CUHSO
NOVIEMBRE 2026 ▪ ISSN 2452-610X ▪ PÁGS. 1-32
RECIBIDO 28/03/2026 - APROBADO 06/10/2026 - PUBLICADO 05/11/2026
DOI 10.7770/R-CUHSO-V36N1-ART1121

Artículo de investigación

Etnografía sobre la movilidad en la jurisdicción colonial de Valdivia: continuidades y transformaciones entre los siglos XVIII y XX

Ethnography of Mobility in the Colonial Jurisdiction of Valdivia: Continuities and Transformations between the 18th and 20th Centuries

Marcelo Godoy Gallardo
Universidad Austral de Chile, Chile

RESUMEN Este artículo analiza los sistemas de movilidad que articularon la jurisdicción colonial de Valdivia entre los siglos XVIII y XIX, a partir de un enfoque histórico-etnográfico que integra crónicas, cartografía y memoria oral contemporánea. Se propone que la movilidad constituye un principio estructurante del territorio, asentado sobre itinerarios, nodos y conocimientos indígenas preexistentes, que fueron parcialmente apropiados y resignificados por la ocupación hispana y por dinámicas republicanas tempranas. El análisis evidencia la persistencia de ejes fluviales y terrestres, sistemas bimodales de desplazamiento y tecnologías de transporte que configuraron una notable continuidad territorial hasta bien entrado el siglo XX. A partir del diálogo entre fuentes históricas y etnográficas, se argumenta que la movilidad es un espacio clave de interacción intercultural, en cuya práctica se negociaron permisos, formas de cooperación y usos. El artículo contribuye a los debates en antropología del territorio, cuestionando las narrativas de aislamiento y ruptura asociadas al sur de Chile colonial.

Este trabajo está sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0).

PALABRAS CLAVE Movilidad; territorio; etnografía; oralidad; Valdivia.

ABSTRACT This article examines the mobility systems that articulated the colonial jurisdiction of Valdivia between the eighteenth and nineteenth centuries, through a historical–ethnographic approach that integrates chronicles, cartography, and contemporary oral memory. It argues that mobility constituted a structuring principle of the territory, grounded in pre-existing Indigenous itineraries, nodes, and forms of knowledge, which were partially appropriated and re-signified through Spanish occupation and early republican dynamics. The analysis demonstrates the persistence of fluvial and terrestrial corridors, bimodal transport systems, and mobility technologies that reveal a remarkable territorial continuity well into the 20th century. Through the dialogue between historical and ethnographic sources, the article further contends that mobility functioned as a key arena of intercultural interaction, where permissions, forms of cooperation, and patterns of use were actively negotiated. In doing so, the study contributes to broader debates in the anthropology of territory, challenging narratives of isolation and rupture commonly associated with colonial southern Chile.

KEY WORDS Mobility; territory; ethnography; orality; Valdivia.

Introducción

Las narrativas históricas del sur de Chile han enfatizado su supuesto aislamiento, la fragmentación geográfica y las limitaciones que estos factores habrían impuesto a la ocupación colonial. En el caso de la jurisdicción de Valdivia, esta imagen ha sido reiteradamente asociada a un espacio selvático, atravesado por ríos, lagos y zonas inundables que dificultarían la circulación. No obstante, esta caracterización contrasta con un amplio corpus de evidencia histórica y etnográfica que documenta una intensa movilidad humana, previa y contemporánea a la presencia hispana, sustentada en sistemas de desplazamiento terrestres y fluviales profundamente arraigados en el conocimiento territorial mapuche-huilliche.

En este contexto, el artículo analiza los sistemas de movilidad que articularon la jurisdicción colonial de Valdivia entre los siglos XVIII y XIX, mediante la integración de crónicas, relatos de viajeros, cartografía histórica y datos etnográficos. Se propone comprender los procesos de configuración, transformación y resignificación de estos sistemas en un escenario de interacción intercultural, así como identificar continuidades operativas, tecnológicas y territoriales que se proyectan hasta el siglo XX. La hipótesis central sostiene que la movilidad no fue un fenómeno subsidiario del orden

colonial, sino que se asentó sobre estructuras territoriales preexistentes, desarrolladas por sociedades indígenas y posteriormente apropiadas y reconfiguradas por la administración hispana y republicana.

Desde una perspectiva analítica, el trabajo concibe el territorio como una red dinámica de relaciones, trayectorias y nodos, producida a través de prácticas de movilidad, en contraste con enfoques que lo reducen a una superficie delimitada o a un espacio exclusivamente configurado por el control político. Esta aproximación permite problematizar la noción de frontera colonial, destacando que la circulación de personas, bienes e información dependió de conocimientos situados, acuerdos interculturales y formas de acceso socialmente reguladas. En este sentido, el artículo contribuye a comprender la persistencia y centralidad de las lógicas territoriales indígenas en la configuración histórica del sur de Chile.

Marco teórico

Los estudios de la movilidad demuestran que la caminería indígena y colonial es un componente central de la organización territorial, especialmente en regiones donde la geografía condiciona severamente los proyectos estatales de control espacial (Arellano, 2015; González, 2013; Sanhueza, 2004). Desde esta perspectiva, los sistemas de movilidad deben entenderse como estructuras históricas de larga duración, producidas por la reiteración de prácticas sociales, conocimientos técnicos y relaciones políticas. La noción de trayectorias, líneas y recorridos subraya que los caminos no conectan simplemente puntos fijos, sino que constituyen procesos en los que se inscriben memoria, experiencia y poder (Ingold, 2007). La movilidad no es un fenómeno externo al territorio, sino el principio mismo de su producción, en tanto el andar, navegar y transitar generan relaciones entre personas, lugares y paisajes. La movilidad constituye una topografía a la que se le ha conferido humanidad, nos recuerda Castro (2004).

Los estudios latinoamericanos sobre caminería colonial han enfatizado que los caminos no deben entenderse exclusivamente como instrumentos de dominación estatal, sino como espacios de negociación, apropiación y resignificación (Adán 2014, 2017; Arellano 2015; González 2013). Las redes de caminos coloniales se construyeron sobre territorios ya habitados y recorridos, dando lugar a configuraciones híbridas en las que infraestructuras formales coexistieron con senderos informales y rutas indígenas (Lancheros 2017; Urbina, 2016). Esta perspectiva resulta especialmente pertinente para el análisis de la región de Valdivia, donde la movilidad colonial dependía de alianzas locales, permisos de tránsito y del uso de infraestructuras indígenas preexistentes.

En territorios de frontera (Urbina 2009), como el sur de Chile, la ocupación hispana tendió a apoyarse en redes de movilidad ya existentes, adaptándolas a nuevas funciones militares, administrativas y/o comerciales, sin desarticular su lógica territorial original, particularmente en lo relativo a pasos cordilleranos, ejes longitudinales y conexiones interregionales (Adán 2014; Berenguer et al 2005, Godoy 2007 2014, Huiliñir 2015, Lanchero 2017, León 2007, Sanhueza 2004, Urbina 2016, Vezub et al., 2021). Los caminos articularon espacios de interacción política y económica entre sociedades indígenas y coloniales, configurando una territorialidad dinámica y relacional (Bello 2011; León, 2007, 2011; Vezub et al., 2021). Prácticas como el comercio interregional, los viajes estacionales y las malocas formaron parte de un sistema de circulación estructural, lejos de constituir actividades marginales o clandestinas. En este sentido, la movilidad aparece como una práctica social que produce territorio y ordena las relaciones de poder. Parafraseando a de Jong: un territorio es la suma de sus articulaciones políticas, alianzas y confrontaciones, y donde la movilidad es el motor de dichas articulaciones (De Jong et al., 2022).

Las investigaciones destacan que ríos y lagos no solo facilitaron el transporte y la comunicación, sino que organizaron asentamientos, nodos de intercambio y estrategias defensivas (Adán et al., 2017, 2021, 2022, 2026; Urbina Carrasco 1998, 2014). En la jurisdicción de Valdivia, los ríos Valdivia, Calle-Calle y Cruces facilitaron la articulación de un sistema de circulación bimodal que integró espacios costeros, interiores y cordilleranos en una misma red territorial de carácter intercultural. Por otro lado, el análisis de la movilidad indígena en paisajes acuáticos ha subrayado la centralidad del conocimiento técnico y ambiental asociado a la navegación. El uso de canoas (Carabias, 2010; Godoy y Lira, 2007; Godoy 2014), requiere de saberes situados que producen territorio a través del movimiento (Alvarado y Castro, 2016). Estos aportes permiten comprender la movilidad no solo como desplazamiento físico, sino como una forma de habitar el paisaje, donde ríos, lagos, montañas y costas adquieren significados sociales y cosmológicos, en línea con planteamientos desarrollados para otros contextos andinos (Abercrombie, 1998; Nielsen, 2000).

A partir del análisis de los relatos de viajeros y exploradores, los textos no solo describen itinerarios, sino que participan activamente en la territorialización del espacio, al traducir experiencias de desplazamiento en representaciones escritas, cartográficas y administrativas (Sagredo, 2006, 2010). En regiones de frontera, los relatos de viaje articulan observación empírica, experiencia corporal y proyecto político, contribuyendo a fijar rutas, nodos y jerarquías espaciales que luego serán retomadas por la administración colonial y republicana.

Finalmente, los enfoques contemporáneos sobre movilidad han insistido en la necesidad de integrar dimensiones materiales, simbólicas y políticas del desplazamiento (Ancán, 2002; Bello, 2011; Sheller & Urry, 2006). En contextos coloniales e interculturales, esta integración resulta clave para comprender cómo los sistemas de movilidad operaron simultáneamente como infraestructuras prácticas y como espacios de interacción simbólica, social, económica y política. En la jurisdicción de Valdivia, la movilidad aparece así como un campo donde convergen conocimiento indígena, apropiaciones coloniales y prácticas locales persistentes, configurando un territorio históricamente producido a través del movimiento y las relaciones que lo van configurando.

Metodología

Este artículo se inscribe en un enfoque etnográfico, orientado a analizar la movilidad como práctica territorial situada y socialmente producida. La estrategia metodológica se basa en la articulación sistemática de fuentes históricas, cartografía y datos etnográficos contemporáneos, entendidos no como registros independientes, sino como capas o *layers* temporales de un mismo sistema territorial.

