

EMPRESA MARITIMA FERRONAVE

Cuando la zona de Aysén se fue poblando y la actividad ganadera representaba importante aporte en la economía nacional, en ese entonces, el transporte marítimo lo hicieron algunas empresas particulares, en pequeñas embarcaciones, y también las grandes empresas ganaderas ubicadas en la región de Aysén, con algunas buques donde trasportaban sus productos y personal, el Estado no podía quedar ausente en estas actividades, pero tampoco era posible ignorar la complicada geografía de este nuevo lugar, determina así la creación de una Empresa de Transporte dependiente de Ferrocarriles del Estado, que ante la imposibilidad de construir una línea férrea que uniera Puerto Montt con esa región se forma la Empresa Marítima Ferronave, que fue pilar fundamental en la economía de la región, y cuya historia relataremos sucintamente a continuación.

El asentamiento poblacional de Aysén se produjo en el año 1904, sin embargo, el 30 de diciembre de 1927, se crea el “territorio de Aysén” por Decreto Supremo N° 8582, y recién el 28 de enero de 1928 se considera como histórica la fundación de Puerto Aysén, y el primer municipio con Alcalde y Regidores data del 02 de mayo de 1928.

MARINA MERCANTE.

La actividad mercantil en Chile nace con la vida independiente y republicana. La libertad mercantil fue reconocida el 21 de febrero de 1811, cuando la primera Junta Nacional de Gobierno abre al libre comercio con todas las naciones, los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, siendo esta la primera resolución de índole marítima en Chile.

En Marzo de 1813, el Senado de la República aprobó la Apertura y Fomento del Comercio y la Navegación.

El 14 de Abril de 1813, la Junta de Gobierno de la época, extendió los despachos de Teniente de Navío de la Marina Mercante de Chile al Capitán de Marina Mercante don Juan José Tortel, de nacionalidad francesa, quien es el primer oficial nombrado en la incipiente Marina de Chile. Entre sus obligaciones como policía de los buques de comercio y de su navegación, alumbrado de las costas y rutas marítimas, control de la gente de mar, construcción, reparación y conservación de los puertos.

El 26 de junio de 1818, el Director Supremo Don Bernardo O'Higgins otorga la Patente de Navegación al Armador Francisco Ramírez para su buque **Gertrudis de la Fortuna**, la que se convierte así en la primera nave mercante en enarbolar el Pabellón Chileno.

Fecha que en la actualidad se celebra el DIA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL.

La primera ley de navegación en Chile data del mes de julio de 1836, durante el período de don Joaquín Prieto, y su Ministro don Diego Portales, donde se le otorga al Comandante General de la Marina, la administración del registro de buques nacionales, la exigencia de que sus Capitanes y dotación sean chilenos, con lo que se impulsa la creación de la Marina Mercante Nacional.

En 1837, don Diego Portales, organiza entre otros el Ministerio de Guerra y Marina, donde el Departamento de Guerra se encarga de los aspectos militares, y al Departamento de Marina

le asigna la responsabilidad y atribuciones para regular toda la actividad marítima del país, en especial lo referente a la conservación y reparación de los puertos y su policía, la policía de los buques y de la navegación de cualquier clase de barco de bandera chilena, la atención de faros, boyas y señales destinadas a la seguridad en la entrada, salida y permanencia de naves en los puertos. Esta última función fue destinada a la *Dirección de Obras Portuarias* dependiente del Ministerio de Obras Públicas, se creó como la "Comisión de puertos" en 1910, que debió presentar en 2 meses un plan de mejoramiento de todas las zonas portuarias. Ésta comisión pasó a ser *Departamento de Puertos* en 1945, y tomó su actual nombre, Dirección de Obras Portuarias, en 1953.

El 24 de Junio de 1878, se publica en el diario Oficial N° 393 el 03 de Julio de 1878 la Nueva Ley de Navegación. Esta ley duró 100 años, hasta que entrara en vigencia la LEY N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978, la que rige en la actualidad.

LA EMPRESA FERRONAVE

La empresa mas importante en el desarrollo comercial e industrial de Chile ha sido Ferrocarriles del Estado que inauguró la mas austral de las estaciones en Puerto Montt en 1912.

