

Puerto Aysén: de Media Agua a puerto mayor

Samuel San Juan Rebolledo*

RESUMEN: El presente artículo aborda la formación, desarrollo y declive de Puerto Aysén, entre los años 1930 y 1960. Fundado para servir como puerto comercial de la Sociedad Industrial de Aysén (SIA), el poblado experimentó un rápido crecimiento, que le significó convertirse en capital del territorio y puerto mayor. Antes de examinar dicho proceso, se discuten cuestiones relativas a la conformación del Estado y la nación, y se presenta una mirada crítica, antropológica y hermenéutico-filosófica de la construcción del territorio de Aysén.

PALABRAS CLAVE: Puerto Aysén, SIA, concesiones de tierras, vapores, Coyhaique

ABSTRACT: This article deals with the formation, development and decline of Puerto Aysén, between 1930 and 1960. Founded to serve as the commercial port of the Sociedad Industrial de Aysén (SIA), the town experienced rapid growth, which meant becoming capital of the territory and major port. Before examining this process, issues related to the conformation of the State and the nation are discussed, and a critical, anthropological and hermeneutic-philosophical view of the construction of the territory of Aysén is presented.

KEYWORDS: Puerto Aysén, SIA, land grants, steamers, Coyhaique

* Profesor de Estado en Historia, Geografía y Educación Cívica (Universidad de La Frontera), y magister en Historia de América (Universidad de Santiago de Chile). Su trabajo de investigación se ha centrado en el pueblo mapuche y la historia conceptual, colonial y política. Se ha desempeñado como evaluador de proyectos de vinculación con el medio en la Universidad Austral de Chile y de investigación científica y tecnológica en la Universidad de Los Lagos. Actualmente ejerce como profesor de Historia en la Escuela de Pedagogía Básica de la Universidad Austral de Chile, en el campus Patagonia (Coyhaique).

Cómo citar este artículo (APA)

San Juan, S. (2018). *Puerto Aysén: de Media Agua a puerto mayor*. Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Algunas consideraciones en torno a Estado, nación y territorio.

Para comprender el proceso de poblamiento –espontáneo primero, reglamentado después– del territorio de Aysén y, específicamente, del puerto que se formó en su litoral, así como su posterior desarrollo y auge económico, es necesario considerar cómo se gestó la ocupación efectiva del territorio chileno por parte de la naciente república. Dos cuestiones resultaban fundamentales entonces: conocer mejor dicho territorio y tomar posesión de él, acción imposible de realizar sin un Estado que actuara como mecanismo de control (Pinto, 2003). Este se vendría a consolidar recién hacia 1833, con la promulgación de la Constitución presidencialista tras una guerra civil entre liberales y conservadores enfrentados por un proyecto de país.

Como venimos diciendo, el joven Estado de Chile quería y necesitaba marcar su presencia en este vasto territorio, que a la sazón se extendía desde el desierto de Atacama hasta el cabo de Hornos. En aquellos sitios ya poblados, los habitantes debían ser «educados» y nacionalizados, a fin de formar un sujeto obediente. Ahora bien, debemos entender que la conformación de la nación política no es separable de la construcción del Estado, puesto que es este último quien crea aquella. Por lo mismo, tan pronto como concluyó la independencia de Santiago¹, se comenzaron a tejer los hilos de la nación² desde los grupos dirigentes –empresarios mineros, agricultores y comerciantes (Pinto, 2003)–, al tiempo que el Estado ponía en funcionamiento los cuerpos burocrático-militares necesarios para imponer su autoridad sobre los territorios y las personas.

Gellner (2001) afirma que el Estado es una solución de la sociedad moderna –caracterizada por la división del trabajo– para garantizar el orden, transformándose en un mecanismo de dominación donde los dominados no advierten el mandato que recae sobre ellos (Weber, 1968, en Pinto, 2003). Salazar y Pinto (1999) lo plantean de la siguiente manera:

¹ La precisión obedece a que las luchas que en ese momento se desataron involucraron solamente a la burguesía mercantil y burocrático-militar de la zona central del país; las regiones alejadas del centro metropolitano, en cambio, no mostraron ningún interés en plegarse al grito de libertad. De ello da cuenta, por ejemplo, la obra *La guerra a muerte* (1868) del intelectual liberal Benjamín Vicuña Mackenna, que describe la campaña que impulsaron los patriotas para acabar con los bandos realistas que se refugiaron en la Araucanía una vez concluida la independencia en la zona central –un claro intento regional por oponerse a dicho cambio–. Ver Pinto (2003) y Salazar (2009).

² En su *Ensayo sobre la noción de Estado en Chile*, Mario Góngora (1981) pone el acento en que el Estado habría forjado la nación y que la construcción de esta habría sido aceptada sin cuestionamiento por los subalternos del poder político-económico (Cid, 2012).

[El Estado] es un objeto de tercer orden, un proyecto ideológico. Es antes que nada y sobre todo un ejercicio de legitimación, que intenta legitimar algo que podría ser ilegítimo, una dominación eventualmente no aceptable... El estudio del Estado puede empezar con la forma en que se está legitimando lo que es ilegítimo... No ver el Estado de este modo equivale a participar en la mistificación que es el punto vital en la construcción del Estado. (p. 20)

En función de lo anterior, al estudiar las consecuencias de la independencia nacional, Gabriel Salazar se pregunta si acaso dicho proceso dejó un país integrado en todas sus partes: la respuesta es que no, pues la unidad estaba dada principalmente por las leyes hispanas, no por el consenso interno o los intereses comunes, de manera que, cuando aquellas perdieron su vigencia, «esos intereses e identidades se hallaron desregulados y compelidos a buscar, por la negociación o la confrontación, otra regulación» (Salazar y Pinto, 1999, p. 131). Ligado a las oligarquías económicas dominantes y enfrentado a las particularidades étnicas del territorio, el nuevo Estado –como solución para el problema de la unidad nacional– habría terminado imponiéndose desde arriba y por la fuerza, sin diálogo con los pueblos o comunas que, según Salazar, debieron ser los actores políticos naturales (Salazar y Pinto, 1999, p. 131).

En definitiva, «la violencia de 1830 consolidó ‘un’ Estado, pero no unificó ‘la’ sociedad» (Salazar y Pinto, 1999, p. 132); esta fue la forma en que el Estado chileno ocupó el territorio que consideraba propio y nacionalizó a sus habitantes.

Aysén... ¿periferia para quién?

La actual Región de Aysén no escapó al proceso estatalizante del que venimos hablando, el cual, aunque ajeno físicamente, hizo sentir el peso de su existencia y despertó la resistencia de las identidades locales, cuyo mayor ícono es la guerra de Chile Chico en 1918³.

