

REVISTA DE ANTROPOLOGÍA VISUAL

Número 32 – Santiago, 2024 -1/18 pp.- ISSN 2452-5189



Herrerías, ruedas y rotaciones: Indagaciones sobre herrerías y herreros en la Cuenca del Llanquihue a través de cinco fotografías del Museo Colonial Alemán de Frutillar

Felipe Rodríguez Cerda¹

RESUMEN: En el siguiente artículo tomaré cinco fotografías pertenecientes al Museo Colonial Alemán de Frutillar (MCAF) como señales de ruta para profundizar en el oficio de la herrería en la Cuenca del Llanquihue, utilizando métodos propios de la etnografía histórica y la antropología visual. De esta forma se trabajará sobre el origen y devenir de este oficio, su relación con el transporte terrestre y las dinámicas sociales en el taller. En un último apartado, por medio de la historia de vida de Francisco Dann, herrero del MCAF, se reflexiona sobre su relación con el oficio, así como también del rol jugado en el museo en tanto trabajador y parte de una propuesta museológica.

PALABRAS CLAVE: Archivo fotográfico, herrerías, museos, carretas, Cuenca del Llanquihue.

Blacksmiths, wheels and rotations:

Inquiries about blacksmith shops and blacksmiths in the Llanquihue Basin through five photographs from the Museo Colonial Alemán de Frutillar

ABSTRACT: In the following article I will take five photographs belonging to the German Colonial Museum of Frutillar (MCAF) as route signs to delve deeper into the craft of blacksmithing in the Llanquihue Basin, using methods typical of historical ethnography and visual anthropology. In this way, we will work on the origin and future of this trade, its relationship with land transportation and the social dynamics in the workshop. In a final section, through the life story of Francisco Dann, MCAF blacksmith, we reflect on his relationship with the trade, as well as the role played in the museum as a worker and part of a museological proposal.

KEYWORDS: Photographic archive, blacksmiths, museums, Llanquihue Basin, ground transportation.

¹ Antropólogo, Magíster en Diseño de Entornos Sostenibles. Universidad Austral de Chile. Encargado de Colecciones MCAF. Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile. ORCID: 0009-0000-8455-0074
Email: Felipe.rodriguezcerda@uach.cl

Expectaciones² metodológicas y textuales

El Museo Colonial Alemán de Frutillar (MCAF) inaugura su primera etapa constructiva en febrero de 1984, con dos edificios, el molino de agua y la casa-taller del herrero. En esta última se recrea una herrería familiar de la segunda mitad del siglo XIX con piezas originales relativas a los trabajos propios de la forja tradicional. Entre los objetos es posible mencionar una fragua, un fuelle, un yunque, distintos tipos de tenazas, tornillos, entre otras piezas necesarias para los oficios del metal. Como testigos de la labor del menestral están los objetos menores realizados en este tipo de talleres, como llantas para carretas, herramientas agrícolas y serruchos de distinto tipo, que señalan la importancia de esta actividad para las labores agrícolas y domésticas de aquel territorio. Adosadas al costado derecho del taller, casi inadvertidas, se expone una serie de cinco fotografías de 20 x 10 cm, sin ninguna otra información.

En el siguiente artículo se profundizará en esas fotografías para plantear reflexiones iniciales acerca de las principales características de la herrería tradicional del siglo XIX en la cuenca del lago Llanquihue, la relación histórica entre herrerías y medios de transporte terrestre, además de adentrarnos en el oficio de la forja a través de la historia de vida de los herreros de las imágenes.

Como son fotografías, tomaré como línea base algunas aproximaciones de la antropología visual y del análisis histórico de fotografías, con el fin de entender la imagen en un contexto sociohistórico determinado, según el cual su construcción está mediada por modos de comprender el mundo y relaciones de poder entre quien las construye y quien es representado, con lo cual debe abordarse tanto lo que está dentro como fuera del encuadre (Henley, 2001).

Por otra parte, siguiendo los postulados de Boris Kossoy (2001), al menos se debe abordar dos dimensiones en el análisis histórico de fotografías, por un lado, el documento en sí en tanto un artefacto producido con ciertas características y con una trayectoria que es preciso indagar, y, por otro, los aspectos iconográficos de representación, es decir, lo que la fotografía recorta de determinada realidad primaria. Cabe indicar que ambas formas de acercamiento a la fotografía están íntimamente relacionadas, se permean mutuamente y por tanto deben indagarse en correlación (Kossoy, 2001). Así ocurre con las pistas que nos permitan acercarnos a los contextos de producción de una determinada fotografía, en que son importantes los aspectos técnicos relativos a la historia de la fotografía en su contexto territorial específico, así como el uso simbólico que se le otorga en una época específica al ritual fotográfico.

Por otra parte, para esta investigación consulté una serie de documentos históricos textuales que me permitieron, junto con los testimonios etnográficos, profundizar en lo representado en las imágenes expuestas, pues para comprender documentos fotográficos es necesario hacerlo mediante el diálogo con otros antecedentes históricos (Kossoy, 2001). Dicho ejercicio permite abordar elementos contextuales de orden social, económico y cultural que no se encuentran explicitados en los aspectos iconográficos de las fotografías.

Las herramientas que utilizaré para fraguar esta mirada serán principalmente las proporcionadas por la etnografía, entendida como un método empírico, reflexivo y flexible para estudiar un grupo sociocultural determinado (Guber, 2001). Es reflexivo, en tanto se pregunta por su propia posición en la construcción intersubjetiva del conocimiento que crea, atendiendo a diferentes variantes que no necesariamente son controladas *a priori* por el investigador. En este sentido, no se genera una construcción monológica de un conocimiento sobre un "otro" estudiado, sino siempre en un diálogo. En palabras de Guber:

²Referencia a una entrevista al poeta Armando Uribe donde señala: "En materia de poesía no hay conclusiones precisas, así como no hay comienzos (...). Son expectaciones de pobre gente que yo llamo respetable" (Díaz, 2000).

Al producirse en el campo la reflexividad del investigador se pone en relación con la de los individuos que, a partir de entonces, se transforman en sujetos de estudio y, eventualmente, en sus informantes. Entonces la reflexividad de ambos en la interacción adopta, sobre todo en esta primera etapa, la forma de la perplejidad (Guber, 2001, p. 20).

Durante la relación entre investigador e informante se ponen en tensión los preceptos teóricos que carga el antropólogo, los cuales deben negociar con los marcos epistémicos y de referencia de las comunidades, con lo cual debe reaprender tanto su marco experiencial (sentido común) como los procedimientos de interacción/recolección de información (métodos y técnicas), en un proceso encarnado, atravesado también por los deseos, afinidades y valoraciones, siempre sutiles (Guber, 2001). Es en la apertura y revisión constantes de estos flujos en donde emerge la reflexividad.

En este marco reflexivo, la flexibilidad de la “observación participante” se convierte en una fortaleza, dado que permite aplicar diferentes técnicas de recolección y lieamientos metodológicos, atendiendo siempre a las particularidades y complejidad de los sujetos de estudio (Guber, 2001).

Finalmente, el empirismo es otro de los aspectos que ha caracterizado al ejercicio de la etnografía, el estar ahí para observar y observarse en el campo (Guber, 2001). En la presente investigación, se realizó un trabajo de campo de aproximadamente cinco meses, que continúa desarrollándose hasta hoy en las localidades rurales y urbanas de la provincia del Llanquihue, pero en particular en los territorios alrededor de la cuenca del lago del mismo nombre.

