

Imágenes en el agua: un viaje por la navegación en Aysén a través de la colección fotográfica del Museo Regional de Aysén

*¡Qué tierra tan austral del mundo!
me dije llenando mis ojos
de mar y montañas.*

(Crucé los mares entre canales. Gustavo Adolfo Cáceres)

El Museo Regional de Aysén conserva y resguarda un conjunto de álbumes fotográficos que conforman la colección fotográfica de la institución.

Un importante número de ellas muestran escenas de navegación en lagos, ríos y el mar interior de los archipiélagos ayseninos. Se observan embarcaciones mayores que transportaban carga y pasajeros (vapores, motonaves, barcazas), otras menores también de carga y transporte de pasajeros (barcos, lanchas, veleros, balsas) y aún otras más pequeñas como los botes a remo y canoas monóxilas.

Con apoyo en esta colección y fotografías de otras colecciones públicas, el presente artículo se propone abordar de manera descriptiva la **conectividad interna y externa del territorio de Aysén durante gran parte del siglo XX**.

Palabras clave: Navegación, Aysén, siglo XX.

Images on the water: a trip into the navigation in Aysén throught the photograph collection of Museo Regional de Aysén

The Regional Museum of Aysén (MuRAy, by its acronym in spanish) preserves and protects a set of photographic albums that make up the MuRAy photographic collection.

An importante number of these photographs show scenes of navigation in lakes, rivers and the interior sea of the Aysén archipelagos. The images show us larger vessels that transported cargo and passengers (steamboats, motor ships, barges), other smaller ones that also carried cargo and passengers (boats, launches, sailboats, rafts) and still other smaller ones such as rowing boats and log boats.

This article aims to deal descriptively with the internal and external connectivity of the territory of Aysén during the 20th century, based on the MuRAy photographic collection and other published collections.

Keywords: Navigation, Aysén, 20th century.

Autor: Mauricio Osorio Pefaur, 0000-0001-7369-9690. Antropólogo social de la Universidad de Chile. Investigador Producciones Ñire Negro, Sociedad de Historia y Geografía de Aysén. Especialista en cultura, historia e identidades de la región de Aysén.

Introducción

El presente artículo aborda la navegación en las aguas de la actual región de Aysén durante una parte del siglo XX, guiado por un conjunto de fotografías que conforman la colección del Museo Regional de Aysén (MuRAy). Antes de iniciar este viaje, es necesario referirse brevemente a los antecedentes históricos de los desplazamientos humanos sobre los distintos cuerpos de agua existentes en dicha área, mar abierto y canales interiores del océano Pacífico, ríos y lagos en territorio continental.

Varios milenios antes del presente, la navegación se constituyó en un estilo de vida de grupos humanos cazadores recolectores que habitaban los espacios archipelágicos entre Chiloé y los canales australes. Se ha podido establecer que estas culturas marítimas diseñaron y usaron al menos dos tipos de embarcaciones: la de tres tablas cosidas, denominadas “dalcas” y atribuidas a la cultura “chona”, que habitó los archipiélagos desde la península de Taitao hasta el archipiélago de Chiloé y seno de Reloncaví (Latcham, 1930); y la canoa confeccionada con cortezas de árbol y estructura interior de varas, por los grupos que habitaban los canales al sur del Golfo de Penas (Latcham, 1930) y cuyos descendientes actualmente se auto reconocen como kawésqar (Aguilera, 2017).

Ambas tradiciones culturales marítimas desarrollaron un profundo conocimiento del espacio archipelágico, que les permitió navegar el mar interior por generaciones, sin necesidad de modificar sustancialmente sus embarcaciones. Es posible incluso -aunque aún no hay evidencias materiales que lo respalden- que hayan surcado los amplios cursos fluviales que desembocan en las costas del mar interior de Aysén (ríos Palena, Cisnes, Aysén, Baker y Pascua).

Hay además un tercer tipo de embarcación que pudo haberse utilizado desde épocas remotas, principalmente para la navegación en cuerpos de agua continentales (ríos y lagos) del territorio: la canoa monóxila, confeccionada sobre un tronco de árbol apropiado, que era ahuecado por un lado y perfilado por el otro con el fin de darle flotabilidad. Esta embarcación tiene antecedentes entre grupos humanos que han habitado territorios donde hay grandes lagos y ríos de aguas mansas, sin mayores impedimentos para la navegación. Aunque aún no se han encontrado evidencias arqueológicas de su uso en Aysén, existen registros fotográficos que dan cuenta de su elaboración y utilización en expediciones realizadas durante la primera mitad del siglo XX (Grosse, 1985); así también testimonios orales de su uso en el área del lago General Carrera

(Osorio et al, 2014).

A partir del siglo XVI, la tecnología europea de navegación se hará presente en el espacio marítimo austral, explorando sus tierras desde el océano Atlántico al Pacífico y posteriormente - una vez asentada la población hispana en las costas del Pacífico-, desde diversos puertos del Virreinato del Perú, Capitanía General de Chile e isla grande de Chiloé (Urbina, 2014, 2018) en lo que se conocería durante los siglos coloniales como Mar del Sur.

El contacto entre hispanos y cazadores recolectores marinos, impactó a tal grado a estos últimos que al borde de su absorción en la cultura hispano-huilliche de Chiloé, debieron adaptarse a la vida semisedentaria en dicho territorio, intentando mantener nexos con sus antiguos parajes por medio de campañas de navegación en las que utilizaron nuevas embarcaciones, desarrolladas gracias a los aportes tecnológicos de la carpintería naval hispana. De este modo, durante los siglos XVIII y XIX se hicieron frecuentes los viajes hacia y dentro de los canales australes, en las denominadas piraguas, y luego en lanchones a vela. Un punto de referencia clave de estos circuitos de navegación lo constituía el archipiélago de Las Guaitecas y en particular “Puerto Arenas”, posteriormente conocido como “Melinca” o “Melinka” (Simpson, 1874, 2011).

Los cazadores recolectores que habitaban al sur del Golfo de Penas, más aislados de la influencia chilota, mantuvieron el uso de sus embarcaciones de corteza hasta las primeras décadas del siglo XX y lentamente fueron adoptando embarcaciones de madera de tecnología constructiva chilota.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, se llevaron adelante varias campañas de exploración, sondaje y reconocimiento geográfico y naturalista al interior de los canales y del continente, utilizando en este último caso, principalmente los grandes cursos fluviales que iban siendo descubiertos y reconocidos (Simpson, 1874, 2011; Serrano Montaner, 1888; Steffen, 1910). El conocimiento de los trabajadores y empleados chilotes en la navegación austral y en las tecnologías constructivas de embarcaciones, fueron una base relevante en dichas campañas exploratorias. Para navegar los ríos se usaron diversas embarcaciones: pequeñas lanchas, chalupas, chatas de madera, embarcaciones de lona (Figura 1). Cabe destacar las expediciones lideradas por Hans Steffen, que incursionaron en embarcaciones menores por los ríos Palena, Cisnes, Aysén, Baker, Bravo y Pascua, no sin dificultades en algunos de ellos (Steffen, 1910). También es importante hacer notar a las Comisiones de Límites chilenas, pues durante su despliegue sobre el territorio en disputa limítrofe (1898-1902), usaron y dispusieron para futuros exploradores y colonos, embarcaciones de distinto tamaño y aparejos (Michell, 1902. En Riso

Patrón, 1905).

