

3.6 Transportes y comunicaciones.

El tema siempre ha subrayado el problema número uno de la XI Región. Aun hoy, pese a que se ha avanzado, hay necesidades de terminar carreteras, abrir nuevos caminos, mejorar los aeródromos y los puertos. La historia es larga e inconclusa.

3.6.1. Transportes marítimos.

Si antiguamente bongos y dalcas recorrían las costas desde el Reloncaví hasta el Estrecho de Magallanes, y aún más allá, es porque las condiciones de navegabilidad entre las islas y canales son óptimas con buen tiempo. Esas débiles embarcaciones llegaban a las islas Guafo y Guamblin. Son, por lo tanto, precursoras de la navegación en Chiloé, Aisén y Magallanes, desde lejanos tiempos precolombinos.

Interesa, en este capítulo, recordar las líneas de veleros, vapores y motonaves que han atendido, y atienden, las necesidades de nuestra zona.

La conexión con el norte se hacía con goletas o viejos vaporcitos. Recuérdase que el año 1904, surcaba estas aguas el remolcador “Magallanes”. La Sociedad Industrial de Aisén tuvo que transportar todos sus recursos materiales –maquinarias, herramientas, equipos, alimentos- por barco. Y también su gente trabajadora debió ser traída desde Puerto Montt y Chiloé.

El “Imperial” (52 ton.) era un vapor de propiedad de don Augusto Holmberg, con matrícula de Puerto Montt, que desempeñaba gran actividad zonal.

En 1910 se construyó en Pto. Dunn la primera embarcación mayor de la región, era la goleta “Aisén”, de una desgraciada y efímera vida.

Los primeros barcos para el cabotaje regional, aparte del “Imperial”, fueron:

El “Armando” (53 ton.), el “Yates” (52 ton.), el “Calbucano” (52 ton.), el “Río Cisnes” (23 ton.), el “Huandad” (66 ton.), el “Arturo” (67 ton.), el “Orlando” (92 ton.). Muchos de estos llegaban hasta Puerto Dunn, pues el río todavía lo permitía.

El “Lircay” y el “Cautín”, contratados por la Compañía Sudamericana de Vapores para realizar viajes mensuales.

El “Yelcho”, fue un remolcador de lanchas de la Sociedad Industrial.

El “Chacao” (63 ton.) y el “Inca” (268 ton.), primeros navíos con itinerario fijo entre Pto. Montt y Pto. Aisén.

El “Mercedes” y el “Santa Elena”, de la Sociedad Naviera Alonso y Cia., navegando en 1928. Años después trajeron el “Colo-Colo”, buen barco de pasajeros.

El “Linao”, de la Compañía Bórquez, grande y lento.

El “Aisén” (153 ton.), que cuando entró a poder de la Ferronave fue reemplazado por el “Coyhaique” (647 ton.).

El Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado inicia sus actividades en Pto. Aisén el 22 de noviembre de 1938, cuando el Jefe para esta ciudad, José Moreno Johnstone, tomó su cargo arribando en el viejo “Colo Colo”. El Servicio compró la nave danesa “Esja” y la bautizó como “Tenglo” (472 ton.). Su recepción en el puerto, el 3 de enero de 1939, fue una fiesta. Para los aiseninos este vapor fue apreciado como el “Queen Mary”. Falleció semihundido en el Canal Tenglo, Puerto Montt, el 27 de junio de 1955, después de chocar con la goleta “Sebastiana”, otra nave que permanece en el recuerdo.

Pocos años después de 1940, esa empresa adquirió a la firma puertomontina De Solminihac, los vapores “Laurencia” y “Santa Elena”, que pasaron a llamarse, respectivamente, “Dalcahue” y “Lemuy”.

Otras naves con sus nombres hondamente grabados en el desarrollo de la provincia son: el “Trinidad” (225 ton.), el “Taitao” (374 ton.), el “Moraleta” y la chata “Constitución”. La Ferronave poseyó, además, otros barcos para la atención de Magallanes: “Alondra”, “Puyehue”, “Villarrica”,

“Viña del Mar”. Esta última nave, que cubría orgullosamente la línea Valparaíso-Puerto Montt-Punta Arenas, apareció a fines de los años 60, encallada y abandonada en Puerto Chacabuco.

1967. Se crea la empresa Gonza-Lagos para realizar por cuenta de Empremar y Ferronave una línea estable entre Pto. Montt y Pto. Aisén, con las motonaves “Quellón”, “Calbuco” y “Río Baker”. En 1976 inician, con el “Río Baker”, viajes turísticos desde Pto. Montt a San Rafael.

