

La construcción del camino al mar reavivó el sueño de tener un puerto para Osorno: Bahía Mansa

En 1949 se inició la aventura para alcanzar el litoral, con lo cual también se edificó un muelle de 200 metros para recibir carga de motonaves de hasta 3.000 toneladas. El 2 de septiembre de 1959 se inauguró el puerto con la recalada del navío "Carmen", que cargó cerca de 100 toneladas de mercaderías hacia puertos del norte del país.

Crónica El Austral
cronica@australosorno.cl

La primera relación escrita que se tiene del lugar donde hoy está la localidad de Bahía Mansa se remonta a 1849. En efecto, ese año el regidor y alcalde de Osorno, Nicolás Burgos encargó a Guillermo Frick Eltze, primer inmigrante alemán, comisionado por el gobierno de Chile para medir y dimensionar los territorios de la inexplorada Cordillera de la Costa, un informe sobre los puertos del litoral osornino.

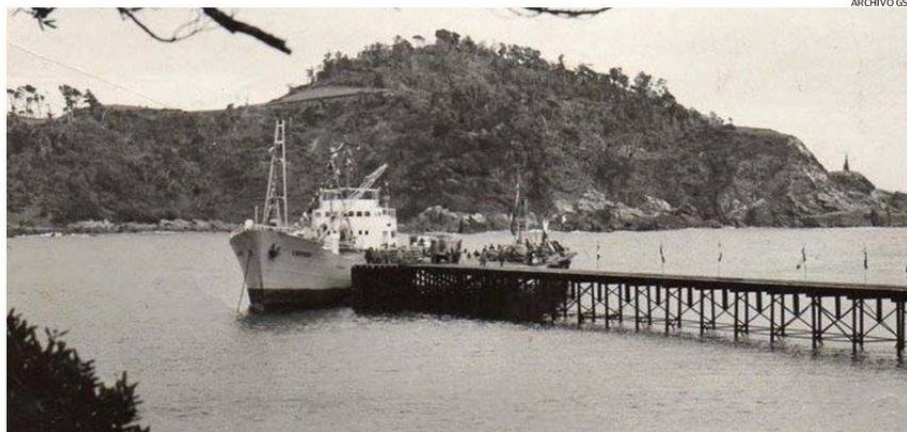
Frick, después de examinarlos, fue lapidario en su informe: "...no merecen el nombre de puertos, no siendo más que unos mariscaderos de indios y criollos desde mucho tiempo conocidos, con terrenos adyacentes disputados por dos parcialidades de indígenas". Vidal Gormaz, marino chileno, informó en 1869 sobre el comercio de alerce que se realizaba en aquel sector del litoral.

EL CAMINO AL MAR

Por años la idea de un puerto para Osorno quedó olvidada, hasta que en 1949 un grupo de ciudadanos liderados por el empresario, agricultor y alcalde Carlos Follert, creó el Comité Pro Camino al Mar, esfuerzo ciudadano que aportó fondos y realizó gestiones con el Gobierno para concretar lo que parecía imposible: construir una vía en medio del espeso monte de la cordillera hasta las playas de Pucatrihue, Bahía Mansa y Maicolpué.

Una especie de empresa constructora sin máquinas, pero con mucha voluntad y tesón, conectó la ciudad con el mar, lo que vio resultados hacia 1955. El camino se abrió a fuerza de voluntad, pala, picota y carretillas de mano.

Guillermo Tuchia, dueño



EN LA FOTO SE VE EL MUELLE QUE TENÍA UNA LONGITUD CERCANA A 200 METROS Y UN ANCHO ADECUADO PARA CAMIONES DE HASTA 10 TONELADAS.

de la desaparecida Empresa de Transportes Maicolpué y pionero en el traslado de pasajeros hacia la costa osornina, recordó en una entrevista con este diario en 2001 parte de la hazaña que significó llegar al litoral de Osorno.

"En 1949 se lograría un paso gigantesco en la aventura de llegar al mar: Hugo Dimter, juez del distrito, sugirió la idea de hacer un camino hasta la costa. Yo me largué a reír cuando escuché eso por primera vez. Yo miraba un monte tan cerrado, que pensé que hasta el león tendría miedo de meterse por ahí. Pero la idea tomó cuerpo y se formó el Comité Pro Camino al Mar", apuntó Guillermo Tuchia en 2001.

En aquel entonces existía una erogación del Gobierno conocida como 2x1, que significaba que si los empresarios o la gente interesada en algún proyecto ponía una parte del costo total, las otras 2 iban por cuenta del Estado.

"El Comité se puso con un millón de pesos, de los antiguos. Así se comenzó a construir el camino, a pura pala, picota y carreta. Avanzaban las obras un par de metros y noso-

tros avanzábamos ese par de metros con nuestras máquinas. Incluso, había una parte donde debíamos bajar del bus, abrir una tranca, pasar, cerrar la tranca y seguir camino", señaló Tuchia.

