"Quizá la más grande lección de la historia es que nadie aprendió las lecciones de la historia".

(Aldous Huxley)

PRÓLOGO

Se cuenta que, hace muchísimos años, todas las tierras emergidas del gran océano formaban un caos, deambulando sobre las aguas hasta que lograron unirse, así como se forma una familia, llamándose Pangea, del griego "Pan", todo y "Gea", tierra (toda la tierra unida), denominación utilizada por primera vez por el alemán Alfred Wegener (1912). Este fenómeno, como sucede con todas las familias, fue consolidándose poco a poco formando un supercontinente, ubicándose en un espacio precioso y muy bello, alrededor del ecuador de la tierra, con un clima muy favorable para el inicio de la vida. Este proceso, la ciencia lo ubica dentro de la línea del tiempo entre la Era Paleozoica y Mesozoica, es decir, hacia trescientos millones de años.

En este gran continente, rodeado de océanos y surcado de grandes ríos y lagos, abundaba el agua, indispensable para el crecimiento de las plantas; es así que brotó una maravillosa flora, ésta atrajo a los animales que entonces habitaban en el océano. Así la tierra se pobló de fauna que se nutría de las plantas, moviéndose libremente por todo el territorio terrestre, concurriendo a colonizar las tierras, esparciendo semillas por todas partes, haciendo que cada especie se desarrollara y multiplicara en tantas otras, existiendo gran equilibrio y armonía entre ellas. Sin embargo, algunos animales, apropiándose de un territorio determinado no veían con buenos ojos la llegada de intrusos y, al no querer compartir sus alimentos, se transformaron en carnívoros muy temibles por los herbívoros.

La ciencia estima que la presencia de la familia Pangea perduró durante cien millones de años. En ese tiempo sucedieron grandes cambios, particularmente para los animales; muchos crecieron de gran tamaño. Entre ellos hubo grupos que se mantuvieron herbívoros y otros, como se ha mencionado, se transformaron en carnívoros.

Al cabo del millón de años la familia Pangea del supercontinente, como sucede en todas las familias, decidió dividirse primeramente en dos partes: en una primera instancia la ciencia ubica esta división a finales del Triásico y comienzo del Jurásico hacia doscientos millones de años. Una parte, entonces, se desplazó hacia el norte llamada Laurasia y otra parte hacia el sur llamada Gondwana. Posteriormente hubo más divisiones moviéndose cada una de las partes, con rumbos hacia el este y otros al oeste, formándose los actuales continentes, fenómeno que la ciencia sigue monitoreando.

Nuestro territorio de la Patagonia y Tierra del Fuego fue parte de esos desplazamientos con dirección hacia el sur, al formar parte del gran continente Gondwana y luego participó de la segunda división, desplazándose hacia el oeste al formar parte del continente americano, y tomando la actual posición de la América Austral, la tierra más al sur de este continente.

De la primera separación hasta la actualidad, la ciencia ha calculado alrededor de doscientos millones de años en que la Patagonia y Tierra del Fuego han pasado de un clima tropical, con una vegetación exuberante, a un ambiente templado frío, bajando la temperatura de acuerdo a las latitudes. Magallanes ostenta precisamente un clima estepario frío con lluvias que disminuyen de oeste a este, teniendo Punta Arenas, ubicada en el meridiano 53º sur, un promedio anual de precipitaciones de alrededor de 500 milímetros.

Durante el período del Cuaternario que comprende la época del Pleistoceno, hacia dos millones y medio de años, y el Holoceno que se inicia alrededor de once mil años y producto de diversas glaciaciones, se ha ido conformando la flora y la fauna de la Patagonia y Tierra del Fuego, como hoy la conocemos. La flora formada principalmente por *Nothofagus*, en que resaltan los extensos bosques de lengas, ñirres y coigües, las estepas pobladas de coirones y tapizadas de calafates, por nombrar las plantas más conocidas, donde deambula libremente la fauna silvestre, el guanaco, el puma, el ñandú, los más visibles a la mirada humana y las innumerables aves que surcan el cielo, donde se puede avistar en las alturas, el soberbio cóndor. A la fauna autóctona se han ido agregando especies introducidas, entre las más numerosas por su aporte económico, el ganado ovino y bovino.

Sin embargo, la familia Pangea, antes de separarse, alcanzó a esconder en sus entrañas las riquezas de su exuberante vegetación. Así, con el paso de los años, se transformó en un tesoro negro escondido en la tierra a distintas profundidades, en grandes cantidades y presente en todos los continentes. La ciencia denomina a este período carbonífero y lo explica reportando hechos portentosos: como fue un gran diluvio que provocó que las

aguas cubrieran grandes extensiones de áreas continentales quedando sepultados los bosques, dando lugar a estratos vegetales que con el tiempo se transformarían en sedimentos carbonatados o carbones.

Magallanes no podía ser una excepción, al contrario, resultó ser uno de los lugares con mayor abundancia de este tesoro negro, llamado carbón que nos legó desde tiempos remotos la lejana Pangea. El autor Cristián Morales en "La historia olvidada" ilustra magníficamente lo que significó la presencia del carbón desde su formación a los momentos en que fue explorado por los pioneros de Magallanes, que sobre las huellas de la Tierra de los Fuegos, intrépidamente lo hallaron y con tesón lo extrajeron para hacer de este frío territorio un lugar humanamente habitable y querido por todos aquellos que asentaron su existencia en él.

En el libro mencionado se suceden los testimonios de aquellos que fueron protagonistas de tales hallazgos y se presentan, en imágenes y relatos, los recuerdos de las numerosas minas: Elena, Josefina, Chilenita, Vulcano, Loreto y tantas otras recordadas y puestas a la admiración del lector. Esta publicación es el resultado de una acuciosa investigación sobre descubridores y emprendedores de la explotación del carbón, con sus anhelos, éxitos y fracasos, pero por sobre todo el autor hace renacer, con su pluma e imágenes testimoniales, desde la verdadera realidad, a los mineros relatando nostálgicos acontecimientos de sus duras faenas, sus reivindicaciones laborales, sus actividades sociales, deportivas, culturales y las celebraciones de festividades religiosas o civiles en que concurrían con toda la familia.

El carbón no es sólo recuerdo del pasado, motivo de la fundación, formación y desarrollo de Punta Arenas sobre las riberas del río de las minas de carbón y oro, sino que el autor Cristián Morales también ilustra el presente y el futuro de la minería del carbón, teniendo presente que el tesoro negro de Pangea, explotado en todos los continentes del mundo, ha sido la fuente de energía más importante para el progreso de los pueblos de la tierra. Particularmente se intensificó su uso en el siglo XIX y parte del siglo XX, pero hoy, en el presente siglo XXI con el propósito de dar bienestar a todo el género humano se sigue manteniendo como una de las fuentes más importantes de energía; de hecho, representa cerca del 3Ø% del consumo energético a nivel mundial y su curva de crecimiento hace predecir que en los próximos años podría superar la producción del petróleo, como fuente principal de energía.

En "La historia olvidada" también el lector podrá visualizar lo que significará para esta región, de Magallanes y Antártica Chilena, la explotación del carbón bajo criterios de respeto ecológico del ambiente, impulsado y sustentado en la nueva legalidad del país. Es así que la última mina que entró en operación en la región, la "mina invierno" de tajo abierto, ha proyectado compatibilizar la explotación del carbón, necesario para la producción de la energía, con el cuidado del medio ambiente, en que se enfatiza respetar la flora y fauna autóctona y cuidar de la ganadería. Con este propósito se ha procurado explotar el carbón con buenas prácticas, compatibilizado con la actividad ganadera y practicar la producción en invernaderos de *Nothofagus* para la reforestación de aquellas áreas sometidas a la extracción carbonífera e inclusive, con la posibilidad de aumentar la reforestación de las superficies de bosques nativos.

El carbón seguirá siendo necesario para el futuro como fuente de energía para el bienestar de la humanidad, como lo fue en el pasado en tantas "historias olvidadas" como la que se presenta tan magníficamente en la publicación de Cristián Morales. Su sustentabilidad, el respeto del hábitat, dependerá en gran medida de la ciencia, que al inspirarse en los orígenes del carbón debe propiciar el desafío de crear la tecnología necesaria que transforme los residuos del carbón en abonos para fertilizar la tierra y fomentar el crecimiento de los vegetales en honor a la familia Pangea que, con tanta generosidad, entregó una fuente de energía bajo forma de tesoro negro, tan valioso para el progreso de la humanidad.

Doctor Salvatore Cirillo Dama

Índice

Prólogo 3
Preludio 6

• CAPÍTULO 1
Una mirada a Isla Riesco

Isla Riesco, tierra de pioneros 10
Bosque 12
Estancias 16
Aves 18
Fuerzas modeladoras del paisaje 22
Formación geológica Loreto 23
Tipos de carbón 25

• CAPÍTULO 2
Memorias del olvidado pueblo de Mina Elena

Regreso a Mina Elena 29
El descubridor de Mina Elena 32
La hija del administrador 34
Nacido y criado en Mina Elena 35
La escuela pública N°18 37
Mina Elena antigua 38
Epistolario de Mina Elena 40
Huelga minera 45
La gran pelea 50
Memorias del poblado de Josefina 53
La huelga de los traseros 56
Las fiestas de 18 de Septiembre 59
Navegación en Isla Riesco 61
Navegante de mil batallas 63

• CAPÍTULO 3
Cierre de Mina Elena

Contexto de un ocaso 66
Masa laboral y su trama 70

• CAPÍTULO 4
Los primeros años de la Colonia

La gesta fundacional 75
El inmigrante alemán que defendió el carbón 75
Fundador de Punta Arenas 75
Mientras tanto en el mundo 76
En el caso de Chile 76
Wheelwright tenía los ojos puestos en la región 78
"Punta Arenas nace en una zona donde abunda el carbón" 79

• CAPÍTULO 5
El boom del Río de Las Minas

Mina Loreto y la fuerza de la locomotora 81
Segunda ciudad con luz eléctrica x
El mineral negro que movió y alumbró Punta Arenas 86
Cocina magallánica x
Recuerdos del escritor Silvestre Fugellie 89
Otras minas de carbón en Magallanes 91
Escasez permanente del mineral 93
Escritor y periodista 93

• CAPÍTULO 6
Chilenos emigran a Río Turbio

Otros horizontes 96
Magallánico trabajando al otro lado de la frontera 98
La historia del minero que se convirtió en concejal 99
Ejemplo de organización 100

• CAPÍTULO 7
Corfo y la búsqueda de carbón subbituminoso

Interviene el Estado 102
Exploraciones y cuantificación de yacimientos 103
Pecket, extracción a rajo abierto 105
Del carbón al trabajo social 107

• CAPÍTULO 8
Última concesión minera en el Río de Las Minas

Santa Rosa funcionó hasta mediados de los ochenta 110

• CAPÍTULO 9
El último barretero del Río de Las Minas

El último minero 113
Las huellas del carbón en la historia regional 116

PRELUDIO

En las siguientes páginas hablan hijos e hijas de mineros que generosamente abrieron sus recuerdos. A ellos les tocó contar y hablar por los que no están. El único rigor metodológico fue la honestidad de las entrevistas. Un nombre llevó a otro, una historia abrió más caminos y el laberinto se hizo interminable. No está todo, porque la memoria también se extravía en fechas, nombres y lugares. Numerosos relatos quedaron a medio camino, otros fueron refrendados por la prensa escrita de la época. Al final, logramos sacar a la luz un pequeño tesoro: Parte de la vida del poblado de Mina Elena. Pocos sabíamos de su existencia. Desapareció casi igual como nació. Hoy un nuevo bosque cubre el chiflón, en la costa norte de Isla Riesco. Pero siempre, como dice el poeta magallánico Rolando Cárdenas, retornamos al pasado: "Será en invierno/ para revivir mejor los grandes fríos,/ para ver de nuevo/ el humo negro de los barcos cortando el aire,/ para escuchar en las noches/ los pequeños ruidos de la nieve/ (…) /El tiempo no es más que regreso a otro tiempo./ Todos nos reuniremos alguna vez bajo tierra"./ Alguien nos reconocerá a la vuelta de la esquina./ Será como venir a saludar desde otra época".

El rescate de la memoria es valioso. Conocer el pasado, necesariamente ayuda a entender el presente para proyectar el futuro, sólo así podemos crecer con identidad.

Por eso, para las sociedades es saludable preguntarse cada cierto tiempo: ¿De qué hay recuerdo?, ¿de quién es la memoria? Las preguntas lanzadas al túnel de la historia cobran sentido en este esfuerzo por rescatar el olvido de los mineros del carbón de Magallanes, a través de una "justa memoria".

"No he estado en los archivos. Ni en las papelerías. Y se me archiva en copias. Y no en originales. No he estado en los mercados grandes de la palabra, pero he dicho lo mío a tiempo y sonriente". (Resumen de noticias: Silvio Rodríguez).

En el pasado el carbón fue la luz, calefacción, y potenció la navegación por el Estrecho de Magallanes. En gran medida la colonización de una zona agreste y dificultosa fue posible por la abundancia del mineral. Los testimonios son numerosos y los primeros gobernadores insistieron a las autoridades centrales en las bondades del recurso y la importancia estratégica que tenía.

No obstante el interés, los emprendimientos carboníferos siempre fueron esfuerzos privados que en sus mejores casos lograron dotar a los yacimientos de una estructura de líneas férreas y máquina a vapor, tal cual ocurrió en Mina Loreto y Mina Elena. Esta última, incluso, ayudó a iluminar Buenos Aires durante la Segunda Guerra Mundial. Entonces era habitual que tres o cuatro barcos se mantuvieran a la gira, mientras esperaban su turno para ingresar al muelle de 300 metros de longitud y cargar las bodegas de las naves.

También hubo muchos esfuerzos familiares, posicionados en algunos casos en pequeños piquetes que se mantuvieron con vida hasta mediados de los años ochenta, como el de Santa Rosa explotado en el lecho del Río de Las Minas.

Hay otras historias quijotescas, un claro ejemplo es el de Pedro Isaac Mayorga, el último barretero del carbón. A los 79 años mantenía vivo el anhelo de revivir el boom carbonífero de la Mina Caupolicán, emplazada en el sector que ocupa hoy la Reserva Nacional Magallanes. No pudo cumplir su sueño y murió solo, el año 2013. Estuvo cerca de dos semanas abandonado en el Servicio Médico Legal, antes de ser sepultado. Su ocaso refleja y representa las páginas en blanco que ha tenido por largo tiempo la historia carbonífera de este territorio aislado y desolado, encallado en la belleza más prístina del planeta.

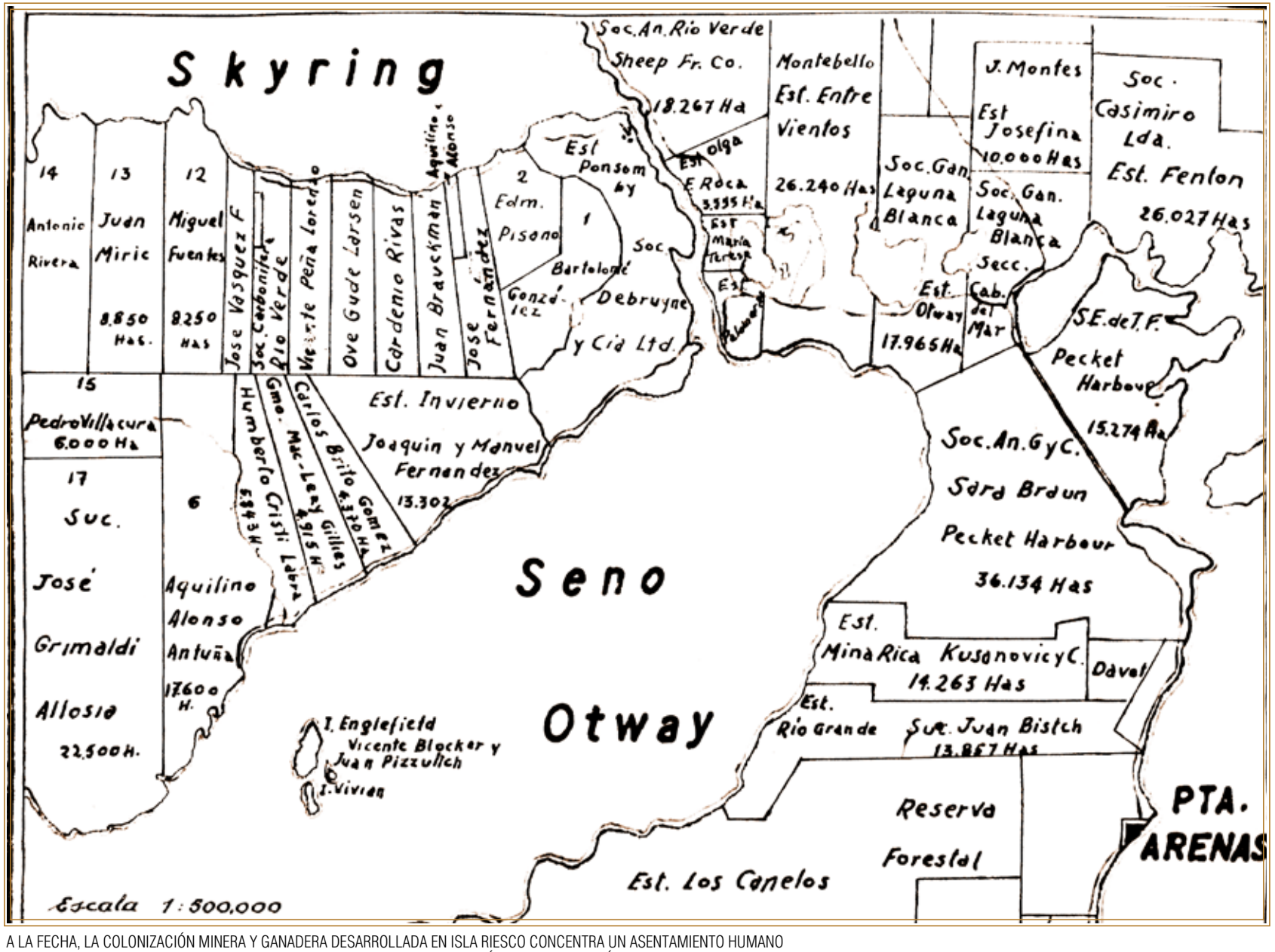
En todos los casos mencionados, la tecnología siempre fue insuficiente para satisfacer la demanda creciente de las ciudades y las estancias. La escasez del mineral en invierno por la falta de caminos habilitados que permitieran la extracción del recurso fue la crítica recurrente de la prensa que va de los años treinta a fines de los sesenta.

En este compendio que nace primero en un suplemento de 12 capítulos publicados en la prensa local, intentaremos recuperar las voces de los mineros, sus demandas y sufrimientos. Entraremos a Mina Elena, Loreto, el yacimiento de Río Turbio y la explotación de Pecket. Conoceremos la difícil navegación por los enredados canales australes y los vapores alimentados por la piedra negra, entre otras historias, que son parte del viaje que les invitamos a recorrer.

Creemos que es una tarea ambiciosa, pero necesaria y comenzamos con la historia de Mina Elena, pero antes se hace necesario contextualizar su ubicación en Isla Riesco y su entorno geográfico.

Un aporte para acercarnos más a nuestras diferencias, bajo las reglas del respeto y la tolerancia. Descubrir que existen visiones de mundo que gobiernan y aplastan a otras o, tal vez, como dijo el filósofo alemán F. Nietzsche, no perder la inocencia de que la "verdad es la forma más útil del error".

Por Cristián Morales Contreras



A LA FECHA, LA COLONIZACIÓN MINERA Y GANADERA DESARROLLADA EN ISLA RIESCO CONCENTRA UN ASENTAMIENTO HUMANO PRINCIPALMENTE COSTERO QUE NO SUPERA -INCLUSO HOY- LAS 180.000 HECTÁREAS DE OCUPACIÓN. LA IMAGEN DA CUENTA DE LOS PROPIETARIOS DE LAS ESTANCIAS EN EL SECTOR DE ISLA RIESCO A FINES DE LOS AÑOS 40.

Capítulo

1

Una mirada a Isla Riesco

"Para ver claro, basta con cambiar la dirección de la mirada".
Antoine de Saint - Exupéry

ISLA RIESCO,
tierra de pioneros

En Isla Riesco convive una gran variedad de ecosistemas terrestres y marinos en un paisaje natural que posibilita la coexistencia de diversas especies. Existen bosques milenarios, cordilleras, lagos, fiordos, valles, ventisqueros, glaciares (en el sector del canal Gajardo) y una inexpugnable turba. Además reside una variada avifauna.

Isla Riesco, localizada en el extremo meridional de América del Sur, en la ribera septentrional del Estrecho de Magallanes, pertenece administrativamente a la actual comuna de Río Verde. Tiene una superficie de 5.005 km^2, cerca de 500.000 hectáreas. Una extensión que la sitúa como la cuarta isla más grande del país, después de Tierra del Fuego, Isla Grande de Chiloé y Wellington.

En sus límites destaca al sureste el mar de Otway y al oeste las turbulentas aguas del mar de Skyring; al noreste queda separada del continente por el canal Fitz Roy; mientras que al suroeste asoma el Estrecho de Magallanes, frente a la Isla Santa Inés.

Desde finales del siglo XIX a la fecha, la colonización minera y ganadera desarrollada en Isla Riesco concentró un asentamiento humano principalmente costero que no supera -incluso hoy- las 180.000 hectáreas.

La instalación pionera y el inmediato impulso de la crianza lanar, en un terreno de difícil aptitud pastoril, obligaron a realizar las faenas de apertura de campos, utilizando el incendio de bosque y la capa de árboles como los pilares del desarrollo. Eran entonces prácticas usadas y permitidas. En muchos casos fueron quemas incontrolables que sólo terminaron por el mérito fortuito de la lluvia o la nieve.

UBICADA EN ESTANCIA CALEDONIA, FRENTE A LA TRANQUILIDAD DEL MAR DE OTWAY.

BOSQUE

Junto al mar, dando forma a la costa, inundando en fragante aroma asoma el bosque enmarañado, de baja altura; también el quemado que despierta bajo su follaje la nueva vida que aflora de manera silenciosa. En el recorrido es común toparse con una variedad blanca petrificada, casi flotando, salpicada en la llovizna brumosa a orillas del Otway o el Skyring.

En lo impenetrable, otro verde intenso amanece rasguñando el aliento con su savia salvaje…

Más arriba, avanzando hacia las montañas, la familia Nothofagus alza su alborotada altura, y de cuando en tanto un pájaro de la estepa fría aletea y busca cobijo en los tupidos ramajes de un canelo o un ciprés que centellea como un relámpago solitario su guiño verde.

Al final, un mundo erguido que reverencia siempre al viento, tejiendo formas azarosas que desafían la Fuerza de Gravedad…

Lucila de María del Perpetuo Socorro Godoy Alcayaga, conocida en el mundo entero como Gabriela Mistral, vivió en Punta Arenas entre 1918 y 1920. Fue en esta zona donde terminó su obra magna *Desolación* y en sus versos y escritos posteriores dejó huellas de su crítica contra la política migratoria del Estado chileno que en la época promovió y facilitó el incendio de la flora y los bosques nativos, así como la marginación de las etnias originarias.

La primera persona de habla hispana en recibir el Premio Nobel de Literatura da cuenta de la mixtura de una cultura vencida, con una naturaleza destruida. Así en el poema Desolación su voz emerge vigorosa:

"…Miro el llano extasiado y recojo su duelo, que vine para ver los pasajes mortales. La nieve es el semblante que asoma a mis cristales; ¡siempre será su albura bajando de los cielos! Siempre ella, silenciosa, como la gran mirada de Dios sobre mí; siempre su azahar sobre mi casa; siempre, como el destino que ni mengua ni pasa; descenderá a cubrirme, terrible y extasiada" (Desolación 156).

La historia que plasma de manera poética Gabriela Mistral se construye desde finales del siglo XIX en todo el sur de Chile y notoriamente en la Región de Magallanes y Antártica Chilena. Varios millones de hectáreas quemadas quedan así inscritas en el libro *La Tragedia del Bosque Chileno*.

EN EL LAGO RIESCO COMIENZA LA RESERVA FORESTAL ALACALUFE, CREADA POR DECRETO EL 27 DE OCTUBRE DEL AÑO 1970. TIENE UNA EXTENSIÓN APROXIMADA DE 303.750 HECTÁREAS.
EN LA FOTOGRAFÍA ASOMAN DOS CASCADAS UBICADAS EN EL RÍO GRANDE, AFLUENTE DEL LAGO.

EL DIENTE DE LEÓN O *TARAXACUM OFFICINALE* SE ENCUENTRA DESDE LA REGIÓN METROPOLITANA HASTA MAGALLANES. HABITA DESDE EL NIVEL DEL MAR HASTA LA ALTA CORDILLERA, EN INFINIDAD DE HÁBITATS: BORDES DE CAMINO, JARDINES, SITIOS ERIAZOS. SE CARACTERIZA POR UNA ROSETA DE HOJAS CON GRANDES LÓBULOS QUE PARECEN DIENTES, TALLOS FLORALES HUECOS QUE AL SER DAÑADOS LIBERAN LÁTEX, FLORES AMARILLAS REUNIDAS EN UN CAPÍTULO AMPLIO Y AQUENIOS CON VILANO QUE AL MADURAR FORMAN UNA CABEZUELA CARACTERÍSTICA. ESTOS AQUENIOS CUANDO ESTÁN MADUROS SE DESPRENDEN FÁCILMENTE CON EL VIENTO AYUDANDO A LA DISPERSIÓN DE LA ESPECIE, TAL CUAL APARECE EN LA FOTO.

Hoy, desde el cielo, es posible observar las contradicciones de un bosque frondoso e impenetrable, ubicado en el sector no colonizado de la isla frente a verdaderos cementerios de árboles, en algunos casos con bosques en recuperación. El coigüe (*Nothofagus betuloides*), el ñirre (*Nothofagus antarctica*) y la lenga (*Nothofagus pumilio*) son los tres exponentes principales de árboles que forman los bosques de la isla. El coigüe es siempre verde. Para distinguir estas especies una de la otra, se deben examinar sus hojas: el coigüe tiene hojas duras al tacto, de un verde oscuro y sus bordes son aserrados de forma irregular; la lenga posee dos dientes entre cada nervadura y el ñirre posee varios dientes entre cada nervadura. También arbustos como el calafate conforman el paisaje vegetacional.

Por otro lado, en extensos sectores es posible sorprenderse con una vegetación espaciada y achaparrada, donde aumentan los turbales hasta llegar a áreas de roca desnuda. Conceptualmente, el término turba debe ser entendido como un sedimento natural de tipo fitógeno, poroso, constituido por materia orgánica parcialmente descompuesta, acumulado en un ambiente saturado de agua. En general parecen alfombras verdes, cambiando al amarillo, extendidas casi a orilla de mar. Integradas principalmente por hierbas del tipo gramíneas salen a la vida en la humedad de la ruta de chorrillos desaparecidos.

Parte de la Reserva Forestal que comprende la zona de Isla Riesco fue creada por decreto del 27 de octubre de 1970 y abarca un área no despreciable de 303.750 hectáreas aproximadamente. En esa parte de la isla, el paisaje varía notablemente, con bosques impenetrables y roqueríos que dividen como el filo de una navaja la breve extensión de costa. El clima es templado-frío y turba (también conocida como tundra), con altas precipitaciones.

En el lugar existen distintas especies de vegetación como herbazales, matorrales, coigües y turbales. También se caracteriza por tener una gran variedad de aves.

MARGARITA SILVESTRE O *LUICANTHEMUN VULGARE*

EL DIENTE DE LEÓN O *TARAXACUM OFFICINALE* EN OTRA DE SUS FORMAS CARACTERÍSTICAS.

DIGÜEÑES, PAN DEL INDIO O LLA-LLAO. BAJO EL MISMO NOMBRE COMÚN EXISTEN TRES ESPECIES. CRECEN SOBRE LOS *NOTHOFAGUS* QUE PARASITAN Y SOBRE LOS CUALES PROVOCAN ESTOS TUMORES LLAMADOS "NUDOS". LOS DIGÜEÑES SON COMESTIBLES, PERO NO TIENEN SABOR.

EL CALAFATE O *BERBERIS BUXIFOLIA* ES UN PEQUEÑO ARBUSTO, DE UNO O DOS METROS DE ALTURA COMO MÁXIMO, QUE CRECE EN LA PATAGONIA. TIENE HOJAS PEQUEÑAS, DE TONOS AMARILLOS Y VERDES, QUE DAN VIDA A FRUTOS PARECIDOS A LAS CIRUELAS, PERO MUCHO MÁS PEQUEÑOS. LA LEYENDA DICE QUE QUIEN COMA ESTOS FRUTOS O BAYAS, REGRESARÁ A LA PATAGONIA. TIENE GRANDES ESPINAS EN SU CUERPO, QUE ALCANZAN LOS TRES CENTÍMETROS DE LARGO. MUY ABUNDANTE EN ISLA RIESCO.

ESTANCIAS

ESTANCIA INVIERNO, ACTUALMENTE PERTENECE A MINA INVIERNO, EMPRESA QUE ASUMIÓ LA POLÍTICA VOLUNTARIA DE MANTENER LA ARQUITECTURA DE LOS ANTIGUOS CASCOS. DE ESTA FORMA LA CASA PATRONAL, LA OFICINA Y EL GALPÓN SON LOS MISMOS QUE LOS HERMANOS MANUEL Y JOAQUÍN FERNÁNDEZ ADQUIEREN, Y DAN VIDA A MEDIADOS DE LA DÉCADA DEL TREINTA.

EN EL PASADO EL ASENTAMIENTO GANADERO NO ERA MÁS QUE UN PUÑADO DE MORADAS ALUMBRADAS POR CANDELABROS Y LÁMPARAS A PARAFINA. SÓLO LA CASA PATRONAL ROMPÍA LA PENUMBRA CON ALGUNAS HORAS DE LUZ GENERADA POR EL WINDCHARGER, TURBINA ARTESANAL QUE CAPTABA LA GENEROSIDAD DE LOS VIENTOS. AUNQUE SÓLO ALIMENTABA DOS AMPOLLETAS, LUCÍA IMPONENTE EN LA ÉPOCA.

MÁS TARDE VINO UN MOTOR QUE CARGABA BATERÍAS Y EN 1954 LLEGÓ EL DIÉSEL. LA COMUNICACIÓN NO ERA FÁCIL. EN 1940, UN VIEJO TELÉFONO DE ALAMBRE PERMITÍA EL CONTACTO HACIA EL EXTERIOR Y A OTRAS ESTANCIAS DE ISLA RIESCO. LA CENTRAL ESTABA EN CABEZA DE MAR Y LA OPERACIÓN ERA EN BASE AL CÓDIGO MORSE.

LA TRANQUILIDAD DEL MAR DE OTWAY, LOS BOSQUES FRONDOSOS Y EL COBIJO NATURAL DEL CERRO CONTARDI ERAN UNA BENDICIÓN EN LAS TEMPORADAS MÁS DURAS DEL AÑO. DE AHÍ QUE AL SECTOR LOS PIONEROS LO BAUTIZARAN COMO INVIERNO O BUEN INVIERNO.

La historia pastoril comienza en 1876, con la llegada de 300 ovejas de las Malvinas a Magallanes. El éxito fue tal que al año siguiente se compraron nuevas partidas de ganado lanar, estableciéndose en diferentes sectores de las costas patagónicas: Estrecho de Magallanes, costas del seno Otway y canal Fitz Roy, aprovechando los campos entregados por la autoridad colonial.

En todas las operaciones se contrató mucho personal para todas las necesidades, trayendo en el caso de Tierra del Fuego a ovejeros (campañistas) de Escocia, Nueva Zelandia, Malvinas, y operarios especializados que ayudaron en la construcción de las instalaciones.

En el caso de la actual zona de Río Verde e Isla Riesco, la explotación ganadera y carbonífera aparecen casi al mismo tiempo, generando por consecuencia una colonización permanente.

El primer antecedente de un colono data del año 1874, momento en que Vital Díaz llegó al sector de Palomares. Tenía apenas algunas cabezas de ganado bovino, 200 hectáreas y el decreto que autorizaba la ocupación del Gobernador de la Colonia de Magallanes.

Tres años después, el pionero alemán Julius Haase inició el primer asentamiento carbonífero, en un paraje que denominó Mina Marta, ubicada hoy dentro de los límites de la Estancia Skyring, a orillas del seno homólogo, en la zona continental norte de Río Verde. Así entonces, este germano buscó capital de apoyo en Buenos Aires y a los pocos años distintas embarcaciones a vapor viajaban con cargamento hacia Punta Arenas. El éxito de la empresa duró poco. Los fuertes vientos reinantes hicieron varar el vapor *Santos* y más tarde a la nave *Los Amigos*. Los restos de este último todavía asoman desde el camino que conduce a la Villa de Río Verde. La empresa quebró.

En 1880 la ganadería lanar cobra fuerza con la llegada de colonos, principalmente franceses como Miguel Despouy, Edmond Dorée, Jorge Meric, quien además tuvo un rol fundamental en los inicios carboníferos de la zona.

Actualmente en la isla, en el sector colonizado que comprende 180 mil hectáreas, de un total de 500 mil aproximadamente, existen 32 estancias.

AVES

EL MARTÍN PESCADOR O *ALCEDO ATTHIS* TIENE GLAMOUR, SUS COLORES VIVOS ASOMBRAN Y SU COPO DESORDENADO LO PERFILA CON LA IMAGEN DE GENIO. ESTA AVE QUE HABITA EN LAS CERCANÍAS DE RÍOS Y CHORRILLOS PUEDE PERMANECER INMUTABLE POR UN LARGO PERÍODO DE TIEMPO SOBRE UN TRONCO, A LA PACIENTE ESPERA DE ABALANZARSE SOBRE UN PEZ EN UNA PICADA RÁPIDA Y SORPRENDENTE.

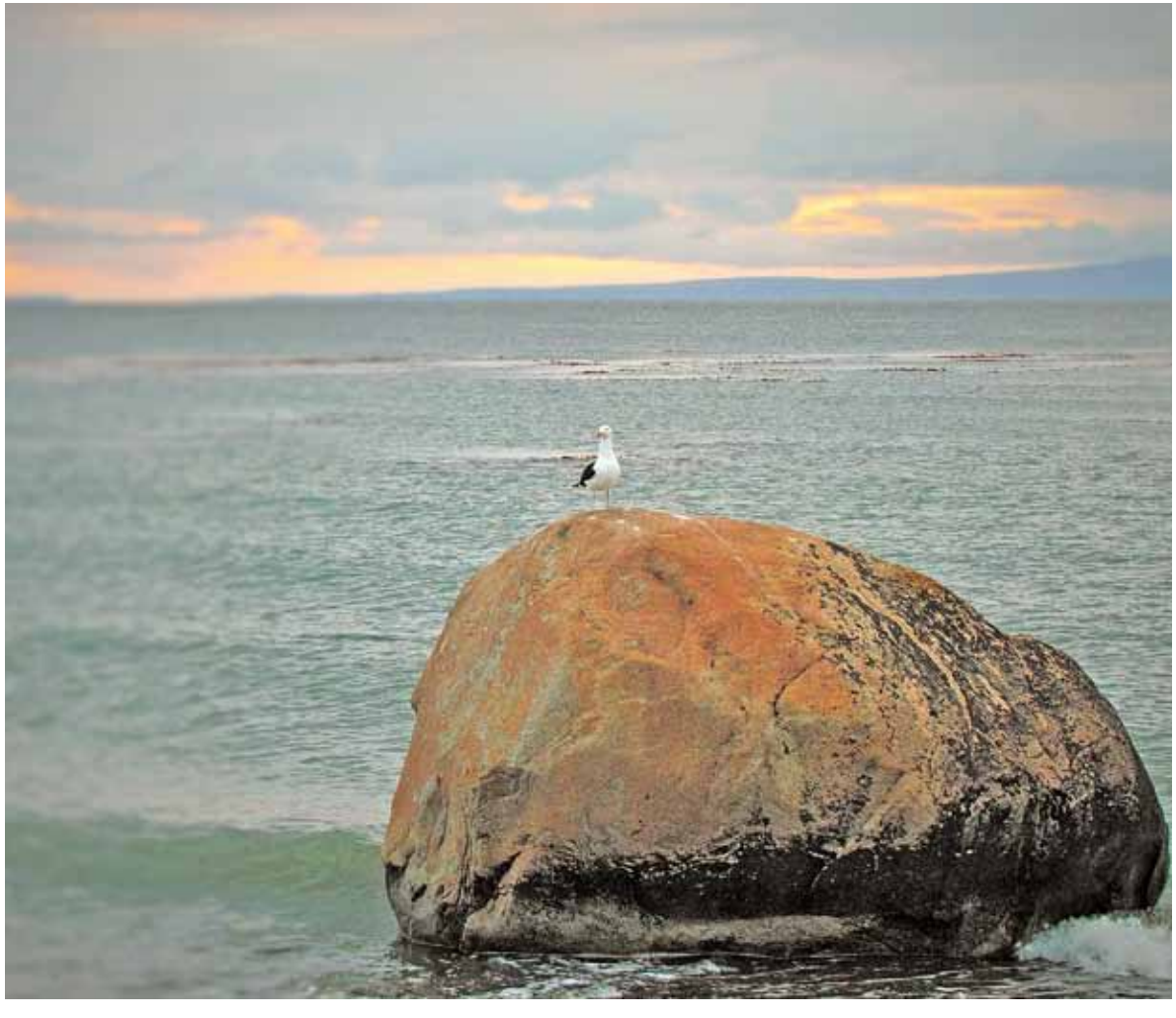
➤ *Las aves costeras sorprenden al visitante. En un recorrido es habitual observar colonias de cormoranes, patos y toda una avifauna que transforma el borde marino en una riqueza invaluable.*

➤ *Son tierras australes, un territorio donde baila el viento y las olas del mar de Skyring parecen ovejas saltando sobre planicies azules.*

➤ *Las bajas montañas agrandan la esfera estelar y los cielos de angustiosa plenitud sorprenden con sus relieves transparentes que nutren la mirada del visitante, en una confabulación de la armonía y la perspectiva. La primavera del cielo florece sin allegarse a ninguna estación, con intensos colores que se esparcen en abanicos sobre el paisaje. Una contemplación que siempre encumbra hondos pensamientos, dejando libre las cavilaciones más profundas.*

La noche, en cambio, extiende el velo sobre la naturaleza viva y rasga los secretos del día… El espectáculo es soberbiamente bello, aunque no siempre la oscuridad prenda con luces estrelladas en la Patagonia insular.

