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

Images on the water: a journey through navigation in Aysén based on the photographic collection of the Regional Museum

Mauricio Osorio Pefaur*

RESUMEN: El Museo Regional de Aysén conserva un conjunto de álbumes fotográficos, parte importante de cuyas imágenes muestra escenas de navegación en lagos, ríos y el mar interior de los archipiélagos ayseninos. Se observan embarcaciones mayores (vapores, motonaves, barcas) y menores (barcos, lanchas, veleros, balsas) usadas en el transporte de carga y de pasajeros, pero también otras más pequeñas, como botes a remo e, incluso, canoas monóxilas. Con apoyo en esta colección y en 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, fotografía patrimonial

ABSTRACT: The Regional Museum of Aysén has a collection of photographic albums, an important part of whose images show scenes of navigation on lakes, rivers and the inland sea of the Aysén archipelagos. There are large vessels (steamers, motorboats, barges) and smaller ones (boats, launches, sailing boats, rafts) used for transporting cargo and passengers, but also smaller ones, such as rowing boats and even single-masted canoes. With the support of this collection and photographs from other public collections, this article aims to describe the internal and external connectivity of the territory of Aysén during most of the 20th century.

KEYWORDS: navigation, Aysén, 20th century, heritage photography

* Antropólogo social (Universidad de Chile). Investigador en Producciones Ñire Negro y Sociedad de Historia y Geografía de Aysén. Especialista en cultura, historia e identidades de la Región de Aysén. Código ORCID: 0000-0001-7369-9690.

Cómo citar este artículo (APA)
Osorio, M. (2022). *Imágenes en el agua: un viaje por la navegación en Aysén a través de la colección fotográfica del Museo Regional*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. <https://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl/publicaciones/imagenes-en-el-agua-un-viaje-por-la-navegacion-en-aysen-traves-de-la-coleccion>

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

—Gustavo Adolfo Cáceres, «Crucé los mares entre canales»

Introducción

El presente artículo aborda la navegación en las aguas de la actual Región de Aysén durante una parte del siglo xx, sobre la base de un conjunto de fotografías pertenecientes a la colección del Museo Regional de Aysén. 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 el territorio continental.

Varios milenios antes del presente, la navegación se constituyó en un estilo de vida para los 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 el seno de Reloncaví (Latham, 1930); y la canoa confeccionada con cortezas de árbol y estructura interior de varas, utilizada por los grupos que habitaban los canales al sur del golfo de Penas (Latham, 1930), cuyos descendientes se reconocen actualmente como kawésqar (Aguilera, 2017). Ambas tradiciones culturales marítimas desarrollaron un profundo conocimiento del espacio archipelágico, el que les permitió navegar el mar interior por generaciones, sin necesidad de modificar sustancialmente sus embarcaciones; incluso, es posible que hayan surcado los amplios cursos fluviales que desembocan en las costas del mar interior de Aysén (ríos Palena, Cisnes, Aysén, Baker y Pascua) —si bien aún no hay evidencias materiales que respalden esta hipótesis—.

Por último, existe un tercer tipo de embarcación que pudo haber sido 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, el cual 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 todavía no se han encontrado evidencias arqueológicas de su uso en Aysén, sí existen registros fotográficos que dan cuenta de su elaboración (fig. 1) y utilización en expediciones realizadas durante la primera mitad del siglo xx (Grosse, 1985), así como también testimonios orales de su uso en el área del lago General Carrera (Ñire Negro Producciones, 2014).



Figura 1. Construcción de embarcación monóxila en la selva aysenina, s. f. Museo Regional de Aysén, Colección L. Ludwig, n.º inv. D000693.

A partir del siglo xvi, la tecnología europea de navegación se hizo presente en el espacio marítimo austral, haciendo posible la exploración de esta geografía desde el océano Atlántico al Pacífico y, posteriormente —una vez asentada la población hispana en las costas de este último—, desde diversos puertos del Virreinato del Perú, la Capitanía General de Chile y la Isla Grande de Chiloé (Urbina, 2014, 2018), a través de lo que durante los siglos coloniales se conocería como «mar del Sur».

El contacto entre hispanos y cazadores-recolectores marinos impactó profundamente a estos últimos, que, al borde de ser absorbidos por la cultura hispano-huilliche de Chiloé, debieron adaptarse a la vida semisedentaria en dicho territorio. Pese a ello, mantuvieron 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). Por su parte, los cazadores-recolectores que habitaban al sur del golfo de Penas, más aislados de la influencia chilota, persistieron en el uso de sus embarcaciones de corteza hasta las primeras décadas del siglo xx y lentamente fueron adoptando variantes 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, 1886; Steffen, 1910). El conocimiento de la navegación austral y de las tecnologías constructivas de embarcaciones que poseían los trabajadores y empleados chilotos fue de gran relevancia en dichas campañas. Para navegar los ríos se usaron diversas embarcaciones: pequeñas lanchas, chalupas, chatas de madera, embarcaciones de lona. Entre las expediciones de esta época, cabe destacar aquellas lideradas por Hans Steffen, que incursionaron en los ríos Palena, Cisnes, Aysén, Baker, Bravo y Pascua a bordo de embarcaciones menores, no sin dificultades (Steffen, 1910). También las travesías efectuadas por las comisiones de límites chilenas, las que, durante su despliegue sobre el territorio en disputa limítrofe (1898-1902), usaron embarcaciones de distinto tamaño y aparejos que dispusieron posteriormente para futuros exploradores y colonos (fig. 2) (Michell, 1902, en Risopatrón, 1905).

También se evaluaron las posibilidades de navegación de cada gran río. El Palena demostró ser el más navegable de todos: sus primeros 35 km podían ser surcados, incluso, por embarcaciones mayores; sin embargo, a partir de ese punto y hasta la confluencia con el río Frío, solo permitía el paso de embarcaciones menores (Steffen, 1904). 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. Este mismo tipo de embarcaciones podían transitar el Pascua, en cambio, solo en sus primeros 32 km (Risopatrón, 1905).

A partir de esta base de conocimientos sobre las posibilidades de la navegación marítima, fluvial y lacustre, el Gobierno chileno determinó que la ocupación del extenso territorio de Patagonia Occidental debía considerar el establecimiento de vías de comunicación marítima. En consecuencia, se

exigió a cada una de las empresas ganaderas que accedieron a permisos de ocupación en la zona implementar líneas de navegación hacia puertos del norte o extremo sur del país (Osorio, 2015).



Figura 2. Chalupa a vela usada por las comisiones de límites chilenas en el río Baker, s. f. Museo Regional de Aysén, Álbum Comisiones de Límites, 1902-284.