Uno de los principales desafíos del trabajo en terreno fue dar con sujetos de primera fuente que se dedicaran a este oficio actualmente o, en su defecto, personas de la comunidad que recordaran la presencia de herrerías en el territorio en cuestión. Cuando se encontró oficiantes de herrerías (cinco a la fecha), se procedió a aplicar entrevistas semiestructuradas y en profundidad de varias sesiones.

A quienes no eran cultores del oficio, pero recordaban la presencia de herrerías ubicadas en su localidad, se aplicaron entrevistas estructuradas de una sesión. Con el herrero del museo, se profundizó en su historia de vida por medio de una entrevista grupal a su familia y a sus colegas.

La etnografía “tradicional” fue puesta en dialogo con la invitación metodológica de la etnografía histórica, que propone realizar preguntas de interés antropológico a archivos históricos, método particularmente atingente para acercarnos a prácticas culturales en desuso o en proceso de transformaciones vertiginosas (Quiroz, 2020).

Es así como, además de las fotografías ya señaladas, para esta investigación se utilizaron documentos de distinto origen y soporte para la construcción de una narrativa histórica de una práctica cultural específica (Quiroz, 2020). Primero, se revisaron documentos relativos al proceso de colonización alemana al sur de Chile, en particular de la provincia de Llanquihue, documentación que permitió indagar en el paulatino proceso de asentamiento de grupos germanos alrededor del lago, en el perfil de los inmigrantes, así como en el desarrollo de sus actividades productivas, contexto en el cual surgieron las herrerías del Llanquihue.

Si bien los documentos corresponden principalmente a compilaciones de reportes estatales y navieros, algunos nos permiten hacer lecturas de interés etnográfico, como el número de trabajadores, tecnologías empleadas en las herrerías y estructuras sociales asociadas a este oficio en sus primeras etapas. De igual modo, los antecedentes históricos consultados permiten caracterizar la herrería no como una expresión cultural cristalizada, sino como un proceso dinámico afectado directamente por fenómenos socioculturales y económicos particulares.

En definitiva, la presente investigación interroga las cinco fotografías en tanto documentos producidos en un contexto tecnológico y social particular, pero, por sobre todo, se centra en lo encuadrado por dichas fotografías, sus personajes, acciones, herramientas y dinámicas sociales allí representadas, que nos servirán como punto de partida y documento histórico clave para adentrarnos en el oficio de la herrería tradicional de la cuenca del Llanquihue.

Finalmente, abordaremos el recorrido de estas fotografías hasta llegar a ser parte de la exhibición permanente, en un proceso mayor de construcción museológica de una herrería tradicional del siglo XIX en el Museo Colonial Alemán de Frutillar, encarnado en la historia de vida de uno de los protagonistas de las fotografías.

Schmiede: Herrerías durante la colonización alemana en la cuenca del Llanquihue

El oficio de la herrería llegó Chile al alero de la Corona española, y a medida que se ocupaban territorios emplazados al sur de Concepción, comenzaron a propagarse los conocimientos asociados al hierro, lo que queda consignado en la rejería colonial trabajada en los centros urbanos y en las haciendas (Benavides y Zentilli, 1956). Los primeros artesanos del metal tuvieron su centro de operaciones en el campo de batalla o en directa relación con él, pues una de sus labores principales era la confección de armas con una constante de escasez de hierro, que, siempre que fuese posible, se reemplazaba por cuero, piedra o madera (Campbell, 2004).

Interesantes son los antecedentes referidos a la transmisión de estos conocimientos a las comunidades mapuches durante la ocupación española:

Los indios, diestros en trabajos manuales, comenzaron a manifestar, desde la reconstrucción o libertad de las ciudades, su afición a los objetos de hierro y a los herreros, a quienes concedían como prisioneros, garantías especiales o admiraban como trabajadores libres de los pueblos o encomiendas. (...) Esta verdadera pasión de los araucanos por el hierro, que nació en esta época y fué incrementándose en las sucesivas, les suministró poco a poco, particularmente en los siglos XVII y XVIII, una cantidad suficiente de este metal para operar una revolución en sus sistemas de agricultura y de armas (Guerra y Eyzaguirre, 1948, p. 74).

Desde el periodo colonial hispánico se hablaba de la falta de hierro, de la relevancia del manejo de los metales en los territorios emplazados al sur de Chile en un contexto bélico y de la paulatina incorporación de estos conocimientos a las comunidades mapuche.

La constitución del Estado-nación chileno a principios del XIX y la posterior empresa colonizadora para ejercer soberanía y potenciar la producción en el sur de Chile, comandada por Bernad Philippi primero y luego por Vicente Pérez Rosales tras la promulgación de la Ley de Colonización en 1845, significó la llegada de familias germanas a distintos emplazamientos de la zona sur, y en Llanquihue, a territorios que no fueron ocupados de forma permanente por España durante el virreinato (Gotschlich, 1913).

Primero, los grupos germanos llegaron desde el puerto de Corral para alojarse en Valdivia y sus alrededores para luego trasladarse a Osorno, La Unión, Río Bueno y, finalmente, la zona de Llanquihue. Más tarde, esta colonia pasaba directamente desde el astillero de Melipulli —en 1853 bautizado Puerto Montt, cabecera de la nueva empresa colonizadora— para instalarse de manera definitiva a orillas del lago Llanquihue y a continuación en los interiores; la localidad de Nueva Braunau fue una de las últimas en la provincia en ser ocupada (Pérez Rosales, 1870).

Existía un particular interés por traer un tipo específico de colono, dotado de conocimiento en agricultura, artesanías, industria y comercio. Así queda representado en diferentes documentos:

La primera oleada de inmigrantes llega el año 1850 y fue de 15 familias traídas por el agente de inmigración Kinderman, también de nacionalidad alemana, el cual fue contratado por el Estado. Estos procedían de varios estados germanos, pero preponderantemente de la región de Hesse, que correspondían a un 19%. Por otro lado, este grupo tenía una particular homogeneidad, un 45% de ellos se había dedicado a desarrollar en su país natal trabajos manuales o artesanales, un 28% eran agricultores, un 13% comerciantes y un 8% venían desde Alemania con estudios superiores o habían desarrollado cargos burocráticos (Quezada, 2009, p. 123).

Esta migración tuvo elementos sociocomerciales específicos de la época. En este sentido, si bien había migrantes de origen humilde, la mayoría poseía pequeños capitales y bienes valiosos. Otros colonos, en tanto, contaban con un importante patrimonio a su llegada:

En cuanto a los burgueses, son gente acomodada; los archivos notariales de Valdivia lo prueban. Ellos dan cuenta de la amplitud de las adquisiciones, de los préstamos, de las transacciones de toda clase. Constantin Mohr compra tres potreros en más de 2.500 pesos y presta otros 10.000 a algunos compatriotas; Karl Hoffmann adquiere, a su llegada, una casa y una destilería que paga al contado en 5.100 pesos. Karl Anwandter no vino a Valdivia a buscar fortuna, la traía consigo y, en tres años, otorgará préstamos a 27 inmigrados, por más de 10.000 pesos. Los testamentos y los registros hipotecarios de Valdivia dan una idea muy clara acerca de esta fortuna burguesa: Eduard Winkler y Johann Fehlandt legan, cada uno, más de 30.000 pesos a hijos o a ahijados. Otros indicios: las cotizaciones de las asociaciones de inmigrados y, por ejemplo, sus contribuciones voluntarias al fondo de guerra prusiano en 1870: ¡Más de 70.000 pesos! (Blancpain, 1985, p. 79).