En primer lugar, se realizó una revisión crítica de crónicas coloniales del siglo XVIII producidas en el contexto de expediciones, reconocimientos territoriales y estrategias defensivas en la jurisdicción de Valdivia. Estas fuentes fueron seleccionadas por su carácter descriptivo y operativo. Lejos de ser utilizadas como simples relatos de viaje, las crónicas fueron analizadas como documentos técnicos y políticos, producidos para viabilizar la ocupación y administración del territorio. Luego, se incorporaron relatos de viajeros y exploradores del siglo XIX, cuyas descripciones permiten observar tanto continuidades como transformaciones en los sistemas de movilidad. Estos textos aportan mayor detalle empírico sobre rutas, paisajes y experiencias corporales del desplazamiento, y resultan particularmente útiles para identificar la persistencia de itinerarios coloniales en contextos republicanos tempranos. La comparación entre fuentes del siglo XVIII y XIX permitió establecer patrones de uso reiterado de determinadas vías, así como cambios en su función económica, militar o administrativa.

En segundo lugar, se integraron datos etnográficos recogidos en distintos puntos del territorio, en comunidades mapuche y no indígenas emplazadas en zonas de precordillera, valles y zonas ribereñas, lacustres y costeras. Estas fuentes permiten acceder a memorias sobre prácticas y conocimientos de itinerarios y experiencias de viajes por tierra y navegación. La etnografía constituye, consecuentemente, un recurso analítico para identificar continuidades operativas y resignificaciones contemporáneas de los sistemas de movilidad históricos.

Finalmente, el análisis se apoyó en la revisión de cartografía histórica y registro GPS de rutas, senderos, huellas y vías en cuerpos de agua, utilizada para contrastar los itinerarios descritos en las fuentes orales y escritas con la geografía del territorio. Este ejercicio permitió reconocer nodos recurrentes, tramos bimodales (tierra–agua), la centralidad de los sistemas fluviales y lacustres en la articulación del espacio y el balance entre cambios y continuidades de la movilidad territorial. En conjunto, esta metodología busca reconstruir la movilidad como un fenómeno histórico de larga duración, producido en la intersección entre conocimiento indígena, proyectos coloniales y prácticas locales persistentes.

Sistemas de movilidad en la jurisdicción de Valdivia

La jurisdicción de la Plaza de Valdivia, abarcaba una amplia franja longitudinal y transversal, donde la ocupación hispana se concentraba en la ciudad de Valdivia, asentamientos militares, productivos y misiones, mientras que la mayor parte del espacio era habitada por poblaciones indígenas. Desde el punto de vista geográfico, se extendía desde el océano Pacífico hasta la cordillera de los Andes, y desde el río Toltén hasta el río Bueno (Guarda, 2001), presenta una configuración topológica compleja, estructurada en tres grandes unidades: la cordillera andina, con un gradiente altitudinal que alcanza alturas volcánicas superiores a los 2.400 m.s.n.m.; un piedemonte fluvio-lacustre densamente articulado por ríos y lagos —entre los cuales destaca el sistema del río Valdivia, limitado por las cuencas del Toltén al norte y del Ranco–Bueno al sur—; y una depresión intermedia o cuenca San José–Cruces, que conecta con una zona costera caracterizada por la cordillera de la costa, con lomajes suaves, terrazas y bahías (Palacios, 1996; Subiabre y Rojas, 1994). En este contexto, el sistema fluvial de Valdivia operó como un corredor continuo de circulación, estructurando un sistema jerarquizado de puertos, escalas intermedias y nodos de redistribución que integraban espacios costeros, valles interiores y conexiones hacia la cordillera.

La propia localización de Valdivia permite observar la estrecha relación entre asentamiento, movilidad y control territorial. La ciudad fundada en 1552 se emplazó en un espacio previamente habitado y socialmente significativo por las poblaciones indígenas: las fuentes señalan que la ciudad fue fundada en una amplia explanada donde se encontraba un palihue o cancha de chueca; la información arqueológica confirma, asimismo, ocupaciones indígenas anteriores y contemporáneas al contacto (Adán et al., 2017). Esta elección tampoco puede desvincularse de las condiciones estratégicas de su emplazamiento: la planta fundacional se situó sobre un promontorio de aproximadamente 9 m s. n. m., inserto en un paisaje de humedales y cuerpos de agua y en una posición nodal respecto de la confluencia de varios ríos, condiciones que favorecían simultáneamente el resguardo y la circulación hacia el puerto, los territorios interiores y los corredores que conducían hacia la precordillera y los pasos

cordilleranos. Tras la destrucción y abandono de la ciudad a fines del siglo XVI, su refundación durante la década de 1640 y la recuperación del área fundacional, consolidada hacia 1647, restituyeron esta posición nodal. La nueva ocupación reutilizó el mismo emplazamiento y quedó delimitada por cursos de agua y áreas inundables: "entre dos cursos de agua que desaguaban las lagunas interiores, al N el tradicional Catrico y al S el curso que permitía la circulación del gualve de San Antonio" (Adán et al., 2017, p. 370), mientras hacia el este los extensos pantanos y, hacia los sectores contiguos, los ríos Valdivia y Calle-Calle contribuían tanto a la defensa como a la movilidad fluvial.

La centralidad de la movilidad territorial puede reconocerse también durante el siglo XVII, cuando la necesidad de restablecer una conexión terrestre entre Concepción y Valdivia adquirió una dimensión estratégica para la administración colonial. Sin embargo, esta política se asentó sobre una trama de circulación de mayor profundidad histórica ya existente. Tal como plantean Zavala et al. (2020) para el siglo XVI, la rápida expansión de los asentamientos hispanos difícilmente habría sido posible sin la existencia previa de vías terrestres operativas, utilizadas para la circulación de personas, animales y bienes, y articuladas con asentamientos, espacios productivos y sistemas de movilidad indígenas; en este sentido, la ocupación española no habría creado una red de comunicaciones sobre un territorio desarticulado, sino que se habría superpuesto y apropiado parcialmente de infraestructuras, poblaciones, recursos y conocimientos territoriales preexistentes. Los autores señalan, además, que Concepción funcionó desde mediados del siglo XVI como plataforma del avance colonial hacia las ciudades de "arriba", mientras Valdivia se constituyó en el principal puerto articulador para los territorios situados desde Imperial hacia el sur, configuración que requería mantener operativas las conexiones entre ciudades, puertos, asentamientos indígenas y espacios productivos. Tras la destrucción de los establecimientos españoles situados al sur del Biobío a fines del siglo XVI, esta problemática adquirió una nueva dimensión geopolítica: la reconstrucción y fortificación del puerto de Valdivia, ordenada por Felipe IV desde 1635 frente a la amenaza de incursiones europeas en el Pacífico, quedó estrechamente vinculada a la posibilidad de asegurar nuevamente el tránsito terrestre por la Araucanía. En este contexto, el Parlamento de Quillín de 1641 puede comprenderse no solo como un dispositivo diplomático destinado a contener la guerra fronteriza, sino también como parte de una estrategia orientada a establecer las condiciones políticas necesarias para comunicar Concepción con Valdivia, pues un camino terrestre permitiría abastecer y reforzar su guarnición ante eventuales amenazas marítimas (Stewart, 2023). Esta política adquirió una expresión territorial más concreta después de la refundación de Valdivia entre 1645-1647 y particularmente mediante las negociaciones desarrolladas en Moquehua en 1647, cuando el veedor general Francisco de la Fuente Villalobos avanzó desde Concepción

hacia el Cautín acompañado por oficiales españoles y bajo la protección y mediación de caciques locales, incorporándose posteriormente autoridades procedentes de Toltén y otros territorios vinculados al corredor meridional (Inostroza, 2018). De estas negociaciones surgió la definición del denominado Camino Real de la Frontera, un corredor de 53 leguas (cerca de 300 km) que articulaba Penco con Valdivia mediante una secuencia de fuertes, misiones, torreones y puntos de apoyo —Penco, San Pedro, Colcura, Arauco, Lebu, Tucapel, Tirúa, Boroa, Toltén, Mariquina y Valdivia—, dentro de la cual el fuerte de Nuestra Señora de las Nieves de Boroa, establecido a comienzos de 1648, fue concebido como uno de sus principales enclaves logísticos (Inostroza, 2018). En consecuencia, más que representar la apertura de una nueva vía colonial, el Camino Real puede interpretarse como un intento de formalización, estabilización y control político-militar de corredores de movilidad anteriores, cuya operatividad continuaba dependiendo de acuerdos, alianzas y negociaciones con las autoridades mapuche que ejercían control efectivo sobre los territorios atravesados. Esta lectura permite establecer una continuidad entre los sistemas de comunicación documentados por Zavala et al. (2020) para el siglo XVI y la política caminera y diplomática del XVII: los parlamentos, caminos, fuertes y posteriormente las figuras de mediación fronteriza no sustituyeron las territorialidades indígenas, sino que constituyeron mecanismos coloniales destinados a insertarse en ellas y asegurar determinados flujos de personas, recursos, información y mercancías. De este modo, movilidad, negociación política, defensa e intercambio aparecen como dimensiones inseparables de la producción histórica del territorio situado entre el Biobío y Valdivia, anticipando una lógica de articulación que continuaría operando en la jurisdicción valdiviana durante los siglos posteriores.

Para el siglo XVIII, las crónicas hispanas coinciden en caracterizar la jurisdicción colonial de Valdivia como un territorio densamente cubierto de bosques, atravesado por ríos caudalosos, zonas pantanosas y extensos cuerpos de agua, tal como lo describen Pinuer (1774) y Martínez de Bernabé (1782). Sin embargo, lejos de constituir un espacio aislado o carente de articulación, estas mismas fuentes evidencian la existencia de sistemas de movilidad consolidados, sustentados en itinerarios terrestres y fluviales de larga data. Martínez de Bernabé, desde el Castillo San Luis de Alba de Cruces, da cuenta de la importancia de este emplazamiento militar en un punto nodal de rutas fluviales y terrestres, en su comunicación con los otros asentamientos coloniales: "de la Concepción de Chile al norte, [hay] ciento [leguas], poco más o menos, por los caminos intermedios, con la diferencia de que éstos, en varias entradas y salidas son de comunicación de los españoles de las fronteras del reino, por el comercio con los indios que habitan el terreno de mar a cordillera" (2018, p. 103).