Materiales y método

La colección fotográfica del Museo Regional de Aysén se ha ido formando a partir de dos fuentes. La primera consiste en la donación –total o parcial– de acervos fotográficos familiares por parte de particulares, ya sea en formato físico (copias en papel fotográfico) o digital (copias escaneadas). La segunda ha sido la adquisición de fotografías a particulares mediante procesos institucionales de recuperación del patrimonio documental. De este modo, la colección fotográfica cuenta actualmente con varias subcolecciones, la mayoría de ellas con catalogación inicial y algunas –aquellas donadas más recientemente– aún en proceso.

Para el presente artículo se ha seleccionado –en conjunto con el conservador y con el encargado de Colecciones del Museo– un grupo de fotografías

que registran distintos aspectos relacionados con la navegación en Aysén desde inicios del siglo xx y hasta aproximadamente la década del 70. Las fotografías pertenecen a las siguientes subcolecciones:

- (1) C. Cosmelli: copias digitales de fotografías referidas fundamentalmente a la zona del lago Buenos Aires/General Carrera pero también a Puerto Aysén, a Coyhaique y a otras localidades. Representan paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares, faenas de campo y navegación en lago General Carrera. Rango temporal: 1943 a 1985. Con catalogación.
- (2) H. Cummins: copias digitales de fotografías referidas a zonas de Alto Río Cisnes, Puerto Chacabuco, Puerto Aysén y Coyhaique. Registran paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo, navegación en río Aysén y canales patagónicos. Rango temporal: 1900 a 1999. Con catalogación.
- (3) L. Ludwig: copias digitales de fotografías referidas principalmente a la localidad de Puerto Puyuhuapi. Incluye imágenes de paisajes, formación de Puyuhuapi, actividades familiares y faenas de campo, navegación en canal Puyuhuapi, lago Risopatrón, canales patagónicos. Rango temporal: 1930 a 1963. Con catalogación.
- (4) M. Quintana: copias digitales de fotografías situadas en Puerto Aysén, Alto Río Cisnes y Coyhaique. Muestran paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo, navegación en río Aysén. Rango temporal: 1936 a 1975. Con catalogación.
- (5) Fotografías tomadas de los álbumes Comisiones de Límites, L. Hetch y S. Calvo. Sin catalogación.
- (6) Museo Regional de Aysén: conjunto de fotografías adquiridas por el Museo Regional¹. Incluye imágenes de paisajes, pueblos y ciudades, actividades familiares y faenas de campo, retratos, navegación en el lago General Carrera, el río Aysén, canales patagónicos y laguna San Rafael. Rango temporal: 1890 a 1983.
- (7) Otras fotografías: para complementar la selección de imágenes del Museo, se ha sumado 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, conservadas en el Archivo de Imágenes de la Biblioteca de la Escuela Politécnica Federal de Zúrich (ETH-Z)².

¹ Para esta investigación se accedió a las copias digitales.

² El uso de este material se encuentra liberado por parte de la mencionada institución.

Las fotografías han sido examinadas minuciosamente con el objetivo de identificar elementos relevantes para el presente trabajo, yendo más allá de la información de catalogación en los casos que disponen de ella. Además, se procuró relacionar imágenes de distintas subcolecciones, a fin de construir un relato visual que dialogara con el texto del artículo.

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

Durante los procesos de entrega de tierras a particulares y de 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 Sociedad Industrial de Aysén (SIA) y la Compañía Explotadora del Baker buscaron cumplir con esta disposición; la Anglo Chilian Pastoral, en cambio, prefirió desarrollar sus circuitos de comercio y abastecimiento exclusivamente por territorio argentino (Martinic, 2005; Osorio, 2022 Ms.).

En sus 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). Desde el mismo año 1903, vapores como el Cambronne (posteriormente bautizado «Araucanía»), el Magallanes y otros de mayor calado como el Vestfold y el Alm hicieron carreras de cabotaje para proveer materiales, víveres y mercaderías a la ganadera, trasladar a sus trabajadores y sacar sus primeras producciones (Dun, 1940, en Millar, 2017). En paralelo, la SIA contrató los servicios de la naviera Oelckers, que destinó el remolcador Chacao a la atención de la ruta Puerto Montt-puerto del río Aysén. Sin embargo, en 1905, a poco de haber iniciado su servicio, la embarcación naufragó en algún punto del estero Aysén.

En un primer momento, la administración de la empresa habilitó un muelle al interior del río Aysén, poco antes de los primeros rápidos que impedían la navegación aguas arriba. En febrero de 1904, durante su visita de inspección a bordo del vapor Cambronne (Osorio, 2021) —el primero de su tamaño³ en surcar las aguas de este río (Dun, 1940, en Millar, 2017)—, Mauricio Braun

³ El Cambronne tenía 47,5 m de eslora, 7 m de manga y un calado de 2,86 m.

bautizó este lugar como «Puerto Dun», en honor a Juan Dun, flamante administrador de la estancia. El segundo vapor importante que navegó por el río Aysén fue el Magallanes, también de Braun y Blanchard; la embarcación tuvo, además, el mérito de ser la primera en alcanzar el campamento base inicial ubicado en Puerto Dun (Dun, 1940, en Millar, 2017).

Los resultados, sin embargo, no fueron los esperados, por lo que en 1905 el ya mencionado Juan Dun decidió encargar al empleado Guillermo Müller, junto con un grupo de carpinteros chilotes, la construcción de una goleta en el mismo río Aysén. En palabras del propio Dun,

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. (Dun, 1940, en Millar, 2017, p. 110)

La embarcación –posiblemente la primera de su tipo construida en el río Aysén– hizo su viaje inaugural entre Puerto Dun y Puerto Montt en diciembre de 1905: la prensa de la época informó sobre su llegada a destino con un cargamento de maderas (Osorio, 2015). Pese a este exitoso estreno, Dun advirtió tempranamente ciertos problemas:

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)

Así, la goleta alcanzó a operar la carrera Puerto Aysén-Puerto Montt e intermedios por solo dos años, ya que en 1907 naufragó al sur de Melinka, con pérdida total.

En este escenario, Dun decidió negociar con la Compañía Sudamericana de Vapores para que alguna de sus naves tocara puerto en Aysén una vez al mes. La naviera dispuso los vapores Lircay y Cautín (que hacían la carrera Puerto Montt-Chiloé), especialmente construidos para la 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 la construcción de otra en los astilleros de Valdivia (Osorio, 2015): la primera 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 en virtud de su permiso de ocupación sobre los valles del río Palena y el de otros particulares sobre otros valles más al norte– adquirió en Inglaterra una embarcación para efectuar la carrera entre la concesión y Puerto Montt. Al poco tiempo, la empresa fracasó y, al liquidar sus activos, vendió la nave, bautizada como «Yelcho», a la Armada de Chile, que la utilizó como escampavía hasta 1945. La embarcación adquirió fama en 1916, cuando, bajo el mando del piloto Luis Pardo Villalón, rescató a la tripulación del bergantín *Endurance*, siniestrado durante su expedición a la Antártica (Gaete *et al.*, 2015). En el ejercicio de su actividad regular, hasta los años '40 efectuó varios viajes a Aysén (fig. 3).



