

CABOTAJE REGIONAL

PUERTO MONTT - ANCUD - MAULLÍN

Breve historia del cabotaje regional 1905-1930

Por

Eduardo TAMPE Maldonado S. J.
Capellán, Armada de Chile



A CAPACIDAD de creación del ser humano jamás permanece estática: siempre aparece en proceso de avance; de ahí que las ideas evolucionen, las costumbres cambien, las comunicaciones se agilicen. A esto último queremos referirnos hoy.

A los viajeros que a diario deben trasladarse desde la ciudad de Puerto Montt hasta Ancud, o bien hasta Maullín en el continente, les resulta muchas veces difícil comprender que los medios de comunicación entre esas ciudades no siempre fueron como los actuales.

Ancud y Maullín, conjuntamente con Calbuco, son las ciudades más antiguas de aquella región. La historia nos enseña que Maullín fue fundado el año 1560 y Ancud en 1768; en cambio la fundación de Puerto Montt data sólo del siglo pasado: 12 de febrero de 1853 (1).

Hasta hace algunas décadas, las vías de comunicación entre esas ciudades con la capital de Llanquihue —Puerto Montt

— (2), dependían solamente de la navegación marítima. Y el transporte por mar era la única posibilidad de los habitantes para salir o llegar a sus ciudades; no existía otra vía.

En efecto, hasta el año 1935, la ciudad de Maullín y capital del departamento del mismo nombre, no poseía otro medio de comunicación con el resto del país que la navegación a vapor. Su mismo río contribuía a la realización del tráfico; incluso vapores de hasta 1.200 toneladas, como el "Cóndor Sol" o el "Maullín" de 800 toneladas de registro, remontaban el río sin dificultad alguna, aún más arriba del puerto. Más aún, se puede afirmar que para el comercio de entonces, la ciudad de Maullín con su río, era un curso marítimo obligado. La explotación maderera —en especial el coigüe y el canelo— conjuntamente con la papa y el trigo, alcanzaban grandes medidas. Dichos productos eran factores importantes y de gravitación en la economía de la zona, más bien, de todo el departamento.

Desde comienzos del siglo, mejor dicho desde 1905, la navegación fluvial permitió que los vapores cargaran sus

(1) El nombre primitivo de la ciudad de Ancud fue "San Carlos". Calbuco y Carelmapu son ciudades muy antiguas: ambas tienen fecha de fundación del año 1602.

(2) En la actualidad capital de la X Región del país.



Entrada a la bahía de Maullín.

mercaderías, tanto en el mismo Maullín, como en las cercanías de Pelliquén y Lepihué. Ya hemos expresado que el "Cónдор Sol" de la Chile-Argentina, transportaba una gran cantidad de maderas, papas y productos regionales. La misma Compañía era propietaria de una industria extractora de carbón vegetal en Lepihué (3). El humo de los vapores que por el río remontaban hasta sus muelles, hizo que su producción en constante crecimiento alcanzara a distintas latitudes, tanto nacionales como extranjeras. El "Avilés" de Menéndez Behety, en sus viajes desde Punta Arenas a los puertos del litoral norte, jamás dejaba de recalar en Maullín; allí cargaba hasta "cinco mil sacos" con destino a Valparaíso; también su carga incluía maderas y trigo. El agente de cabotaje en esos años era don Ce-

lestino Díaz Asenjo, persona muy identificada con el comercio, la agricultura y el progreso de Maullín.

Puerto Montt, centro de las comunicaciones del sur

Desde fines del siglo pasado, la ciudad de Puerto Montt pasó a constituir el centro obligado de las comunicaciones de la región sur. Su situación geográfica que le permite ser "punta de rieles" del FF. CC. (4) y también punto de partida de empresas navieras hacia las islas, incluyendo el territorio de Aysén y Magallanes, contribuyó a que se establecieran allí importantes casas comerciales, conjuntamente con entidades bancarias, como por ejemplo el Banco Llanquihue, fundado en 1887. Puede afirmarse que Puerto Montt era el paso obligado de las personas que desde el sur quisieran dirigirse al norte, como los que del norte iban hacia la zona sur y austral.

Por eso es que, además del cabotaje llamado "nacional", hubo empresas que explotaron el cabotaje "regional". El

(3) A comienzos del siglo sienta sus reales en esa zona la Compañía Chile-Argentina. Es una firma que comerciará en todo lo que se presente. Tendrá una concesión que se medirá por decenas y decenas de leguas de tierra. En sus campos, los mejores de la zona, criará ganado que se comprará en cantidades o se obtendrá por trueque de artículos manufacturados recién llegados desde Hamburgo hasta Puerto Montt.