También se evaluaron las posibilidades de navegación de cada gran río. El Palena podía navegarse en sus primeros 35 km incluso por embarcaciones mayores, pero luego solo podían navegar embarcaciones menores hasta la confluencia con el río Frío (Steffen, 1904), demostrando ser el más navegable de todos. El río Baker en tanto, podía ser navegado en un tramo de 75 km, hasta el gran saltón, por embarcaciones de hasta 5 m de calado. El Pascua en cambio, solo era navegable en sus primeros 32 km en el mismo tipo de embarcaciones (Riso Patrón, 1905).

Esta base de conocimientos sobre las posibilidades de la navegación marítima, fluvial y lacustre, fue utilizada por el gobierno chileno para establecer en primer lugar, que la ocupación del extenso territorio de Patagonia Occidental, debía considerar el establecimiento de vías de comunicación marítima, por lo que a cada una de las empresas ganaderas que accedieron a permisos de ocupación en la zona, se les exigía implementar líneas de navegación hacia puertos del norte o extremo sur del país (Osorio, 2015).

Material y método

La colección fotográfica del MuRAy se ha ido formando a partir de dos fuentes de alimentación. La primera ha sido la donación por parte de particulares, de acervos fotográficos familiares, ya sea en formato físico (copias en papel fotográfico) o digital (copias escaneadas de parte o la totalidad de los archivos familiares). La segunda vía de alimentación ha sido la adquisición de fotografías a particulares mediante procesos institucionales de recuperación del patrimonio documental y financiamiento público destinado a este fin.

De este modo, la colección fotográfica cuenta hoy en día con varias subcolecciones, la mayoría de ellas con catalogación inicial, y algunas -que han llegado como donación recientemente- en proceso de aquello.

Para el presente artículo se ha seleccionado en conjunto con el conservador y encargado de colecciones del museo, un grupo de fotografías que registran distintos aspectos relacionados con la navegación en Aysén. Las fotografías corresponden a las siguientes subcolecciones:

- 1) C. Cosmelli: copias digitales de fotografías referidas mayormente a la zona del lago Buenos Aires/General Carrera, pero también a Puerto Aysén, Coyhaique y otras localidades. Paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo,

- navegación en lago General Carrera. Fechas extremas: 1943 y 1985. Con catalogación.
- 2) H. Cummins: copias digitales de fotografías referidas a zonas de Alto Río Cisnes, Puerto Chacabuco, Puerto Aysén y Coyhaique. Paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo, navegación en río Aysén y canales patagónicos. Fechas extremas: 1900 y 1999. Con catalogación.
 - 3) L. Ludwig: copias digitales de fotografías referidas principalmente a la localidad de Puerto Puyuhuapi. Paisajes, y formación de Puyuhuapi, actividades familiares y faenas de campo, navegación en canal Puyuhuapi, lago Risopatrón, canales patagónicos. Fechas extremas: 1930 y 1963. Con catalogación.
 - 4) M. Quintana: copias digitales de fotografías referidas a Puerto Aysén, Alto Río Cisnes y Coyhaique. Paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo, navegación en río Aysén. Fechas extremas: 1936 y 1975. Con catalogación.
 - 5) Algunas fotografías tomadas desde los álbumes Comisiones de Límites, L. Hetch y S. Calvo. Sin catalogación.
 - 6) MuRAY: conjunto de fotografías adquiridas por el Museo Regional. Fotografías originales digitalizadas. Paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo, retratos, navegación en lago General Carrera, río Aysén, canales patagónicos, laguna San Rafael. Fechas extremas 1890 y 1983.
 - 7) Otras fotografías: para complementar la selección de imágenes se ha realizado una indagación en archivos fotográficos en línea, logrando hallar un conjunto de fotografías tomadas por A. Heim en la zona del lago Buenos Aires/General Carrera, en dos viajes realizados en 1939 y 1945. El uso de las copias digitales de estas fotografías se encuentra liberado por parte de la institución que las resguarda.

Las fotografías han sido observadas minuciosamente, con el objetivo de identificar diversos elementos de contexto, más allá de la información de catalogación (en el caso de las imágenes catalogadas) y necesarios para aquellas no catalogadas aún, pero relevantes para el presente trabajo.

Se realizó además un ejercicio de relación entre imágenes de distintas subcolecciones, para construir un relato visual que es acompañado por el texto del artículo. Las imágenes dan cuenta de la navegación desde inicios del siglo XX y hasta aproximadamente la década del 70.

La primera época de la navegación en Aysén: actividad privada subvencionada por el Estado.



Figura 1: Chalupa a vela, usada por las Comisiones de límites chilenas en el río Baker. Identificador: Límites 1902 284. Álbum Comisiones de Límites, Archivo MuRAy.

Durante el proceso de entrega de tierras a particulares y formación de sociedades ganaderas en el territorio de Aysén (1903-1910), estas empresas debían dar cumplimiento a diversas cláusulas, entre las que se contaba el establecimiento de líneas de navegación entre los territorios ocupados y puertos del país como Puerto Montt o Punta Arenas. La SIA y la Compañía Explotadora del Baker buscaron cumplir esta cláusula. La Anglo Chilean Pastoral no lo hizo, prefiriendo generar sus circuitos de comercio y abastecimiento exclusivamente por territorio argentino (Martinic 2005; Osorio 2022).

Durante los primeros años de actividad, la SIA suscribió contratos de cabotaje con la empresa Braun & Blanchard de Punta Arenas, uno de cuyos propietarios, Mauricio Braun, era el principal accionista de la ganadera (Osorio 2014, 2015). De este modo y desde el mismo año 1903, vapores como el “Cambronne” (posteriormente “Araucanía”), el “Magallanes” y otros de mayor calado como el “Vestfold” y “Alm”, hicieron carreras de cabotaje para trasladar trabajadores, proveer materiales, víveres y mercaderías a las instalaciones de la ganadera y sacar las primeras producciones de la empresa (Dun 1940. En Millar, 2017).

La SIA también contrató los servicios de la naviera Oelckers, que destinó el remolcador “Chacao” a la atención de la ruta Puerto Montt-puerto del río Aysén, con lamentables consecuencias a poco de iniciar su servicio ya que la embarcación naufragó en algún punto del estero Aysén en 1905 (ver apartado accidentes y naufragios).

En un primer momento, la administración de la empresa habilitó un muelle al interior del río Aysén, un poco antes de los primeros rápidos que impedían la navegación aguas arriba. Este lugar fue inmediatamente conocido como Puerto Dun, nombre acuñado por Mauricio Braun en febrero de 1904 durante su visita de inspección a bordo del vapor Cambronne (Osorio 2021), el primero de su tamaño en surcar las aguas de este río (Dun, 1940. En Millar, 2017).

El segundo vapor importante en surcar el río Aysén fue el “Magallanes”, también de Braun y

Blanchard. Dun escribió que, si bien secundó al Cambronne en su entrada al río, fue el primero en alcanzar el campamento base inicial ubicado en Puerto Dun (Dun, 1940. En Millar, 2017, p. 93).

Debido a que estas faenas resultaban muy complicadas y el servicio de los vapores era irregular, en 1905 Juan Dun decidió encargar al empleado Guillermo Müller y un grupo de carpinteros chilotes, la construcción de una goleta en el mismo río Aysén:

“Sin embargo, la comunicación con el mundo exterior era siempre dificultosa y un servicio mensual de vapores se inició con resultados variables. El servicio era muy errático, así que construimos una goleta de 100 toneladas en Aysen, principalmente de ciprés cortado cerca de los primeros rápidos. Tenía una máquina auxiliar instalada en ella para navegar el río con tiempo calmo, pero las velas eran su principal método de propulsión. Pero unos pocos viajes en ella me convencieron de que la idea fue un error, porque generalmente teníamos vientos contrarios y el servicio dependía de ellos.” (Dun, 1940. En Millar, 2017, p. 110)

La embarcación -que posiblemente sea la primera de su tipo construida en el río Aysén-, hizo su viaje inaugural entre Puerto Dun y Puerto Montt en diciembre de 1905, el que fue registrado en la prensa de la época que informó la llegada de la embarcación con un cargamento de maderas (Osorio 2015).