Tal como ha sido señalado, la ocupación colonial se apoyó de manera decisiva en redes de circulación indígenas preexistentes, las cuales condicionaron las formas concretas de desplazamiento, asentamiento y control territorial (León, 2007; Sanhue-

za, 2004). Para el caso de Valdivia, es posible identificar al menos dos grandes ejes articuladores de la movilidad colonial. El primero corresponde al eje estructurado en torno a los ríos Valdivia-Calle Calle y Valdivia-Cruces. Diversos estudios han demostrado que la navegación fluvial en el sur de Chile fue un componente central de la economía, la comunicación y la defensa colonial, particularmente en regiones donde la geografía dificulta el tránsito terrestre regular (Adán, 2014; Urbina Carrasco, 1998, 2014). En Valdivia, estos cursos de agua articularon una red de asentamientos ribereños que operaron como nodos de abastecimiento, intercambio y reorganización del viaje, integrando espacios costeros, interiores y cordilleranos. La navegación fluvial descrita en las crónicas del siglo XVIII aparece como una práctica cotidiana, sostenida por el uso de embarcaciones indígenas y por un conocimiento detallado de corrientes, mareas y puntos de desembarco. Este tipo de movilidad se inscribe en una tradición tecnológica indígena de larga duración, basada en el uso de canoas monóxilas y en la lectura experta del paisaje acuático, rasgos que han sido ampliamente documentados para el sur de Chile (Adán, 2014; Alvarado y Castro, 2016; Bengoa, 2003; Carabias, 2010; Godoy, 2007). La adopción y mantención de estas prácticas por parte de actores coloniales refuerza la idea de una movilidad intercultural, donde los saberes indígenas resultaron indispensables para la circulación efectiva.

El segundo eje corresponde a los itinerarios terrestres, que conectan la ciudad de Valdivia con sectores estratégicos como Río Bueno, los Llanos y los pasos cordilleranos hacia el este (Adán et al., 2022). Estos caminos atraviesan extensas zonas boscosas y presentaban tramos de distinta dificultad, combinando senderos estrechos con vías más amplias aptas para el tránsito de carretas. La reiteración de estos recorridos en las fuentes coloniales sugiere la existencia de una red de caminos funcionales, cuya eficacia dependía menos de su formalización que del conocimiento práctico acumulado y transmitido localmente (González, 2013; León, 2007). Pinuer (1836, p. 33) nos recuerda que "saliendo de Valdivia, hay como veinte leguas de montaña, y termina esta en Guinchilca, en la que hay tres ríos de los dichos. El camino de la dicha montaña es ancho y llano, con algunos malos pasos, fáciles de componer. Lo más fragoso de él se puede andar por el río, hasta un lugar de indios, llamado Calle-Calle".

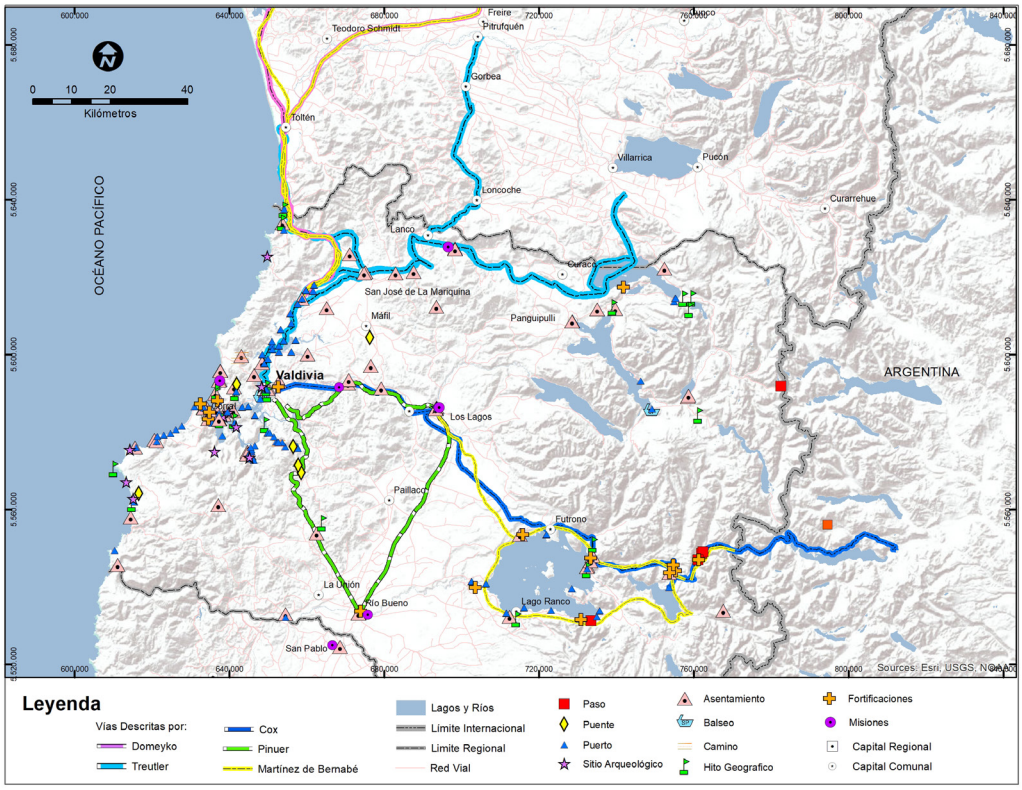
Un elemento central que emerge de las fuentes históricas del siglo XVIII es la dependencia de la movilidad colonial respecto de las redes indígenas de circulación. El tránsito por determinados sectores exigía permisos, guías y acuerdos con las jefaturas locales, evidenciando que el control territorial no se ejercía exclusivamente mediante fortificaciones o asentamientos militares, sino a través de la negociación constante del acceso a rutas y nodos estratégicos. Esta situación coincide con lo observado para otros espacios de frontera colonial en América Latina, donde los caminos funcionaron como espacios de interacción, mediación y disputa entre distintos actores sociales (Arellano, 2015; González, 2013).

Durante el siglo XIX, los relatos confirman la persistencia de estos itinerarios, aunque con una mayor densidad descriptiva. Treutler, al visitar la Misión de San José, menciona que le fue enviada una canoa para el traslado de los exploradores, luego las mercancías, monturas y los arrieros con los caballos a nado. La navegación aparece asociada tanto al comercio local como al transporte de productos destinados a circuitos regionales, reforzando la centralidad de los ríos como ejes de circulación (Urbina Carrasco, 2014). En paralelo, los caminos terrestres descritos en el siglo XVIII siguen en uso durante el siglo XIX, conectando Valdivia con la costa, los Llanos y la cordillera. Los relatos decimonónicos enfatizan la dureza del tránsito, la presencia de pantanos y selvas densas (Camus y Solari, 2008), y la necesidad de combinar distintos modos de desplazamiento. Treutler lo retrata de manera elocuente: "me lancé al río Valdivia, cuyo curso seguí con dirección al Norte hasta cerca de cuatro cuadras, i, torciendo entonces al Poniente, hice bogar mi barquilla por el Caucau que en ese punto afluye al Valdivia. Después, adelanté una legua hasta llegar al río Cruces o San José. Entre este río, el Valdivia i el Caucau se halla la hermosa isla de Tejas o Valenzuela" (1861, p. 34).

Esta recurrencia de tramos bimodales —que alternan navegación fluvial, tránsito a caballo y desplazamientos a pie— permite caracterizar la movilidad valdiviana como un sistema adaptativo, ajustado a las condiciones climáticas y ambientales del territorio (Alvarado y Castro, 2016; Sanhueza, 2004).

Figura 1

Sistematización de los sistemas de movilidad descritos en la documentación y el registro etnográfico (GPS)



Un rasgo distintivo de las fuentes del siglo XIX es la atención a la experiencia corporal del viaje, donde el cansancio, el riesgo y la incertidumbre forman parte constitutiva del desplazamiento. Estas descripciones permiten comprender la movilidad no solo como una práctica funcional, sino como una experiencia socialmente significativa, en la que el conocimiento del camino, la pericia técnica y la cooperación resultan fundamentales. Domeyko (1846, p. 31) relata su experiencia: "por esta montaña i por este mismo camino sacan su ganado los comerciantes que lo compran en la provincia de Valdivia, en particular en el departamento de la Union, i lo llevan a la provincia de Concepción. Mucha pérdida sufren estos hombres en los animales que se les quedan en esta selva en medio de los pantanos y coliguales; i mucho tiempo les cuesta para alcanzar con lo restante el camino de la playa por la cual llevan su hacienda con seguridad hasta el río Imperial". Esta dimensión experiencial refuerza planteamientos antropológicos que conciben la movilidad como una práctica de producción territorial, donde el andar y navegar inscriben memoria y sentido en el paisaje (Ingold, 2007).

Los relatos decimonónicos evidencian la continuidad de nodos estratégicos ya mencionados en las crónicas coloniales; misiones, fuertes, puertos fluviales y asentamientos indígenas aparecen recurrentemente como puntos de convergencia de rutas, confirmando su centralidad en la organización territorial. Estos nodos no sólo concentran flujos de personas y bienes, sino que funcionaron como espacios de regulación social del tránsito, reforzando su papel en la estructuración del territorio (Ancán, 2002; León, 2011; Sagredo, 2010).

Como se observa en la tabla de más adelante, la ocupación hispana y los procesos republicanos tempranos no sustituyeron los sistemas de movilidad indígena, sino que los aprovecharon y resignificaron, generando una notable continuidad de itinerarios, prácticas y tecnologías. Esta persistencia confirma que la movilidad constituyó un eje fundamental de la territorialidad valdiviana. A continuación se presenta un resumen de la situación de las vías descritas en la documentación revisada:

Tabla 1

Rutas e itinerarios descritos en las fuentes consultadas

Autor	Siglo	Asentamiento / foco espacial	Rutas Sur	Rutas Norte	Rutas Oeste (costa)	Rutas Este (cordillera)
Pedro Usauro Martínez de Bernabé (1782 [ed. 2018])	XVIII	Valdivia (ciudad–plaza–presidio) + Puerto/Castillos; Fuerte de Cruces (frontera); Río Bueno (fuerte)	Valdivia → Río Bueno por camino de Angachilla (hasta el balseadero/guardia) y comunicación limitada hacia "alzados" de Osorno–Chiloé (bloqueo de tránsito interior).	Valdivia → Concepción (≈100 leguas) por Caminos Reales: Camino de la Costa (giro de correos; Imperial–Tucapel–Arauco) como vía más segura y frecuentada; Camino de los Llanos/Maquegua cerrado por inseguridad/hostilidad. Incluye pasos del Toltén (Alto/Bajo).	Eje bahía–puerto–ciudad; tránsito "hacia la costa" (Angachilla se orienta a costa). Conectividad marítima (arribos desde Lima/Valparaíso; intercambio de maderas/efectos).	Quinchilca–Ranco como ruta transversal interior hacia pehuenches y circulación "por dentro y fuera" de la cordillera hacia pampas de Buenos Aires; acceso español restringido (armisticio 1774 habilita conchavadores).