FUERZAS MODELADORAS DEL PAISAJE



Aquí la creación se instaló a ensayar las formas de la belleza, en un escenario que fascina en cada nuevo paso por la isla. Por eso, siempre el que llega es un descubridor que no deja de sorprenderse, aunque recorra los mismos parajes cientos de veces.

En el lugar, el retroceso de los glaciares, el viento y pequeños canales de agua jugaron a inventar obras de arte, en una historia reciente que los investigadores datan entre los 10.000 – 15.000 años de antigüedad, a finales del período geológico denominado Pleistoceno e inicios del Holoceno o Época reciente, cuando el deshielo hizo subir unos sesenta metros el nivel del mar, causando inundaciones en grandes superficies que transformaron la zona en una isla y sus mares colindantes cobraron la forma en que actualmente los conocemos.

Las evidencias geográficas describen la última fase del retroceso del gran glaciar Patagónico, después del cual la historia de la región entra en los tiempos post glaciares, dando paso a la formación de las turberas, la instalación de los bosques, la llegada de los animales y el asentamiento humano.

Al respecto los investigadores coinciden en señalar que el emplazamiento del canal Fitz Roy estaba entonces ocupado por una zona pantanosa constituida por lagunas y atravesada por una pequeña corriente de agua que unía los mares de Otway y Skyring.

Bellos testimonios de la fuerza modeladora de los hielos son los bloques erráticos que pululan atónitos a los golpes incesantes de las olas, principalmente en la costa norte de la Isla Riesco. Estos pedazos de roca de grandes dimensiones fueron transportados sobre los glaciares y depositados a grandes distancias de sus lugares de origen una vez que el hielo se derritió.

El territorio insular y los imbricados canales del archipiélago de Magallanes, en el pasado fueron dominio de los nómades marinos y las primeras referencias llegan de los testimonios de los navegantes que recorrieron la zona a partir del siglo XVI y de los posteriores estudios arqueológicos.

Hoy, Isla Riesco es ligeramente ondulada en su extremo oriental y sus relieves se afirman rápidamente hacia el oeste donde la costa se va desmembrando, entrecortada por fiordos separados por altas montañas que pueden alcanzar 2.000 metros de altura, en cimas cubiertas de hielo.

FORMACIÓN GEOLÓGICA

Loreto

Actualmente la Región de Magallanes posee las reservas carboníferas más extensas y cuantiosas del país. Se trata de carbones subbituminosos, con recursos que superan los 5 mil millones de toneladas.

En la zona austral, el carbón se desarrolló hace más de 34 millones de años atrás, en la formación geológica denominada Loreto. Así los principales mantos están en la zona comprendida entre Puerto Natales y Punta Arenas, principalmente en Isla Riesco.

El carbón mineral tiene una conformación natural: Nace de la descomposición de vegetales terrestres, hojas, maderas, cortezas y esporas que se acumulan en zonas pantanosas, lagunares o marinas de poca profundidad, en un proceso que tarda varios millones de años. Los vegetales muertos depositados en el fondo de una cuenca quedan cubiertos de agua y protegidos así del aire que los destruiría. La transformación es lenta y ocurre por la acción de bacterias anaerobias, un tipo de microorganismos que no pueden vivir en presencia de oxígeno. El aumento de la presión, la temperatura y el tiempo definen el tipo de carbón (antracita, bituminoso, subbituminoso, lignito).

De todos los combustibles fósiles, el carbón es por mucho el más abundante en el mundo. En efecto, sus actuales reservas alcanzarían para cubrir aproximadamente 120 años de consumo, mientras que las reservas de otros combustibles fósiles (petróleo y gas natural) sólo serían suficientes para satisfacer cerca de la mitad de dicho período.

En consecuencia, la abundancia de las reservas de carbón permite tener una disponibilidad de suministro durante mucho tiempo. No solamente existen grandes reservas de carbón, sino que también están geográficamente esparcidas en más de 100 países en todos los continentes.

EL CARBÓN ES UN COMBUSTIBLE FÓSIL, DE COLOR NEGRO, MUY RICO EN CARBONO. LOS GEÓLOGOS EXPLICAN QUE LOS GRANDES DEPÓSITOS DE CARBÓN SÓLO COMENZARON A FORMARSE DESPUÉS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS PLANTAS, HACE 400 MILLONES DE AÑOS.

La producción mundial de carbón es superior a los cinco mil millones de toneladas y su principal uso corresponde a la generación eléctrica, contribuyendo con cerca de un 40% de los requerimientos mundiales de dicho sector. La historia consolidada en la revolución industrial, la máquina de vapor y la producción de acero consolidan al carbón como principal fuente de energía. Hasta la década de los 60, el carbón fue la más importante fuente primaria de energía del mundo.

Hoy gran parte de su importancia reside en la capacidad de generar electricidad. La denominada crisis energética de los 70 obligó a encontrar fuentes de energía alternativa y el carbón resurge como una opción importante gracias a la magnitud de sus reservas y su amplia distribución geográfica.

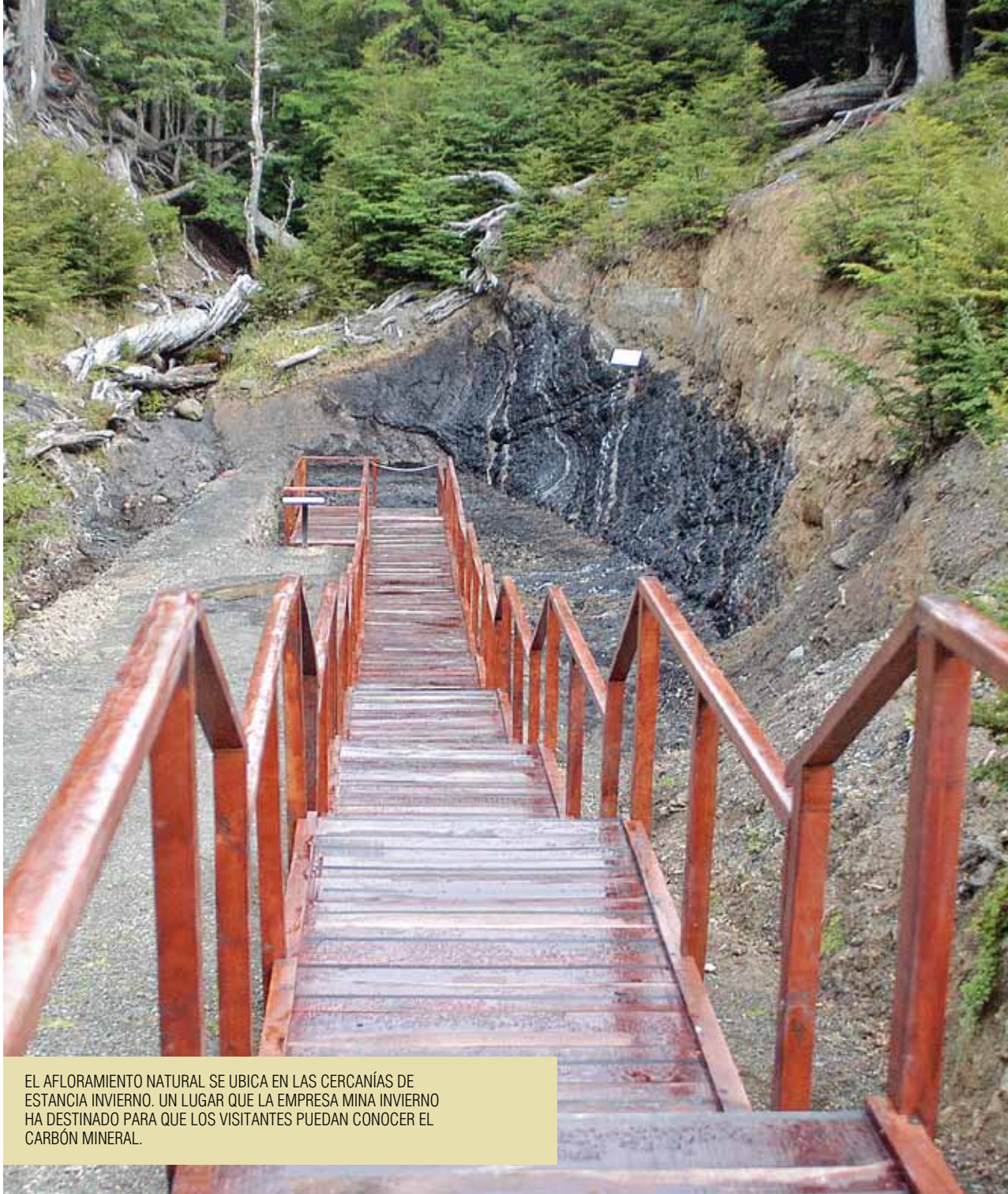
En el país existen importantes reservas de carbón, que es posible distribuir en tres zonas carboníferas: zona de Arauco, zona de Valdivia y zona de Magallanes, siendo esta última la que concentra la mayor cantidad. Importantes cambios han caracterizado los últimos años de la industria carbonífera nacional.

Los principales han sido el cierre de Schwager en 1995, el cierre de Lota en 1997 y la venta de Mina Pecket al grupo Catamutún. A partir de 1987 se inicia la explotación industrial del carbón en Magallanes. Desde el año 1988 en adelante, la Región del Bío Bío disminuye su producción; y a fines del 90 llega el gas natural a Chile y desplaza al carbón.

Las primeras explotaciones industriales de yacimientos de carbón datan del siglo XII. Más tarde, la introducción del ladrillo refractario y su uso en chimeneas convierten al mineral en el combustible por excelencia del siglo XVIII. Entonces, la creciente demanda obliga a una evolución en las técnicas de explotación, donde las ciencias de la ingeniería tuvieron un importante papel.

Las minas a cielo abierto son minas superficiales expuestas al aire. Son excavadas tallando cornisas cada vez más profundas sobre la roca, de la que se pueden extraer minerales o carbón. Aunque estas minas, de acuerdo al *Daily Star*, generalmente son más seguras que las minas bajo tierra en términos de víctimas mortales humanas, constituyen un riesgo considerable de los que se debe estar consciente, principalmente en medidas de seguridad.

Por otro lado, la modificación del paisaje converge en la necesidad de generar políticas de remediación acorde a cada territorio y profundizar en la conciencia ambiental.



EL AFLORAMIENTO NATURAL SE UBICA EN LAS CERCANÍAS DE ESTANCIA INVIERNO. UN LUGAR QUE LA EMPRESA MINA INVIERNO HA DESTINADO PARA QUE LOS VISITANTES PUEDAN CONOCER EL CARBÓN MINERAL.

En general, todos los combustibles fósiles (petróleo, gas, carbón) son responsables de grandes problemas medioambientales, como la acumulación de gases invernadero, acidificación, contaminación del aire, contaminación del agua, daño de las capas superficiales y la debilitación de la capa de ozono. De ahí, la importancia de trabajar con tecnologías amigables y de última generación que permitan disminuir los impactos ambientales y de contar con una ciudadanía activa que fiscalice los compromisos de las empresas encargadas de la producción de energía.

En la actualidad, la mirada de los gobiernos del primer mundo apunta hacia el desarrollo de energías renovables.

TIPOS de carbón

CARBONES SUBBITUMINOSOS: SE CONOCEN ALGUNAS VECES CON EL NOMBRE DE LIGNITOS NEGROS. SON CARBONES DE BAJO PODER CALÓRICO QUE HAN PERDIDO LA ESTRUCTURA LEÑOSA DE LOS LIGNITOS. SU PORCENTAJE DE MATERIAS VOLÁTILES VARÍA DESDE 35 HASTA EL 45% Y SU CONTENIDO DE HUMEDAD OSCILA ENTRE 17 Y 20%. EN EL CASO DE ISLA RIESCO, EL MINERAL POSEE UNA BAJA CANTIDAD EN AZUFRE, A DIFERENCIA DE OTROS CARBONES DE LA MISMA CARACTERÍSTICA.

CARBONES BITUMINOSOS (HULLA): LA HULLA ES MUY RICA EN CARBONO Y TIENE UN ALTO PODER CALORÍFICO, POR LO QUE ES MUY USADA EN LAS PLANTAS DE PRODUCCIÓN DE ENERGÍA. POSEE UN ELEVADO PORCENTAJE DE MATERIAS VOLÁTILES -PUEDE ALCANZAR PORCENTAJES DE HASTA UN 45%- Y ARDE CON LLAMAS LARGAS AMARILLAS Y HUMEANTES. SU PORCENTAJE DE MATERIAS VOLÁTILES, HUMEDAD, CENIZA Y AZUFRE VARÍA CONSIDERABLEMENTE.

TURBA: CORRESPONDE AL ESTADO MÁS TEMPRANO EN CONFORMACIÓN GEOLÓGICA DEL FUTURO CARBÓN.

LIGNITOS: LOS LIGNITOS CONSTITUYEN EL ESTADO DE TRANSICIÓN ENTRE LA TURBA Y EL CARBÓN SUBBITUMINOSO. TIENEN ASPECTO DE MADERA Y FRECUENTEMENTE DE ARCILLA. POSEEN POTENCIAS CALORÍFICAS BAJAS Y ELEVADO CONTENIDO DE HUMEDAD Y CENIZAS: LA HUMEDAD INICIAL LLEGA HASTA 30-45%, PERO LA PIERDEN FÁCILMENTE SU CONDICIÓN AL ESTAR EXPUESTA AL AIRE. LOS LIGNITOS COMO COMBUSTIBLES SÓLO TIENEN INTERÉS CONSUMIÉNDOLOS EN INSTALACIONES SITUADAS EN BOCAS DE MINAS.

ANTRACITA: ES UN CARBÓN DE ALTO PODER CALORÍFICO, MUY DURO, QUE POSEE UN COLOR NEGRO LUSTROSO BRILLANTE. NO SE COQUIFICA, TIENE UN ELEVADO PORCENTAJE DE CARBONO Y MENOS DEL 8% DE MATERIAS VOLÁTILES. CUESTA MUCHO HACER ARDER, A MENOS DE QUE EXISTA UNA TEMPERATURA ELEVADA Y UN TIRO INTENSO. LA ANTRACITA ARDE SIN LLAMA O CON LLAMAS MUY CORTAS Y AZULADAS.

EL ASENTAMIENTO DE MINA ELENA SUPERÓ LAS DOS MIL PERSONAS DURANTE EL PERÍODO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. ENTONCES, EL CONTINUO TRÁNSITO DE VAPORES Y UNA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA ADELANTADA, DABAN CUENTA DE LA IMPORTANCIA ECONÓMICA QUE TENÍA LA ACTIVIDAD CARBONÍFERA EN ISLA RIESCO.

Capítulo

2

Memorias del olvidado pueblo de Mina Elena

"La lucha del hombre contra el poder es la lucha de la memoria contra el olvido". ***J. Luis Borges***

REGRESO
a Mina Elena

Inés Prieto, hija del administrador del recinto carbonífero en la década del cuarenta, y Héctor Vargas, hijo de uno de los barreteros, aún conservan la amistad que nació durante la infancia, en Mina Elena, a inicios de los años cuarenta. Ahí fueron compañeros de curso en la escuela pública mixta Nº18, el único establecimiento educativo que ha existido en toda la historia de Isla Riesco. Hoy, ella vive sola en Viña del Mar, y él en Punta Arenas, con su esposa. En el mes de noviembre del año 2011, regresaron al territorio donde todavía laten sus recuerdos más íntimos: "¡Los mejores!", precisan. La siguiente crónica es el relato de sus evocaciones, la descripción del lugar y la emoción de volver a un pueblo del que ya no queda nada, pero que aún late intacto en la memoria de cada uno. Desde ahí nos adentramos en el territorio, las costumbres y los sueños de los hombres del carbón.

El sol abrió un luminoso camino entre los nubarrones con el ánimo de ajustar cuentas por un pasado olvidado; punzante, anuncia el linde de una nueva estación, y en noviembre el azul calmo del mar de Skyring reverbera sobre las rocas quietas que asoman pegadas al estrecho camino que une Ponsomby con la ex Mina Elena, son más de 20 kilómetros a baja velocidad.

A ratos el avance hacia el sector norte de Isla Riesco, no es más que una larga y estrecha porción de tierra, delimitada, a lo lejos, por sinuosos y colosales montes que saltan de una tonalidad a otra a cada golpe de vista, regulados por las impacientes sombras que reflejan las nubes. En el paso unas pocas estancias de madera ordenadas se alzan sobre la tierra húmeda, y totalmente cubiertas por el verde intenso de lengas antiguas.

Inés Prieto, varias décadas que no regresaba, se mantiene en postura erguida en la parte delantera de la camioneta. Es menuda, de rasgos europeos, está ansiosa. La gana de regresar la acumuló en Viña del Mar, la primera vez que habló del poblado carbonífero y desempolvó fotos, mapas e historias. Porque hasta encontrarla a ella y sus recuerdos, la sociedad había olvidado a los mineros del carbón de Mina Elena.

De la omisión, Inés construyó una fortaleza en su corazón en la que resguardó los tesoros de su infancia. Hace más de tres décadas que emigró de la Región de Magallanes, y sentía desde entonces siempre que tenía una deuda consigo misma: volver al poblado que la vio crecer, así que apenas recibió la invitación de la Municipalidad de Río Verde, empacó sin dudar ningún instante. Fue homenajeada por su vida y paso por Mina Elena.

Durante el viaje no para de hablar, tiene el relato de todos los que vivieron en la isla, recita las fechas como

INÉS PRIETO Y HÉCTOR VARGAS PLANIFICARON EL REGRESO AL POBLADO DE ELENA CON ANTELACIÓN. LA IMAGEN REFLEJA EL MAPA ANTIGUO DEL SECTOR UTILIZADO PARA DESPERTAR LA MEMORIA Y LOS RECUERDOS DE INFANCIA.

si las leyera y va reconstruyendo de la nada el boom glamoroso del abandonado recinto.

En otro vehículo va Héctor Vargas, jubilado de la Armada. Nació en el poblado, como muchos otros que fueron recibidos por parteras. Tiene la memoria fresca y gracias a Inés pudo volver, también mantenía como si hubiera sido una fábula su paso por Elena. Está sorprendido. Los cambios son notorios. A cada rato, a petición de él, los vehículos se detienen: "Ahí estaba la torre de petróleo", dice. "Por ahí se enfila hacia Mina Josefina, y desde ese muelle pequeño también salía carbón al extranjero", repite. Es alto, corpulento, habla pausado. Saca del bolsillo una pequeña hoja donde apuntó los lugares que recuerda.

-Me hice una ayuda memoria, hay unas cruces de unos gemelos que murieron, es por ahí creo, pero el bosque ha tapado mucho –apunta con el dedo. En el horizonte no hay cruces, sólo pasto multiplicándose y bovinos deleitándose en su paraíso verde. Se dice que los gemelos murieron jóvenes y son las únicas tumbas que registra el poblado en la década del cuarenta. Incluso algunos pobladores de Elena les pedían favores a los hermanos que con el tiempo fueron las primeras animitas de la isla.

Un cartel avisa que estamos en Mina Elena. Ambos bajan de los vehículos. El aire fresco nos envuelve. Los primeros pasos enfilan hacia la orilla del Skyring que parece una postal quieta y mansa.

-Inés, no te parece que el mar comió harta tierra -dice Héctor.

-Tienes razón, porque la escuela estaba arriba –refrenda Prieto e indica hacia una pequeña casa de tablas gastada por el viento y la sal.

Según ellos, la antigua escuela corresponde a la segunda casa desde la entrada hacia las calderas. Fue el único establecimiento educativo que ha existido en toda la historia de Isla Riesco, ahí aprendieron a leer y a escribir los mineros y sus hijos. "No había diferencia entre el hijo del barretero o la hija del administrador, todos recibíamos la misma enseñanza", explica Prieto.

Los cableados tirados corresponden al sinfín del muelle. Están repartidos por la orilla, oxidados, enterrados, asoman deshilachados.

Tres décadas después del cierre de la mina, en una entrevista televisada, Alejandro Solo de Zaldívar, gerente general de la Mina, explicaría que para construir el pueblo lo primero fue improvisar un aserradero, con la madera cercana: "Así se construyeron las primeras casas, luego vino el muelle". Entonces el insigne personaje empilonó el muelle con tranvías viejos y rieles que él mismo compró en la ciudad de Buenos Aires. Fueron más de trescientos metros de rieles.

DOS LARGAS GALERÍAS CORRÍAN EN SENTIDO PERPENDICULAR AL PIQUE, DESDE EL MAR HACIA EL INTERIOR. UNA DE ELLAS ERA LA CENTRAL Y POR AHÍ SE DESARROLLABA TODO EL TRÁFICO DE EXPLOTACIÓN DE LA MINA. DURANTE EL AVANCE HABÍA VENTILADORES NATURALES QUE AYUDABAN AL INTERCAMBIO PERMANENTE DE AIRE. LA OTRA GALERÍA QUE CORRÍA PARALELA A LA CENTRAL TOMA EL NOMBRE DE "REVUELTA" Y POR AHÍ SALÍA EL AIRE VICIADO. EN EL FONDO DEL PIQUE ESTABA LA ESTACIÓN DE ENGANCHE. HASTA AHÍ LLEGABAN LOS CARROS CARGADOS DE CARBÓN.

-Acá abajo del puerto estaba lleno de chanchos, me acuerdo, uno caminaba y se tropezaba con ellos -dice Vargas.

Inés apura el paso: "Tienes razón, pero cuando llegó mi papá -Adolfo Prieto, administrador desde 1943 hasta el cierre en 1953-, una de las primeras cosas que hizo fue prohibir tener chanchos sueltos. Era antihigiénico, malo para la salud. Me acuerdo que los sacaron todos, sólo uno quedó amarrado, nadie lo fue a buscar, había terminado el plazo dado para retirarlos, ¿te acuerdas?", señala.

Seguimos avanzando en sentido inverso a la costa y llegamos hasta uno de los ventiladores de la mina, un agujero hoy tapado y cercado con unos tablones, por ahí en el pasado escapaba el gas grisú. Más de dos kilómetros lo separan del chiflón. Cuesta imaginar que por esa entrada, los mineros avanzaban varios kilómetros, a punta de pala y picota.

Los mineros casi no veían el sol, entraban muy temprano a las entrañas de la tierra y salían cuando el sol se había entrado, en invierno la angustia era mayor.

En el pasado, la minería se daba cerca de la superficie donde estaban disponibles la luz y la ventilación naturales. En el diseño contemplaban dos entradas, una permitía al aire exterior fluir hacia el interior de la mina y otra que ayudaba a expulsar el aire viciado o contaminado con los gases naturales de la extracción.

La presencia del gas grisú fue siempre un apuro en todas las minas de la región, porque al llegar a ciertas concentraciones puede causar una explosión subterránea de gran alcance, especialmente si es acompañado por una alta concentración del polvo de carbón.

En otro tiempo los canarios solían ser utilizados para detectar el gas en minas de carbón en los primeros tiempos de las minas. Este pájaro que es extremadamente sensible al medio ambiente era colocado en los túneles y si éste fallecía, los mineros saldrían inmediatamente de la mina.

Unas vacas pastan a esa hora y miran incrédulas a los visitantes. "En la época de Elena, habían más de 3 mil 500 corderos y otros animales necesarios para la alimentación", explica Vargas como justificando la presencia de los ovinos.

Asegura que no hay que buscar tan lejos para demostrar la convivencia entre la extracción carbonífera y la ganadería. Todavía quedan rastros de la tinaja donde se almacenaba el agua del pueblo. "Era de madera y acumulaba el agua del río", señala Vargas. Los cambios están a la vista. No hay casas de pie, sólo algunos vestigios cubiertos por liquen. "Cosas que pensé eran antiguas no lo son tanto, como por ejemplo los lavaderos de animales, esos son recientes, de la época de Emilio Donatti", reflexiona Vargas.

Cerca de un riachuelo pequeñas canaletas fueron utilizadas para lavar a las ovejas, los restos son posteriores a la explotación carbonífera, después del año 1953. "Tienes razón, los antiguos eran de madera y estaban cerca de la escuela", afirma Prieto. De eso no queda nada. De las construcciones de ladrillo queda la caja fuerte que está casi al frente del muelle. También restos de la casa que fue primero de la familia de Arturo Solo de Zaldívar; luego de los Gude y más tarde de los Prieto, emplazada inmediatamente al lado izquierdo de un afloramiento de carbón. Un incendio posterior al cierre de la mina dejó sólo vestigios de la glamorosa casona. Inés la recorre. Y en un ejercicio de imaginación nos muestra las habitaciones.

Entonces, simula abrir una puerta, en el exacto lugar donde pudo estar la sala de estar de la casona, los cimientos gastados de la chimenea que aún se mantiene en pie le sirven de referencia. Los ventanales grandes que daban hacia el mar recibían los primeros rayos del sol matutino. La mujer madura, parece recobrar una energía juvenil, cuesta seguirla.

-Ahí estaban los manzanos, más allá los cerezos. Los jardines eran de ensueño. Esos pinos son recientes, no estaban en la década del cuarenta -dice repasando y comparando lo que había y lo que queda.

El reloj anuncia más de cinco horas de recorrido y el sol sigue acompañándonos. En medio de la lenga, coigüe y ñirre, los recuerdos van quedando eclipsados en el pausado regreso hacia Punta Arenas. Inés, ya no habla tanto. Y desde sus ojos bajan unas lágrimas que sintetizan silenciosas su infancia. Mientras tanto Héctor, asegura que quiere volver a visitar la isla. Los relatos de ambos son el testimonio vivo de un pasado reciente y abandonado.

SOPLA EL VIENTO Y LAS NOSTALGIAS PALIDECEN COMPUNGIDAS EN EL VÉRTIGO DE OTRA ÉPOCA: PONTONES CARCOMIDOS POR LA SAL, DOS IMPONENTES CALDERAS OXIDADAS Y CIMIENTOS QUE APENAS ASOMAN DESDE EL VERDE DADIVOSO DEL TERRITORIO AUSTRAL SON LOS ÚNICOS TESTIGOS DEL BULLENTE PASADO. AÚN EN EL FONDO DEL MAR DE SKYRING PARECEN RETORNAR LAS VOCES DE UN PRETÉRITO GLAMOROSO QUE SE CONFUNDE CON LOS RITOS DE LA NATURALEZA.

EL DESCUBRIDOR DE Mina Elena

El yacimiento recibió el nombre de Elena, en homenaje a Elena Arentsen, esposa de Hans R. Samsing, noruego y socio del descubridor de la veta. Hubo escuela, posta y fue el primer poblado rural en instalar luz eléctrica en toda la Patagonia.

Un puñado de soñadores abrió las entrañas de la tierra y dio vida al boom carbonífero en Isla Riesco. No fue fácil. La lista de intentos fallidos supera con creces los aciertos. Sólo el puje y el tesón de pioneros de carácter inquieto y visionario permitieron iniciar las primeras exploraciones carboníferas en Isla Riesco.

El adelantado inmigrante francés Jorge Meric descubrió los yacimientos de Mina Magdalena, en la costa norte. Y el año 1897, comenzó su explotación, en sociedad con los empresarios locales Mauricio Braun y Juan Blanchard. Fue una campaña breve, seguida por otros emprendimientos precarios y de baja producción.

En 1918, el ingeniero noruego Ove Gude descubrió mantos de mejor calidad. El hallazgo facilitó un despegue minero que alcanzó, en parte, a cubrir las necesidades energéticas de Punta Arenas, con exportaciones regulares a Argentina.

Minas Elena y Josefina llevaron el peso del éxito carbonífero en la región.

Además de los mencionados, otros dos yacimientos de la Isla Riesco fueron explotados durante la década de 1920: Mina "Chilenita" desarrollada por la sociedad formada por Jorge Ihnen y Francisco Cekalovic y "Tres Hermanos", ubicada en el mismo paraje de la antigua "Magdalena" de Jorge Meric y cuyo laboreo regular se inició por cuenta de la firma Vicente & Antonio Kusanovic.

El yacimiento recibió el nombre de Elena, en homenaje a Elena Arentsen, esposa de Hans R. Samsing, noruego y socio del descubridor de la veta.

De la sociedad Gude-Samsing, nace la Comunidad de Carbón de Río Verde y el año 1922 se transforma en la Compañía Minas de Carbón de Río Verde, al mando de la familia Montes.

Una vez cerrada la mina, la sucesión Finn R. Samsing llegó a tener acciones, las que finalmente pasaron al Estado.

Hoy los restos de Ove Gude están en uno de los patios del cementerio Municipal de Punta Arenas, tal cual consigna la fotografía.

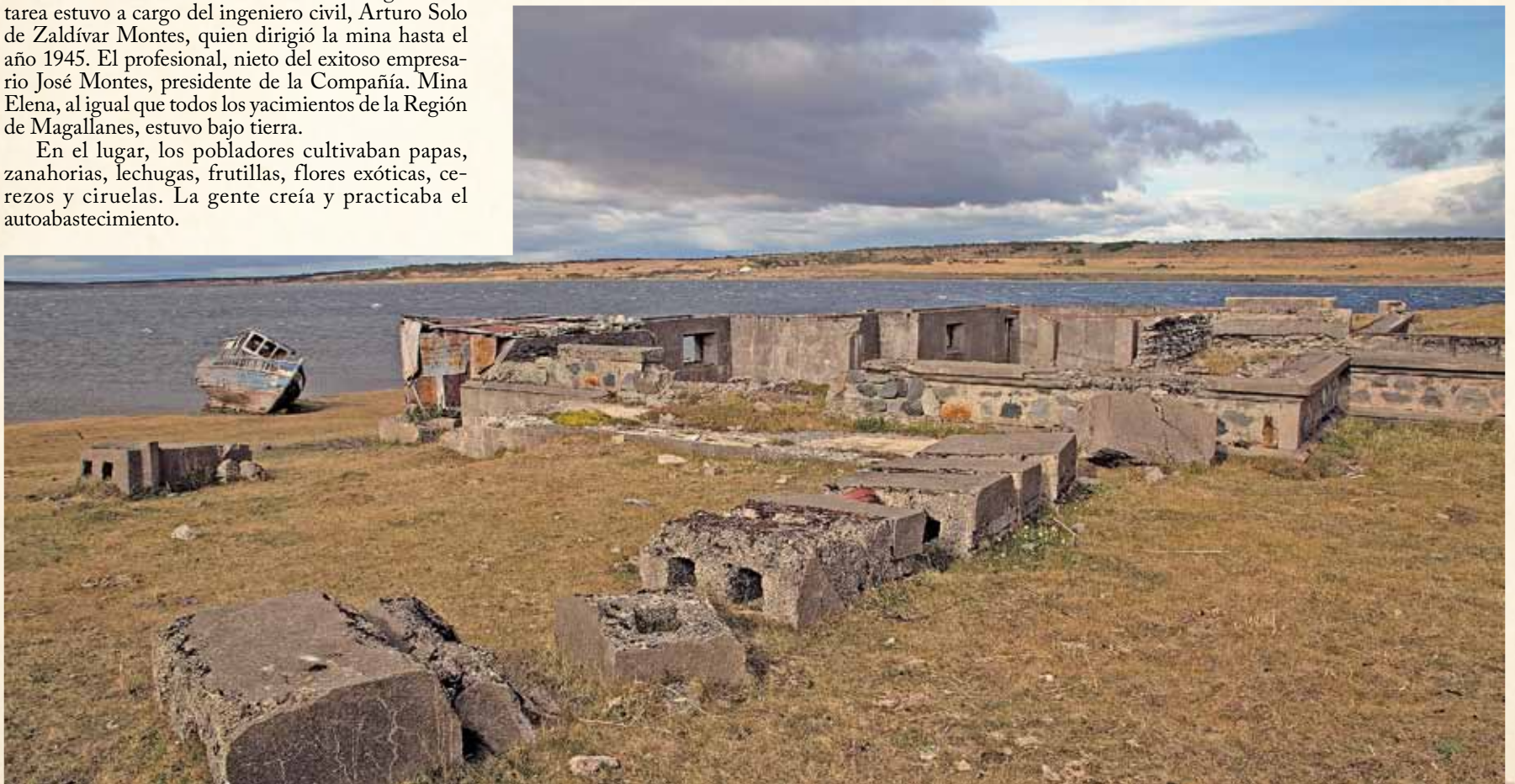
Entre las primeras instalaciones de Mina Elena destacan el uso de un güinche, una pequeña máquina dotada de un brazo y una polea que permitía elevar la carga de carbón mediante la tracción de la cuerda que circula por ésta.

El encargado de manejar la soga metálica se conocía como güinchero. Pero el desplazamiento desde la mina era posible por una línea Decauville con carros que podían arrastrar hasta 20 toneladas por hora. Otros adelantos fueron la bomba a vapor para el servicio de la mina y un aserradero que permitía levantar viviendas y avanzar en las galerías interiores de la mina.

La historia consigna que Elena partió con 66 habitantes y a mediados de los cuarenta superó las dos mil personas. Hubo escuela, posta y fue el primer poblado rural en instalar luz eléctrica en toda la Patagonia. La tarea estuvo a cargo del ingeniero civil, Arturo Solo de Zaldívar Montes, quien dirigió la mina hasta el año 1945. El profesional, nieto del exitoso empresario José Montes, presidente de la Compañía. Mina Elena, al igual que todos los yacimientos de la Región de Magallanes, estuvo bajo tierra.

En el lugar, los pobladores cultivaban papas, zanahorias, lechugas, frutillas, flores exóticas, cerezos y ciruelas. La gente creía y practicaba el autoabastecimiento.

EL PIONERO FRANCÉS JORGE MERIC ES EL PRIMER CONTEMPORÁNEO EN ACCEDER A LA ZONA, CON IDEAS COLONIZADORAS. TAMBIÉN ESTÁ INSCRITO EN LA HISTORIA POR DAR INICIO A LOS EMPRENDIMIENTOS CARBONÍFEROS EN ISLA RIESCO. HABÍA LLEGADO A PUNTA ARENAS EN 1873, Y TAL VEZ ABURRIDO DE LA COLONIA PENAL, ENFILÓ SUS PASOS HACIA EL NORTE, ACTUAL RÍO VERDE. LOS VECINOS LE DECÍAN "MESSIE MERIC". NO HAY FOTOS, PERO QUIENES LO CONOCIERON DESTACAN SU ELEGANCIA Y BUEN TRATO.
UNA VEZ CONCLUIDA LA AVENTURA CARBONÍFERA EN ISLA RIESCO, JORGE MERIC VIVIÓ EN EL CONTINENTE, EN UNA ELEGANTE CASA DE TRES PISOS, CON SÓTANO INCLUIDO, ALGO POCO HABITUAL PARA LA ÉPOCA. LOS RESTOS DE LA ANTIGUA MANSIÓN, LUEGO QUE UN INCENDIO LA DEJARA EN RUINAS, AÚN SON VISIBLES EN LA RUTA Y50, A ORILLAS DEL MAR DE OTWAY.
EL AÑO 1922 MERIC VENDIÓ SUS PROPIEDADES Y CON CERCA DE 200 MIL LIBRAS ESTERLINAS DE LA ÉPOCA REGRESÓ A FRANCIA, SU PAÍS NATAL. NO HAY CERTEZA DE QUÉ OCURRIÓ CON SU VIDA, ALGUNAS VOCES DICEN QUE MURIÓ EN LA INDIGENCIA EN PARÍS, DE ESO NO HAY SEGURIDAD. LO CIERTO ES QUE SU PRESENCIA MARCÓ LA ZONA, INCLUSO EN EL SECTOR DE PUNTA DELGADA, UN CAÑADÓN LLEVA SU NOMBRE Y EN EL CEMENTERIO MUNICIPAL DE PUNTA ARENAS, UNA TUMBA CON LA INSCRIPCIÓN DE JORGE MERIC MOLINA RECUERDA QUIZÁS PARTE DE SU PASO POR LA PATAGONIA.



LA HIJA DEL administrador

Los mineros de Elena, en su mayoría provenían de Chiloé, Lota y la zona española de Asturias. Para soportar la dura faena, la clave fueron desayunos contundentes, con muchas chuletas y pan amasado.

La leyenda dice que la mina es celosa y no pueden ingresar sacerdotes, homosexuales ni mujeres. Pero esa tarde Inés Prieto y su hermana rompieron la tradición a fuerza de insistir a su padre. Avanzaron más de doscientos metros por las entrañas de la tierra.

"Nunca nos vamos a olvidar de ese día que entramos al túnel. Todas las galerías estaban iluminadas gracias a algunas lámparas de carburo y a la energía del propio carbón, proveniente de una sala especialmente habilitada para generar electricidad a la mina y al pueblo", dice Inés. Entonces la luz duraba hasta la medianoche y era alimentada por un generador ubicado en una sala contigua a la bocatoma de la mina.

A Isla Riesco llegó el año 1943, apenas tenía cinco años de edad; su hermana Amelia, era un año menor y su compinche inseparable. Juntas cabalgaron, cientos de veces, desde Mina Elena hasta Rocallosa (más de tres horas) y patinaron a orillas del mar de Skyring, cuando el frío transformaba el agua en hielo. El año 1945 nació Carlos, su hermano. Ambos fallecieron años después en distintos accidentes, hoy sólo Inés preserva la historia de su familia en Isla Riesco.

Así como la mayoría de los pobladores, su familia también cultivó papas, zanahorias, lechugas, frutillas, flores exóticas, cerezos y ciruelas. "Florecían preciosos, pero los fuertes vientos de noviembre sólo dejaban que maduraran unas 40 cerezas, todo un éxito anecdótico en las difíciles condiciones climáticas que tiene la zona. La gente creía y practicaba el autoabastecimiento. Muchos tenían invernaderos, eso era tan normal y natural", asegura.

