

La empresa marítima Ferronave

Carlos Appel
Marino Mercante, Sociedad de Historia y Geografía de Aysén.
carlosappel@hotmail.com

The Maritime Company Ferronave

RESUMEN: *Se presenta el contexto histórico del surgimiento de Ferronave, empresa marítima dependiente de Ferrocarriles del Estado y creada para conectar Puerto Montt con los territorios australes debido a la imposibilidad de establecer una línea férrea a través territorio de Aysén.*

Se entregan las características técnicas generales de las embarcaciones, casi todas, a vapor, así como las rutas de navegación seguidas durante su periodo de vida. La empresa finalmente se traspasa a otra entidad llamada Empremar Sur, que se declara en quiebra el año 1987, quedando el transporte desde entonces atendido únicamente por particulares.

PALABRAS CLAVE: *historia marítima, barcos a vapor, poblamiento del mar, compañías navieras.*

ABSTRACT: *The author presents the historical context and emergence of Ferronave, a maritime company developed to connect Puerto Montt to other territories. Moreover, the paper presents technical characteristics of the ships and steam boats, including navigation routes used while working. After the company was transferred to Empremar Sur, which was declared bankrupt in 1987, transport activities began to be managed by individuals.*

KEYWORDS. *Maritime History, Steamships, coastal settlements, maritime shipping companies.*

INTRODUCCIÓN

Quando la zona de Aysén se fue poblando y la actividad ganadera representaba un 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 algunos 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, por esto, 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 conforma la Empresa Marítima Ferronave, que fue pilar fundamental en la economía de la región, y cuya historia se relata sucintamente a continuación.

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 2 de mayo de 1928.

LA EMPRESA FERRONAVE

Ferrocarriles del Estado inauguró la más 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, más aún si se consideraba una zona de poco interés comercial.



La empresa marítima Ferronave Appel, C.

Aysenología 3: 70-76 Año 2017
Versión impresa ISSN 0719-7497
Versión online ISSN 0719-6849

Al conocerse con mayor profundidad la Patagonia, se encontraron con una zona de gran riqueza maderera, pastoreo de lanares y vacuno, y un mar capaz de proveer en abundancia. 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 necesitaría una gran cantidad de puentes y túneles que aumentarían 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. Inició sus operaciones 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. Tenía capacidad para 42 pasajeros en primera clase, 52 en segunda clase y 36 en tercera clase, con un itinerario de un viaje quincenal vía archipiélago de Chiloé y otro vía línea continental (Figura 1).

Otros de los primeros buques que hicieron estas tareas de navegación hacia Aysén fueron el Vapor Taitao, que curiosamente siempre estaba escorado (ladeado), aparentemente por un mal diseño de construcción. Medía 51,30 metros de eslora, y fue 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. Fue adquirido a la Empresa Menéndez-Behety. También, 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, efectuaba dos viajes semanales entre Puerto Montt y Ancud, y un viaje semanal a Ralún (Figura 2).



Figura 1, Vapor Tenglo. Archivo del Museo Regional de Aysén (s.f.)



La empresa marítima Ferronave Appel, C.

Aysenología 3: 70-76 Año 2017
Versión impresa ISSN 0719-7497
Versión online ISSN 0719-6849

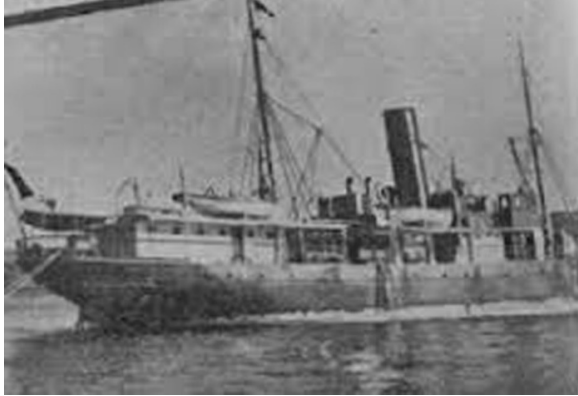


Figura 2. Vapor Chacao. Swett, 1924.

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.

No exentos de dificultades, hizo también estas rutas el Vapor Moraleda, de 785 toneladas de Registro, ex Nortbornholm, que, en viaje de Puerto Montt a Punta Arenas, encalla y se hunde el 3 de agosto de 1940 en Islotes Farway, pereciendo 66 personas.

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 (Figura 3).

El vapor Austral, ex. Nevesinjí, de 48,80 metros de eslora, construido el Alloo en 1912 (Figura 4).



