



## Red vial, puentes y caminos para unir a los Chilenos

Ciudadanía, 05/12/2015



Al  
recordar  
la  
Historia  
Republicana  
de  
nuestro  
Chile  
no  
podemos  
dejar  
de

pensar en su fundación como tal y en los hombres libres y soñadores que dieron vida a esta hermosa historia de Construcción Social de Chile. Tal es el caso de Don Bernardo O'Higgins Riquelme Libertador y Padre de la Patria, Capitán General del Ejército de Chile, quien como Director Supremo, administró el incipiente Gobierno de Chile, la cual se estructuró y obtuvo un estado independiente y republicano.

Una obra sin igual como Patriarca de esta Pueblo, dantesca, que tuvo como principal característica la Construcción, obras de todo tipo como Alamedas, mercados, un cementerio laico, Escuela Militar y Naval y que incluyó importantes avances en leyes sobre obras viales.

Desde el vetusto camino del Inca hasta nuestros días, el desarrollo vial ha sido uno de los elementos fundantes sobre el cual nuestro país se ha ido formando. Un camino, una senda, una calzada, un puente, son así, no solo puntos de unión y de encuentro, sino que además involucran, en su sentido más recóndito, un acto cultural mediante el cual los hombres que ocupan un territorio lo hacen suyo integrándolo como una extensión concreta de sus vidas, pero también de sus quimeras, de su espíritu y fortuna.

En Chile, la construcción de viaductos se inicia con la obra civilizadora de España, que en su comienzo, con seguridad, utilizó la madera en sus primeros puentes.

Los Araucanos o mapuches denominaban "KUIKUI" a uno o varios troncos caídos o volteados por encima de una corriente de agua o quebrada.

En el caso de Chile, la geografía del país se impone, porque de Norte a Sur es un solo y largo camino cortado en pedazos por quebradas, ríos, esteros y canales, que en torrentes bajan de los Andes al Océano.

Con el arribo de la Independencia, se inició el proceso de institucionalización de la red vial, en 1820 el Director Supremo Don Bernardo O'Higgins dictó un Decreto reglamentando las características de los caminos en las zonas rurales y de las calles nuevas que se abrieran en las ciudades.

La historia vial de Valdivia no está ajena a la evolución vial de nuestro país, lamentablemente Valdivia quedó indocumentada

en lo que se refiere a fuentes propias del siglo XVI, con el alzamiento indígena, por lo que no hay documentación que haga un análisis más profundo y serio del desarrollo urbano de la ciudad. Existe, eso sí, un plano que data de 1599 y al verificar la fuente de este plano figura el nombre de la Biblioteca de la Universidad de Gotingen de Alemania, dicho documento fue hallado por el embajador de Chile José Miguel Barros en dicha biblioteca, con lo que el conocimiento sobre Valdivia tomó un nuevo rumbo.

Una expedición Holandesa asentada en la ciudad hacia el año 1643 reconstruye en base a los testimonios de las crónicas o de los documentos que se salvaron de aquel alzamiento, los datos que suministra el plano holandés y pone de manifiesto una realidad que no se puede imaginar: que la ciudad, en el mismo siglo de su fundación, se presenta sorprendentemente estructurada en su aspecto urbano, con una novedosa red vial e interesantes detalles de carácter edilicio (Guarda, 1994: 15). En comparación con otras ciudades de Chile, este plano demostraría que la ciudad de Valdivia presentaba rasgos muy diferentes y únicos en lo que se refiere a su trama urbana. De igual forma, "la singularidad de su traza, con predominio de cuadras apaisadas, al revés de la tradicional cuadrícula de manzanas de cuatro solares; la constante alteración de su traza, por efecto de accidentes naturales o por razones militares, derivadas de lo estratégico de su situación dentro del Pacífico; en fin, al revés de auténticas constantes observadas en la mayoría de las fundaciones indianas, no se mantendrá la traza original, ni la locación de sus edificios públicos, ni de sus iglesias ni, dentro de las calles, una línea clara de edificación" (Guarda, 2009: 1). Incluso, ya en aquella época se encuentran testimonios que hacen expresa alusión a las características urbanas de Valdivia, a saber, Diego de Rosales relata lo siguiente: "la planta de la población de esta ciudad fue semejante a la Triana (célebre arrabal de Sevilla), porque se extendió río arriba por gozar de su amena vista" (Guarda, 1994: 26).

En consecuencia, no es posible realizar una descripción acabada del desarrollo urbano de Valdivia, sin tomar en cuenta no tan solo su historia política o militar, sino que también, y para no caer en reduccionismos, su historia ambiental.

En fin, es importante comprender la historia de los pueblos para comprender su presente, desde lo precolombino, conquista, independencia hasta nuestros días, la idea de la construcción de caminos y puentes es unir los propósitos comunes del hombre, para compartir sus riquezas tanto espirituales como materiales. Los caminos y puentes es la construcción de los sueños de unión, especialmente los trazados por O'Higgins que unen al hombre para hacerlo libre. El hombre bueno no sólo construye sueños para sí, sino más bien construye sueños y dan vida a los anhelos de una sociedad que desea prosperar en una nación justa, noble y soberana sobre una base sólida que tiene como pilar fundamental el respeto por el hombre libre que trabaja sin cesar por una Patria mejor para todos, es por ello, que la preocupación actual de la población en Valdivia respecto de su conexión vial es obvia ya que es una herencia de hace más de 400 años que ha ido evolucionando de acuerdo al desarrollo de esta nación en todos sus aspectos. Es de esperar que el propósito de unir no nos disgregue y que cada uno de nosotros sea un aporte real al anhelo de unirnos por medio de la construcción de un puente, pero, lo más importante es el puente que cada uno construya con bases sólidas que tengan como principal material de construcción los principios de Solidaridad, Igualdad y Unidad de sus conciudadanos.