En la actualidad los servicios marítimos están a cargo de Transmarchilay (motonave “El Colono”, entre Quellón, Chacabuco y San Rafael), Skorprios, Navimag, Aysén Express y Catamaranes del Sur.

En el breve tramo de Puerto Yungay (Río Baker) a Río Bravo, opera la barcaza “Lago General Carrera”, perteneciente al Cuerpo Militar del Trabajo. Sirve, además, a particulares y al transporte de vehículos todo el año.

Una historia marítima, como se ve, muy navegada.

3.6.2 Transportes terrestres.

La más antigua senda de la región corresponde al antiquísimo paso del Istmo de Ofqui. Fue reconocida y utilizada por los jesuitas a comienzo del siglo XVII. El Palena y el Baker también facilitaron la bajada al mar de gente del interior, como tehuelches.

Sin embargo, la ruta caminera del Río Aisén, empezó a abrirse con la gente de Simpson, a partir de 1870. Antes de finalizar ese siglo, el Gobierno hizo crear y envaralar una senda hasta unos 10 o 15 kilómetros hacia el interior.

Ya sabemos que la Sociedad Industrial del Aisén tuvo que abrir un camino hasta Coyhaique, el que era útil para carretas sólo de octubre a marzo. Entre los capataces de los primeros equipos de trabajo, estaba don Paulino Vera Aguilar y éste recordaba, sesenta años después, que en 1905 ingresó hasta la estancia Coyhaique un extraño y bochinchero carruaje, un automóvil, de cuyos ocupantes él no recordaba nada. Las casas de la administración recién se estaban construyendo.

Existe una foto (“Cuadernos de Historia y Cultura de Aisén” N° 2, p. 34) en que aparecen Belisario Jara y dos personas más, junto a un antediluviano automóvil descapotable, dos puertas y cuya característica principal está en las enormes ruedas (llegan a la cadera de su propietario). Al pie se dice que fue el primero en Aisén. Podría no ser el automotriz inaugural en las “rutas” de la XI Región. La casa parece ser de Chile Chico. Pero la imagen es posterior al año 20.

En 1906, la Compañía tenía abierto dicho camino hasta las fundacionales casas de la administración en lo que iba a ser la ciudad de Coyhaique, de modo que ese año llegaron las primeras carretas y bueyes traídos en barco hasta Puerto Aisén. Sólo en 1920 llegaron camiones para la empresa, que eran útiles hasta el punto del camino que enfrentaba una cuesta imposible, solucionada después de 1930 con la construcción de la subida por el Farellón. A la vez, sorteando el mismo obstáculo, por una empinada senda, bajaban carretas con productos como lana y cuero para embarcar en el muelle del Río Aisén. Lo hacían, al bajar, con una yunta adelante y dos o tres yuntas atrás.

La creación de la Provincia, en 1928, permitió la instalación de la Oficina de Caminos, cuyo primer Ingeniero fue Juan Fernández asesorado por el Contador Alfonso Harwing. Anteriormente las obras para el Territorio de Aisén dependían del Ingeniero Francisco Steeger, de la Provincia de Llanquihue. Sólo en 1935 el Departamento de Caminos de Aisén tenía su personal completo: Ingeniero Provincial Roberto Avaria, Contador Antonio A. Muñoz y los funcionarios Alberto Santelices, Diómedes Muñoz, Carlos Muñoz Ballesteros, Alberto Pelses, Israel Lizama y Alberto Manterola.

En 1947 sea crea la Oficina de Vialidad de Coyhaique, a cargo Teófilo Valdés.

En 1952, la Provincia contaba con las siguientes vías terrestres:

Carreteras ripiadas de tráfico permanente	138 Kms.
Carreteras ripiadas de tráfico temporal	25 “
Carreteras de tierra de tráfico temporal	372 “

Troperos de tierra de tráfico temporal
Total caminos y senda

522 “
1.057 Kms.

La falta de una red caminera entre Lago General Carrera y Chacabuco, obligaba a exportar los minerales por Puerto Deseado, en Argentina. Las ventas se hacían a Europa, que estaba en plena etapa de reconstrucción. En 1951, la exportación de minerales de Aisén representó la suma de dos millones y medio de dólares.

En septiembre de 1961 se dio comienzo a la gigantesca obra del puente sobre el Río Aisén. Tres mil toneladas de fierro suspendidas en el aire por 8 cables de acero de 40 centímetros de diámetro. La armazón metálica la construyó la firma Krupp, de Alemania. El más largo de Chile, con sus 340 metros para un espacio de luz libre de 210 mts.; 10,7 mts. de ancho para dos pistas vehiculares y veredas, y torres de suspensión de 30 mts. de altura. Dos años duró la construcción de este monumento planificado por el Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad (M.O.P.). Ejecutor fue la empresa Yaconi Hnos.