Llegar al poblado fue cosa de azar, recuerda Inés. Víctor Gude, administrador e hijo de Ove C. Gude - ingeniero noruego que descubrió en 1918 los mantos de Mina Elena-, disparó, en defensa propia, en un confuso incidente contra un minero, la prensa de la época y otros testimonios consignan el hecho. La medida generó una huelga y un extenso petitorio, en el cual se declaró persona no grata al administrador.

INÉS PRIETO DE NIÑA, EN EL PERÍODO QUE ESTUDIABA EN LA ESCUELA PÚBLICA DE ELENA. MÁS TARDE CONTINUÓ SU ENSEÑANZA EN EL LICEO MARÍA AUXILIADORA, DONDE FUE UNA ESTUDIANTE ADELANTADA, ELLA MISMA PRECISA QUE "LA BUENA EDUCACIÓN QUE RECIBÍ EN ISLA RIESCO ME PERMITIÓ AVANZAR SIN TROPIEZOS EN PUNTA ARENAS, INCLUSO ME DESTACABAN LAS PROFESORAS, POR EL CONOCIMIENTO ADELANTADO QUE TENÍA".

En aquel momento la Compañía Carbonífera de Río Verde contrató a Adolfo Prieto Naves, 29 años, padre de Inés, muy recomendado por Lautaro Navarro Pinto. Llegaba al poblado justo en los tiempos en que dirigía la mina Arturo Solo de Zaldívar, ingeniero titulado en Inglaterra, quien hizo que Elena fuera el primer poblado rural en contar con luz eléctrica en la Patagonia, entre otros adelantos.

NACIDO Y CRIADO
en Mina Elena

EN VIÑA DEL MAR ENCONTRAMOS A INÉS PRIETO, HIJA DEL ADMINISTRADOR A PARTIR DE 1943, CUANDO UNA DECIDIDA HUELGA DE LOS OBREROS LA INSTALÓ DEFINITIVAMENTE, JUNTO A SU FAMILIA. A PARTIR DE ESE DESCUBRIMIENTO, OTROS NOMBRES APARECIERON: ALGUNOS COMO HÉCTOR VARGAS QUE HABÍA NACIDO AHÍ, TENÍA EL RELATO FRESCO DE LOS RECORRIDOS POR EL CHIFLÓN. DESPUÉS DE VARIAS DÉCADAS RETORNÓ AL LUGAR DONDE NACIÓ, TUVO SU PRIMERA ENSEÑANZA Y SE REENCONTRÓ CON UNA HISTORIA QUE ESTABA OCULTA Y SEPULTADA. EN ESE MISMO TERRITORIO, SU PADRE EJERCIÓ LAS TAREAS DE MINERO BARRETERO. LA IMAGEN QUE EXHIBE CORRESPONDE A UNO DE LOS TANTOS RECUERDOS QUE CONSERVA DE LA DÉCADA DEL CUARENTA.

Bajo el liderazgo del padre de Inés, el poblado comenzó un período de mucho esplendor que duró, incluso, hasta después de la rendición de la Alemania Nazi y la explotación del carbón en Río Turbio, Argentina.

A inicios de la década del cuarenta, Mina Elena constituía una pequeña localidad de más de 800 personas, situada en medio de frondosos bosques. Y aunque la distancia jugaba a confundir el destino, cada cierto tiempo asomaba algún circo. Otra entretención usual eran memorables partidos de fútbol, entre los mineros o contra los marineros de los buques que atracaban en busca del preciado mineral.

"En la casa del sindicato se colocaban los trapecios, todos llegaban a ver la función. Los más contentos eran los chicos de la escuela", señala.

El establecimiento público Nº18 tuvo una gran biblioteca, "la mejor" apunta Inés, con más de cuarenta alumnos en su etapa más auspiciosa. Fue la primera y única escuela que registra la historia de Isla Riesco. En el recinto muchos puesteros y mineros analfabetos aprendían a leer y escribir, guiados por el profesor Alberto Elgueta Trujillo, "hombre intachable, de esos que siempre lucen orgullosos camisa blanca, corbata y una elegancia extraña para un pueblo a carbón. Fue un profesor fantástico, salí muy bien preparada. Cuando más tarde ingresé a María Auxiliadora, las monjas elogiaron mis conocimientos", asiente orgullosa.

Durante la Segunda Guerra Mundial la demanda de carbón era tal que se hacía necesario tres turnos de ocho horas y a veces permanecían hasta 2 ó 3 barcos a la espera de ser cargados con el mineral.

Pese a que era una de las minas a carbón más seguras de Magallanes, un extraño incendio producto de la acumulación de gases interiores el año 1948 obligó a construir canales para inundarla y apagar las llamas con agua de mar, explicaciones ulteriores dan cuenta de lo inflamable del gas grisú y del riesgo constante de los trabajadores. En el incidente quedó con quemaduras el chilote Pedro Jesús Ríos, quien entonces atendía la parte eléctrica del poblado y del interior del socavón.

El año 1955, las galerías de las minas quedaron abandonadas y el lignito confinado bajo el manto verde de Isla Riesco. A la sazón varias décadas ya han pasado y las voces de Mina Elena siguen resistiendo al tiempo y al olvido, con la misma fuerza que antes lo hicieron al grisú y la lejanía.

Ya de adulta, Inés Prieto asumió las riendas de la Estancia La Portada, en la zona de San Gregorio, casi en la frontera con Argentina.

Héctor Vargas a sus 78 años está lúcido, inquieto y con una memoria fotográfica que le permite rememorar detalles inéditos de su infancia y de varios hechos que marcaron al poblado carbonífero de Isla Riesco, en la época que alcanzó mayor productividad.

Héctor Vargas nació en Mina Elena el 9 de julio de 1936, muy cerca del antiguo muelle. Pesó 4 kilos y medio, así lo registró la vieja balanza de la carnicería del poblado. La partera, de apellido Pinto, tuvo que atravesar el canal Fitz Roy en un bote a remo y recorrer más de 20 kilómetros a caballo, al norte de Isla Riesco, antes de poder ayudar en el alumbramiento.

"Si tuviera que elegir dónde nacer, lo haría de nuevo en Isla Riesco. Es una de las etapas más hermosas de mi vida", sentencia.

A sus 78 años, Vargas está orgulloso de ser hijo de minero barretero, "era duro el trabajo, los hombres entraban sólo con pala y picota al interior de la mina, y de esa forma llenaban varios carros de carbón al día. Cuando terminaba el turno la herramienta era afilada por una persona que se dedicaba tiempo completo a esa actividad y era muy importante porque no se usaban explosivos. Era el golpe duro sobre la roca nada más, así se sacaba el carbón".

El tema lo entusiasma, saca fotos, muestra mapas e inmediatamente señala: "Convenía ser minero de Elena en la década del cuarenta, por la guerra. Se respetaban las leyes vigentes, se pagaban estampillas en las libretas de seguro de cada trabajador. El trabajo era a trato y por carga", explica.

Entonces, el sistema utilizado para el control se basaba en carros cargados y ésos se contabilizaban con "tantos", así los llamaban. Cada cual tenía el suyo, eran cordelitos trenzados con la marca que cada trabajador creaba, generalmente el barretero le hacía una figurita, y cada cual tenía la suya que lo distinguía.

"Los mineros llevaban sus propias cuentas y a la hora del pago tenían claro cuántos tantos habían entregado. La honestidad y el control en la producción eran la base del respeto", precisa.

Héctor Vargas aprendió sus primeras letras junto a la hija del administrador, Inés Prieto. Era travieso y le decían "Patao", recuerda Ernestina Haro, compañera de curso en la escuela.

"Me sentaba atrás y le tiraba las trenzas a Inés. Había mucha integración en la escuela, no se notaban las diferencias. Los profesores tenían mucha vocación y los cursos estaban para distintos niveles, lo que obligaba a los maestros a ser creativos, porque estábamos todos en la misma sala haciendo distintas tareas", recuerda.

A la sazón las casas eran sobre pilotes de madera. Y la luz permitía el uso de voltaje para 110 ó 220 watts, la corriente era continua, un motor a vapor movía el generador que se limpiaba cada domingo. Y la aduana funcionaba sólo para la exportación del carbón.

"Jugábamos al trompo, íbamos a sacar fruta al invernadero del Sr. Arturo Solo de Zaldívar, andábamos a caballo, tirábamos bolitas y nos subíamos a zancos que hacíamos con tarros de durazno. No había tiempo para aburrirse", señala.

La que ponía coto a las travesuras era Germana Paz Doce, gallega, siempre usaba un vestido negro. "Ella ponía orden, le gustaban los niños limpios y ordenados. Era muy estricta y todos los de la escuela la respetábamos. Era la abuela materna de Inés Prieto. Nosotros íbamos a la ensenada, antes de Rocallosa y ahí se daban los mejores calafates de la isla, siempre le llevábamos y los transformaba en mermelada y otras delicias", repite.

Héctor Vargas asumió con extremada responsabilidad la entrevista, conversamos varias veces a lo largo de los últimos meses. Otras, llamó y precisó datos, aportó con otros nombres. La historia queda fija en sus pequeños ojos lagrimosos y se ve a sí mismo, como si estuviera frente a un espejo, descifrando las líneas de la cara o contemplando las naves

IZQUIERDA, ERNESTINA HARO Y A LA DERECHA, SU MADRE, MARÍA VIDAL.

que llegaban a Mina Elena. "Tanto mirar barcos me hice marinero. Eran muchos los que llegaban a buscar carbón. Había también hartas chalupas, la más linda era la de don Arturo Solo de Zaldívar. El róbalo recuerdo picaba harto, después lo hacían ahumado", indica.

Salió de Isla Riesco y estuvo más de 35 años de marino. Llegó a ser sub-oficial mayor, en la especialidad de Infantería de Marina Radio Telegrafista. De uniforme nunca volvió. Su última visita al sector de Mina Elena fue en el mes de noviembre del año 2011. Ahí entregó parte de su testimonio y se emocionó con el recuerdo de un poblado que hoy no existe.

ÚNICO MUERTO EN FAENA

Ernestina Haro también era compañera de escuela de Héctor Vargas e Inés Prieto, su madre estaba a cargo de entregar la pensión de alimentos a más de cincuenta mineros. Hoy tiene 80 años de edad y por su memoria deambulan nombres que se ratifican con otras historias. Su madre, María Sofía Vidal Rogel, de 104 años, está lúcida y mantiene una salud excepcional, pero ya ha borrado gran parte de los recuerdos de Elena.

"Me acuerdo que mi mamá en el desayuno siempre preparaba chuletas con huevo y papas fritas, yo le ayudaba a servir las mesas y los mineros me daban propina. También que había un solo almacén en el pueblo, el que atendía Efraín Soto, casado con Galicia Vargas, hermana de Héctor Vargas, él estaba siempre en el negocio", va lanzando datos al azar Ernestina Haro. La pulpería pertenecía a la Mina y estaba bien abastecida. Cada minero contaba con una libreta donde anotaba sus pedidos que eran puntualmente descontados el día de pago.

Uno de los momentos que más la marcó fue la muerte del barretero Braulio Navarro. Murió aplastado en un derrumbe. "Me impresionó cómo quedó, él es el único recuerdo que tengo de alguien muerto durante las faenas", explica Ernestina.

La historia la ratifica Héctor Vargas y dictamina de manera tajante: "Es el único muerto en faena que tiene Mina Elena. No hay otro que haya muerto al interior de la mina", repite.

Asegura que el cadáver lo trasladaron a Punta Arenas en barco. La nave cortó la cadena del ancla

y quedó a la deriva varias horas alrededor del muelle. Fue enterrado en el cementerio Municipal y una placa instalada con la inscripción de Mina Elena lo recuerda.

Testimonios relatan que varios días después de la muerte de Navarro, los pobladores pescaron congrios, róbalos y pejerreyes. La gente lo atribuía a un milagro del minero.

Otra muerte recordada es la de los mellizos de la familia López – Villegas. La historia caló profundo en el poblado. Los menores fueron sepultados entre el año 1943 y 1945, cerca de la cancha de básquetbol.

"La mamá Antonia Villegas y el padre Tobías López nunca se recuperaron de la pérdida", recuerda Vargas.

Por entonces los cementerios eran improvisados. Algunas cruces desordenadas apuntaban los puntos del entierro. Ya no quedan vestigios. El bosque los tapó.

El testimonio de Balbino Peña Fernández, registrado en el libro *Río Verde, su historia y su gente*, confirma las sospechas de tumbas: "Donde hay muchas es en Mina Elena. Hay varias. Pero pusieron una cruz así y después nadie cuidó, después vino el bosque y los tapó, pero ahí hay varios, como unos seis, siete por lo menos –que yo recuerdo haber visto cuando yo trabajaba ahí-, pero una cruz botada así".

Los aspectos religiosos de la mayoría de los pueblos se modifican a través del tiempo, las circunstancias y la educación. En algunos casos los sentimientos frente a la muerte y sus misterios son refinados y espirituales.

En el caso de los poblados rurales, la obligación decretada fue dar cuenta a Carabineros, los de Elena lo hacían en el sector de Río Pescado, ubicado a 40 kilómetros al norte de Punta Arenas. Hasta el lugar había que llegar a caballo.

Las rutas de la memoria van salpicadas de datos, al final Héctor Vargas sostiene que Mina Elena marcó su vida.

LA ESCUELA PÚBLICA Nº 18:

mineros y sus hijos aprendieron a leer y a escribir

Todavía es posible ver los restos de la escuela pública mixta Nº18, sin pupitres, bancos ni cuadernos... La fundadora fue la profesora Sara Carrera Cerda, quien el 16 de junio del año 1943 por el decreto Nº 3799 del Ministerio de Educación fue nombrada directora del establecimiento pero el cargo lo ejercía en la práctica desde el 1 de mayo. El contrato establecía derecho a pasajes. Entre sus tareas tuvo la misión de organizar las clases, ornamentar las aulas y dar vida a la enseñanza en un poblado minero de difícil acceso.

La directora contaba con todo el respeto de la administración del recinto y del poderoso sindicato, era una autoridad en las convivencias, un modelo a seguir para los hijos e hijas de obreros. Sólo en el mes de diciembre del año 1983, su gesta fue recordada por la Municipalidad de Río Verde. En el mismo acto se homenajeó a los principales protagonistas de la aventura minera. La ceremonia realizada contó con la participación de más de cien personas y en el lugar se dejó una placa recordatoria (hoy no está), colocada entre las dos calderas de la ex Mina Elena. El orador principal fue Arturo Solo de Zaldívar Montes, ingeniero que dedicó los mejores años de su vida a levantar y dar vida a uno de los yacimientos carboníferos más exitosos inscritos en la historia regional.

Otros docentes destacados que pisaron el poblado fueron: Alberto Elgueta y Humberto Águila, este último inició sus labores docentes en la isla y es recordado porque ayudó a mineros y puesteros a leer y a escribir, también por su destacada labor como dirigente en el magisterio de profesores y por su militancia comunista.

El 16 de julio de 1936, en una reunión del sindicato, los obreros deciden crear la Institución Biblioteca y Radio y solicitan a Víctor Gude, hijo menor del descubridor de Mina Elena, que asuma de presidente honorario. Desde esa fecha en adelante, logran dotar de gran cantidad de libros al recinto, hay quienes dicen que fue una de las bibliotecas mejor documentadas de la Patagonia, un espacio donde los mineros de espíritu inquieto encontraban calma para su sed de conocimiento… ¿Qué pasó con los libros y los documentos?

ORDEN DE TRABAJO

CON DERECHO A PASAJES

ESTUDIANTES DE LA ESCUELA PÚBLICA Nº 18 DE ISLA RIESCO EN MINA ELENA.

MINA ELENA ANTIGUA:

A PARTIR DEL RELATO DE LOS ENTREVISTADOS ***fue posible reconstruir el poblado.***

PRIMERA CASA DONDE VIVIÓ EL ADMINISTRADOR ADOLFO PRIETO ***y su familia, el año 1943. Antes fue de Ove C. Gude, el ingeniero noruego que descubrió el yacimiento el año 1918. Inmediatamente después, la vivienda la ocupó su hijo Víctor Gude.***

ESCUELA PÚBLICA MIXTA NÚMERO 18. ***En la década del cuarenta llegó a tener un promedio de 40 estudiantes. Además puesteros y mineros que aprendían a leer. La fundadora del establecimiento fue la profesora Sara Carrera Cerda. Entre los profesores destacados estuvo: Alberto Elgueta y Humberto Águila, recordado dirigente que inició su carrera docente en Isla Riesco.***

CARNICERÍA Y GALPÓN DE ESQUILA. ***Mina Elena contó con más de 3 mil 500 ovejas sólo para su consumo, lo que da cuenta de una pequeña producción ganadera que convivió con la extracción carbonífera.***

CASAS DE LOS TRABAJADORES. ***Algunas eran ocupadas por solteros y otras por familias. Estas últimas generalmente tenían la obligación de entregar pensiones de alimentación a los obreros. El poblado se divide entre el viejo y el nuevo, luego que el crecimiento de la demanda obligara a construir más casas para los trabajadores recién llegados.***

ERA LA OFICINA, QUE SERVÍA DE PULPERÍA, TIPO ALMACÉN. ***El segundo piso también se utilizaba como alojamiento para los funcionarios. También ahí se ubicaba la caja fuerte donde se guardaba el dinero para pagar a los mineros. Hoy aún es posible ver los restos del espacio en que se colocaba la caja fuerte.***

MUELLE, CONSIDERABA RIELES Y DECENAS DE CABLES QUE CRUZABAN DE LA MINA HACIA EL MUELLE. ***Los vagones tenían capacidad para media tonelada, cada uno llevaba una marca que correspondía al minero que cargaba, entonces era conocido como "tanto" y servía para llevar la cuenta del trabajo diario. Los pagos eran a trato por lo que era primordial saber cuánto trabajo diario hacía cada minero. La extensión del muelle alcanzó los 300 metros.***

CASA DE MÁQUINA, PERMITÍA GENERAR ELECTRICIDAD PARA EL PUEBLO Y LA MINA, A TRAVÉS DEL CARBÓN. ***El poblado contaba con dos calderas, llegadas probablemente de Alemania. Mina Elena fue el primer asentamiento rural de la región en contar con electricidad, el responsable del logro fue el ingeniero Arturo Solo de Zaldívar.***

LA CALLE PRINCIPAL ERA PAVIMENTADA CON LOS RESIDUOS DE CARBÓN ***de las calderas. La pasta creada era tan útil que permitía emparejar el suelo y evitar los barriales invernales.***

CASA DEL INGENIERO ARTURO SOLO DE ZALDÍVAR. ***Más tarde, se trasladó Adolfo Prieto y su familia al lugar. La casa contó con jardines con flores exóticas y árboles de cerezos.***

ASERRADERO. ***El aserradero no sólo era vital para el desarrollo del poblado, en el interior de la mina cumplía un rol de sostén imprescindible. Así, todas las galerías debían ser enmaderadas y esto se hacía colocando dos troncos en cada lado de la pared lateral de la galería, en sentido vertical y otro transversal que la atraviesa justo a unos centímetros del techo. En ese trabajo, los obreros del carbón se jugaban la vida, de ahí la importancia que tenían los carpinteros envigadores.***

OTRO SECTOR CON CASAS DE TRABAJADORES. ***Una vez que terminó la extracción carbonífera, a mediados de los 50, la mayoría de las viviendas fueron adquiridas por estancias de la zona; y algunas, incluso trasladadas hasta el barrio 18 de Septiembre, en la ciudad de Punta Arenas.***

SALAS DE BAÑO. ***Hubo varias, las llamaban las "Casitas", todas ubicadas a orillas del mar, contaban con duchas y todo lo necesario para la higiene de los mineros.***

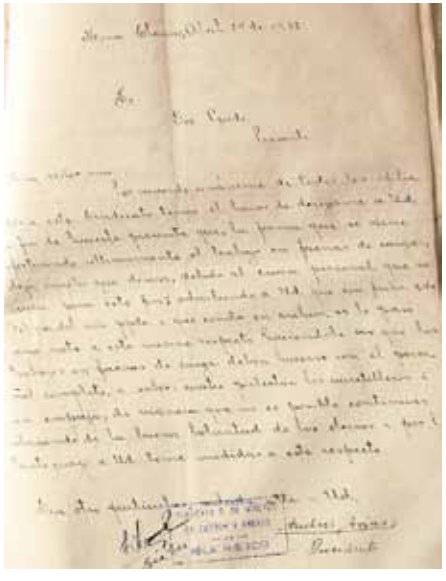
EPISTOLARIO DE
Mina Elena

Retroceder en la memoria y retornar a los primeros días que Isla Riesco entra al imaginario del mundo... El trabajo del minero del carbón fue uno de los más fatigosos que se conocen, una tarea difícil también para el ingeniero que debe resolver innumerables problemas y situaciones para mantener una mina en explotación, ya sean los relacionados con la ventilación, planificación de su desarrollo, condiciones de seguridad, entre otros.

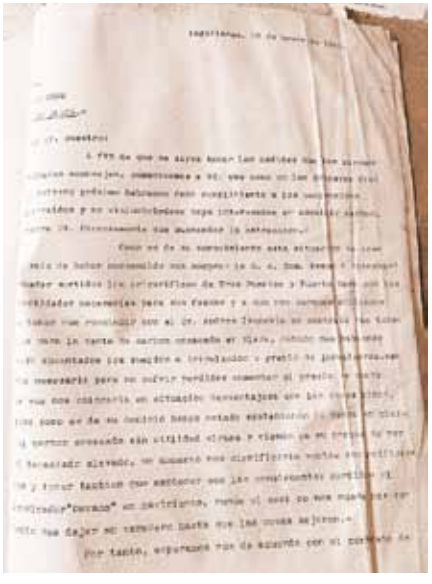
Casi el 100% de los trabajadores participaba del Sindicato Profesional de Mineros en Carbón y Anexos de Isla Riesco. Entendían que la participación activa era la única forma posible de generar cambios profundos en las prácticas laborales. Una organización que se renovaba cada dos años y que además de la preocupación por el trabajo de los mineros, y la discusión permanente por el convenio anual, hoy llamado negociación colectiva, también estaba atenta a la convivencia del poblado, estableciendo una comunicación expedita con el administrador de la Mina y las autoridades de gobierno, al punto de que en los años de agonía de la extracción del mineral los trabajadores fueron férreos defensores de sus faenas para evitar el inexorable cierre, participando activamente en la generación de propuestas conjuntas a los dueños del recinto.

Tal era el nivel de sindicalización que los mineros que eran expulsados de la organización quedaban expuestos a ser los primeros en ser echados en caso de reducción de personal por parte de la empresa. Emblemática resulta la carta enviada el 21 de julio de 1931 al administrador. Ahí, el dirigente Juan Bilbao informa que el obrero Libado Valderrama ya no pertenece al gremio y textual apunta: "…damos el aviso correspondiente a Ud. por si en lo sucesivo tiene que desahuciar personal". Y la carta continúa: "Los obreros de este establecimiento deben ser los sindicados; con ese fin se formó la Institución y menos derecho tienen aun aquellos que se retiran por mañosos". (Sic)

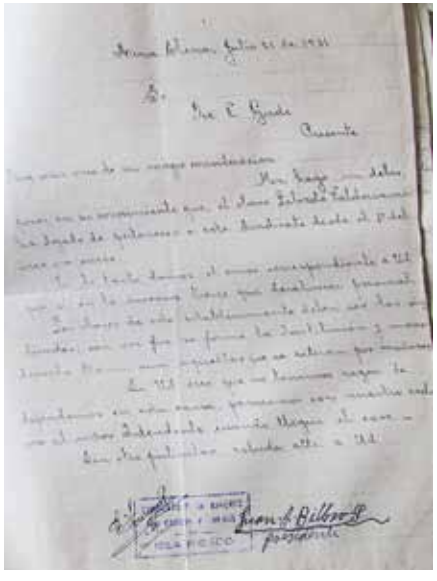
Libado Valderrama Parada, oriundo de Penco, era capataz de la mina, tenía la misión de planificar



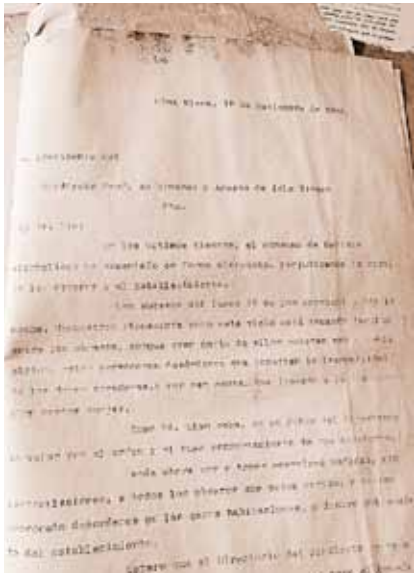
LA CARTA REFLEJA LA PREOCUPACIÓN POR LOS HORARIOS Y EL PRESIDENTE DEL SINDICATO SUGIERE ESTABLECER UN ORDEN AL ADMINISTRADOR.



LA CARTA REFLEJA LA PREOCUPACIÓN DEL SINDICATO POR LA PÉRDIDA DE CONTRATOS Y SUGIERE EL CIERRE DE FAENAS PARA EVITAR PÉRDIDAS ECONÓMICAS IRRECUPERABLES POR PARTE DE LA EMPRESA.



EL DIRIGENTE JUAN BILBAO INFORMÓ DEL RETIRO DE UN OBRERO DEL SINDICATO AL ADMINISTRADOR DE LA MINA, DEJANDO EN CLARO QUE EL TRAJABADOR DEBIERA SER EL PRIMERO EN LA LISTA EN CASO DE DESAHUCIO POR PARTE DE LA EMPRESA.



OVE C. GUDE SOLICITA APOYO AL SINDICATO PARA PONER COTO A LOS PROBLEMAS DE ALCOHOL QUE SE VIVEN AL INTERIOR DEL RECINTO MINERO.

el trabajo diario y resolver las emergencias, entonces vivía con sus dos hijos y su esposa. Finalmente se reintegró al Sindicato, apoyado por sus tres hermanos que también trabajaban en la mina: Crescencio, Cesáreo y Virginio, este último cumplía el rol de fogonero, encargado de sostener la presión adecuada de las calderas.

La historia está salpicada de anécdotas que salen a la luz en la revisión epistolar, otras en noticias que quedaron sin terminar en la prensa escrita. Al final, relatos de algunos hechos significativos que permiten vislumbrar en parte la vida en el poblado austral.

El 24 de abril de 1932, los dirigentes, encabezados por Andrés Arias, solicitaron a Ove C. Gude, en su calidad de Aviador de la Mina, una especie de administrador del recinto carbonífero y cumplir con la dotación completa en las faenas de carga, es decir: cuatro peonetas, el carretillero y un empuja. La solicitud estaba en carpeta hace más de un año y la inquietud nuevamente volvía a rondar en las reuniones del vigoroso sindicato. El escaso personal era una preocupación latente. Todavía el poblado no adquiría la notoriedad internacional y los precios del mineral competían en un mercado dominado por Europa.

Entonces Ove C. Gude, el descubridor de Mina Elena, tenía 59 años. Dos años después fallecería y su hijo del mismo nombre asumiría las tareas de administrador, apoyado por su hermano Víctor. Ambos, en la década del cincuenta, dedicarían su vida a la ganadería en Isla Riesco, en las estancias Chilenita y Los Palos, respectivamente.

También en 1932, el consumo de alcohol generaba disturbios y problemas al interior del recinto carbonífero. La preocupación vino de Ove C. Gude y el sindicato secundó las enérgicas medidas anunciadas. La convivencia estaba en riesgo y los resguardos no siempre surtieron el efecto deseado, por aquellos años era común que los zepelines, vendedores aventureros y ambulantes, cruzaran fronteras y vendieran a precio de oro el preciado licor. Llegaban de sopetón burlando la guardia nocturna, desafiando la furia de un clima riguroso y adverso. No fue sino hasta el año 1943, cuando asume de administrador Adolfo Prieto, que el consumo de alcohol logra al menos contenerse y se dicta la ley seca definitiva en el poblado.

La preocupación por las ventas, alza de precios y pérdida de clientes también era preocupación de los trabajadores. En una carta enviada al descubridor de Elena, el dirigente Andrés Arias hace ver la necesidad de suspender la extracción del recurso. Corría el año 1933 e importantes clientes habían terminado el contrato de compra. Todavía quedaban resabios de la

El año 1940 comienzan a mejorar las condiciones salariales de los mineros. Tiempos de guerra flotaban en el planeta y los obreros del carbón negocian un 20% de aumento sobre sus sueldos, la cifra los dejaba en el concierto regional como una de las faenas mejor pagadas, incluso en mejores condiciones que las labores del campo.

"Gran Depresión de 1929" y sectores populares y medios del país estaban sumergidos en una grave crisis.

La correspondencia entre el Sindicato y el administrador era intensa, escrita a mano o con una caligrafía bien cuidada, siempre con copia a la Dirección del Trabajo. Se informaba todo, por ejemplo, entre los años 1937 y 1938, asumía la dirección de los obreros los dirigentes: Domingo Zúñigas, tesorero; José Mascareño, director; Manuel Pérez, secretario; Francisco Veras, Presidente.

A fines de 1937, ante el Inspector Provincial del Trabajo, Horacio Sanfuentes Torres, se sientan las bases de las faenas en varios puntos que hasta entonces habían sido conflictivos. El acuerdo firmado entre Ove Gude Larssen, hijo del descubridor, y Francisco Veras queda en los anales de la historia carbonífera como un hito de buen trato y ejemplo a seguir.

Trabajadores y empresarios fijan puntos que se mantienen varios años después. La descripción del documento estampa situaciones rutinarias como la siguiente: "Para la movilización de los carros de una tonelada se distribuirá el personal de la siguiente manera en la faena de cargas: un obrero dentro del depósito para llenar la tolva; otro obrero que movilizará el carro lleno desde el depósito hasta los desvíos del muelle, o sea, a una tercera parte de éste, donde termina el declive del depósito del muelle. Este recorrido será de ida y vuelta… Dos hombres estables en la segunda sección de la tercera parte del muelle empujarán todos los carros que entreguen los carretilleros que vienen del depósito".

No obstante, un nuevo convenio que mejora las condiciones laborales de los mineros ocurre a inicios de la década del cuarenta.

EL CONTRATO DEL AÑO 1940 QUEDA DE LA SIGUIENTE FORMA SEGÚN LAS LABORES DESEMPEÑADAS EN EL RECINTO MINERO:

BARRETEROS, ENCARGADOS DE SACAR EL MINERAL AL INTERIOR DE LA MINA, ***utilizaban sólo pala y picota en sus faenas, por un carro de carbón de 1,13 x 82 x 0,63, un precio mínimo de $3,30 centavos; y en el caso de carbón de punta (mejor calidad) llega a $3,48.***

En cambio, a los barreteros que tenían la misión de abrir un corte se acuerda un pago por día.

El nuevo contrato establecía también que a los barreteros se les entregará toda clase de herramientas: palas, picotas, combos, cuñas y lámparas. En el caso de las cuñas especificaba que no deben ser menos de tres y tener un largo de 15 pulgadas, y todas las herramientas deberán ser afiladas y enmangadas por cuenta del "patrón".

El alumbrado que utilizarán en Elena será de carburo, en caso de no encontrar por las dificultades en la oferta, se establece el uso de aceite de refinado.

Entre las tareas del administrador destaca el compromiso de sacar el agua que se acumula en los frentes, en la medida que se avanza en el socavón de la mina y hacer funcionar el ventilador de día y noche, incluso los días domingos y festivos.

Cuando por distintas razones el barretero no pudiera trabajar en las faenas, ya sea por agua al interior de la mina, el patrón debe cancelar el tiempo perdido en un mínimo de $5 centavos por día.

CARRETILLEROS GANAN POR EL TRASLADO DEL CARRO DE CARBÓN. ***La ruta establecida va desde el gancho hasta los frentes, estableciendo un recorrido máximo de 125 metros, con un pago que parte en los $0,39 centavos por cada 25 metros sucesivamente.***

En el caso del traslado de una yegua de madera con un máximo de dos palos, ganarán $2,64 centavos por 120 metros de recorrido, pasando ese límite aumenta $0,76 centavos por cada 25 metros. Queda establecido que el patrón no puede obligar a los carretilleros a trasladar más de dos carros.

ENGANCHADOR, QUEDA ESTABLECIDO QUE POR CADA TURNO LA EMPRESA ***deberá utilizar dos enganchadores, ellos tenían la misión de asegurar y dar avance a los carros de carbón, tanto al interior como al exterior de la mina. El sueldo queda en $27,70 centavos por día de trabajo.***

TUMBADORES, ELLOS TIENEN LA MISIÓN DE VOLTEAR LOS VAGONES ***llenos del mineral y engrasar los carros. Los que trabajan en el puente de Mina Elena quedan en $29,88 centavos diarios, pasando las 100 toneladas el administrador tiene la obligación de colocar tres tumbadores.***

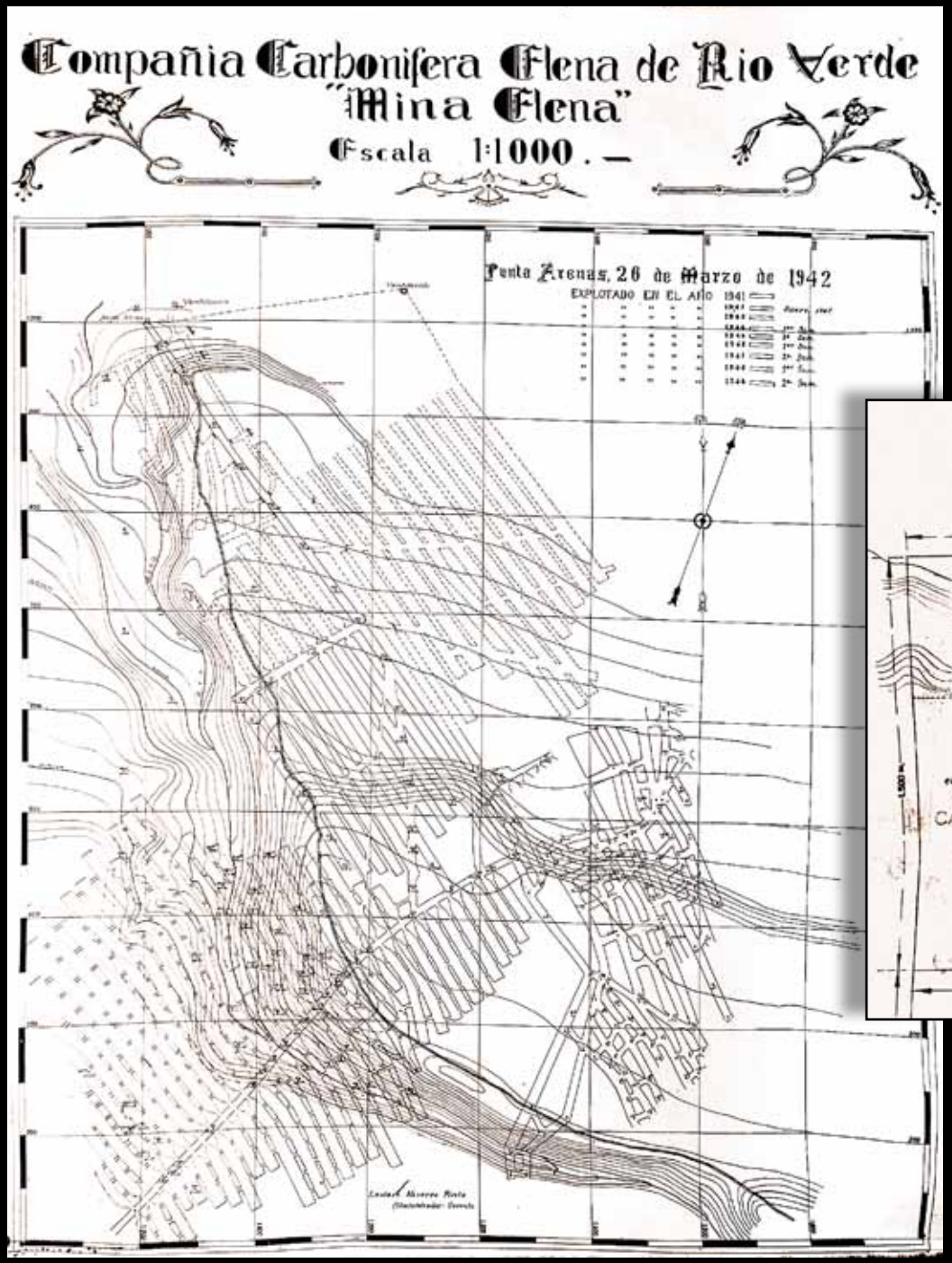
CAMINERO, QUEDA UNO POR CADA TURNO CON UN SUELDO DE ***$27,70 centavos por día, con la obligación de colocar los caminos y atender el tráfico.***

ENMADERADOR, TIENE LA TAREA DE COLOCAR LOS SOPORTES DE MADERA ***al interior de la mina, en la medida que se avanza en las galerías interiores. Gana un sueldo de $33,36 centavos por día y queda entendido que el valor será por cualquier trabajo de madera al interior de la mina.***

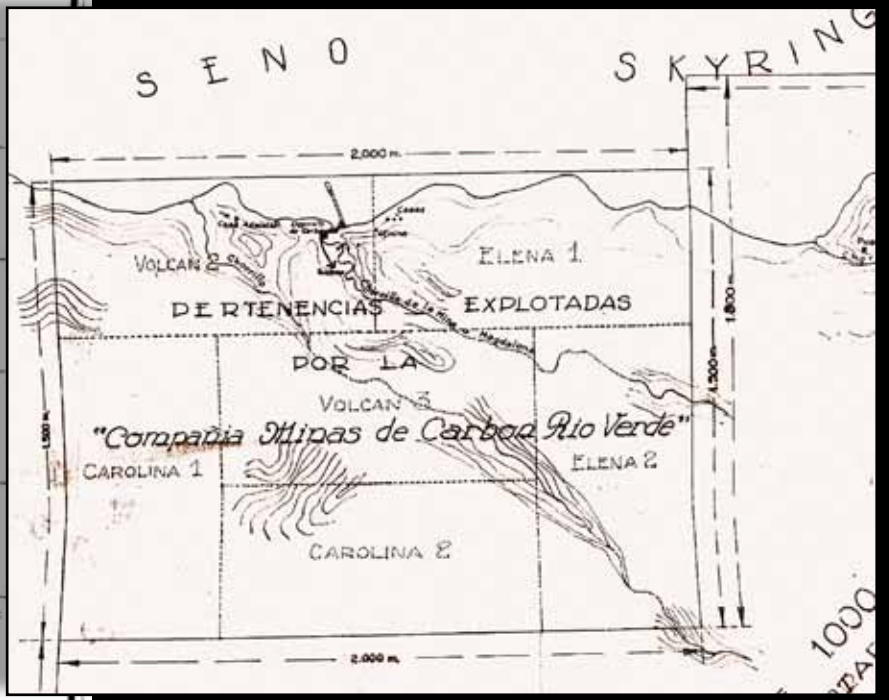
ASERRADERO Y CARPINTERO. ***El carpintero gana por día $33,24 centavos y en el área de cargamento $33,96. Mientras que el maestro de banco en los días que trabaje en el aserradero gana un sueldo de $35,36 centavos por día.***

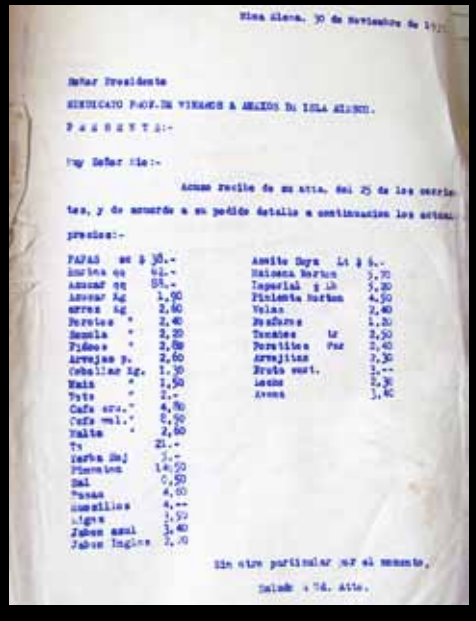
WINCHERO ES EL ENCARGADO DE SUBIR Y BAJAR LA WINCHA ***en el transporte del mineral, recibe un sueldo diario de $27,7 centavos por día.***

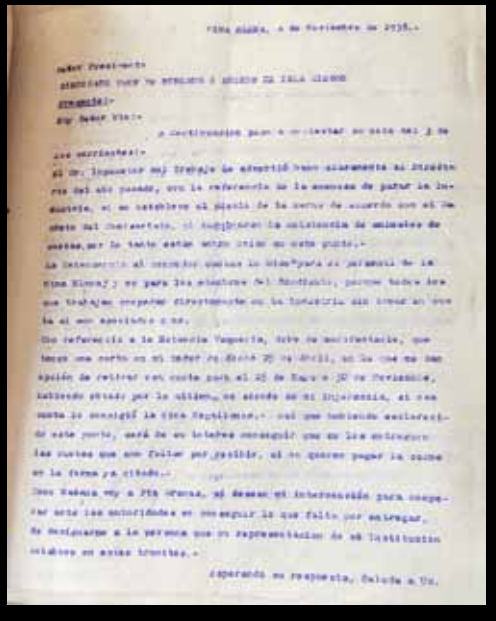
Los trabajadores que laboran fuera de la mina tienen un sueldo de $25,32 centavos por día. En las faenas de carga ganan $33,96 centavos por día. A los que están en el muelle reciben $3,40 centavos por tonelada estibada.