Durante gran parte del siglo XIX, Aysén fue considerado como «tierra de nadie» y, por ende, representaba un espacio propicio para la explotación ca-

³ Así se denomina el enfrentamiento que sostuvieron en dicha localidad un grupo de pobladores chilenos –liderados por Antolín Silva Ormeño– con Carlos von Flack, extranjero que llegó a la zona para ocupar los terrenos que había adquirido en un remate en Santiago. Pese a contar con el apoyo de carabineros (lo que demuestra el respaldo del Estado), Von Flack terminó retirándose frente a la resistencia armada y diplomática ejercida por los pobladores para defender su territorio. Para mayores detalles, ver Ivanoff (1996) y Martinic (2014).

pitalista –idea que en el territorio se haría realidad hacia 1900–. En palabras de Margarita Serje, ello significa «lucrarse de algo que no se ha tenido que producir, ni cuidar, ni implica tener en cuenta las secuelas de su extracción» (Núñez, Aliste, Bello y Osorio, 2017, p. 14).

Dicha concepción de Aysén –o «la tierra de entremedio»⁴ (Núñez *et al.*, 2017, p. 37)– obedece a una construcción que se ha hecho de la Patagonia centrada principalmente en sus características físico-geográficas y con un marcado sesgo centro-periferia, que transforma estos lugares en regiones invisibles. La poderosa representación que hemos fabricado de ellas –como reservas de riqueza, como lugares salvajes donde reina el desorden y el peligro, como lugares atrasados cuyo poblamiento es desechable y cuyos habitantes son como niños que deben ser educados, disciplinados y llevados de la mano, y sobre todo que deben ser puestos a trabajar y producir riqueza para la economía metropolitana– oculta su historia, su geografía, las particularidades y la profusión de su diversidad (Núñez *et al.*, 2017, p. 15).

Los estudios más actuales de hermenéutica filosófica, antropología cultural y antropología del territorio dan cuenta de que estos últimos no son solamente espacios físicos, sino sobre todo sociales, temporales y finitos. Aplicados a Patagonia-Aysén, ponen de relieve su habitabilidad, geograficidad e historicidad, y brindan herramientas para escapar de la tradicional visión centro-periferia (Núñez *et al.*, 2017, p. 37).

Por otro lado, el mundo –dice Gadamer– es siempre un mundo interpretado en el lenguaje (Koselleck, 2001, p. 14), y allí donde se producen conflictos y luchas de poder, los conceptos lingüísticos se convierten en armas de lucha (Oieni, 2005) que dan forma a realidades históricas. En Chile se gestó un vocabulario donde se hablaba de fronteras y fronteras interiores, lo cual tiene una significación netamente política y geopolítica determinada desde el Estado, que pasa a ser el centro. Esta conceptualización olvida el dinamismo social propio del espacio que comienza a ser habitado, la transformación del paisaje para dar lugar a caminos, estancias y puertos, y la configuración que poco a poco irá tomando el litoral en Puerto Aysén, como polo comercial y de ebullición social.

Esta es la visión que queremos entregar como trasfondo para las páginas que siguen.

⁴ Los autores plantean este concepto haciendo alusión a una condición de marginalidad con respecto a otros territorios nacionales.

El inicio de la explotación económica: las grandes concesiones de tierras.

Tras el laudo arbitral de 1902⁵ se iniciaron las grandes concesiones para la explotación capitalista de Aysén en manos de privados⁶. Las estructuras que a partir de entonces comenzaron a regular la vida de la incipiente ocupación en el territorio no fueron las del aparato burocrático-militar, sino las grandes compañías, situación que generó una fuerte crítica al Estado. Tanto intelectuales como políticos acusaban a la élite dirigente de «derroche de presupuesto público, negociados, especulación financiera y de tierras, cohecho» (Osorio, 2014, p. 51). En este contexto, «el asunto de la concesión de tierras en el sur y extremo sur del país era uno de los más escandalosos» (Osorio, 2014, p. 51), al punto de ser calificado por el diputado conservador Joaquín Echeñique como el «ejemplo más palpable del grado de desmoralización administrativa a que ha llegado el país» (19 de agosto de 1905, citado en Osorio, 2014, p. xx).

Las vastas concesiones visibilizaron la ambición insaciable y la falta de escrúpulos de los empresarios, quienes pedían al Gobierno ingentes porciones de tierras bajo el pretexto de colonizar. El decreto de la licencia otorgada a Luis Aguirre representa un buen ejemplo de las condiciones bajo las cuales se establecían estos negocios –condiciones que los empresarios, sin embargo, a menudo no cumplían–:

A Luis Aguirre, autorización para ocupar las cuencas de ríos Mañihuales, Emperador Guillermo, Ñirehuao y Coyhaique, por veinte años, bajo el compromiso de poblar con cien familias de origen sajón y establecer una línea de navegación desde el estuario del río Aysén a Puerto Montt. (Decreto supremo N° 659, 19 de mayo de 1903, citado en Martinic, 2014, p. 222)

Mauricio Osorio (2014) nos recuerda un antecedente fundamental a la hora de analizar de manera crítica la concesión de tierras en Aysén a principios del siglo XX. En 1887 se implementó en el país un impuesto a la internación de carne argentina (Ley N° 980, art. n° 8), el que –salvo por breves interrup-

⁵ Proceso que dirimió los límites de Chile y Argentina en el territorio de la Patagonia. Para mayores detalles, ver Martinic (2014) y Pomar (1923).

⁶ Antes de este arbitraje ya se habían otorgado algunas concesiones o cursado algunas solicitudes tendientes a ello: por ejemplo, Julio Vicuña obtuvo 300000 hectáreas en la hoya del río Baker en 1893 y a Juan Tornero se le entregaron tierras en 1901. Otro caso es el de Roberto Christie, quien intentó hacerse de una superficie exorbitante en 1888, sin éxito; doce años más tarde, se le autorizó el arrendamiento de la península de Taitao (Martinic, 2014).

ciones— se mantuvo vigente por cerca de treinta años (Osorio, 2014, p. 52), debido a la influencia de parlamentarios cercanos a los productores ganaderos locales. El sobreprecio perjudicaba tremendamente a los sectores medios y bajos, que opusieron una férrea resistencia a la medida. Esta culminó en 1905 con el estallido en Santiago de la famosa «huelga de la carne», dos días de revuelta popular al cabo de los cuales las multitudes fueron reprimidas ferozmente por la policía, dejando un saldo de más de 200 muertos (Osorio, 2014, p. 53). La porfía del Parlamento por mantener este gravamen, pese al rechazo generalizado que generaba, nos hace pensar que las concesiones de tierras en Aysén fueron, antes que todo, una estrategia económico-política para favorecer a los grandes empresarios particulares, emparentados con la clase política (Salazar, 2009).