Carretera Austral. Era una antigua aspiración con muchos estudios iniciados y abandonados como cosa transitoriamente imposible. Primero hubo que vencer cerros de roca, ríos indóciles, vegetación centenaria, lluvia y nieve inclementes. Su principal realizador fue Antonio Horvath, como Jefe de Obras Públicas de Aisén, desde 1976 hasta 1983. Basta mirar cualquier mapa de turismo para tener a la vista la inmensa red que une los más apartados lugares de la XI Región. Falta un tramo de suyo más difícil aún, que es de Chaitén a Llanada Grande, en el Río Puelo. También, y esta vez en etapa de terminaciones, la soñada vía de Augusto Grosse, es decir, desde Puerto Tranquilo, en Lago General Carrera, hasta Bahía Exploradores. No caben en nuestra mente las imágenes de tanta maravilla de la naturaleza ahora al alcance de la mano. Y la incorporación de tanto recurso manejable para bien del país.

En resumen, existen las siguientes comunicaciones desde la costa hacia el interior, de norte a sur: Puerto Raúl Marín B., Puerto Puyuhuapi, Puerto Cisnes, Puerto Chacabuco, Puerto Grosse (Bahía Exploradores), el complejo Caleta Tortel, Puerto Yungay y Caleta Río Bravo; y pare de contar. Apenas seis puntos claves -y no todos aptos- en una costa gigantesca que no es posible medir. Todos ellos pertenecen al gran sistema de la Carretera Austral.

Los accesos terrestres a la XI Región son escasos:

Desde el norte: sólo el Paso Internacional de La Junta (Carretera Austral que proviene desde la XI Región, Chaitén y Palena).

Y desde el Oriente: Paso Las Pampas, de Lago Verde (comunica con José de San Martín); Paso Río Frías-Appeleg (llega a Alto Río Senguer y Río Mayo); Paso Pampa Alto, desde Ñirehuao (también Senguer y Río Mayo); Paso Coyhaique (directo a Río Mayo); Paso El Triana (desde Lago Cástor a Río Mayo); Paso Huemules, Balmaceda (a Lago Blanco y Río Mayo); Paso Ing. Ibáñez-Palaviccini (a Perito Moreno); Chile Chico-Los Antiguos (a P. Moreno); y Paso Roballos, Cochrane (a P. Moreno o Bajo Caracoles).

Los caminos de Aisén han escrito sus propias odiseas. Y no han terminado. Baker-Tortel. Cisnes. Palena. Puyuhuapi. El libro de historia y crónicas, y fotografías, de la red caminera de Aisén sería una joya. Alguien debe recopilar imágenes y escribirlo.

3.6.2. **Transportes lacustres (Lago General Carrera).**

El lago más grande Chile tiene una superficie total de 224.000 hás., de las cuales 88.000 están en suelo argentino, donde se llama Buenos Aires. A pesar de su enorme y benefactora influencia en el clima de la zona, siempre fue un obstáculo para las comunicaciones entre el sur y el norte del territorio nacional.

Uno de las primeras embarcaciones que navegó estas aguas, fue la “Elena”, de Mr. Classen.

El vapor “Andes” llegó aproximadamente en 1921. Fue construido en Escocia y perteneció a

Mr. Classen, también. Pronto le acompañó la lancha a motor y vela “Chile Chico” (3.238 p. 119), que antes se llamó “Manolo”. En 1932 estas dos naves están en plena actividad.

El “Caupolicán”, traído por tierra desde Punta Arenas por el colono Matías, tuvo distintos dueños y nombres posteriores. Se incendió en Puerto Bertrand, como “María Isabel”.

Una verdadera hazaña fue la traída, desde Puerto Aisén, del vaporcito “Angelmo”, adquirido en Pto. Montt por Adolfo Wellmann. Época en que desde Coyhaique a Puerto Ibáñez existía una senda transitable sólo en verano. En poder de Jatar Hamer y de Osman Pualuán, se llamó “Líbano”, hasta 1938. Estos mismos comerciantes inauguraron en esa fecha los viajes del “Estrella”, construido en Bahía Murta por el maestro de ribera Canales.

Por muchos años prestó servicios el “Don Elías”, hecho fabricar en Puerto Guadal por el comerciante e industrial Félix Elías Ahués. A fines de la década del 40, está de patrón de barco su hijo Elías 2°. Pero en 1952 traen por la pampa argentina el “Don Félix”, que desgraciadamente naufragó en 1958, en Puerto Cristal. Fue reflatado y reacondicionado con el nombre de “Gilda”. En 1962 cambió de dueño y fue rebautizado como “General Carrera”.