Hasta la década del 60 desarrollaba sus actividades desde Iquique hasta Puerto Montt, es decir una línea férrea que recorre las tres cuartas partes del territorio continental.

Pequeños villorrios y poblados se fueron haciendo importantes ciudades y centros industriales, comerciales y agrícolas, gracias a que poseían entonces un rápido y eficiente medio de transporte.

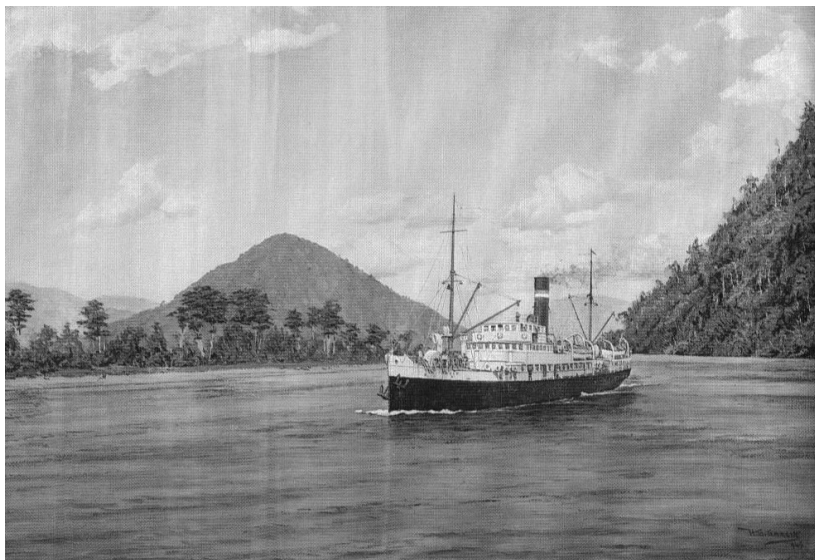
Pero existe una parte de nuestro territorio que la naturaleza no permite la continuación de la línea férrea, mas aún si se consideraba de poco interés comercial esta zona.

Al conocerse con mayor profundidad la Patagonia, se encontraron con una zona de gran riqueza, maderera, pastoreo de lanares y vacuno, y un mar que es capaz de proveer una gran riqueza. Es por ello que el Supremo Gobierno no podía permanecer inactivo en la atención del Sur de Chile, y encomendó a Ferrocarriles del Estado la tarea de extender sus rieles hasta Punta Arenas.

En septiembre de 1937, el Departamento de Ferrocarriles, de la Dirección General de Obras Públicas, anunció el estudio del trazado del ferrocarril que proyectaba entre Osorno, Cochamó, Aysén y el Lago Buenos Aires (hoy Lago General Carrera). Proyecto muy ambicioso, pues debía hacerse por terrenos muy abruptos, y totalmente inexplorados, que se necesitarían una gran cantidad de puentes y túneles que aumentaría a grandes cifras el costo del proyecto y el aumento significativo de la distancia entre ambos puntos. Ante estos argumentos, la Dirección decidió crear entonces el Departamento Marítimo de Ferrocarriles del Estado, para dar continuidad por mar a su servicio de trenes entre Puerto Montt y Puerto Aysén.-

Por Decreto N° 1816 del 27 de Octubre de 1938, se crea el Departamento Marítimo de los Ferrocarriles del Estado. Bajo la sigla de FERRONAVE, para la continuidad del transporte al Sur de Chile, cuyo primer director fue don Oretes Fröden, e inició sus actividades el 31 de diciembre de 1938, con el viaje inaugural del vapor **TENGLO**, buque de 53,08 metros de