La intervención del diputado comunista Abraham Quevedo en 1927 resulta sumamente reveladora de los vicios que comportaba el sistema en esta zona:

Se han hecho en este país diversas concesiones en la región austral. Casi todas estas concesiones se han hecho con el objeto de colonizar la región austral del país.

¿Qué han hecho los concesionarios que han obtenido estas concesiones de Gobiernos débiles, por medios administrativos, que las han conseguido en forma escandalosa?

En vez de colonizar aquella región con seres humanos, la han estado colonizando con caballos, yeguas, vacas y animales de todas clases.

[...] La famosa concesión del río Aysén, en el valle Simpson, tiene todos sus territorios dedicados a la ganadería. [...] estas concesiones, en vez de dedicarse a la colonización, se han dedicado a la crianza de animales porque saben que son un *negocio seguro con el impuesto al ganado argentino*.⁷

¿Cómo no ve Su Señoría la relación entre estas dos cosas?

En Puerto Montt encontré a un hombre en la calle que me dijo que era colono de esta sociedad Aysén y me mostró los títulos y me dijo: no he poseído nunca allá ningún terreno y ni conozco esa región; sin embargo, tengo documentos que me acreditan como colono. De modo que estas compañías hacen aparecer como colonos efectivos a estas personas, siendo que lo que hacen es dedicar todas sus tierras a la crianza de ganado, engañando al país con el disfraz de la colonización. Y todo esto ¿por qué? Porque criar ganado es para ellos un negocio seguro a la sombra de este impuesto manifiestamente injusto, y que el pueblo repudia con mucha razón, una y mil veces. (Citado en Osorio, 2014, pp. 53-54)⁸

⁷ Las cursivas son nuestras.

⁸ La intervención completa —correspondiente a la Sesión 73ª Extraordinaria de la Cámara de Diputados, del lunes 17 de enero de 1927— se puede consultar en https://www.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/12343/1/C19270117_73.pdf.

Este testimonio demuestra las constantes irregularidades que se daban en las concesiones, seguramente en connivencia con el Gobierno, que favorecía a particulares entregándoles con soltura grandes extensiones de la Patagonia. Legislar sobre la materia no parecía ser una prioridad: al Estado le interesaba, más bien, la riqueza que quedaría en su seno oligárquico (Salazar, 2009).

Pero, en la práctica, ¿cómo operaban estos negocios? Para ilustrarlo, retomemos el ejemplo de la concesión cedida a Luis Aguirre, que Mateo Martinic (2014) considera como fundacional en lo tocante a la colonización del territorio –si bien no nos consta que haya cumplido efectivamente con esto último–. El mismo autor plantea que muchas veces los adjudicatarios no contaban con el capital necesario para emprender la explotación, por lo que rápidamente formaban sociedades con terceros que pudiesen contribuir al negocio. En el caso de Aguirre, el 20 de octubre de 1903 –es decir, cinco meses después de haberse adjudicado el arrendamiento de los vastos terrenos antes señalados– creó oficialmente la Sociedad Industrial de Aysén (SIA), en alianza con la poderosa compañía magallánica Braun & Blanchard (Martinic, 2014). Su propietario, Mauricio Braun, sería requerido en lo sucesivo para participar en varios emprendimientos de estas características, lo que prueba su capacidad como hombre de negocios y la solvencia de su empresa matriz. Mientras Braun aportaba el capital, Aguirre garantizaba las conexiones políticas, pues pertenecía a la antigua aristocracia chilena y tenía acceso casi directo al presidente de la época, Germán Riesco (Martinic, 2014, p. 230).

La Sociedad Industrial de Aysén y su estrategia de desarrollo

En medio del proceso de adjudicación, Aguirre viajó a la zona acompañado de Abrahan Sanhueza, conocedor de los campos de la Patagonia, para conocer el potencial de pastoreo de los terrenos ubicados en la hoya del río Aysén. El hecho de que Aguirre y los demás propiciadores de la compañía pidieran la concesión sin siquiera conocer el territorio sugiere que primaba en ellos esa visión de «tierra de nadie» de la que hablábamos más arriba: la idea de una tierra que no requiere mayor inversión y cuidado, de la cual se pretende obtener toda la ganancia posible al menor costo.

Que tal haya sido el enfoque de los concesionarios en Aysén no debe extrañar, pues es el mismo que ha acompañado toda la historia política y económica chilena, promovido por un empresariado de viejo cuño que no

invierte para generar modernización, sino que se sirve de las viejas estructuras agroganaderas para obtener la máxima riqueza. En efecto, podemos comparar esta situación con lo que ocurría en la misma época en otro espacio de *frontera*: la Araucanía. Según el profesor Jorge Pinto (2011), el proyecto de desarrollo en ese territorio fracasó por dos motivos: el Estado «no fue capaz de diseñar una política clara que estimulara esta actividad [la agropecuaria]» y los empresarios «no se atrevieron a innovar, incorporar tecnología y modernizar sus actividades, proyectándola a la industria de alimentos que el país requería» (p. 369). Así, no logró consolidarse en el país una burguesía pujante que posibilitara el despeque industrial y, como consecuencia, el tan ansiado desarrollo económico (en clave cepaliana).

A la luz de lo anterior, ¿cómo nos explicamos que la Región de Aysén, habiendo sostenido grandes industrias y explotaciones ganaderas, se mantenga aún en una situación de «tierras intermedias», en pleno siglo XXI? La respuesta es clara: una explotación sin inversión local. Así se fue construyendo la historia económica de la región.

En su viaje, Aguirre pudo constatar el tremendo potencial económico de los terrenos adjudicados, cuyas bondades describe en una carta fechada en abril de 1903:

Este valle es despejado y muy pastoso, está a 97 kilómetros de la Costa. Ese es el largo de la senda medida por los Ings. de la Comisión de Límites. Son dos jornadas de mula con carga. Después de este valle muy bajo pues solo tiene 200 metros de altura, está Collaique Alto o sea la verdadera Pampa. Collaique bajo tendrá mas o menos 50 mil hectáreas y en seguida hay mas de 200 mil hectáreas de Pampa de lo más hermoso que he conocido. Terreno duro y seco, muy pastoso y con agua en abundancia. No hay en toda la Patagonia terreno superior. (Aguirre, abril de 1903, citado en Martinic, 2014, p. 231).

También advirtió cuán apartados del litoral atlántico se encontraban algunos colonos, situación que sin duda afectaría también a aquellos que –supuestamente– estaban por llegar. El único puerto al que podían acceder era Chubut, luego de varias semanas de viaje en carreta, lo que dificultaba sobremanera el abastecimiento y salida de productos. Urgía, entonces, encontrar una salida por la costa pacífica (Martinic, 2014, p. 232).