Figura 3. Escampavía Yelcho en primer plano, a la derecha, anclado a la gira frente al muelle de Alonso y Cía., s. f. Se observa una lancha velera atracada en el mismo muelle y, al fondo, el vapor Coyhaique, atracado al muelle de la SIA. Museo Regional de Aysén, Colección Museo Regional, n.º inv. FB000246a.

Al iniciarse 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 el ingreso de fuerza de trabajo, insumos, alimentos y

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 solo a la necesaria para cubrir los requerimientos de la ganadera.

Una de las decisiones más importantes tomadas por Juan Dun fue la de trasladar el muelle de la SIA al sector conocido en esa época como «Mediagua» (fig. 4), aguas debajo de Puerto Dun, debido a las dificultades de la navegación fluvial hacia el campamento inicial. Este cambio fue consignado por el oficial Arturo Acevedo de la Armada de Chile, quien, durante una expedición a los canales patagónicos en 1910, efectuó un reconocimiento de la zona del río Aysén y de la actividad de la estancia de la SIA. El marino observó 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 (Acevedo, 1915).

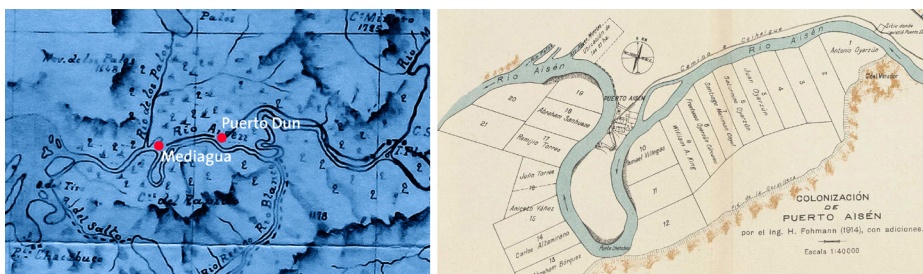


Figura 4. Situación del río Aysén a principios del siglo xx: izq., mapa elaborado en 1903 por las comisiones de límites, con la ubicación de los parajes «Mediagua» y «Puerto Dun»; der., plano de Puerto Aysén dibujado por José Pomar en 1920. Gentileza de la Sociedad de Historia y Geografía de Aysén.

En relación con lo anterior, la colección del Museo Regional de Aysén contiene dos fotografías que, de acuerdo con nuestro análisis, habrían sido tomadas en el mismo lugar—el río Aysén—y el mismo año—1914—. La primera (fig. 5 izq.) muestra un vapor y dos embarcaciones menores a babor, en lo que parecen ser faenas de carga o descarga de mercaderías. En el extremo izquierdo de la imagen, sobre el corte de la ribera del río, se aprecia 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)*, con el siguiente pie: «Atención de A. MacDonald. El vapor 'Lircay' fondeado en Puerto Aysén. Vista desde el N.O. en 1914» (Pomar, 1923, p. 16).

En la segunda imagen (fig. 5 der.), en tanto, se observan las mismas dos embarcaciones menores que en la fotografía anterior aparecían junto al vapor Lircay –una lancha a vapor y otra, al parecer, a vela–, atracadas a un muelle que podría ser aquel acondicionado en la ribera este del río Aysén, en el mencionado sector 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, pues allí se señalaba que correspondería al antiguo Puerto Dun. De ser efectivo que el vapor Lircay volvió a subir hasta Mediagua en 1914, seguramente los trabajadores de la SIA deben de haber limpiado del río –tal vez con apoyo de la misma Armada, como proponía el oficial Acevedo–, permitiendo con ello el acceso a vapores mayores que en adelante surcaron el río Aysén hasta Mediagua. Con el tiempo, este sitio pasaría a denominarse «Puerto Aysén», a consecuencia de la gran actividad y crecimiento que tuvo el sector en poco tiempo (Pomar, 1923).

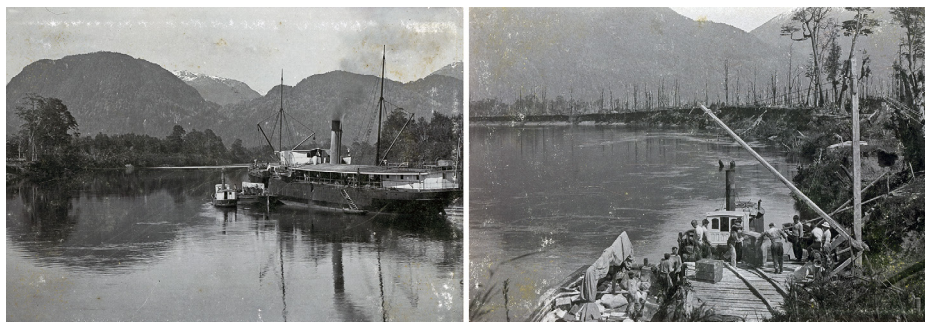


Figura 5. Dos momentos de faenas sobre el río Aysén: izq., el vapor Lircay y dos embarcaciones menores en faenas de carga y descarga, 1914 (según Pomar [1923]); der., las mismas dos lanchas descargando mercadería en el muelle frente al paraje denominado «Mediagua», s. f. Museo Regional de Aysén, Colección Museo Regional, n.ºs inv. FB000569 y FB000560.

Para mediados de los años ‘20, la navegación entre Puerto Aysén y Puerto Montt se desarrollaba con 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 (fig. 6 izq.); a partir de 1928, con el establecimiento de la administración estatal en el territorio de Aysén, también comenzó a servir a quienes se trasladaban hasta allá como colonos. En 1929, la empresa invirtió en un nuevo vapor, el Coyhaique (ex Jamaica) (fig. 6 sup.), de origen inglés y mayor tonelaje que el Inca. Con estos dos vapores, la SIA aumentó su capacidad de cabotaje y competitividad en la navegación.

La empresa publicitaba sus vapores en el periódico *El Aysén*, ofreciendo comodidad, servicio semanal, buena alimentación, telégrafo y capacidad de carga (fig. 6 der.). Su debilidad, sin embargo, yacía en la irregularidad de sus itinerarios. Además, en marzo de 1933 la compañía perdió el Inca en un naufragio, por lo que debió seguir funcionando solo con el Coyhaique, que comenzó a ser ofrecido con mayor frecuencia durante ese año y los siguientes (*El Aysén*, 1933-1935).



Figura 6. A fines de la década de 1920, la SIA contaba con dos vapores para el transporte de carga y de pasajeros entre Puerto Montt y Puerto Aysén: el Coyhaique (fotografía sup., c. 1930) y el Inca (fotografía izq., anterior a 1933). Los servicios de la compañía eran publicitados en avisos como este (der.), publicado en *El Aysén* el 27 de octubre de 1927. Museo Regional de Aysén, Colección Museo Regional, n.º inv. FB705A y FB000418a; Biblioteca Nacional, n.º inv. 505898.