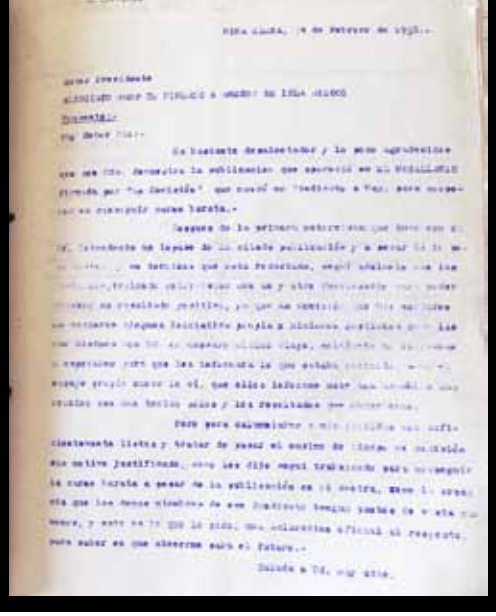


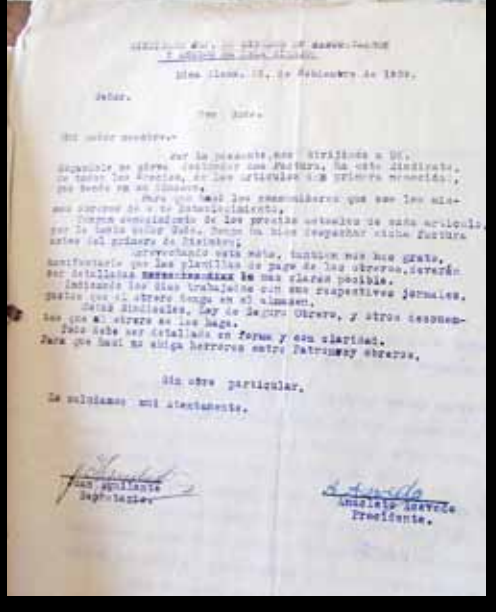
Mapa de las pertenencias mineras de Elena en el año 1942









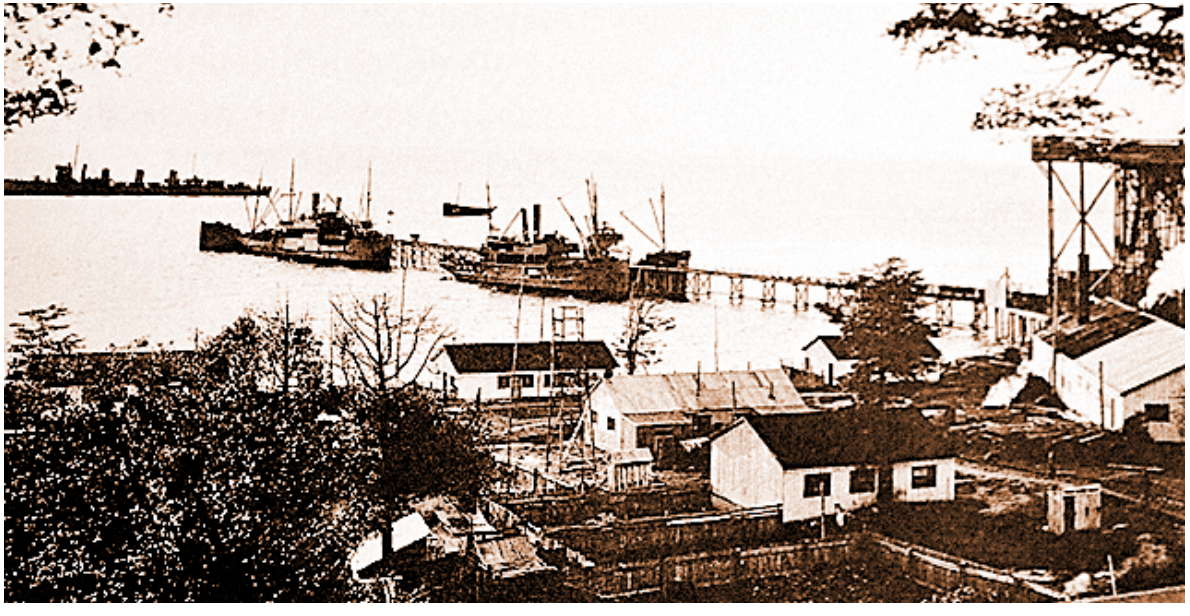


➤ *Todos los mineros tenían derechos a cuotas de carne, acorde a las necesidades alimentarias del recinto, de ahí la importancia de mantener relaciones estrechas con otras estancias de la isla o bien una ganadería mínima destinada al sustento.*

Interesante resulta conocer el epistolario cotidiano que existía entre los mineros y el administrador del recinto carbonífero, gran parte del material está conservado en el museo de la Estancia Fitz Roy, ubicada al norponiente de Punta Arenas, en Isla Riesco.

HUELGA MINERA
genera cambio de administrador

La familia Prieto llegó a la zona norte de Isla Riesco, el año 1943, luego de una huelga olvidada por los historiadores, pero que marcó un antes y un después del poblado minero de Elena. Testimonios de pobladores de la época, notas de prensa, libros y fotos antiguas permiten configurar la historia de uno de los poblados carboníferos más emblemáticos de la Región de Magallanes. Un relato donde el pasado es narrado en un presente activo y un espacio en que la figura de los mineros, su vida y costumbres cobran una relevancia pocas veces rescatada.



EN LA FOTO SUPERIOR DERECHA, EL CAZATORPEDERO *CONDELL* APOSTADO EN LAS INMEDIACIONES DEL PUERTO, DURANTE LA HUELGA MINERA DE 1943.

El viernes 11 de junio de 1943, los mineros de Elena cumplen cuatro días de huelga pacífica. Un tono plateado salpica el azul de las inquietas aguas del mar de Skyring y pequeñas olas golpean en la eslora del cazatorpedero *Condell*, apostado en la inmediación del muelle de Mina Elena, con sus tres chimeneas lanzando suaves bocanadas de vapor. La orden del Intendente de Magallanes, Guillermo Arroyo, es perentoria: "Desalojar a los mineros si no retornan a sus labores. La medida extrema debe ser cumplida con la mayor discreción".

El mismo silencio de ese día agudiza la imaginación del Comandante del Cazatorpedero *Almirante Condell*, Capitán de Fragata Rogelio Huidobro Santander. Y desde la cubierta de la imponente nave anclada en el mar de Skyring, no cuesta imaginar el cotidiano sonido de las picotas afiladas socavando el fondo de la mina; sorprenderse con los envigadores, arquitectos naturales, que en base a puntales y travesaños de lenga dan el soporte al avance del túnel y sus galerías; presentir el camino de las vagonetas cargadas de carbón, deslizándose por los rieles que traspasan la bocamina hasta el shooter, inmediato al embarcadero o suponer la rutina de las cuadrillas de obreros emparejando la carga en las bodegas de los barcos.

La tensión rompe el aislamiento, y de seguro no será fácil cumplir la orden de la primera autoridad regional. Un excepcional currículo respaldaba a Huidobro: ex Comandante en Jefe del Apostadero Naval y uno de los asistentes en la histórica reunión de 1941 que decidió reconstruir Fuerte Bulnes.

Un disparo de Víctor Gude, co-propietario y administrador de Mina Elena sobre el güinchero Estanislao Silva desencadenó el conflicto. Las versiones son disímiles: La prensa consigna que el minero instaló sin permiso luz eléctrica en su dormitorio, situación irregular para el administrador. Pero la tirantez explotó más tarde, una discusión en el sector de los carros que salen de la mina los llevó a las manos, finalmente el noruego disparó hiriendo el cuello y el brazo del minero. Otros testigos aseguran que fue en defensa propia: El tema quedó en la justicia ordinaria.

Décadas después, ya de anciano, el chilote Pedro Jesús Ríos rememoraría el evento: "Resulta que pasó el administrador y éste –refiriéndose a Estanislao Silva– fue a correr los carros, cuando le manda el guaracazo en la cabeza con una llave grande y el otro cayó al piso, y bueno… creyó que lo había matado al tiro. El administrador –Víctor Gude– usaba revólver siempre y en el piso que estaba sacó el revólver y le pegó un balazo. La cuestión es que se hizo la huelga defendiendo a este desgraciado que había hecho la grande, porque eso fue. El culpable era Guaripacho, no el administrador que disparó defendiendo su vida. Y se armó, y ahí empezó la huelga…".

Jesús Ríos tenía apenas 17 años y había llegado de Chiloé, en 1943, como muchos a probar suerte a la Patagonia. Luego de una breve estadía en Punta Arenas, enfiló pasos a Elena. Su relato fue rescatado en la obra *Río Verde, su historia y su gente*.

Los dirigentes, entre ellos Andrade, oriundo de Lota y Cesáreo Valderrama, presidente del Club Deportivo de Mina Elena, piden que la empresa se comprometa por escrito a no dejar entrar nunca más a las inmediaciones de la mina al descendiente noruego, hijo del recordado Ove C. Gude, ingeniero que descubrió los mantos de carbón en las proximidades de 1918. La contraparte argumenta que la huelga es ilegal y el Sindicato no debe inmiscuirse en decisiones gerenciales.

A las 18 horas los buenos oficios y la experiencia del inspector del Trabajo, Antonio Varas Olea fracasan. Los bandos no llegan a consenso.

En Punta Arenas siguen atentos las noticias: "La orden será cumplida por el jefe de las fuerzas destacadas en ese lugar, procediendo a embarcar en naves mercantes que se encuentran fondeadas en Isla Riesco

Se ha autorizado la exportación de 5,300 toneladas de carbón de Mina Elena

DESTINADAS AL URUGUAY Y ARGENTINA RESPECTIVAMENTE

> *Es tan importante el mineral que ahí se extrae que algunos barcos permanecen hasta 15 días atracados al muelle, mientras se realizan las cargas y otros aguardan a la gira su turno. La demanda obliga a trabajar 24 horas, en turnos repartidos entre 350 mineros disponibles. Sólo en los meses de abril y mayo, antes de la huelga 14.243 toneladas de carbón se han vendido a la República de Argentina y la demanda aumenta, conforme avanza la II Guerra Mundial.*

a los que se nieguen a volver a sus labores y conducirlos inmediatamente a este puerto. La excepción son las familias, quienes pueden continuar si lo desean", publica el diario *El Magallanes*.

La tensión Jesús Ríos la explica así: "Llegaron varios barcos de la Armada que se pusieron adelante listos para disparar asustando a la gente. Salieron los marinos a tierra y se llevaron al presidente que era parece el chicoco… Andrade, lo agarraron y lo llevaron para adentro. Todos teníamos que abandonar, los solteros, los casados, grandes, chicos, todos estábamos listos para marchar a pie hasta Río Verde".

En medio del nerviosismo intervienen dirigentes de la Alianza Democrática, conglomerado fundado el año 1942 y sostén del triunfo electoral del Presidente Juan Antonio Ríos Morales. Luego de varias reuniones con el Intendente Arroyo, la colectividad política señala en comunicado público que "la Alianza está dispuesta a apoyar a la autoridad en toda gestión de interés colectivo, pero estima conveniente que los intereses del pueblo y la clase trabajadora, deben ser atendidos en forma preferente y de acuerdo con las normas democráticas que rigen en el país y reafirmadas por S.E. el Presidente de la República".

Es tan importante el mineral que ahí se extrae que algunos barcos permanecen hasta 15 días atracados al muelle, mientras se realizan las cargas y otros aguardan a la deriva su turno. La demanda obliga a trabajar 24 horas, en turnos repartidos entre 350 mineros disponibles. Sólo en los meses de abril y mayo, antes de la huelga 14.243 toneladas de carbón se han vendido a la República de Argentina y la demanda aumenta, conforme avanza la II Guerra Mundial.

14.243 toneladas de carbón se han exportado en los meses de Abril y Mayo a la Argentina

Con un valor total de un millón 458.824. - Las exportaciones han sido efectuadas por las minas de Isla Riesco y Natales. - A Río Gallegos se han enviado 83.580 rajones de leña. - Interesantes datos proporcionados por la Administración de Aduana.

Interés ha despertado el Concurso "Artigas"

En ese año, crecieron también las manifestaciones antifascistas, con banderas, gritos y sendos discursos, donde los magallánicos alentaban a los aliados, desde el Politeama, teatro ubicado en la calle Copiapó con Valdivia (hoy J. Nogueira con Errázuriz).

Y por esos días la prensa local daba importante cobertura al trabajo del padre salesiano Federico Torre, quien afirmaba categórico: "Todos los alacalufes son susceptibles de ser ciudadanos útiles a la patria", refiriéndose a 136 indígenas que vivían, principalmente, en el sector de la península Muñoz Gamero.

Mina Elena al igual que todos los yacimientos de la región de Magallanes, está bajo tierra. Pero más de dos mil personas dan vida en la superficie al campamento minero más moderno del sur austral. El lugar parece otro planeta, un territorio en que el acceso es principalmente una navegación desmembrada por canales y espacios forjados por la fuerza del hielo en millones de años. Los yacimientos de carbón son visibles y se ubican cercanos a la costa.

Una última llamada desde Mina Elena a los dirigentes del Consejo Provincial de la Confederación de Trabajadores de Chile, CTCH, detiene el desalojo. Aún hay esperanzas.

El Comandante del Cazatorpedero *Almirante Condell* mantiene la calma. Tiene experiencia y los mineros también confían en su buen tino. En marzo del año 1943 fue destinado como buque de estación de Magallanes, donde permanece cumpliendo variadas comisiones. Más tarde, en el mes de julio del mismo año 1943, le tocaría auxiliar al vapor peruano *Rímac*, varado en Punta Arenas con ayuda del escampavía *Colo Colo*. La nave *Condell* se mantiene en la zona hasta septiembre de 1944, volviendo a Talcahuano al mando del Capitán de Fragata Diego Munita Whittaker.

Empresarios, representantes de los obreros en la CTCH y autoridades comienzan una maratónica jornada de diálogo en Punta Arenas. Ya entrada la tarde, la directiva del Consejo Provincial de la Confederación de Trabajadores sostuvo una última entrevista con el Intendente, solicitándole que aplace la orden de desalojo de los obreros de Mina Elena que se encuentran en huelga y que debía cumplirse a las 16 horas, con el objeto de que una comisión de la central se traslade al lugar de los hechos y gestione directamente la solución del conflicto. La petición

Motivos que habrían dado origen al lamentable incidente

OCURRIDO EL LUNES ULTIMO EN MINA ELENA.—

MOTIVOS DEL INCIDENTE

de la CTCH fue acogida de inmediato por la primera autoridad impartiendo las instrucciones necesarias para que el desalojo no se realice.

Una vez en Isla Riesco, los representantes de la comisión proveniente de la capital regional permanecieron varias horas reunidos con los dirigentes del Sindicato Profesional de Mineros en Carbón y Anexos de Isla Riesco.

Finalmente la solución llegó el sábado 12 de junio, pasadas las 16 horas. Y el acuerdo aparece publicado en el diario *El Magallanes*, en una pequeña y simbólica nota de prensa con datos entregados por la administración de la Compañía Carbonífera Elena de Río Verde.

Las partes en conflicto sostienen lo siguiente:

"1.- Que los obreros reanuden el trabajo, hoy sábado a las 13 horas.

2.- Que reanudado el trabajo, la Compañía ordenará al señor Gude que se traslade a ésta para consignar la situación con los miembros del sindicato minero que éste designe y resolver.

3.- La Compañía ha tenido y mantiene el mejor espíritu para solucionar sus dificultades con los obreros en la mayor armonía y siempre que estén encuadradas dentro de las formas legales, quedando establecido que la Compañía no tomará represalias por el conflicto suscitado".

Así termina uno de los episodios más controversiales de la explotación de Elena y ubica a Adolfo

Prieto al mando de la administración del poblado. Primero llega él y luego toda su familia. Permanece hasta los últimos días de vida del recinto minero.

Si bien, el poblado no estuvo exento de accidentes. El año 1948 un incendio obligó a inundar la bocatoma con agua de mar. También hubo derrumbes esporádicos. No obstante, la única víctima que registró en sus actividades extractivas de carbón fue Braulio Navarro García, barretero, quien picota en mano daba forma al túnel al interior de la mina. Sus restos descansan en el Cementerio Municipal de Punta Arenas.

PAG. SIETE

A las 13 horas de hoy quedó solucionado el conflicto de Mina Elena, reintegrándose los obreros a sus labores

LO QUE AL RESPECTO NOS HA INFORMADO LA ADMINISTRACION DE LA COMPAÑIA. — PUNTOS A QUE ESTA ACONDICIONADA LA REANUDACION DEL TRABAJO

En la tarde de ayer la directiva del Consejo Provincial de la Confederación de Trabajadores sostuvo una entrevista con el Intendente Sr. Guillermo Arroyo, solicitándole se aplace la orden de desalojo de los obreros de la mina Elena que se encuentran en huelga y que debía cumplirse a las 16 horas, con el objeto de que una comisión de dicha central se traslade al lugar de los hechos y gestionar directamente la solución del conflicto.

La referida petición de la CTCH fué acogida de inmediato por la primera autoridad, impartiendo las instrucciones necesarias a fin de que la orden de desalojo no se cumpla hasta hoy en la tarde, en caso de no obtenerse una solución del conflicto.

UNA COMISION A ISLA RIESCO

De acuerdo con el resultado de esta entrevista, anoche se dirigió a Isla Riesco, una comisión del Consejo Provincial de la Confederación de Trabajadores, a fin de entrevistarse con el directorio del Sindicato Mina Elena y buscar una fórmula que permitan llegar a una solución satisfactoria.

SOLUCIONADO EL CONFLICTO

A las 16 horas de esta tarde, y estando ya cerrada nuestra edición, la Administración de la Compañía Carbonífera informó que el conflicto quedó solucionado a las 13 horas de hoy, acondicionándose las partes en litigio a los siguientes puntos:

1. — Que los obreros reanuden el trabajo hoy sabado a las 13 horas;

2. — Que reanudado el trabajo, la Compañía ordenará al señor Gude que se traslade a ésta para considerar la situación con los miembros del Sindicato Minero que éste designe y resolver;

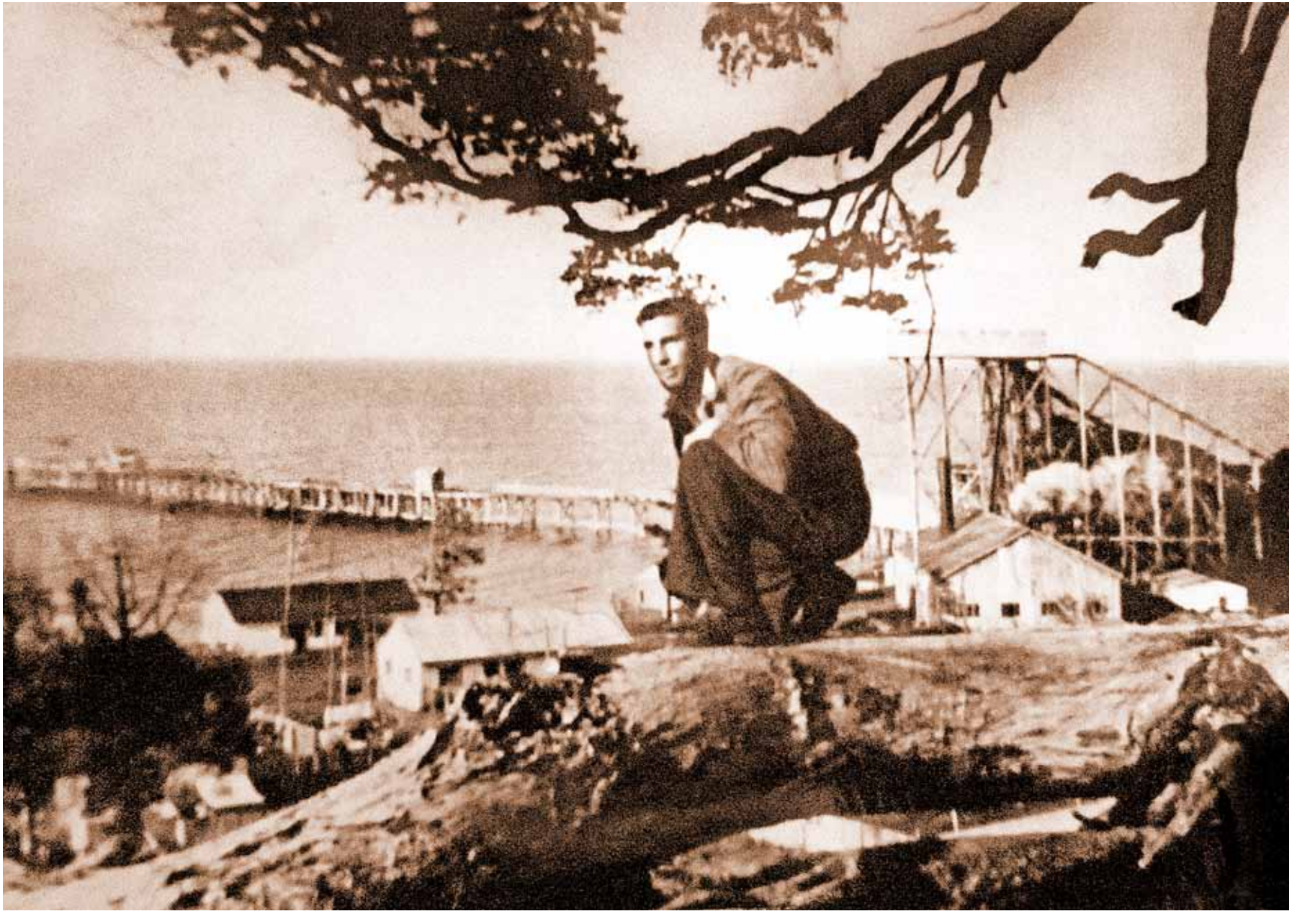
3. — La Compañía ha tenido y mantiene el mejor espíritu para solucionar sus dificultades con los obreros en la mayor armonía y siempre que estén encuadradas dentro de las formas legales, quedando establecido que la Compañía no tomará represalia por el conflicto suscitado.

Con estos puntos el conflicto quedó solucionado hoy a las 13 horas, reanudándose los trabajos.

Nos declaró también la Administración de la Compañía lo siguiente:

"Dejamos claramente establecido que si esta vez la Compañía no ha querido tomar represalia alguna, en el futuro no aceptará ningún paro ilegal y procederá, ajustada estrictamente a las leyes, sin contemplaciones en el futuro contra los que resulten verda

PEDRO JESÚS RÍOS FUE TESTIGO DE LA HUELGA DEL AÑO 1943 Y SU RELATO HA PERMITIDO RECUPERAR EN PARTE LA HISTORIA OLVIDADA DE MINA ELENA.
SU FAMILIA DE MANERA GENEROSA COMPARTIÓ FOTOS, DOCUMENTOS Y VALIDÓ EL TESTIMONIO DEL ELECTRICISTA. GRAN PARTE DE SU TRABAJO CONSISTIÓ EN MANTENER LA ILUMINACIÓN AL INTERIOR DEL SOCAVÓN Y DAR LA LUZ NECESARIA AL POBLADO.
EN LA FOTO DE LA IZQUIERDA PEDRO JESÚS RÍOS PERMANECE APOYADO EN EL FRONTIS DEL CLUB DEPORTIVO DE MINA ELENA, MIENTRAS QUE LA IMAGEN DE LA DERECHA REFLEJA UNA DE LAS PANORÁMICAS HABITUALES DEL POBLADO.



LA GRAN PELEA: MINEROS
elogiados en el Politeama

Casi de inmediato los mineros olvidaron la huelga y entraron de lleno a los entrenamientos. El 16 de junio de 1943 un grupo de amateurs forjados al interior de Mina Elena, desafiaban a los mejores boxeadores de Punta Arenas. Fue una memorable noche y la gallardía, coraje y destreza de los hombres del carbón quedaron grabados para siempre en el cuadrilátero de Magallanes.

Todos los integrantes de la delegación de boxeadores llegaron hasta la capital regional luciendo trajes impecables, haciendo honor a su costumbre. Porque todos los domingos y festivos, los mineros mantenían la reputación de elegancia y buen vestir. No importaba la lejanía o que el mundo cruzara una guerra; ese día destinado al descanso, los sombreros, relojes de bolsillo, corbatas y abrigos copaban las calles silenciosas del poblado. A nadie parecía importarle que el lustroso calzado entrara de lleno a las calles cubiertas con barro. El domingo, todos cambiaban su rudimentaria vestimenta de trabajo, por bien planchados trajes rectos de algodón.

Cada fin de mes aparecían los sastres, llegaban de Punta Arenas, con tela, tijeras, huinchas de medir, alfileres. Los trajes se hacían a la medida y los mineros no escatimaban en gastos. Pedro Jesús Ríos relata así el evento: "Los sastres te tomaban las medidas y cada fulano allá tenía tres, cuatro trajes y otros hasta ¡siete trajes! Allá los mineros andaban un día con un traje, al otro día de otro traje, pa´ qué te digo, porque mucha, mucha plata… y los sastres pucha les convenía. Eran tres sastres. España, Tirigüel y el Turco, y todos llegaban con así un montón de cortes de género, de ¡tela inglesa!, y de toda clase de colores y toda la cuestión, así que el chilotaje ahí, a mí me hace de éste y de este otro, otro".

Era una época en que el apodo bautizaba de nuevo al nombre. Todos tenían uno. Así lo señalan Inés, Héctor, Ernestina y Pedro Jesús Ríos. A este último recuerda que le decían "el Pejerrey", porque era arquero del club deportivo de Elena, atajaba todo y una tarde, uno de sus compañeros comentó: "Mira, se tira igual que Pejerrey en el agua". Dicho y bautizado.

A otro que en una asamblea del Sindicato de Elena reclamó: "¡Cómo es posible que la sopa sea tan líquida!, le faltan unas cuatro papas". Desde entonces lo llamaron el "Cuatro Papas". A una vecina que era copuchenta le pusieron: "La Voz del Aire", recuerda Vargas.

Y llegó la gloriosa noche del 16 de junio de 1943. Guiados por la técnica exquisita de Rubén Sáez, ex campeón nacional, y forjados en el entrenamiento incesable de los golpes de picota al fondo de las minas de carbón, los mineros de Elena están dispuestos a dejar todo en el ring. La prensa destaca la conformación física, disponibilidad y el impecable uniforme de los visitantes y los más avezados comentaristas de las emisoras locales se preguntan si podrán contra los dueños de casa, los experimentados púgiles del Huracán Boxing Punta Arenas, uno de los equipos más temidos en la década del cuarenta.

La jornada queda en ocho combates, un trofeo donado por la Carbonífera Elena de Río Verde: El honor está en juego.

LA HORA DE LA VERDAD

El combate. La delegación minera sube al ring, saluda a la galería y el Politeama estalla en gritos.

El lleno es tal que muchos quedan afuera, obligados a seguir desde la calle las peleas por las exclamaciones y comentarios espontáneos de la gente. Las esquinas están acolchadas, la adrenalina trabaja a cien.

Suena la campana y casi de entrada, el minero de Elena, Onofre Caipul conecta el primer gancho. El peso Gallo, Héctor Vásquez tambalea, pero se recupera casi al instante y empareja la contienda con sendos impactos. A ratos los cuerpos se amarran y el pugilista amateur de Isla Riesco conecta poderosos golpes al estómago de su rival. “Una pelea de valientes”, comenta el diario *El Magallanes* al día siguiente. Finalmente los jueces en estrecho margen dan de ganador al hombre del carbón.

En la segunda disputa de la categoría peso Liviano, Cárdenas pierde frente ante el experimentado Arturo Triviño. La decisión de los jueces no deja conforme al público que se inclinó durante toda la contienda por el minero. Fue tal el reclamo que la galería se transformó en un verdadero ring de gritos y rabia durante varios minutos.

En el primer round, Cárdenas entra fuerte con una izquierda, pero luego Triviño contrarresta ubicando fuertes y precisos golpes que no inmutaron el físico del minero. El segundo asalto, el local va con todo y encuentra a Cárdenas bien parado, incluso conectando varios impactos en el rostro del rival. El tercer round inclinó la balanza del público hacia el barretero por su abnegado valor.

La prensa local retrata el asalto así: “Apenas sonó el gong, los contendores se entregaron a un enérgico cambió de golpes que al principio favoreció al pugilista de Huracán, pero después ante una reacción sorprendente del visitante que llevó la iniciativa con una serie de impactos que hicieron trastabillar al boxeador local, las acciones se inclinaron a favor del pugilista visitante. “Fallo ganador Triviño de Huracán”.

El tercer combate también es para los locales, Roberto Loaiza vence a Pedro Ojeda, pero los entendidos señalan que la pelea podía haber sido para cualquiera. La primera vuelta fue una tormenta de golpes por ambos lados. Mientras el segundo asalto fue más tranquilo, giros al centro del cuadrilátero, con poco contacto. En la tercera vuelta el boxeador de Mina Elena inició el pleito con un ataque feroz que hizo retroceder a Loaiza. Ojeda persiguió a su rival, mientras el boxeador local esquivó el castigo y terminó ganando por escasos puntos.

"EL MAGALLANES". - SÁBADO 17 DE JULIO DE 1943 — PAG. CINCO

Muy sobresaliente fué la actuación de los boxeadores de Mina Elena que anoche enfrentaron a los aficionados del Huracán.

Los pugilistas mineros se distinguieron por su resistencia y espíritu combativo alternando honrosamente con los elementos locales.- En las dos últimas vueltas del match de fondo Perfecto Sgombic derrotó a Rubén Sáez del equipo visitante.

Con un éxito que superó toda expectativa y ante una concurrencia que llenó por completo el Teatro Politeama, anoche se realizó la anunciada velada boxeril entre los equipos de Mina Elena y Huracán Boxing Club de Punta Arenas, disputándose una hermosa Copa que fué donada especialmente por la Cía. Carbonífera de Mina Elena.

El festival fué del agrado de la numerosa concurrencia que distinguió con sus aplausos a los representantes de Mina Elena que se presentaron correctamente uniformados a saludar a la afición local, a la Asociación de Box de Magallanes y al Huracán Boxing Club.

LA ACTUACION DE LOS VISITANTES

Tenemos que brindar, nuestras mejores felicitaciones, a la brillante Delegación del Club Deportivo Mina Elena por el feliz desempeño que les cupo en los diversos combates que se realizaron en la competencia deportiva, y porque sus boxeadores debidamente entrenados agotaron todos sus recursos para dejar muy en alto los colores de su Institución.

El equipo visitante se distinguió por la resistencia formidable de sus hombres, por la habilidad y coraje de cada uno, y sobre todo por el concepto que tienen de estas competencias deportivas.

Todos los aficionados de Mina Elena lucieron un físico ...

... y muy en especial de su profesor el eficiente aficionado Rubén Sáez que en el transcurso de poco tiempo ha logrado formar un selecto grupo de boxeadores que nada tienen que envidiar a los de Punta Arenas.

EL EQUIPO DEL HURACAN

Los componentes del equipo del Huracán supieron hacer honor a los colores de su club defendiendo con energía el prestigio del boxeo de esta ciudad. Cada muchacho puso todo lo que estaba de su parte para inclinar el puntaje a su favor, y si en algunos casos la suerte les fué desfavorable, acataron estas resoluciones como deben hacerlo siempre los buenos deportistas.

Párrafo especial merece la actuación de Perfecto Sgombic que en su match que sostuvo con Rubén Sáez, boxeó inteligentemente sin apurar el tren de pelea en las primeras vueltas para llegar al final con la suficiente ventaja como para ganar la pelea.

Según el resultado que se obtuvo en las ocho peleas el puntaje está igual para los dos clubes en vista que los de Mina Elena ganaron tres combates, el Huracán tres victorias y dos matchs que resultaron empate.

LO QUE FUERON LAS PELEAS

En la primera pelea que sostuvieron los aficionados del Peso Gallo Onofre Caipul de Mina Elena y Héctor Vásquez del Huracán el triunfo correspondió al visitante por estrecho margen de puntos. ...

Segunda vuelta: Más tranquilos que en el round anterior, los contendores en el centro del ring, se estudian por espacio de varios segundos. Loaiza se decide pero caen en un clinch que no acusó ventajas para nadie. Después Loaiza hizo retroceder a su rival pero al final Ojeda devolvió la embestida.

Tercera vuelta: El boxeador de Mina Elena es el que inició la pelea y en su ataque alcanzó a ubicar uno de potencia que hizo retroceder a Loaiza. Después Ojeda siguió persiguiendo a su rival, concretándose el boxeador local a evitar el castigo. Ganador Loaiza del Huracán.

CUARTA PELEA

La cuarta pelea de la noche lo hicieron los aficionados del Peso Medio Liviano Teodoro Ruiz de Mina Elena y José Oyarzún del Huracán.

No vamos a relatar las alternativas de este combate debido a la clara superioridad que demostró en todos los rounds el pugilista visitante que hizo suyo el encuentro por decisión del jurado.

Oyarzún actuó completamente desorientado y nunca tomó la iniciativa para contrarrestar los ataques de su rival. Ruiz también estuvo indeciso y por esto perdió magníficas oportunidades para rematar a su contendor. Ganador Ruiz de Mina Elena.

EL PRIMER EMPATE

Un fallo bien recibido por el público fué el empate ... en la quinta pelea ... estuvo a cargo ... del Peso Medio ... na Elena y ... Huracán. ...

... do una serie de golpes que le dieron mucha ventaja. En la segunda, el minero golpeó fuerte a su rival, colocando casi seguido tres buenos impactos que desconcertaron a Gamboa. Al final de la vuelta se luchó bravamente. En la tercera, los contendores se trabaron en una lucha franca que favoreció al principio al pugilista local, terminando el round con cierto dominio de Miranda. Ganador Miranda de Mina Elena.

EL SEMI FONDO

Un match a cuatro rounds hicieron los protagonistas del semi fondo Oscar Mansilla de Mina Elena y Ramón Arizmendi del Huracán. Fué éste el segundo empate del festival cuyo fallo también fué aceptado por todos. La primera vuelta favoreció al boxeador de Mina Elena que llevó la iniciativa en todo momento, pero el pupilo del Huracán contrarrestó la superioridad en las vueltas siguientes que fué cuando derribó a su contendor por espacio de seis segundos y en otra oportunidad sin que se alcanzara a iniciar la cuenta.

