrenos del ex Liceo de Hombres, en ruinas, que se rellenaron con escombros y arena.

Se construyó entonces un galpón y la casa del cuidador.

Con la venta del resto del terreno de Las Ánimas a la firma Capreva, se compró el forro de zinc y la cubierta de pizarra de la estructura metálica del galpón. Los socios Carlos Baer y Walter Antebach construyeron la dársena, hicieron la instalación de la grúa, la pavimentación parcial del hangar y la construcción del casino. Fueron necesarios casi 10 años para lograr obtener las instalaciones mínimas para



un normal desenvolvimiento del deporte de la vela y motor. Walter Antebach organizaba regatas con las escasas embarcaciones existentes. Un yate Pirata, regalo de la República Federal Alemana, motivó su construcción para ampliar la flota del Club con embarcaciones acorde a la situación económica de los socios y para poder participar a nivel nacional en regatas de la clase. Participó en la clase Pirata desde 1960 hasta el año 1972, ganando cinco campeonatos nacionales, vicecampeonatos y copas Pirata. En 1972 firman ante notario la compra del predio denominado "Teja Sur". El CYV participaba como socio en una Sociedad Habitacional, suscribiendo la parte baja del terreno, que incluía la casa patronal, donde funcionaría la futura sede del Club

Bomberos

Carlos Anwandter fundó en 1852 la Primera Compañía de Bomberos “Germania”, a la que solo podían ingresar quienes fuesen alemanes. La integraban Carlos y Pablo Hoffmann, Guillermo Wachsmann, Carlos Bischoff, Otto y Gustavo Roepke. En aquel tiempo, las construcciones estaban hechas de madera, cuya alta inflamabilidad favorecía incendios que destruyeron partes importantes de la ciudad.



Oscar Prochelle, superintendente honorario



Primer ejercicio general de la Bomba Fluvial Chile 1, traída desde desde Bautzen, Sajonia, en 1891

En 1877, el material mayor inicial de la 4.^a Compañía eran dos bombas a palanca. Los cuartinos, sabedores de que el río es la principal fuente de agua de la ciudad, instalan una de estas bombas sobre un bote a remo, inaugurando así el trabajo fluvial, que será la característica del Cuerpo de Bomberos de Valdivia, especialidad que los hace únicos en el país, utilizando bombas que extraían agua de los ríos Calle - Calle y Valdivia.

Bombas de las diferentes compañías

2.^a Compañía "Bomba Agustín Edwards Ross": 1876.

3.^a Compañía "Proveedores de agua": 1877.

4.^a Compañía "Bomba Carlos Anwandter": 1877.

5.^a Compañía "Hachas y escalas": 1877.

6.^a Compañía": 1877.

7.^a "Bomba Canelos"

8.^a Compañía "Bomba España": 1922.

9.^a Compañía, "Bomba Collico": 1932.

También estuvieron en servicio entre los siglos XIX y XX las bombas "Chile II", de la 1.^a Compañía, y la "Comandante Schüller", de la 6.^a Compañía.

En 1881 la 1.^a Compañía trae una bomba "poderosa", accionada a mano. En enero de 1891 inauguraba la bomba fluvial "Chile", y en 1912, la "Valdivia", capaz de lanzar 8.000 litros por minuto.

Según lo muestran antiguas fotografías, inicialmente el agua se extrae de pozos circulares, con tapa de madera, ubicados en varios puntos, incluida la plaza.



En 1912 Ernesto Frick proyecta la red de grifos, alimentados tanto por el estanque de agua potable como desde el río, con la ayuda de las bombas fluviales.

Incendio de 1909: la noche triste

“Sus materiales quedaron inutilizados o muy averiados. Verdaderas oleadas de fuego pusieron en peligro la vida de los voluntarios, los cuales envueltos en un mar de llamas que pasaban sobre sus cabezas y que se estrellaban en los edificios, tuvieron que retroceder varias veces, perdiendo parte considerable del material”.