Ignacio Pinuer (1774 [1836])	XVIII	Conexión Valdivia–Río Bueno (y referencia a "dos ciudades"/ Osorno en tradición)	Valdivia → Río Bueno por Camino de los Llanos: inicia en Anquechilla/ Angachilla (centinela), montaña ~14 leguas hasta Huequecura, luego llanos/ arroyos; estima 6 días.	*(No desarrolla eje a Concepción; foco es el corredor Valdivia–Río Bueno y variantes internas).*	*(Costa no es su eje principal; menciona alternativas, pero la descripción central es interior/llanos y montaña inicial).*	Camino de Guinchilca (Ranco): más "derecho" pero con muchos ríos/vados (Cuicuitelfu/Collitelfu/Guinchilca; Río Bueno); tramo de montaña ~20 leguas hasta Guinchilca; apto para carretas y asociado a tránsito antiguo hacia Osorno (ruinas de fortines).
Ignacio Domeyko (1846)	XIX	Provincia de Valdivia y "Araucanía"; contraste Llanos vs Costa	*(Sur no es su eje principal; su marco es longitudinal Concepción–Valdivia y transversales que bloquean la costa).*	Concepción ↔ Valdivia por dos rutas: Camino de la costa (Arauco–Tucapel Viejo–Imperial–Valdivia; principal vía militar/comercial) y Camino de la pampa/ llanos (interior). Identifica dos pasos críticos que obstruyen comunicaciones costeras: Tirúa–Imperial y Queule–Lingue (cerca de Valdivia).	Describe costa como selva espesa/ pantanosa con interceptaciones puntuales; circulación ganadera/ comercial usa costa y "playa" para seguridad tras atravesar montañas.	Cordillera aparece como borde oriental del sistema provincial (contraste fisiográfico); no detalla pasos específicos aquí, pero enmarca la conectividad interior orientada a llanos y valles.
P. Treutler (1861)	XIX	Itinerarios desde Valdivia por ríos y caminos: Calle-Calle–Caucau–Cruces/ San José; Lingue–Mehuin–Queule–Toltén; y rutas hacia Villarrica/ Licanray/ Trailafquen	Registros de retorno y enlaces hacia el sur local (p. ej., desplazamientos Valdivia–Cruces y reingresos), más que un "camino al sur" regional sistemático.	Tramo litoral hacia Nigue–Toltén (ruta de playa y cumbres; describe cerros/ barrancos, pasos fangosos), con nodos reduccionales; también movimientos NE en cuenca del Cruces.	Ruta litoral: Lingue → Mehuin → (cumbres) → Queule → Nigue → desembocadura del Toltén, combinando playa, cerros y pasos pantanosos; además navegación/ remo inicial por ríos desde Valdivia.	Ruta a precordillera/cordillera: referencias a caminos hacia Villarrica/ Licanray, y menciona alternativas de cruce cordillerano (volcanes/ boquetes) y pasos hacia "pampas argentinas" en conversación con informantes; combina valles, lagunas y ascensos.

G. Cox (1862–1863)	XIX	Travesías Valdivia–Los Llanos–Lago Ranco–boquete cordillerano (Llifén/Ranco)–Queñi–Lácar (y pampas/Patagonia)	*(Sur aparece en su marco patagónico, pero los fragmentos citados describen sobre todo el corredor Valdivia–cordillera y el regreso a Valdivia).*	Desde/ hacia Valdivia por el eje interno de Los Llanos: Valdivia–Arique–Huitri–Dollingo (haciendas/potreros; brazos del Calle-Calle).	*(Costa no es su eje; su ruta es interior lacustre-cordillerana. La logística y asentamientos son rurales, no portuarios).*	Paso cordillerano detallado: Huequecura–Futronhue–Arsquilhué–Lipela–Inihualhue–Queñi–Huahum–Lácar; describe pendientes, nieve, senderos encajonados, necesidad de descargar cargas, vadeos múltiples (p. ej., Follill) y conexión hacia el lado oriental (pampas).

Continuidades etnográficas y memoria territorial de la movilidad

Los testimonios de tradición oral recogidos en terreno permiten identificar la persistencia de estos sistemas de movilidad territorial de larga duración, cuya lógica general remite a los itinerarios y prácticas descritos en las fuentes. Estas continuidades se expresan no solo en la permanencia de rutas y nodos de tránsito específicos, sino también en el saber y persistencia de prácticas tecnológicas, temporalidades estacionales y conocimientos geográficos, que estructuraron la movilidad terrestre, fluvial, lacustre y costera hasta bien entrado el siglo XX, y que formaban parte de la vida cotidiana en sus actividades productivas y socioculturales (Godoy, 2008).

A. Movilidad lacustre cordillerana de Villarrica y Choshuenco

En el ámbito lacustre cordillerano del sur de Chile, particularmente en torno a los lagos Villarrica, Calafquén y Panguipulli, emplazados en el eje de los volcanes Villarrica - Choshuenco, la evidencia etnográfica permite reconstruir un sistema de movilidad caracterizado por su estacionalidad, su carácter multimodal y su estrecha articulación con los ciclos productivos y ecológicos del territorio. Este sistema integra navegación lacustre, desplazamientos terrestres, movilidad vertical estacional hacia la cordillera y sistemas de comunicación/avisaje, configurando una red de circulación que conecta espacios ribereños, valles interiores y zonas de altura.

La navegación en canoas monóxilas (*wampo*) constituye una tecnología central en este sistema. Elaboradas a partir de troncos ahuecados de lingue (*Persea lingue*) y laurel (*Laurelia sempervirens*), estas embarcaciones permitían el cruce de los lagos y la articulación de circuitos de intercambio, sociabilidad y acceso a recursos. Según los testimonios, permitía conectar orillas de lagos y ríos, los que presentan mayor tránsito en las estaciones de primavera y verano. Un testimonio de la comunidad mapuche de Quelhue, en las cercanías del Lago Villarrica ilustra la técnica y la función social y productiva de los *wampos* para remontar el río Menetue; “de laurel le hacían

la excavación y quedaba como bote. Había una sola canoa para transportar gente de Quelhue a Pucón, y la canoa la manejaba una sola persona. Cuando se iba a piñonear se encontraba gente de distintos lados, de Villarrica, de Loncoche, y se hacía una ranchita para quedarse varios días". Este registro evidencia que la movilidad fluvial-lacustre no solo cumplía funciones logísticas, sino que también estructuraba espacios de encuentro intercomunitario, donde convergen personas provenientes de distintos territorios en torno a actividades productivas compartidas especialmente desde fines de la primavera (noviembre/diciembre) hasta la llegada del otoño (abril/mayo), época de recolección del fruto la araucaria (*Araucaria araucana*) o pehuén (piñón) previa a la llegada de la nieve, como explicaremos más adelante. La navegación lacustre facilitaba, además, el transporte de bienes y el desarrollo de prácticas de subsistencia como la pesca. En los lagos Calafquén y Panguipulli, los testimonios refieren al uso de *wampos* para faenas de pesca nocturna, destacando tecnologías especializadas como el uso de antorchas y lanzas de coligue (*Chusquea culeou*) con arpón de luma (*Amomyrtus luma*), provistas de una agalla lateral que impedía la fuga del pez tras ser atravesado, dando cuenta de un conocimiento técnico refinado y de una adaptación precisa a las condiciones del medio acuático.

Los cuerpos de agua operan como espacios de conexión, articulando una malla social basada en rutas, puertos y sistemas de comunicación. Para los navegantes, implica un desafío a la capacidad física, destrezas técnicas y un dominio del riesgo. En este contexto, la navegación se organizaba no solo con el objeto y el conocimiento de navegación del responsable de la nave, sino también mediante convenciones compartidas que permitían coordinar desplazamientos y transferencias de carga con coordinación remota. En el Lago Calafquén, por ejemplo, el uso del *kürkul* —instrumento aerófono confeccionado a partir de un cuerno bovino— cumplía funciones de avisaje, señalando la llegada de embarcaciones a los puntos de desembarco. Este sistema permitía activar redes terrestres de apoyo, donde familias acudían con caballos o carretas para el traslado de mercancías, incluyendo alimentos, barriles de chicha y ganado.

Complementariamente, se registran sistemas visuales de comunicación a distancia, como el uso de señales de humo entre riberas opuestas, según los testimonios lo denominaban en mapudungun *Fütrun kütral*. Estas prácticas permitían coordinar el movimiento de canoas en contextos de necesidad o urgencia. Un testimonio de Don Guillermo, del sector Puente Seco, Coñaripe; describe la existencia de una red de comunicación territorial basada en códigos compartidos, que articulaba la movilidad lacustre con dinámicas sociales y familiares: "mi abuelo tenía una canoga aquí, porque lo manejaba en el bajo ahí, al otro lado en Tralahuapi, en la playa que baja a la orilla de la carretera, ahí estaba el puerto. Y ahí salían en canoga, iban a Tralahuapi, al otro lado, a Curihue. Cuando había emergencias, cuando moría algún familiar. Los teléfonos que tenían era el humo. Tenían una parte donde hacer un fuego y hacían un

humo. Los otros viendo del otro lado, cuando veían el humo, ya se largaban para ver qué es lo que pasaba".