Mauricio Braun, en tanto, comenzó a preparar la propaganda con la que promocionarían la compañía entre los accionistas y definió las cuatro líneas de producción y explotación que desarrollarían: (a) crianza de ganado vacuno y lanar; (b) explotación de maderas; (c) compra y venta de mercaderías

y productos; y (d) compra y venta de ganado argentino. Aun sin conocer el territorio, la vasta experiencia en crianza de ganado ovino acumulada en Magallanes permitía a Braun proyectar con lucidez y confianza el futuro de la SIA, tal como se trasluce en el siguiente extracto de un prospecto comercial:

La experiencia adquirida en largos años de residencia en Magallanes y particularmente los brillantes resultados obtenidos en la crianza de ganado ovejuno en la región de Última Esperanza, la más septentrional de la Patagonia Chilena explotada hasta ahora, nos sugirieron la idea de buscar más al norte, en esta misma Patagonia, en las rejiones dejadas a Chile por la sentencia de límites, campos aptos para dedicarlos a la industria pecuaria.

[...] El único escollo con que tropieza la ganadería ovina en Magallanes es la nieve que cubre los pastos durante largos períodos en el invierno, y que, cuando éste es riguroso, permanece durante meses sobre el suelo.

Dada esta única desfavorable circunstancia supimos que, naturalmente, avanzando hacia el Norte podrían encontrarse tierras donde la temperatura fuera más alta y el clima más benigno, en las que los inviernos con sus nevadas dejaran de ser un peligro para la vida de los animales y el desarrollo de las estancias. (Martinic, 2014, p. 234)

A continuación se refiere a las perspectivas que, más allá de la ganadería, podrían abrirse para Aysén de hallarse –tal como lo venía advirtiendo Aguirre– una salida al océano Pacífico:

Nos agregaron todavía los dichos ingenieros que esa región, por su fácil salida al Pacífico, por su clima seco y benigno, que permite algunos cultivos agrícolas, por sus bosques de buenas maderas, estaban en mejores condiciones que las de Última Esperanza, no sólo para la crianza de ganados, sino también para llegar a constituir un centro comercial de importancia.

Diez años atrás la región de Última Esperanza era un desierto, tierras conocidas solamente por algunas escasas personas que la habían cruzado por investigaciones científicas.

Pero bastó que un explorador encontrase una salida directa al Pacífico para que aquella región se transformase. Acudieron los valientes pioneros tanto del lado chileno como argentino y hoy, el territorio de Última Esperanza es un semillero de valiosas estancias. (Martinic, 2014, p. 235).

La argumentación de Braun es notable: si el destino de Última Esperanza había dado un giro en ciento ochenta grados con la salida al mar, lo mismo podía esperarse para Aysén. La estrategia para propiciar el desarrollo económico de esta última región debía, por ende, contemplar el establecimiento de un puerto que posibilite la comunicación con los demás puertos del país y el tránsito de mercancías.

De Puerto Dunn a Puerto Aysén, el puerto principal.

Como venimos diciendo, la implantación de la Sociedad Industrial de Aysén, es la que genera todo el movimiento económico y social en los valles de Coyhaique, Mañihuales y Ñirehuao, y es la acción de estos privados, la que impulsa la construcción y desarrollo de un Puerto en el litoral Pacífico.

Como señalamos anteriormente, para llevar mercancías y artículos varios a las estancias de Aysén, se utilizaba entonces el puerto atlántico de Chubut, lo que significaba a lo menos un mes y medio de viaje para los carros en la mejor temporada. Las dificultades que ello significaba eran considerables: por una parte, la distancia encarecía enormemente los productos; por otra, a falta de mercados cercanos, las estancias se estaban viendo atiborradas de ganado, el cual solo estaba aumentando su masa. La creación de un puerto local que permitiera la entrada y salida de productos —especialmente de aquellos derivados de la actividad ganadera, como lanas, cueros lanares y vacunos, astas, grasas, etc.— no podía seguir esperando. Entre los muchos beneficios que traería consigo, Braun señala lo siguiente:

Comprando a estas estancias argentinas el terneraje de año, que no está sometido al impuesto de importación, daría margen, desde luego, a un productivo negocio. Esos terneros podrían criarse por un año o más en los campos de la sociedad y después se exportarían a los puertos del norte del país con grandes utilidades.

El camino hacia la costa que construye la Comisión de Límites, con muy pocas mejoras y aún tal como ahora se encuentran, puede ser recorrido por un arreo de animales en cinco días. El embarque en puerto Chacabuco sería todavía fácil por las condiciones del mismo puerto, donde como se ha dicho, pueden llegar grandes vapores y además hallarse en el Canal Moraleda, donde las tempestades del Pacífico no se hacen sentir. (Martinic, 2014, p. 240).

Por fin, en diciembre de 1903 se dio inicio a las labores para abrir el ansiado puerto, financiadas en su totalidad por la SIA. John Dunn, administrador neozelandés de la SIA, contrató a 60 hombres,

todos habituados para el trabajo en la espesura vegetal: hacheros, paleros y carpinteros, y también algunos conocedores del manejo de dinamita, pues su gran tarea habría de ser la de transformar la precaria senda recorrida en una huella de carreta que pusiera en comunicación expedita al puerto de entrada al territorio de Aysén con los lugares de trabajo ganadero que debían instalarse en la zona interior. (Martinic, 2014, p. 247).

Por otra parte, las instalaciones en el valle de Coyhaique, donde se iba a asentar la SIA, debían quedar listas antes del invierno de 1904, pues las ovejas llegarían desde Magallanes en la primavera de ese año.

Martinic (2014) entrega información valiosa sobre la ubicación de estos primeros trabajos «portuarios». El primer centro de servicios se instaló ocho kilómetros al interior de la actual ciudad de Puerto Aysén, en una locación que fue bautizada como «Puerto Dunn», en honor a John Dunn. Sin embargo, al promediar la primera década de funcionamiento de la SIA, se habría tomado la decisión de trasladarlo a la desembocadura del río Aysén, específicamente a un paraje que los lugareños llamaban «Media Agua» (fig. 1). A partir de entonces, el lugar pasaría a ser conocido como «El Puerto» y, finalmente, como «Puerto Aysén». Allí se erigieron los edificios para el núcleo administrativo de la SIA y, con el paso de los años, el sitio llegó «a ser formal y oficialmente reconocido como centro poblado abierto y sede capital del territorio de Aysén y que focalizaría por décadas su desarrollo» (Martinic, 2014, p. 264).



Figura 1. Foto Rabah. Panorama del río y Puerto Aysén, c. 1931. A la derecha de la curva más pronunciada del cauce se observa el puerto y poblado de Puerto Aysén. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique.

Puerto Aysén, ciudad capital

El 28 de enero de 1928, un año después de que el Gobierno creara el Territorio de Aysén, el puerto de la SIA adquirió rango oficial de ciudad⁹. Con la «llegada» del Estado, se comenzaron a invertir ingentes sumas de dinero en la construcción y adecuación del poblado, a fin de dotarlo rápidamente de las condiciones propias de una capital.