Entre 1926 y 1936 operó Alonso y Cía., empresa constituida por 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, el Santa Elena y el Colo-Colo (fig. 7 izq.), este último, muy recordado por los habitantes antiguos de Aysén; además, contaba con la chata Constitución para el transporte de ganado. La agencia que representaba a esta firma en Puerto Aysén era Durán, Saavedra y Cía. Ltda. ([Aviso publicitario], 15 de octubre de 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 ella hasta fines de 1938, cuando irrumpió en el negocio el Departamento Marítimo de los Ferrocarriles del Estado, entidad que vino a remecer el modelo naviero subsidiado que regía hasta ese momento y que, de hecho, adquirió la infraestructura (oficinas, bodegas y muelle) que la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé tenía en Puerto Aysén.

La familia Oelckers, conocidos armadores de Puerto Montt, también operó la ruta con veleros, vapores y remolcadores que eran 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 (fig. 7 der.), contratado por la empresa Alonso y Cía. para trasladar pasajeros y carga ([Aviso publicitario], 12 de enero de 1933). Con el tiempo, los hermanos Oelckers fueron consolidando su participación en este mercado, orientándose principalmente al cabotaje de ganado y mercaderías. A fines de 1938, la firma amplió su flota, comprando la ya mencionada Compañía Naviera y Comercial de Chiloé —que se encontraba en liquidación ([Nota de la redacción], 3 de diciembre de 1938)—, la chata Constitución y el remolcador León ([Aviso publicitario], 14 de enero de 1939).



Figura 7. Otros vapores de empresas privadas que operaron la ruta Puerto Montt-Puerto Aysén: el Colo Colo, de Alonso y Cía., s. f. (izq), y el Foca, de Oelckers, c. 1936 (der.). Museo Regional de Aysén, Colección Museo Regional, n.ºs inv. FB633A y FB691A.

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 Martín Escoreca ([Aviso publicitario], 4 de enero de 1936).

Como se ha mencionado, las empresas privadas de navegación operaron la ruta a Puerto Aysén en virtud de contratos subvencionados con el Estado

y regidos por la ley n.º 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. En el caso de las compañías que servían la navegación a Puerto Aysén, la subvención ascendía a \$24 000 anuales («Ley n.º 4202», 14 de octubre de 1927). Sin embargo, las empresas no siempre cumplían a cabalidad.

Según se desprende del análisis de prensa de la época, los principales problemas del servicio subvencionado de vapores 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 localidades intermedias de los canales ayseninos. De hecho, en los periódicos locales de la década de 1930 es posible encontrar publicaciones que daban tribuna a las demandas de los habitantes de dichas localidades, solicitando la recalada de vapores en sus puertos o caletas ya fuera para acceder a mercaderías y comerciar sus productos o bien para viajar a Puerto Aysén o a Puerto Montt. La exclusión de estos puntos a menudo obligaba a las personas a hacer los trayectos de manera particular, en embarcaciones menores, con riesgo alto de sufrir algún accidente por las cambiantes condiciones del tiempo en los canales interiores ([Nota de la redacción], 21 de enero de 1939).

La población de Puerto Aysén también utilizaba los medios escritos para publicar sus quejas por la programación de las recaladas en dicho puerto: dado que estas se producían únicamente entre los días viernes y lunes, la provincia quedaba incomunicada el resto del tiempo ([Nota de la redacción], 8 de septiembre de 1938). Además de aquello, en la prensa se ventilaban las disputas entre las empresas, incluyendo guerras de precios en el flete de productos, alzas y rebajas en los pasajes, y acusaciones de intentos de monopolizar el mercado ([Nota de la redacción], 4 de enero de 1934; [Nota de la redacción], 3 de junio de 1936; [Nota de la redacción], 5 de octubre de 1938).

Aunque la vida del puerto marchaba en franco desarrollo, una amenaza constante se cernía sobre este: el embancamiento del río. La población sabía que después de un invierno con nieves abundantes en las cordilleras del interior, el deshielo arrastraría sedimentos y troncos que agravarían el problema de navegabilidad del río. Lo mismo ocurría con los temporales de lluvia, que reblandecían las laderas de los cerros y conducían material al Aysén y a sus ríos tributarios, aguas arriba del puerto. Como se mencionó anteriormente, la SIA se vio obligada a realizar obras de limpieza de troncos y ramas con cierta regularidad, labor que el gobierno provincial también debió enfrentar desde el momento de su instalación en 1928. De no hacerlo, la prensa aseguraba

que habría que lamentar «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» ([Nota de la redacción], 25 de marzo de 1933).

Por otra parte, cada vez que se producían embancamientos o se alertaba acerca de su potencial ocurrencia, asomaba 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 naciente territorio en la bahía Chacabuco, bajo el nombre de «Puerto Ibáñez», dejando a Puerto Aysén como puerto secundario y capital administrativa y comercial para la colonización (*La Nación*, mayo y junio de 1928).

En contraste, la vida archipelágica a las afueras del área que se iba poblando en la cuenca del río Aysén continuaba transcurriendo de manera precaria y marginal. La navegación era un ámbito central de los estilos de vida isleños, pues propiciaba el desarrollo de actividades económicas tales como la pesca y secado de róbalo, la elaboración de cholga seca, la caza de lobos marinos y huillines, y la tala de bosques (Ponce, Pastroián y Berríos, 2008). Por esa época, Melinka iba perdiendo protagonismo como puerto, y varias familias allí residentes decidieron trasladarse más al sur, poblando otras islas, por ejemplo, en el pequeño archipiélago de Huichas. Las vidas de estas familias se sostenían en la navegación, para la cual utilizaban embarcaciones menores como botes, chalupas y chalupones a vela con los que trasladaban la leña, la madera y los 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 1938, en el marco de la creación del Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado (FF. CC. del E., 1942), que buscaba dar conectividad a las regiones extremas del país –Magallanes, Arica y Antofagasta– mediante un servicio mixto, de carga y pasajeros. La creación de este servicio al interior de la empresa estatal obedeció a una política pública de desarrollo de la marina mercante chilena impulsada por el presidente Arturo Alessandri en su primer gobierno (1922), la que se tradujo en una ley proteccionista que reservaba el cabotaje

a embarcaciones nacionales (Alessandri, 21 de mayo de 1938), entre otras disposiciones. Durante su segundo mandato, Alessandri mostró una especial preocupación por el problema que representaban las comunicaciones marítimas en el territorio austral:

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. (Alessandri, 21 de mayo de 1938, p. 18)

Luego de varios años analizando diversas alternativas para solucionar dicho asunto, se impuso la idea de crear un servicio de navegación controlado por Ferrocarriles del Estado (Alessandri, 21 de mayo de 1938, p. 18). Para concretarlo, el presidente Alessandri comisionó durante el primer semestre de 1938 a funcionarios para que viajasen a Europa y compraran embarcaciones (Alessandri, 21 de mayo de 1938, p. 18), ítem al cual se destinó una suma de \$25 000 000 ([Nota de la redacción], 1 de septiembre de 1938). En mayo, el mandatario anunció que el servicio iniciaría sus actividades a fines de ese mismo año (Alessandri, 21 de mayo de 1938).