La movilidad en estos sistemas lacustres cordilleranos también contempla estrategias de movilidad vertical, que no sólo incluyen desplazamientos transitorios productivos, sino que el traslado de los asentamientos familiares en prácticas de invernada y veranada. Durante los meses estivales, las familias se desplazan hacia zonas cordilleranas, donde desarrollaban actividades como el pastoreo, recolección y pesca, permaneciendo allí por períodos prolongados. En un testimonio recogido en la comunidad de Paillaco, sector Caburgua, don José recuerda que "se sube a la cordillera en diciembre y se vuelve en mayo. Ahí se llevan los animales, se pesca, se buscan piñones y se queda toda la familia arriba. Eso era todos los años." Este patrón de movilidad vertical evidencia una ocupación territorial extensiva y cíclica, en la que los cuerpos de agua funcionan como ejes de acceso a espacios de altura, articulando distintos pisos ecológicos en un sistema integrado. Como podemos observar, en el entorno lacustre cordillerano se configura un sistema complejo, donde la navegación en canoas monóxilas, desplazamientos terrestres a pie o caballo, las prácticas estacionales hacia la cordillera y las convenciones de comunicación y avisaje se integran en una lógica territorial coherente y consensuada. La evidencia etnográfica permite sostener que este sistema no solo estructuró las dinámicas económicas y productivas, sino que también configuró formas de sociabilidad, comunicación y conocimiento del entorno, basadas en la complementariedad entre agua, valle y montaña.

B. Sistema fluvial Valdivia y los ejes Cruces – San Pedro

En el eje fluvial Valdivia-Cruces-San Pedro, la documentación histórica y el registro etnográfico coinciden en destacar que el río es la principal vía de articulación territorial, operó como un corredor continuo de circulación, estructurando un sistema jerarquizado de muelles y puertos, escalas intermedias y nodos de redistribución que integraban espacios costeros, valles interiores y conexiones hacia la cordillera. La organización de la movilidad fluvial está ligada a la localización de dispositivos coloniales de control, como el Castillo San Luis de Alba de Cruces, en trabajos de investigación arqueológica se da cuenta de la relevancia del emplazamiento militar y del amplio asentamiento a extramuros (Urbina y Adán, 2014). Además, su posición coincide con el límite de navegabilidad efectiva del río Cruces, que en ese punto se separa y toma el nombre de Río San José. Además, los vecinos de Locuche y Cuyinhue -usuarios habituales del río en las zonas aledañas- dan cuenta del abrupto cierre del ancho y profundidad del río en este punto, por lo que el puerto de carga se encuentra en el brazo de más al sur en el denominado Puerto Paico. Desde este enclave nodal, los registros identifican al menos tres rutas terrestres que articulaban el sistema hacia el norte y noreste; hacia la cordillera de la Costa, hacia el eje San José–Lanco–Villarrica, y hacia San José–Toltén–Nueva Imperial. Mientras que el eje Calle Calle San

Pedro, conectaba vía Quinchilca (actual comuna de Los Lagos) hasta el Lago Panguipulli y Lago Ranco.

La memoria local da cuenta del uso de diferentes sistemas de transporte (canoas, botes, vapores), la densidad del tráfico impuesto por los servicios de movilidad mecanizada desde inicios del siglo XIX y de su organización en escalas sucesivas sobre una infraestructura que combinaba puertos, caminos y sendas. Un vecino recuerda que "en vapor se demoraba como cuatro horas, porque iba parando de puerto en puerto. En cada puerto bajaban productos y subían otros, y el muelle siempre estaba lleno de botes". La interacción entre movilidad fluvial y terrestre configuraba un sistema bimodal altamente dinámico, donde el río constituía el eje estructurante y las rutas terrestres funcionaban como extensiones que enlazaban los diferentes asentamientos establecidos a lo largo de las rutas a Concepción por el norte y Villarrica por el este y noreste. Un testimonio recogido en el sector de Cuyinhue nos describe la intensidad e itinerarios de estos flujos: "Resulta que había una ruta que toda la gente de Toltén, incluso de Temuco, Nueva Imperial, venía a buscar sus productos al puerto de Paico (...) y siendo muy cabro [me] decían que por ese camino -que ahora está abandonado, que no hay nada-, me decía que pasaban 30, 40, 50 carretas a veces en los días del vapor". Esta descripción evidencia la sincronización entre el tránsito terrestre y los itinerarios fluviales, particularmente en función de los ciclos de llegada de vapores, y por otro lado, destacan el carácter nodal de estos puntos de encuentro de vías terrestres y fluviales, que activamente prestaban servicios de hospitalidad, comercio y logística.

El sistema fluvial, en tanto eje principal de movilidad, facilitaba el transporte de una amplia gama de productos provenientes de los valles interiores y sectores cordilleranos hasta el principal punto de venta de productos. Todo este flujo convergía en la Playa Ancha, actual Feria Fluvial en la costanera de Valdivia y que opera hasta hoy como nodo de interacciones comerciales y sociales. Un vecino del sector Tres Cruces, en las cercanías del castillo San Luis de Alba enfatiza el carácter intensivo de este mercado a borde río: "muchos botes, mucho bote con mucha mercadería del campo, ahí llegaban botes con papas, con porotos, verduras, toda clase de verduras, leche, todo se comercializaba. Era como un mercado flotante". Un aspecto importante es la temporalidad de estos desplazamientos, que por un lado respondían a una lógica estacional del trabajo agrícola, forestal, pesquero y de recolección, y por supuesto, a condiciones ambientales específicas. Por otro lado, los viajes desde las localidades ribereñas se realizaban con frecuencias semanales o quincenales, dependiendo de la disponibilidad de productos, las necesidades familiares y las condiciones climáticas; factores como el régimen de mareas y vientos incidían directamente en la planificación de los trayectos, determinando tanto la ida como el retorno. En muchos casos, los desplazamientos combinaban navegación autónoma con el uso de vapores que

cubrían tramos estratégicos del recorrido, especialmente cuando las condiciones no eran favorables.

Figura 2

Feria fluvial de Valdivia en el sector denominado Playa Ancha, actual Costanera. Colección Fotográfica, Archivo Histórico y Patrimonial DM-UACh



Los puertos intermedios desempeñan un rol clave en la articulación entre el sistema fluvial y las redes terrestres. En estos puntos, los viajeros eran recibidos por carretas y caballos que permitían el traslado de mercancías hacia sectores interiores. Un testimonio en la localidad de Antilhue describe esta lógica de transbordo: "desde el estero Cuiculelfu, en la desembocadura, unos ochenta metros o cien metros más abajito, ahí es bien profundo, ahí había un puerto que se llamaba Fochague, ahí la gente de este lado, de esta zona desembarcaban y los que vivían más lejos los esperaban con carreta".

El alcance territorial de este sistema se evidencia también en la circulación de recursos forestales. Diversos testimonios documentan el descenso de balsas de madera desde sectores cordilleranos, de los lagos Panguipulli y Riñihue hacia el río Calle-Calle, particularmente durante los meses de verano y comienzos de otoño: "venían con balsas de madera desde el complejo maderero del fundo Releco (...), allá no había camino no había nada, entonces en el verano se venían con balsas de madera. A veces pasaban hasta 40 o 50 balsas, y pernoctaban aquí en el balseo de San Javier". Este testi-

monio refuerza el valor y función del sistema fluvial como eje integrador de territorios productivos desconectados de redes terrestres consolidadas y que facilitaba el acceso hasta el punto de conexión con otros sistemas de transportes, en este caso, Antilhue era punto nodal para el almacenaje y distribución a través de los ferrocarriles.

Desde el área costera hacia el interior del río, la movilidad mantenía características técnicas específicas, condicionadas por el régimen de vientos y oleaje de proveedores de la costa marítima. La navegación a remo y vela constituía la principal estrategia de desplazamiento, implicando tiempos de espera y prácticas de pernoctación durante el trayecto, un vecino de la comunidad mapuche de Huiro (Corral) recuerda: "A remo y a vela se iba a Corral. Cuando calmaba el viento se podía remar, si no había que esperar. Muchas veces se dormía en el bote con una manta y un cuero". Su objetivo era lograr la venta de pescados y mariscos en los muelles del Puerto de Corral, en la Feria Fluvial de Valdivia, y aprovechar el largo viaje para comprar los abastecimientos necesarios para estas localidades tan alejadas de los centros de comercio y abastecimiento.

El eje Valdivia–Cruces-San Pedro configura un sistema de movilidad fluvial-terrestre altamente integrado, donde el río operó como columna vertebral de la circulación regional. Este sistema se caracterizó por un uso intensivo y regular, articulando una extensa red de circuitos de transporte de personas y mercancías que conectaba localidades costeras, ribereñas y lacustres cordilleranas. Esta amplia red de conectividad y circulación territorial se mantuvo vigente hasta el terremoto de 1960.

C. Eje Valdivia – Quinchilca – Lago Ranco

La configuración del sistema de movilidad en la cuenca del Lago Ranco responde igualmente a un patrón estructural de articulación entre navegación lacustre, tránsito terrestre por zonas bajas y pasos cordilleranos. Este sistema presenta una notable relación con las dinámicas observadas en otros complejos lacustres del sur de Chile, particularmente con los lagos asociados al área de los volcanes descritos en el caso anterior. Las crónicas de los siglos XVIII y XIX describen el eje bimodal Valdivia–Quinchilca–Ranco como una vía de circulación regular que integraba itinerarios terrestres y acuáticos, incursiones por valles interiores y pasos cordilleranos, articulando circuitos económicos y sociales de escala regional y transnacional. En estos relatos, las decisiones de ruta aparecen condicionadas tanto por factores geomorfológicos —como la presencia de valles transitables, zonas de bajos fluviales y lacustres aptas para el vadeo y conectividad hidrográfica— como por variables logísticas vinculadas a la disponibilidad de recursos esenciales (agua, leña), a la existencia de puntos de descanso, abastecimiento y alimentación. Este patrón coincide con las descripciones de itinerarios realizadas por cronistas como Cox y Pinuer, quienes destacan la regularidad de estas rutas y su rol en la conexión entre territorios lacustres y cordilleranos.

En este itinerario desde Valdivia al Ranco, las fuentes documentales refieren la Misión de Quinchilca como un punto relevante en la movilidad, desde allí, se despren-

dían tres rutas, hacia Panguipulli, a Los Llanos y hacia los pasos cordilleranos. Este punto intermedio cumplía también una función relevante para la logística, ofreciendo además servicios de hospitalidad e información. Al tomar la vía a la cordillera por el camino a Dollinco, el Lago Ranco aparece como hito geográfico y nodo articulador de un espacio acuático y montañoso. Los testimonios recogidos en las actuales comunidades y ciudades de la cuenca, recuerdan la navegación mediante canoas monóxilas y balsas de madera, que se complementaba con desplazamientos terrestres a pie, a caballo o carretas. Como señala un habitante de la península de Illahuapi: "Las canoas buscaban el trecho más corto, a Ilihue o Calcurrupe. Si había viento no se cruzaba y entonces se seguía a caballo". Esta cita ilustra la toma de decisiones situadas, donde la navegación no constituía una opción exclusiva, sino parte de un repertorio técnico flexible.