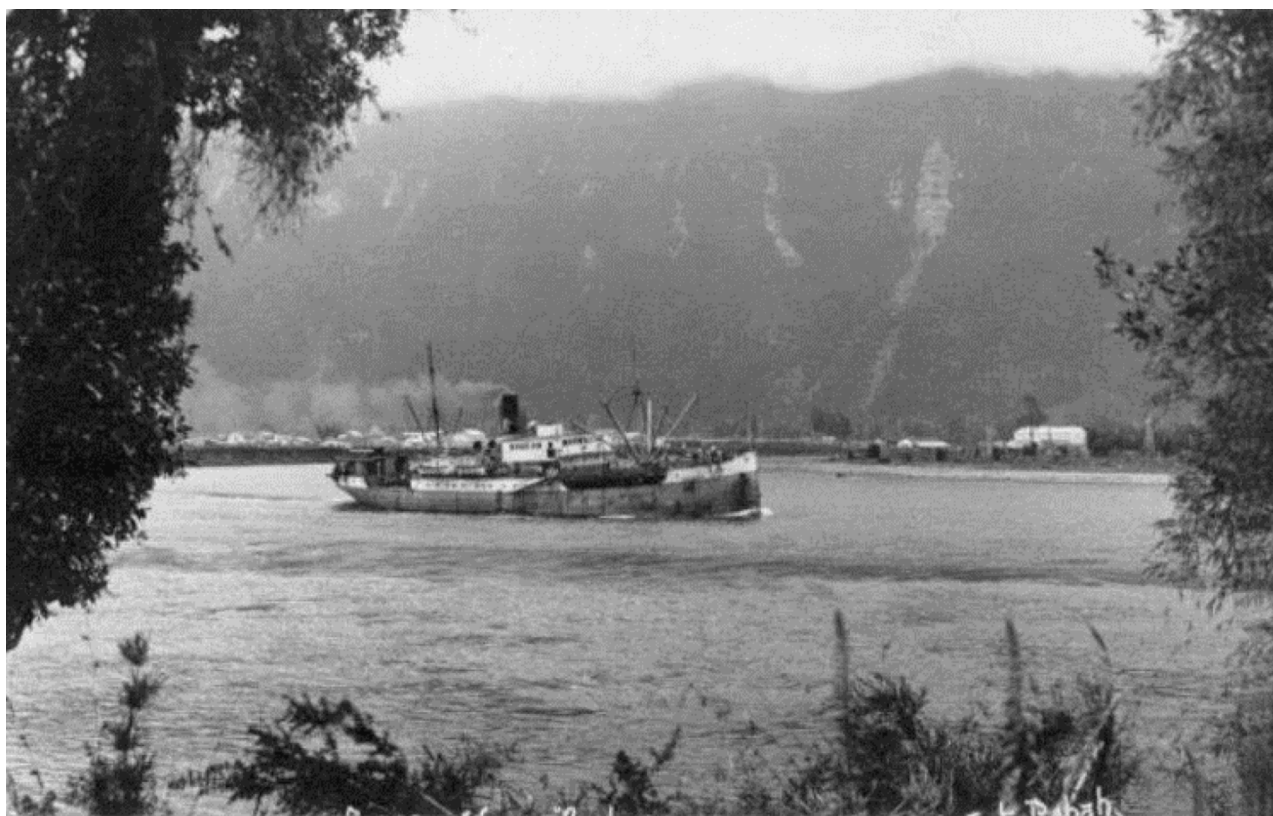
eslora, construido en Copenhague en 1923 bajo el nombre de **Esja**, con capacidad para 42 pasajeros en primera clase, 52 en segunda clase y 36 en tercera clase, con un itinerario de



Vapor "Tenglo" navegando en el Río Aysén

un viaje quincenal vía archipiélago de Chiloé y otro vía línea continental.

El vapor **Taitao**, (el que curiosamente siempre estaba escorado, ladeado, aparentemente por un mal diseño de construcción), de 51,30 metros de eslora, construido en Greenock en 1921, bajo el nombre de **Araucano**, con capacidad para 26 pasajeros en primera clase, con dos viajes semanales entre Puerto Montt y Castro, el que fue adquirido a la Empresa Menendez-Behety.