SGOMBIC VENCIO A SAEZ

Un combate esperado con ansiedad por los aficionados era la pelea de fondo que estuvo a cargo de los destacados boxeadores Perfecto Sgombic del Huracán y Rubén Sáez de Mina Elena.

Hace poco tiempo Sáez derrotó en buena forma al Mortero del Huracán ...

En la contienda siguiente los hombres de Isla Riesco se recuperan, y el peso Medio Liviano, Teodoro Ruiz le da una paliza a José Oyarzún de Huracán.

Pero si los asistentes pensaban que habían visto lo mejor estaban completamente equivocados: José Vera de Mina Elena versus Hechenleitner, ambos peso Medio, dieron un espectáculo que terminó con una ovación de pie de todos los asistentes al Politeama. El empate fue la victoria más justa, según la prensa.

Igual ocurrió en la contienda entre Raúl Arizmendi y Óscar Mancilla de Mina Elena. Este último, años después tendría una hija, quien ocuparía el cargo de Intendenta de la Región de Magallanes, durante el período de la Presidenta Michelle Bachelet, entre los años 2006 y 2009.

Los siguientes combates fueron un triunfo para Elena, en un match muy reñido.

Meses antes, el Ministerio de Economía y el Consejo de Comercio Exterior habían autorizado a Mina Elena exportar carbón a las repúblicas de Argentina y Uruguay, en total 5.300 toneladas. Ese mismo año la producción alcanzó las 100 mil toneladas y la población superó las dos mil personas, cifra que hasta el día de hoy no ha sido superada en toda la historia de Isla Riesco.

Pelea Peso Medio. Rubelindo Miranda de Mina Elena frente a Roberto Gamboa de Huracán. Gana el representante de Elena en un match muy reñido, casi milimétrico.

La pelea de fondo enfrentó nuevamente a Sgombic contra Sáez, este último ya lo había derrotado. Para todos era un duelo de valientes. Cada round fue una obra de arte para el deleite de los aficionados. Finalmente, Sgombic tuvo la oportunidad de salvar el honor y ganar por estrecho margen.

En total, ocho peleas, tres triunfos para cada equipo y dos empates.

El Presidente del Club Deportivo de Mina Elena, Cesáreo Valderrama, quedó satisfecho y prometió volver y deleitar en un futuro cercano a la afición. El impacto fue tal en la capital regional que incluso, días después que los mineros regresan a Isla Riesco, la prensa seguía valorando la distinción y caballerosidad deportiva de los visitantes.

Esa misma noche de los combates, los mineros van a celebrar. Raúl Oliver, un boxeador de entonces, recuerda el momento con gran satisfacción.

RAÚL OLIVER, EN SU ÉPOCA DE BOXEADOR.

"Cuando vino la gente de Mina Elena, estaba entre ellos Rubén Sáez que era de Natales, a él después lo mató un auto, le gustaba mucho el trago, como a muchos boxeadores. Cuando salimos del centro Caupolicán, llegamos y este caballero llegó y llenó una mesa, cerca de 60 botellas de vino, y yo le digo estás loco, cómo se te ocurre, y me dice que esa noche van a tomar, claro, toda la gente de la mina venía preparada, pero no era para tanto (ríe). Eran muy respetuosos los hombres de la mina, cada vez que llegaban daban buenos espectáculos", recuerda.

Asegura que antes de comenzar una pelea, los púgiles descansaban en la banca, incluso tapados con una frazada. El amoníaco era frecuente para hacer reaccionar al boxeador que estaba resentido. En la actualidad las prácticas mencionadas están prohibidas.

Oliver dice que partió su carrera boxeril a los ocho años de edad, en el peso Welter Roger. "Antes de las peleas principales, para entretener a la gente, colocaban en el ring a cuatro muchachos chicos con los ojos vendados, en Valparaíso igual se usaba, sonaba la campana y empezaban a darse puñetes hasta que caían al suelo, sólo dos tenían que mantenerse en pie, cuando eso pasaba les quitaban las vendas y peleaban. Participé en el campeonato Miniboy y peleé con Simón Guerra… me ganó muy lejos… el contrincante estaba pasado en el peso", recuerda.

Pero la historia del boxeo en la Patagonia chilena es anterior a Raúl Oliver. Comienza en 1898, cuando Enrique Barrington, un corpulento negro de 21 años, llegado de Estados Unidos, vence al escocés Bob Ferrier en un reñido combate.

Durante la década del veinte proliferan las academias y los clubes de boxeo y los campeonatos interciudades.

Por los mismos años la historia inscribe a Pedro Uyevic, Pedro Stanic, "El Canario Álvarez" y "El Chilote" o "Puma de Natales" y Antonio Maichil como los más aguerridos de todas las épocas. En el teatro Politeama, lugar de combates y espectáculos, a veces el lleno era tal que muchos quedaban afuera del recinto. En el libro *Álbum y Biografía del Boxeo Regional*, de José Uribe, se destaca a Juan Stipicic como el campeón invencible y a Teófilo Silva como uno de los plumas más científicos que registra la historia local. Poco o nada se dice de los mineros.

MEMORIAS DEL POBLADO
de Josefina

Julio Reyes Álvarez luce camisa blanca, abotonada en el cuello, una chalequita negra de terno. La mirada la construye con dos pequeños ojos, casi orientales que se pierden en la curvatura de su gran nariz de boxeador: "Bajé la guardia. Fue un golpe maletero, me pillaron desprevenido, ahí me la rompieron", explica la inflexión, casi al mismo tiempo que vuelve a ordenar hacia atrás su pelo cano. Cuando habla, su cabeza estirada y afilada en la pera tiende a inclinar el rostro hacia abajo, como si se tratara de un hombre gigante que mira a pequeños interlocutores, pero no mide más de un metro cincuenta, la misma estatura que crecía y cobraba otra dimensión cuando en la década del cuarenta entraba al ring.

"Fui boxeador. Gané y perdí varias. Era peso gallo, en Mina Elena habían buenos peleadores, igual en Josefina, pero la otra era más grande, había más gente", recuerda y las memorias aparecen desordenadas, en un diálogo de destellos que van de un tema a otro.

Además de boxeador, era bueno para la pelota, "me invitaban a jugar los de Elena cuando viajaban a Punta Arenas, ahí se hacía como una selección de la isla. Eran momentos muy lindos, la gente era muy buena, se ayudaban entre todos", dice.

Sigue escrutando el entorno, como si fuera la primera vez que está en la ciudad de Porvenir, en la cocina del Hogar de Cristo: Un espacio extremadamente limpio. Lleva varios años en el lugar, le gusta estar ahí: "Me cuidan, atienden, son muy buenos conmigo", explica mientras los pequeños ojos siguen recorriendo los rincones de la cocina como si desde alguna parte invisible pudiera sacar más recuerdos de Mina Josefina. Sus compañeros están en el living, a todos les contó que hoy lo entrevistaban.

Por eso dice: "Preparé los recuerdos". Y sacó su antigua camisa blanca, perfectamente planchada y la chalequita de terno, a sus 87 años de vida luce impecable.

> *Boxeó y representó a la selección de Isla Riesco en las giras futbolísticas realizadas a Punta Arenas. "La mujer en la mina era muy trabajadora. Mi madre daba pensión, y la jornada empezaba muy temprano con el desayuno. Todas las comidas había que prepararlas para más de 30 trabajadores. Después los hombres se iban a la mina, regresaban todos tiznados, era cansador", recuerda.*

De Mina Josefina, emigró al campo, anduvo por Argentina y los últimos años en el sector de Tierra del Fuego: "Hice de todo, la vida en el campo es muy dura, difícil. A veces da pena estar un poco solo, pero acá es bueno, muy bueno y yo trato de ayudar en todo lo que se pueda", señala. Aprendió a leer en Mina Josefina, como muchos obreros, entre el olor a carbón y el silencio de la naturaleza.

"La lluvia dejaba un pasacote y uno andaba como flotando en el barro", es uno de los relatos que más repite.

En Mina Josefina no hubo más de 150 personas en su momento de mayor auge. El yacimiento ubicado en el sector de Skyring, a pocos kilómetros de Elena. También realizó exportaciones regulares a la República Argentina, durante la Segunda Guerra Mundial.

Su desaparición fue fulminante, al deterioro de la maquinaria y el fin de la guerra, se le sumó la falta de comercialización del mineral en el consumo local.

Reyes destaca el trabajo de las mujeres en la mina. "La mujer en la mina era muy trabajadora. Mi madre

daba pensión, y la jornada empezaba muy temprano con el desayuno. Todas las comidas había que prepararlas para más de 30 trabajadores, mis hermanas ayudaban. Después los hombres se iban a la mina, regresaban todos tiznados, era cansador", va contando de a poco, por eso a él le gusta el buen vestir, "el minero se vestía con traje, todos en sus ratos libres andaban muy bien vestidos, elegantes", agrega.

Explica que para ser tan dura la vida, había poco accidente: "Cuando alguien se lesionaba era más fácil llevarlo a Mina Elena, porque había una especie de consultorio y si era muy grave lo bajaban en carretilla, a pie, hasta el cruce de Ponsomby. Los mayores accidentes de los mineros eran quebraduras".

Recuerda que había un continuo tránsito de vapores. El muelle de Josefina era más pequeño, pero igual llegaban barcos a buscar carbón, "así se veía siempre, todos los días, no había día que uno no viera un barco, al menos cuando yo estuve, porque después me fui a hacer el servicio militar", indica.

A Julio Reyes Álvarez le cuesta creer que Mina Josefina y Elena, desaparecieran para siempre. Hoy se siente como un sobreviviente. No guarda ninguna foto, olvidó muchos nombres y los que recuerda no le hacen sentido a nadie. Poco a poco se pierde en su memoria la llama histórica del poblado donde trazó parte de su vida.

A POCOS KILÓMETROS DE MINA ELENA ESTABA JOSEFINA. ERA UN PIQUETE MÁS PEQUEÑO, CON UNA POBLACIÓN QUE NO SUPERABA EL CENTENAR DE PERSONAS. EN ESOS TERRITORIOS CRECIÓ JULIO REYES ÁLVAREZ, UNO DE LOS POCOS TESTIGOS DE LA HISTORIA CARBONÍFERA DE MINA JOSEFINA.

NO SÓLO EL BOXEO CONCITABA EL INTERÉS DE LOS MINEROS DE ELENA, EL FÚTBOL CONGREGABA ENCUENTROS REGULARES ENTRE LOS HOMBRES DEL CARBÓN Y LOS DISTINTOS CLUBES DE PUNTA ARENAS. LA FOTO CORRESPONDE AL EQUIPO DE FÚTBOL DEL CLUB MINERO ISLA RIESCO. LOS MINEROS TENÍAN UNA CANCHA BIEN CUIDADA Y CADA CIERTO TIEMPO REALIZABAN GIRAS A PUNTA ARENAS A MEDIR SUS HABILIDADES DEPORTIVAS. EN MUCHOS CASOS, OBREROS DE MINA JOSEFINA, UBICADA A POCOS KILÓMETROS DE DISTANCIA DE ELENA, LLEGABAN A AUXILIAR CON REFUERZOS. TAMBIÉN ERA HABITUAL REALIZAR PARTIDOS CONTRA LA TRIPULACIÓN DE ALGÚN BUQUE CARBONERO QUE LLEGABA AL LUGAR. EL AÑO 1938, NOMBRAN SOCIO HONORARIO A VÍCTOR GUDE, QUIEN APOYÓ EL DEPORTE, EL TESTIMONIO QUEDA EN VARIAS CARTAS ENVIADAS POR LOS DIRIGENTES DEL SINDICATO AL ADMINISTRADOR.

LA HUELGA DE LOS TRASEROS

y el carbón que iluminó Buenos Aires

Arturo Solo de Zaldívar, reconocido como un innovador innato, hizo de Mina Elena el primer poblado de la Patagonia en contar con luz eléctrica. Creador incansable, además, construyó varias hidroeléctricas, aprovechando la fuerza de los ríos, la más conocida y que aún se mantiene es la que está en Torres del Paine.

No es coincidencia que parte de la historia de algunas familias sea también patrimonio del desarrollo social y material de la región. Siempre en la adversidad aflora un genio capaz de resolver los obstáculos del destino. Una mirada distinta que hace contrapunto a lo cotidiano. Arturo Solo de Zaldívar, gerente de Mina Elena, suma requisitos de sobra. Su familia abrió parte de su intimidad y entregó anécdotas y relatos que complementan la vida del poblado, territorio que aparece primero como una vaga noción, pero que a la luz de entrevistas e investigaciones comienza a quedar instalado en el imaginario histórico de Magallanes.

Arturo Solo de Zaldívar es uno de los personajes más innovadores y visionarios de las últimas décadas.

En plena Segunda Guerra Mundial, familias completas daban el puje necesario al pueblo olvidado de Elena, en Isla Riesco. La mezcla de asturianos, chilotes, lotinos y muchos campesinos que cambiaron el cuidado de ovejas en mesetas extensas por la profundidad de las minas de carbón, conformaban un universo de rudos mineros.

Un día, sus esposas alzaron la voz y en masa llegaron hasta las dependencias del entonces gerente Arturo Solo de Zaldívar. El reclamo era inusual, pero honesto: "Los hombres no están respondiendo en el dormitorio", "llegan cansados, lo único que quieren es dormir", repetían las mujeres. La grave acusación cobra una dimensión más difícil en un tiempo en que la televisión no existía. Ante el reclamo, solemne y tajante, el ingeniero pregunta con voz fuerte: "¿Y qué esperan que haga, debo atenderlas yo a todas?".

La anécdota el mismo Arturo Solo de Zaldívar la bautizó "la huelga de los traseros caídos" y la narró cientos de veces. Lo más probable es que el comentario cerró el conflicto con la risa de las mujeres. El relato fue recuperado por uno de sus ocho hijos, Alejandro y da cuenta del humor de su padre: "Era muy querido, generoso, siempre sorprendía con alguna broma", recuerda.

Arturo Solo de Zaldívar a los 35 años se casó, "mi madre tenía entonces 20, era muy joven, bella, acostumbrada a una vida cómoda, me imagino lo difícil que debe haber sido seguirlo hasta Isla Riesco, a vivir a Mina Elena. Ahí nacieron mis hermanas Victoria y María del Carmen", cuenta Alejandro, el penúltimo de los hijos del ingeniero, y lo dice con asombro, tratando de percibir cómo fue la gestación de un lugar tan aislado, al cual sólo había acceso vía marítima. Hoy está abocado a rescatar parte de la historia regional y la de su padre, bajo el alero de la Estancia Río de Los Ciervos, recinto construido entre 1920 y 1940, y que ha sido morada de tres generaciones de la familia.

Reconocido como un innovador innato, hizo de Mina Elena el primer poblado de la Patagonia en contar con luz eléctrica. Arturo Solo de Zaldívar también fue aviador, voló en varias ocasiones con Franco Bianco, el pionero que unió Punta Arenas con Puerto Montt y que estuvo casado con una de las hermanas Fernández, dueña de Estancia Invierno, ubicada en el mar de Otway. En ese lugar el insigne aviador descubrió un aeródromo natural.

En la década de los ochenta, en una entrevista realizada a Alejandro Solo de Zaldívar por Silvia María de la Luz Unda, el ex gerente general de la Mina Elena explica que para construir el pueblo lo primero fue improvisar un aserradero, con la madera cercana: "Así se construyeron las primeras casas, luego vino el muelle". Entonces el insigne personaje empilonó el muelle con tranvías viejos y rieles que él mismo compró en la ciudad de Buenos Aires. Fueron más de trescientos metros de rieles.

En la entrevista, el ingeniero relata que había 1.200 hombres para atender tres turnos. La mina funcionaba entonces las 24 horas. "Un grupo importante de mineros trabajaba bajo tierra, era un trabajo duro. El minero es un hombre amargado, se levanta temprano para ir bajo tierra, el sol lo ve muy poco", explica. Pero además estaban los llamados trabajadores "Mar y Playa" que tenían la tarea de cargar y estibar los barcos y el recinto contaba también con personal de oficina, enfermería, etc.

En el recuerdo del ingeniero, cada turno de ocho horas sacaba entre 140 y 180 toneladas de carbón. "La productividad dependía de muchas situaciones. Los frentes van cambiando, un frente es la parte donde trabajan dos hombres, los barreteros que tienen entre 10 y 14 metros de ancho, hay otras zonas más blandas donde cae el carbón y en otras está la hoja que es más difícil de sacar", explica.

EL MATRIMONIO DE ARTURO SOLO DE ZALDÍVAR Y VICTORIA CLAVEL FÜLLER, DIO A LUZ A OCHO HIJOS: VICTORIA, MARÍA DEL CARMEN, MARÍA ISABEL, MARÍA LUISA, ARTURO, RODRIGO, ALEJANDRO Y ALBERTO.

Precisa que el espacio donde trabajaban los barreteros con pala y picota se denomina laboreo. Mientras que la circa eran los planchones de carbón que los mineros sacaban con cuñas, en ese proceso de eliminaba la tosca, piedra gris que venía pegada al mineral. De ahí, llegaba el carretillero y se llevaba la carga.

Casi al filo de la entrevista, orgulloso Alejandro Solo de Zaldívar asegura: "Durante la Segunda Guerra Mundial ayudamos a iluminar Buenos Aires".

El año 1987, la región reconoce sus éxitos y Arturo es nombrado Hijo Ilustre de Magallanes. "Mi papá hacía de todo, hablaba varios idiomas, sabía mucho, era una verdadera enciclopedia, siempre leía", dice Alejandro.

Mientras que Arturo hijo, y el mayor de los hombres, recuerda a su padre como una persona muy solidaria, "siempre nos decía: ¿qué hacen, oye?, y la pregunta tenía la intención de entusiasmarnos para hacer cosas, quería estar al tanto si estábamos haciendo algo bueno. Era su manera de motivarnos a crear, innovar", explica.

Asegura que su padre lo motivó a practicar deportes, "él era inquieto, aventurero, siempre estaba haciendo actividades, que los puentes de las Coles, María Josefina, el Paine… incluso anduvo por el

sur de Argentina. A él le debo el interés por las carreras, gané 92 trofeos y fui varias veces campeón en una trayectoria de 15 años", indica.

Arturo Solo de Zaldívar nació el 24 de octubre de 1906. Egresó del Liceo de Hombres Luis Alberto Barrera y continuó sus estudios en Loughborough, Inglaterra. Allá obtuvo el título de Ingeniero Hidráulico y Civil.

"Fue el primer profesional en el área en toda la Patagonia", asiente orgulloso el hijo mayor. En el país europeo fortaleció su gusto por la aviación, incluso hizo un curso en la Fuerza Aérea Británica.

Por eso, a su regreso a Chile, trajo un avión con motor Gipsy, nave con la que pasó más de una aventura hasta que se perdió en el fondo del mar de Otway.

Gran parte de los recuerdos que hoy exhibe la Estancia Río de Los Ciervos corresponde a obras fabricadas por el propio Arturo Solo de Zaldívar. Recientemente, Alejandro hijo dio vida a un pequeño museo que rescata la vida pionera, ahí es posible observar un espacio destinado a la colonización, el descubrimiento del petróleo. Lo pendiente dice el propio Alejandro está en "crear un espacio para la historia del carbón"; existe una cómoda sala de eventos, antiguamente fue el galpón de esquila de la familia Solo de Zaldívar. Un pequeño garaje donde se conserva intacta una carreta de la década del 30 y un Ford T de carreras, además del taller que utilizó en sus últimos años de vida para construir muebles de madera.

"Mi padre fue feliz e hizo de todo. Es casi imposible recordar y citar todo, aún nosotros tenemos mucho que descubrir. Incluso en sus últimos años de vida entró de lleno a internet… era un visionario", cuenta Alejandro.

Nunca Arturo Solo de Zaldívar ingresó a la política, pero dirigió todas las empresas Montes, quizás lo único pendiente fue contar la historia del pueblo carbonífero de Elena. Tenía las ganas, la documentación necesaria. Llegó incluso a colocarle título al libro: "Bajo Tierra". La obra quedó inconclusa, "es una de las pocas cosas que no alcanzó a hacer mi padre, pienso que él murió queriendo vivir", señala su hijo Alejandro.

LOS AIRES DE ISLA RIESCO

Utilizaba un traje de cuero beige que lo cubría completamente, unas gafas y la característica gorra de los pilotos de avión de la Segunda Guerra Mundial. Ese era el ritual de Arturo Solo de Zaldívar Montes cada vez que subía a su pequeña nave con motor Gipsy, traída especialmente de Inglaterra.

EL TRAJE DE CUERO ERA LA VESTIMENTA TRADICIONAL UTILIZADA POR ARTURO SOLO DE ZALDÍVAR CUANDO SOBREVOLABA LOS CIELOS MAGALLÁNICOS. LA ROPA ESTÁ INTACTA Y ES LA MISMA QUE LLEVABA EL AÑO 1938 CUANDO SU AVIÓN CHOCÓ CON EL CASCO DE LA CASA PATRONAL DE ESTANCIA INVIERNO.

En el mes de febrero de 1938, salió a sobrevolar Isla Riesco, el ejercicio era habitual, y generalmente aterrizaba en Estancia Invierno, en el aeródromo natural descubierto años antes por Franco Bianco, piloto que inauguró los vuelos entre Punta Arenas y Puerto Montt.

Entonces los aterrizajes se programaban de acuerdo a la dirección del viento, dificultad que aumentaba cuando la brisa salía repentina, espontánea y rebelde. Los aviadores de la época sorteaban el problema con ingenio, utilizando fogatas que ayudaban a entender la dirección que tomaba el humo. Pero ese día, nadie hizo fuego cerca de la pista, pese a que Arturo había anunciado el viaje. Un poco por broma, pero también para llamar la atención de los habitantes de Invierno, rozó un par de veces las ruedas de la avioneta por sobre el casco de la casa patronal. En uno de los impactos perdió el control y el avión cayó en las profundas aguas del mar de Otway.

LA IMAGEN CORRESPONDE AL ALA DEL AVIÓN CON MOTOR GIPSY QUE ARTURO SOLO DE ZALDÍVAR TRAJO DE INGLATERRA.

"Mi padre logró rescatar el ala del avión y tuvo que salir nadando", explica Alejandro Solo de Zaldívar. El traje quedó flotando y de puño y letra inscribió su nombre, con la fecha y la edad que tenía entonces, tal cual aparece en la imagen que hoy está instalada en la Estancia Río de Los Ciervos. La misma anécdota la contó Gonzalo Fernández, dueño entonces de Estancia Invierno y amigo de Arturo Solo de Zaldívar.

En varias ocasiones, Arturo Solo de Zaldívar compartió vuelo con Franco Bianco, eran amigos, juntos atravesaron el Estrecho de Magallanes, se internaron por las laberínticas rutas del cielo austral, bordeando las profundidades del Lago Fagnano. Conocían casi como la palma de la mano Isla Riesco y su vista panorámica desde las alturas.

LAS FIESTAS DE
Dieciocho de Septiembre

Mina Elena al igual que todos los yacimientos de la Región de Magallanes, está bajo tierra. Pero más de 1.200 personas dan vida en la superficie al campamento minero más moderno del sur austral y la recreación tenía prioridad.

Décadas después, ya de anciano, el chilote Pedro Jesús Ríos rememoraría los 18 de Septiembre como encuentros inolvidables: "En la época de las fiestas nadie venía a Punta Arenas (todos permanecían en Mina Elena). Hacíamos bazar. Se hacía el descabezamiento del gallo… después la cuestión del agua con el plato de harina y le metían plata, pa´ los cabros chicos".

El "Descabezamiento del Gallo" concitaba el interés de los habitantes del pueblo.

Según el relato de Héctor Vargas, nacido en Mina Elena, la actividad se realizaba siempre en Fiestas Patrias. En el evento participaba toda la comunidad. En este juego había que cortarle con un garrote la cabeza a un gallo. Para esto se enterraba el ave en un hoyo, dejando sólo su cogote afuera. Después se elegía a un hombre del grupo, de los que formaban el círculo, y se le vendaba la vista, luego se le daba un par de vueltas para "marearlo", y comenzaba la acción de hacerle volar la cabeza al plumífero.

Según el relato de los entrevistados casi nunca lograban apuntarle al gallo y ellos mismos se sorprenden del pasatiempo "bestialmente divertido" que se practicaba cada 18 de Septiembre. En este juego del "descabezamiento del gallo" había premios en dinero para quien acertara en la tarea.

EL JUEGO DE LA TABA

Otro juego era la práctica de la Taba. El juego se hace con el hueso astrágalo de la pata del animal, generalmente del cordero. Consiste en lanzar la taba, ganando una o cuatro unidades apostadas si quedan las partes salientes del hueso hacia arriba, o perdiendo otras tantas si quedan las partes hundidas en la cara superior.

TABA SE LLAMA AL HUESO ASTRÁGALO, GENERALMENTE DEL CORDERO.

Los mineros colocaban una cubierta de metal en las caras del hueso. Jugaban, normalmente apostando dinero. El campo de juego era un terreno blando y húmedo al que se da el nombre de "Queso", el que era dividido en dos partes por una línea. Los jugadores se alejan del campo de juego seis metros aproximadamente, uno hacia cada lado, quedando enfrentados para lanzar desde allí la taba. En la tirada se debe pasar la línea hacia el lado contrario, repitiendo el tiro si no lo consigue. Tras lanzar ambos jugadores, la tirada de ambos determina quién gana, siendo las partes lisas ganadoras y las huecas perdedoras. Las posibilidades eran si la taba queda con la parte lisa hacia arriba, la jugada es ganadora y se denomina suerte. Si la taba queda con la parte hueca hacia arriba, la jugada es perdedora, se denomina culo. Cuando la taba queda en posición vertical, lo cual se denomina pinino, puede pagarse doble o triple, si los jugadores han acordado previamente que esta posición valga. No se admiten otras posiciones.

Posiblemente los mineros asturianos introdujeron el juego, ya que es muy común en lugares como: Ávila, Segovia y el viejo Madrid (en Colmenar). También del juego hay referencias en Brasil y Uruguay.

LA FOTO INÉDITA CORRESPONDE AL JUEGO "DESCABEZAMIENTO DEL GALLO". INCLUSO ES POSIBLE VER EN EL CÍRCULO ENCERRADO A LA PEQUEÑA INÉS PRIETO, HIJA DEL ADMINISTRADOR, JUNTO A SU HERMANA AMELIA, LA NIÑA MÁS RUBIA DE LA IZQUIERDA.

NAVEGACIÓN EN
Isla Riesco

Entre los años 1823 y 1830, los navegantes ingleses realizaron numerosas exploraciones hidrográficas. La información obtenida permitió construir una imagen cartográfica más exacta de la geografía marítima de la actual zona en que se ubica Isla Riesco.

El más destacado de todos fue el marino, astrónomo y meteorólogo inglés Robert Fitz Roy, quien en comisión del año 1829, a mando de las naves *Beagle* y *Adventure*, aportó con la primera toponimia del lugar, bautizando con nombres de sus oficiales, por ejemplo, los mares de Otway y Skyring. El éxito de las misiones ayudó a recopilar un material inédito de una de las rutas de navegación menos utilizada hasta entonces.

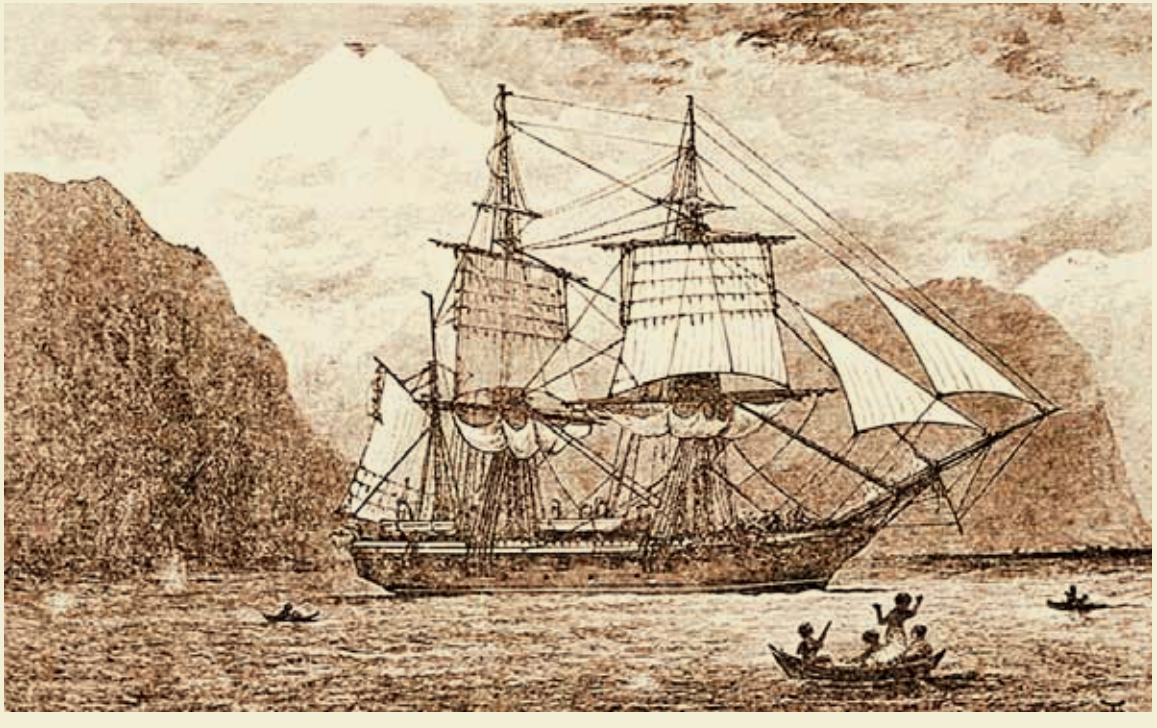
Durante la visita del marino inglés, la actual Isla Riesco recibió la denominación de Tierra del Rey Guillermo IV, porque se creía que era parte de la península y estaba anexada al continente. De esta forma el navegante rendía un homenaje al monarca anglosajón que había confiado tempranamente en sus habilidades.

Robert Fitz Roy fue uno de los primeros en testimoniar el encuentro con los kawésqar en dos puntos de Isla Riesco, el primero en un sector al norte de isla Englefield y otro en canal Fitz-Roy.

En su bitácora el navegante apunta: "Cerca de las aguas del seno Otway y Skyring hay una tribu, o sección de una tribu, cuyo nombre no pude averiguar, por ahora los llamaré *Huemul* porque tienen muchas pieles de esta especie de ciervo, que parece ser el animal descrito por Molina como 'huemul'. Su número puede estimarse aproximadamente en cien individuos".

Las indumentarias y las pieles narradas permiten deducir que la población del huemul fue numerosa en Isla Riesco. Pero también que habían ciertas diferencias entre los grupos de nómades que residían por los canales, archipiélagos y mares interiores australes.

Mientras que en el norte de la isla Englefield, ubicada en el mar de Otway, visible desde la costa de la isla Riesco, Fitz Roy describe lo siguiente en su bitácora:



"... Percibimos el humo de tres fuegos, y al aproximarnos vimos cuatro canoas varadas en la playa, junto a varios wigwams. Pronto aparecieron los duenos (...). El primero (...) estaba todo pintado de rojo (...), otro estaba cubierto de una mezcla azulada ; y un tercero completamente negro. Varios tenian la mitad inferior del semblante ennegrecido y los mas viejos, hombres y mujeres, iban completamente pintados de negros. Eran unos ocho hombres, seis u ocho finos u quizas una docena de mujeres y finas. Algunos llevaban una piel sobre los hombros (...). Tenian pieles de guanaco, foca, y otros animales, siendo probable que trafiquen con los patagones. Tambien tenian la piel y astas de un ciervo (...). Cazan animales pequenos con cepo fabricados de barba de ballena muy parecido al cepo de cazar liebres. Esta tribu era muy rica en efectos fueguinos, pieles, flechas, lanzas, etc. (...). Su lenguaje suena como el de los fueguinos y sus toldos y armas son identicos". (Sic)

Por otro lado, la información etnohistórica distingue otro grupo de nómades marinos, distinto a los "Huemules" señalados por Fitz Roy, se trata de los indígenas de la zona central del Estrecho de Magallanes e isla Carlos III que fueron llamados "Pécherays" por el navegante francés Louis Antoine Bouganville. El famoso explorador, por sus contribuciones a la ciencia y la geografía, el año 1764 formó parte de la flota que se apoderó de un grupo de islas en la costa del sureste del Atlántico, las que denominó Malouines o Malvinas. Dos años después el gobierno galo obligó a devolver los territorios a la corona española. Un año más tarde atravesó el Estrecho de Magallanes y durante 52 días recorrió vastos enjambres de insulares, dejando testimonio de su aventura.

Además, se han discutido algunos registros relacionados a diferencias lingüísticas o evidencias de dialectos entre estos grupos, pero la información es poco clara apuntan las investigaciones de Dominique Legoupil, arqueóloga que hasta los días de hoy recorre los sectores arqueológicos de Isla Riesco, intentando revelar la misteriosa ubicación de la obsidiana verde, piedra que era utilizada para elaborar herramientas y utensilios de caza.

Independientemente de estas posibles diferencias entre sub-grupos étnicos en el interior de la etnia Alacalufe o kawésqar, lo que se conoce de la cultura material de los canoeros de la Patagonia indica que el modo de vida era muy similar: grupos pequeños, nómades, que se desplazan en canoas de corteza y que poseían una tecnología especializada en la explotación de recursos marinos. Su subsistencia se basaba en la caza de mamíferos marinos, especialmente lobos marinos, en la recolección de moluscos, eventualmente la pesca y la caza de otras especies de aves y mamíferos terrestres como el huemul. Una de las descripciones más detalladas de los indígenas de la zona proviene de Drake y se refiere a un grupo observado en el canal Jerónimo:

"Encontró una canoa con indios, hecha de corteza de árboles, tan bien ligadas con tiras de cuero de lobo marino, que no hacia agua, o mui poca, por las costuras: ambos extremos de proa i popa eran encorvados en orma de media luna. Los indígenas de esta región son de regular estatura, sus miembros son fornidos i su rostro lo pintan de rojo. Se encontro una de sus chozaz hecha con postes i cubierta por pieles, i en su interior habia fuego, agua en vasos de certeza, choros i carne de lobos marinos. Las conchas de los choros son aqui muy grandes; los indios las afilan en piedra de tal modo que cortan con ellas no solo la leña mas dura, sino también los huesos". (Sic)

ROBERT FITZ ROY, NAVEGANTE INGLÉS.

Luego, hacia finales del siglo XIX, las descripciones disminuyen y aumentan solamente hacia la primera mitad del siglo XX, observándose grupos indígenas pero muy aculturados, los que se registran en la zona hasta la década de 1980, según se desprende de la memoria oral, detalla Dominique Legoupil.

Medio siglo después de la misión de Robert Fitz Roy, la Armada de Chile retomó los estudios en la zona y el año 1904 se descubrió el largo y angosto canal que separa a Isla Riesco de la península Muñoz Gamero, la vía recibió el nombre de canal Gajardo en reconocimiento al comandante que guiaba la nave. Mientras que en honor al Presidente de la época, Germán Riesco, la Isla descubierta llevó su apellido.

Medio siglo después de la misión de Robert Fitz Roy, la Armada de Chile retomó los estudios en la zona y el año 1904 se descubrió el largo y angosto canal que separa a la Isla Riesco de la península Muñoz Gamero, la vía recibió el nombre de canal Gajardo en reconocimiento al comandante que guiaba la nave.

Sin embargo, Juan Ladrillero fue el primero que exploró la boca oriental del Estrecho de Magallanes. En uno de sus viajes (1558), enfrentó el cabo San Jerónimo, en la punta sudoriental de la actual Isla Riesco. Equivocó el camino y siguió hasta el mar de Otway.

Más tarde, pasó por el canal Fitz Roy hasta llegar al mar de Skyring. Desde ahí, navegó muy adentro y no encontró salida al océano Pacífico. En el regreso tuvo que utilizar la misma ruta. El itinerario está rigurosamente expresado en su diario de viaje.

Pero antes, mucho antes, que las primeras carabelas recorrieran y naufragaran en los violentos mares y archipiélagos de la Patagonia, un puñado de hombres y mujeres conocían como la palma de su mano los imbricados canales. Eran las etnias australes que fueron las primeras en navegar por Isla Riesco; lo hicieron primero en canoas, y más tarde en chalupas. Hoy algunos conchales son testigos de su paso.

NAVEGANTE DE
mil batallas

"Sin radar, a puro ojo", así navegaba el Capitán Atilio Opazo las rutas de los canales patagónicos y Estrecho de Magallanes, al igual que todos los marinos en la década del cuarenta.

Más de 300 viajes por los laberínticos canales australes, exhibe en su currículo. Fue el mejor de su promoción en la Escuela Náutica de Pilotines, egresado en 1941.

En su vida náutica navegó en el Mediterráneo, entre los mares minados en la Europa de post guerra: "Muchos barcos encontraron un final fatal, salían volando, no era fácil pilotear, por eso había que efectuar una navegación muy cuidadosa", recuerda.

En 1948 estaba en plenitud la necesidad de comercializar carbón de Isla Riesco a la Argentina y en su inaugural visita a Mina Elena, Atilio ocupaba el cargo de Primer Piloto en la nave que lo transportaba. "La primera vez fue sorpresa. Sentí que llegué a un pueblo en blanco y negro; ahí todo era ordenado. Nos quedábamos 2 ó 3 días, tiempo que tardaban en cargar el carbón a las bodegas del barco", rememora.

A la salida del Estrecho de Magallanes en viaje a Mina Elena y a medida que avanzaba y entraba al mar de Otway, el fuego cruzado de la naturaleza dibujaba el paso por islotes repletos de gaviotines, aves que descargan bulliciosos conciertos y lobos de mar. En la ribera del Skyring era posible contemplar los bosques siempre verdes que caracterizan al territorio austral.