Por otra parte, un grupo importante de los colonos llegados a Valdivia, al ver lo difícil que era trabajar las hijuelas asignadas por el Estado, decidieron comprar terrenos en la ciudad y dedicarse a labores comerciales y a los oficios que conocían antes de su llegada, la que fue una migración campo-ciudad particular (Quezada, 2009).

El proceso migratorio a Llanquihue, iniciado oficialmente en 1852, tuvo sus propias especificidades que la diferenciaron del de Osorno, La Unión y Valdivia. Quizás la primera que salta a la vista es que no había centros urbanos previo a la consolidación de la colonia germana alrededor del lago, lugar donde fueron asignadas las hijuelas. Muy por el contrario, el principal desafío de esta empresa era justamente el difícil acceso a las tierras, así como su conexión con otros centros urbanos del norte y sur para el intercambio comercial (Pérez Rosales, 1870).

El perfil de los migrantes también variaba con respecto al de la primera ola de la colonización, ya que su poder adquisitivo era menor al de quienes emigraron a Valdivia, se desarrollaron en la agricultura y ganadería en sus primeras décadas, y forjaron una impronta local campesina (Gotschlich, 1913; Pérez Rosales, 1870). Para 1874 Llanquihue habría recibido entre 4.240 y 8.000 inmigrantes, y Valdivia solo habría retenido alrededor de 1.000 (Blancpain, 1985).

Es así que en la provincia del Llanquihue ya para 1890 en un rápido pero complejo proceso de asimilación, se comienzan a consolidar los principales asentamientos de la cuenca: Llanquihue, Frutillar, Puerto Varas, Los Bajos y Puerto Octay, tras la instalación de molinos, destilerías y otras iniciativas semiindustriales y comerciales a pequeña escala (Gotschlich, 1913).

Fueron muchas las repercusiones sociales, ecológicas y económicas que trajo consigo la llegada de las familias germanas. El trabajo agrícola conllevó una importante quema y tala de bosques, lo que modeló el paisaje con sus característicos llanos y grandes galpones que subsisten hasta el día de hoy (Pérez Rosales, 1870; Vidal, 1872).

Entrado el 1900, el trigo y la cebada eran los principales cultivos de los terrenos alrededor del lago. El primero se distribuía localmente y la cebada era destinada a la producción cervecería local y de Valdivia. Por otra parte, el lino traído por los colonos se llevaba a Hamburgo, en las que fueron las primeras exportaciones internacionales en la cuenca (Turra, 1994).

A su vez, el departamento de Llanquihue desarrolló la lechería, y entre 1908-1909 producía la mitad de la mantequilla del país (Bengoa, 1990). Este trabajo agrícola y comercial, caracterizado por un ímpetu tecnificador para alcanzar un alto rendimiento en las faenas, fue un factor importante para la subsistencia económica de los colonos y una posterior bonanza (Turra, 1994; Weil, 2003).

Este modelo de economía interna entre los asentamientos alrededor del lago, facilitada por la navegación, que conectaba los diferentes asentamientos, configuró un modelo específico en donde los dueños de los predios y sus familiares trabajaban —a causa de la escasa mano de obra— junto a los peones estacionales provenientes de los alrededores, particularmente de la

isla grande de Chiloé (Blancpain, 1985). Esta característica lo diferenció del modelo hacendal de la zona central, de escasa innovación tecnológica, grandes extensiones de terreno y mano de obra a disposición (Bengoa, 1990).

Requiere atención lo sucedido en el astillero de Melipulli —puerta de entrada para los inmigrantes germanos del Llanquihue—, ya que, al igual que en Valdivia, un grupo de artesanos de distintos oficios no usaron las chacras asignadas sino que se desarrollaron en la recién fundada ciudad de Puerto Montt en sus antiguos oficios o como comerciantes (Brahm, 2014).

En este contexto de creciente población agraria, pero también capacitada en diferentes oficios, emergen las herrerías de la cuenca del Llanquihue. Abren sus puertas tempranamente con la primera oleada de colonos en la segunda mitad del siglo XIX, con las herramientas básicas y los conocimientos que traían consigo desde Europa. Se trataba de pobladores que en un ala de su casa o cercana a ella habilitaban un taller para la forja, en el cual trabajaban los hombres de un grupo familiar. El tamaño de las herrerías, los productos ofertados y las tecnologías empleadas irán mutando a medida que la producción y conectividad aumenta en la zona, desde un taller completamente manual hacia modelos semiindustriales.

Así, según lo estipulado en el Archivo Nacional (vol. 403, N.º 126) para 1861, a menos de una década del inicio de la colonización en Puerto Montt,

ya existían en la ciudad capital 10 tiendas que se surten de Valparaíso; 10 que se surten en Puerto Montt y Ancud; 12 bodegones y ventas de licores. Mientras que en el plano artesanal/industrial ya existían 2 destilerías de aguardiente, 5 ebanistas, 38 carpinteros de casas y 5 de embarcaciones, 1 tonelero, 3 herreros (Archivo Nacional, en Brahm, 2014, p. 80).

En el censo de 1895, alrededor del lago Llanquihue ya se habían implementado ocho herrerías repartidas entre los poblados y zonas rurales aledañas. Entre las herrerías de finales del siglo XIX en el sector Puerto Viejo de Puerto Varas se encontraba la de Osvalclo (u Osvaldo) Klenner, Huberto Klenner, Fernando Kienner, y la herrería y carrocería hidráulica de Federico Vyhmeister. En Frutillar, en tanto, destacan las dos de Enrique Vyhmeistr, la herrería-carrocería de Fernando Hechenleitner y la herrería de Federico Siebert; y en Puerto Octay la herrería a vapor José Segundo Hausdorf Schreiber en calle Comercio, que también fue taller mecánico con tecnología avanzada para el contexto general, incorporando la energía a vapor para los procesos metalúrgicos (Gotschlich, 1913; Held, 2017; Junginger, 1910).

Pero no fueron los únicos dedicados a esta labor, sino que existe registro de otros herreros llegados desde distintos distritos germanos, entre los que destacan los de Braunau—austríacos principalmente—, como es el caso de Francisco Horn, Francisco y José Loebel (padre e hijo), José Hausdorf y su hijo del mismo nombre, Pius Bittner, Francisco Dann, entre otros (Horn y Kinzer, 2009). Es así que para 1911 se contabilizaron alrededor del lago 11 herrerías y fábricas de carrozajes (Liga Chileno-Alemana, 1950). Lo interesante de este dato no es solo el número de herrerías contabilizadas, sino que hayan sido asociadas a las fábricas de carretas, aspecto que profundizaré en el siguiente apartado.

Existieron otros trabajos asociados a la herrería, como las maestranzas y tonelerías, a las que más tarde se sumarían talleres automotrices, fundiciones y tornerías.

Como mencioné, en el marco de una economía con tendencia al autoabastecimiento e intercambio entre familias debido a la difícil conexión con los centros urbanos tanto al sur como al norte, y por ser uno de los oficios practicados por los colonos antes de su llegada, proliferaron rápidamente un número importante de herrerías en el territorio de Llanquihue con una impronta germana.

La presencia del oficio y su demanda tuvo que ver también con su directa relación con la agricultura, donde era fundamental el manejo de la fragua para la confección y reparación de las herramientas, el herraje de los animales y la construcción de carretas. Además, en los relatos locales se comenta que los herreros de los pueblos eran conocidos en su comunidad y bien

pagados en su oficio³, lo que deja en evidencia la importancia de esta práctica en el tejido social hasta bien entrado el siglo XX.