Extracto de Informe al superintendente de Bomberos de parte del comandante del Cuerpo de Bomberos, Santiago Schüler.

Durante 1908 se había instalado una red de captación de aguas, muy necesaria para la época, ya que no se contaba con una red adecuada.

A las 00:30 h de la madrugada del 13 de diciembre un incendio estalló en la propiedad de Maximiliano Montesinos, ubicada en la primera cuadra de Picarte, a la altura del n.º 323, en la acera sur, arrendada por el matrimonio Seiter - Gross, que a la fecha se encontraba deshabitada.

El Cuartel General de Bombas daría la alarma y la Iglesia San Francisco tocaría sus campanas. Acudirían todas las compañías de bomberos de la ciudad, pero al comenzar a trabajar se darían cuenta de que la red de captación de agua tenía las cañerías rotas, lo que demoró la pronta labor bomberil para sofocar el incendio.

Las llamas incluso alcanzaron hasta algunas lanchas en que se había amontonado una considerable cantidad de mobiliario, incendiándolas y hundiéndolas; el fuego no respetaba nada y poco faltó para que alcan-



zara hasta la Isla de la Teja. Durante este periodo algunos comerciantes y voluntarios bomberiles tratarían de detener el fuego con dinamita en ciertos sectores para que el resto de la ciudad no sucumbiese, labor en la que destaca el voluntario de la 4ª Compañía, Adolfo Scheihng Kurz.

En la calle San Carlos se encontraba la casa, la leñera y la bodega de la familia Walper Fiegelist. Estas dos últimas estructuras estaban separadas de la casa familiar por un amplio patio, las cuales sufrirían los embates del fuego.

En ese lugar y para controlar el avance del incendio los Walper Fiegelist dispusieron de una bomba a vapor, de su propiedad, la cual contuvo el incendio, salvando así la casa de calle San Carlos, además de la casa Hoffman, ubicada en calle Yungay.

La gente que logra escapar de las llamas rescata con dificultad algunas de sus pertenencias y, creyendo ponerlas a salvo, las evacua en lanchas y embarcaciones que aguardan en el río hacia la Isla Teja, pero la radiación provocada por el incendio alcanza con sus lenguas de fuego las embarcaciones, incluso algunas casas de la Isla Teja sufren por las llamas. Al mediodía los edificios de tres o cuatro pisos comenzaban a desplomarse por la avenida Prat. La pesadilla finalizaba. Se habían consumido por las llamas unas dieciocho manzanas (algunas fuentes



hablan de veinte) del centro histórico de Valdivia: Palacio Episcopal, las oficinas de la Aduana, Iglesia Matriz, edificio de Correos y Telégrafos, el Mercado, el depósito de Cervecería Anwandter, el Banco de Chile y Alemania, las imprentas de los diarios “El Correo de Valdivia” y de “La Aurora”, Casa W. R. Grace, Casa Gratenu.

De la casa Wachsmann solo quedó la fachada en pie, el Hotel Castaing, el Gran Hotel Colón de Alfredo Schuster Leiva, el Hotel Moderno, el Club Alemán Unión y los almacenes de la Aduana fueron reducidos a escombros. Milagrosamente habían salvado de las llamas los edificios de los bancos Alemán Trasatlántico y el Banco de Chile. Cabe recordar que el edificio de la Intendencia Provincial se encontraba en construcción, por lo cual no sufrió daños considerables y pudo continuarse su construcción después de unos meses de paralización.

Asociaciones económicas



Oficina Hoffmann Hnos., 1899. Archivo Ellynor Fehrenberg

Los alemanes se dedicaron a varios rubros de la economía, desde la agricultura hasta el comercio, incluyendo la creación de talleres, que se transformarían en grandes y exitosas industrias. Muchas empresas fueron interrelacionando ramas y generando actividades subsidiarias, llegando a destacarse a nivel nacional e internacional, generando importantes capitales y una enorme riqueza y actividad productiva y comercial, principalmente en Valdivia y sus alrededores.