El conocimiento ambiental, particularmente del régimen de vientos, desempeñaba un papel determinante en la planificación de los desplazamientos lacustres. Los testimonios destacan la relevancia del viento "piuwa", viento del este o cordillerano, cuya ocurrencia —especialmente en los meses de marzo y abril— facilitaba el desplazamiento de embarcaciones y en particular para el movimiento de las balsas de madera- hacia las riberas occidentales y meridionales del lago. Este saber empírico permitía optimizar los tiempos de viaje y reducir los riesgos asociados a la navegación. La madera era faenada en zonas de montaña y trasladada hasta puntos de acopio, como las playas del lago Maihue. Desde allí, cuadrillas de balseros descendían por el río Calcurrupe hasta el Lago Ranco, en trayectos que podían tomar aproximadamente cuatro horas para conectar ambos lagos. En este proceso, la técnica de la sirga resultaba fundamental para sortear tramos de alta complejidad hidráulica. Esta práctica, que implicaba el control de la embarcación desde la ribera mediante cuerdas, es descrita en detalle por un entrevistado de una comunidad mapuche en el sector Riñinahue: "al medio de la balsa venía un palo largo, nos contaban que ese palo, cuando bajaban los rápidos, todas sus cosas, las que traían para dormir y comer y todo, lo amontonaban y lo hacían en un solo saco y lo amarraban en el alto. Entonces ellos se bajaban y con un lazo venían por la orilla, que no se le arrancara la balsa, ellos se bajaban de la balsa, y por la orilla del río venían con un lazo más o menos sujetando un poco la balsa". Esta descripción evidencia no solo el dominio técnico del medio lacustre-fluvial, sino también la organización del trabajo y la gestión del riesgo en contextos de alta variabilidad ambiental. Una vez en el puerto lacustre, las balsas eran reorganizadas y remolcadas por vapores hasta los puntos de acopio y traslado ferroviario en la ciudad de Lago Ranco; un trabajador de aquellas faenas recuerda que "las balsas las tiraban de allá del otro lado, del Maihue. Bajaban por el río, venían así uno de allá y el otro de acá. Porque acá tiene un brazo el río, ahí llegan todas las balsas y ahí llega el vapor le va a buscar. De diez a quince balsas".

Los desplazamientos comerciales de larga distancia se realizaban de manera estacional, concentrándose en los meses de verano. Durante este periodo, se intensificaban los viajes hacia centros urbanos como Valdivia y Río Bueno para la comercialización de productos agrícolas, tales como frutas, verduras, quesos y chicha. Estos trayectos, eran frecuentemente realizados en carretas tiradas por bueyes, lo que implicaba una planificación y logística para provisionar abrigo y alimento para el viaje, así como las gestiones para solicitar y utilizar los puntos de descanso y abastecimiento con familiares y amigos, siendo este entramado de relaciones fundamental para las personas y animales que realizaban estos largos viajes de ida y vuelta con carga.

La movilidad hacia Argentina constituía otra experiencia recurrente de movilidad en la zona del Ranco, que permitía organizar y utilizar redes laborales, comerciales y familiares. En los itinerarios descritos hoy, se reproducen, en gran medida, las rutas documentadas en el siglo XIX. Una vecina de Riñinahue recuerda: "se van de aquí y pasan por Lipela, por ahí hay unas chozas que decían antes, y ahí pasaban a alojar, y de ahí después, volvían a veces, caminando para Argentina (...) se fueron no más sin rumbo en busca de la pega con su señora y allá llegó, y dijo que había llegado a un terrible mundo grande, que no hay ni gente, hay mucha tierra botada".

Para la cuenca del Lago Ranco, se observa una integración funcional entre medios lacustres y terrestres, una adaptación a las condiciones ambientales y su continuidad histórica. La coherencia entre las fuentes documentales y los testimonios contemporáneos permite sostener la persistencia de estas prácticas como parte de un conocimiento territorial profundamente arraigado, compartido con otros sistemas lacustres del sur andino. Este entramado de movilidad no solo estructuró las dinámicas económicas y sociales del territorio, sino que también configuró una forma específica de habitar y conocer el espacio, basada en la complementariedad, la flexibilidad y la experiencia acumulada. Hasta hace 30 años atrás seguía habiendo movimiento de ganado por los pasos montañosos y el tránsito de carretas por angostos y fragosos caminos, la ruta de Cox mantiene su memoria y se conecta con otros procesos históricos y políticos que mantiene la vigencia de esos antiguos caminos (Vezub et al., 2021).

Discusión

La sistematización y reflexión presentados, propone que la movilidad en la jurisdicción de Valdivia no correspondía a desplazamientos aislados ni a trayectos ocasionales, sino a un sistema territorial integrado de origen mapuche (repu), organizado según la interacción entre condicionantes ecológicos, ciclos productivos, tecnologías de transporte y nodos de articulación. Desde esta perspectiva, el movimiento de personas, animales y mercancías debe entenderse como una práctica estructurante del habitar, en la que ríos, lagos, caminos, puertos, valles y pasos cordilleranos conformaban una red relacional de uso flexible, pero no aleatorio.

Un primer aspecto relevante es el fuerte condicionamiento estacional de la movilidad. La variación entre otoño–invierno y primavera–verano no implicaba una oposición entre inmovilidad y movimiento, sino una reorganización diferencial de los circuitos. Durante otoño e invierno, la saturación de suelos, el aumento del caudal hídrico, las inundaciones de sectores bajos y, en áreas de altura, el régimen nival, reducían la viabilidad de ciertas rutas terrestres y favorecían trayectos alternativos o desplazamientos más acotados. En cambio, primavera y verano constituían la fase de mayor conectividad territorial, al habilitar el tránsito por caminos, pasos, vegas y sectores cordilleranos, además de facilitar viajes de mayor alcance para el intercambio, la recolección, el pastoreo y el transporte de mercancías. En consecuencia, la estacionalidad no debe ser interpretada sólo como telón de fondo ambiental, sino como una variable organizadora del sistema de movilidad. A continuación el siguiente detalle nos muestra la organización de la movilidad estacional:

Tabla 2

Sistematización de sistemas de movilidad en base a tradición oral

	Otoño-Invierno	Primavera-Verano
Movilidad terrestre	El tránsito terrestre se restringe a zonas bajas y relativamente estables. Se mantiene la circulación a caballo y a pie, aunque con menor intensidad. Las carretas continúan operando, pero disminuyen en frecuencia y cobertura debido a la saturación de suelos y a la presencia de zonas inundadas. Las crecidas de ríos y lagos dificultan el vadeo y obligan a reconfigurar itinerarios.	Corresponde al período de mayor intensidad de la movilidad. Las condiciones secas y el retiro de nieves favorecen el desplazamiento en carretas, a caballo y a pie. Se habilitan pasos cordilleranos y áreas previamente anegadas, facilitando el pastoreo y la recolección. Aumenta el tránsito asociado a ciclos de recoleccción, agrícolas, cosechas, explotación forestal y dinámicas comerciales interregionales.
Movilidad por cuerpos de agua	La navegación en canoas se reduce y se limita a trayectos cortos y cercanos a la ribera, dependiendo de condiciones climáticas favorables. En ríos con mayor profundidad estacional facilita el tránsito de balsas de madera. En el caso lacustre, ciertos regímenes de viento otoñales pueden favorecer desplazamientos específicos (viento este o piuwa). Con la introducción de vapores, se observa una progresiva regularización del transporte fluvial y lacustre.	Se registra el momento óptimo para la navegación en canoas, botes y vapores. Se intensifica la actividad en lagos y ríos, vinculada a la comercialización de productos agrícolas, ganaderos y forestales, consolidando circuitos de intercambio estacional.

Movilidad vertical (sectores cordilleranos)	Predomina la ocupación de tierras bajas, asociada al resguardo climático y al traslado descendente del ganado.	Se produce la ocupación de tierras altas, con desplazamiento del ganado hacia pastizales cordilleranos. Esta movilidad se articula con ciclos de recolección forestal y aprovechamiento de recursos de altura.

Por otro lado, los casos analizados muestran que los regímenes de circulación dependían de la complementariedad entre medios de transporte. Tanto en el sistema fluvial Valdivia como en las cuencas lacustres cordilleranas, la movilidad operaba mediante una lógica bimodal o multimodal, que articulaba navegación y tránsito terrestre en función de las condiciones del terreno, del clima y del objetivo del desplazamiento. Esta flexibilidad constituye uno de los rasgos más consistentes del sistema. Los cuerpos de agua no funcionaban como obstáculos, sino como corredores de circulación que reducían costos de tiempo/energía/distancia de traslado, conectaban enclaves productivos y ceremoniales, y enlazaban trayectos terrestres de distinta escala. A su vez, los caminos y senderos complementaban la navegación allí donde el viento, el oleaje, la crecida de los ríos o la inexistencia de continuidad hidrográfica imponían límites al desplazamiento acuático.

Los testimonios señalan que esta articulación no era meramente funcional, sino que suponía saberes técnicos precisos. El conocimiento de vientos favorables, mareas, zonas de vadeo, puertos de embarque, sitios de descanso, refugios cordilleranos y puntos de transbordo revela que la movilidad descansaba en un conocimiento y experiencia territorial acumulada. Prácticas como la sirga, el uso de señales de humo, el empleo del *kürkul* para anunciar arribos o la selección de tramos lacustres cortos según las condiciones del viento muestran una racionalidad práctica altamente especializada. Así, la movilidad emerge no sólo como circulación, sino como una práctica que incluye destrezas corporales o físicas, así como un conocimiento socialmente construido, transmitido y territorialmente situado.