Entretanto, en Aysén, las noticias sobre la apertura de este servicio eran difundidas y comentadas por los periódicos locales. *La Razón* ([Nota de la redacción], 1 de septiembre de 1938), por ejemplo, se hacía eco en septiembre de 1938 de las razones que, en palabras del director general de la empresa estatal, justificaban la pronta implementación del servicio: el potencial turístico de la zona austral, la necesidad de su incorporación definitiva a la vida económica nacional y la obligación del Estado de proveer servicios de comunicación a la población de una zona en pleno proceso de crecimiento. *El Aysén*, en tanto, daba cuenta a fines de noviembre de ese año de la llegada a Puerto Aysén —a bordo del vapor Colo-Colo de la Compañía Naviera y Comercial de Chiloé— de los funcionarios Guillermo Fernández, inspector primero de Transportes, y José Moreno, oficial de Inspección de Transportes de Alameda, ambos del Ministerio de Fomento, 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 (fig. 8a). No es claro qué día inició su viaje inaugural desde Puerto Montt: según Saavedra (2022), el Tenglo zarpó el 1 de enero de 1939, mientras que Appel (2017) indica que lo habría hecho el 31 de diciembre

de 1938. A estas se suma la versión del corresponsal en Puerto Montt del diario *La Nación* de Santiago, quien informó que, si bien el zarpe estaba programado para el 1 de enero de 1939, la embarcación eventualmente partiría en la noche del 31 de diciembre, adelantándose así a los otros vapores que saldrían el primer día del año con rumbo a Ancud y a Castro (*La Nación*, 31 de diciembre de 1938).

Como sea, el Tenglo llegó a destino, finalmente, alrededor de las 10 de la mañana del martes 3 de enero de 1939, según informó el periódico *El Aysén* («Su primer viaje», 7 de enero de 1939). Ese día, «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 Aysén*, 7 de enero de 1939, portada). Al respecto, la nota aseguraba que

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 [*sic*] Hnos. y sin tomar en cuenta el ‘Coyhaique’ que no cumple con regularidad su itinerario. («Su primer viaje», 7 de enero de 1939, portada)

A ello se sumaba que el Tenglo contaba con una excelente tripulación, seleccionada «entre el mejor elemento marítimo de la zona» («Su primer viaje», 7 de enero de 1939); su capitán era, de hecho, un conocido de la provincia, pues había ejercido la misma función en el aludido vapor Coyhaique.

El barco permaneció en el puerto solo tres horas, para zarpar de regreso a Puerto Montt a las 13 horas del mismo día.



Figura 8. Vapores del Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado (1939-1953): (a) el Tenglo frente al muelle de FF. EE. en Puerto Aysén, c. 1940; (b) el Trinidad, entrando al río Aysén, s. f.; (c) vapor Moraleda, anclado a la gira en la bahía de Puyuhuapi, s. f.; en primer plano se observan dos embarcaciones menores de origen chilote. Museo Regional de Aysén, n.ºs inv. FB000200a, FB000006a y D000710a.

El segundo vapor de Ferrocarriles del Estado en arribar al puerto del río Aysén fue el Trinidad (fig. 8b), que hizo su primera recalada el viernes 24

de febrero de 1939. Al parecer, la ruta correspondía originalmente al vapor *Moraleda* (fig. 8c), pero la empresa decidió reasignar esta nave 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 no se limitaba a ampliar la cobertura geográfica: buscaba, además, hacerlo a menor costo y con un mejor servicio que el proporcionado por las empresas particulares. En Aysén, esto fue evidente, pues los vapores estatales ofrecían tarifas notoriamente más bajas que las de la competencia, y la población pudo constatar de inmediato la calidad de sus embarcaciones y la regularidad de sus recorridos. Sin embargo, la aparición de este servicio reactivó la demanda por conectividad de pobladores de localidades isleñas como Islas Huichas y Puerto Pomar —ubicadas en el canal *Moraleda* y en otros canales—, los que iniciaron campañas en la prensa para que los barcos fiscales recalaran con mayor regularidad en sus puertos ([Nota de la redacción], 7 de enero de 1939).

La actividad del Servicio Marítimo de Ferrocarriles del Estado se extendió por casi 15 años, estableciendo una cultura de navegación que caló hondo en, al menos, tres generaciones de ayseninos; numerosos registros orales dan cuenta de la importancia que para ellos tuvo este modelo de comunicación y desplazamiento (Saavedra y Mardones, 2002). Por lo demás, la regularidad semanal de los viajes determinó una serie de dinámicas sociales, económicas y culturales. Respecto de estas últimas, uno de los hitos lo representaba la tradicional tocata que realizaba la banda instrumental de Carabineros de Puerto Aysén, como recibimiento a los pasajeros que desembarcaban (Araya, 2011).

La navegación marítima jugó asimismo 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 o se desplazaron hacia otras zonas costeras en busca de trabajo y tierras. Más tarde, la declaración de puerto libre para Aysén en 1956 favoreció la consolidación del modelo de conectividad marítima interior —con sus distintos puntos de recalada— y exterior.

Ahora bien, la irrupción del Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado no opacó la actividad naviera privada, como podría pensarse —sin ir más lejos, el mismo mes en que aquel iniciaba sus operaciones, la empresa Germán Oelkers y Cía. anunciaba en los periódicos de la provincia el inicio de su servicio de cabotaje de ganado lanar y vacuno entre Puerto Aysén y Puerto Montt, operado por dos embarcaciones recién adquiridas: la chata *Constitución* y el remolcador *León* ([Aviso publicitario], 14 de enero de

1939)–. Lo que sí ocurrió fue que dicho servicio se convirtió desde el inicio en un área de pérdida económica para la empresa estatal: tanto es así, que en 1947 acumulaba ya un déficit de \$92 847 611, suma que representaba alrededor del 15 % de las pérdidas totales de la empresa entre 1928 y 1947 (Lagarrigue *et al.*, 1948). Las causas eran variadas: en primer lugar, el considerable aporte inicial que tuvo que hacer la empresa para la compra de los vapores en Europa, ya que el Gobierno de Alessandri no cubrió toda la inversión; segundo, las «fuertes pérdidas que ha dejado esta Línea de Vapores establecida con fines proteccionistas y de fomento» (FF.CC. del E., 1947); y, tercero, la inexistencia de una subvención estatal anual como la que recibían las líneas particulares de navegación, equivalente 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, el cual consideraba, entre otras acciones, terminar con el Servicio Marítimo y volver al modelo de subvención a privados (Cereceda *et al.*, 1952). El siguiente año, otra comisión, esta vez abocada a la reestructuración de 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 encomendará» (FF.CC. del E., 1953).