1942. Navegando por la pampa, por el Lago Buenos Aires y el Lago General Carrera, atraca en el muelle de Chile Chico el vapor “Chile”, de Valco Ivanoff Petcoa. Capitán, Adolfo Wellmann. Ivanoff quien importó, además, el remolcador “Argentina”.

Los colonos belgas arriban aparatosamente en 1949. Adquieren un barco de 50 toneladas en Puerto Córdoba, y lo traen por la pampa en un camión YPF para ser botado al agua en Los Antiguos. El “Helga” es impulsado a motor y a la vela, dispone de dos mástiles. A los pocos años desaparece consumido por un incendio, en Puerto Ibáñez.

En el mismo puerto se construye el “Albatros”. También es destruido por el fuego.

El auge de la minería torna insuficientes los medios de transporte disponibles y por ello la Empresa Minera Aisén prepara su maestranza para construir una motonave de 90 toneladas. Es el “Don Edmundo”, echado al agua en 1953. Desde el Lago Todos los Santos traen un barquito para reacondicionar. Así nace, cuatro años más tarde, el “Don Cote”.

Aparecen el lanchón “Guillermina”. En el Murta, tierra de buenas maderas, ya existe una pequeña tradición de carpinteros de ribera. Así es como nace el “Don Antonio”, de Antonio Pardo.

El lago tiene muchas páginas marineras. El “Aisén”, de Nasip Saigg. La lancha “Puck” de la Minera del Plomo, la “Huarifaifa” de la Minera Aisén, la “Santa Lucía” de Julián Epifanio. La Capitanía de Puerto también coloca otra.

En 1974 se construye en Puerto Ibáñez la barcaza “El Pilchero” para la sociedad Gonzalagos Ltda., y en la actualidad presta servicios entre Puerto Ibáñez y Chile Chico, todo el año.

En igualdad de condiciones, opera el ferry “Chelenco” (Chelenco fue el antiguo nombre del Lago Buenos Aires-General Carrera).

1982. Llega la recién construida lancha de Carabineros “LC-062”, para uso institucional y comunitario.

En el Museo de Chile Chico se conserva enhiesto y orgulloso el barquito “Andes”.

3.6.3. Transportes aéreos.

El transporte aéreo de Aisén está íntimamente ligado a la historia de la aeronáutica comercial chilena. Veamos por qué. Desde 1919 hasta 1928, dicha actividad registra varios intentos de consolidarse. Pero en marzo de 1929, el Comodoro Arturo Merino Benítez, Jefe del Servicio Aéreo del Ejército, decidió crear la Línea Aéropostal Santiago-Arica. Ante la aceptación del servicio, en diciembre del mismo año crea la Línea Aéropostal Santiago-Puerto Montt y el Servicio Aéreo Experimental al Aysén (sic). Pareciera estar detrás de esto la mano del Presidente Ibáñez. En 1932, cuando ha caído su gobierno y se retira al exilio, las tres líneas se fusionan y nace Línea Aérea Nacional.

La llegada de un hidroavión biplano a Puerto Aisén, en 1930, marca el inicio conocido del

transporte aéreo en esta región y de una nueva herramienta de análisis geográfico y topográfico. No sabemos si ese avión era del servicio estatal experimental. Sin embargo, el Teniente Aníbal Vidal y su mecánico, caen al Estuario del Río Aisén, cerca de la Isla Elena, el 23 de enero de 1930; pilotaba el anfíbio monomotor Vickers Vedette.

La vía aérea ha sido palanca fundamental para la administración provincial, traslado de representantes de gobierno y funcionarios de alta categoría, para auxilios en casos de enfermedades graves y partos con problemas, y traslado de valijas, correos, etc.

Estamos en 1943 y la FACH recibe tres hidroaviones Consolidated PBY-5 Catalina. Ellos son dispuestos para el patrullaje de las costas desde Arica hasta Aisén, pero en modo alguno fueron una herramienta constante para las necesidades de esta Provincia abandonada.

En 1945 la Fuerza Aérea de Chile creó en Balmaceda un aeródromo, pero sólo años después, con la consolidación de líneas aéreas a Magallanes, sirvió de base comercial para Aisén. Hoy es el único aeropuerto de categoría internacional de la XI Región.

En 1952, la Provincia de Aisén, contaba con los siguientes servicios aéreos:

Canchas de aterrizaje : Balmaceda, Chile Chico, Fachinal, Estancia Cisnes, La Colonia y Lago Verde.