Si bien don Luis Marchant no fue el primer intendente del territorio de Aysén¹⁰, fue bajo su gestión que el territorio y el Puerto comenzaron a cobrar

⁹ Existen diversas interpretaciones de la fecha de creación del territorio de Aysén. Para la mayoría de los autores esta corresponde a la de promulgación del decreto respectivo, es decir, el 28 de enero de 1928, sin embargo, su creación se formalizó el 30 de diciembre de 1927, por el Decreto N° 8582 del Ministerio del Interior (Martinic, 2014, p. 424).

¹⁰ En primer intendente de Aysén fue Edmundo Camus, nombrado por D. S. N° 471, con fecha del 26 de enero de 1928. Luego de cuatro meses en el cargo, fue reemplazado por Marchant.

importancia. Poco después de su nombramiento por el Decreto Supremo N° 3153 del 18 de junio de 1928 —y sin siquiera esperar que terminara el invierno, acaso «para probarse anímica y físicamente» (Martinic, 2014, p. 437)—, Marchant se trasladó al territorio para asumir sus funciones. Para entonces, una proclama oficial describía el poblado de la siguiente manera: «puerto fluvial sobre el río [sic] del mismo nombre, su población es de 1.200 habitantes; hay siete casas particulares el resto pertenece a la Compañía Industrial del Aysen [sic]. Tiene dos hoteles [...]» (*Proclama*, 1928). Dado que la Intendencia no contaba aún con dependencia institucional alguna, debió instalar su despacho en uno de estos establecimientos (fig. 2), bajo condiciones sumamente precarias que Marchant refirió en una carta al ministro del Interior:



Figura 2. Poblado de Aysén, 1928. Al fondo, el edificio donde funcionó la Intendencia en los primeros años de la administración de Luis Marchant. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique.



Figura 3. Foto Rabah. Aspecto del sitio donde se ubicaba el hotel que albergó la Intendencia luego de las labores ordenadas por el intendente Marchant, 1929. El lugar se convirtió en escenario de los actos cívicos del poblado de Aysén. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique.

Como está en el conocimiento de V. S. las actuales oficinas de la Intendencia funcionan en los altos de un estrecho hotel; los empleados y sus familias que no han tenido cabida en los dos únicos hoteles, han tenido que distribuirse en malas condiciones en diferentes casas particulares de la localidad. (Marchant, 9 de septiembre de 1928).

Por si eso fuera poco, delante del edificio transitaban a diario decenas de caballos y ganado vacuno, lo que ponía en entredicho incluso la higiene del lugar. Para darle cierta dignidad, el flamante intendente mandó a limpiar el frontis del hotel, reglamentó el «estacionamiento» de caballos y dispuso allí la formación de una explanada donde desarrollar los actos cívicos (fig. 3).

Entretanto comenzaba a instalarse la institucionalidad estatal, en Santiago se hacía propaganda para atraer población y trabaja-

dores al incipiente puerto. El diario capitalino *El Imparcial*, por ejemplo, publicó el 19 de enero de 1929 un reportaje titulado «El Territorio de Aysén. Su importancia en la economía nacional. Vastas proyecciones de la acción gubernativa. Labor realizada y obra futura. Interesantes informaciones», donde subraya la riqueza e inmensidad del territorio, así como la conveniencia de desarrollar un circuito comercial hacia el océano Pacífico en vez del Atlántico:

Es una reserva estupenda, de infinitas riquezas para la economía nacional; es un campo fecundo para el desarrollo de empresas ganaderas y de labores agrícolas, en que millares y millares de brazos encontrarán un rendimiento precioso a su iniciativa y a sus esfuerzos. [...] El Territorio será, a corto plazo, lo que el Presidente de la República se ha propuesto que sea: una región [fragmento ilegible]; que se atriga [sic] hacia el Pacífico las [sic] acción estatista brinda al resto del país; que se construyan caminos y se habiliten puertos; que se atraiga hacia el Pasífico [sic] las actividades comerciales de millares de nuestros compatriotas, que sólo miraban hacia los mercados argentinos, porque no tenían vías de acceso a nuestros puertos para traer sus productos y adquirir lo que necesitan [...]. (*El Territorio de Aysén*, 19 de enero de 1929).

Avanzando hacia 1930, vemos cómo Puerto Aysén va acrecentando su estructura urbana e institucional. Así lo expresa el intendente Marchant claramente en el siguiente oficio del 21 de enero de 1930:

La población de Puerto Aysén continúa adelantando en sus construcciones al extremo de haberse completado la entrega de los sitios que la forman y se ha tenido que habilitar nuevos terrenos para su ampliación.

[...] Según informe enviado por el Arquitecto en el transcurso de año se han movilizado once trabajos, o sea, casas para el infrascrito, médico sanitario, secretario y contador de la Intendencia; Cuartel de Carabineros (Comisaría y Sección Caballada); Escuelas Públicas (de hombres y de niñas); Intendencia definitiva y reparaciones en el edificio que actualmente ocupa la Intendencia.

Aparte de estas obras se encuentran en construcción a cargo de un contratista especial el edificio para la Radioestación que en breve estará terminado.

Asimismo, luego se iniciará la construcción del Hospital que tanta falta hace para los servicios de Beneficencia. (Martinic, 2014, p. 462).

Las fuentes consultadas¹¹ nos permiten afirmar que el desarrollo del puerto se debió, en buena medida, a la incesante y oportuna labor del intendente Marchant: además de las obras antes mencionadas, durante su administración

¹¹ En el Archivo Municipalidad de Coyhaique revisamos correspondencia de don Luis Marchant a diversos organismos de la administración estatal del período comprendido entre 1928 y 1946, además de memorandos y oficios de la Intendencia.

se construyó la cárcel, se instaló alumbrado público y se puso en funcionamiento la aduana –iniciativas que difícilmente hubieran llegado a concretarse con posterioridad a los años de bonanza–.

Pronto, el antiguo poblado de Media Agua se convirtió en el centro de distribución de toda la actividad ganadera, forestal y comercial de la región. Si bien la crianza de lanares ocupaba indisputablemente el primer lugar en la economía de Aysén –posición que mantendría durante la mayor parte del siglo XX–, otros rubros también comenzaban a experimentar un pujante desarrollo. La agricultura, por ejemplo, era objeto en esta época de los mejores halagos: «Las hortalizas dan muy buen resultado en casi todas las regiones de esta provincia. En Puerto Aysén se han visto huertas capaces de superar a las mejores cultivadas del centro del país» (testimonio reproducido en Martinic, 2014, p. 520). Martinic (2014) confirma que entre los años 1936 y 1955 la producción agrícola en la región se había quintuplicado¹².