Como consecuencia de lo anterior, el Estado creó en 1953 la Empresa Marítima del Estado (Empremar) (Appel, 2017), la que reemplazó los antiguos vapores por «motonaves» a petróleo. En Aysén, la actividad de Empremar se extendió hasta la década de 1980, cuando el proyecto de construcción de la Carretera Austral precipitó su declive (Saavedra, 2022). A esto se sumó la conversión productiva del espacio archipiélagico, con el inicio de la pesca industrial y la salmonicultura, así como 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, procesos que favorecieron la navegación particular en desmedro de los servicios estatales.

A fines de los '80, Empremar finalmente se declaró en quiebra y fue traspasada al sector privado. Surgieron entonces empresas –con sedes en Puerto Montt, principalmente–, que comenzaron a entregar el servicio de conexión marítima valiéndose de otro tipo de embarcaciones: las barcasas o ferris. Para asegurar un servicio regular, el Estado les entregó subsidios, retomando con ello 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

Sobre la navegación al interior de la región de Aysén durante la primera mitad del siglo xx, solo tenemos algunas noticias aisladas. Entre 1894 y 1902 las comisiones de límites chilena y argentina navegaron los grandes lagos binacionales General Carrera/Buenos Aires, Cochrane/Pueyrredón y O'Higgins/San Martín, además de los grandes ríos de Aysén, a fin de efectuar trabajos de exploración y reconocimiento del territorio fronterizo (Risopatrón, 1905; Onelli, 1904). En el mencionado lago Buenos Aires, sabemos que el poblador chileno Francisco Maureira operó una lancha a inicios del siglo xx, atendiendo sus propias necesidades y las de otros habitantes de la zona (Ivanoff, 2010). Para 1918, ya había varias embarcaciones menores surcando sus aguas: una de ellas era la lancha del inglés Ulrick Classen, quien, al parecer, ofrecía un rudimentario servicio de cabotaje a los pobladores (*Solicitud de Juan Manuel Campos, en representación de Ulrick Clasen*, julio de 1919); otra, la de Manuel Jara, poblador de Chile Chico que 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, presumiblemente del tipo canoas de un solo tronco o botes de factura local.

En 1920, el mismo Ulrick Classen trajo desde el Atlántico el «Andes» (figs. 9a y 9b), un pequeño barco de metal con el que sacaba sus productos y los de otros pobladores de la cuenca lacustre (Ivanoff, 2010). Diez años más tarde, Manuel Villegas y Casto Martínez C. se asociaron para operar el cúter Chile Chico, que en 1934 pasó a llamarse «Manolo». La actividad naviera en el lago no estuvo sujeta a supervisión alguna sino hasta 1936, cuando el capitán de Puerto de Aysén viajó al interior para conocer la situación de la navegación. En aquella oportunidad, registró 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 Cardí 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 ya mencionado Líbano, encargaron en un astillero de Bahía Murta la construcción del vapor Estrella (fig. 9c), cuyo

viaje inaugural fue en 1937 (Ivanoff, 2010; Saavedra, 2022). Tras la muerte de Hamer, su socio Pualuan continuó con el servicio y en 1941 obtuvo una concesión de cabotaje mixto en el lago («Decreto N.º 582», 29 de mayo de 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 («Decreto N.º 2163», 17 de noviembre de 1941).

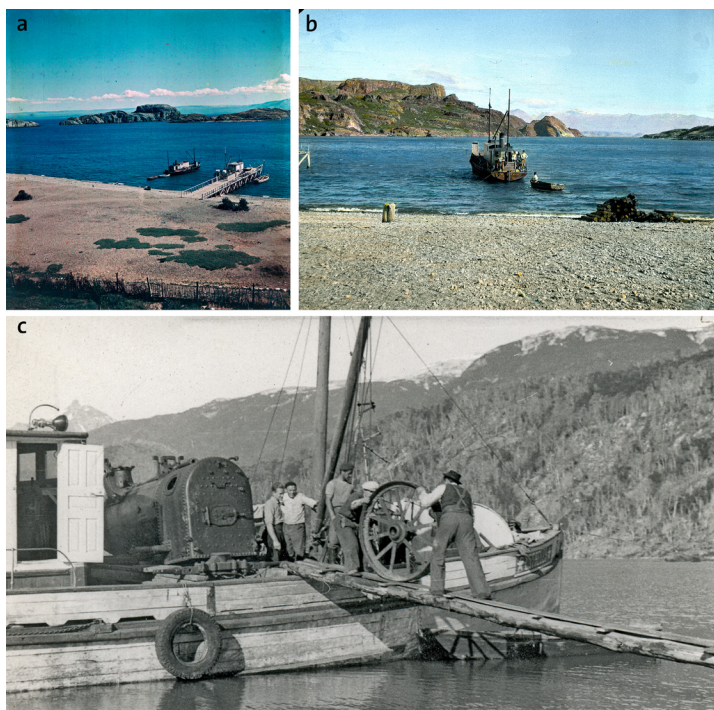


Figura 9. Primeras embarcaciones de cabotaje en el lago Buenos Aires/General Carrera: (a) muelle de Chile Chico con el vapor Estrella atracado y el vapor Andes a estribor, 1939; (b) vista del vapor Andes, probablemente el mismo día que la imagen anterior, c. 1939; ambas imágenes pertenecen al Archivo A. Heim; (c) vapor Estrella, desde el cual dos hombres descargan un locomóvil para el aserradero de Bahía Murta, c. 1949; Museo Regional de Aysén, Colección C. Cosmelli, n.º inv. DIG002240.

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). Hacia fines de esa década, los hermanos Juan y Atilio Cosmelli formaron la Sociedad Naviera Chile Chico Limitada (fig. 10a), para ofrecer un servicio de navegación regular. Con este fin, la

empresa compró el vapor Estrella y lo refaccionó y mejoró en Bahía Murta, donde también mandó construir otras embarcaciones (en dicha localidad los hermanos Cosmelli tenían en funcionamiento un aserradero, en sociedad con un cuñado y Luis Hecht, excolono de Puyuhuapi).

Los registros fotográficos de la actividad naviera en Aysén a fines de los años '40 y en las décadas siguientes se concentran en tres colecciones: C. Cosmelli, Museo Regional y la recientemente ingresada colección L. Hecht. Esta última contiene excelentes capturas de la actividad del aserradero y astillero de Bahía Murta (fig. 10b), mientras que la colección Cosmelli reúne fotografías que muestran distintos aspectos de la navegación en el lago, incluyendo actividades productivas, paseos familiares y traslado de pasajeros y carga (figs. 10c y 10d); por último, las imágenes del Museo Regional nos permiten conocer actividades de embarcaciones pertenecientes a la Empresa Minera de Aysén, así como a particulares.