Los empresarios germanos se asociaron tempranamente a la "Sociedad de Fomento Fabril" (Sofofa), fundada en Santiago el 7 de octubre de 1883, a instancias del interés manifestado por el ministro de Hacienda Pedro Lucio Cuadra.



La Sofofa contaba con 300 socios fundadores, entre industriales, hacendados, viñateros, artesanos y profesionales. Otra característica importante de esta sociedad era que la gran mayoría de sus miembros pertenecía o simpatizaba con los partidos liberal o radical, a su vez, la orientación política del grueso de los inmigrantes alemanes de Valdivia era liberal - democrática. El 24 de junio de 1884 los industriales alemanes fundaron el Consejo Local de la Sofofa en Valdivia. En su directorio figuraba Eduardo Prochelle (propietario de la Compañía Industrial de Valdivia) como presidente, y como consejeros, Ricardo Anwandter (socio de cervecería Anwandter Hermanos), Luis Rudloff (socio de la fábrica de zapatos) y Alberto Thater (propietario de la destilería homónima).

En 1907 los empresarios valdiviano - alemanes crearon la Cámara de Comercio de Valdivia y en 1909 la Cámara Industrial de Valdivia, ocupando cargos electivos dentro de los respectivos directorios. Luis Rudloff era consejero de la Cámara de Comercio de Valdivia y presidente de la Cámara Industrial de Valdivia; mientras que Santiago Schüller y su hermano Jorge, junto con los Hermanos Oettinger, eran consejeros.

El año 1918 se crea la Asociación Mutua de Industriales de Valdivia. Su presidente es Luis Rudloff y sus directores son Gustavo Oettinger y Enrique Boeckemeyer. Como administrador gerente, estaba Adolfo Adriazola.

Integran la Asociación Luis Rudloff e hijos, Oettinger Hnos y Cía., Enrique Boeckemeyer, Teodoro Lunecke, Esteban Schuller, Osvaldo Sanger, Hardessen Hnos., Hoffmann Hnos., Fabrica de Galletas La Austral, Adolfo Petersen, Deck y Cía., CCU y F.Y.K. Arens.



Islote Haverbeck

Turismo y cultura en Valdivia

www.islotehaverbeck.cl

Edición y diseño

AASpA

www.adnaustral.cl



www.islotehaverbeck.cl

Bibliografía

The Wilds of Patagonia: A Narrative of the Swedish Expedition to Patagonia Tierra del Fuego and the Falkland Island in 1907- 1909. Carl Skottsberg (1911).

Informe Antropología urbana – rural: “Barrios bajos y la escuela de Chiago: una aproximación desde la ecología urbana”. Irene Ruiz, Héctor Olivares y Armin Krause

El problema de la propiedad de la tierra en el sur de Chile (1850-1930). Fabián Almonacid Z.

Arquitectura alemana en el sur de Chile: importación y desarrollo de patrones tipológicos espaciales y constructivos. Francisco Prado García, Renato D'Alençon Castrillón, Felipe Kramm Toledo.

Patrimonio en el ADN de la ciudad. Claudia Pérez F.

Los industriales alemanes de Valdivia, 1850-1914. Patricio Bernedo Pinto.

“Valdivia y su identidad fluvial: desde el asentamiento huilliche hasta los remeros de hoy”. José Luis Morales Muñoz, Pablo César Almonacid Miranda y Rodrigo Alejandro Pérez Ocampo.

Carpintería de Ribera del Río Cutipay. Jaime Hernández Ojeda.

Semanario “Cóndor”: extractos entrevista con Helmut Huber Gacitúa, director de la Primera Cía. de Bomberos de Valdivia.

“La Noche triste: 13 de diciembre de 1909”. José Alfredo Pérez Valenzuela.

Canal Haverbeck



Valdivia



“Barenstein” Fondeado en “Puerto Mulatas” después del terremoto / maremoto del 12 de mayo de 1960. Al fondo se aprecia la destruida ciudad de Valdivia.