Líneas estables: Línea Aérea Nacional, dos veces por semana, en su trayecto a Pta. Arenas.

Balmaceda: base FACH para dos aviones Vulters, útiles para transportes de emergencia.

Antes de 1950, apareció un pequeño Grumann anfíbio, comercial, para carga y pasajeros. Su dueño, el piloto alemán Fritz Führer Kellotat. Se cuenta que cuando él quiso obtener licencia chilena para volar acá, la secretaria de Aeronáutica le dijo que necesitaba acreditar 100 horas de vuelo, a lo que Führer contestó: “¿Cómo las quiere, en aviones de pasajero o en aviones de guerra?”. Lo contaba personalmente, con su simpatía de buen alemán. En efecto, llegó después de la guerra y suele rumorearse que era piloto de confianza del otro *führer*. Sus servicios en la región se acercan a la leyenda. Sin embargo, la leyenda terminó un 22 de enero de 1962 cuando el avión se precipitó al Lago O’Higgins. Junto a Führer, falleció el hidrólogo norteamericano Charles Gillman; se salvaron el Ing. de Endesa Arturo Arancibia Valdés y el Jefe de Aduana de Coyhaique Luis Vásquez.

A mediados de los 50 aterrizó en Coyhaique el entonces muy joven “Barón Blanco”, Ernesto Hein, iniciando las más hermosas locuras del transporte aéreo por amor a la gente y a la Patagonia chilena. Inolvidable es su contribución a la patriótica acción en torno a Laguna del Desierto. Como poblador de las cercanías, era amigo del Teniente Hernán Merino.

A propósito de personajes extraordinarios, cabe mencionar aquí el gesto sin precedente de un modesto poblador de Lago O’Higgins. Candelario Mancilla: él y su esposa construyeron una pista de aterrizaje, al sur del lago, porque escucharon hablar de esta necesidad. Todos los colonos del sector, incluso de Laguna del Desierto, pioneros legítimos, estaban aislados de servicios y atenciones de urgencia. Era 1964. Esa pista, probada por un avión FACH, resultó estar mal orientada respecto de los vientos habituales. Mancilla no se amilanó y construyó otra, a la cual él colocó el nombre de Presidente Frei. Cuando el poblador murió en Santiago, Frei Montalva saludó con emoción sus restos antes de ser sepultados. En la rivera sur del Lago O’Higgins, se creó la aldea Candelario Mancilla, que está en los mapas.

Solamente en 1957 Lan Chile solucionó el problema interno de las comunicaciones aéreas, creando una línea al servicio de Aisén. En efecto, un avión Avro, con base en Balmaceda, comenzó a realizar vuelos a Puerto Montt, Coyhaique, Puerto Aisén, Chile Chico, Cochrane, Alto Río Cisnes. El Avro era un bimotor para 25 pasajeros, lento pero potente. Era capaz de aterrizar y decolar en espacios reducidos y vencer adversidades del tiempo. Los aterrizajes en Coyhaique se hacían en la cancha de césped del estadio municipal de fútbol y, para disponer de un mayor espacio, cuando eran necesarios sus servicios, se retiraban unas cercas de alambre del Regimiento 14 Aisén. Podía suceder, en consecuencia, que se suspendiera un partido por algunos minutos, se retiraran los arcos

y que todo continuara después de que el avión –muchas veces con el aplauso del público- aterrizara o emprendiera el vuelo. Esos vuelos regionales duraron aproximadamente un año.

Por los años 60 voló el más extraño pájaro metálico que se podía imaginar. Nada menos que el “Manutara”, piloteado por su amo, el ex Comandante de Aviación, Parraguez, figura histórica del país por su travesía Continente-Isla de Pascua. Él instaló una línea de transporte de productos entre Santiago y Puerto Aisén (“Tierradentro” N° 15, registra una imagen del famoso Catalina).