Vapor Taitao, (siempre ladeado (escorado) ... de la Empresa Ferronave

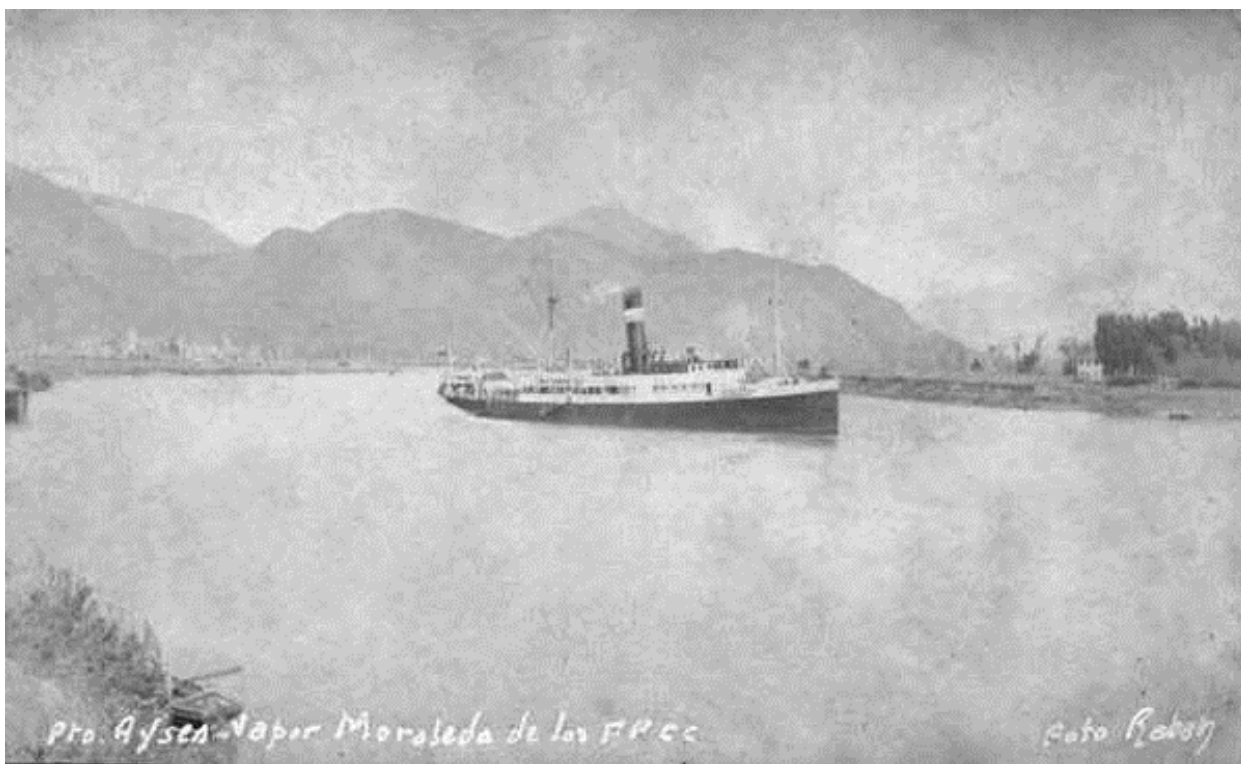


Vapor Chacao

Y, el vapor **Chacao** de 40,20 metros de eslora, construido en Copenhague en 1924 bajo el nombre de **Ostbortholm**, con capacidad para 33 pasajeros en primera clase, que efectuaba dos viajes semanales entre Puerto Montt y Ancud, y un viaje semanal a Ralún.

La opinión pública austral, recibió con profunda alegría la instauración de este servicio, el cual tenía una sola divisa. Servir al país atendiendo de la mejor forma estas apartadas zonas.

El vapor **Moraleda**, de 785 toneladas de Registro, ex Nortbornholm, que en viaje de Pto. Montt a Punta Arenas, encalla y se hunde el 3 de Agosto de 1940 en Islotes Farway, pereciendo 66 personas.

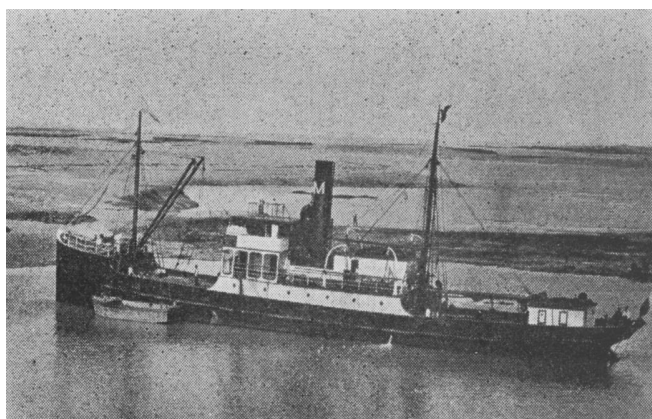


Vapor Moraleda de la Empresa Ferronave

Al poco tiempo, se incorporaron nuevas embarcaciones a la ruta: el vapor **Trinidad** de 44,13 metros de eslora. Construido en Frederikshaven en el año 1929, bajo el nombre de **Skagen** el que explotó también el servicio turístico a la Laguna de San Rafael, tenía capacidad para 42 pasajeros en primera clase y 40 en segunda clase.