(4) El primer tren llegó a Puerto Montt en 1912 y al año siguiente ya se había establecido un tren semanal a Santiago.

viaje más importante dentro de esta área era, sin duda, el que se efectuaba entre Puerto Montt y Maullín, el que solía hacerse en dos etapas, o bien, en dos días. Como todo viaje por mar, unas veces era bueno y otras no tanto, según el tiempo propio de la estación. Entre esos vapores todavía se recuerda el "Cordillera", también de la Chile-Argentina y de 200 tons. de carga; embarcaba hasta "dos mil sacos de trigo". Algo más pequeño era el "Imperial".

Tres veces a la semana y a las 08.00 A.M. se zarpaba desde el muelle que existía muy cerca de la plaza de Puerto Montt (5). Una vez que quedaban atrás Tenglo y Maillén, con un andar de 8 a 9 nudos, el capitán ponía rumbo hacia el paso Guar, que separa la isla de igual nombre del continente. Frente a Tautil se hacía la caída para inmediatamente ingresar al canal Calbuco, y arribar al puerto del mismo nombre, la primera detención conforme al itinerario. Allí siempre había pasajeros que desembarcar o recoger; también siempre había carga: harina, porotos, un arado o una estufa, muebles, baúles. Como no existía otro medio de transporte, la totalidad de la carga se llevaba también en esos vapores. Se llegaba antes del mediodía, y entre el desembarco y el embarco de nuevos pasajeros, transcurría alrededor de media hora. Según el estado de la navegación, algunos aprovechaban para almorzar, los demás, simplemente para conversar y saludar a los amigos y conocidos.

Dejado por la popa el canal Caicaén navegaban algunas millas hacia el poniente hasta llegar a Pargua, donde una detención más corta que la anterior repetía la escena: carga y descarga de pocos pasajeros, a veces sólo dos o tres. Este trayecto resultaba a veces "muy movido", pues si el golfo se presentaba malo, sus efectos se hacían sentir entre los niños y adultos, más aún, cuando momentos antes habían ellos almorzado. En cuanto el vapor zarpaba de Pargua, se dejaba sentir el efecto de la fuerte corriente del Desaguadero; sin embargo, se atravesaba el canal para arribar a Chacao en una nueva

detención obligada y de acuerdo al itinerario: aquí el capitán hacía leña para alimentar sus calderas, y poder entonces continuar la jornada. Esta importante faena demoraba entre hora y media y dos, según el estado del tiempo. Además de los pasajeros que iban a Chacao (6), desembarcaban también quienes vivían en lugares cercanos como Manao, Linao y otros de esa zona.

Para llegar a Ancud quedaba todavía por hacer un largo trayecto, siendo necesario pasar antes por Carelmapu, o sea, debía atravesarse nuevamente el canal de Chacao hasta el extremo S.O. del sector continental. En este lugar, la fuerza de la corriente no permitía que el vapor detuviese sus máquinas en ningún momento; permanecía así con sus máquinas dando adelante frente al cerro La Picuta, mientras las chalupas se acercaban para que los pasajeros pudieran bajar a tierra. Entre los que desembarcaban en Carelmapu se incluían los viajeros que iban hasta Maullín. Según cuál hubiera sido la hora de llegada, éstos alojaban en la pensión de don Narciso Díaz, o bien, de inmediato galopaban hasta el mismo Maullín, a caballo o en la cabrita que para esos efectos tenía siempre dispuesta don Andrés Haitmann. Este último trayecto solía hacerse en aproximadamente cuatro horas.

Sin embargo, para los pasajeros que iban a la capital de Chiloé, faltaba todavía la jornada final, es decir, Carelmapu-Ancud. Con buen tiempo, ese trayecto demoraba una hora, llegando entonces a Ancud alrededor de las 19.00 horas. El arribo a esta ciudad era toda una fiesta. Desde lejos sobresalía su imponente catedral (7) y la policromía de sus construcciones, todas de madera regional. Así como todavía hoy la llegada del vapor a ciertos lugares, especialmente a las islas,

(6) En aquellos años Chacao era un villorrio de unas 20 casas. Había sido fundado en 1568, y junto con Castro (1567) son las ciudades más antiguas de Chiloé.

(7) La Iglesia Catedral de Ancud fue destruida por el sismo de mayo de 1960. Recientemente se ha terminado la construcción de una nueva catedral en el mismo lugar de la anterior.

(5) El muelle de Puerto Montt fue destruido por el sismo de mayo de 1960.

constituye todo un acontecimiento, lo mismo acontecía hace 40 ó 50 años cuando el vapor llegaba a Ancud.