Caminos, carretas y metales

El proceso de asentamiento de las familias germanas alrededor del lago Llanquihue produjo una importante conectividad lacustre entre las diferentes hijuelas, de modo que las distintas naves —primero a vela y luego a vapor— eran ineludibles puntos de encuentro para la comunidad, así como fundamentales para el desplazamiento de los alimentos producidos y destinados a la venta. Destacan en este sentido el velero *La Fundadora*, y los vapores *El Llanquihue, Chile* y *Santa Rosa* (Held, 2017). Esta movilización decae fuertemente con la construcción de caminos carreteros y la llegada del ferrocarril a la zona, que permitió un rápido flujo entre los diferentes poblados de la cuenca, pero por sobre todo con los centros urbanos de Puerto Montt por el sur y Osorno por el norte a partir de 1907, y, en consecuencia, con el resto del país.

Sin embargo, antes de la construcción de las vías férreas, el transporte terrestre fue uno de los complejos inconvenientes que tuvieron que afrontar los pobladores de las colonias del Llanquihue, pues, pese a los intentos anuales de construir caminos en primavera y verano, estos rápidamente sucumbían con la llegada del invierno. Esta cuestión tuvo más de una mención al momento de gestionar los recursos estatales en la empresa colonial, en reportes de exploradores y en la sentida correspondencia de los inmigrantes alemanes (Gotschlich, 1913; Weil, 2003). Los caminos eran fangosos, estrechos y pedregosos, en ocasiones una vía de no retorno para los colonos al momento de atravesar el Maullín o en difíciles espesuras boscosas. Francisco Vidal describe durante su exploración al seno del Reloncaví en 1871 uno de los caminos y la intención de conectarlos:

A la 1 se continuó el trabajo i a las 2^h P.M. llegamos al pequeño puertecito de Octay, punto de donde parte el camino que se construye i que debe unir la ciudad de Osorno con el lago. Este camino se construye por el sistema de la carretera que une a Puerto-Montt con Puerto-Varas, de cinco metros de ancho, i de palos arrumados unos al costado de los otros, cubriendo con una capa de cascajo de uno a dos décímetros de espesor. El camino se denomina de Cancura, por pasar por el lugar de este nombre (Vidal, 1872, p. 98).

Interesante es el siguiente pasaje de Gotschlich (1913), en el cual da cuenta de la importante participación chilota en la construcción de vías terrestres en el primer decenio de la llegada de los colonos en 1852, así como las dificultades y costos de esta empresa:

Así se trabajó por espacio de tres meses en la apertura de la senda entre puerto Callenel (Melipulli) i el lago Llanquihue, i lo mismo se hacia entre Osorno i el puerto Muñoz Gamero (Octai o Uthai); como los trabajos iban despacio, fueron encomendados al jeómetra o jeodesta Geisse, a cargo de 680 trabajadores chilotas; la senda fue abierta i amplia, pero en los primeros años su tránsito era peligrosísimo en invierno, con peligro de muerte para los colonos que iban a Melipulli en busca de Provisiones para sus familias; muchas veces se han sumergido en el fango hasta la mitad del cuerpo, i muchas veces tambien han perdido sus bestias de carga; al fin fué convertido en el camino carretero que hoy tenemos i que pasa por la zona de médanos i de tupidas raíces del tepual, terminado en 1863 con costo de 40,000 pesos de moneda esterlina. A lo largo del camino se formó la llamada "Colonia del Camino", compuesta de inmigrantes procedentes de la Suabia, entre los cuales se contaban las familias Binder, Berner, Emhardt, Mühlbayer, Wilhelm, Schmauck, etc. (Gotschlich, 1913, p. 520).

³Entrevista a Sonia Salazar, Puerto Octay, 1 de julio de 2023.

Así, se fue desarrollando una economía agrícola regional en la que debía existir una producción mínima para la autosuficiencia alimentaria debido al aislamiento con respecto a los centros urbanos nacionales (Turra, 1994). Pese a lo anterior, los primeros caminos carreteros fueron consolidándose y rodeando el lago y los interiores, donde se fueron afiatando las últimas colonias del proceso del Llanquihue.

Entre los años 1888-89 se fundaron nuevas colonias con los hijos adultos de los inmigrantes; la primera de ellas fué la de "Santa María" (en honor del ex-presidente de este nombre), situada al lado poniente del río Coligual, un poco al sur-poniente de Nueva Braunau, pero en la misma línea del camino carretero que conduce ahora desde Puerto Varas por Nueva Braunau i Coligual (Gotschlich, 1913, p. 520).

Con los caminos trazados y una urgencia por conectividad que permitiera transportar los productos agrícolas de cada chacra, las carretas cumplieron un papel protagónico en el desarrollo de la zona del Llanquihue, función que se profundizó con la llegada del tren en 1907.

Desde los últimos decenios del siglo XIX y los primeros del XX las localidades de alrededor del lago comienzan una dinámica actividad comercial. Entre los servicios estrella de este periodo estaban las empresas de transporte en carretas y, tras ellas, las carrocerías y herrerías, que proporcionaban la construcción, el servicio de repuestos y arreglos. A la ya mencionada herrería y carrocería hidráulica de Federico Vyhmeister es posible agregar lo dicho por Emilio Held en Puerto Varas: "Había varias carrocerías y herrerías, las de Teodoro Bartsch, Damián Bittner, Juan Dietz" (2017, p. 94).



Imagen 1. Francisco Dann hijo sosteniendo una rueda de carreta con rayos de madera, ayudante (desconocido) empuñando un martillo para metal y Francisco Dann padre con un pértigo de carreta. Ca. 1950. (Dirección Museológica UACH)

La herrería aplicada a la construcción de carretas tiene que ver directamente con las piezas metálicas, que en general cumplen una labor de refuerzo o complementariedad con la estructura de madera, entre ellas podemos mencionar los clavos, ganchos para atar cargas o colgar herramientas, chapas, grapas, abrazaderas (para las varas principales), pasadores, bocines, barzones, tornillos, clavijas para asegurar la rueda al eje, volanderas, correderas para frenar, ejes, refuerzos para el carro, pero las ruedas y herraduras eran las más solicitadas.

Si bien llegaban distintos tipos de carretas, la más utilizada en la zona era una de armazón principal (pértigo) (Imagen 1) compuesto por dos largas varas generalmente de hualle o luma, aunque se utiliza también el lingue⁴, que se considera de particular dureza, y la cama o piso, de forma cuadrilátera rectangular destinada principalmente a acarrear productos agrícolas y madera (Oroz, 1955).

Las ruedas con sistema de rayos de madera y llanta metálica se introdujeron a Chile en el siglo XIX, previamente se hacían completamente de madera en una pieza. "En el centro se halla un cubo de madera que en su interior lleva una pieza cilíndrica de metal por donde pasa el eje, pero que también sirve para reforzar la rueda" (Imagen 1) (Oroz, 1955, p. 170). Esta será la más utilizada por los herreros carroceros del Llanquihue.

No profundizaremos en el proceso constructivo completo de la rueda, pero en lo fundamental era construida con una maza, doce rayos y el aro de lingue, melí o pellín dependiendo de la disponibilidad de madera. En lo que a la forja refiere, además de las piezas ya mencionadas era preciso confeccionar la llanta. Para ello se mide la rueda con una rodela, herramienta con la cual se cuentan las vueltas dadas por el instrumento para dar con la medida exacta. Luego, a una larga placa de hierro se le corta en esta medida, más unos 70 milímetros, pues luego de doblar la pieza de hierro se encoge en frío (Monesma, 2000).