El Vapor *Trinidad* en el Canal de Tenglo



Vapor Austral



Vapor Austral fondeado en el Canal de Tenglo, frente a Angelmó

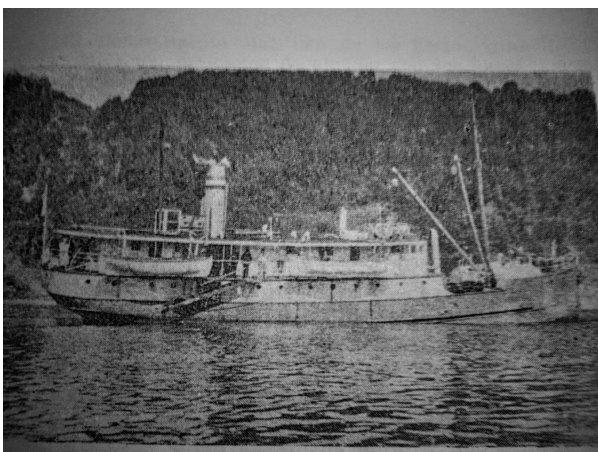
El vapor **Austral**, ex. **Nevesinjí**, de 48,80 metros de eslora, construido el Alloa en 1912.

El vapor **Dalcahue**, ex vapor **Laurencia** de 30,50 metros de eslora, construido en Millingen en 1903, adquirido a la Empresa Solminihac, y manteniendo en el cargo de Capitán a don Luis Alcázar Aro, uno de los mas reconocidos capitanes de la historia regional.

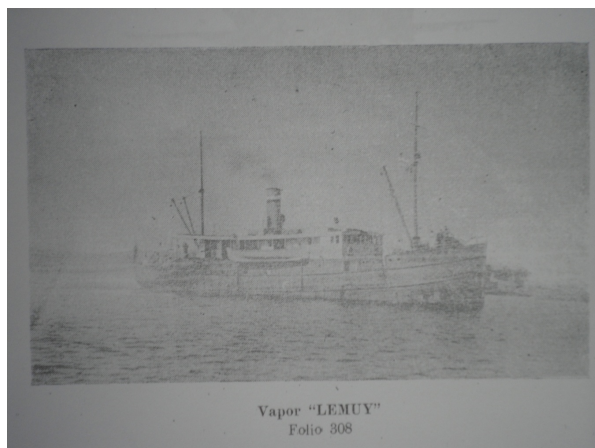
El vapor **Lemuy**, de 33,76 metros de eslora, construido en Hull en 1899, con el nombre de **Santa Elena**.

Todos estos vapores hacían las distintas líneas hacia el Sur, saliendo de Puerto Montt, pasando por distintos lugares, a veces muy cercanos unos de otros, donde tan solo en pocos minutos el barco debía

fondear nuevamente en cada localidad, se acercaban los botes trayendo diversas mercancías o pasajeros, o simplemente un sobre que el Capitán colocaba en el correo, incluso en algunas ocasiones se acercaba un bote y tan solo preguntaba : ¿y cuando pasan de regreso?, la carga era surtida, entre maderas, tejuelas, animales vivos, ovinos o caballares, vacunos que traían “remolcados” en bote y a veces, producto de las malas condiciones y para apurar la faena, eran embarcados con un “cachero”, estrobo cortito que enlazaba los cachos del vacuno levantándolos con la pluma de carga para dejarlos en la bodega del barco, pero generalmente era con una faja que abrazaba al animal, también era carga habitual unas “chiguas” de forma cilíndrica, hechas de enredadera de Boque, de diversos tamaños, algunas 3 metros de diámetro por un metro de alto que transportaba pescados o mariscos ahumados.