Le siguen otros audaces dentro de lo que se llama Aviación Comercial de Tercer Nivel, como Claudio Fisher, Enrique Meier, el “pirata” y escritor Horacio Contreras (**6.23**), Squella y otros, hasta consolidar en nuestros días varias líneas de sólido prestigio, como la “Línea Aérea Don Carlos”, cuyos socios son Carlos Hein, Carlos Roberto León y Carlos Martínez. Esta línea nació en noviembre de 1977, con un taxi aéreo a La Tapera. Según Roberto León, la empresa se afianzó con la construcción de la Carretera Austral y por el cierre de caminos y cielos argentinos en los tiempos de conflicto. Había que trasladar ingenieros, hombres, herramientas, víveres, explosivos, petróleo, para que la “gran senda” prosperase con la velocidad deseada. Antes, cada piloto volaba entre 90 y 100 horas mensuales; en cambio, ahora, la línea ocupa no más de 80 horas/mes, lo que indica un cambio de estilo de acuerdo a las necesidades contemporáneas. Antes se volaba a cualquier lugar, una cancha improvisada, una playa, un potrero, un camino abierto. Ahora las líneas cubren itinerarios fijos. Cuando a León le mencionamos a Contreras, que antes de ser aviador fue empleado del contratista que hizo la primera defensa de piedras del Puerto, se sonríe porque muchas de las cosas de la novela “El cisne en la tormenta” reflejan la realidad de volar en los turbulentos espacios aéreos de la X y XI Regiones. Uno de los pasajeros memorables de Carlos Hein fue el Padre Antonio Ronchi Berra, viajero constante pero siempre acomodándose a donde volara el avión porque su misión estaba en cualquier rincón de Aisén, ya fuera Laguna Verde, Murta, Caleta Andrade o Tortel, a dónde en cierta ocasión, piloteando León un aparato pequeño, se embarcó en Cochrane para llevar unos “paquetitos” a la gente pobre de allá. Los paquetitos eran unas jaulas con chanchas paridas.

En 1963 se realizó el primer curso de pilotaje de Puerto Aisén, según un plan de la Brigada Aeropolicial de Carabineros. El Club Aéreo de Pto. Aisén existía desde hacía muchos años, pero no tenía máquina ni instructor. El curso estuvo a cargo del Cap. Arnoldo Águila Vega y se realizó en un viejo Aeronca MNA-0267, de 65 HP. Comenzó el 12 de enero y terminó el 27 de marzo. Los seis alumnos del curso recibieron su brevet después del examen final: Magda Quintana Sánchez, Teniente de Carabineros Claudio Lara Díaz, Errol Holmberg Yungue, Osvaldo Michel González, Ernesto García Lerin y Juan Vera Cárdenas (destacado basquetbolista).

Ese año 63 no continuó tan auspicioso, pues el domingo 16 de junio, a las 15 hrs., un viejo transporte de FACH se estrellaba contra el cerro de Puerto Pérez, de apenas 600 mts. de altura, a la entrada del Fiordo Aisén. Fallecían 19 personas y lograba salvarse sólo una: el civil Guillermo Ayala. En el Douglas C-47 viajaba Monseñor Vielma, Vicario de Aisén. En torno a este accidente se tejen al menos dos historias: una de las primeras personas en llegar al avión siniestrado, ascendiendo por escarpada ladera de 300 metros de selva virgen, fue el Teniente de la Prefectura de Puerto Aisén, Hernán Merino Correa, en breve tiempo mártir de Laguna del Desierto. La segunda: hacía un par de semanas había ocurrido el accidente del Piper CC-CAR, pilotado por Bernardo Mandiola –un joven y admirado vecino de Coyhaique-, en el Cerro Ceballos, de Balmaceda. Desde Talca vino su hermano Ismael para colaborar en su búsqueda. Sólo a los cuatro o cinco días se supo por radio desde una estancia argentina que Bernardo y su acompañante se encontraban en buen estado de salud. Bernardo consiguió después, para Ismael, un cupo en el fatal vuelo del FACH. Bernardo nunca se repuso de este nuevo *shock*, regresó al Maule y allá murió de cirrosis el 2001.

La necesidad de contar con un avión de servicio administrativo, indujo al Intendente Gabriel Santelices, en 1966, a comprar uno. En Septiembre llegó el flamante Beechcraft Queen Air, un elemento especial para la zona. El 6 de abril del año siguiente, el bimotor capotó en un despegue de

la recién inaugurada cancha de Río Mayer. El piloto Raúl Ramos sufrió fracturas y su acompañante, Alberto Saini Baroni, Agente de la Corfo, salvo ileso.

El aeropuerto de Balmaceda, es el único de calidad internacional que posee la región. El 31 de enero de 1969, el Presidente Eduardo Frei Montalva y el Intendente Gabriel Santelices, inauguran la pista de 1.600 mts. de concreto, loza de estacionamiento y torre central. En ese instante se colocó la Primera Piedra del Terminal de Pasajeros. Esta última sección sólo fue inaugurada por Frei Ruiz-Tagle, más de veinticinco años después.

1979. Nace la empresa aéreo comercial TAC (Transportes Aéreos Coyhaique. Su continuadora es ASA (Aeroregional S.A.), que mantuvo vuelos diarios entre Pto. Montt y Coyhaique con los Fokker F-27, aviones turbohélices.