Figura 3. Vapor Trinidad en Puerto Aisén. Archivo Fundación Histarmar (s.f.).



La empresa marítima Ferronave Appel, C.

Aysenología 3: 70-76 Año 2017
Versión impresa ISSN 0719-7497
Versión online ISSN 0719-6849

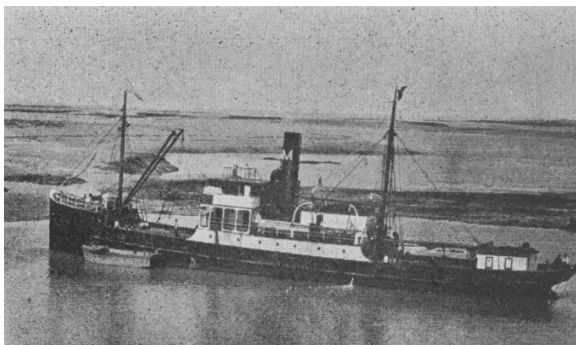


Figura 4. Vapor Austral. Archivo Fundación Histamar (s.f.).

El Vapor Dalcahue (Figura 5) **Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, 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 uno de los más reconocidos capitanes de la historia regional.



Figura 5. Vapor Dalcahue. Swett, 1924.

El Vapor Lemuy, de 33,76 metros de eslora, construido en Hull en 1899, con el nombre de Santa Elena (Figura 6).



Figura 6. Vapor Lemuy. Swett, 1924.

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, debiendo en pocos minutos fondear nuevamente en cada localidad. Se acercaban a ellos 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 eran carga habitual unas “chiguas” de forma cilíndrica, hechas de enredadera de “boqui”, de diversos tamaños, algunas de 3 metros de diámetro por un metro de alto que transportaban pescados o mariscos ahumados.

Existían entonces tan solo tres muelles de atraque para los barcos: el muelle de Puerto Montt, el muelle de Castro y el muelle de Puerto Aysén; en el resto de las localidades el barco fondeaba a la gira, y se acercaban los botes y lanchones a recibir o embarcar carga o pasajeros.

Al recalar en el 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.

Existían entonces las siguientes rutas, ya con itinerarios más 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 AYSÉN (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



La empresa marítima Ferronave Appel, C.

Aysenología 3: 70-76 Año 2017
Versión impresa ISSN 0719-7497
Versión online ISSN 0719-6849

Reloncaví, pasando también por Caleta La Arena, Llaguepe, Cascajal, Chaparano, Sotomó, Cochamó, y Ralún.

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

PUERTO MONTT- PUERTO AYSÉN (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.

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.

LAGUNA SAN RAFAEL



Maravilloso paraje de los Canales del Sur

Excursiones semanales durante enero y febrero en el vapor "TRINIDAD" de los Ferrocarriles del Estado

VALOR: \$ 2.000,00. - TODO INCLUIDO

MAS DATOS EN SERVICIO MARITIMO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Figura 7. Publicidad del servicio marítimo hacia laguna San Rafael. Ferrocarriles y Rames (2012).

Estos Vapores eran:

Vapor Villarica, (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 (Figura 8).

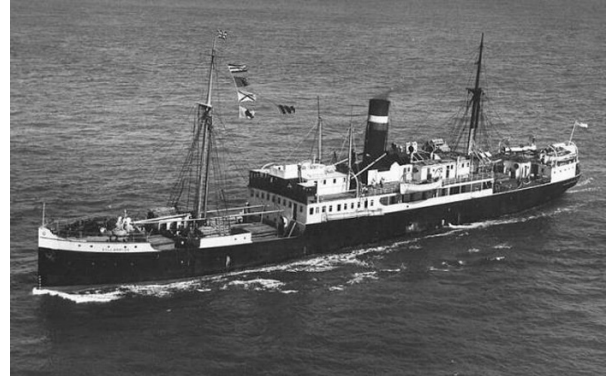


Figura 8. Vapor Villarica. Fundación Histarmar (s.f.).

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 fleteros que transportaban a los pasajeros desde la costanera frente a la plaza hasta el barco (Figura 9).



Figura 9. Vapor Puyehue. Swett, 1924.

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 (Figura 10).



La empresa marítima Ferronave Appel, C.