Vapor *Dalcahue* , ex Vapor Laurencia



Vapor Lemuy

A la recalada al Muelle de Puerto Aysén, de propiedad de Ferrocarriles del Estado, la banda Instrumental de la Prefectura N° 27 Carabineros de Chile de Puerto Aysén, ofrecía una retreta a los pasajeros que arribaban al Puerto, esta Banda Instrumental fue creada en el mes de abril de 1929, por iniciativa del Primer Intendente de Aysén, el General de Carabineros don Luis Marchant González, con el fin de inculcar el espíritu patriótico a los pobladores, contaba en ese entonces con 15 carabineros, haciendo su primera presentación el 21 de Mayo de 1929, en la Plaza de Armas de la ciudad.



General de Carabineros Don Luis Marchant González



Muelle de Puerto Aysén, perteneciente a Ferrocarriles del Estado.



Vapor *Tenglo* atracado en el Muelle de Ferrocarriles del Estado de Puerto Aysén



Existían entonces las rutas, ya con itinerarios mas seguidos.

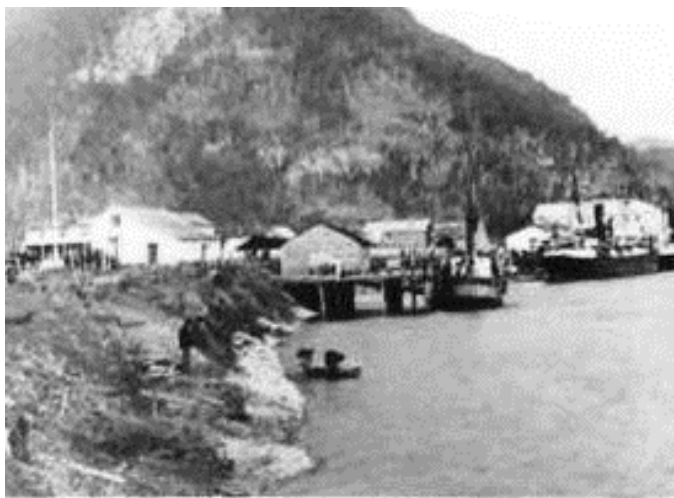
PUERTO MONTT - ANCUD la que entre otras localidades se detenía en los puertos de Guar, Huelmo, Huito, Calbuco, Abtao, Pargua, Chacao, Puerto Elvira, Carelmapu y Ancud. Entre Puerto Montt y Ancud había 10 recaladas.

PUERTO MONTT – PUERTO AYSEN. (Línea Cordillera). Pasaba por los puertos de, Contao, Rolecha, LLeguiman, Pichicolo, Gualaihué, Río Negro Hornopirén, Telele, Poyo, Ayacara, Caleta Buil, Chumildén, Chulín, Chuit, Nayahué, Talcan, Chana, Chaitén, Palena Bajo (actual Raúl Marín Balmaceda) Santo Domingo, Puyuhuapi, Puerto Cisnes, Puerto Aguirre y finalmente Puerto Aysén. Con un desvío mensual hacia el Estuario Reloncaví, pasando también por Caleta La Arenas, Llaguepe, Cascajal, Chaparano, Sotomó, Cochamó, y Ralún.

PUERTO MONTT – PUERTO AYSEN (Línea del Medio) entre otros los puertos visitaba las localidades de Calbuco, Buta Chauques, Isla Tac, Mechuque, Meulín, Caguache, Alao, Apiao, Chaulinec, Quenac, LIngua, Lin Lin, Curaco, Achao, Quinchao, Chelin, Quehui, Quellon, Melinka, Puerto Aguirre, y Puerto Aysén.

PUERTO MONTT- PUERTO AYSEN (Línea Chiloé) recalaba en los puertos de Calbuco, Chacao, Manao, Linao, Quicaví, Mechuque, Tenaún, San Juan, Dalcahue, Curaco de Veles, Rilán, Aldachildo, Puqueldón, Castro Chonchí, Terao, Queilen, Chadmo, Auchac. Huildad, Quellón, Melinka, Puerto Aguirre y Puerto Aysén.

Al embancarse el muelle de Puerto Aysén, se debió cambiar el puerto a los pies del Cerro Marchant, a poca distancia del anterior, este fue Puerto Piedra, que tan solo fue utilizado por pocos años, pues continuaba el embancamiento ya en la desembocadura del Río Aysén...



Puerto Piedra en Puerto Aysén, década del 40.