En 1952 se llegó al control de Carabineros del Cruce Pucatrihue (al lado del río Contaco). El '54 se inauguró el puente Ingeniero Manríquez y con ello las micros de Tuchia pudieron llegar hasta la pampa El Manzano, poco antes de las dunas.

Tras la inauguración oficial del balneario de Pucatrihue, en 1955, las micros arribaron a Bahía Mansa, donde ya se estaba construyendo el puerto.

MUELLE DE 200 METROS

El ingeniero Carlos Stehr se abocó a la construcción de un magnífico muelle de 200 metros en Bahía Mansa para recibir carga de motonaves de hasta 3.000 toneladas de registro, lo que incorporaría a la provincia al cabotaje nacional.

Bahía Mansa fue declarado puerto menor por decreto número 1780 de la Superintendencia de Aduanas de Valparaíso. Fue firmado por el superintendente Mario Saldaes Pérez

de Arce, que autorizó oficialmente el cabotaje nacional exclusivamente para naves que operaban en nuestro litoral y de propiedad de armadores chilenos. Quedó sometido para todos estos efectos a la potestad de la Aduana de Valdivia.

Así las cosas, la ruta al mar y el nuevo puerto abrían a la zona las puertas de la prosperidad, con insospechables alcances.

El 2 de septiembre de 1959 se inauguró el puerto con la recalada de la motonave "Carmen", de la firma naviera Martínez, Pereira & Cía. de Valparaíso, que cargó cerca de 100 toneladas de mercaderías hacia puertos del norte del país y descargó 5.000 sacos de cemento para la constructora Max Freund y Cía., y 77 toneladas de mercaderías diversas a distintos consignatarios.

A partir de ese día se formó la Cooperativa de Transportes Osorno, cuyo gerente Walter Mayer manejó con dedicación, orden y entusiasmo los fletes y embarques. En el nuevo puerto operaron firmas navieras como Valck & Monkton Servimar Ltda; y Da'Forno, y llegaron regularmente las motonaves de tonelaje medio como "Fina";

"María Verónica"; "Isabella"; "Antonia"; "María Elizabeth"; "Antofagasta"; "Carmen" y "Tarapacá". Este último navío fue sorprendido el 26 de julio de 1961 por una fuerte marejada que produjo su hundimiento en la punta sur de entrada a la bahía. Los tripulantes se salvaron ilesos y alcanzaron a nadar la orilla; la mayor dificultad, aparte del naufragio, la tuvieron para su penoso traslado a Osorno, según declaró el segundo piloto de la nave, Leonardo Eliz.

El pequeño puerto contaba a comienzos de 1960 con servicio de correo marítimo, aduana y retén policial e incluso con plano regulador, un estudio hidrográfico, mareógrafo y sus correspondientes faros de señalización. Comenzó a formarse un naciente núcleo urbano en torno a la actividad portuaria, servicios y los estibadores que derivó en pesca artesanal, al decaer el cabotaje nacional desde 1964 en adelante.

Llegaba carga de cemento, sal, abono, guano rojo y diversas mercaderías procedentes de Iquique, Antofagasta y puertos intermedios; y gas desde Magallanes. Desde acá car-

gaban harina, quesos, leche en polvo, mantequilla, madera, afrecho, afrechillo, durmientes y despacho de correos.

Sólo en los primeros 6 meses de incesante actividad movilizó 3.000 toneladas de carga. También recalcaron los buques de la armada nacional como los patrulleros zona naval "Lientur", "Lautaro", "Piloto Parado", "Yelcho" y "Leucotón".

SISMO Y NAUFRAGIO

El práctico muelle de Bahía Mansa, que entró en servicio a principios de 1958, sufrió severos daños con el terremoto y maremoto del año 1960, aunque fue rápidamente restablecido en 1961.

Fue un día aciago, con número cabalístico incluido, un arcano fatídico ese 13 de julio de 1962. Casi al cumplirse un año del anterior naufragio se presentó una imprevista y sorpresiva marejada que obligó a la "Gloria I" a abandonar el muelle y permanecer a la gira en mar abierto para capear el temporal. Pero no logró su objetivo y tras una desafortunada mala maniobra del piloto, la fuerza del mar lanzó al buque sobre las rocas, haciéndolo zozobrar. Los 18 hombres que componían la tripulación se salvaron, saltaron a tierra y se aferraron a las rocas.

Se inició un largo sumario por las causas dudosas y poco claras del naufragio, pero tras meses de investigación no hubo elementos concluyentes. La firma armadora recibió el correspondiente seguro por la pérdida total de la nave.

Lo que fue un buen puerto para Osorno, hoy es una caleta de pescadores artesanales, con un muelle afín para esos efectos, convertida en una zona turística rodeada de casas de veraneo, alojamientos y recreación, todo conectado con la capital provincial por la ruta al mar U-400.

CS