La actividad forestal tampoco se quedaba atrás. Para 1930 se habían instalado en Puerto Aysén dos aserraderos que operaban en forma regular (Martinic, 2014, p. 523), a diferencia del de la villa de Baquedano, que funcionaba ocasionalmente para auxiliar a la población. En 1937 se registraban catorce aserraderos activos, de cuya producción la mitad se exportaba a Argentina, mientras que el resto se destinaba al abastecimiento regional (Martinic, 2014, p. 524).

En relación a la industria, Martinic (2014) consigna que

[en] 1955 [se] registró la actividad de 7 plantas elaboradoras de queso (1 en Puerto Aysén y 6 en Coyhaique), 25 de mantequilla (7 en Puerto Aysén y 18 en Coyhaique) y 7 molinos harineros (2 en Puerto Aysén y 5 en Coyhaique). Aunque no se poseen otros antecedentes sobre estas industrias es posible que se tratara de establecimientos más bien medianos o pequeños, pero que no por ello carecían de significación laboral y económica en el todo regional. (p. 530)

A lo largo de la década de 1930, el movimiento en el puerto se intensificó extraordinariamente, a la par con el desarrollo de las actividades productivas. Los registros relativos al transporte de ganado son elocuentes: si en 1930 se embarcaron 5505 lanares con destino al centro y sur del país, en 1936 la cifra creció a 75 592 (Martinic, 2014, p. 512).

Entre 1930 y 1932 el servicio marítimo estaba a cargo de dos compañías: la propia SIA, que operaba con los vapores Coyhaique (fig. 4) e Inca, y Alonso

¹² Según el autor, los principales cultivos eran trigo blanco y candeal, centeno, cebada y papa (Martinic, 2014, pp. 520-521).

y Cía., de Puerto Montt, con los buques Mercedes, Santa Elena y Colo Colo. A fines de esa década apareció un tercer operador, Ferronave (fig. 5), perteneciente a Ferrocarriles del Estado, cuyo objetivo era comunicar Aysén, adonde no llegaba la línea férrea, con el resto de la red (Appel, 2017)¹³.

Martinic (2014) aporta datos que permiten dimensionar el creciente dinamismo del puerto entrada ya la década de 1940:

En 1944, el movimiento de cabotaje estuvo conformado por la internación de 5.902 toneladas de abastecimientos diversos, con un valor de \$ 35.015.616; y por la salida de 9.279 toneladas de productos regionales (animales en pie, lana —el ítem más importante—, cueros y otros), con un valor de \$ 38.740.277. Desde

Argentina se internaron entonces 243 toneladas de productos varios, por valor de \$ 113.686.000 (equivalencia de 6 peniques), 84.808 ovejas y 545 vacunos; en tanto que se exportaron a ese país 26.904 piezas de madera aserrada, con valor desconocido. (p. 531)

Para 1945, en tanto, calcula que recalaron en el puerto unos doscientos barcos, transportando una carga total aproximada de 61 000 toneladas y a alrededor de 8720 pasajeros (Martinic, 2014).

Este sostenido aumento en el flujo de mercancías y personas determinó que el 5 de septiembre de 1946 se aprobara la Ley N° 8554, que elevó a Puerto Aysén a la categoría de puerto mayor y creó la Aduana de Fronteras Terrestres



Figura 4. El vapor Coyhaique, una de las embarcaciones que poseía la Sociedad Industrial de Aysén a principios de la década de 1930, y que comunicaba a Puerto Aysén con Puerto Montt. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique.



Figura 5. Instalaciones del servicio marítimo Ferronave —operador dependiente de Ferrocarriles del Estado— en Puerto Aysén, s. f. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique.

¹³ Mayor información sobre estos vapores se puede encontrar en el Registro de Naves Mayores del Archivo Histórico de la Armada, ubicado en Valparaíso. Pese a las gestiones realizadas con el capitán de navío Osvaldo Castro Escobar, quien gentilmente nos indicó cómo acceder a dicho registro, por el momento no fue posible consultarlo.

de Coyhaique, en el límite con la vecina República Argentina –medida que liberó al territorio de su dependencia de Puerto Montt para la gestión de trámites aduaneros–. «Dicha Aduana tendrá por jurisdicción toda la faja limítrofe entre Aysén y Argentina», anuncia una nota de prensa de la época, que asigna a la medida «una gran importancia» (Archivo Municipalidad de Aysén).

Para el bienio 1948-1949, las cifras siguieron subiendo: el ingreso de mercancías ascendió a 17 000 toneladas, con un valor estimado de \$141 000 000, y la salida, a 18 000 toneladas, con un valor estimado de \$190 000 000. Semejantes números dan cuenta del bullente panorama que debió ofrecer Puerto Aysén a mediados del siglo XX, caracterizado por el incesante tránsito de los vapores, las bodegas atiborradas de mercancías, el ruido de la maquinaria de carga y el afán de los funcionarios en las oficinas –eso sin contar el constante ir y venir de las caravanas con ganado vacuno y lanar procedentes de las instalaciones de la SIA en el valle de Coyhaique, y de aquellas que transportaban yerba mate, harina y aceite (equivalentes a 173 toneladas) desde Argentina–.

En resumen, señala Martinic (2014),

la actividad productiva regional, siendo todavía modesta en términos comparativos con la de otras provincias chilenas, asumía proporciones interesantes al finalizar el treinteno 1928-1958, expresiva a su vez del creciente desarrollo que, con altibajos, venía señalándose a contar de 1930. La inexistencia de cuentas regionales en el país para la época, impide conocer con certidumbre la composición de la producción económica de Aysén, pero está claro que los productos agropecuarios (ganadería en especial) conformaban el fundamento estructural de la economía regional, seguidos por los componentes minero¹⁴, mercantil y forestal. (p. 532)

Algunos aspectos sociales¹⁵

Como lo mencionamos más arriba, Puerto Aysén constaba originalmente de solo seis casas particulares; el resto de las instalaciones correspondía a la SIA.

¹⁴ Consistente principalmente en la extracción de plomo y plata en puntos ubicados a orillas del lago General Carrera. Para mayor detalle, ver Martinic (2014), pp. 526-528.

¹⁵ Las fuentes en relación a esta materia son sumamente escasas. Intentamos acceder a las actas municipales de Puerto Aysén, las cuales –de acuerdo con lo informado por la oficina de Patrimonio de dicha alcaldía, a la que agradecemos su ayuda– se encontraban disponibles, sin embargo la autoridad comunal nunca respondió a nuestras solicitudes. De la misma manera, a través del oficio N° 1103, la Intendencia regional señaló no poder brindarnos acceso a documentación del período 1930-1960, por no «encontrar nada referido al lapso de vuestra solicitud». Agregó que, considerando los «varios incendios e inundaciones en la intendencia original de Puerto Aysén como la de Coyhaique», es probable que los archivos se hayan destruido. Por último, Mauricio Osorio, estudioso de la historia

Una de las primeras cosas que el intendente Marchant pidió con urgencia al Gobierno central en 1928 fue la creación de un hospital «a lo menos con diez camas» (Marchant, 9 de septiembre de 1928, p. 21). También solicitó la creación de una oficina del Registro Civil en la localidad, tal como existía en Coyhaique y en Lago Buenos Aires.