A principio de los años 60, se hacía cada vez mas difícil atracarse al Muelle de Puerto Aysén, las fluctuaciones de las crecidas del Río Aysén habían cambiado su curso y ya la profundidad no permitía el acceso, entonces se buscó un puerto una millas mas abajo, frente a una gran pared de piedra en los faldeos del Cerro Marchant. Fue Puerto Piedra, que tuvo una corta existencia, durante tan solo cuatro años, sirvió de puerto a los Buques provenientes de Puerto Montt, pero ahora al embancarse también la desembocadura del Río Aysén, definitivamente se hace imposible remontar

el río en embarcaciones mayores, en las cercanías de la desembocadura, en la Bahía de Puerto Chacabuco, la misma que en 1870 bautizara el Comandante Enrique Simpson con el nombre de su barco, es en la actualidad el puerto principal de la XI Región, y distante doce kilómetros de Puerto Aysén.

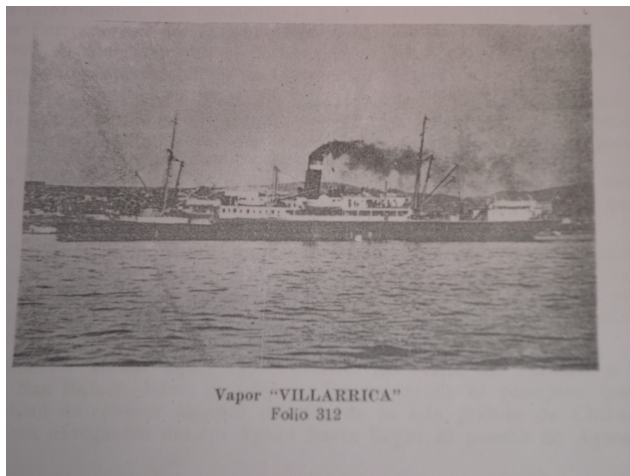


Así se publicitaba las líneas marítimas

La atención a Magallanes la hicieron vapores de mayor tamaño que zarpaban desde Valparaíso, sin embargo al ir dando de baja los vapores menores, estos también apoyaron la ruta entre Puerto Montt y Puerto Aysén.

Estos Vapores eran:

Vapor **Villarrica**, ex **Alejandro**, de 94,43 metros de eslora, construido en Troon, en 1913, y capacidad para 69 pasajeros en primera clase, 34 en segunda y 44 en tercera;



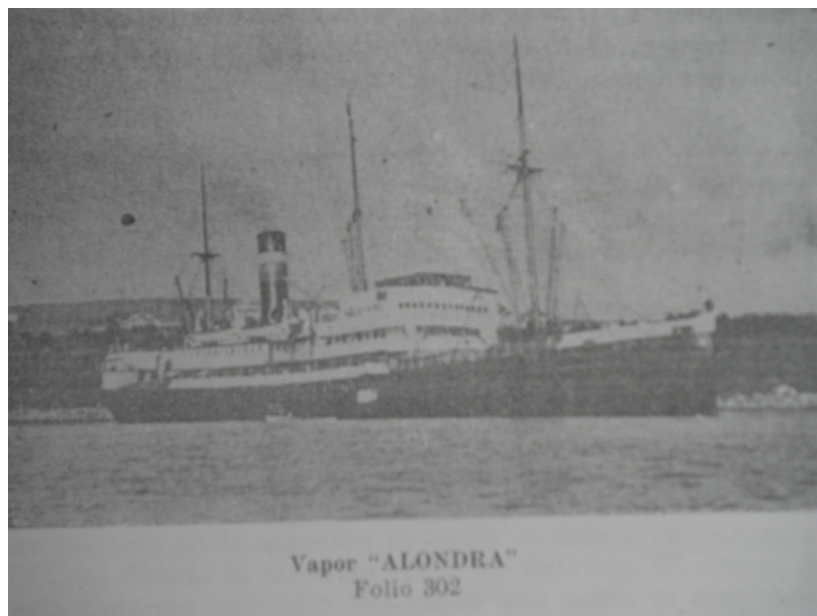
Vapor Villarrica



Vapor Puyehue

Vapor Puyehue, ex **Alfonso**, de 83,84 metros de eslora, construido en Irvine en 1928, con capacidad para 66 pasajeros en primera clase, 38 en segunda y 30 en tercera. En el año 1961 y 1962, al sacar de la ruta, este barco fue anclado en la bahía de Puerto Montt haciendo el servicio de hotel flotante, entonces había botes fletados que transportaban a los pasajeros desde la costanera frente a la plaza hasta el barco.