1981 marca un nuevo luto para la aviación aisenina. A dos kilómetros de la pista de aterrizaje de Cochrane, estalla en el aire el viejo Curtis C-47, perteneciente a la Línea Aérea Latisa, de Oscar Squella Avendaño (60 años). Mueren su propietario, Michael (su hijo), el copiloto Arturo Vásquez, el sobrecargo Ramón Vargas y el mecánico José Romo.

Entre aeropuertos y aeródromos, hoy se distinguen cuatro pistas de hormigón/asfalto: Balmaceda (2.500x45 mts.), Teniente Vidal (1.546x30 mts.), Chile Chico (1.200x23 mts.) y Cochrane (1.056x23 mts.). Hay una de hormigón/ripio, Puerto Aisén (1.300x30 mts.), otra de hormigón en Puerto Raúl Marín B. Aparte, hay 18 pistas de ripio, repartidas entre Melinka y Bahía Exploradores y Tortel. Todas son fiscales.

3.6.5. Transportes ferroviarios.

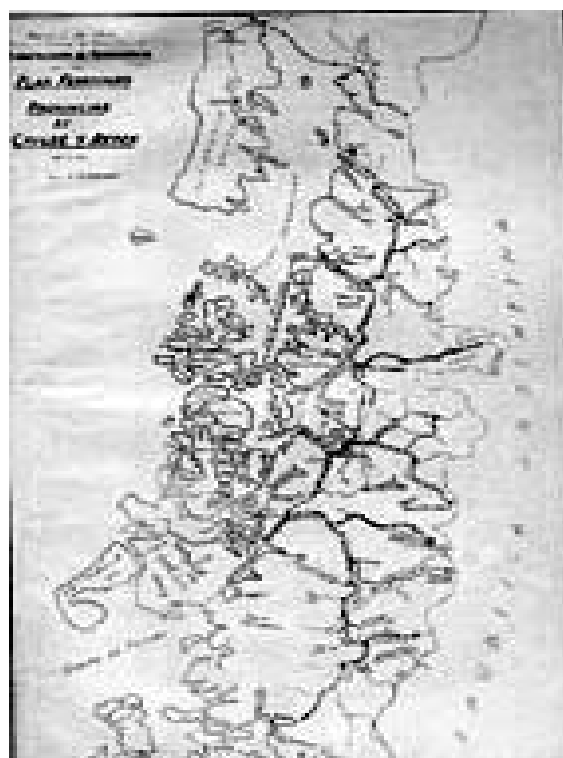
No es broma de “Aisén Panorama”.

A fines de 1941 el Departamento de Ferrocarriles del Estado encomendó a Augusto Grosse inspeccionar el eje Río Exploradores-Puerto Tranquilo, con el objeto de crear una comunicación directa entre el mar (Estuario Exploradores) y el Lago Buenos Aires (hoy General Carrera).

El grupo de expedicionarios no pudo realizar por completo su labor debido a las inmensas dificultades que se presentaban en el terreno.

El éxito sólo fue alcanzado en enero y febrero de 1943, es decir se comprobó la posibilidad de crear una senda en ese lugar, cercana a la vertiente septentrional de ventisqueros de Campo de Hielo Norte.

También se habló de un ferrocarril entre Puerto Cisnes y estancia Cisnes.



El documento más serio que tenemos sobre la intención de crear esta vía, es el Plan Ferroviario en las Provincias de Aysen y Chiloé, del Departamento de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas. Es de noviembre de 1952 y está firmado por Alberto Barriga Araya. Uno de sus fundamentos: *“Otra razón para preferir los ferrocarriles a los caminos definitivos es la calidad de la carga a transportar, que se compondrá principalmente y en orden a importancia, de maderas y productos forestales, de ganado y productos de la ganadería y de los minerales de toda*

clase. Todos estos productos exigen fletes baratos y en gran escala, que sólo pueden proporcionar los ferrocarriles o la vía marítima, pero esta última no puede llegar a la misma fuente de la producción.” (pág. 14). El proyecto unía Chaitén con Puerto Pisagua (Baker) y creaba una gigantesca red de ramales, como Palena, Cisnes, Chacabuco-Coyhaique-Balmaceda, Erasmo-Puerto Ibáñez, y Baker-Chacabuco. El estudio comprueba la rentabilidad de la inversión. Sin embargo, no parece serio en cuanto al costo de apertura de las diferentes vías. Sin embargo, refleja la concepción del Estado de ese tiempo, en cuanto empresa y desarrollo de servicios vitales para el país.