Esta goleta alcanzó a operar la carrera Puerto Aysén-Puerto Montt e intermedios solo dos años, ya que en 1907 naufragó al sur de Melinka, con pérdida total. A raíz de esta situación Dun decidió negociar con la Compañía Sudamericana de Vapores, para que tocara puerto en Aysén una vez al mes. Esta naviera dispuso los vapores Lircay y Cautín (que hacían la carrera Puerto Montt-Chiloé), por cuanto eran embarcaciones construidas para navegación lacustre (Dun, 1940. En Millar, 2017).

Por esos mismos años, la Compañía Explotadora del Baker había proyectado la compra de una embarcación en Inglaterra y también la construcción de otra en los astilleros de Valdivia (Osorio 2015). La primera embarcación no logró llegar a la concesión, en tanto que la segunda, bautizada “Baker”, estuvo operativa a fines de 1906 y trabajó en el cabotaje de mercaderías, empleados y trabajadores hasta 1908, año en que la empresa resultó totalmente liquidada y el vapor fue

vendido a uno de los miembros de la familia Oelckers (Osorio 2015).

Más al norte, la Sociedad Ganadera Yelcho-Palena, formada por el gestor Franck Lumley, a partir de su permiso de ocupación sobre los valles del río Palena y el de otros particulares sobre valles más al norte, adquirió una embarcación en Inglaterra a la que bautizó “Yelcho”, para realizar la carrera entre la concesión y Puerto Montt. Al poco tiempo la empresa fracasó y al liquidar sus activos, vendió la Yelcho a la Armada de Chile, que la utilizó como escampavía hasta 1945; la embarcación adquirió fama en 1916, bajo el mando del piloto Luis Pardo Villalón (Gaete et al, 2015). Esta nave realizó varios viajes a Aysén hasta los años 40 (Figura 5d y e).

Al iniciar la segunda década del siglo XX, la SIA ya se encontraba en pleno funcionamiento, lo que permitió un rápido desarrollo de la navegación relacionada con ingreso de fuerza de trabajo, insumos, alimentos, materiales y el embarque de productos como ganado en pie, cueros, grasa y otros, para su comercialización en puertos del norte del país. De este modo, las recaladas de vapores se hicieron cada vez más frecuentes, aunque no correspondían a una regularidad mensual ni bimensual siquiera, sino que a la necesaria para cubrir los requerimientos de la ganadera.

Una de las decisiones más importantes tomada por Juan Dun, fue cambiar el muelle de la SIA aguas debajo de Puerto Dun, en el sector conocido en esa época como “Mediagua” (Figura 3A), debido a las dificultades de la navegación fluvial hacia el campamento inicial. Este cambio fue consignado por el oficial de la armada de Chile, Arturo Acevedo (1915), que estuvo en la zona del río Aysén en 1910, al mando de una expedición por los canales patagónicos y un reconocimiento del estero, el río Aysén y la actividad de la estancia de la SIA. El marino observó también que el río se llenaba de troncos rápidamente, por lo que sugirió que la Armada apoyara las labores de limpieza y dragado que realizaba la empresa ganadera.

En la Figura 2 se presentan dos fotografías que parecen ser complementarias. Pertenecen a la subcolección MuRAy, bajo los registros FB000560 y FB000569. Podemos observar dos momentos de actividad naviera sobre el río Aysén. Durante el análisis de ambas fotografías se pudo constatar que corresponden a un mismo periodo de tiempo y a un mismo lugar, el río Aysén.

La imagen A) retrata un vapor y dos embarcaciones menores a babor, en lo que parece ser faena de carga o descarga de mercaderías. En el extremo izquierdo de la imagen, se puede apreciar sobre el corte de la ribera del río, una sección de escalera, posiblemente adosada a un muelle de descarga. Esta fotografía fue publicada en 1923 por José Pomar en su obra *La concesión del*

Aysén y el valle Simpson (notas y recuerdos de un viaje de inspección en Mayo y Junio de 1920), para ilustrar la página 16 del libro. El pie de la fotografía dice así:

“Atención de A. MacDonald. El vapor ‘Lircay’ fondeado en Puerto Aysén. Vista desde el N.O. en 1914.” (Pomar, 1923, p.16)

En la imagen B) en tanto, se aprecia a las mismas dos embarcaciones menores que estaban junto al vapor Lircay, una lancha a vapor y otra al parecer a vela, atracadas a un muelle que podría ser el acondicionado en la ribera este del río Aysén, en el sector denominado “Mediagua” (Acevedo 1915, San Juan 2018), antes de la confluencia del arroyo o río Aguas Muertas. Esta fotografía ya había sido publicada en un artículo anterior (Osorio 2021), pero con una referencia que a la luz de la presente investigación resulta errada, ya que no correspondería al antiguo puerto Dun, sino que como se indica ahora, es el paraje “Mediagua”.

Entonces, si el vapor Lircay volvió a subir hasta Mediagua en 1914, los trabajadores de la SIA debieron haber hecho una limpieza del río y tal vez con apoyo de la misma Armada, lo que habría permitido dar seguridad de acceso a vapores mayores que en adelante surcaron el río Aysén hasta Mediagua, llamado luego Puerto Aysén en atención a la gran actividad y crecimiento que tuvo el sector en poco tiempo (Pomar, 1923).

A)	B)
----	----

Figura 2: Dos momentos de faenas sobre el río Aysén: A) El vapor Lircay y dos embarcaciones menores a su babor, en faenas de carga y descarga, año 1914, según Pomar (1923). Identificador: FB000569. B) las mismas dos lanchas descargando mercadería en el muelle frente al paraje denominado Mediagua (¿mismo día y año 1914?). Identificador: FB000560. Colección fotográfica MuRAy.

A)	B)
----	----

Figura 3: Situación del río Aysén en 1903 y 1920. A) Mapa Comisiones de límites de 1903, se observan los parajes “Mediagua” y “Puerto Dun”. B) Plano de “Puerto Aysén”, dibujado por José Pomar en 1920. Gentileza Sociedad de Historia y Geografía de Aysén.

Hacia mediados de los años 20, la navegación entre Puerto Aysén y Puerto Montt presentó mayor regularidad. La SIA había adquirido en 1923 el vapor “Inca” (ex Hunze XI), de origen holandés,

en el que transportaba sus mercaderías y trasladaba al personal (Figura 5B). Una vez establecida la administración estatal en el territorio de Aysén, a partir de 1928, también serviría a quienes se trasladaban como colonos. En 1929 la misma empresa invirtió en un nuevo vapor, el “Coyhaique” (ex Jamaica), de origen inglés y de mayor tonelaje que el Inca (Figura 5A). Con estos dos vapores, su capacidad de cabotaje para sus propias necesidades y las de la creciente población del puerto, la hicieron muy competitiva en la navegación, aunque su debilidad estaba dada por la irregularidad en sus itinerarios. La empresa publicitaba sus vapores en el periódico *El Aysén*, ofreciendo comodidad, servicio semanal, buena alimentación, telégrafo y capacidad de carga (Figura 4). Sin embargo, la SIA perdió el Inca en un naufragio ocurrido en marzo de 1933, por lo que debió trabajar solo con el Coyhaique, que comenzó a ser ofrecido con mayor frecuencia durante ese año y los siguientes (*El Aysén*, 1933-1934, 1935).