Vapor **Alondra**, de 97,23 metros de eslora construido en Dundee en 1922, con capacidad para 97 pasajeros en primera clase y 54 de segunda.



El ministro de Gran Bretaña en Chile, junto con su esposa, en viaje hasta Magallanes a bordo del vapor Alondra

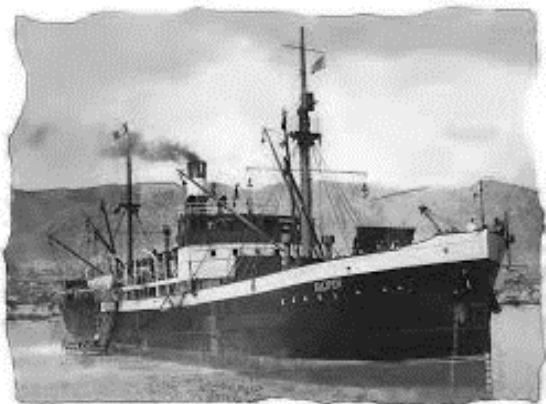
Vapor **Viña del Mar**, ex **Champerico**, de 88,39 metros de eslora, construido en Dundee en 1911, con capacidad para 79 pasajeros en primera clase y 66 pasajeros en tercera. Este lujoso barco termina anclado en la bahía de Puerto Chacabuco, y un fuerte temporal, el 16 de febrero de 1960 queda varado a la entrada de la bahía de Puerto Chacabuco, no alcanzando a presurizar sus calderas para virar el ancla y enfrentar el viento, siendo en la actualidad silente testigo de una gloriosa época en que las naves a vapor surcaban nuestros mares.



Vapor Viña del Mar.

Restos del Vapor viña del Mar en la Bahía de Puerto Chacabuco.

Y mas tarde también se incorporan también el *Vapor OSORNO* Y EL *Vapor NAVARINO*.



Vapor Osorno



Vapor Navarino

Ante la imposibilidad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de administrar una “empresa naviera” como era el Departamento Marítimo, el 05 de septiembre de 1953, esta sección de Ferrocarriles se separa, formando una empresa estatal autónoma en su gestión, se forma así la Empresa Marítima del Estado EMPREMAR, siguiendo con el transporte entre las regiones australes.

El uso de los buques a vapor fue quedando atrás ante la llegada de las “motonaves”, que eran mas rápida y modernas, aunque con menores comodidades. Se adquieren 4 motonaves gemelas, recién construidas en Francia.

Así el año 1961 se incorpora a la flota la motonave **Quellón**, de 45 metros de eslora y capacidad para 8 pasajeros en primera clase y 20 pasajeros en tercera clase, aunque mas tarde fueron modificados para tener mayor capacidad. A fines del mismo año la motonave **Calbuco**, al año siguiente la motonave **Luis Alcázar** y finalmente el año 1963 arriba la motonave **Río Baker**. Juntos a ellos se trae la barcaza **Río Cisnes** que permitió mayor versatilidad para cargar directamente desde la playa.



Motonave “Calbuco” en viaje de Turismo Popular a la Laguna San Rafael

Finalmente, los buques a vapor ya son definitivamente desechados, por otra parte también en Chiloé se han hecho gran cantidad de caminos entre los poblados de la Isla Grande, lo que acorta en tiempo y costo el traslado de mercaderías inter-ciudades. Así, ya los itinerarios cambian de ruta y se elimina las recaladas en muchos puertos de la Isla de Chiloé.



Motonave Luis Alcazar



Motonave Río Baker

La Empresa Empremar, desliga sus responsabilidades regionales a una Sub empresa, Empremar Sur, quienes administran estas naves hasta 1987, año que Empremar Sur se declara en quiebra, quedando la zona de Aysén tan solo atendida por diversas empresas particulares

Carlos Appel de la Cruz

Editado por



Este texto aparecen en el libro La Marina Mercante Nacional (2018)