Por lo general, los buques grandes que hacían el transporte de carbón y atracaban en el muelle de Mina Elena, tenían cinco bodegas, dos destinadas a frigorífico y las otras para cargar el mineral. Cada bodega acopiaba hasta 500 toneladas aproximadamente. La ruta de navegación para el Capitán Atilio comenzaba en Valparaíso.

> *El Capitán Atilio Opazo, un sobreviviente a navegaciones al seno Skyring, Otway y Estrecho de Magallanes en 1948 y la década de los ochenta. Trasladó carbón de Mina Elena a Buenos Aires. "Eran seis días hasta Punta Arenas y cuatro más de navegación antes de llegar al sector de Barracas, en el barrio de La Boca en Buenos Aires".*

"Eran seis días hasta Punta Arenas y cuatro días más de navegación durante la travesía del carbón de Isla Riesco hasta llegar al sector de Barracas, en el barrio de La Boca en Buenos Aires".

Hasta Mina Elena llegaban también barcos argentinos a buscar directamente el carbón, en esos viajes era usual que los habitantes hicieran encargo a los tripulantes o jugaran fútbol con ellos.

Por entonces, las comunicaciones marítimas entre Valparaíso y Punta Arenas eran únicas y frecuentes; así consta al revisar la prensa de la Quinta Región donde se publicaban los itinerarios que seguían las naves de las diversas Compañías de Navegación. Numerosos barcos, de distintas dimensiones, salían del puerto central varias veces a la semana.

Pero también estaban los movimientos marítimos efectuados por las naves de la flota regional *Austral*, *Río Verde*, *Río Santa Cruz*, *Lovart*, *Patagonia*, *Cordillera* y *Keel-Row*, esas tenían de cien a trescientas toneladas de registro, y el carbón se acopiaba en Punta Arenas, en los pontones de los ex-veleros *Alejandrina* y *Andalucía*, los que se remolcaban indistintamente, por buques de la Compañía Interoceánica a Recalada, desembocadura del Río de la Plata, Argentina. Esto durante la mayor parte de la Segunda Guerra Mundial. Todos fueron remolques en los que participó el Capitán Opazo como subalterno.

Atilio recuerda que el tramo más peligroso para llegar a Mina Elena era la Punta Haase, ubicada casi en la mitad del canal Fitz Roy. "La clave era saber maniobrar, de lo contrario te quedabas varado. La entrada por Otway, por ejemplo, tiene una corriente de 2 a 3 nudos; mientras que la salida al Skyring la corriente alcanza los 3 ó 4 nudos, en uno u otro sentido", explica.

La navegación era sólo de día, imitando a los insignes marineros que levantaron la topografía de la zona. Todos los barcos que Atilio Opazo navegó en su recorrido a Mina Elena siempre ingresaron y regresaron por el mar de Otway. Y si bien, hizo sólo tres viajes al poblado del carbón en Isla Riesco, la mayoría de su experiencia en la zona la realizó hacia Mina Pecket en la década del ochenta.

"Siendo el Capitán de relevo de la motonave *Osorno*, granelero que transportó casi todo el carbón desde Pecket a la Termoeléctrica de Tocopilla. Era una nave magnífica que transportaba 70.000 toneladas de carbón por viaje. Es una de las experiencias que guardo con mucha nostalgia", asegura.

Atilio reconoce en su formación profesional, siendo Primer Oficial, al Capitán Ernesto Díaz Chacana, marinero de los buques carboníferos de Lota. Llegó con la nave *Puchoco* a Mina Elena. "Fue canalero cien por ciento. En cierta ocasión, en el Río de la Plata, Argentina, rescató a un barco de pesca que se hundía por un fuerte temporal, lo sorprendente es que el buque tenía 130 metros y lo logró maniobrar de maravilla, salvó a toda la tripulación. Era osado, quedé impresionado. Yo venía de la Escuela de Pilotines con una estructura profesional, Ernesto se había formado a bordo", asegura.

EL CAPITÁN ATILIO OPAZO RECIBIÓ EL AÑO 2011 EL RECONOCIMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE RÍO VERDE, AL CONMEMORARSE 31 AÑOS DEL ANIVERSARIO DE LA COMUNA. ENTONCES, CON 90 AÑOS DE EDAD, VALORÓ EL RESCATE PATRIMONIAL E HISTÓRICO DEL SECTOR DE ELENA. EN LA FOTO APARECE ACOMPAÑADO DE SU ESPOSA RAQUEL, FIEL AMIGA Y COMPAÑERA DE TODA LA VIDA.

Capítulo

3

Cierre de Mina Elena

"El tiempo se lo lleva todo, incluso la memoria".
Virgilio

CONTEXTO
de un ocaso

AUNQUE YA NO FUNCIONABA, UN AVISO PUBLICADO EN LA PRENSA LOCAL CIERRA PARA SIEMPRE LA ESPERANZA DE ABRIR MINA ELENA EN ISLA RIESCO. ENTONCES CASAS, MAQUINARIAS Y HERRAMIENTAS QUEDARON A DISPOSICIÓN DEL MEJOR POSTOR.

Compañía Carbonífera Elena de Río Verde

PROPUESTAS

Se solicitan propuestas privadas para la compra de todo lo existente en "Mina Elena" (Río Verde), de propiedad de la misma, que comprende los edificios, maquinarias, motores, herramientas, materiales, etc., por una suma alzada, las que se recibirán bajo sobre cerrado hasta las 18 horas del miércoles día 10 de Febrero de 1960 en las Oficinas de la Compañía, Plaza M. Gamero 731, en que serán abiertas ante los interesados que concurran.

La Compañía se reserva el derecho de aceptar la que estime más ventajosa o rechazarlas todas si así lo considera conveniente.

Punta Arenas, 19 de Febrero de 1960.

COMPAÑIA CARBONIFERA ELENA DE RIO VERDE

El fin de la Segunda Guerra Mundial y los altos costos de la extracción empiezan a poner un lento final a la bonanza carbonífera alcanzada a inicios de los años cuarenta. Las restricciones al comercio con Europa habían incrementado el interés del carbón nacional en la República Argentina; pero ese espacio económico muere con el triunfo de los aliados.

El año 1947 la crisis está encima. La firma argentina Chadwick, Wier y Compañía apunta en sus estadísticas que apenas recibieron de Chile 7.093 toneladas de carbón, de esa cantidad ni siquiera un kilo del mineral pertenecía a Mina Elena o Josefina, sino que a los envíos realizados por las mineras de Lota y Schwager.

A la malaventura de Mina Elena se suma un incendio que inhabilitó las principales galerías del chiflón. Fueron varios meses de inactividad. Sólo el trabajo consciente y mancomunado de trabajadores y la administración, encabezada por el administrador Adolfo Prieto, logran recuperar el yacimiento en tiempo récord y dejarlo listo para futuras exportaciones o consumo local. Así lo constata el Inspector Provincial del Trabajo, Alfonso Román W., el mismo que ofició en la huelga del año 1943 y quien el mes de abril del año 1948 permanece varios días en Isla Riesco, indagando la situación de los mineros de Elena y Josefina.

"Justo es reconocer que la propia empresa hace esfuerzos inauditos para colocar carbón de Mina Elena en Argentina y también para hacer embarques experimentales al norte del país, pero tendrán poco éxito si el Gobierno no acude en apoyo de las iniciativas privadas", explica Román. Sus palabras son el epitafio de la muerte anunciada.

El funcionario es pesimista respecto a la exportación a otros países. En un artículo publicado por el diario *El Magallanes* sentencia: "El mercado argentino está perdido casi totalmente, salvo que el Gobierno aplique una política de fletes bajos y exención de impuestos y gabelas para los carbones regionales".

El año 1948, ni los buques de guerra ni el Apostadero Naval reciben el carbón de Mina Elena. Por entonces, la Mina Vulcano, ubicada en Punta Arenas, entregaba mejores precios, evitando traslado de buques y pago de fletes, entre otros gastos.

➤ *"Por ningún motivo estamos dispuestos a presenciar los funerales de esta industria. Recurriremos a todos los medios a nuestro alcance para que nuestro problema vital sea resuelto y nos alienta en ello contar con la valiosa influencia del intendente, señor Jorge Ihnen Stuven y de las autoridades del Trabajo y es por eso que esperamos confiados en que nos proporcionen lo menos que puede pedir un hombre: trabajo y tranquilidad", señala el presidente del Sindicato de Mina Elena, Crescencio Valderrama Parada, el año 1948.*

Los mineros solicitan al intendente Jorge Ihnen Stuven un último esfuerzo. La autoridad abre las esperanzas de los mineros, al punto que el presidente del Sindicato, Crescencio Valderrama Parada, mantiene viva la ilusión y con vehemencia dice: "Nunca pensamos que encontraríamos tan favorable acogida y tanta dedicación de parte de la primera autoridad para escuchar nuestros problemas. Nosotros tenemos formados nuestros hogares en el mineral, nos hemos sacrificado durante años, luchando por nuestro bienestar, hemos colaborado con la industria, hemos hecho lo posible por mantener las mejores condiciones de vida y trabajo a favor de nuestros compañeros y por ningún motivo estamos dispuestos a presenciar los funerales de esta industria". Sus palabras recogidas en la prensa local reflejan la desesperación y comienzan a tapizar el réquiem del poblado.

"Recurriremos a todos los medios a nuestro alcance para que nuestro problema vital sea resuelto y nos alienta en ello contar con la valiosa influencia del intendente, señor Ihnen, y de las autoridades del Trabajo y es por eso que esperamos confiados en que nos proporcionen lo menos que puede pedir un hombre: Trabajo y tranquilidad", precisa el dirigente. Ya en esos años, un número cercano a los 500 obreros magallánicos trabajaban en las faenas carboníferas de Río Turbio.

24 DE ABRIL DE 1948: ÚLTIMO INTENTO

Durante la visita del Inspector Provincial del Trabajo, Alfonso Román, una de las primeras tareas menores que deja es la reparación del "chute" (shooter), la maquinaria hace muchos años que está deteriorada, el gran problema es la dificultad que existe para conseguir los materiales necesarios.

A los pocos días de la visita del inspector se realiza una reunión entre el gerente de la empresa, Lautaro Navarro P. y el comisario de Subsistencias y Precios, Gastón Lagos. Los resultados favorecen a la mina. El representante del Gobierno se compromete a dar prioridad a la compañía para que pueda obtener clavos y otros materiales necesarios.

Por otro lado, el mismo inspector Román señala que el caso de Mina Josefina es más grave.

El año 1948, la falta de mantención de las instalaciones del muelle y otras maquinarias dificulta el atraque de barcos. Llama mucho la atención de Román la difícil conectividad que tienen los habitantes de Isla Riesco. Dice que los caminos no son óptimos al interior, sobre todo en el sector norte. Critica también el cruce por el canal Fitz Roy. Textual señala: "A veces es posible realizarlo en una lancha a motor y otras en botes a remo que hacen riesgosa la seguridad de los pasajeros".

Durante el cruce, el Inspector Provincial del Trabajo, Alfonso Román, deja constancia de los peligros y describe que los pasajeros aflojan los cordones de los zapatos y sueltan la ropa para lograr escapar en caso de una emergencia.

También describe en su informe la nostalgia de los mineros por el pasado. Asegura que tienen un positivo recuerdo del almirante Torres Hevia, durante su período los buques de guerra y el Apostadero Naval se surtían del carbón de Mina Elena y Josefina, algo que el año 1948 no ocurría.

Pero siendo justo la crisis carbonífera ya asomaba con antelación al inicio de la Segunda Guerra Mundial. Así queda de manifiesto en la revisión y decadencia del mineral en otras zonas.

Así por ejemplo, debido a la depreciación del carbón y su escasa demanda, entre 1926 y 1936, la Compañía de Lota y Coronel paralizó la explotación de las minas del sector Curanilahue y concentró su acción en Lota y Coronel. En el mismo período varias empresas tuvieron que paralizar sus faenas y otras ser vendidas a compañías de mayor tamaño, lo que produjo la concentración de la propiedad de los yacimientos en un reducido número de productos, liderados por la Compañía de Lota y Coronel.

La tesis de la caída del carbón afectó a toda la sociedad chilena, especialmente a barreteros y población dependiente laboralmente de la industria. La drástica caída de la producción, la baja rentabilidad del sector, las crecientes dificultades financieras de las empresas y el tenso clima laboral expresados a nivel nacional en las huelgas del año 1947 son los antecedentes globales del derrumbe.

El viento tira las ideas, las aplasta; luego viene la nieve hasta llegar a la lluvia que moja todo; un silencio da una breve tregua; más tarde una brisa estival te repite en su silbido persistente que estás solo, debajo de un cielo inmenso, y cae de golpe esa conciencia necesaria de verse en otro territorio, en los márgenes de la historia. Recogerla, aprehenderla, es una tarea tan necesaria como la respiración. Tan importante como el presente. Mucho pasó en más de 30 años de actividad carbonífera, centrada en un microscópico trozo de las 500 mil hectáreas que tiene Isla Riesco. Sólo alcanzamos a dar un vistazo, a rescatar el testimonio de algunos pobladores y dignificar en parte una historia perdida. La prensa de la época es una máquina del tiempo a la que necesariamente hay que retornar. Todavía hay documentos dando vuelta que ayudan a contextualizar. Ojalá estas páginas sirvan para despertar otras memorias, a dignificar las nostalgias y que el recuerdo de lo que pasó nunca sea un pozo vacío. Hay harto que aprender, en el pasado encontramos el sentido del presente y la fuerza para un futuro mejor. Nunca hay que dar vuelta la hoja sin considerar la conciencia de una perspectiva histórica.

EL FIN DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL PUSO TÉRMINO TAMBIÉN AL BOOM CARBONÍFERO DE ISLA RIESCO.

Hoy parece que ahí nunca ocurrió nada. El bosque, los pastizales y el silencio, pusieron punto final al poblado de Mina Elena. La minería del carbón alcanzó un período culminante hacia 1943, especialmente estimulado por la exportación hacia Argentina. Desde 1950 y durante los siguientes 30 años la actividad carbonífera decayó hasta perder toda su importancia económica.

Hoy no son muchas las fuentes que permiten ilustrar a plenitud el poblamiento pionero carbonífero de Isla Riesco. Un incendio acaecido en la Municipalidad de Río Verde, el viernes 23 de mayo de 2003, quemó muchos relatos y testimonios. Desde entonces, la casa municipal se trasladó desde la Villa Río Verde a su actual ubicación, Villa Ponsomby. El lugar actual era una ex hostería, un lugar que también dio refugio a los mineros del carbón.

El período de 1953 en adelante marca un nuevo giro, con la caída de la producción del carbón. Para recuperar el decaimiento, el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo impulsó una nueva recolonización y modernización de la producción agraria. En Río Verde se dieron los primeros pasos, con la devolución al fisco de los campos ocupados por las estancias “Ponsomby” y “Vaquería”, sobre las cuales se proyectó la subdivisión que permitió el acceso de nuevos colonos en Isla Riesco. Entre los nuevos colonos cabe mencionar: Kenneth Mac Lean (Estancia El Trébol), Mateo Ivanovic (Florita), Santiago Violic (fundo Ankel), José María Santelices y Violeta Escala de la Maza (Estancia Violeta), los hermanos Carlos, Jorge y Rodolfo Vilicic, Eduardo Rendoll, Jerónimo Stipicic, entre otros. Los nuevos colonos trabajaron a la par con los antiguos ganaderos del área: Vicente Peña, Vicente Vásquez, Bartolomé González, Manuel y Joaquín Fernández, estos últimos hermanos de Estancia Invierno, etc.

La mayoría de estos ganaderos se asociaron para dar vida en 1953 a la Compañía Marítima Fitz Roy, para establecer el servicio de balseo en el canal Fitz Roy. La apuesta fue un factor de progreso y estabilidad para las comunicaciones insulares de la isla.

El año 1955, las galerías de las minas quedaron definitivamente abandonadas y el carbón subbi-

tuminoso confinado bajo el manto verde de Isla Riesco. A la sazón varias décadas ya han pasado y las voces de Mina Elena siguen resistiendo al tiempo y al olvido, con la misma fuerza que antes lo hicieron al grisú y la lejanía.

Sin embargo, no fue hasta el 1 de febrero del año 1960, cuando en la prensa local aparece un aviso de remate de todas las pertenencias de Mina Elena. El pequeño anuncio pone fin a un ciclo exitoso de extracción carbonífera en Isla Riesco. Casas, materiales, maquinarias y herramientas quedaron a disposición del mejor postor. Las ofertas fueron recibidas en Plaza Muñoz Gamero 731, por los representantes de la Compañía Carbonífera Elena de Río Verde.

Más tarde, algunas casas fueron trasladadas íntegras al Regimiento Cochrane, otras al Barrio 18 de Septiembre, Barrio Prat y gran parte de la maquinaria quedó esparcida en distintas estancias de la zona.

Pero lo más importante y significativo quedó en Estancia Fitz Roy, a 91 kilómetros al norponiente de Punta Arenas, luego de que el año 1980, el empresario Segundino Fernández comprara Estancia Chilenita, a Ove H. Gude, hijo del descubridor de Elena. En el recinto todavía permanecía gran parte de la maquinaria utilizada en la época productiva de Mina Elena.

Terminadas las faenas en Mina Elena, el chilote Pedro Jesús Ríos da un giro laboral fuerte y luego de deambular por distintos lugares y oficios llega a trabajar a la Compañía de Teléfonos de Chile (CTC) y después a Enap. En un relato recogido en el libro *Río Verde, su historia, su gente*, señala: "Por mi trabajo estuve trabajando por el Regimiento Cochrane y justo cuando recién se empezó a formar, tenía cualquier cosa no más, no es como está ahora. Entonces un día llegué yo al Cochrane y empecé a mirar. Y le digo al electricista que andaba con nosotros, ¿sabes qué? Le dije yo, ¿Esa casa de ónde la trajeron? Yo le dije: en esa casa yo estuve allí, me quedó mirando, me dijo no… Claro, esa casa yo la conozco, me tinca que la trajeron de Mina Elena. Chuta el gallo quedó lampareando. Ellos se trajeron todas las casas de allá y todas las casas que hubieron allí. Las primeras que tuvo el Cochrane fueron en base a las que hubieron en Mina Elena…" (Sic).

Refiriéndose a Mina Elena, dice que "todo el mundo era macanudo, ahí se vivía mucha cordialidad, era algo muy macanudo. Fue una época pero muy buena, no creo que pasemos otra como esa… Grandes amigos, buenos compañeros… inseparables los fulanos, pa´ que te digo… hasta el momento. Fue la época de mi juventud, fue la más linda que tuve".

Al revés de las faenas de las estancias ganaderas, las minas de carbón trabajaban con un número mayor de obreros durante el invierno (de mayo a agosto), la época de mayor producción y venta de carbón, por lo que en el verano, al disminuir el consumo de carbón, mermaba equivalentemente la actividad en los yacimientos. Pero ya a fines de los cuarenta la crisis era total. El año 1960, se rematan las últimas pertenencias de Mina Elena, tal cual indica el aviso publicado en el diario *La Prensa Austral*.

El resurgimiento de la industria carbonífera en Isla Riesco ofrece enormes dificultades, expresa el Inspector Provincial del Trabajo, Sr. Román

EL HEROE MODERNO

MARX Y NIETZSCHE

Partidas de básquetbol se efectuarán en la cancha del Destacamento

PROGRAMA PARA MAÑANA

SOLICITADA

MASA LABORAL
y su trama en Magallanes

En 1943, la fuerza laboral en Magallanes estaba constituida por alrededor de 17.000 trabajadores, de los cuales 3.097 se desempeñaban en las faenas ganaderas y actividades agrícolas, 139 se ocupaban en la pesca, 974 trabajaban en la minería (principalmente del carbón), 4.457 se encontraban laborando en la industria, la artesanía y la construcción, 5.029 en el comercio y los transportes, y 3.742 se ocupaban en las actividades de servicios.

Uno de los medidores más transparentes de la condición de vida de los que trabajan y viven de su sueldo o salario, son los precios de los artículos de primera necesidad. La crisis originada por las restricciones de la guerra mundial, se graficaba en dichos precios.

Los primeros antecedentes a la crisis del mineral negro en la Región de Magallanes asoman el año 1944. En un acto mancomunado, los representantes de los sindicatos carboníferos, de las empresas propietarias y los dirigentes de la Central de Trabajadores de Chile Provincial (CTCH) enviaron a las autoridades de gobierno en Santiago, un extenso petitorio en el que exponen el problema de la falta de barcos en la ruta austral, para sacar el mineral a otros mercados. La propuesta consensuada solicita que se destine un barco mensual de 3 mil toneladas para dichos fines.

Haciendo referencia a este problema de la crisis carbonífera, el alcalde de Punta Arenas, Francisco Padín R., el 6 de junio de 1944, escribió al diputado Juan Efraín Ojeda y a otras autoridades de Santiago, lo siguiente: "…Es patriótico cooperar al programa de fomento de la producción en que está empeñado el gobierno y que dentro de este orden debe impedirse la paralización de fuentes de trabajo, especialmente en zonas como la nuestra, que por sus condiciones climatéricas y de aislamiento, necesitan de una mayor atención para hacer frente a la vida cara y difícil. Junto con acordar reanudación del trabajo, Mina Josefina debe disponerse lo conveniente para autorizar exportación de carbón a la Argentina, usándose medios de transporte existentes, entre los cuales puede citarse la barca *Alejandrina* que tiene capacidad suficiente y que se encuentra fondeada en este puerto".

El texto de la misiva alcaldicia refleja una clara postura política regionalista, al subrayar las condiciones de aislamiento de Magallanes y al enfatizar su adhesión a la política de fomento de la producción de los gobiernos radicales y del Frente Popular.

LOS CAMINOS NO SON ÓPTIMOS AL INTERIOR DE ISLA RIESCO Y EL CRUCE POR EL FITZ ROY ES MUY DIFÍCIL. A VECES ES POSIBLE REALIZARLO EN UNA LANCHA A MOTOR Y OTRAS EN BOTES A REMO QUE HACEN RIESGOSA LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS. DURANTE EL CRUCE, EL INSPECTOR PROVINCIAL DEL TRABAJO, ALFONSO ROMÁN, DEJA CONSTANCIA DE LOS PELIGROS Y DESCRIBE QUE LOS PASAJEROS AFLOJAN LOS CORDONES DE LOS ZAPATOS Y SUELTAN LA ROPA PARA LOGRAR ESCAPAR EN CASO DE UNA EMERGENCIA.

EN EL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO 1983, LA MUNICIPALIDAD DE RÍO VERDE HIZO UN RECONOCIMIENTO OFICIAL AL POBLADO MINERO DE ELENA. LA ACTIVIDAD REALIZADA EN EL MISMO LUGAR QUE SE REALIZÓ EN EL PASADO LA EXPLOTACIÓN CARBONÍFERA CONTÓ CON LA PARTICIPACIÓN DE MÁS DE CIEN PERSONAS QUE VIVIERON O ESTUVIERON LIGADAS AL POBLADO. EL ORADOR PRINCIPAL DEL EVENTO FUE ARTURO SOLO DE ZALDÍVAR MONTES. Y LA PLACA RECORDATORIA COLOCADA EN LA OCASIÓN YA NO EXISTE.

PRIMERA VEZ QUE UN PRESIDENTE PISA EL SUELO ISLA RIESCO

Poco más de media hora estuvo ayer en el Pozo Aracelis N° 1 que ENAP perfora en Isla Riesco, el Presidente de la República, Excmo. señor Eduardo Frei Montalva. Llegó allí en helicóptero y cuando llovía en la región ubicada diez kilómetros al norte de Estancia Invierno.

Fue recibido por el Administrador de ENAP en Magallanes, Juan Pedrals y el Vicepresidente de la Petroquímica, Eduardo Simián. De inmediato se le explicó las características del trabajo que se realizaba y presenció la faena de conectar una nueva barra al tubo de perforación que en estos instantes tiene una profundidad de 2.955 metros y que se calcula podrá llegar hasta los 3.200 para determinar algún resultado o posibilidad.

El Jefe del Estado el primero que pisa tierra en Isla Riesco, visitó luego una vivienda en donde hay planos de las faenas que la Empresa realiza en Magallanes mostrándose muy interesado especialmente por los que se efectúan en Pampa Larga.

Después de beber una taza de café caliente con los jefes y operarios del pozo, el Presidente Frei subió al helicóptero que lo trajo de regreso a Punta Arenas.

VISITA PRESIDENCIAL
UNA DÉCADA DESPUÉS DE CERRADA LA MINA ELENA, EL ENTONCES PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA VISITA ISLA RIESCO. ES LA ÚNICA Y ÚLTIMA VEZ, AL CIERRE DE ESTE LIBRO, QUE LA PRIMERA AUTORIDAD DEL PAÍS LLEGA A LA ZONA.

EN LA PARTE SUR DE ISLA RIESCO, A CASI 91 KILÓMETROS AL NORPONIENTE DE PUNTA ARENAS, LA ESTANCIA FITZ ROY PROPONE UN RECORRIDO FAMILIAR PARA REVIVIR LA VIDA GANADERA Y LAS TRADICIONES DE LA ESTANCIA MAGALLÁNICA. EN EL LUGAR, UN MUSEO AL AIRE LIBRE DA CUENTA DE LA MAQUINARIA UTILIZADA EN MINA ELENA: RIELES, LOCOMOTORAS Y POLEAS DE ACERO, ENTRE TANTOS OTROS ARTEFACTOS, SON PARTE DE LA EMOCIÓN Y LA AVENTURA DE UN PASADO QUE ESTÁ A LA VUELTA DE LA ESQUINA.

Capítulo

4

Los primeros años de la Colonia

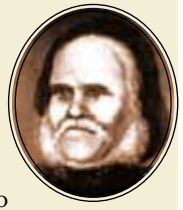
"No podemos matar el tiempo sin herir la eternidad".
Henry David Thoreau

La ocupación de Magallanes ocurre cuando la invención de la máquina a vapor permitía una transformación eficiente de energía calórica en energía mecánica. A nivel mundial, el uso del vapor generado con carbón se difundió durante el siglo XIX, en un contexto de expansión de la industria y de los sistemas de transporte.

El inmigrante alemán que defendió el carbón

Bernardo Philippi nació en Charlottenburg, pueblo próximo a Berlín. En 1831 llega por primera vez a Chile, luego realiza varios viajes por el mundo, retorna al país en 1837 y participa en la construcción de la Goleta Ancud y más tarde, la toma de Posesión del Estrecho de Magallanes. Muere siendo gobernador de Magallanes. Nunca se encontró su cuerpo. En mayo de 1851 había recibido la gobernación de Magallanes y a los pocos meses realiza una visita protocolar a un cacique: no volvió. Años después, un traductor indígena llamado "Lenguaraz" confiesa que fue asesinado a finales de octubre por indígenas Guaycurúes, grupo que había nacido en la unión con los Tehuelches.

Fundador de Punta Arenas



El gobernador José de los Santos Mardones decidió el cambio del asentamiento colonial desde la punta de Santa Ana (Fuerte Bulnes) a la punta Arenosa y Río del Carbón, la existencia del mineral hubo de ser una de las consideraciones que pudo tener en mente al fundar en ese paraje el nuevo asentamiento colonial. Fue el último de los gobernadores en Fuerte Bulnes y el fundador de lo que hoy es Punta Arenas. Participó en la batalla de Maipú y tiene un currículo guerrero que lo inscribe en notables hazañas de la historia de Chile. Deja el territorio de Magallanes el 24 de abril de 1851, entregando el mando a Benjamín Muñoz Gamero. El militar, más tarde fue nombrado por el Gobierno de Chile, gobernador de la ciudad de Ovalle. Muere el año 1865.

LA GESTA FUNDACIONAL

Los grandes yacimientos de carbón piedra ubicados en Magallanes permitieron iniciar una de las gestas más silenciosas y a ratos olvidada de la historia. Los primeros en sorprenderse fueron el naturalista Bernardo Philippi y los marineros de la Goleta Ancud. El año 1843, este puñado de hombres y mujeres que estableció una soberanía, antecedida de fracasos, en uno de los territorios más difíciles del planeta, fue clave para alcanzar el dominio de una vía de navegación obligada de veleros y vapores.

El Premio Nacional de Historia, Mateo Martinic señala que al recorrer la costa, el naturalista alemán B. Philippi y sus compañeros encontraron "una y otra vez restos de carbón, descubrimiento que los maravilló, atendidas las perspectivas que podían darse en la explotación del mineral para el desenvolvimiento del establecimiento colonial que se deseaba llevar adelante en el Estrecho". Más tarde, un informe al Gobierno de Chile auguraba enormes esperanzas para el fomento de la colonización y el uso como combustible para las naves a vapor.

En uno de los textos, Philippi escribía que: "Poco faltaba que hubiese olvidado el más interesante [dato] para la intención del Supremo Gobierno: que el estrecho tiene piedra carbón de la cual el portador de ésta le lleva muestra. Habiendo acabado nuestro trabajo aquí piensa dedicar D. Juan [Williams] un par de días en que pudiera trazar mejor la posición de las minas para volver con los exactos conocimientos de la más o menos grande facilidad de explotarlos".

Una vez en la capital, el alemán dio cuenta de tres vetas de carbón encontradas y llevó muestras que envió a Estados Unidos para su análisis. Los resultados fueron conocidos el 21 de diciembre, en un oficio en que el Ministro resaltó al Intendente de Chiloé el éxito de la toma de posesión del Estrecho. A renglón seguido el Ministro puntualiza en un castellano antiguo: "No hai duda que es mui digno de preferencia el punto elegido [para la ubicación del fuerte Bulnes] por la circunstancia de encontrarse á sus inmediaciones el carbón de piedra, y por esto mismo creo indispensable que se hagan tambien algunas diligencias para [ilegible] este combustible en la parte en que se haya de elegir otro puerto para la colonia. Las muestras que U.S. ha remitido del mineral encontrado han sido examinadas y clasificadas como de mui buena calidad; pero se necesita saber de que hondura fueron tomadas, porque si lo han sido de la superficie de la tierra ó de las primeras capas es mui probable que en mayor profundidad sea este combustible de calidad tan superior, que no ceda en bondad al carbón inglés, del cual se hace tan gran consumo en la navegación por vapor y en otros varios usos. U. S. se procurará estos datos y tambien algunas muestras mas del mismo carbon, sacadas de mayor hondura, para examinarlas tambien y ver la probabilidad de esta conjetura". (Sic)

En Magallanes Óscar Viel es el hombre que impulsa el desarrollo carbonífero y el Estado otorga la patente minera a Ramón Rojas y forma la Sociedad Carbonífera de Magallanes, y así opera la mina. Entonces, Viel hace trabajar a los presos y a la tropa para abrir las rutas. Después se tienden los rieles, para que primero corra el ferrocarril de sangre, tirado por caballos; y luego la locomotora. Así se va abriendo la Sociedad Carbonífera de Magallanes producción minera que fue un fracaso en un comienzo, porque no pasa más allá de 1875. El carbón era superficial. Viel incluso regalaba carbón a los buques que pasaban por el Estrecho de Magallanes, como una forma de promocionar el recurso, explica Mateo Martinic, en una entrevista realizada por el autor del libro y publicada en la prensa local.

De ahí entonces la importancia que le da al carbón en el desarrollo de Magallanes… Los barcos el *Chile* y el *Perú* pasan en 1840, eso entusiasma a O´Higgins. Y presionan al gobierno de Bulnes para que tome posesión de las tierras australes.

"Varios años después del asentamiento, Óscar Viel dice: "Durante 25 años el Estado ha invertido en Magallanes, esta colonia tiene que devolverle la mano al Estado y cómo lo vamos a hacer: ¡con el carbón!, la gran riqueza que tenemos. Surge el ferrocarril, se construye el muelle, se sacan las primeras toneladas. Fíjese que las primeras 1.073 toneladas fueron vendidas a los buques peruanos que llegaron a Punta Arenas, entre ellos el Huáscar", continúa Mateo Martinic.

A pesar del fracaso de la sociedad minera carbonífera de Magallanes, con Ramón Rojas, siempre quedó la idea flotando. Los empresarios franceses se concentran luego en Mina Rica. Después surge Mina Marta, en el sector de Río Verde. Ninguna fue viable económicamente, la gente pensaba acá está el carbón, una gran potencia. Pero no era fácil su extracción, sobre todo en invierno cuando la demanda aumentaba y los caminos cubiertos de nieve dificultaban el paso.

MIENTRAS TANTO EN EL MUNDO

El carbón, piedra mineral oscura y calórica, está íntimamente ligado a la historia de la humanidad. Así, los chinos fueron los primeros en darle un uso industrial en el conocimiento de sus porcelanas. Los griegos le llamaban "Lihtantrax", y lo usaban en pequeña escala en labores de bronce y herrería. En cambio, los romanos lo ignoraron, pese a contar con grandes yacimientos en sus dominios. Los franceses sólo lo usaron en el siglo XVII, pues hasta Enrique II, y durante toda la Edad Media, su uso fue prohibido por el humo que generaba, al punto de castigar con cárcel a quien lo utilizara.

No fue sino hasta el siglo XVIII que comenzó a usarse el carbón en casi todos los países de Europa, tanto en las fundiciones como en los quehaceres domésticos. El año 1765, con la invención de la máquina a vapor, el carbón recibió un impulso definitivo y permitió el desarrollo de la industria carbonífera en el plano industrial.

EN EL CASO DE CHILE

En el país, encontramos relatos interesantes. Por ejemplo, en la *Historia General del Reino de Chile*, del padre Rosales, queda constancia que los primeros en utilizar el carbón del territorio fueron los soldados de García Hurtado de Mendoza, el año 1557, en la isla Quiriquina, con el fin de cocer sus alimentos y cobijarse del frío.

En 1821, el capitán de fragata inglesa Conway, Maurice Hall, visitó Penco y extrajo carbón de piedra para su buque. El carbón estaba a ras de suelo y pagó tres pesos por tonelada.

En 1831, el sabio naturalista Charles Darwin declaró que el carbón de Arauco y Penco no tenía ningún valor y que era inadecuado para el uso de fines industriales.

Mientras que la ocupación de Magallanes ocurre cuando la invención de la máquina a vapor permitía una transformación eficiente de energía calórica en energía mecánica.

HOY, EL PARQUE HISTORIA PATAGONIA ES LA MEZCLA PERFECTA PARA REENCONTRARSE CON LA NATURALEZA Y EL PASADO ÉPICO. ADEMÁS CUENTA CON MÁS DE 130 HECTÁREAS, CERCA DE CINCO KILÓMETROS DE COSTA Y UN CIRCUITO HABILITADO PARA LA PRÁCTICA DEL TREKKING.
POR ESTE LUGAR ASOMÓ EN 1520, EL DESCUBRIDOR HERNANDO DE MAGALLANES. Y EN 1843, CHILE, SIGUIENDO EL SUEÑO DE O´HIGGINS, INCORPORA ESTE TERRITORIO PRÍSTINO A LA REPÚBLICA. NO FUE MÁS QUE UN PEQUEÑO FORTÍN QUE DIO VIDA A UNA PEQUEÑA COLONIA QUE ENFRENTÓ CON DIFICULTAD LA DUREZA DEL CLIMA.
HOY LOS NUEVOS DESCUBRIDORES SON TURISTAS QUE EN FAMILIA BUSCAN CAPTAR LA NATURALEZA EN SU EXPRESIÓN MÁS SALVAJE. VISITANTES QUE SE DEJAN LLEVAR POR LAS PROVOCACIONES AUSTRALES Y QUE SABEN QUE CADA SEGUNDO DE AVANCE ES UNA EXPERIENCIA ÚNICA E IRREPETIBLE EN EL CORAZÓN MÁS PROFUNDO DEL PRINCIPIO DEL MUNDO.

CUADRO DE ALEJANDRO SICCARELLI, EN EL MUSEO HISTÓRICO NACIONAL. REPRODUCCIÓN DEL LIBRO *FUERTE BULNES*, DE ARMANDO BRAUN MENÉNDEZ.

En general, los antiguos historiadores como Encina y Vicuña Mackenna señalan que el carbón de piedra comenzó a utilizarse y explotarse en forma paulatina.

El crecimiento económico impulsó la industria y su motor principal fue el vapor, generado por la fuerza de la leña y el carbón. En un vistazo rápido a la historia regional, encontramos fechas y nombres de innovadores dignos de destacar.

En 1861, el maestro maderero norteamericano Guillermo Wells diseñó, construyó y puso en servicio la primera máquina de aserrar madera movida por fuerza hidráulica. Quedó ubicada en un sector del valle del Río de Las Minas. Entonces era el gobernador de la Colonia de Magallanes Jorge Schythe.