Y era lógico: venían familiares, conocidos, correspondencia, algunos diarios y revistas ("El Diario Ilustrado", "Zig-Zag", "El Llanquihue", etc).

Ahora bien, cuando la carrera debía proseguir hasta Maullín, los pasajeros pernoctaban en Ancud para la segunda jornada del día siguiente. En esos casos, el vapor, muy temprano, zarpaba rumbo al norte y después de una hora salía del canal de Chacao; a la cuadra por babor dejaba la isla Doña Sebastiana, y siguiendo rumbo norte, caía al oriente para penetrar la barra del río Maullín hasta la ciudad del mismo nombre, donde arribaba a media mañana. Una feliz coincidencia con Ancud permitía que desde la distancia se observara el campanario de la iglesia, semejante al resplandor de un faro, que guiaba a los capitanes durante una parte de la navegación.

Cuando era necesario, remontaban hasta Lepihué, donde hacían faena de leña.

Regreso a Puerto Montt

Vuelto a Maullín, el pitazo de las catorce horas señalaba también el momen-

to del zarpe. Si el tiempo estaba malo, el viaje a Ancud resultaba movido, por cuanto los fuertes golpes de la marejada por la banda de estribor hacían poco grata esa hora y poco más de navegación. En Ancud se esperaba la mañana siguiente para proseguir a Puerto Montt.

Así como el arribo a Ancud era motivo de fiesta, idéntica alegría acontecía al regreso, cuando el vapor atracaba al muelle de Puerto Montt.

Mientras la corriente del Desaguadero fuese favorable y la mar tranquila, era posible avanzar más rápido, permitiendo de esa manera ganar tiempo. El arribo entonces se adelantaba dos horas y más; en caso contrario se atrasaba hasta un poco más de las 22 horas. Se daba el caso de pasajeros que debían proseguir en el tren de las 17.00 horas, y que alcanzaban a viajar la misma tarde después de su llegada en vapor. Como en aquellos años el muelle destinado a los pasajeros distaba sólo dos cuadras de la estación de FF.CC. era fácil dirigirse desde el vapor directamente al tren.

Estos viajes —Puerto Montt-Maullín vía Chacao— se mantuvieron hasta 1930. Al "Cordillera" y al "Imperial", ya nombrados, hay que agregar el "Mirita" de don Jorge Ditzel; el "Río Maullín" de



Puerto de Maullín.

don Alfonso Hechenleitner; "Caupolicán" y "Corcovado" de la Grace; el "Calbuco" y "Arturo" de don Carlos Oelckers E. (8); el "Intendente Rodríguez", de don Teodoro Kamann y que sólo llegaba a Ancud; el "Miraflores", de Alonso y Cía., etc.

Epílogo

Dos hechos contribuyeron para que los viajes marítimos hasta Maullín fueran haciéndose cada vez más espaciados y se terminase con la suspensión definitiva de ellos en la década del treinta. El embancamiento paulatino del río hizo que los pitazos de los barcos no anunciaran con regularidad su llegada. Así, los muelles, especialmente de la Chile-Argentina, fueron quedando vacíos y los aserraderos silenciaron los chirridos de sus sierras y apagaron sus calderas.

(8) Don Carlos Oelckers Emhart fue un próspero industrial de Calbuco. También fue empresario naviero con una flota de veleros que surcaron los mares hasta el hemisferio norte y Australia. Don Carlos fue el padre del almirante Víctor Oelckers Stoecker.

Además, el aislamiento, la accidentada geografía y los caminos que en esa época debían construirse con grandes esfuerzos, hicieron que se buscara la ruta fluvial por Puerto Toledo, para de ahí llegar hasta Puerto Montt. Frente a esa realidad, desde 1930 los pasajeros comenzaron a utilizar el camino a través de Puerto Toledo. Aunque este último centro fluvial no estaba concluido y faltaba aún la construcción de un tramo de varios kilómetros, los pasajeros prefirieron esta vía, la cual, incluyendo un transbordo, les resultaba más corta que la marítima.

Este trayecto fluvial se mantuvo hasta 1946 con las embarcaciones "Huemul" y "Santa Rosa". Hasta hace poco se conservaban los pedazos de cascos carcomidos, mudos testigos de una misión cumplida con abnegación y sacrificio.

Hoy día, el traslado de pasajeros y carga a Maullín se realiza en vehículos que demoran menos de dos horas en hacer el recorrido. En todas partes las carreteras acortan distancias, toda vez que acercan a las ciudades y a sus habitantes. El progreso no se detiene.