Figura 4: Avisos publicitarios de los vapores de la SIA. A) periódico *El Aysén*, 27 de octubre 1932, B) *El Aysén*, 26 de mayo 1934. Sala Microformatos Biblioteca Nacional, consultada 19-10-2022.

Entre 1926 y 1936 operó la empresa Alonso y Cía. cuyos socios eran José Alonso Gómez, Nicolás Kipreos Reissis, Raimundo Vergara Estrada y Enrique Risco Provoste (Archivo Notarios Puerto Montt, 1931). Sus vapores fueron el “Mercedes” (ex Enak), de origen alemán (Figura 5D), el “Santa Elena” y el “Colo-Colo” (Figura 5F), este último muy recordado por los habitantes antiguos de Aysén; además la chata “Constitución” para el servicio de transporte de ganado. La agencia que representaba a esta firma en Puerto Aysén era Durán, Saavedra y Cía Ltda. (*El Aysén*, 1931). Alonso y Cía. vendió sus embarcaciones a la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, empresa que continuó operando la ruta Puerto Montt-Chiloé-Aysén con ellas, hasta la irrupción a fines de 1938 del Departamento Marítimo de los Ferrocarriles del Estado, entidad que vino a remecer el modelo naviero subsidiado que regía hasta ese momento y de hecho adquirió la infraestructura que la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé tenía en Puerto Aysén (oficinas, bodegas y muelle).

La familia Oelckers, conocidos armadores de Puerto Montt, también operaron la ruta con embarcaciones de distinto tamaño. Veleros, vapores y remolcadores hacían la carrera contratados para llevar y retirar tanto carga como pasajeros desde Aysén. En enero de 1933 por ejemplo,

llegaba a Puerto Aysén, el vapor “Foca” de esta firma (Figura 5C), contratado por la empresa Alonso y Cía, para traer pasajeros y carga (*El Aysén*, 12 de enero 1933).

Oelckers hermanos fue consolidando su participación en el mercado de la navegación hacia y desde Aysén, orientándose principalmente al cabotaje de ganado y mercaderías. A fines de 1938 compró a la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, que se encontraba en liquidación, la chata Constitución y el remolcador León, para continuar dando servicio a los productores del territorio (*El Aysén*, enero de 1939).

Otra empresa puertomontina que navegó la ruta Puerto Montt-Puerto Aysén, fue la naviera Solminihac Hermanos Ltda., con los vapores “Laurencia” (ex Breeze) y “Fortuna”. Su agente en Puerto Aysén era el comerciante Martin Escoreca (*El Aysén*, 1936).

Como se ha mencionado, las empresas privadas de navegación operaron la ruta a Puerto Aysén, gracias a contratos subvencionados con el Estado y regidos por la ley 4202, del 27 de septiembre de 1927, que autorizaba al presidente de la República a destinar hasta \$356.000 anuales para fomentar la navegación entre las provincias de Llanquihue y Chiloé. La subvención para las empresas que servían la navegación a Puerto Aysén ascendía a \$24.000 anuales (*Diario Oficial*, 1927).

Sin embargo, las empresas no siempre cumplían a cabalidad. Los principales problemas eran la antigüedad de algunas embarcaciones, la baja calidad de los servicios a bordo, la irregularidad de los itinerarios, la sobrecarga y la casi nula detención en caletas y localidades habitadas en los canales ayseninos.

Figura 5: Vapores que navegaron la carrera Puerto Montt-Puerto Aysén, entre mediados de los 20 y principios de los 40 del siglo pasado. A) vapor Coyhaique zarpando desde Puerto Aysén, circa 1930. Identificador: FB705A; B) vapor Inca atracado en muelle de la SIA en Puerto Aysén y recibiendo animales, fecha anterior a 1933. identificador: FB000418a. Abajo, Puerto Aysén en plena actividad: C) el vapor Foca de Oelckers hermanos fondeado a medio, cerca del muelle de la SIA donde se encuentra atracado el Coyhaique. En primer plano tres lanchones y un bote amarrados a la ribera del río, circa 1936. Identificador: FB691A; D) primer plano, vapor Mercedes de Alonso y Cía, atracado en el muelle de esta empresa. Segundo plano, vapor Coyhaique atracado al muelle de la SIA, con sus calderas en funcionamiento. También se ve un vapor fondeado “a medio” o a la gira, cuyo nombre es “Avilés” (ex Emilia), de origen argentino y perteneciente a la Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia (Histarmar, 2022). Más atrás se observa aún otro vapor, de menor tamaño que los anteriores, que pareciera ser la escampavía

Yelcho, propiedad de la Armada de Chile en esos años. La imagen está fechada en su reverso: 18 de agosto de 1934. Identificador: FB700A. E) Escampavía Yelcho en primer plano, anclado a la gira frente al muelle de Alonso y Cía., donde se observa atracada una lancha velera. Al fondo se ve el vapor Coyhaique atracado al muelle de la SIA, además de una pequeña embarcación sin identificación visible, que podría ser otra nave menor de la Armada. Identificador: FB000246a. F) Vapor Colo Colo dejando Puerto Aysén, rumbo al norte. Identificador: FB633A. Colección MuRAy.

Durante los años 30, cada cierto tiempo los periódicos de Puerto Aysén publicaban editoriales criticando el servicio subvencionado de vapores y daban tribuna además, a las demandas de habitantes de localidades isleñas y costeras, que solicitaban la recalada de vapores en sus puertos, que les permitieran acceder a mercaderías, comerciar sus productos y viajar a Puerto Aysén o Puerto Montt. Esos trayectos debían hacerlos muchas veces de manera directa en embarcaciones menores con riesgo alto de sufrir algún accidente por las cambiantes condiciones del tiempo en los canales interiores (*El Aysén*, 1939).

La población de Puerto Aysén también utilizaba a los medios escritos para publicar sus quejas por la organización del itinerario de recalada en dicho puerto, el que se concentraba entre los viernes y los lunes de cada semana, dejando el resto del tiempo incomunicada a la provincia (*La Razón*, nº 12, 08 de septiembre 1938). Además de aquello, las disputas entre las empresas de navegación eran frecuentes: guerra de precios en el flete de productos, alzas y rebajas en los pasajes, acusaciones de intentos de monopolizar el mercado, se ventilaban en la prensa (*El Aysén*, 1936; *El Esfuerzo*, 1936, 1937).

La vida del puerto iba en franco desarrollo aunque con una amenaza constante: el embancamiento del río. La población sabía que, si durante el invierno había nevado mucho en las cordilleras del interior, era seguro que en la época de deshielos habría arrastre de sedimentos y troncos, que contribuían al problema de navegabilidad del río. Lo mismo ocurría si se presentaban temporales de lluvia que reblandecían laderas de cerros, enviando todo el material a los ríos tributarios y al mismo río Aysén, aguas arriba del puerto. La SIA se vio obligada a realizar obras de limpieza de troncos y ramas con cierta regularidad; el gobierno provincial enfrentó la misma situación desde el momento de su instalación en 1928.

La prensa aseguraba que si no se efectuaba una limpieza de troncos y bancos de arena:

“Lamentamos la gran desgracia de que no será navegable esa única fuente que da acceso a este Puerto y al resto del Territorio, a las naves que traen los elementos indispensables y que llevan de la localidad nuestros productos.” (*El Aysén*, 25 de marzo de 1933).