Posteriormente, en ambos extremos de la placa, tras su debido proceso de calentamiento en la fragua, se le da forma de punta para hacerlos calzar a la circunferencia en una sola pieza. Se procede a darle la forma redonda por medio de golpes, o en algunos casos con ayuda de poleas.

Finalmente viene la etapa de montar la llanta a la rueda de madera, para lo cual es preciso calentar todo el anillo metálico para lograr la maleabilidad suficiente para terminar de ajustarla completamente al círculo de la rueda. Esto se hace en el exterior del taller y utilizando en ocasiones un molde o simplemente un fuego circular, momento en el cual mediante impactos de martillo se compenetra a la estructura (Imagen 2).

En palabras del carrotero Óscar Brintrup, del sector de Amancayes, el proceso de enllantado se realizaba en el patio de la herrería:

Se hacía una circunferencia y la leñita separada por dentro en dos corridas afuera y dos corridas adentro y en el medio se le mandaba fuego. Y cuando ya estaban rojas las llantas, las sacaban. Entre llanta y llanta se ponía un espaciador, un fierro, no quedaba una sobre otra y que no se le cambie la llanta de su rueda, ahí se marcaban. Entonces, con un gancho así lo levantaban. Si no entraban, se engordaban un poquito más a fuego y con golpes. El metal ardiendo corre la madera como un jabón, entonces se le echaba agua rápido porque si no quema la rueda. Se tenía que poner un fierro así y la rueda en vertical, girando en vertical con agua abajo y también arriba, que se le iba echando para que enfriara y se apretara. Uno escuchaba cómo crujía la rueda, cómo iba cuajando en la curva⁵.

Lo anterior se complementa con lo dicho por él mismo en una entrevista que se le realizó para una investigación acerca del Camino Real de la región de Los Lagos once años antes:

Antes no había soldadura y si había no se soldaba, ya que al soldar se dilata y se quebraba, hacían un hueco con hilo y se remacha por los dos lados, era mucho trabajo, a todo tiempo el ser humano se las arregla... mi papá decía que el que sabe hacer una rueda sabe hacer muchas cosas porque tiene su inclinación, el rayo no es nada recto y la llanta para colocarla hay que medirla bien, porque hay que meterla caliente y si está muy chica no entra y si está muy grande le queda suelta, en la circunferencia se le daba una pulgada más chica a la llanta y en el momento de calentarse se dilataba y ahí entraba, tenía unos pernos para colocarla en la madera y una vez que entró agua altiro... (Brintrup, citado en Fábregas, 2012, p. 33).

⁴ Entrevista a Óscar Brintrup, Fresia (sector Amancayes), 1 de julio de 2023.

⁵ Id., 2 de junio de 2023.



Imagen 2. Familia Dann en el proceso de enllantado, es decir, el ensamblaje de una llanta a una rueda de carreta. Tras ellos, una carreta de cama rectangular a la que arreglan la rueda. Ca. 1950. (Dirección Museológica UACH)

Ya en las primeras dos décadas del siglo XX las herrerías pasan de ser familiares y realizar procesos básicos hacia un trabajo más industrializado e implementar nuevas tecnologías, de la mano de la energía a vapor y eléctrica, como sucedió con las tonelerías y molinos.

Entre las herrerías que surgieron en este periodo está la instalada en Llanquihue por Francisco Korff en 1925, que pasó prontamente a convertirse en un taller mecánico que funcionó por noventa años en el sector con la sucesiva administración de su hijo. Actualmente es un taller mecánico con otros dueños (*Grafelbergnoticias*, 2014). El principal servicio de la maestranza y fundición de Juan Kürten Roderhof en Purranque, fundada en 1924, era la reparación de maquinaria agrícola y la elaboración de aperos (Purranque Ciudad, 2011).

A esta lista de herrerías asociadas a máquinas y vehículos en Frutillar Alto se suma en 1929 la Herrería Cárdenas, fundada por Efraín Cárdenas Arriagada, y desde 1940 llevada por su hijo Arturo Cárdenas Flores hasta 1967, año en que fue vendida. Fue un bastión importante para el transporte y la conexión entre Frutillar Alto y Frutillar Bajo, y una de las últimas herrerías de este tipo de carretas. Interesante es el siguiente párrafo que nos cuenta de su desarrollo y articulación en el contexto local:

Se dedicó inicialmente a fundir fierro, fabricar y poner herraduras a los caballos. Rápidamente la actividad derivó en la fabricación y reparación de carretas de bueyes planos, ya que era el principal transporte para el traslado de las producciones agrícolas desde la estación hacia Frutillar Bajo y entre los campos. El principal cliente de la Herrería Cárdenas fue Federico Hitschfeld, quien fuera dueño y propulsor de este tipo de transporte, consistente en carretas de dos y cuatro ruedas, las que tiradas por bueyes recorrían una estela ripiada que unía los 3,5 km desde Frutillar, de la estación hacia Los Bajos y, posteriormente, hacia los campos donde él obtenía insumos (Memorias del Siglo XX, 2011, p. 15).

En el sector de El Jardín de Fresia, los hermanos Aburto son los herreros tradicionales, quienes principalmente se dedican a la confección de herramientas. En Río Frío, en tanto, una importante herrería que funcionó hasta la década de los 50' fue la de la familia Uribe, la cual producía ollas, cerraduras, entre otros objetos de metal⁶.

⁶ Entrevista a Elisa Millán, Río Frío, 10 de junio de 2023.

Entre Río Frío y Fresia, a un costado del Camino Real, en el sector de Amancayes, se encontraba la herrería y carrocería de la familia Brintrup, asentada en 1927 en el sector, aunque recibieron su hijuela en Nueva Braunau. Su abuelo, Francisco Brintrup Blume, nació en Puerto Varas en 1867, y se dedicó al herraje de caballos y bueyes en el fundo Coligual. De sus catorce hijos, varios adquirieron conocimientos de herrería, entre ellos Jorge Brintrup, quien trabajó construyendo carretas y reparando maquinaria agrícola.

Óscar Brintrup Birke mantiene en su fundo algunas máquinas de comienzos del siglo XX y 11 locomóviles en excelente estado. *Ad portas* de sus noventa años, comenta que fue un oficio bien estimado en la comunidad, que solicitaba sus servicios desde distintos puntos, principalmente para la reparación de ruedas. Él, junto a su hermano, quien también se dedicó a la fragua, ayudaron a su padre en las diferentes labores. Recuerda sobre su inmersión en el oficio:

Bueno, cuando tocaba soldar a fuego, en fragua, entonces saltaba harta chapería y uno se escondía atrás del viejo nomás. Uno no tenía zapatos cuando chico, entonces la escoria saltaba y lo quemaba a uno cuando iba a mirar (...). Yo aprendí trabajando con mi papá, hacíamos todo el proceso, desde la madera en adelante, que la teníamos que hacer dos años antes pa las curvas, ahí había que tener la madera bien seca para trabajar⁷.

Sobre la producción y declive del oficio de carrocero, menciona:

Mi papá tenía tres máquinas... fabricaba dos o tres carretas al año y ocupaba a más de 20 personas, arreglaba 40 a 50 al año (...) mi padre arreglaba los motores, cambiaba los tubos y venían todos los vecinos... Yo me hice cargo del taller en 1954, cuando murió mi papá. Dejamos de hacer carretas en el 52 o 55 porque llegó el neumático, pero también mucho camino enlastrado (...) en el invierno casi no había problemas, el problema era en el verano, cuando la madera se secaba mucho de más, quedaba medio suelta, había que cortarla y enllantarla de nuevo, había que mantenerla húmeda... (Brintrup, citado en Fábregas, 2012, p. 35).