Un segundo eje analítico corresponde a la relación entre movilidad y organización productiva. Los casos muestran que los desplazamientos estaban estrechamente asociados a ciclos agrícolas, ganaderos, forestales, pesqueros y de recolección. En los territorios fluviales, la circulación de verduras, legumbres, leche, animales menores, pescados, mariscos y otros productos estacionales hacia la Feria Fluvial de Valdivia y otros puertos/mercados lacustres y fluviales, indica la existencia de circuitos periódicos de abastecimiento y comercialización. En la cuenca del Lago Ranco y Panguipulli, el transporte de madera desde sectores cordilleranos y lacustres en altura hacia puertos, centros de almacenaje, ferrocarriles y mercados regionales demuestra la articulación entre movilidad local y economías extractivas de escala más amplia. En el ámbito

cordillerano, la recolección de frutos y el traslado de animales hacia veranadas confirman que el movimiento respondía a calendarios ecológicos y productivos específicos.

Particular importancia reviste, en este sentido, el patrón de trashumancia vertical documentado en áreas cordilleranas, especialmente en el área del límite sur de las pinalerías (bosques de araucaria) y su principal producto, el piñón. La alternancia entre tierras bajas de invernada y pastizales de altura de uso estival constituye una modalidad de organización territorial extensiva basada en el uso complementario de distintos pisos ecológicos. Este patrón, coherente con descripciones históricas sobre veranadas y circuitos de aprovechamiento múltiple del espacio, muestra que la residencia y la movilidad no constituían esferas separadas. Por el contrario, el habitar implicaba desplazarse periódicamente, re-ocupar lugares conocidos, activar recursos según la estación y sostener vínculos sociales a través del movimiento. La movilidad, entonces, no era excepcional respecto de la vida doméstica y productiva, sino una de sus condiciones fundamentales.

Un tercer aspecto central es la persistencia histórica de los trazados y nodos de tránsito. Al contrastar los relatos etnográficos con fuentes de los siglos XVIII y XIX, se observa una notable coherencia en la identificación de rutas, hitos, topónimos y accidentes geográficos. El camino de la costa a Concepción, la conexión Cruces–Panguipulli–Villarrica, la ruta de Calle-Calle a Quinchilca y Ranco, y la red de puertos fluviales y lacustres muestran continuidades significativas entre memoria oral y documentación histórica. Esta repetición de referencias permite plantear que los itinerarios no sólo persistieron como huellas discursivas, sino en varios casos como corredores efectivamente reutilizados o resignificados en contextos posteriores. La superposición parcial de trazados sugiere que la infraestructura contemporánea se asentó, al menos en parte, sobre corredores históricos de larga duración. Esto obliga a considerar que las vías no son meras obras técnicas del presente, sino expresiones acumulativas de decisiones espaciales anteriores, sedimentadas en la memoria y en el uso continuado del territorio. La continuidad de hitos y trayectorias confirma, por tanto, que la movilidad posee también una dimensión histórica materializable en el paisaje: la memoria hace caminos.

Los casos examinados evidencian que la movilidad se organizaba a través de nodos específicos de articulación: puertos, balseos, desembarcaderos, pasos, refugios, puntos de avisaje y lugares de intercambio, que son consistentes con los itinerarios indígenas y luego con emplazamientos y vías coloniales. Estos nodos cumplían funciones logísticas, económicas y sociales, y permitían la conexión entre escalas territoriales diversas. Un puerto fluvial o lacustre no era solo un punto de embarque, sino un espacio donde convergen productos, tecnologías, itinerarios y relaciones sociales. Del mismo modo, un refugio cordillerano o una "ranchita" asociada a la recolección de piñones constituía un hito temporal dentro de trayectorias más amplias. La red

territorial, entonces, no estaba compuesta únicamente por rutas lineales, sino por una constelación de lugares de detención, espera, coordinación, redistribución, que las personas necesitaban para la restauración corporal. Desde una perspectiva más amplia, los testimonios muestran que la movilidad también operaba como un doble principio, el de cohesión social al generar puntos de encuentro, colaboración y alianzas, y por otro, el de potenciales disputas de acceso a los recursos y control de zonas estratégicas. Por lo que a través de ella se mantenían vínculos familiares, se activaban redes de intercambio, se accedía a trabajo temporal, se atendían emergencias y se sostenían encuentros intercomunitarios. Los desplazamientos hacia Argentina, los viajes periódicos a ferias urbanas, los traslados lacustres para actividades cotidianas y de emergencias, y los encuentros en zonas de piñoneo muestran que moverse implicaba también reproducir relaciones sociales y obligaciones mutuas. En este sentido, la movilidad no solo conectaba lugares; conectaba personas, memorias y formas de reciprocidad. La contracara posible, es el despliegue de conflictos por el acceso y control de espacios relevantes desde el punto de vista productivo y/o simbólico, cuestión que se encuentra reflejada en la literatura, pero en los casos estudiados no hubo evidencia de aquello.

A la luz de lo anterior, los casos etnográficos permiten discutir críticamente visiones que entienden el territorio únicamente desde la estabilidad residencial o desde la infraestructura formal. La evidencia sugiere, por el contrario, que el territorio histórico valdiviano se configuró mediante prácticas de circulación recurrente, ambientalmente ajustadas y socialmente reguladas. Agua, tierra y montaña no constituyeron dominios separados, sino componentes interdependientes de una misma espacialidad. La movilidad fue, en este marco, una práctica de producción del espacio, pues a través de su práctica y conocimiento, se consolidaron nodos, se definieron temporalidades de uso y se transmitieron conocimientos territoriales entre generaciones.

En conjunto, el análisis permite sostener tres argumentos principales. Primero, que la movilidad en la jurisdicción histórica de Valdivia debe ser entendida como un sistema integrado, estacionalmente regulado y estructurado en base a convenciones y significados compartidos, más que como un conjunto de trayectos independientes. Segundo, que dicho sistema se apoyaba en la articulación flexible entre distintos medios y tecnologías de transporte, lo que otorgaba resiliencia frente a las variaciones ecológicas y topográficas. Tercero, que la memoria oral no sólo confirma itinerarios históricos, sino que preserva una verdadera memoria práctica del territorio, donde desplazarse constituye una forma de saber, de habitar y de organizar socialmente el espacio.

Conclusiones

El análisis desarrollado permite afirmar que la movilidad operó como un principio estructurante de la territorialidad en la jurisdicción colonial de Valdivia, sustentado en matrices indígenas preexistentes cuya lógica articulaba de manera integrada agua, tierra y montaña. Lejos de constituir un fenómeno accesorio, la evidencia convergente —proveniente de las fuentes documentales y etnográficas— demuestra la persistencia de estos sistemas hasta avanzado el siglo XX, a pesar de los cambios expresados a través del cambio tecnológico implementado en la región con la importación de la Revolución Tecnológica desarrollada en la inmigración alemana del XIX, el desarrollo urbano y vial aparejado con los cambios en los sistemas productivos, y por supuesto, con la transformación de la matriz productiva y del paisaje generada por el terremoto de 1960. Teniendo esto en consideración, la movilidad se configuró como un sistema territorial multiescalar, donde ejes fluviales, corredores lacustres, rutas terrestres y circuitos costeros funcionaron de manera interdependiente. La presencia de configuraciones bimodales y multimodales evidencia una alta capacidad adaptativa, basada en conocimientos territoriales especializados que optimizaban el desplazamiento en función de condiciones ecológicas y tecnológicas variables.

La dimensión temporal de estos sistemas revela una organización del movimiento regulada por ciclos ambientales, más que por criterios lineales de eficiencia. La variabilidad estacional implicaba reconfiguraciones dinámicas de rutas, medios y escalas, donde prácticas como la trashumancia cordillerana, la navegación condicionada por factores climáticos y las detenciones en nodos estratégicos respondían a una racionalidad orientada a la seguridad y al conocimiento situado.

Asimismo, la movilidad constituye una práctica social colectiva, profundamente imbricada en relaciones de parentesco, cooperación y producción, en la que el desplazamiento articulaba dimensiones económicas, sociales y culturales. En este contexto, los nodos territoriales —puertos, balseos, refugios y puntos de cruce— adquirieron un rol central como espacios de intercambio, control y articulación de la red de circulación.

La discusión de estos casos permite afirmar que la movilidad es una dimensión constitutiva de la territorialidad regional. Su estudio, apoyado en el cruce entre fuentes, no solo ilumina la persistencia de rutas y prácticas, sino que permite comprender cómo las poblaciones construyeron territorialmente su mundo a través del movimiento y el conocimiento compartido.

Financiación

Proyecto FONDECYT Nº 1221582, Asentamientos y poblaciones. Interacción, agencias y cambio social en Valdivia, siglos XV-XVII (2022-2025).

Agradecimientos

A todas las personas de las diversas comunidades que han colaborado con sus testimonios y confianza.

Conflicto de interés

El autor declara no tener conflicto de interés.

Sobre el autor

Marcelo Godoy Gallardo es Antropólogo y Magíster en Comunicación, profesional de la Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile, con trayectoria en investigación interdisciplinaria y aplicada en antropología y patrimonio cultural. Ha participado en proyectos de investigación (FONDECYT) y de I+D (FONDEF y FIC) en el centro-sur de Chile. Correo electrónico: marcelogodoy@uach.cl.
https://orcid.org/0000-0002-3066-3900

Referencias bibliográficas

Abercrombie, T. (1998). *Pathways of memory and power: Ethnography and history among an Andean people*. University of Wisconsin Press. https://uwpress.wisc.edu/books/0283.htm

Adán, L., Carabias, D., Godoy, M., Álvarez, R. (2026). Guadalafquén Riverine Culture: Mapuche-Huilliche Persistence and Hybridization. *Ethnohistory*, 73(4), 489-518. https://doi.org/10.1215/00141801-12536939.

Adán, L. (2014). *Los reche-mapuche a través de su sistema de asentamiento (siglos XV-XVII)*. Tesis para optar al grado de Doctora en Historia, mención Etnohistoria, Departamento de Historia, Universidad de Chile, Santiago

Adán, L., S. Urbina y M. Alvarado (2017). Asentamientos humanos en torno a los humedales de la ciudad de Valdivia en tiempos prehispánicos e históricos coloniales. *Chungara Revista De Antropología Chilena* 49(3), 359-377. http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562017005000020.

Adán, L., S. Urbina, D. Munita, R. Mera, M. Godoy y M. Alvarado. (2021). Valdivia: inter-cultural relations along the southern frontier of the Spanish empire in America during the Colonial period (1552-1820). *Historical Archaeology*, 55(2), 158-186. https://doi.org/10.1007/s41636-020-00279-9.