Cada vez que se producían embancamientos o se alertaba acerca de su potencial ocurrencia, aparecía otra amenaza para el desarrollo del puerto de Aysén: la posibilidad de habilitar un puerto en la bahía de Chacabuco, de comprobada calidad por su reparo de vientos, su profundidad y su amplitud. De hecho, cuando recién se instaló la primera administración gubernamental con el Intendente Edmundo Camus Murúa, hubo una propuesta de establecer el puerto principal del territorio que nacía, en la bahía Chacabuco bajo el nombre “Puerto Ibáñez”, dejando a Puerto Aysén como puerto secundario y capital administrativa y comercial para la colonización (*La Nación*, mayo y junio 1928).

A las afueras del área que se iba poblando en la cuenca del río Aysén, la vida archipelágica continuaba desarrollándose de manera precaria y marginal. La navegación era un ámbito central de los estilos de vida isleños, pues permitía el desarrollo de todas las actividades económicas, pesca y secado de róbalo, elaboración de cholga seca, caza de lobos marinos y huillines, tala de bosque (Ponce, Pastroján y Berríos, 2009). Por esa época Melinka iba perdiendo protagonismo como puerto y varias familias allí residentes decidieron trasladarse más al sur, poblando otras islas en el pequeño archipiélago de Huichas por ejemplo. Estas familias sostenían su vida en la navegación utilizando embarcaciones menores como botes, chalupas y chalupones a vela con los que se trasladaban a la leña, la madera y la extracción de frutos del mar (Saavedra y Mardones 2002).

El Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado y el ingreso de Aysén al circuito naviero regular del país

La Provincia de Aysén se incorporó al circuito naviero nacional en el marco de la creación en 1938, del Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado (FF.CC. del E., 1942), que buscaba conectar con un servicio mixto (carga y pasajeros), las regiones extremas del país, Magallanes, Arica y Antofagasta con los centros económicos y sociales, estableciendo también una línea regular entre Puerto Montt y los canales australes. La creación de este servicio al interior de la

empresa de los Ferrocarriles del Estado, respondió a una política pública general de desarrollo de la marina mercante chilena, tema relevante para el presidente Arturo Alessandri que ya en su primer gobierno (1922) había promulgado una ley proteccionista que reservaba el cabotaje entre puertos del país a embarcaciones chilenas (Alessandri, discurso presidencial ante el Congreso pleno, 21 de mayo 1938). Para resolver el problema de las comunicaciones marítimas en el territorio austral, el gobierno de Alessandri generó una serie de medidas de apoyo a las empresas navieras regionales:

“Desde que asumí mi cargo puedo afirmar que he procurado propiciar en toda forma un mejoramiento en los servicios de comunicaciones con esas regiones, y en este propósito me ha alentado el sentir nacional de intensificar las relaciones económicas y culturales con la parte austral de nuestro territorio” (A. Alessandri discurso presidencial ante el Congreso pleno, 21 de mayo 1938, p. 18)

La idea de una empresa de navegación estatal no surgió de repente, o directamente en 1938. Según lo expresaba el mismo mandatario ante el Congreso pleno, la solución demoró varios años, en los que se analizaron diversas alternativas, hasta llegar a la definitiva (A. Alessandri, discurso presidencial ante el Congreso pleno, 21 de mayo 1938, p. 18)

Para concretar la iniciativa, el presidente Alessandri había comisionado durante el primer semestre de 1938 a funcionarios para que viajasen a Europa y compraran embarcaciones (A. Alessandri, discurso presidencial ante el Congreso pleno, 21 de mayo 1938, p. 18).

El programa de trabajo estaba bien diseñado, pues el presidente anunció en su discurso de mayo que a fines de 1938 el servicio de navegación debería estar iniciando sus actividades.

En la Provincia, las noticias sobre la apertura de un servicio de navegación de los Ferrocarriles del Estado, eran difundidas y comentadas por los periódicos locales. *La Razón* por ejemplo, informaba en septiembre de 1938 que al revisar la 54ª Memoria anual de la empresa, su director general hacía alusión a la próxima implementación de dicho servicio, dando tres razones: el potencial turístico de la zona austral, su incorporación definitiva a la vida económica nacional y la obligación del Estado de proveer de servicios de comunicación a la población de una zona en pleno proceso de crecimiento. La empresa destinó, según informaba el periódico, la suma de \$25.000.000 para la compra de embarcaciones en Europa.

El Aysén en tanto, publicaba a fines de noviembre de 1938 que habían llegado a Puerto Aysén, a bordo del vapor Colo-Colo de la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, los funcionarios del Ministerio de Fomento Guillermo Fernández, inspector primero de Transportes y José Moreno, oficial de Inspección de Transportes de Alameda, con la misión de instalar el servicio de navegación en la ciudad.

El primer vapor de Ferrocarriles del Estado en arribar al Puerto de Aysén fue el “Tenglo” (Figura 6A). Lo hizo el martes 3 de enero de 1939, como a las 10 de la mañana, informaba el periódico *El Aysén* en su edición del sábado 07 de enero y agregaba:

“Un numeroso público se congregó en el muelle de la ex Compañía Naviera y comercial de Chiloé, pues existía verdadera expectación por conocer las características de la nave que servirá el servicio de navegación entre Puerto Montt y Aysén.

El barco en sí es bastante cómodo y no existe comparación con los barcos que hacen la carrera con anterioridad, exceptuando los vapores de Solmonihec Hnos y sin tomar en cuenta el ‘Coyhaique’ que no cumple con regularidad su itinerario.” (El Aysén, 07 de enero 1939, portada)

La nota aseguraba que el Tenglo contaba con una excelente tripulación, seleccionada “entre el mejor elemento marítimo de la zona”. Su capitán era un conocido de la provincia, el ex capitán del vapor Coyhaique. El barco permaneció en el puerto solo tres horas, zarpando de regreso a Puerto Montt a las 13 horas de aquel día.



Figura 6: Vapores del Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado 1939-1953. A) Vapor Tenglo frente al muelle de Ferrocarriles del Estado en Puerto Aysén, circa 1940. Identificador: FB000200a. B) Vapor Trinidad, entrando al río Aysén. S/f. Identificador: FB000006a. Archivo MuRAy. C) Vapor Moraleda, anclado a la gira en la bahía de Puyuhuapi, en primer plano dos embarcaciones menores de origen chilote s/f. Identificador: D000710a. Archivo L. Ludwig.

Según Saavedra (2022) el viaje inaugural de la carrera Puerto Montt-Puerto Aysén protagonizado por el vapor Tenglo, se inició el 01 de enero de 1939. Appel en tanto (2017) indica que este

habría zarpado el 31 de diciembre de 1938 (Appel, 2017). El 31 de diciembre de 1938 el corresponsal en Puerto Montt del diario *La Nación* de Santiago informó que el Tenglo tenía zarpe el 01 de enero de 1939, pero eventualmente partiría en la noche del 31 de diciembre, adelantándose a los otros vapores que también zarparían el 01 con rumbo a Ancud y Castro.

El segundo vapor de los FF.CC. del E. en arribar al puerto del río Aysén fue el “Trinidad” (Figura 6B), que hizo su primera recalada el viernes 24 de febrero de 1939. Esta embarcación al parecer reemplazó al vapor Moraleda (Figura 6C) que debía ser el que hiciera la ruta, pero la empresa de los FF.CC. del E., decidió reasignarlo a la atención de Punta Arenas. El Trinidad destacó en la flota del Servicio Marítimo como embarcación turística, encargada de realizar los viajes a la laguna San Rafael.

La apuesta de Ferrocarriles del Estado era no solo cubrir todo el país con el servicio de conectividad, sino que hacerlo a menor costo y mejor servicio en general, que las empresas particulares dedicadas al transporte de pasajeros y carga.