Como se da cuenta en la entrevista, fueron varios los factores que influyeron en el lento declive de este oficio durante la segunda mitad del siglo XX, a más de un siglo de su introducción a la antigua provincia de Llanquihue. La incorporación de nuevos materiales, como el neumático en reemplazo de la llanta metálica en las carretas, la presencia cada vez mayor de automóviles y camiones, el uso de ripio en los caminos en consonancia con estos nuevos materiales fueron elementos importantes de esta transformación de las antiguas carrocerías.

El ya citado don Óscar se refiere a la relación entre herrería y construcción de carros:

En ese momento era lo mismo, porque donde se hacían carrocerías también se herraban los caballos. Los herreros hacían las dos cosas y al revés, si necesitábamos un fierro como este en la herrería igual lo sacaban. En la herrería no siempre había trabajo, nos pusimos a arreglar máquina por eso, había que vivir de eso porque las carretas cada vez fueron más escasas, fue otro tiempo⁸.

Por otro lado, el cambio de tecnologías al interior de las herrerías, que incorporaron máquinas eléctricas, y el mayor acceso de los clientes a herramientas agrícolas importadas tensionó el oficio. De esta forma, y siguiendo la tradición de los carroceros, proliferó en los talleres de estos herreros la primera generación de mecánicos en la zona, como sucedió en el caso temprano de la maestranza y taller de Juan Kürten Roderhof en Purranque, el taller de automóviles Korff de Llanquihue, y la carrocería y taller de maquinaria agrícola de los Brintrup en Amancayes, entre otros.

⁷ Entrevista a Óscar Brintrup, Fresia (sector Amancayes), 1 de julio de 2023.

⁸ *Íd.*, 2 de junio de 2023.

Otra línea de este oficio de los metales que permanece relativamente activa es la herrería artística o decorativa, utilizada en la confección de rejas, esculturas, protecciones, entre otras estructuras de metal. Valdría la pena en un futuro profundizar en este campo investigativo.

Francisco Dann Langenbach en la incandescencia de la fragua

*"Tremblaron mis zapatos
Cuando tuve que entender
Que allá en el sur
El óxido del tiempo
Nunca acaba de roer"*⁹.

El viento del fuelle enseña

Una fría mañana de otoño, el 4 de junio de 1933 abre los ojos por primera vez, a orillas del lago Llanquihue, Francisco René Dann Langenbach, hijo de Francisco Dann Ferber y María Elisa Teodora Langenbach, asentados en la pujante localidad de Frutillar Bajo.

Su madre, nacida en 1883 en Puerto Varas, era descendiente de la primera oleada de germanos a la cuenca, y su padre, oriundo de la localidad montañosa de Stolzenberg, Alemania, con data de nacimiento el 13 de septiembre de 1885. De este último heredó el nombre, que también llevará su propio hijo e incluso su bisnieto, y ambos inscribirán con hierro ardiente en las maderas del museo sus iniciales, "FD" (Imagen 9).

Pero no solo será el nombre y la lengua lo que dejará su padre inscrito en él. Era activo miembro de la Primera Compañía de Bomberos de Frutillar Germania, a la cual su hijo ingresó tempranamente. De la misma forma, Francisco Dann Ferber enseñará a su retoño el oficio en la oscuridad del taller, a dominar el viento del fuelle y leer los colores en el metal ardiente, le verá quemaduras en la piel y luego la cicatriz.

Al joven Francisco, su padre le otorgó el control del fuego que ilumina el rostro y acalora el cuerpo tanto en su oficio de herrero como en su labor de bombero. Conocido por este territorio es el comentario de que los herreros deben ser también bomberos para apagar el fuego que ellos provocaron; para los Dann, esto se cumple a cabalidad.

Crió cerdos junto a su madre, cerca de la gruta de la Virgen que hoy existe en Frutillar Bajo. Ahí también estuvo el taller de su padre (Imagen 5). Ya en ese tiempo, las carretas eran la especialidad de estos trabajadores del metal, cuyas obras recorren difíciles caminos interiores entre desconcertantes galpones, chacras y trigales. El viento gélido que transitó el lomo de los caballos y bueyes hace notar el glaciar



Imagen 3. Francisco Dann padre con una placa de hierro tomada por tenazas sobre un yunque bigornia y, tras él, Francisco Dann hijo. Ca. 1950. (Dirección Museológica UACH)

⁹ Schwenke & Nilo, *Allá en el sur. Álbum Schwenke & Nilo*, Vol. 2, 1987.

origen del lago Llanquihue y, tras él, la cordillera de los Andes, el celeste profundo¹⁰.

Este tipo de herreros fueron los primeros mecánicos. La nuera de Francisco Dann Langenbach recuerda que su taller era un símil de las vulcanizaciones de hoy en día, con su oscuridad necesaria y jardín de ruedas de distintos tamaños. En su adultez era un hombre de carácter fuerte y manos duras, moldeadas también por el metal, que a centenares de martillazos forjaba en un percutir preciso en consonancia con la respiración y latidos del corazón.

Al fallecer su padre en 1975, a la edad de 90 años, se trasladó a Frutillar Alto, al sector de Camino Antiguo, donde articula el que será su segundo taller de herrero. De ese tiempo, sus familiares recuerdan:

Los alemanes en los campos trabajaban con esas -carretas- cuando no había tractor, entonces, él les enllantaba las ruedas, le hacía las ruedas y ahí llegaban muchos alemanes que a él lo conocían, que venían a dejarle trabajos al taller, sobre todo los agricultores, todos los alemanes lo conocían a Camino Antiguo, era como una vulcanización, así se veía el taller¹¹.

En tiempos de bonanza logró tener una situación económica estable y era conocido en su localidad. Era detenido en cada esquina de Frutillar Alto para interminables estrechones de mano, no obstante, la fortuna es siempre pasajera.

Complementaba esta labor con el arreglo y fabricación de herramientas agrícolas locales “También hacían sus herramientas, sus gualatos, todos esos fierros. Tenía una fragua, que le decía, que con esa le daba el calor al fierro y después a martillarlo para dejarlo en su forma”¹², comenta su nieta.

Después de trabajar con su padre, maestro y socio, decidió trabajar en solitario, con la asistencia ocasional de un ayudante cuando había demasiado trabajo. “En su taller el orden, todas sus herramientas con nombre, con número, él no era un hombre que tuviera todos los fierros tirados o las herramientas”¹³.

Como les sucedió a otros colegas, los encargos fueron cada vez más escasos, los automóviles y caminos ripiosos, no aptos para este tipo de carretas, fueron factores importantes para el cese de este servicio.

En 1984 inauguró su primera etapa el Museo Colonial Alemán de Frutillar, que cuenta con un molino de agua y una herrería tradicional, que será la última fragua en que sacará la flexibilidad de los materiales duros.



Imagen 4. Francisco Dann padre con su investidura de miembro honorario de bomberos en la Primera Compañía de Bomberos Germania de Frutillar, fundada en 1913. Ca. 1970. (Dirección Museológica UACH)

¹⁰ Entrevista a Familia Dann, Frutillar Bajo, 6 de junio de 2023.

¹¹ Id.

¹² Id.

¹³ Id.