Adán, L., Urbina, S., Poblete, F., Bosshardt, R., Alvarado, M. y Godoy, M. (2022). Rutas y asentamientos en Valdivia y Los Llanos a mediados del siglo XVIII. *Revista Chilena de Antropología*, 46, 108-132. https://doi.org/10.5354/0719-1472.2022.67900

Alvarado, M., & Castro, V. (2016). Ríos, lagos y navegación indígena en el sur de Chile. *Chungará*, 48(3), 421–438. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-73562016000300009.

Ancán, J. (2002). Los Napülkafe, viajeros del Wallmapu, en el antiguo paisaje mapuche, pág. 99-126 y En Kallfumapu: el paisaje de horizonte infinito y azul. Pp. 127-140. En *Voces Mapuche* (Aldunate, C. Lienlaf, L. compiladores). Museo de Arte Precolombino. Santiago de Chile.

Arellano, J. C. (2015). Redes de caminos y circulación en los Andes coloniales. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani",* 42, 79–108. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37944346004.

Bengoa, J. (2003). *Historia de los Antiguos Mapuches del Sur. Desde Antes de la Llegada de los Españoles hasta las Paces de Quilín*. Catalonia, Santiago.

Bello, A. (2011), Nampülkafe. El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas. Territorio, política y cultura en los siglos XIX y XX. *Historia*, 45(1), 250-252. https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942012000100009.

Berenguer, J., Cáceres, I. Sanhueza, C. y Hernández, P. (2005). El Qhapaqñan en el Alto Loa, norte de Chile: Un estudio micro y macromorfológico. *Estudios Atacameños,* 29, 7 – 39. http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432005000100002.

Camus, P. y Solari, M. E. (2008). La invención de la selva austral. Bosques y tierras despejadas en la cuenca del río Valdivia (siglos XVI-XIX). *Revista de Geografía Norte Grande*, 40, 5-22. https://rchd.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/40227.

Carabias, D., Nicolas L., y Adán, L. (2010). Reflexiones en torno al uso de embarcaciones monóxilas en ambientes boscosos lacustres precordilleranos andinos, zona Centro-Sur de Chile. *Magallania* 38 (1), 87-108. https://www.scielo.cl/pdf/magallania/v38n1/art6.pdf.

Castro, V. (2004). Riqueza y complejidad del Qhapaq Ñan: Su identificación y puesta en valor. En C. Caraballo, N. Sanz y S. Finocchietti (Coords.), *Tejiendo los lazos de un legado. Qhapaq Ñan–Camino Principal Andino: Hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal* (pp. 40–47). UNESCO.

De Jong, I., Cordero, G. y Alemano, M. (2022). Pensando la Tierra Adentro. La Territorialidad Indígena En Las Pampas y La Patagonia (1750-1850). *Revista Diálogo Andino* 68. https://dialogoandino.uta.cl/wp-content/uploads/2022/11/04_de_Jong-v3.pdf.

Guarda, G. (2001). *Nueva Historia de Valdivia*. Ediciones Universidad Católica.

Godoy, M., y Lira, N. (2007). Etnoarqueología para la Comprensión de las Canoas del Lago Calafquen, Panguipulli, Región de Los Ríos, Chile. *Actas del VI Congreso Chileno de Antropología*, T. II: 1906-1918. https://www.aacademica.org/vi.congreso.chileno.de.antropologia/181.pdf.

Godoy, M. (2008). Estacionalidad y manejo de recursos naturales del bosque templado: Una aproximación etnográfica y etnoarqueológica en la cuenca fluvial Valdivia. En *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 15. http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n15/art06.pdf.

Godoy, M. (2014). Las rutas del Sollipulli hacia el Puel Mapu. *Revistas Austral de Ciencias Sociales*, 27, 45-69. http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n27/art03.pdf.

González, L. M. (2013). Caminos coloniales y control del territorio en América Latina. *Historia Crítica*, 50, 13–36. https://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-16172013000200002.

Huiliñir-Curio, V. (2015). Pehuenche trails in Alto Biobio (Chile): spatial articulation, mobility and territoriality. *Revista de geografía Norte Grande*, 47-66.https://www.researchgate.net/publication/289772428_Pehuenche_trails_in_Alto_Biobio_Chile_spatial_articulation_mobility_and_territoriality.

Ingold, T. (2007). *Lines: A brief history*. Routledge. https://www.routledge.com/Lines-A-Brief-History/Ingold/p/book/9780415425552.

Inostroza, L. (2018). *El mercado Regional de Concepción y su articulación al mercado Virreinal y mundial. Siglo XVII*. Ed. Archivo Histórico de Concepción. https://archivohistoricoconcepcion.cl/wp-content/uploads/2022/01/mercado.pdf.

Lancheros, F. (2017). *Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*. Tesis magister en Historia Universidad Nacional de Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/items/777cd3a8-b063-430f-bbfd-bea7c600ee8a.

León, L. (2007). Caminos, tráfico y comercio indígena en la frontera sur de Chile colonial. *Revista Historia*, 40(1), 5–38. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942007000100001.

León, L. (2011). Malocas, comercio y circulación indígena en la Araucanía colonial. *Cuadernos de Historia,* 35, 9–41. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-12432011000200001.

Nielsen, A. (2000). Andean caravans: Mobility, symbolism, and landscape. *Journal of Anthropological Archaeology,* 19(3), 361–391. https://doi.org/10.1006/jaar.2000.0364.

Palacios, H. (1996). *Cuenca del Río Valdivia: algunos aportes para su conocimiento*. Sinergos Consultores, Santiago de Chile.

Sagredo, R. (2006). Ciencia, viajes y representación del territorio en Chile. *Revista*

Historia, 39(1), 5–38. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942006000100001.

Sagredo, R. (2010). Viajeros y territorio en Chile (siglos XVIII–XIX). *Universum*, 25(1), 17–36. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-23762010000100002.

Sanhueza, C. (2004). La red vial del Imperio Inca en Chile Central. *Revista Historia*, 37(2), 343–370. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942004000200003.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a37268.

Stewart, D. (2023). Reflexiones del Primer Parlamento de Quillín: Cartas Inéditas de los Oficiales de Chile y su Respuesta Formal desde España (1640-1643). En *Cuadernos de Historia* N 59. Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile. 357-380. https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/73279.

Subiabre, A. y Rojas, C. (1994). *Geografía física de la Región de los Lagos*. Dirección de Investigación y Desarrollo, Ediciones Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile.

Urbina Carrasco, M. X. (2009). *La frontera de arriba en Chile Colonial. Interacción hispano-indígena en el territorio entre Valdivia y Chiloé e imaginario de sus bordes geográficos, 1600-1800*. Valparaíso y Santiago, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Centro de Investigación Diego Barros Arana.

Urbina Carrasco, R. (1998). La navegación fluvial en el sur de Chile durante la Colonia. *Revista Historia*, 31, 181–210. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71941998003100008.

Urbina Carrasco, R. (2014). Circulación marítima y fluvial en la frontera sur del Reino de Chile. *Magallania*, 42(2), 15–34. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22442014000200002.

Urbina, S. y Adán, L.. (2014). Avances en la Arqueología de Valdivia. *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología,* 43/44: 35-60. https://www.boletin.scha.cl/index.php/boletin/article/view/5/5.

Urbina, S., Adán, L. y Bosshardt, R. (2021). Encomiendas y territorialidad mapuche-huilliche en la jurisdicción de Valdivia (siglo XVI). *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología,* 953-976. http://boletin.scha.cl/index.php/boletin/article/view/701/659.

Urbina, S., Adán, L., Mera, R. y Munita, D. (2016). Fundación y refundación de Valdivia (Lat. S 39o): Implicancias arqueológicas de dos modalidades de instalación hispana (ca. 1552-1647). En Calvo L. M. y G. Cocco (eds.), *Primeros Asentamientos Españoles y Portugueses en la América Central y Meridional s. XVI y XVII*, 1ra

Ed., (pp. 303-326). Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.

Vezub, J., Godoy, M., Alvarado, M., Urbina, S., & Adán, L. (2021). Reporte de viaje por el camino de Guillermo Cox desde Valdivia hacia el País de las Manzanas, siglos XVIII y XIX. *Estudios atacameños*, 67, 24.https://dx.doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2021-0024.

Zavala, J., Dillehay, T., Medianero, F. (2020). Economía Aurífera, Caminos y Fuertes en La Araucanía (Ngülümapu) del Siglo XVI: En Torno a la Información de Martín Ruíz de Gamboa De 1579. En *Revista Dialogo Andino* 61, 27-39. https://dialogoandino.uta.cl/index.php/dialogo-andino/article/view/2044/640.

Fuentes históricas

Cox, G. (2012). *Viaje a las Regiones Septentrionales de la Patagonia, 1862-1863. Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile*. Universidad Católica, Santiago de Chile.

Domeyko, I. (1846). *Araucanía y sus habitantes*. Imprenta Chilena, Santiago.

Pinuer, I. (1836). De las noticias adquiridas sobre una ciudad grande de españoles, que hai entre los indios, al sud de Valdivia, e incógnita hasta el presente, por el capitán

D. Ignacio Pinuer (1774). En Colección de obras y documentos Relativas a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata.

Treutler, P. (1861). *La Provincia de Valdivia y los Araucanos*. Imprenta chilena, Santiago de Chile.

Martínez de Bernabé, P. 1782 [2018]. *La verdad en Campaña. Relación histórica de la plaza, puerto y presidio de Valdivia*. Ediciones Kultrún, Valdivia, Chile.

CUHSO

Fundada en 1984, la revista CUHSO es una de las publicaciones periódicas más antiguas en ciencias sociales y humanidades del sur de Chile. Con una periodicidad semestral, recibe todo el año trabajos inéditos de las distintas disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades especializadas en el estudio y comprensión de la diversidad sociocultural, especialmente de las sociedades latinoamericanas y sus tensiones producto de la herencia colonial, la modernidad y la globalización. En este sentido, la revista valora tanto el rigor como la pluralidad teórica, epistemológica y metodológica de los trabajos.

Editor
Matthias Gloël

Coordinador editorial
Víctor Navarrete Acuña

Corrector de estilo y diseñador
Ediciones Silsag

Traductor, corrector lengua inglesa
Mabel Zapata

sitio web
cuhso.uct.cl

e-mail
cuhso@uct.cl

licencia de este artículo
Trabajo sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0)

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE TEMUCO