En Aysén esto fue evidente, pues las tarifas eran notoriamente más bajas que las cobradas por las otras empresas de navegación, y la población pudo constatar de inmediato la calidad de las embarcaciones y la regularidad de sus recorridos.

Sin embargo, la aparición de este servicio reactivó también la demanda por conectividad de pobladores de localidades isleñas ubicadas en el canal Moraleda y otros canales, como Islas Huichas y Puerto Pomar, los que iniciaron campañas en la prensa para que los barcos fiscales recalaran con mayor regularidad en sus puertos (*El Aysén*, 1939).

Las oficinas de Ferrocarriles del Estado se ubicaron en el edificio que antes albergara a Alonso y Cía., luego a la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé, la que como se explicó más arriba, cerró su giro vendiendo sus instalaciones a los Ferrocarriles y sus embarcaciones a distintos particulares.

Para esa época, la Sociedad Industrial de Aysén continuaba operando el vapor Coyhaique y ofrecía servicios de pasajeros y carga.

La actividad del Servicio Marítimo de Ferrocarriles del Estado se extendió por casi 15 años, estableciendo entre la población aysenina una cultura de navegación que caló hondo en al menos tres generaciones. La regularidad de los viajes era semanal, lo que contribuyó a que las dinámicas sociales, económicas y culturales orbitaran en torno a la navegación. Uno de los hitos en este sentido lo constituye la tradicional tocata que realizaba la banda instrumental de Carabineros de

Puerto Aysén, como recibimiento a los pasajeros que desembarcaban en el puerto (Araya, 2011). La declaración de puerto libre para Aysén contribuyó a consolidar el modelo de conectividad marítima interior, con los distintos puntos de recalada de los vapores, y hacia el exterior. Hay registros orales respecto a la vida aysenina relacionada con la navegación, que dan cuenta de la importancia de este modelo de comunicación y desplazamiento.

La navegación marítima también jugó un rol muy importante en el proceso de colonización fomentado y dirigido por el Estado en el territorio de Aysén. Familias colonas llegaron en barco a la antigua provincia y desde Puerto Aysén se internaron en busca de trabajo y tierras, o se desplazaron hacia otras zonas costeras por las mismas razones.

La irrupción del servicio de navegación de los Ferrocarriles del Estado no opacó la actividad naviera privada como podría pensarse. De hecho, el mismo mes en que iniciaba sus operaciones el servicio de navegación de los Ferrocarriles del Estado, la empresa Germán Oelkers y Cía. anunciaba en los periódicos de la provincia que daba inicio a su servicio de cabotaje de ganado lanar y vacuno entre Puerto Aysén y Puerto Montt, con sus recientemente adquiridas embarcaciones: chata ‘Constitución’ y remolcador ‘Leon’ (*El Aysén*, enero 1939).

Lo que sí ocurrió fue que el Servicio Marítimo se convirtió desde el inicio en un área de pérdida económica para la empresa de los Ferrocarriles del Estado. En 1946 acumulaba ya un déficit de \$92.847.611, lo que representaba alrededor del 15% de las pérdidas totales de la empresa entre 1928 y 1946 (FF.CC. del E., 1947). Las causas eran variadas: el aporte inicial de la empresa para la compra de los vapores en Europa, ya que el gobierno de Alessandri no cubrió toda la inversión; las “fuertes pérdidas que ha dejado esta Línea de Vapores establecida con fines proteccionistas y de fomento” (FF.CC. del E., 1947); la inexistencia de una subvención estatal anual como la que recibían las líneas particulares de navegación “que equivalía en algunos casos al 44%” (FF.CC. del E., 1947).

A inicios de los 50 la situación era insostenible. En 1952 una Comisión de Estudio emitió un informe lapidario en el que se proponía un plan global de intervención económica y administrativa de la empresa, que consideraba entre otras acciones, terminar con el “Servicio Marítimo” y volver al modelo de subvención a privados (Cereceda et al, 1952).

Finalmente, en 1953 la Comisión reestructuradora de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado propuso que el Servicio Marítimo “debe desligarse totalmente de la Empresa, restituyéndole los capitales que invirtió en él para atender a la función que el Gobierno le encomendara” (FF.CC.

del E., 1953). Es así como el Estado creó en su reemplazo la Empresa Marítima del Estado, Empremar (Appel, 2017), la que operará con nuevas embarcaciones de motor, denominadas genéricamente motonaves, dejando atrás a los antiguos vapores. La actividad de Empremar se extendió hasta fines de los años ochenta del siglo pasado, buscando mejorar el servicio que antes entregara el Departamento Marítimo de los Ferrocarriles. La Provincia de Aysén siguió siendo atendida por la nueva empresa, durante los años cincuenta, sesenta y setenta, pero el declive vendría cuando el proyecto de construcción de la Carretera Austral comenzó a ser una realidad (Saavedra, 2022). A esto se le sumó la conversión productiva del espacio archipelágico, con el inicio de la pesca industrial, la salmonicultura y también el fenómeno de la colonización espontánea de islas y costas por parte de familias pescadoras, para la explotación de recursos como el loco y la merluza austral.

A fines de los 80 Empremar se declaró en quiebra y fue traspasada al sector privado. Surgieron entonces empresas privadas cuyas sedes estaban en Puerto Montt principalmente, que comenzaron a entregar el servicio de conexión marítima con otro tipo de embarcaciones: las barcasas o ferrys. El Estado por su parte, entregó subsidios a dichas empresas para asegurar un servicio con cierta regularidad. De este modo, retornó el modelo subvencionado para la navegación marítima entre Aysén y Puerto Montt.

La navegación interior: lago General Carrera y otros cuerpos de agua. Su importancia para el desarrollo de las localidades continentales de Aysén

Entre 1894 y 1902 las comisiones de límites chilenas y argentinas navegaron los grandes lagos binacionales General Carrera/Buenos Aires, Cochrane/Pueyrredón y O'Higgins/San Martín, además de los grandes ríos de Aysén, realizando trabajos de exploración y reconocimiento del territorio fronterizo (Riso Patrón, 1905; Onelli, 1904). En el lago Buenos Aires el poblador chileno Francisco Maureira operó una lancha a inicios del siglo XX, atendiendo sus propias necesidades y las de otros pobladores del lago (Ivanoff, 2010).

En 1918 ya había varias embarcaciones menores en el lago. Una de ellas era la lancha del ocupante de origen inglés Ulrick Classen, que al parecer ofrecía un rudimentario servicio de cabotaje a los pobladores (Solicitud de Juan Manuel Campos, en representación de Ulrick Clasen, julio 1919).

Manuel Jara, poblador de los inicios de Chile Chico también poseía una embarcación menor con la que navegaba por la ribera sur del lago (Martínez y Parés, 2022).

Es probable que otros pobladores tuviesen embarcaciones sencillas, para navegar pequeños tramos en el lago, algunas de ellas debieron ser del tipo canoas de un solo tronco (figura 9A), en tanto que otras, botes de factura local.

En 1920 el mismo Ulrick Classen trajo desde el Atlántico un pequeño barco de metal, bautizado “Andes” (Figura 7B y C), con la que sacaban sus productos y los de otros pobladores de la cuenca lacustre.

En 1930 Manuel Villegas y Casto Martínez C. se asociaron para operar el cutter “Chile Chico” que en 1934 pasó a llamarse “Manolo”. La actividad naviera en el lago recién fue supervisada por la autoridad marítima a partir de 1936, cuando el capitán de Puerto de Aysén viajó al interior para conocer la situación de la navegación, registrando la operación de los vapores “Andes” que ya pertenecía a la Estancia Lago Bertrand, “Líbano”, de la sociedad de hecho Hamer y Pualuan, “Manolo” de Villegas y Martínez, y “Fénix” de Matías Fernández.