Aysenología 3: 70-76 Año 2017
Versión impresa ISSN 0719-7497
Versión online ISSN 0719-6849

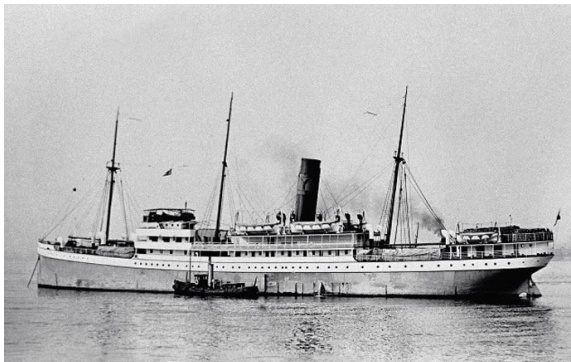


Figura 10. Vapor Alondra. Ambrose Greenway Collection en archivo Fundación Histamar (s.f.).



Figura 11. Ministro británico Sr. Bentick y su esposa en viaje hasta Magallanes a bordo del Vapor Alondra. Ferrocarriles y Ramales (2012).

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 tras 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 (Figura 12).

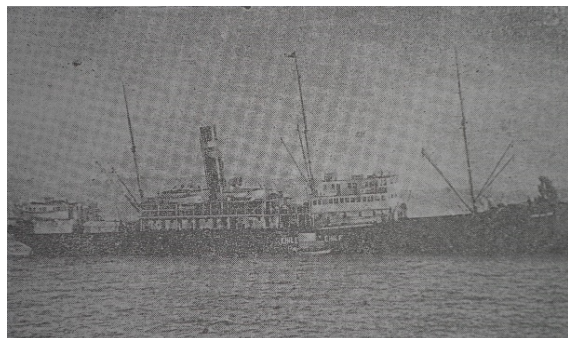


Figura 12. Vapor Viña del Mar. Swett, 1924.

Más tarde se incorporan también el Vapor Osorno y el 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 más 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, que más tarde fueron modificados para tener mayor capacidad. A fines del mismo año la “Motonave Calbuco” (Figura 13), al año siguiente la “Motonave Luis Alcázar” y finalmente el año 1963 arriba la “Motonave Río Baker” (Figura 14). Juntos a ellos se trae la “Barcaza Río Cisnes” que permitió mayor versatilidad para cargar directamente desde la playa.

Finalmente, los “buques a vapor” 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, los itinerarios cambian de ruta y se eliminan las recaladas en muchos puertos de la Isla de Chiloé.

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 el transporte marítimo de la zona de Aysén tan solo atendido por diversas empresas particulares.



La empresa marítima Ferronave Appel, C.

Aysenología 3: 70-76 Año 2017
Versión impresa ISSN 0719-7497
Versión online ISSN 0719-6849



Figura 13. Motonave Calbuco. Armada española, (s.f.). Álvaro Romero. Fundación Histamar. (s.f.).



Figura 14. Motonave Río Baker. Armada española, (s.f.).

Austral. Buques Mercantes. Fundación Histamar. Historia y Arqueología Marítima. Argentina. [Figura] Recuperado de <http://www.histamar.com.ar/BuquesMercantes/LISTADOS%20FOTOS/Listado-ImpyExpPat/Australx10.jpg>

Calbuco. Buques Mercantes. Fundación Histamar. Historia y Arqueología Marítima. Argentina. [Figura] Recuperado de <http://www.histamar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteChile/0Mercantes-B-C-/Calbuco.htm>

Ferrocarriles y Ramales (6 de agosto de 2012) [Blog] [Figura] [Recuperado de <http://ferrocarrilesyramales.blogspot.cl/2012/08/servicio-maritimo-de-los-ff-cc-del.html>

Swett, R. (1924) *Guía Marítima de Chile años 1923-1924*. Valparaíso: S.P.I.

REFERENCIAS

Armada Española. (s.f.) *Aproximación de España a la Antártida. De Juan Díaz de Solís a la primera campaña de investigación científica a bordo del 'Río Baker'*. Madrid, España. [Figura] Recuperado de http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_especiales/prefLang_es/06_aniversarios--09_xx-annos-campanna-antartica

Galdeano, J.; May, C. (s.f.) *Alejandro. Buques Mercantes.* Fundación Histamar. Historia y Arqueología Marítima. Argentina. [Figura] Recuperado de <http://www.histamar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteChile/0Mercantes-A-/Alejandro-2-.htm>

Araucano. Buques Mercantes. Fundación Histamar. Historia y Arqueología Marítima. Argentina. [Figura] Recuperado de <http://www.histamar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteChile/0Mercantes-A-/Araucano-1-.htm>