¹⁵ Entrevista a Luis Espinoza Popp, Frutillar Bajo, 1 de julio de 2023.



Imagen 5. Primer taller de los herreros Dann, Frutillar Bajo. Es posible ver ejes y aros de carreta en el frontis de la edificación. Ca. 1950. (Dirección Museológica UACH)

El herrero del museo

La casa del herrero y la herrería son parte fundamental de complejo museológico del MCAF, ya que abordan la temática de los principales oficios requeridos para la producción agrícola y ganadera que comenzó a desarrollarse en la cuenca del Llanquihue a mediados del siglo XIX, con la llegada de los migrantes germanos que asistieron a la llamada del Estado chileno en el contexto de las políticas de colonización.

En la herrería del museo, Francisco Dann Langenbach se representa a sí mismo como testigo vivo de la alquimia que se resiste a desaparecer en el taller. Mediante este gesto, la herrería del museo no solo es una colección de lo que ha sido, sino que da luces, mediante las demostraciones del propio herrero, de los diferentes procesos llevados a cabo en la fragua tradicional.

Esta autorrepresentación en el museo es particularmente radical cuando se toma en consideración lo comentado por Luis Espinoza Popp, uno de los principales gestores del inicio de la institución y exalcalde de Frutillar, cuando comenta que fue el propio Francisco Dann quien trajo sus propias herramientas para exhibirlas permanentemente en el museo y fue el principal consejero para la adquisición de piezas faltantes en la implementación museográfica inicial¹⁵.

En esta herrería, la acción principal del herrero era realizar inscripciones en herraduras con las iniciales de los visitantes, las cuales vendía (Imagen 6). Fueron cientos las herraduras que marcó Francisco a modo de souvenir. En un principio complementariamente a sus trabajos en el taller de Camino Antiguo, donde realizaba encargos menores a vecinos y agricultores de los múltiples sembradíos de la zona, pero luego se dedicó completamente a su rol de divulgador de la herrería en el MCAF.

Por más de 25 años Francisco Dann sirvió en el museo y dotó de vida al fuelle, las tenazas, la bigornia, que hasta hoy permanecen exhibidos. Debido a problemas de salud en las piernas,

debió dejar el museo. Pasó sus últimos tiempos bajo los cuidados de su nuera y nietas. Falleció a los 84 años en Calbuco, en casa de su hijo, quien también lleva su nombre. Hasta el día de hoy en las memorias de los visitantes su recuerdo permanece y se pregunta por él en la boletería del Museo Colonial Alemán de Frutillar.

En nuestra primera conversación, sus nietas me muestran un álbum fotográfico que pertenecía a su abuelo compuesto por una docena de imágenes, la mayoría de similares características y origen: retratos de usuarios del museo junto al Francisco Dann (Imagen 7) y otras de él trabajando en la herrería (Imagen 6). Cuentan que siempre mostraba aquel álbum, en su mayoría fotos enviadas por los propios visitantes nacionales e internacionales con notas en el reverso. Me permito transcribir una de ellas:

Don Panchito: Hola!!! Soy Catalina Martín y como le prometí, acá le mando la foto que nos sacamos en diciembre. Además, tengo mi herradura! y como le comenté, yo lo conocí a usted el año 1992 cuando fui al sur por primera vez (...). Gracias por mantener viva una bella tradición histórica, usted es muy importante para este país. ¡Con mucho cariño Catalina!¹⁴

Este escrito nos permite dar cuenta del devenir de esta herrería tradicional de la zona y su constitución en elemento museológico en un proceso particular a través de la historia de vida de este herrero.

Locuciones finales sobre cinco fotografías de los herreros

El desafío inicial de esta investigación fue conocer algunos antecedentes que permitieran comprender y describir las prácticas, acciones y actores presentes en cinco fotografías que se encontraban sin rótulos ni documentación expuestas en un ala de la herrería del MCAF. No obstante, y como suele suceder con las imágenes de archivo, el sustrato antropológico no solamente está dentro del encuadre, sino también a su alrededor, en su contexto de producción, exhibición y en los afectos de quienes de una manera u otra formaron parte del archivo, y de quienes lo retoman para otorgarle nuevos significados.

Por otra parte, si bien el análisis investigativo estaba centrado en las cinco imágenes mencionadas, decidí integrar otras del archivo personal de la familia Dann, que me permitió reproducirlas para representar su paso por el museo, y también dos fotografías actuales de la herrería del museo. Por tanto, se puede hablar de un título un tanto engañoso.

Las cinco fotografías principales pertenecían al herrero que trabajó en el MCAF por más de 25 años. Mediante su vida y la de su familia es posible adentrarse en otras historias asociadas a la transformación de los materiales mediante el fuego, la migración de sus padres y las dinámicas

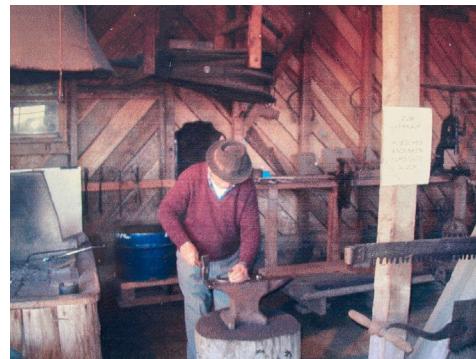


Imagen 6. Francisco Dann confeccionando una herradura en el taller del herrero del MCAF. Ca. 2000. (Gentileza de Ingrid Dann)



Imagen 7. Francisco Dann junto a visitantes del museo en el exterior del taller del herrero. Ca. 2012. (Gentileza de Ingrid Dann)

¹⁴ Reverso de fotografía de la familia Dann.

de trabajo alrededor de las herrerías especializadas en carretas, sin obviar las estelas sensibles, de llantos y risas, que como estelas en el tiempo dejan las vidas de las personas en torno al trabajo.

Este conjunto de imágenes nos remite en particular a la herrería de carroceros, donde las herramientas (yunque, martillos, tenazas) y las piezas de carretas (pértigo y ruedas) son las protagonistas. Del mismo modo, cuatro de las cinco fotografías tienen directa relación con la ejecución del oficio en la herrería, y recalcan acciones específicas como el golpe del martillo. En este sentido, se puede hablar de una representación cuidada sobre este trabajo, desarrollado por los hombres de un grupo familiar.

Otro punto asociado al contexto de producción tiene que ver con aquello que no está encuadrado. Si bien por medio de esta investigación se logró determinar que la Imagen 5 corresponde a la primera herrería de la familia Dann, se extraña en esta secuencia una fotografía de su interior. Esta ausencia podría explicarse por la escasa luz que debe haber en esta clase de talleres, que permite matizar de mejor forma los colores del hierro templado, lo que dificulta lograr una fotografía, sobre todo con la tecnología disponible en aquella época.

Estas fotografías en blanco y negro tomadas durante la década de los 50 fueron instaladas en la herrería del museo por Francisco Dann para dar cuenta del oficio de carrocería durante su juventud junto a su padre y un aprendiz en su primera herrería de Frutillar Bajo, junto a otras piezas que consideró fundamentales para la representación de su oficio en la cuenca del Llanquihue.

En definitiva, desde su génesis, en las políticas de colonización del sur emprendidas por el Estado-nación, que se requirió un tipo de migrante específico, con conocimientos de agricultura y artesanía, quienes traerán la manipulación del hierro de forma sistemática a la zona. Para el caso de Llanquihue debieron enfrentar una serie de circunstancias sociales y ambientales que produjeron en una primera etapa un intercambio de mercancías a escala local en condiciones de relativo aislamiento, con lo que los herreros se convirtieron en sujetos sociales sumamente importantes para su comunidad, ya que se encargaban de la construcción y reparación de herramientas y medios de transporte.