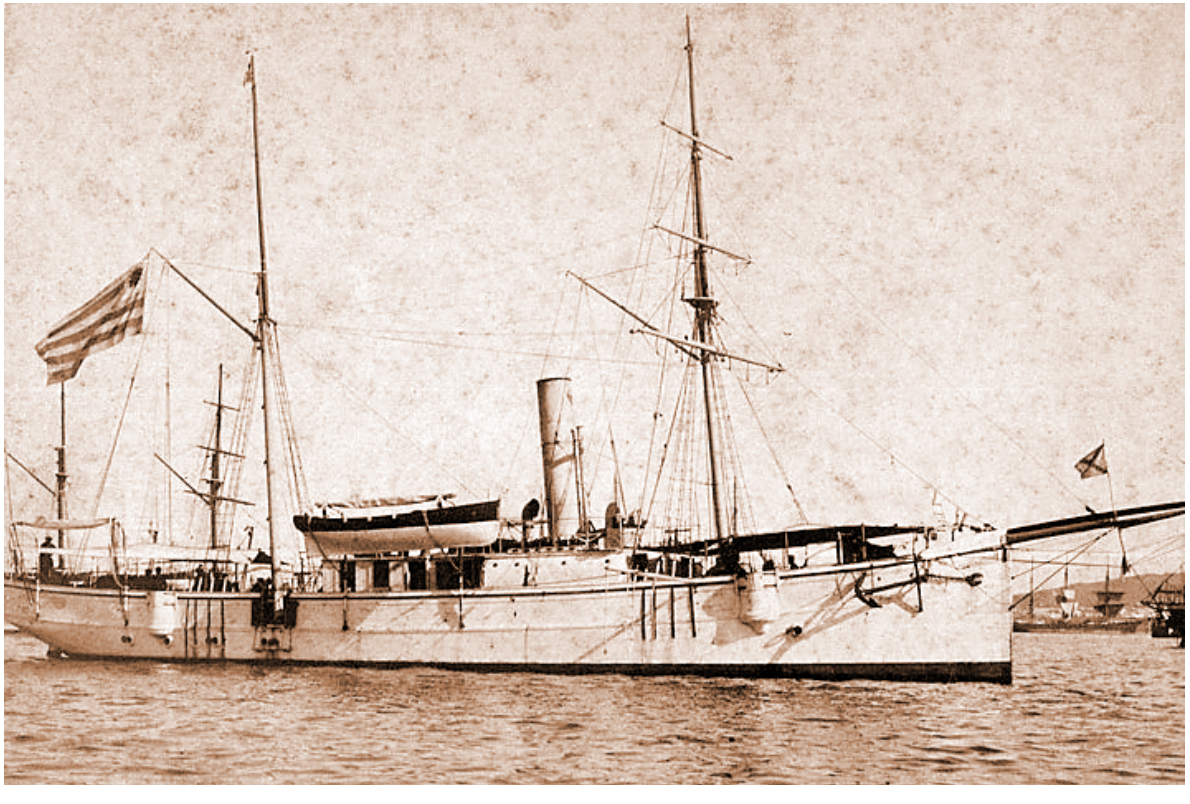
1875, operan dos aserraderos a vapor en el sector del actual Río de los Ciervos. Uno fue establecido por el inmigrante británico Henry Reynard y el otro por los colonos Cruz Daniel Ramírez, chileno, y Guillermo Bloom, lituano. Ambas máquinas utilizaban leña como combustible, recurso entonces muy abundante en el sector.

1894, cobra fuerza la actividad industrial de grasería, iniciada por el pionero Reynard, en Puerto Oazy, costa del Estrecho de Magallanes. La iniciativa fue imitada en Punta Delgada, Useful Hill, Río Verde y Río Cucharas (en Última Esperanza). La energía que movía la maquinaria era el vapor. El auge ganadero y las exportaciones de carne, principalmente ovina, generaron la creación de frigoríficos, los más importantes fueron:

1905, Río Seco
1907, Puerto Sara
1914, Puerto Bories
1917, Puerto Natales

Las grandes calderas movidas a vapor comenzaron a dominar la industria de Magallanes y la minería cobró fuerza en el comercio local. El carbón y la leña fueron los principales combustibles utilizados a inicios y mediados del siglo XX. Así surgieron las maestranzas mecánicas y una usina eléctrica en Punta Arenas. Los yacimientos carboníferos reactivaron la economía en la península de Brunswick, incluso se registra una cuprífera en Cutter Cove.

En 1940, una interesante experiencia de generación eléctrica en base a recursos renovables, la realizó el ingeniero magallánico Arturo Solo de Zaldívar. El pionero diseñó y construyó la única central hidráulica para la generación eléctrica de que hay memoria, utilizando para el efecto el desnivel generado por el salto chico del Río Paine. La planta, de potencia reducida, operó por años para el servicio de la estancia homónima, hasta que fue destruida por una crecida en los años de 1970. Todavía los turistas pueden ver los restos de la planta.



WHEELWRIGHT

tenía los ojos puestos en la región

A diferencia de Magallanes, Valparaíso no tiene fundación, nace como un apéndice de Santiago, una especie de granero vital para el desarrollo económico del país. Y cada ciudad sabe dónde ubicarse, acá fue por el viento favorable para la navegación a vela, decisión que primó por sobre Quinteros y otras localidades que incluso podían entregar mayor protección a las embarcaciones. En cambio en Punta Arenas, el Río del Carbón –hoy de Las Minas– fue, sin lugar a dudas, decisivo en el asentamiento.

Así comienza su introducción Archivaldo Peralta, historiador e investigador porteño que vivió y fue docente del Instituto Don Bosco a inicios de los setenta en la austral ciudad de Punta Arenas. Nostálgico de Magallanes, hoy es uno de los referentes obligados para acercarse a la historia de Valparaíso, y la navegación.

"Todo lo que llegaba al puerto de Valparaíso pasaba necesariamente por el Estrecho, pero quizás un dato poco señalado es que William Wheelwright valoró el carbón de Magallanes y lo utilizó en la navegación y el ferrocarril, claro que mucho después de la fundación de Punta Arenas", asegura Peralta.

Explica que a comienzos del siglo XIX la construcción naval había comenzado a utilizar el vapor para la propulsión de las naves. En 1840 la Pacific Steam Navigation Company inició sus operaciones en Chile haciendo pasar por el Estrecho de Magallanes dos vapores a rueda, el *Chile* y el *Perú*, naves que efectuaron la travesía en tan sólo 30 horas en comparación con los más de cuarenta días que podía demorar un velero.

ARCHIVALDO PERALTA.

"William Weelwright va a valorar el carbón de Magallanes tanto para la navegación a vapor como el uso del ferrocarril que une Valparaíso a Santiago, a partir de 1852 que se pone la primera piedra, y claro no hay que desconocer que el mayor peso lo va a tener en esplendor el carbón de Lota", indica.

Por entonces, la vuelta del Cabo de Hornos era la navegación más compleja, hasta que se institucionaliza el Estrecho para llegar a Valparaíso.

"Para los vapores el uso del carbón era fundamental. Pero hay más vínculos que unen a Valparaíso con Magallanes: Acá había un cerro internado en el mar que la gente bautizó como Cabo de Hornos, después se cortó para hacer la calle Esmeralda, todavía en algunos lugares hay azulejos que dicen 'antigua calle del Cabo' y es porque ahí estaba el porteñísimo Cabo de Hornos testigo de múltiples naufragios".

Aunque ya se conocía la existencia del carbón de piedra en la zona de Concepción, sólo a partir de 1840 comenzó su explotación sistemática. En 1841, Wheelwright extrajo más de 4.000 toneladas y al año siguiente, veleros ingleses lo transportaban a El Callao.

En 1843, Roberto Mc Kay abastecía de carbón a barcos de la Pacific Steam Navigation Company. La producción era aún pequeña y la calidad del carbón deficiente. En ocasiones, el anegamiento de algunas minas obligaba a abandonarlas.

El empresario Ramón Rojas firmó el primer contrato para explotar carbón en el sector del Río de Las Minas y daba vida a la primera de muchas sociedades carboníferas. La tarea dio frutos en 1870, cuando se inició el primer cargamento. Pero los tiempos difíciles llegaron al poco andar y la sociedad guiada por el ingeniero inglés Santiago Armett, tuvo que cerrar sus actividades el año 1875.

FUNDADOR DE PACIFIC STEAM NAVIGATION WILLIAM WHEELWRIGHT (1798-1873), NACIÓ EN NEWBURYPORT, UNA CIUDAD COSTERA DE MASSACHUSSETS, EN LOS ESTADOS UNIDOS. EN 1840, EL NORTEAMERICANO LLEVÓ A CABO SU MAYOR OBRA, LA FUNDACIÓN DE LA PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY, PSN, PARA LA CUAL CONTÓ CON EL APOYO DE LOS GOBIERNOS DE PERÚ, ECUADOR Y CHILE, ADEMÁS DEL VALIOSO APORTE DE CAPITALES BRITÁNICOS QUE SE SUMARON A LA INICIATIVA. EL 29 DE AGOSTO DE 1845 UN CONTRATO DE CORREO POR CINCO AÑOS LE FUE CONCEDIDO A PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY POR UN VALOR ANUAL DE £20.000 POR UN SERVICIO MENSUAL ENTRE PANAMÁ, CALLAO Y VALPARAÍSO. DURANTE LOS PRÓXIMOS 20 AÑOS MÁS DE UNA DOCENA DE CONSTRUCCIONES NUEVAS DE VAPORES DE PSN ZARPARON DE LIVERPOOL A VALPARAÍSO VÍA EL ESTRECHO DE MAGALLANES PARA PARTICIPAR EN EL SERVICIO DE VALPARAÍSO-PANAMÁ O EN LAS ACTIVIDADES DE CABOTAJE CHILENAS.

"PUNTA ARENAS NACE en una zona donde abunda el carbón"

Para el profesor de Historia del Museo Naval y Marítimo de Valparaíso, Marcos Fernández, la Armada ha cumplido un rol preponderante en la construcción de Chile. "La fundación de Punta Arenas por una nave de guerra, el levantamiento hidrográfico y la permanente disuasión son elementos importantes a considerar", explica.

Fernández destaca por ejemplo el rol de la cañonera *Magallanes* que fue construida expresamente para aprovisionamiento de la Patagonia, comandada en gran parte de su vida por el capitán Juan José Latorre. La nave logra disuadir en varias ocasiones posibles conflictos con Argentina.

"En la Guerra del Pacífico fue clave el carbón, teníamos depósitos en el norte y también en la zona austral, en caso de algún posible conflicto. De ahí que fuera clave y vital la existencia del mineral, tuvimos la suerte que Punta Arenas se funda en un lugar donde hay grandes yacimientos de carbón, lo que es vital para los vapores", asegura.

El historiador considera que la revolución industrial, la máquina de vapor y la II Guerra Mundial consolidan al carbón como principal fuente de energía. Tanto así que hasta la década de los 60, el mineral negro fue la más importante fuente primaria de energía en el mundo. Hasta mediados de los cincuenta, muchos barcos tenían la posibilidad de usar vela o carbón. La *Esmeralda* contaba con ese privilegio.

"La navegación a vela imperó hasta la mitad de los cincuenta, pero el carbón ya era una realidad. Fundadores de la ciudad (Braun-Menéndez) fueron grandes armadores también, ellos mandaron a hacer naves de acuerdo a sus condiciones de trabajo, con medidas y calados especiales para la zona", afirma.

Fernández lamenta que la historia marítima de Chile queda supeditada al mes de mayo, "en la mayoría de los lugares del país se desconoce por ejemplo la toma de posesión del Estrecho o de la Isla de Pascua como hitos fundamentales del desarrollo".

MARCOS FERNÁNDEZ, PROFESOR DE HISTORIA DEL MUSEO NAVAL Y MAITIMO DE VALPARAÍSO, VALORA LA HISTORIA NAVAL DE LA REGIÓN DE MAGALLANES Y ESTABLECE UNA CRÍTICA AL SISTEMA EDUCATIVO A LA HORA DE ENSEÑAR GESTAS TAN IMPORTANTES COMO LA TOMA DE POSESIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LA OCUPACIÓN DE LA ISLA DE PASCUA.

EN LA FOTO, EL MONITOR HUÁSCAR.

➤ *Antes de la Guerra del Pacífico, la Armada tenía acopios del mineral en la zona austral, en caso de un posible conflicto.*

Capítulo

5

El boom del Río de Las Minas

"...Aureliano Babilonia acabará de descifrar los pergaminos, y que todo escrito en ellos era irrepetible desde siempre y para siempre, porque las estirpes condenadas a 100 años de soledad no tenían una segunda oportunidad sobre la tierra".
García Márquez, 100 años de soledad

MINA LORETO
y la fuerza de la locomotora

➤ Mina Loreto fue el más importante yacimiento en la región, enterando aproximadamente el cincuenta por ciento de la producción regional hasta 1939. Después de la II Guerra Mundial, declinó la época dorada de la explotación carbonífera en la península de Brunswick. Finalmente, en 1948 la mina fue cerrada y el ferrocarril levantado, hoy existe una placa recordatoria en la costanera, al lado del Casino Dreams.

Al promediar la década de 1860, Punta Arenas era conocida como un lugar de relegación y de presidiarios. Cambiar el estigma y estimular el desarrollo económico estaban dentro de las esperanzas del entonces gobernador de la Colonia de Magallanes, Damián Riobó. La alternativa propuesta por la autoridad fue la explotación del yacimiento ubicado al interior del valle conocido entonces como Río del Carbón, hoy Río de Las Minas. La idea nace inspirada en el interés de algunos empresarios en Gran Bretaña de mantener un servicio regular de navegación a vapor entre Europa y la costa oriental del Pacífico por la vía del Estrecho de Magallanes. La propuesta presentada al Supremo Gobierno quedó a la espera y no se pudo cumplir el sueño de construir una línea de ferrocarril que uniera la rada de Punta Arenas con el yacimiento carbonífero, de tal suerte que la colonia contara con una oferta a la vista de carbón para las naves que recalaran.

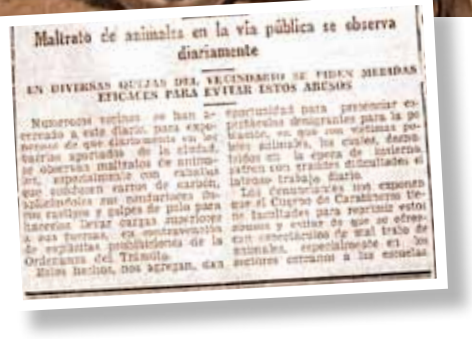
MUELLE LORETO Y SU APOGEO EN PLENO SIGLO XX.

De esta forma, la petición fallida del gobernador Riobó, lo deja inscrito en la historia regional como al primer adelantado en postular la construcción de un camino de hierro en la parte austral. Óscar Viel reemplaza a Riobó y comienza así un desarrollo acertado y fructífero para la Colonia. Medidas legales y administrativas ayudaron al capitán de corbeta que asumía la Gobernación de Magallanes a lograr un asentamiento migratorio exitoso.

En el período de Óscar Viel se intenta dar una explotación sostenida del yacimiento Río del Carbón. La medida cobró mayor fuerza con el establecimiento regular de una línea de navegación de la Pacific Steam Navigation Company, PSN, con puerto de recalada en Punta Arenas.

EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX, EXISTÍAN EN PUNTA ARENAS VARIOS MUELLES Y ATRACADEROS. UNO DE LOS MÁS RECORDADOS ES EL DE LORETO, POR AHÍ SALÍA EL CARBÓN DEL PRINCIPAL YACIMIENTO DEL RÍO DE LAS MINAS, PERO TAMBIÉN INGRESABAN OTROS PRODUCTOS APETECIDOS EN LA COLONIA.

HOY LOS VIEJOS PONTONES DEL MUELLE LORETO SON PARADEROS Y ESPACIOS DE NIDIFICACIÓN DE AVES. UNA DE LAS MAS DESTACADAS ES EL CORMORÁN IMPERIAL (*PHALACROCORAX ATRICEPS*), PERO ES FÁCIL ENCONTRARSE CON GAVIOTAS, PINGÜINOS, ALBATROS DE CEJA NEGRA Y MAMÍFEROS MARINOS. EL LUGAR CONCENTRA LA ATENCIÓN DE LOS TURISTAS QUE RECORREN LA ACTUAL COSTANERA DE PUNTA ARENAS, LA OBRA BICENTENARIO MÁS AUSTRAL DEL PAÍS, INAUGURADA EL AÑO 2010.



Maltrato de animales en la vía pública se observa diariamente

EN DIVERSAS QUEJAS DEL VECINDARIO SE PIDEN MEDIDAS EFICACES PARA EVITAR ESTOS ABUSOS

El empresario Ramón H. Rojas obtuvo la concesión minera en enero de 1869. Tenía experiencia en el rubro, en la ciudad de Coronel había participado en la extracción carbonífera y Magallanes se le presentaba como un tremendo desafío. Rojas no demoró en dar principio a los trabajos de habilitación y preparación de lo necesario para desarrollar la actividad extractiva de carbón. Entre los primeros pasos destaca el diseño y trazado de una línea de ferrocarril entre la mina y el puerto de Punta Arenas.

Según el historiador Mateo Martinic, el apoyo de Viel fue decisivo considerando la lentitud del concesionario, y el apuro que había en la Colonia por exhibir una fuente de producción económica interesante, "puso a disposición de aquel a un grupo de presidiarios para que realizaran los trabajos de despeje del terreno boscoso por el que pasaría la vía, la elaboración de los durmientes necesarios y el tendido de los rieles".

En octubre de 1869 el gobernador Viel aseguraba que a fines de diciembre las labores estarían concluidas y así fue, la inauguración se hizo ese año. El tranvía constó de trochas de tres pies (91,4 cm) para llevar el carbón a la ciudad.

Si bien el ferrocarril era de tiro animal, exigía ser instalado en forma tal que pudiese ser utilizado con la tracción mecánica a vapor, según se había previsto desde un comienzo. La tarea quedó a cargo del ingeniero José Clemente Castro, recién el año 1874.

Bajo su dirección se repararon las primeras tres millas construidas y se prolongó la vía férrea por otras cuatro hasta enterar el total de siete que completó el tendido. La longitud de la línea era de 5 a 6 kilómetros desde la periferia de Punta Arenas.

SEGUNDA CIUDAD CON LUZ ELÉCTRICA EN EL PAÍS

A inicios de 1897, la ciudad de Punta Arenas crece y necesita urgente energía eléctrica. Había que convocar y entusiasmar a los vecinos, la tarea la asumieron con perseverancia los empresarios José Menéndez y Mauricio Braun, el arquitecto francés Numa Mayer y el Gobernador de Magallanes, Rómulo Correa.

El 20 de octubre el trabajo estaba terminado y ciento catorce vecinos concurren ante el notario de Magallanes Luis Aguirre para constituir la Sociedad Anónima denominada Compañía de Luz Eléctrica de Punta Arenas.

El directorio desechó una planta de generación hidráulica utilizando el caudal del Río de Las Minas y encargó a través de la casa W.R. Grace & Co. Nueva York la planta de generación eléctrica a vapor, así como otros accesorios técnicos para instalar una red.

El 17 de septiembre de 1898, a las 20 horas, y como acto especial de Fiestas Patrias, la compañía de los vecinos prendió las primeras luces de Punta Arenas, en la plaza Muñoz Gamero. La Compañía local tenía el honor de ser la segunda empresa en brindar alumbrado público a una ciudad de Chile, la primera fue la capital.

Desde entonces la leña y el carbón cobraron una dimensión vital, para sostener y mantener la luz de la ciudad.

El año 1914, la Compañía de Alumbrado Eléctrico de Punta Arenas, heredera y sucesora de la Compañía de Luz Eléctrica, mejoró e invirtió en mejor tecnología y decidió cambiar el combustible de la leña al carbón para la máquina a vapor de la planta. Desde entonces, el insumo comenzó a suministrarse desde el yacimiento en el valle del Río de Las Minas, a corta distancia de la planta, propiedad del entonces empresario Agustín Ross.

Más tarde la familia Menéndez se haría cargo de la mina y de entregar el mineral para generar la energía que necesitaba la ciudad. La primera planta eléctrica requería para su funcionamiento cerca de 34 carretas diarias de leña, aproximadamente 28 mil 560 rajas de madera mensual.

El carbón simplificó la tarea y ayudó a proteger los bosques aledaños a la ciudad. La Primera Guerra Mundial ocasionó problemas en el recambio de materiales y en general el país y la región vivió un estancamiento. La situación generó dificultades para renovar el contrato de alumbrado público entre la empresa y la Junta de Alcaldes de Punta Arenas. La prensa de la época registra el conflicto.

EL MINERAL NEGRO QUE MOVIÓ
y alumbró Punta Arenas

TODOS LOS DOMINGOS EL TREN DE LORETO REALIZABA UN VIAJE DE PASEO PARA LOS HABITANTES DE PUNTA ARENAS

Todas las casas tenían su leñera y carbonera y "la familia compartía alrededor del caño que en esos tiempos quedaba rojo por el carbón", recuerda el escritor Silvestre Fugellie. La gente dejaba una "cargá" en la noche para mantener la temperatura y los carboneros repartían en camionetas los sacos por los domicilios; aunque a inicios del siglo XX lo hacían en carretas tiradas por caballos.

Entonces, la energía del mineral negro movía la ciudad. Un testimonio vivo de la maquinaria a vapor utilizada es posible hoy observarlo en el Instituto de la Patagonia: calderas, aplanadoras, locomotoras y todas las herramientas que dieron vida a las ciudades y a las estancias de Magallanes.

Todavía hay una nostalgia por el viejo tren recorriendo la ciudad, y a la distancia aún parece sonar el pito de la vieja locomotora anunciando la llegada del carbón, tal cual señalan algunos entrevistados.

Testimonios están a la vuelta de la esquina. Uno de ellos, lo tiene fijo y fresco Segundo Díaz. Vivió hasta su adolescencia en el sector de la estación de Mina Loreto, hoy barrio Prat; y más tarde en su camión Reo, trasladó carbón de los yacimientos de Pecket, Vulcano y materiales de construcción durante el cierre de las minas Josefina y Elena en Isla Riesco.

Puntual, cuando la oscuridad marcaba la medianoche, Segundo Díaz escuchaba el latir metálico de la locomotora de Loreto.

"Llegaban los mineros, me acuerdo muy bien, yo vivía al lado de la estación, nunca me quedaba dormido antes del cambio de turno", precisa.

Entonces el calendario marcaba el año 1937 y la producción bordeaba las 30 mil toneladas de carbón, gran parte del mineral sacado del corazón del Río de Las Minas abastecía la ciudad, principalmente la usina a vapor que generaba electricidad.

Segundo Díaz tiene 88 años (al momento de la entrevista el año 2012), una mente vivaz y un cuerpo que no le impide mantener su invernadero, un pequeño oasis de lechugas, papas, ciruelas y otros productos, en medio de una ciudad que invita al frío en todas las estaciones. Junto a su perrita Princesa supervisa a diario el crecimiento de los vegetales.

La estación estaba en el corazón del barrio Prat, en la hoy calle Cirujano Guzmán, todavía se mantiene en pie una de las casas de la administración. "Era un verdadero pueblo, la línea del tren cruzaba toda la ciudad. Me acuerdo que los mineros usaban zapatos con una especie de estoperoles, similar a los que ocupan los futbolistas y yo escuchaba fuerte sus pasos, de eso me acuerdo", explica.

En la década del treinta, un tractor pequeño movido a vapor, "recorría la ciudad y entregaba carbón por las casas. No era como ahora, todas estaban más separadas. Me acuerdo también que habían carros tirados por caballo, ellos igual repartían el carbón", señala Díaz.

"Habían hartas carretas a caballo y se ubicaban cerca del muelle, ahí tenían su bebedero y pasto. Además de carbón hacían todo tipo de fletes, estaban agrupados", menciona.

Por ese tiempo, el valor de los pertrechos que llegaban en barcos era regulado por el Comisariato de Subsistencias y Precios. La prensa anunciaba el arribo y los fleteros estaban prestos a repartir la carga a los pocos almacenes y a los encargos específicos que hacían los vecinos.

Segundo Díaz recuerda que la gente prefería el carbón de Elena o Josefina porque era mejor, "duraba más, pero era escaso".

Vivió hasta los 15 años en las inmediaciones de la estación Loreto, luego cambió residencia hacia la Estancia Fenton, "ahí también usaban carbón, incluso a veces lo traían de Inglaterra, la casa grande tenía un invernadero y la temperatura la conservaban con una máquina a vapor que se mantenía a leña y carbón principalmente", señala.

Más tarde, junto a su padre, trabajó en un camión marca Reo y trasladó carbón desde la Mina Vulcano hasta la usina de electricidad. El vehículo tenía capacidad para trasladar hasta siete toneladas y "aperraba" por caminos difíciles, incluso por huellas que apenas aparecían en el duro invierno.

"En los períodos de escasez que eran muy comunes, sobre todo en invierno, Carabineros regulaba el control del carbón y la preferencia la tenía la usina eléctrica porque entregaba luz al alumbrado público y a las casas de Punta Arenas. El carbón que se usaba para la electricidad era del tipo carboncillo. Gran parte lo íbamos a buscar a la Mina Vulcano, también llevábamos carbón hacia la Armada, tenía harto movimiento por ese tiempo, el carbón de Vulcano", explica Díaz.

En su relato destaca que también le tocó retirar materiales de las minas Elena y Josefina, ubicadas en Isla Riesco. "Cuando cerraron fuimos a buscar material de las casas desarmadas, nos tocó llevar al sector de Llanuras de Diana y a Gallegos Chico. Varias casas también se armaron en Punta Arenas", indica.

El camión Reo llegó hasta Mina Pecket, "también hice fletes de carbón, lo traíamos a Punta Arenas, eran bonitos pero difíciles tiempos. Ese carbón era muy bueno, lo sacaban con picota y pala, igual que en la mayoría de las minas, aunque en Vulcano tenían una pala a vapor", recuerda.

Segundo Díaz tiene grabada en su memoria el aspecto de los mineros, "eran silenciosos, siempre bajaban de la mina tiznados, era imposible reconocerlos. Era un trabajo duro y difícil, pero ganaban mejor que otros oficios. En algunas minas tenían que entrar agachados, sin importar el agua, la nieve, eran hombres muy duros y trabajadores".

Los recuerdos emergen ordenados. No sólo rememora el olor del mineral, asegura que las "comidas tenían mejor sabor" en las antiguas cocinas alimentadas por carbón.

Finalmente, en 1948 la Mina Loreto fue cerrada y el ferrocarril levantado, hoy existe una placa recordatoria en la costanera, al lado del Casino Dreams.

SEGUNDO DÍAZ TRABAJÓ HACIENDO FLETES DE CARBÓN EN UN CAMIÓN MARCA REO. VIAJÓ POR CAMINOS DIFÍCILES Y HUELLAS QUE LA NIEVE EN INVIERNO BORRABA CASI COMPLETAMENTE. TODAVÍA TIENE FRESCO EL RELATO DE UNA ÉPOCA EN QUE LOS MINEROS LLEGABAN DE MINA LORETO A LA ADMINISTRACIÓN, UBICADA EN EL ACTUAL BARRIO PRAT.

COCINA MAGALLÁNICA

Entonces, las cocinas de fierro resistían con dignidad la fuerza del mineral negro y las comidas tenían el sabor del guisado a fuego lento. La familia compartía alrededor del caño que en esos tiempos quedaba rojo por el poderoso calor y la cafetera siempre estaba lista para atender o animar la conversación.

En todas las casas había un espacio destinado a la leñera y carbonera. El mineral llegaba en sacos, mientras que la leña en rajones. Distintas empresas familiares la distribuían, primero en carretas tiradas por caballos; y, más tarde, en camiones.

En el gobierno del Presidente Salvador Allende, a inicios de los años setenta, el uso del gas se masificó y la empresa Gasma cumplió la tarea de hacer el cambio en las instalaciones. Algunos hogares adaptaron el viejo armatoste de fierro y otros seducidos por la novedad de las cocinas a plato, más débiles y prácticas, optaron por una mudanza radical, aunque no duró mucho y volvieron a la cocina magallánica, incluso manteniendo los dos estilos.

Hoy, entre la ciudad que se fue y la que quedó, la cocina de las tierras australes continúa, con sus sueños transpirados de leña, carbón y gas, tan presente que no tiene todavía fecha de jubilación. En sus entrañas metálicas habitan nuestra historia, costumbres, y cada cierto tiempo, sin proponerlo siquiera, retornamos siempre a ese pasado de palabras cobijadas en el calor distinto de Magallanes que devuelven el sentido social a la vida y abren la mesa al forastero.

RECUERDOS DEL ESCRITOR

Silvestre Fugellie

A Silvestre Fugellie Mulcahy le cuesta mucho caminar, pero no para de escribir, sus pasos son letras que avanzan veloces registrando el tiempo, las épocas, los sueños.

Tiene varias publicaciones sarcásticas y una columna en *La Prensa Austral* que mantiene por más de 60 años. No puede recorrer las calles de la ciudad como lo hacía antes, de hecho casi ni sale de su casa de Avenida Colón; pero desde su ventana tiene la mejor panorámica que hay de Punta Arenas. Ahí, con su mirada aguda, conecta el pasado con el presente. Compara la ciudad que se fue y la que quedó. Todavía sus ojos pequeños prenden en entusiasmo describiendo la vida en la época que la energía del mineral negro movía la ciudad: "Era de primera necesidad. Todas las casas tenían su leñera y carbonera y la familia compartía alrededor del caño que en esos tiempos quedaba rojo por el carbón".

En el pasado hasta su casa llegaban escritores de la talla de Francisco Coloane. Su morada era un verdadero centro de la cultura.

"Las cocinas de acero resistían la fuerza del carbón, y la cafetera siempre estaba cerca del caño, lista para atender o animar la conversación. Incluso quienes repartían por sacos el mineral, muchas veces se servían la bebida caliente, era casi una tradición en la ciudad", recuerda.

Comenzó con la poesía y entre sus textos destaca Booz, un personaje que habita en el propio Fugellie y que él mismo describe: "Tal vez podrán tomarme como seudónimo, pero no es así. Anduve deambulando en el espacio por más de cuarenta siglos antes de hallar esta célula disponible en el hemisferio izquierdo del cerebro de este hombre, célula en la cual me cobijé".

Gran parte de la historia de su personaje que es él mismo se desarrolla en la revista *Impactos*, publicación que dirigió el periodista Carlos Vega Delgado y fue impresa en la Editorial Atelí. Uno de los relatos destacados por Fugellie es el del sereno, personaje que recorría, vigilaba y atendía las necesidades del muelle Loreto con una responsabilidad de reloj y su trágico destino al enterarse de su despido.

Fugellie, investido en la voz de su personaje Booz, cuenta la vida de "Don Pérez", el Guachimán del recinto portuario Loreto. El hombre era disciplinado, atento. No sólo cumplía sus labores, también realizaba tareas extras: arreglar la ventana rota, barrer, encender la caldera de la oficina. El Guachimán vigilaba el recinto y en su ruta anotaba sagradamente los horarios de pasada en cada control. La última inspección la marcaba religiosamente a las siete de la mañana, ahí terminaba su turno.

Una tarde funesta fue llamado por el capitán de bahía, le entregó el sobre azul. Leyó en silencio, no dijo nada. Tomó su reloj y partió a cumplir su última jornada.

Según el relato lo echaron por "viejo y obsoleto". Al día siguiente lo encontraron muerto en su caseta, pero su papeleta marcaba las siete de la mañana, había cumplido con su último turno. La historia completa aparece en *Las Cuitas de Booz*, de Silvestre Fugellie.

Entonces el carbonero vendía por saco el recurso, lo repartía en camiones, antes se hacía en carreta de caballos, a inicios del siglo XX. Una tonelada eran aproximadamente doce sacos, y eso debía alcanzar al menos para resistir parte del invierno.

Asegura que los mineros eran rudos, gente de mucho trabajo. "La vida era sacrificada, tenían que entrar a un túnel, y quedaban expuestos. En esa época, las cenizas del carbón se vertían sobre la nieve para derretirla. Hubo varias minas en Punta Arenas y los mineros trabajaban bajo tierra. Ellos entraban, algunos con máscaras, otros así no más, era difícil", precisa.

Pero también eran alegres señala, el baile del Foxtrot o paso de zorro causaba furor en los salones de la época. A mediados del siglo XX, nació una agrupación que reunía a las señoras de Loreto, ellas hacían obras para el asilo de huérfanos.

"Paralelo a los trabajos, se conformó una especie de sociedad, de las mujeres, esposas, la Sociedad Loreto, ahí las mujeres hacían muchas obras y el diario publicaba los eventos, los grandes bailes de beneficencia vienen de esos tiempos, hay muchas mujeres destacadas. Era un tiempo en que la solidaridad y el valor de la palabra se respetaba", sentencia.

Entonces, cada casa tenía una estufa firme, de fierro, pero muy elegante. Los diarios entre 1930 y 1950 anunciaban las ofertas, las nuevas partidas que llegaban. Pero la cocina era la que entregaba la mayor temperatura. El sistema funcionaba de la siguiente manera: la llama y el humo de la combustión calienta la encimera y en su recorrido hacia la chimenea, el humo sube la temperatura del horno, rodeándolo. Bajo la boca de carga existe un cenicero al que se accede a través de la puerta o cajón exterior. La colocación de las ollas o sartenes en una zona u otra de la encimera permitía disponer de potencias diferentes. Lo mismo ocurre en el horno, ya que la temperatura en la parte superior es más alta que en la inferior.

El carbón de piedra servía para mantener más tiempo el calor en los hogares, la leña se consumía muy rápido. De esta forma, las cocinas a carbón alcanzaban temperaturas extraordinarias tanto en la encimera como en el horno. Quienes usaron el carbón en sus cocinas aseguran que las carnes asadas, las empanadas, los postres y otros platos alcanzaron su máxima expresión de sabor. Todavía es posible encontrarse con alguna reliquia en algún galpón olvidado o bien en algunas casas de empeño.

Fugellie recuerda también parte de la explotación en Isla Riesco, en los tiempos que trabajaba en la Compañía Interoceánica.

"Llevaban cargamento a Buenos Aires, lo trasladaban en dos barcas, con capacidad entre 3 mil y 4 mil toneladas cada una. Los vapores de la flota regional que tenían los Menéndez, unos ocho vaporcitos, de cien a 300 toneladas cada uno y ellos hacían todo ese viaje de Punta Arenas a Mina Elena. Cuando las barcas completaban su cargamento venían vapores grandes de la Interoceánica, como el *Arica* o *Arauco* y los remolcaban hasta Buenos Aires", señala.

Explica que las minas, especialmente Loreto y Elena, "estaban bajo tierra y en túneles con rieles por donde corrían las vagonetas cargadas, que traspasaban la bocamina hasta el embarcadero y volteaban el mineral a las bodegas de los barcos. Las que iban a Buenos Aires completaban el itinerario en unos siete días y en condiciones bastante adversas durante los oleajes del océano Atlántico".

Finalmente señala que "vino el gas y se llevó el carbón de los hogares, quizás quién no dice que ahora pase lo contrario".

OTRAS MINAS DE CARBÓN
en Magallanes

Mina Soledad, explotación impulsada en 1919 por Juan Cañón, José y Evaristo Andía, todos pequeños empresarios españoles radicados en Punta Arenas. Los emprendedores obtuvieron nueve concesiones mineras valle adentro del Río de Las Minas, al oeste de Mina Loreto.

Mina El Chino, creada en 1929 por el industrial Cardenio Rivas Durán. Las 50 hectáreas de la concesión se ubicaron en una hijuela del sector del chorrillo Lynch, zona sudoeste de Punta Arenas. Para su explotación Rivas se asoció con un empresario croata, Gregorio Martic, constituyéndose en agosto del mismo año la Sociedad Comercial Colectiva Rivas y Martic. La mina funcionó con un andarivel para uso minero importado de Alemania. El pretil tenía una longitud de poco más de cuatro kilómetros en un desnivel de 280 metros, con capacidad para transportar seis toneladas de carbón por hora, a una velocidad moderada. La medida fue una solución técnica inteligente para transportar el mineral y no depender del mejoramiento de los caminos que eran malísimos o bien no existían.

En 1932 se sumó a la sociedad Simón Cvitanic, pasando la sociedad a girar bajo el nombre de Rivas, Cvitanic y Cía. A partir de 1936, Pesutic y Cvitanic se hacen cargo de la mina y el nombre cambia a Sociedad Carbonífera Mina El Chino, adquiriendo otras dos pertenencias mineras nombradas "Dos Amigos" 1 y 2. En la zona del chorrillo Lynch, el empresario Francisco Cekalovic constituyó pertenencias que llamó "Chinita" 1, 2 y 3.

La Mina Punta Arenas nace en 1939, a cargo del empresario español Avelino Fernández. Produjo 2 mil 157 toneladas en 1940 y 2 mil 585 en 1943. La Mina Estela aparece el año 1946, no registra una alta producción pero sí mantiene una interesante publicidad en los medios locales. Gran parte de su producción apunta al consumo doméstico. La concesión del yacimiento fue otorgada al comerciante de origen palestino Vicente Félix Serán.

EN LA CUENCA DEL CARBÓN EN LAS CERCANÍAS DE MINA LORETO NACIERON OTRAS EXPLOTACIONES CARBONÍFERAS QUE INTENTARON AUMENTAR LA PRODUCCIÓN DEL RECURSO, PARA ABASTECER PRINCIPALMENTE LAS CIUDADES DE LA REGIÓN. TODAS FUERON MENORES Y TENÍAN LA DIFICULTAD CLIMÁTICA: CAMINOS Y HUELLAS INTRANSITABLES EN INVIERNO. POR ENTONCES, LA REGIÓN VIVÍA LA PARADOJA DE CONTAR CON RESERVAS CARBONÍFERAS INCALCULABLES VERSUS EL DÉFICIT PERMANENTE DEL RECURSO EN LOS HOGARES, PRINCIPALMENTE EN LA TEMPORADA INVERNAL, CUANDO LA NIEVE IMPEDÍA EL PASO A LAS DISTINTAS MINAS QUE SE UBICABAN EN PUNTA ARENAS.

Mina Tres Puentes, descubierta en 1936, fue abierta en el sector de Tres Puentes por la Sociedad Ganadera Bitsch Hermanos. Hacia 1938 dicha mina fue arrendada por cinco años por un consorcio formado por el empresario Hermann Henkes y el ingeniero de minas Jorge Pacheco. A ellos se incorporó Alberto Harambour, un joven empresario que había servido como transportista de carbón para Bitsch Hermanos, conjuntamente con su hermano Marcos, quien lo hizo en calidad de socio industrial y como tal asumió la responsabilidad operativa. La producción creció de 7 mil 223 toneladas en 1939 hasta alcanzar la cantidad récord de 33 mil

731 toneladas en 1943. El último período se explica por la creciente demanda que tenía el carbón chileno de las repúblicas de Argentina y Uruguay, durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial.