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 el lago General Carrera, primero, contratando servicios de cabotaje

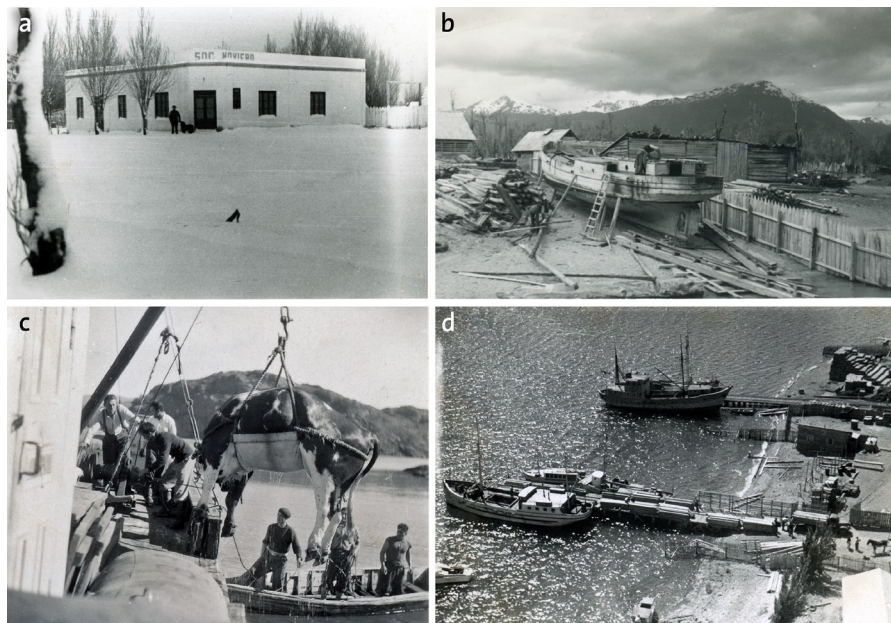


Figura 10. Imágenes de la actividad naviera en el lago General Carrera entre las décadas de 1940 y 1970: (a) oficinas de la Sociedad Naviera de Chile Chico, s. f.; (b) astillero en playa de Bahía Murta, s. f.; (c) carga de ganado en un puerto del lago, s. f.; (d) puerto de Chile Chico con sus dos muelles en funcionamiento, s. f. Museo Regional de Aysén, n.ºs inv. DIG001963, DIG002105, DIG002033, DIG002143.

a distintas embarcaciones menores particulares, y luego, construyendo sus propias embarcaciones –entre ellas, las emblemáticas Don Edmundo y Don Cote (Ivanoff, 2010)–. Esto último marcó un hito, puesto que impulsó un rápido crecimiento de la actividad económica en las localidades lacustres.

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.

–Teresa Hamel, «Guaitecas, 1956», en *Verano austral*, 1979

La navegación ha sido en Aysén una actividad con 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. En ellos, la vida transcurría lentamente, al compás de los pitazos de los vapores, los que permitían el movimiento económico y social de aquellas comunidades, pero también exacerbaban su sensación de aislamiento debido a la irregularidad de los servicios.

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; sin embargo, 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 se impuso a fuerza de sedimentos arrastrados por el gran río y de la imposibilidad de hacerles frente con obras de dragado y limpieza.

En el interior, por su parte, la navegación para la conectividad tuvo un importante desarrollo en la cuenca lacustre del General Carrera-Buenos Aires, mas 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; también 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 efectuarse sobre embarcaciones a remo, vela o motor, y la existencia se ha desarro-

llado —como hace milenios— al interior de estas embarcaciones, durante largos períodos. Al mismo tiempo, 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.

Ambas almas se encuentran retratadas en las fotografías de la colección del Museo Regional de Aysén de manera disímil: la oficial es evidente y profusa, motivo central de postales y series fotográficas; la profunda, en cambio, anónima y sencilla, se cuela en aquellas, por lo que resulta muy difícil de asir. Abordar esta última, que hasta la fecha permanece insuficientemente descrita, resulta una tarea urgente, por cuanto representa una práctica cultural persistente en la región y constitutiva de su identidad.

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

- Acevedo, A. (1915). Viajes de la corbeta «Jeneral Baquedano» a los mares del Sur, al mando del Capitán de Fragata Sr. Arturo Acevedo, en los meses de noviembre i diciembre de 1910. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, 29, 233-246.
- 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>
- Alessandri, A. (21 de mayo de 1938). [Mensaje presidencial ante el Congreso pleno]. En *Sesión del Congreso pleno en sábado 21 de mayo de 1938*. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas_publicas/detalle?tipo=presidentes

- Appel, C. (2017). La empresa marítima Ferronave. *Revista de Aysenología*, (3), 70-76. https://www.aysenologia.cl/_files/ugd/373948_b737b9abb-91141619d2795963e329f41.pdf?index=true
- Araya, B. (2011). *Crónicas de Coyhaique*. Coyhaique: I. Municipalidad de Coyhaique.
- Armada de Chile. (S. f.). *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante* [sitio web]. <https://www.directemar.cl/>
- [Aviso publicitario]. (15 de octubre de 1931). *El Aysén*.
- [Aviso publicitario]. (12 de enero de 1933). *El Aysén*.
- [Aviso publicitario]. (4 de enero de 1936). *El Aysén*.
- [Aviso publicitario]. (14 de enero de 1939). *El Aysén*.
- Bascuñán, C., Eichholz, M. y Hartwig, F. (2003). *Naufragios en el océano Pacífico Sur*. Vol. II. Santiago: Aguilar Ediciones/Dibam.
- Cereceda et al. (1952). *La Empresa de los FF. CC. del Estado. Actuales condiciones de explotación y funcionamiento. Modificaciones propuestas*. [S. l.]: Talleres Gráficos de los FF.CC del Estado.
- De Agostini, A. (1945/2010). *Andes patagónicos. Viajes de exploración a la cordillera patagónica austral*. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción.
- Decreto N.º 582. Deroga el Decreto N.º 1719, de 1937, y aprueba el reglamento para la contratación y mantenimiento de los servicios subvencionados de navegación fluvial y lacustre. (29 de mayo de 1941). *Diario Oficial*, (18972).
- Decreto N.º 2163. Acepta las propuestas presentadas por los armadores que se indican... (17 de noviembre de 1941). *Diario Oficial*, (19113). *El Aysén*. (7 de enero de 1939).
- Ferrocarriles del Estado. (1942). *La situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el momento actual. Sus necesidades de conservación y renovación. Materiales de importación*. Santiago: Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado.
- Ferrocarriles del Estado-Chile. (1953). *Informe de la Comisión reestructuradora de la empresa de los FFCC del Estado*. [S. l.]: Talleres Gráficos de los FF.CC del Estado.
- Fundación Histarmar. (S. f.). *Historia y Arqueología Marítima* [sitio web]. <http://www.histarmar.org/>
- Garabito, C. y Guevara, M. J. (2018). *Mar de historias... La memoria que habita en los cajones de un pueblo*. Puerto Cisnes: Autoedición.
- González, M., Saavedra, S. e Isla, L. (2021). *Archivo fotográfico Aysén. Década del 70. Libro 1*. Coyhaique: Autoedición.

