

# EL PUERTO Y

El barrio de mayor actividad era el puerto y calle Blanco. En el sector portuario se organizaba todo el movimiento, más precisamente en el muelle, cuya estructura de fierro se extendía por unos 100 metros mar adentro en lo que hoy es el costado sur del molo de atraque. Junto con La Playa y la Estación de ferrocarriles, concentraba todo el ajetreo de la ciudad cuando la vía marítima era el único medio de contacto con el resto del país. Hacia 1934 recalaban los vapores de las compañías "Menéndez Behety", "Braun y Blanchard", "Torres Boor", "Haverbeck", "Tirer y Landgren", "Cía. Naviera y Comercial de Chiloé", "Interoceánica", etc. y los vapores que en los años 40 unían regularmente Castro con Aysen y Magallanes, como el "Alondra", "Vila del Mar", "Chacao", "Tenglo", "Pu-

yehue", "Villarrica", "Lemuy", "Taitao", "Trinidad", todos pertenecientes a la "Ferreonavé" y que daban vida y colorido a la actividad portuaria haciendo de Castro uno de los puertos de mayor tráfico en todo el litoral con 443 recaladas en 1934; cifra que había aumentado levemente en los años cuarenta.

El puerto era el corazón de la ciudad y tenía un peculiar y pintoresco modo de operar que tantos recuerdos ha dejado. La carga y descarga se hacía por medio de "chatas", pesadas embarcaciones, en realidad bodegas flotantes sin autonomía. Los vapores usaban sus "plumas" o "lingas" para sacar de las "chatas" los sacos de papas destinadas a Magallanes o para cargarlas con las bolsas de la correspondencia, pero sobre todo,

## 1935



Los vapores eran inseparables de los trenes. Por eso frente al puerto estaba la Estación de Ferrocarriles. Era una construcción alargada, de un piso, pintada de amarillo y centro de gran actividad a la llegada y salida del tren a Ancud. Los domingos se congregaban allí los paseantes y los que iban a despedir o a esperar a los viajeros, sobre todo en verano. Junto a la casa-estación, y hacia la esquina de calle Ramírez, estaba la sala de máquinas. De allí salían diversas líneas que hacían posible las maniobras de los trenes y de la góndola-carril que

se deslizaban por un riel de trocha angosta de 60 centímetros. El tren comenzó funcionando con leña, pero desde 1949 lo hacía con carbón. Desde 1912, fecha de la inauguración del Ferrocarril de Chiloé, hasta 1960 en que fue suprimido, el convoy de Castro a Ancud pasó su pintoresca vida entre bromas a propósito de su lentitud y fue objeto de los mejores chistes criollos. Pero otra cosa habría sido si se hubiera concretado el ensanche de la trocha a un metro como se hablaba por 1948.

# LA ESTACION

con sacos de harina, cajones de frutas y demás productos que monopolizaba don Ruperto Triviño. Las mercancías eran almacenadas en las **barracas**, levantadas sobre pilotes en el costado norte del puerto o inmediatamente distribuidas por la ciudad por medio de carretas. Los pasajeros embarcaban o desembarcaban equilibrándose apiñados en los botes **fleteros** que colmaban el muelle disputándose los viajeros.

El viejo muelle quedó moribundo al ser impactado por el vapor "Tenglo" a mediados de la década del 40, y desde entonces reducido a la mitad de su extensión. Con su agonía comenzó a irse, también, una interesante etapa de la historia marítima de Castro.



1939

## 1945



Entre la Estación y el muelle y en medio de un inmenso barrizal se veían las carretas estacionadas en largas hileras esperando su turno para cargar la mercadería que llegaba en los vapores y en los trenes o para sacarla de las **barracas** y distribuir por los negocios de la ciudad los sacos de azúcar, afrechillo, yerba mate, chancaca, etc. cuyos precios de venta eran regulados por el "comisariato", y lo que era más corriente: sacos de guano provenientes del norte del país para fertilizar las

cansadas tierras de "pan llevar" de los alrededores, cuando no resultaban las jibias ni las lamillas. Todo el sector mostraba un movimiento permanente de vapores, trenes y carretas, de ferroviarios y marítimos.