La sociedad conformada por Jattar Hamer Cardié y Osmán Pualuan Pualuan, ambos residentes en Puerto Ibáñez, se desplegó con rapidez en toda la cuenca del lago, habilitando tempranamente circuitos de cabotaje lacustre y muelles en distintos puntos. Además del vapor Líbano, encargaron la construcción del vapor “Estrella” (Figura 7A) en un astillero de Bahía Murta y cuyo viaje inaugural fue en 1937 (Ivanoff, 2010, p. 39; Saavedra, 2022).

A raíz de la muerte de Hamer, el socio Pualuan continuó solo con el servicio y en 1941 obtuvo una concesión de cabotaje mixto en el lago (*Diario Oficial*, mayo 1941), con escalas en ambos sentidos en los siguientes puntos: Chile Chico, Avellano, Fachinal, Mina Silva, Mallín Grande, Malvinas, Guadal, Ushuaia, Puerto Beltrand, Lago Plomo y ríos León, Mármol y Murta” (*Diario Oficial*, 17 de noviembre 1941).



Figura 7: Las primeras embarcaciones de cabotaje en el lago Buenos Aires/General Carrera: A) vapor Estrella, desde el que se descarga locomóvil para aserradero de Bahía Murta, circa 1949. Identificador: DIG002240. Colección C. Cosmelli, MuRAY; B) muelle de Chile Chico con vapor Estrella atracado y vapor Andes a estribor, 1939. Archivo A. Heim; C) vista del vapor Andes, probablemente el mismo día que la imagen anterior, 1939. Archivo A. Heim.

A principios de los 40, la navegación en el lago aún era irregular, pese a la subvención que tenía Osman Pualuan, a la actividad de la Sociedad Ganadera Valle Chacabuco, sucesora de Posadas,

Hobbs y Cía., y al servicio prestado por otros armadores (Ruiz, 1946, p. 5).

Hacia fines de dicha década, los hermanos Juan y Atilio Cosmelli formaron la “Sociedad Naviera Chile Chico Limitada”, para ofrecer un servicio de navegación con mayor regularidad. Juan Cosmelli ya tenía en funcionamiento un aserradero en Bahía Murta, en sociedad con su hermano, un cuñado y Luis Hecht, un ex colono de Puyuhuapi.

Esta empresa compró el vapor Estrella, lo refaccionó y mejoró en Bahía Murta, donde también mandó construir otras embarcaciones.

Los registros fotográficos de la actividad naviera de fines de los años 40 y las décadas siguientes están en tres colecciones: C. Cosmelli, Museo Regional y la recientemente ingresada colección L. Hecht.

En la figura 8 se puede observar una selección de imágenes de estas tres colecciones. La de Luis Hecht (Figura 8A, B y C) tiene excelentes capturas de la actividad del aserradero y astillero de Bahía Murta; la colección Cosmelli (Figura 8D, E y F), muestra una diversidad de fotografías sobre la navegación en el lago, actividades productivas, paseos familiares, traslado de pasajeros y carga; finalmente las imágenes del Museo Regional nos permiten conocer actividades de embarcaciones pertenecientes a la Empresa Minera de Aysén, así como a particulares (Figura 8G y H).

Figura 8: La actividad naviera en el lago General Carrera, fines de los 40, principios de los 70 del siglo XX. A) Astillero en playa de Bahía Murta. B) Vista de madera elaborada en aserradero de Bahía Murta. C) Vapor Estrella cargando en muelle de Bahía Murta. Álbum L. Hecht, sin catalogación. D) Oficinas en Chile Chico de la “Sociedad Naviera de Chile Chico”. Identificador: DIG001963. E) Cargando ganado en un puerto del lago General Carrera. identificador: DIG002033. F) Puerto de Chile Chico, se pueden apreciar dos muelles en funcionamiento. Identificador: DIG002143. Colección A. Cosmelli. G) Barco “El Chile” en muelle de Chile Chico. Identificador: FB000178a. H) Vista panorámica de Puerto Cristal, se puede apreciar el muelle de carga con dos embarcaciones atracadas, en el reverso se lee: “Puerto Cristal XII-57. Foto Ribet”. Identificador: FB000072a. Colección MuRAY.

Sin duda, fue la industria minera de Puerto Cristal, Puerto Sánchez y Puerto Guadal, la que desde los años 40 y hasta los 90 movilizó la actividad naviera en dicho lago, primero contratando los

servicios de cabotaje a las distintas embarcaciones menores particulares, luego construyendo sus propias embarcaciones con las que estableció un nuevo hito en la navegación lacustre pues la actividad económica en las distintas localidades alrededor del lago creció con rapidez. De ellas, las más emblemáticas fueron el barco “Don Edmundo” y el remolcador “Don Cote” (Ivanoff, 2010).

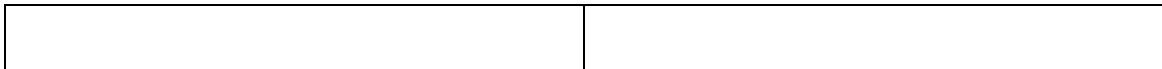


Figura 9: A) Construcción de embarcación monóxila denominada “bongo”, en la selva aysenina. Identificador: D000693. Colección L. Ludwig. C) dos embarcaciones navegando en el lago General Carrera. Identificador: DIG002148. Colección C. Cosmelli. Archivo MuRAy.

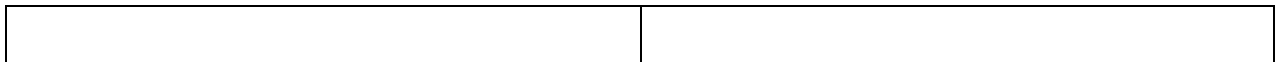


Figura 10: Naufragios y varamientos en Aysén. A) Restos de una embarcación, al reverso de la imagen se lee: “Goleta ‘Caprichosa’, destrozada en P. Aysén. Identificador: FB000402a. B) Vapor Viña del Mar del Servicio Marítimo de los FF.CC. del E., varado en la bahía Chacabuco desde 1963. Identificador: DIG000683. Colección H. Cummins, MuRAy.

Palabras finales

Por la mañana, apresado el cielo de toscos grises, remamos hacia el sur. Los moños verdes de las islas, graneaban en los canales. Ni un grito, ni una barca, ni un hombre, sólo el chapotear acompasado de los remos en el agua.
(Guaitecas, 1956. Teresa Hamel, en *Verano Austral*, 1979)

La navegación ha sido en Aysén una actividad de dos almas. La oficial, asentada en la necesidad de conectividad interna y externa del territorio, definió los estilos de vida de ciudades y pueblos en crecimiento. La vida transcurría a ritmo lento, alimentando en sus habitantes el sentimiento de aislamiento, cuyo compás estaba marcado por los pitazos de vapores de itinerario irregular, que sin embargo, permitían el movimiento económico y social de aquellas comunidades.

El Puerto de Aysén logró transformarse en los años 40 y 50 en destino primario del territorio, pese a los problemas de embancamiento del río homónimo; pero terminó por sucumbir a las inundaciones que destruyeron sus muelles y terminaron con la actividad de puerto fluvial. Una muerte anunciada, un destino resistido, que simplemente se impuso a fuerza de sedimentos arrastrados por el gran río e imposibilidad de hacerles frente con obras de dragado y limpieza.