- Grosse, A. (1986). *Visión histórica y colonización de la Patagonia occidental*. Santiago: Edición patrocinada por Ministerio de Obras Públicas.
- Grosse, A. (1990). *Expediciones en la Patagonia occidental. Hacia la Carretera Austral*. Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Heim, A. (1960). *América del Sur*. Barcelona: Editorial Labor.
- Ivanoff, D. (2010). *Lago General Carrera. Temporales de sueños*. Santiago: [autoedición].
- Lagarrigue et al. (1948). *La Empresa de los FF. CC. del Estado. Su actual situación técnica, financiera y sus necesidades*. [S. l.]: Talleres Gráficos de los FF.CC del Estado.
- La Nación*. (31 de diciembre de 1938).
- Latcham, R. (1930). La dalca de Chiloé y los canales patagónicos. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, (13), 63-72.
- Ley N.º 4202, autoriza al presidente de la República para invertir \$356,000 anualmente, para fomentar la navegación entre las provincias de Llanquihue y Chiloé. (14 de octubre de 1927). *Diario Oficial*, (14896).
- Ludwig, L. (2020). *Puyuhupapi. Curanto y kuchen*. 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.
- Martínez, E. y Parés, C. G. (2022). *Carlos A. Lemus. Diario de campaña (mayo-julio 1918). Lago Buenos Aires, Aysén-Patagonia Central*. Coyhaique: Ñire Negro Ediciones.
- Martinic, M. (2005). *De la Trapananda al Áysen*. Santiago: Pehuén Ediciones.
- Millar, S. (2017). *La conquista de Aisén. Cartas y memorias de la colonización de Aisén*. Coyhaique: Ñire Negro Ediciones.
- [Nota de la redacción]. (25 de marzo de 1933). *El Aysén*.
- [Nota de la redacción]. (4 de enero de 1934). *El Esfuerzo*,
- [Nota de la redacción]. (3 de junio de 1936). *El Aysén*.
- [Nota de la redacción]. (1 de septiembre de 1938). *La Razón*.
- [Nota de la redacción]. (8 de septiembre de 1938). *La Razón*.
- [Nota de la redacción]. (5 de octubre de 1938). *El Esfuerzo*.
- [Nota de la redacción]. (3 de diciembre de 1938). *El Aysén*.
- [Nota de la redacción]. (7 de enero de 1939). *El Aysén*.
- [Nota de la redacción]. (21 de enero de 1939). *El Aysén*.

- Ñire Negro Producciones. (2014). *Rescatando la historia de la comuna Río Ibáñez. Zona Sur* [producción audiovisual]. <https://youtu.be/BEInAiK72dI>
- Onelli, C. (1904). *Trepando los Andes*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco. Disponible en: <https://archive.org/details/trepandolosandes00onel/page/n1/mode/2up?q=clemente+onelli%2C+trepando+los+andes>
- Osorio, M. (2014). *Antiguas historias del valle Simpson*. Coyhaique: Ñire Negro Ediciones.
- Osorio, M. (2015). *La tragedia obrera de Bajo Pisagua. Río Baker, 1906*. Coyhaique: Ñire Negro Ediciones.
- Osorio, M. (2021). *La ocupación del sector Coyhaique Bajo: desde la Estancia Coyhaique al Museo Regional de Aysén*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. <https://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl/publicaciones/la-ocupacion-del-sector-coyhaique-bajo-desde-la-estancia-coyhaique-al-museo-regional>
- Osorio, M. (2022 Ms.). *Informe memoria histórica del bien en estudio. Contexto histórico social, gestación y edificación del inmueble, historia de la estancia. Proyecto Restauración Casa Fundacional Estancia Río Cisnes*. Consultora Paisaje Rural. Valparaíso.
- Ovalle, L. (1952/2011). *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.
- Ponce, V., Pastroján, I. y Berríos, G. (2008). *Guaitecas. Paso al Sur*. Rancagua: [autoedición].
- 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.
- Risopatrón, L. (1905). *La cordillera de Los Andes entre los 46° i 50° S*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Ruiz, C. (1946). *Posibilidades mineras de Aysén*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Saavedra, G. y Mardones, K. (2002). *Catálogo de voces e imágenes del archipiélago de los Chonos*. Melinka: [autoedición].

- Saavedra, S. (2022). *Carretera Austral. Prensa e historia oral de la conectividad en Aysén*. Coyhaique: Ñire Negro Ediciones.
- San Juan, S. 2018. *Puerto Aysén: de Media Agua a puerto mayor*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. <https://www.museoregionalaysen.gov.cl/publicaciones/puerto-aysen-de-media-agua-puerto-mayor>
- Sepúlveda, F. (1931). *La Provincia de Aisén*. Santiago: Imprenta Ravell.
- Serrano, R. (1886). Reconocimiento del río Buta Palena y del canal Fallos. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, 11.
- Simpson, E. (1874/2011). *Viajes de exploración por los archipiélagos australes*. Temuco: Ofqui Editores.
- Solicitud de Juan Manuel Campos, en representación de Ulrick Clasen*. (Julio de 1919). ARNAD, Fondo Relaciones Exteriores, Solicitudes de particulares, 1919.
- Staub, W. y Barrientos, F. (2009). *Arnold Heim: un geólogo suizo en la cuenca del lago Buenos Aires/General Carrera*. Santiago: [autoedición].
- Steffen, H. (1910). *Viajes de exploración i estudio en la Patagonia occidental 1892-1902*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Stehberg, R. y Flores, S. (2013). *Hans Niemeyer Fernández: Cuadernos de campo y arqueología, 1932-1962*. Santiago: Sociedad Chilena de Arqueología - Museo Nacional de Historia Natural.
- Su primer viaje hizo el vapor Tenglo. (7 de enero de 1939). *El Aysén*. *The Punta Arenas English Magazine*. (15 de marzo de 1908). <http://www.britishhistoricalarchive.cl/stjames/magazin/magazin.htm>
- Universidad Austral. (2020). *Carpintería de ribera en la región de Aysén. Informe de actualización de investigación participativa*. S. l.: Dirección de Vinculación con el Medio - Subdirección de Patrimonio Cultural Inmaterial - Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. https://www.sigpa.cl/media/upload/docs/CDR_AYSEN_2020_SL_publica.pdf
- Universidad de Chile. (1959). *Seminario de investigación de la Provincia de Aysén*. Santiago: [s. n.].
- Urbina, X. (2014). *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental en el periodo colonial. Primera parte: siglos XVI y XVII*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Urbina, X. (2018). *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental en el periodo colonial. Segunda parte: siglo XVIII*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.