Imagen 8. Fotografías de Francisco Dann que se encuentran en exhibición en la herrería del MCAF. (Felipe Rodríguez, 2023)

En este contexto, la rueda de carreta cumplió un rol central en la labor de estos herreros, dada la necesaria conectividad para el desplazamiento humano y de los productos agrícolas cultivados en la zona. De la misma forma, el interior del taller tenía un carácter familiar, heredado de padre a hijo, y con la asistencia de ayudantes.

Durante la bonanza de los primeros decenios del siglo XX varias de las herrerías tradicionales pasaron a ser maestranzas, fundiciones y tornos, gracias a la aplicación de nuevas tecnologías a base de energía hidráulica y eléctrica, lo que aumentó el nivel productivo y el diálogo con otros servicios. Por otra parte, lentamente, las herrerías especializadas en carretas se convertirán en los primeros talleres mecánicos de la zona, continuando el legado de los medios de transporte como labor principal.

La llegada del neumático en las carretas, los automóviles, el cambio de los caminos que fueron cubiertos por ripio, y una necesidad de desplazamiento veloz de las mercancías puso en crisis la labor de los herreros a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Una característica que es distintiva de los herreros entrevistados en la zona de Llanquihue en relación a otros de sus colegas de los centros urbanos es lo

multifacético de su trabajo, complementando el oficio de los metales con otras labores de subsistencia, tales como la agricultura y la carpintería. Algo de esto también nos señala Blancpain en relación a los campesinos del Llanquihue, no sin una cuota de desmesura: "Aún las máquinas son elaboradas en la fragua personal, donde también se hierra a los caballos. El granjero es rey en sus dominios, no depende de nadie" (Blancpain, 1970, p.62).

Esta particularidad de estos herreros es producida por la ya mencionada situación de aislamiento y economía de autosubsistencia de los colonos.

Francisco Dann, cultor de esta tradición, comenzó a trabajar en el museo prácticamente desde su apertura, enseñando el oficio en la herrería. En la actualidad es un recordado personaje de la localidad de Frutillar, quien durante ese tiempo encarnó la idea de museo vivo y fue un interesante caso de estudio para las estrategias de museología contemporánea, dado el carácter performático y de autorrepresentación patentes en su labor.



Imagen 9. Iniciales de Francisco Dann marcados en la herrería del MCAF con un fierro de herrar. (Felipe Rodríguez)

Lamentablemente, son escasos los antecedentes sobre la presencia de este herrero en el museo, así como la documentación e investigaciones asociadas a las herrerías históricas de los territorios del sur. Las cinco fotografías aquí trabajadas constituyen archivos de gran valor histórico, que sirven de punto de partida para acercarnos al oficio de los herreros carroceros de la zona de Llanquihue, inscrito en un contexto sociopolítico, étnico y económico específico asociados a las políticas de colonización de la segunda mitad del siglo XIX. A su vez, nos permitió conocer la historia de los herreros Dann de Frutillar y el devenir de Francisco Dann, quien pasó de la práctica de la herrería tradicional a su autorrepresentación museológica en el MCAF.

Bibliografía

- Bengoa, J. (1990). *Haciendas y campesinos. Historia social de la agricultura chilena* (tomo 2). Santiago: Sur.
- Benavides, C., y Zentilli, A. (1956). Carpintería y rejería en la arquitectura colonial chilena. *Seminario de Arquitectura*. Universidad de Chile.

- Blancpain, J. (1970). La tradición campesina alemana en Chile. Boletín de la Academia Chilena de la Historia. 81.
- Blancpain, J. (1985). *Los alemanes en Chile (1816-1945)*. Santiago: Ediciones Pedagógicas Chilenas.
- Brahm, E. (2014). La Consolidación de una Colonia en la Patagonia Occidental: Chilenos y Alemanes en Torno a la Creación de la Provincia de Llanquihue (Capital Puerto Montt, Chile). *Magallania*. 42, n.1 p. 77-92.
- Campbell, R. (2004). *El trabajo de metales en La Araucanía (siglos X-XVII d. C.)* (tesis de Licenciatura). Universidad de Chile.
- Fábregas, P. (2012). *Memoria viva del Camino Real de la región de Los Lagos*. Sernatur. Recuperado de www.goreloslagos.cl/resources/descargas/programas/pr_turismo/2015/Libro_Camino_Real_ABRIL.pdf
- Gotschlich, B. (1913). Colonización. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, 6, 498-586.
- Grafelbergnoticias (2014). 90 años de existencia tiene el ex Garage Korff en Llanquihue. Recuperado de <http://grafelbergnoticias.blogspot.com/2014/12/90-anos-de-existencia-tiene-el-ex.html>
- Guber, R. (2001). *La etnografía: Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Norma.
- Guerra, S., y Eyzaguirre, R. (1948). *Historia de la civilización y legislación indígena en Chile* (tesis de licenciatura). Universidad de Chile.
- Held, E. (2017). *Cien años de navegación en el lago Llanquihue, 1852-1952*. Editorial Universidad Bernardo O'Higgins.
- Henley, P. (2001). Cine etnográfico: tecnología, práctica y teoría antropológica. *Desacatos*, 8, 17-36.
- Horn, K., y Kinzel, K. (1983). *Puerto Varas, 130 años de historia: 1852-1983*. Puerto Varas: Imprenta y librería Horn.
- Junginger, J. (1910). La industria en la región del lago Llanquihue. Recuperado de <http://colonizacionalemana1857.blogspot.com/2014/06/>
- Kossoy, B. (2001). *Fotografía e historia*. Buenos Aires: La Marca.
- Memorias del Siglo XX (2011). *Condiciones sociales y económicas del poblamiento de Frutillar Alto (1910-1950)*. Frutillar: Ilustre Municipalidad de Frutillar.
- Liga Chileno-Alemana (1950). *Los alemanes en Chile en su Primer Centenario: Resumen histórico de la colonización alemana de las provincias del sur de Chile*. Santiago: Editorial Liga Chileno-Alemana.
- Pérez Rosales, V. (1870). *La colonia de Llanquihue: su origen, estado actual i medios de impulsar su progreso*. Recuperado de www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8062.html
- Oroz, R. (1955). La carreta chilena sureña. *Annales de la Universidad de Chile*, 99, 163-176.
- Purranque Ciudad (2011). La primera industria y maestranza. Recuperado de [https://purranque-ciudad.com/2011/08/12/la-primera-industria-y-maestranza/](http://purranque-ciudad.com/2011/08/12/la-primera-industria-y-maestranza/)
- Quezada, C. (2009). Orígenes de la industrialización en Valdivia: inmigración alemana, geografía y resurgimiento económico. *Revista de Humanidades*, 19, 119-143.
- Quiroz, D. (2020). *Soplan las ballenas. Historia de la caza de cetáceos en Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Turra, O. (1994). La estructura agraria de 1852-1913. *Revista de Historia*, 4, 169-182.
- Vidal, F. (1872). *Exploración del Seno de Reloncaví, Lago de Llanquihue i río Puelo*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Weil, J. (2003). *Frutillar, pasado y presente*. Osorno: Editorial Universidad de Los Lagos.

Filmografía

- Díaz, T. (2000). *Señales de ruta*. Chile.
- Monesma, E. (2000). *El carro de Mercedes*. España.