Otra de las preocupaciones principales de Marchant al momento de asumir sus funciones fue la educación. Hasta entonces, la cercanía con los espacios fronterizos argentinos había motivado a muchas familias chilenas a migrar a la vecina república; otras, en tanto, enviaban diariamente a sus hijos a estudiar en escuelas trasandinas, para lo cual debían recorrer «tres o más leguas a caballo llevando su almuerzo para aprovechar las clases de todo el día», según el maestro aysenino Manuel Vidal (s. f.). «Todo esto», concluye, «es inconcebible, pero desgraciadamente cierto». Para que dichas familias pudiesen educar a sus hijos e hijas en Chile —y no en Argentina—, instalar escuelas y liceos en la zona era indispensable.

De acuerdo con una carta remitida por el intendente al ministro del Interior en 1928, la enseñanza —que hasta entonces se impartía «en una estrecha pieza» (Marchant, 9 de septiembre de 1928)— se organizó en dos escuelas, una de hombres y otra de mujeres. Sobre este punto, es muy interesante destacar el énfasis que se le da a la educación chilena en la zona, incluso se habla de «chilenizar el ambiente» (Vidal, s. f.). La iniciativa parece haber fructificado, pues, en mayo de 1930, Marchant le escribía al presidente Carlos Ibáñez del Campo para contarle la buena nueva de que numerosas familias chilenas que habían estado viviendo en Argentina iban regresando paulatinamente.

Durante esa década, el Puerto albergó la visita de varios dignatarios públicos, quedando así de manifiesto su creciente notoriedad. Hacia 1930 llegó hasta la ciudad el embajador de Estados Unidos, quien poco después envió una nota de agradecimiento al «Honorable Señor don Luis Marchant» por el «recibimiento de que fue objeto en Aisén» (Smith, 14 de marzo de 1930). Cuatro años más tarde, viajó hasta allá el obispo de San Carlos de Ancud, Ramón Munita Eyzaguirre, quien, tras ser recibido por «la banda de carabineros que espera y despide siempre a los pasajeros en el muelle» (fig. 6), pudo constatar la existencia de «varios edificios fiscales» (fig. 7). Según su informe, la población ascendía entonces a los «3000 habitantes» (*En viaje al Aysén*, 30 de junio de 1934).

aysenina con una destacada trayectoria en investigación y publicación de libros, nos comentó que los archivos de la SIA se «extraviaron» en la Bolsa de Santiago.

Embankamiento del río Aysén y ocaso del puerto

Sin duda, el auge de la actividad económica y la vida social ayseninas estuvo directamente relacionado con el desarrollo del puerto local. Sin embargo, en la década de los cuarenta comenzaron a alzarse voces que alertaban del progresivo embancamiento del río, fenómeno que, en un futuro no muy lejano, podría terminar impidiendo por completo la navegación. En abril de 1945, por ejemplo, un remitente desconocido informaba al intendente Marchant de lo siguiente:

Los sedimentos y troncos que el río arrastra en sus continuas crecidas han ido produciendo en forma sistemática su embancamiento a tal extremo que a los vapores de la Ferronave no les es posible el arribo al Puerto sino con las altas mareas. Esta situación las ha representado la Empresa a las esferas gubernativas y también la Intendencia, la que

por radiograma N° 14 del 13 de enero último, solicitó la venida de la Draga «Chipana» para que efectuara los trabajos de limpieza del río. Esta petición fue contestada favorablemente por el Ministerio del ramo, pero hasta la fecha la Draga no arriba a esta zona. (*Memorándum*, 5 de abril de 1945).



Figura 6. Foto Mora. Muelle fluvial de Puerto Aysén, donde recalaban los vapores de transporte de carga y pasajeros, s. f. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique.



Figura 7. Foto Mora. Plaza de Puerto Aysén, s. f.

En octubre de 1946 era Luis Vío Valdivieso (11 de octubre de 1946), abogado que se desempeñaría como encargado de la Aduana en Puerto Aysén, quien expresaba su preocupación por este tema al intendente:

Tanto la Dirección del Litoral como la Superintendencia de Aduanas se encuentran muy preocupadas de la creación del Puerto de Chacabuco, que estimo la mejor y más feliz solución de los problemas de embarque y demás de la Provincia toda, y con esta habilitación de un puerto de mar, Aysén resuelve

definitivamente su problema portuario, de alta importancia, y estamos concordes en estimar a Chacabuco como Corral, y Pto. Aysén, como el puerto fluvial de Valdivia. Este corte definitivo que ha nacido dado el siempre crecimiento embancamiento [sic], del río Aysén y que lo incrementó el estrangulamiento total de la península, estimo que vendrá a beneficiar a la postre a la población misma de Aysén, que sabrá a qué atenerse en lo que respecta a construcciones en el radio urbano de Puerto Aysén, hoy presa de confusión y de indecisión. (Vío, 11 de octubre de 1946)

Dos años más tarde, la revista *Vea* advertía del eventual colapso del puerto fluvial, como resultado de la crecida del río (Bustos, 18 de agosto de 1948). Si bien el movimiento marítimo siguió progresando, el proceso de embancamiento –consecuencia directa de la erosión provocada por la pérdida de la cobertura vegetal arbórea, derivada a su vez de los extensos y prolongados incendios forestales en la zona (Martinic, 2014)– empezó a dificultar cada vez más el paso de naves de mayor envergadura.

Finalmente, el río terminó de cegarse por completo en la década del sesenta, hecho que mermó definitivamente la actividad del puerto. Esta situación impulsó a las autoridades a reconsiderar un antiguo proyecto: habilitar la bahía de Chacabuco como puerto marítimo.

Algunos hallazgos y consideraciones finales

Relata Mateo Martinic (2014) que en 1906 arribó a las instalaciones de la SIA el explorador y naturalista Skottsberg, quien declaró sentirse «como si hubiese llegado a una pequeña Inglaterra, por la decoración, estilo de las construcciones y la forma de ser agasajado con atenciones impensadas en estas lejanías» (pp. 15-16). Quedémonos con las expresiones «pequeña Inglaterra» y «lejanía», que retomaremos dentro de poco.