3.6.6. Servicios de comunicaciones

En carta del 2 de mayo de 1905, para Moritz Braun de Punta Arenas firmada en Río Aisén, John Dunn dice *“De Ñirehuao fui a la oficina de Nueva Lubeca para utilizar el telégrafo argentino, donde remití varios telegramas y recibí el telegrama”*.

José Silva Ormeño, por el año 1910, a iniciativa particular, ha creado un correo de postas entre Lago Blanco, en Argentina, y Puerto Aisén.

Al poco tiempo, desechando los tramos de a caballo entre Chile y Argentina, la Sociedad Industrial instaló un equipo telegráfico en Ñirehuao. Lo que fue un adelanto notable, aunque el administrador o su empleado tuviera que cabalgar desde Coyhaique.

Ya sabemos que en 1918, para la “guerra de Chile Chico”, tanto los pobladores como las fuerzas policiales entregadas a Von Flack, tenían que ir a Río Mayo para hacer puentes telegráficos a través de Buenos Aires y enviar mensajes a Santiago.

Con los avances tecnológicos, las Fuerzas Armadas instalaron potentes radiotransmisores en Puerto Aisén, Coyhaique y otros sitios. En efecto, desde el nacimiento de la Provincia cumple funciones en el Puerto la Radio Estación Naval, cuyas ondas estuvieron al servicio de Telégrafos del Estado por mucho tiempo. El censo de 1930 estuvo a cargo de personal de la Armada. Capitán de Puerto era el Sr. Larenas, Capitán de Fragata.

En 1946 existían los siguientes servicios de radio: Estación Naval, Ejército, Fuerza Aérea, Carabineros, Ferronave.

Radio “Llanquihue”, de Puerto Montt, se escuchaba en Aisén y tenía acá un representante.

No sabemos cuándo la telefonía nacional e internacional se inició en esta región.

En cambio, el “cuarto poder” (la prensa escrita) ha tenido en esta región una riqueza llamativa. Basta ver, en nuestra Bibliografía, la nominación de a lo menos 20 diarios o periódicos semanales desde hace 75 años hasta la fecha. Medios noticiosos: abre las puertas “Revista de Aysén”, de marzo de 1929, y en septiembre aparece el primer número del periódico “El Aysén”, cuya imprenta fue traída por gestión del Intendente Marchant. En la actualidad la herramienta más poderosa de este medio es “Diario de Aysén”, con sede en Coyhaique.

Dicho poder se complementa con la radio. En verdad, el dial aisenino ofrece una gran variedad de programas día a día, noche a noche. Muchas emisoras locales pertenecen a redes nacionales o simplemente se conectan con ellas durante programas especiales, como ser noticieros o transmisiones deportivas. Puerto Aisén, por ejemplo, tiene 14 opciones; Coyhaique, 17; Chile Chico, 2; Cochrane, 4; Villa O’Higgins, 1; Tortel, 2; Guaitecas, 5; Palena, 1; Pto. Cisnes, 5; Lago Verde, 1; Mañihuales, 1. Estamos contando 53 radioemisoras, aunque algunas como “Estrella del Mar” esté en red con tres puntos: Palena, Melinka y Caleta Tortel. La potente “El Conquistador” tiene retransmisiones en Puerto Aisén y Cochrane. Otra emisora, entre las más importantes, es “Ventisqueros F.M.”, cuyo propietario es Joaquín Real Hermosilla, excelente persona nacida en Puerto Aisén (le enseñamos básquetbol cuando él era estudiante). Todas estas opciones se entrecruzan en un tejido invisible que llega a todos los rincones imaginables. Sin embargo, quisiéramos tener la experiencia personal de escuchar “Gratísima” de Guaitecas, “Río Baker” de Cochrane, “La Voz del Lago” de Chile Chico, “Auténtica” de Caleta Tortel o “FM del Lago” de Lago Verde, porque culturalmente representan mucho. Así como lo fue por los años 50 la pionera radio del Liceo de Puerto Aisén (10 kilómetros de alcance y unos cuantos muchachos sujetando las

bujías y otros alternándose con el micrófono y el fonógrafo, perdón, con el tocadiscos). Estas radios, en conjunto, son como el oxígeno que corre por las venas de una gran región.

La televisión está representada, como opción local, por Canal 4 de Coyhaique, que contribuye con espacios culturales serios y formales. TV Nacional, el Canal Trece, Megavisión y Chilevisión, tienen estaciones retransmisoras en lugares estratégicos.

El otro medio de comunicación importante es internet. Sin embargo, a la fecha de este informe se observa atraso en los servicios de internet, en todas las principales localidades de la región.

*