En el interior, la navegación para la conectividad tuvo un importante desarrollo en la cuenca lacustre del General Carrera-Buenos Aires, no así en otros lagos menores. Contribuyó a ello la actividad comercial de pequeños empresarios que vieron en el cabotaje una alternativa económica de gran potencial; pero también tuvo peso la actividad de la industria ganadera localizada más al sur en los valles superiores del río Baker y luego la actividad minera que impulsó con fuerza el desarrollo de los pueblos del lago General Carrera, en la medianía del siglo XX.

Más profundo se encuentra la otra alma de la navegación en las aguas de Aysén. Es aquella que sustenta estilos de vida ligados al agua en las zonas archipelágicas, donde los desplazamientos productivos debieron ser sobre embarcaciones a remo, vela o motor. Donde la vida se ha desarrollado -como hace milenios- dentro de estas embarcaciones, durante largos periodos de tiempo. Y sustenta estilos de vida híbridos en las zonas continentales, donde se hace indispensable contar con embarcaciones sencillas para ampliar la movilidad entre distintos puntos del espacio habitado.

Estas dos almas están retratadas en las fotografías de la colección del Museo Regional de Aysén, pero de manera disímil: la oficial es evidente y profusa, motivo de postales y series fotográficas. La profunda, anónima y sencilla, se cuele en la primera, ya sea en primeros planos o en la profundidad de las capturas fotográficas. Ha sido muy difícil asir esta alma profunda de la navegación en las aguas de Aysén, por lo que pienso es tarea urgente abordarla, pues representa una práctica cultural que persiste. No así el alma oficial cuya representación, necesaria de describir, es mucho más fácil de abordar en un programa de catalogación integral y dinámico que relacione las distintas subcolecciones del Archivo fotográfico del MuRAy.

Agradecimientos

A Juan Pablo Varela, por su generosidad y entusiasmo al discutir sobre las colecciones fotográficas que resguarda el Museo Regional de Aysén. A los funcionarios de la sección Periódicos y Microformatos de la Biblioteca Nacional de Chile, por su amabilidad en la atención y resolución de dudas cuando se busca en un pajar. A Julián Vásquez, por su ayuda con los archivos de la Capitanía de Puerto de Lago General Carrera. A Gonzalo Saavedra, por facilitarme

gentilmente transcripciones de entrevistas a pobladores de los archipiélagos de Aysén. A los pobladores del Lago General Carrera, por sus testimonios de vida.

Referencias bibliográficas

Archivos

a) Copias en papel y en digital de documentación sobre origen y evolución de las sociedades ganaderas

b) Archivo MuRAy

c) Arnad

d) Directemar

e) Periódicos y Microformatos, Biblioteca Nacional

f) Diario Oficial de la República de Chile

Bibliografía

Informes

Universidad Austral (2020) Carpintería de ribera en la región de Aysén. Informe de actualización de investigación participativa. Dirección de vinculación con el medio - Subdirección de patrimonio cultural inmaterial – servicio nacional del patrimonio cultural. Disponible en: https://www.sigpa.cl/media/upload/docs/CDR_AYSEN_2020_SL_publica.pdf

Ruiz, C. (1946). *Posibilidades mineras de Aysén*. Santiago, Imprenta Universitaria.

Artículos

Aguilera, O. (2017). EL NOMBRE KAWÉSQAR, UN PROBLEMA NO SOLO LINGÜÍSTICO. *Magallania* (Punta

Arenas), 45(1), 75-84. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442017000100075>

Appel, C. 2017. LA EMPRESA MARÍTIMA FERRONAVE. En *Revista de Aysenología*. Número 3, 2017, pp. 70-76, Coyhaique. https://www.aysenologia.cl/_files/ugd/373948_b737b9abb91141619d2795963e329f41.pdf?index=true

Latham, R. 1930. LA DALCA DE CHILOÉ Y LOS CANALES PATAGÓNICOS. En *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural* 13, p. 63-72.

Libros

Araya, B. (2011). *Crónicas de Coyhaique*. Coyhaique, I. Municipalidad de Coyhaique.

Bascuñan, C., Eichholz, M. & F. Hartwig (2003). *Naufragios en el Océano Pacífico Sur*. Vol. II. Santiago, Aguilar Ediciones/Dibam.

De Agostini, A., 2010 (1945). *Andes Patagónicos. Viajes de exploración a la cordillera patagónica austral*. Santiago, Cámara Chilena de la Construcción.

Garabito, C. & Guevara, M.J. (2018). *Mar de historias... La memoria que habita en los cajones de un pueblo*. Puerto Cisnes, Autoedición.

González, M., Saavedra, S. y L. Isla (2021). *Archivo Fotográfico Aysén. Década del 70. Libro 1*. Coyhaique, Autoedición.

Grosse, A. (1990). *Expediciones en la Patagonia Occidental. Hacia la Carretera Austral*. Santiago, Editorial Andrés Bello.

Grosse, A. (1986) *Visión histórica y Colonización de la Patagonia Occidental*. Santiago, Edición patrocinada por Ministerio de Obras Públicas.

Heim, A. (1960). *América del Sur*. Editorial Labor.

Ivanoff, D. (2010). *Lago General Carrera. Temporales de sueños*. Autoedición.

Ludwig, L. (2020). *Puyuhuapi. Curanto y Kuchen*. Tercera edición. Valdivia, Ediciones El Kultrún.

Madsen, A. (1948). *Patagonia vieja*. Buenos Aires, Librería y editorial El Ateneo.

Maldonado, F. (2000). *Puerto Aysén, siglo XX*. Puerto Aysén, Autoedición.

Mansilla, A. (1946) *Chile Austral, Aisén*. Santiago, Instituto Geográfico Militar.

Millar, S. (2017) *La conquista de Aisén. Cartas & memorias de la colonización de Aisén*. Coyhaique, Ñire Negro Ediciones.

Osorio, M. (2015) *La tragedia obrera de Bajo Pisagua. Río Baker, 1906*. Coyhaique, Ñire Negro Ediciones.

Ovalle, L. (1952 y 2011). *Ocupación y desarrollo de la Provincia de Aisén*. Coyhaique, I. Municipalidad de Coyhaique.

Pomar, J. (1923). *La Concesión del Aisén y el valle Simpson*. Santiago, Imprenta Cervantes. Santiago

Quiroz, D. (2019). *Rastros en el agua. Exploradores, embarcaciones y materialidades*. Santiago, Ediciones Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio.

Reyes, O. (2021). *Navegando en los canales patagónicos. Arqueología de los grupos canoeros del archipiélago de los Chonos (43°-47°S)*. Punta Arenas, Editorial UMAG.

Saavedra, S. (2022). *Carretera Austral. Prensa e historia oral de la conectividad en Aysén*. Coyhaique, Ñire Negro Ediciones.

Sepúlveda, (1931). *La Provincia de Aysén*. Santiago, Imprenta Ravell.

Staub, W. & F. Barrientos (2009). *Arnold Heim: un geólogo suizo en la cuenca del lago Buenos Aires/General Carrera*. Santiago, Autoedición.

Stehberg, R. & S. Flores (2013). *Hans Niemeyer Fernández: Cuadernos de Campo y Arqueología, 1932-1962*. Santiago, Sociedad Chilena de Arqueología; Museo Nacional de Historia Natural, Chile.

Universidad de Chile (1959). *Seminario de investigación de la Provincia de Aysén*. Santiago,

Páginas web

<https://www.bcn.cl/>

<http://www.britishhistoricalarchive.cl/stjames/magazin/magazin.htm>

<https://www.directemar.cl/>

<http://www.histarmar.org/>