Dentro de las donaciones que ha recibido el joven Museo Regional de Aysén, encontramos dos platos de loza con el sello de la SIA por el anverso y el de origen –un unicornio con la inscripción «Hughes/Longport. Made in England»– al reverso (fig. 8). Las piezas –a las que se suma la tapa de una sopera– fueron fabricadas en el corazón de la industria de la loza en Inglaterra. Con la colaboración de la arqueóloga Carolina Lema, especialista en loza histórica, pudimos determinar que debieron ser manufacturadas entre 1935 y 1957, período en que la marca usó el sello del unicornio, asociado a la fábrica The Unicorn Pottery. La experta señala lo siguiente:

El unicornio, que se estaba convirtiendo en el logo de la marca, es una referencia al sello real de aprobación. [...] El uso del sello es en cierta forma, un reconocimiento de la calidad del producto y representa su uso en el momento de auge de la empresa, que parece haber durado mientras la misma respondía al sello del padre (antes de estar registrada «& Sons»).

El unicornio (es un unicornio de plata junto al león de oro que representa a Inglaterra) en el sello de armas representa a Escocia, tal vez tenga que ver con el origen de los Hughes, aunque el apellido es galés de origen. [...] es una loza hecha a pedido, pero económica. [...] Es muy similar a lo que se conoce como «vajilla hotelera». (Carolina Lema, 10 de julio de 2018, com. pers.)

El inventario de las donaciones entregado por la Municipalidad de Coyhaique confirma que la loza pertenecía al vapor Coyhaique, por lo tanto se trataba efectivamente de loza hotelera, parte del mobiliario de a bordo de este servicio. A partir de estos sencillos objetos, podemos dimensionar el alcance internacional que tuvo la SIA, así como el capital, recursos y estilo de vida que se desarrollaron en estas «lejanías».

Decíamos más arriba que el territorio de Aysén ha sido mirado, generalmente, con un sesgo de «tierra de nadie», una frontera interior, un espacio de explotación capitalista, pese a haber sido y ser en la actualidad una tierra con un potencial económico y una riqueza cultural enormes —representada esta última por sus habitantes, quienes construyen y modelan el territorio—. Martinic (2014) resume su situación histórica de la siguiente forma:



Figura 8. Plato de loza fabricado en Inglaterra, c. 1935-1957. La pieza perteneció al vapor Coyhaique de la SIA. En el anverso (izq.) se observa el logo de la compañía y al reverso (der.), la marca «Hughes/Longport» y el sello de la fábrica The Unicorn Pottery. Museo Regional de Aysén, Colección Ilustre Municipalidad de Coyhaique. Fotografía de Darío Tapia.

En verdad, la Patagonia, salvo excepciones rarísimas, no había importado mayormente [...], y como percepción de territorio vitalmente importante para Chile fue algo que cobró vigencia a contar de la mitad del siglo XX. La excepción calificada desde el punto de vista de una visión de Estado sólo se tuvo con el gobierno del Presidente Ibáñez y duró lo que su permanencia en el cargo. Después de su renuncia las cosas volvieron al antiguo cauce de la ausencia de interés. (p. 281)

Referencias

- Appel, C. (2017). La empresa marítima Ferronave. *Aysenología*, (3), 70-76. Disponible en <https://www.aysenologia.cl/3>
- Bustos, V. (18 de agosto de 1948). El puerto fluvial de Aysén puede ser arrasado por las aguas del río. *Vea*.
- Cid, G. (2012). La nación bajo examen: La historiografía sobre el nacionalismo y la identidad nacional en el siglo XIX chileno. *Polis*, 11(32). Recuperado de <http://polis.revues.org/6603>
- En viaje al Aysen*. (30 de junio de 1934). Archivo Municipalidad de Coyhaique.
- Gellner, E. (2001). *Naciones y nacionalismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Góngora, M. (1981). *Ensayo sobre la noción de Estado en Chile*. Santiago: La Ciudad.
- Ivanoff, D. (1996). *La guerra de Chile Chico o los sucesos del lago Buenos Aires*. Santiago: LOM Ediciones.
- Koselleck, R. (2001). *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*. Barcelona: Paidós.
- Marchant, L. (9 de septiembre de 1928). *[Carta al ministro del Interior]*. Archivo de la Municipalidad de Coyhaique.
- Marchant, L. (9 de mayo de 1930). *[Carta a Carlos Ibáñez del Campo]*. Archivo de la Municipalidad de Coyhaique.
- Martinic, M. (2014). *De la Trapananda al Aysén*. Santiago: Ediciones Fundación Río Baker.
- Memorándum*. (5 de abril de 1945). Archivo de la Municipalidad de Coyhaique.
- Núñez, A., Aliste, E., Bello, Á. y Osorio, M. (2017). *Imaginario geográfico, prácticas y discursos de frontera. Aysén-Patagonia desde el texto de la nación*. Santiago: LOM Ediciones.
- Oieni, V. (2005). Notas para una historia conceptual de los discursos políticos. Los aportes de la historia conceptual, la genealogía de Foucault

- y el análisis crítico del discurso a una nueva historia política. *Anales Nueva Época*, (7-8), 27-61. Disponible en https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/3276/1/anales_7-8_oieni.pdf
- Osorio, M. (2014). *Antiguas historias del valle Simpson. Región de Aysén*. Coyhaique: Ediciones Ñire Negro.
- Pinto, J. (2003). *La formación del Estado y la nación, y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: Dibam.
- Pinto, J. (2011). Ganadería y empresarios ganaderos de la Araucanía, 1900-1960. *Historia* 2(4), 369-400. Disponible en <http://revistahistoria.uc.cl/index.php/rhis/article/view/95/89>
- Pomar, J. (1923). *La concesión del Aysén y el valle Simpson (notas y recuerdos de un viaje de inspección en mayo y junio de 1920)*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Proclama a los pobladores del Territorio del Aysén*. (1928). Archivo de la Municipalidad de Coyhaique.
- Salazar, G. (2007). *Construcción de Estado en Chile. 1800-1837. Democracia de los «pueblos». Militarismo ciudadano. Golpismo oligárquico*. Santiago: Editorial Sudamericana.
- Salazar, G. (2009). *Mercaderes, empresarios y capitalistas. Chile siglo XIX*. Santiago: Sudamericana.
- Salazar, G. y Pinto, J. (1999). *Historia contemporánea de Chile, vol. I. Estado, legitimidad, ciudadanía*. Santiago: LOM Ediciones.
- Smith Culbertson, William. (14 de marzo de 1930). [Sin título]. Archivo Municipalidad de Coyhaique
- El Territorio de Aysén. Su importancia en la economía nacional. Vastas proyecciones de la acción gubernativa. Labor realizada y obra futura. Interesantes informaciones. El Imparcial*. (19 de enero de 1929). Archivo de la Municipalidad de Coyhaique.
- Vidal, M. (s. f.). *El problema educacional del territorio de Aysén*. Archivo de la Municipalidad de Coyhaique.
- Vío, L. (11 de octubre de 1946). [Carta a Luis Marchant]. Archivo Municipal de Coyhaique.