Mina Vulcano terminado en 1943 el arrendamiento a que se ha hecho mención, Henkes determinó retirarse, mientras que Pacheco y Harambour decidieron seguir trabajando a medias, en el sector de la Mina Tres Puentes, y arrendaron al abogado Miguel Brzovic la concesión minera que poseía sobre la mina que rebautizaron como Vulcano. Los empresarios mejoraron notablemente la producción a partir de la incorporación de moderna tecnología para la época. Utilizaron una gran pala a vapor para la extracción del mineral. El cliente principal fue desde entonces la usina eléctrica de Punta Arenas de la que "Vulcano" pasó a ser el principal abastecedor reemplazando el servicio que prestaba a la Mina Tres Puentes. La sociedad de facto entre Pacheco y Harambour terminó hacia 1945.

No de todas hay datos, las referencias de algunas minas como Santa Clara en Porvenir o Diana, cerca de Puerto Natales, quedaron perdidas en la historia, casi como las ondas que dejan las olas en la superficie de un lago cuando cae una piedra.

Quizás la más emblemática de las desconocidas y cuya historia queda invisible al tiempo es la Mina de Tenika, ubicada en la bahía del mismo nombre, en Isla Hoste, en la parte austral del canal Beagle. Lo extraordinario es que la ubicación del manto carbonífero está en una posición geográfica muy alejada de la cuenca magallánica, lugar donde se registran las mayores reservas del mineral del país y territorio en el que emergieron todas las minas de la región.

"EL MAGALLANES".—LUNES 21 DE JUNIO DE 1943

Declaración pública del Partido Socialista de Trabajadores con respecto al abastecimiento de carbón y leña

La Directiva del Partido Socialista de Trabajadores nos ha entregado la siguiente declaración, relacionada con el abastecimiento de carbón y leña a la ciudad:

"En una de sus últimas reuniones la Directiva Seccional del P. Socialista de Trabajadores se ocupó extensamente sobre la escasez y especulación desmedida con que comerciantes inescrupulosos hacen víctima a la población, en el abastecimiento y venta de todos aquellos artículos de uso indispensable.

Por otra parte esta entidad política hace presente que ya en otras oportunidades se ha referido públicamente y ha señalado al señor Intendente de la Provincia, los errores que eran necesario corregir en protección de los consumidores. Así por ejemplo, entre otras publicaciones, hemos dicho por intermedio de "El Magallanes" q 'con sideráb amos arbitrario el precio fijado por el Comisariato a los fideos de fabricación local. Hemos manifestado también por intermedio del referido diario local, que era inconveniente se siguiera manteniendo en el Consejo Consultivo del Comisariato local a los actuales representantes de los consumidores Sres Sandoval y Rebledano. Y así, hemos seguido señalando deficiencias, en defensa de los intereses generales de la población, correspondiendo ocuparnos ahora sobre el abastecimiento de leña y carbón.

"El Partido Socialista de Trabajadores lamenta profundamente que nuestras Autoridades locales no tomen las drásticas medidas que aconsejan las circunstancias y que privan a la población de abastecerse debidamente de los artículos tan indispensables como lo son en esta zona, el carbón y la leña.

"Es conocida por todos las abundancia de nuestros bosques y de nuestras minas de carbón, sin embargo y no obstante ello es un verdadero sarcasmo los precios fijados por el Organismo Regulador de Precios el cual aparece en ese caso amparando la más escandalosa de las especulaciones con estos artículos.

La Alianza Democrática, la Confederación de Trabajadores y la Central de Comités de Barrios han señalado en reiteradas ocasiones al señor Intendente de la Provincia, la gravedad que constituye seguir tolerando y, prácticamente amparando a los concesionarios de los bosques, las minas y sus intermediarios. Se han señalado además, soluciones prácticas, adecuadas al momento y de realización inmediata, sin embargo, y es de lamentar, nada, absolutamente nada se ha hecho en el sentido indicado u otra forma que pudiese aliviar el inmenso peso que debe soportar más que nadie la clase trabajadora.

Señalamos una vez más al señor Intendente de la Provincia nuestros puntos de vista sustentados y que darían solución inmediata al abastecimiento de leña y carbón para la ciudad.

1.o Limitación al mínimo de la cuota de bencina para autos particulares e impedir la ociosa circulación diaria de estos vehículos

2.o Aumento de la actual cuota de bencina para camiones de alquiler y especialmente para aquellos que se ocupan en abastecer de carbón y leña a la población.

3.o Requisamiento de camiones inactivos a fin de destinarlos al trabajo de abastecimiento de la población.

4.o Filación de precios al carbón de Mina Elena y Josefina.

5.o Destinar un transporte de la Armada, con base en esta ciudad, para movilizar leña y carbón para la ciudad (se hace presente que hay grandes cantidades de leña a orilla de playa en islas adyacente).

6.o Persecución implacable a los especuladores, haciendo extensiva esta medida al control de venta de todos los artículos de primera necesidad; y

7.o Empleo de Carabineros, Inspectores y público en general en el control y denuncias de alteraciones de precios, haciendo presente que es absolutamente indispensable dar a las denuncias sección popular previa comprobación de dos testigos únicamente.

En un estudio realizado por el historiador Mateo Martinic, se citan los registros del Conservador de Minas de Magallanes, ahí aparece un listado de minas que aún no están identificadas: Mina Francisca, Mina Julio, Mina Margarita, Mina Isabel, Mina Juana, Mina Mercedes, Mina Nalona 1-3, Mina Irmita, Mina Raquelita, Mina María en alguna parte de Tierra del Fuego, Mina Robertina, Mina Purísima, Mina Silvia, Mina Zulema, Mina Talcahuano y Mina Loreto 1-29 (claramente no la homónima bien conocida).

Mina Pecket superó las 1.793 toneladas de producción y nunca en toda su historia dejó de ser explotada. Frente al mar de Otway, la explotación de Pecket asoma desde inicios de los años treinta. Desde entonces, siempre, en el sector se ha mantenido una extracción carbonífera, primero de manera muy rudimentaria; y más tarde, en la década de los ochenta, con tecnología más avanzada. Nunca ha estado sin explotarse el área.

Entre 1930 y 1940 estuvo en producción la Mina Fernández Rocuant, operada por la sociedad comercial del mismo nombre. Era una explotación pequeña, de carácter artesanal, que entregó 214 toneladas de carbón en 1939 y otras 564 en 1940, tiempo hacia el que al parecer, se paralizó la producción.

Respecto de Pecket, el Premio Nacional de Historia escribe en su libro *El Carbón en Magallanes, historia y futuro* que la Sociedad Ganadera y Comercial Sara Braun, propietaria de los campos del sector (Estancia "Pecket Harbour") "puso en explotación a fines de la década de 1930 unos mantos descubiertos tiempo antes. Fue la Mina Pecket, denominación tomada de la de aquel establecimiento, cuyo carbón ganaría rápida fama entre los de Brunswick por su mejor calidad. En su explotación se utilizó un sistema extractivo más moderno que el empleado en otras minas del distrito de que se trata. La primera cifra de producción conocida fue de 400 toneladas en 1939, que tres años después se había más que cuadruplicado llegando a 1.793 toneladas de excelente mineral". En la década de los ochenta comienza una explotación moderna a rajo abierto.

Mina Dorotea abasteció principalmente los frigoríficos de Puerto Bories y Puerto Natales. La explotación se inició en el año 1937 y llegó a tener una producción de hasta 5 mil 972 toneladas, hacia el año 1943.

Mina Tres Puentes al sudeste de la Mina Pecket, en el año 1936 la Sociedad Ganadera Bitsch Hermanos ganó una concesión para las tierras que se explotaban. Inauguró la Mina Tres Puentes, yacimiento que agrandó después de su arrendamiento a un consorcio formado especialmente para la explotación. La producción fue de 7 mil 223 toneladas en 1939 y llegó a 33 mil 731 toneladas, en 1943. En aquel tiempo la demanda naturalmente era grande por falta del suministro británico. Se cerró la mina en 1950.

Mina Arturo Prat fue descubierta en la zona del Pico Nariz en el seno Almirantazgo, en el año 1887 por Cosme Spiro. En 1895, el precursor formó la Sociedad Carbonífera de Tierra del Fuego y se sumó a la producción la Mina Puerto Cóndor, ubicada entre Puerto Arturo y Puerto Yartou. Este negocio no sobrevivió mucho tiempo. Se dice que la calidad del carbón en otros lugares de Tierra del Fuego (sector chileno) era incluso superior a la del Río de Las Minas, pero el costo del transporte dificultó el éxito comercial de los escasos emprendimientos. También hay registros de vetas de carbón en otros lugares de la isla fueguina, como la boca del Río Santa María, y otras más pequeñas en el sector del Río Óscar y Río del Oro.

ESCASEZ PERMANENTE DEL MINERAL

Un tema transversal en la historia es la falta de carbón que preocupó también a los partidos políticos. El año 1943, a través de declaraciones públicas, las distintas colectividades manifestaron su preocupación por la baja producción del mineral y la especulación desmedida con que algunos comerciantes vendían el producto, considerado en la época de primera prioridad para la comunidad.

Por entonces eran habituales las reuniones para fijar precios y solucionar los problemas de abastecimientos de carbón. La preocupación era tal que los partidos políticos emitían extensos comunicados fijando su posición respecto al tema. Y el Comisariato publicaba las resoluciones en la prensa local, la institución vendría a ser el primer antecedente de lo que hoy conocemos como SERNAC.

Por entonces, la región vivía la paradoja de contar con reservas carboníferas incalculables versus el déficit permanente del recurso en los hogares, principalmente en la temporada invernal, cuando la nieve impedía el paso a las distintas minas que se ubicaban en Punta Arenas.

En el caso de Mina Loreto la explotación carbonífera estaba difícil y la empresa decidió arrendar el yacimiento a terceros. El año 1946, el Sindicato Industrial Mina Loreto inició la explotación. El arrendamiento otorgado por el directorio de la Sociedad Menéndez, consideró condiciones muy favorables para los trabajadores, incluyendo préstamos de dinero, incluso sin garantías.

En una carta dirigida al Intendente de Magallanes, general Enrique Calvo, la gerencia general de la Sociedad Menéndez Behety diría: "Entendemos que éste es el único caso ocurrido en Chile en que se haya entregado la explotación de una mina en pleno funcionamiento, con todas sus instalaciones, elementos de trabajo y transporte, bodegas, maestranzas, a un Sindicato Obrero Industrial, sin estar amparado por finanzas ni cauciones de ninguna índole".

La experiencia inédita no resultó y en 1948 la mina volvió a manos de la concesionaria. Un segundo intento de tercerizar la producción fue al empresario Máximo Álvarez.

En la década del sesenta la escasez se mantenía y el entonces director de *La Prensa Austral*, Osvaldo Wegmann, criticaba que la explotación carbonífera era primitiva (pala y picota) y que ya se hacía indispensable abrir los horizontes del carbón e intensificar su producción con nuevos métodos de extracción.

En una de tantas editoriales, el 25 de junio de 1960, el periodista escribía: "Magallanes necesita promover el desarrollo de nuevas industrias que permitan absorber en parte importantes núcleos de obreros cesantes en las épocas más rigurosas del año. Entre esas industrias se encuentra la carbonífera, cuyas importantes reservas, debidamente aprovechadas en un futuro cercano, darían trabajo permanente a centenares de brazos y además una explotación racional incrementaría nuestro poderío económico".

La Región de Magallanes no sufrió las crudezas del terremoto de 1960, pero la solidaridad de sus habitantes dijo presente con barcos y pertrechos. Incluso con el envío de carbón, producto indispensable para enfrentar la crisis y que obligó al Gobierno a fiscalizar su venta y declararlo artículo de primera necesidad, dentro de una lista vital.

Por esa época, la Compañía Carbonífera Elena de Río Verde ponía fin a un ciclo exitoso de extracción y surgía con fuerza el yacimiento de Río Turbio que abastecía mercados que antes eran propiedad de las minas de Isla Riesco. Sólo pequeñas minas aledañas a Punta Arenas promocionaban el carbón domiciliario.

El uso del gas ocasionó una baja importante en la extracción carbonífera, pero nunca en la historia de Magallanes se ha dejado de explotar el recurso.

Escritor y periodista

Osvaldo Wegmann mantuvo la vieja tradición de hacer del periodismo una extensión natural al oficio de escritor. Nació el 21 de septiembre de 1918 en San Julián, Argentina. Hijo de padre suizo y madre chilena, a los cinco años de edad ya estaba viviendo en Puerto Natales, lugar donde transcurrió gran parte de su infancia y juventud. Más tarde optó por nacionalizarse. Fue director de *La Prensa Austral* por un período de veinticuatro años. En 1974 fue declarado Hijo Ilustre de Puerto Natales, y en la misma época ganó el premio Pedro Sarmiento de Gamboa otorgado por la Fundación Manuel Hernández Fenoy; en 1982 lo nombran Ciudadano Ilustre de Magallanes. Entre sus principales obras literarias destacan en cuento: *Tierra de Alacalufes*, *El Sueño del Ballenero*, *El Cementerio de los Milodones*. Mientras que en novela resaltan: *La Tierra de las Discordias*, *El Camino del Hambre*, *Primavera en Natales*, *La Última Canoa*, y *El Tesoro del Capitán Garfio* (novela póstuma).

PUNTA ARENAS, SABADO 25 DE JUNIO DE 1960

POSIBILIDADES CARBONIFERAS

Cada invierno, año tras año, presenta a la población de Magallanes un problema que es endémico: la escasez de carbón en la peor época, cuando hogares de toda condición deben contar con este combustible de primera necesidad para la calefacción, y no tienen.

En los mejores tiempos, cuando el verano y la primavera hacen posible traer carbón a la ciudad, todo es promisor y entonces se habla de constituir stocks en bodegas que no existen y que nadie hasta la fecha se ha preocupado que instalen con obligatoriedad los industriales.

Sería injusto negar que las autoridades se han interesado efectivamente por este problema, con antelación a su crisis; pero, su buena voluntad tropieza siempre con la invernada y con el anhelo de industriales y dueños de vehículos de transporte, que aprovechando la mala racha, podríamos decir, pretenden precios mejores a los del año anterior, y presionan para lograrlo a la autoridad, dejando sin carbón a la población.

La invernada cierra los caminos de acceso a las minas, no es posible el tránsito normal hacia ellas y desde ellas con pesados cargamentos. Cortadas las arterias principales de comunicación con las minas por las nieves, la escarcha o el derrumbe de terraplenes debido a las lluvias y deshielos, el Departamento de Vialidad realiza una labor encomiable, abriendo rutas. Sin embargo, día llegará en que este organismo logrará sus objetivos técnicos, mas, los yacimientos no despiertan a la producción, y este es el problema fundamental.

Magallanes, en cuyo subsuelo yace un manto carbonífero de posibilidades incalculables, permanece virtualmente inexplotado en cuanto a materia carbonífera se refiere. Rastrear la entrada de la tierra con pala y picota, agotando al hombre inundado de sudor, no significa un proceso de adelanto. Todas las minas magallánicas se encuentran en un período de primitiva explotación, haciéndose imprescindible allegar a ellas otros métodos de extracción, que no sólo permitan descubrir nuevos horizontes de carbón, sino intensificar la producción.

Informes técnicos que tenemos a la vista, dicen que Magallanes necesita promover el desarrollo de nuevas industrias que permitan absorber en parte importantes núcleos de obreros cesantes en las épocas más rigurosas del año. Entre esas industrias se encuentra la carbonífera, cuyas importantes reservas, debidamente aprovechadas en un futuro cercano, darían trabajo permanente a centenares de brazos y además una explotación racional incrementaría nuestro poderío económico.

La cuantía de las reservas regionales de carbón, que no han sido reconocidas en su totalidad, pueden estimarse en más de mil millones de toneladas, que aumentarán en volúmen en los próximos decenios. Precisamente en ellas estriba una esperanza de enriquecimiento económico, lo que da una pauta a los empresarios carboneros, para proyectar, mejorando su industria, la exportación a mercados del exterior. Así lo hicieron los yacimientos más ricos de Magallanes hacia Argentina, país que tiene un déficit de combustible carbonífero que puede copar la reserva magallánica, cuando se abran nuevamente las puertas del intercambio.

El déficit de combustible en Argentina persistirá por el auge industrial que se advierte en ese país, siendo por esto un mercado seguro para nuestra producción de carbón, si se logra impulsar su industrialización racional en los próximos años.

EL EDITORIAL ESCRITO POR OSVALDO WEGMANN GRAFICA LA ESCASEZ HISTÓRICA DEL CARBÓN EN LA REGIÓN DE MAGALLANES, PESE A LA ABUNDANCIA DEL MINERAL.

Capítulo

6

Chilenos emigran a Río Turbio

"Los lugares se llevan, los lugares están en uno".
Jorge Luis Borges

OTROS horizontes

Más de 4 mil chilenos participaron en la habilitación de rieles y muchos dejaron el campo para transformarse en mineros del Turbio. También otros emigraron de los túneles y bocaminas cerradas de Magallanes. El cruce de la frontera era breve y la demanda de mano de obra era vital. Sólo Pecket y otras minas menores de la península de Brunswick resistían en Chile y extraían cada vez menos toneladas de carbón.

El año 1943, cuando Mina Elena, ubicada en Isla Riesco, exportaba carbón a la República Argentina, en Río Turbio se iniciaban las primeras exploraciones. Entonces se perforaron 800 metros y se alcanzó a fortificar algunos túneles con madera de la zona.

Más tarde, cerca de 4 mil chilenos participaron en la habilitación del centro minero.

Río Turbio es la tercera ciudad más poblada de la provincia con una población que supera las 10 mil personas. El motor de la ciudad es el centro minero, donde el carbón y el hollín lo cubren todo. Está recostada sobre faldeos bajo los cuales existe la mayor reserva del mineral de la República Argentina.

Sin embargo, la historia se remonta al año 1870, cuando el inglés William Greenwood y el francés Francois Poivre llegaron a la zona, provenientes de Punta Arenas, para realizar los primeros trabajos.

Posteriormente, en 1883 se confirma la presencia de carbón mineral en las profundidades de la tierra gracias a las investigaciones de Carlos Moyano. Pero aún debieron pasar 10 años hasta que los estudios de geología determinaran que entre las placas terciarias existían importantes yacimientos.

El fin de las exploraciones mineras era reemplazar la importación de carbón. La empresa nacional YPF creó el área de carbón mineral y nació Yacimientos Carboníferos Fiscales, que en 1943 instaló dos campamentos en Río Turbio para reconocer la cuenca. El inicio de las tareas en la Mina 1 se caracterizó por la exploración geológica y técnicas manuales de extracción. Una vez seleccionado, el material se llevaba en camiones a Río Gallegos.

En la medida que los pabellones eran suplantados por galpones, depósitos y usinas, y la cantidad de trabajadores en el año 1946 ascendía a 120; en Chile las minas de Elena y Josefina enfrentaban problemas para poder vender el mineral al país trasandino. Entonces, a fines de los años cuarenta se extraían casi 450 toneladas de material y el transporte se hacía a Río Gallegos por ferrocarril.

Hoy la Mina 1 es un museo abierto al público, ahí se mantienen todas las maquinarias y herramientas utilizadas en las faenas, maquetas, elementos de trabajo. El acceso es guiado por viejos mineros.

La Mina 2 se abrió en 1947. En ambas las duras tareas de extracción con pico y pala y un solo compresor accionado por diez martillos picadores lograban sacar unas 80 toneladas diarias. Para apuntalar las minas, al principio se utilizó el sistema de cámaras pilares o sea

LA CIUDAD DE RÍO TURBIO SURGE A RAÍZ DE LA EXPLOTACIÓN INICIADA POR YACIMIENTOS CARBONÍFEROS FISCALES, EL AÑO 1943. LUEGO TUVO UN PERÍODO DE PRIVATIZACIÓN DE NUEVE AÑOS Y FINALMENTE EL EX PRESIDENTE DE ARGENTINA NÉSTOR KIRCHNER LA RECUPERA PARA EL ESTADO.

retirar el material y dejar columnas intercaladas para sostén del techo, muy similar a la manera en que los carpinteros chilenos daban forma y sostén a los yacimientos de Magallanes. Luego se utilizaron puntales de lenga nativa para el mayor aprovechamiento del material.

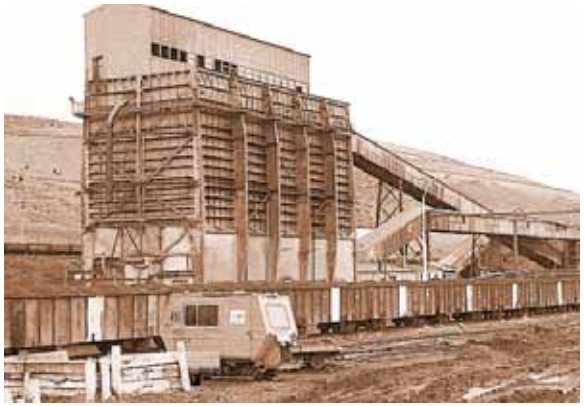
El año 1948, cuando en Magallanes la empresa Carbonífera de Río Verde, junto a los trabajadores, intentaban mejorar la producción y hacían esfuerzos extraordinarios por volver a posicionar el carbón de Elena, en Buenos Aires y Montevideo, el navío *Santa María de Luján* llegaba con las primeras 1.600 toneladas de carbón a Buenos Aires, proveniente de Río Turbio.

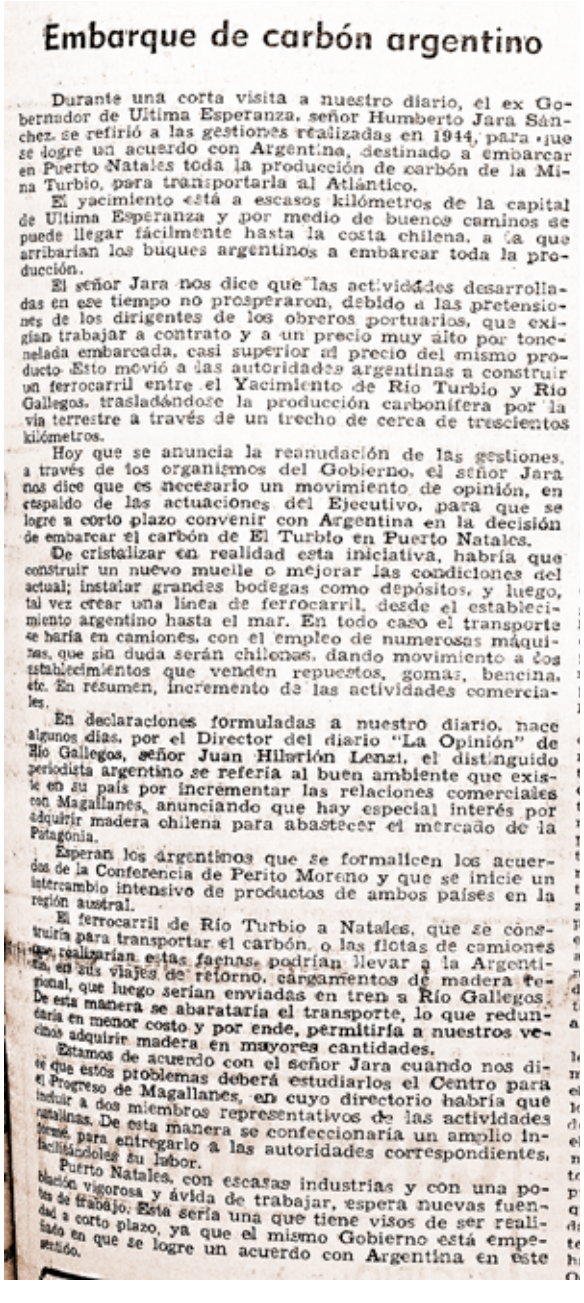
A partir del año 1950, muchos chilenos comienzan a llegar a Río Turbio, motivados por las oportunidades laborales. Las minas de Magallanes comenzaban un lento deterioro y en Turbio el tiempo de la picota y pala daba paso al uso de los martillos neumáticos y a la mecanización paulatina, con la introducción de nuevos equipos que permitieron aumentar el rendimiento del minero.

De esta forma se fue abaratando el costo del carbón y el trabajo resultó menos dificultoso. La apertura del ramal ferroindustrial Río Turbio a Río Gallegos originó una gran actividad minera que hizo crecer a la Villa Minera como ciudad.

Más de 4 mil chilenos participaron en la habilitación de rieles, y muchos dejaron el campo para transformarse en mineros del Turbio. También otros emigraron de los túneles y bocaminas cerradas de Magallanes, una vez cerradas faenas como Elena y Josefina. El cruce de la frontera era breve y la demanda de mano de obra era vital. Sólo Pecket y otras minas menores de la península de Brunswick resistían en Chile y extraían cada vez menos toneladas de carbón.

Mientras tanto en Turbio los cambios pasaron por disponer una mayor cantidad de compresores eléctricos para la producción de aire comprimido que permitiera ampliar el empleo de martillos neumáticos; y se instalaron luego canales oscilantes para el transporte de carbón en los frentes de extracción, cintas transportadoras de gran caudal de aire, güinches y bombas eléctricas. El transporte del mineral por galerías secundarias y chiflones comenzó a efectuarse por medio de transportadoras de cinta, accionadas eléctricamente, hasta cargarse la producción en las galerías principales en vagonetas que ya llegaban a una capacidad de dos toneladas. Para el arrastre de estas vagonetas se utilizaron, al principio locomotoras con motor Diésel con dispositivos de seguridad; locomotoras eléctricas a baterías y, finalmente eléctricas a trole. Los trenes así formados eran arrastrados a la superficie hasta unos volcadores rotativos que vertían la carga en la planta depuradora experimental que funcionaba en la playa de la Mina 2. Para la ventilación y buena aireación del interior de la mina se comenzó a utilizar ventiladores eléctricos de gran potencia, situados en las salidas de los chiflones.





Embarque de carbón argentino

Durante una corta visita a nuestro diario, el ex Gobernador de Ultima Esperanza, señor Humberto Jara Sánchez, se refirió a las gestiones realizadas en 1944, para que se logre un acuerdo con Argentina, destinado a embarcar en Puerto Natales toda la producción de carbón de la Mina Turbio, para transportarla al Atlántico.

El yacimiento está a escasos kilómetros de la capital de Ultima Esperanza y por medio de buenos caminos se puede llegar fácilmente hasta la costa chilena, a la que arribarían los buques argentinos a embarcar toda la producción.

El señor Jara nos dice que las actividades desarrolladas en ese tiempo no prosperaron, debido a las pretensiones de los dirigentes de los obreros portuarios, que exigían trabajar a contrato y a un precio muy alto por tonelada embarcada, casi superior al precio del mismo producto. Esto movió a las autoridades argentinas a construir un ferrocarril entre el Yacimiento de Río Turbio y Río Gallegos, trasladándose la producción carbonífera por la vía terrestre a través de un trecho de cerca de trescientos kilómetros.

Hoy que se anuncia la reanudación de las gestiones, a través de los organismos del Gobierno, el señor Jara nos dice que es necesario un movimiento de opinión, en respaldo de las actuaciones del Ejecutivo, para que se logre a corto plazo convenir con Argentina en la decisión de embarcar el carbón de El Turbio en Puerto Natales.

De cristalizar en realidad esta iniciativa, habría que construir un nuevo muelle o mejorar las condiciones del actual; instalar grandes bodegas como depósitos, y luego, tal vez crear una línea de ferrocarril, desde el establecimiento argentino hasta el mar. En todo caso el transporte se haría en camiones, con el empleo de numerosas máquinas, que sin duda serán chilenas, dando movimiento a los establecimientos que venden repuestos, gomas, bencina, etc. En résumen, incremento de las actividades comerciales.

En declaraciones formuladas a nuestro diario, hace algunos días, por el Director del diario "La Opinión" de Río Gallegos, señor Juan Hilarión Lenzi, el distinguido periodista argentino se refería al buen ambiente que existe en su país por incrementar las relaciones comerciales con Magallanes, anunciando que hay especial interés por adquirir madera chilena para abastecer el mercado de la Patagonia.

Esperan los argentinos que se formalicen los acuerdos de la Conferencia de Perito Moreno y que se inicie un intercambio intensivo de productos de ambos países en la región austral.

El ferrocarril de Río Turbio a Natales, que se construiría para transportar el carbón, o las flotas de camiones que realizarían estas faenas, podrían llevar a la Argentina, en sus viajes de retorno, cargamentos de madera terminal, que luego serían enviadas en tren a Río Gallegos. De esta manera se abarataría el transporte, lo que redundaría en menor costo y por ende, permitiría a nuestros vecinos adquirir madera en mayores cantidades.

Estamos de acuerdo con el señor Jara cuando nos dice que estos problemas deberá estudiarlos el Centro para el Progreso de Magallanes, en cuyo directorio habría que incluir a dos miembros representativos de las actividades ganaderas. De esta manera se confeccionaría un amplio informe, para entregarlo a las autoridades correspondientes, facilitándoles su labor.

Puerto Natales, con escasas industrias y con una población vigorosa y ávida de trabajar, espera nuevas fuentes de trabajo. Esta sería una que tiene visos de ser realidad a corto plazo, ya que el mismo Gobierno está empeñado en que se logre un acuerdo con Argentina en este sentido.

DESDE CHILE SIEMPRE SE SIGUIÓ CON BUENOS OJOS LOS AVANCES DE RÍO TURBIO Y EN MÁS DE UNA OCASIÓN LOS MEDIOS DE PRENSA ESPECULARON CON LA POSIBILIDAD DE EXPORTAR EL RECURSO DESDE PUERTO NATALES.

MAGALLÁNICO

trabajando al otro lado de la frontera

Roberto Vargas Márquez vive en Puerto Natales, pero 2 ó 3 veces al mes sagradamente viaja a Río Turbio, a veces a cobrar su jubilación, otras sólo a visitar a los amigos. La ciudad lo encandila, los recuerdos buenos y malos quedan fundidos en un brebaje que le da sabiduría a sus 67 años de vida, celebrados el pasado 25 de mayo.

Hoy sigue viajando, a cobrar su jubilación, tal cual lo hizo durante 39 años como minero, nunca cambió la residencia, Puerto Natales era el dormitorio de la mayoría de los chilenos.

"Los viajes eran todos los días, en los cambios de turno. Hoy recibo una buena jubilación, pero siempre depende del cambio, hubo épocas en que bajó harto", dice.

Partió de cero pero gracias a su habilidad y capacidad de emprendimiento llegó a ser Jefe de Mecánica. Ahí puso aceite donde el fierro crujía, apretó las tuercas en su momento, aprendió el manejo de las maquinarias más sofisticadas en la extracción de carbón y veló cada minuto por sus compañeros de jornada.

"La Mina de Río Turbio tiene la mejor tecnología, lo importante es mantener en óptimas condiciones las máquinas y también sostener un trabajo en equipo". No tiene recuerdos del pasado de la pala y picota, "eso lo sé por diapositivas de la historia que a veces nos mostraban en la empresa, yo trabajé equipos de última generación de origen polaco. Teníamos una rozadora a control remoto que se deslizaba sobre rieles que iban montados sobre canaletas. El carbón se

trasladaba por distintas cintas, algunas con más de 7 kilómetros".

-¿Y el traslado generaba mucho polvillo?

"El polvillo nunca lo puedes sacar de una mina subterránea, a diferencia de las minas a rajo abierto que son más seguras y limpias. Las de rajo abierto son mejores, ahí no hay polvillo, hay menos peligro, trabaja menos gente y tiene un menor costo en su producción, por lo que hace que el carbón sea más barato y competitivo en precio", asegura Vargas.

LA HISTORIA DEL MINERO
que se convirtió en concejal

LA PRIMERA TRAGEDIA

LA NACION

EN LOS YACIMIENTOS DE RIO TURBIO OCURRIO UN GRAVE ACCIDENTE

➤ *Alfonso Coñoecar vivió en Río Turbio, manejó explosivos, abrió socavones y en más de una ocasión, cuando salía de la mina, quiso dar un giro total y dedicarse a otra cosa. En 29 años de trabajo nunca tuvo un accidente. Pero lo que más valora es el reconocimiento de sus compañeros, cuando fue elegido dirigente minero de toda la Provincia de Santa Cruz. Hoy es el último concejal comunista electo en Puerto Natales, después de más de medio siglo.*

Explica que en la zona patagónica los cerros que tienen carbón "no son buenos, se puede llegar hasta 200 metros en el pico más alto, el peligro siempre está latente y los accidentes pueden ser comunes".

El más terrible que recuerda Vargas fue el incendio de la mina el año 2004, ahí murieron 14 mineros, de los cuales 3 eran chilenos "fue una de las peores etapas del yacimiento, entonces estaba privatizado y el dueño no invirtió en seguridad. Una chispa en una cinta transportadora desató el incendio y el derrumbe de los túneles".

Señala que el peligro lo había denunciado la Asociación de Trabajadores del Estado, ATE, entonces el yacimiento estaba en manos privadas y el Departamento de Prevención había sido desmantelado para abaratar costos.

En 1994 la entonces empresa estatal del Yacimiento Carbonífero Río Turbio fue privatizada y pasó a manos de Sergio Tasselli, un empresario de origen italiano.

Néstor Kirchner recuperó el yacimiento para el Estado, "el cambio fue inmediato, volvimos a adquirir la mejor tecnología y se comenzaron a abrir nuevas galerías", indica Vargas.

"Fueron meses de angustia, cuatro meses de paralización de las faenas, los mineros quedaron atrapados a más de 600 metros de profundidad. La familia minera sufrió mucho", rememora, muchos de los que fallecieron en el incendio eran conocidos, amigos y compañeros de faena.

Por eso, asegura que "todo es un trabajo en equipo, nadie puede fallar, dependemos unos de otros, eso hace que crezca el compañerismo. Nosotros llegábamos a Argentina, otro país, pero nos sentíamos parte, la frontera se diluía", precisa.

Otros accidentes trágicos ocurrieron durante la década del setenta. El año 1975, trece personas murieron por una explosión en la Mina 4, un año después fueron doce los fallecidos por una explosión en la Mina 3 y, en el año 2000, tres personas quedaron atrapadas en la Mina 5.

"Llego al municipio sin olvidar de dónde provengo ni de la conciencia de clase que represento. Voy a trabajar a favor de las mayorías más postergadas, haciendo justicia y devolviendo la participación y voz de las organizaciones sociales al municipio. Hay un buen equipo en el Concejo y estoy optimista, tranquilo, fortalecido. No le vamos a fallar a la gente".

Así se presenta Alfonso Coñoecar Millalonco, el último concejal comunista electo en Puerto Natales después de 68 años. Antes estuvo Pedro Irribarra Pedreros, corregidor entre los años 1941 a 1944.

"Soy minero del carbón y comunista", dice y no disimula su entusiasmo. Cuando habla mira a los ojos. Los suyos son pequeños, casi orientales, escudriñadores. Habla claro y tiene una pronunciación perfecta, y quizás lo único que delata sus 29 años de vida en Río Turbio es la pro-

nunciación de la "ch" que se estira, alargando las palabras al estilo trasandino.

Quienes lo conocen saben de su capacidad poco usual para reconocer la veracidad de las personas, pero eso asegura que lo aprendió en sus más de 15 años como representante de los mineros del carbón: "Llegué a ser dirigente de toda la Provincia de Santa Cruz y por ser chileno nunca me trataron mal, al contrario, el tema de los trabajadores no distinguía fronteras, esa es una lucha internacional".

Hoy en la Municipalidad de Puerto Natales mantiene la convicción de también reivindicar la imagen del minero del carbón. Le dolió mucho la muerte de Pedro Isaac Mayorga Ruiz, el último de una estirpe valiente que se hundía en las entrañas de la tierra a sacar el oro negro en el sector del Río de Las Minas.

"Me enteré por la prensa que murió solo y abandonado. Es lamentable, por ese mismo camino iba Natales, donde la familia minera estaba postergada, olvidada. Cuando llegamos del Turbio, nuestra gente se veía desmotivada. Así que nos unimos y empezamos a recuperar la idiosincrasia, y levantar una reparación histórica a los trabajadores que durante 60 años han traído su esfuerzo y dinero a Chile", explica.

La primera tarea fue organizarse y generar comités de apoyo y construir un monumento del que se sintieran orgullosos. El año 2009, trabajaron con el alcalde Fernando Paredes y después de varios proyectos entre todos eligieron la obra.

"Llevamos al escultor a Río Turbio y allá de base estuvo un obrero de apellido Chapa, él sirvió de modelo. En las últimas dos asambleas le preguntamos a la gente que si les gustaba y lo único que hubo fueron aplausos", confidencia Coñoecar. Y precisa "ese es el estilo que necesita la ciudad, espacios de participación y compromiso con las mayorías silenciosas que se mantienen marginadas del desarrollo". El monumento fue inaugurado el 4 de diciembre, en la calle Santiago Bueras, frente al Rodoviario, justo cuando los mineros del carbón evocan a Santa Bárbara, patrona y protectora.

Actualmente es el Presidente de la Asociación de Mineros de Puerto Natales, agrupación que congrega a más de 150 socios activos pero que "presta apoyo a toda la familia minera".

Trabajó 29 años en Río Turbio, de los cuales los primeros 14 se dedicó al manejo de explosivos. "Al poco tiempo asumí como Oficial Barretero en Explosivos, llegué a tener 13 personas a mi cargo. Era mucha responsabilidad pero entre todos nos cuidábamos, extremábamos las medidas para que no ocurrieran accidentes. Afortunadamente nunca nos pasó nada", rememora.

Su tarea era abrir los socavones y en más de una ocasión, cuando salía de la mina, quiso dar un giro total y dedicarse a otra cosa. "Habían días que tenía ganas de no seguir, dedicarme a otra cosa pero cuando sales del túnel, te bañas, quedas limpio, comes bien… la perspectiva cambia radicalmente", indica.

Entonces cerca de ocho buses trasladaban a los mineros entre Puerto Natales y Río Turbio, y así era en cada turno. Recuerda como si fuera hoy el primer día en la Mina de Río Turbio: "Estaba asombrado, nunca había visto una ciudad tan grande, había tren, usina, muelle de agua profunda, mucha gente trabajando. Me impactó".

Y el cambio fue total porque a los 16 años llegó a Porvenir desde la Isla Apiado, Chiloé. En Tierra del Fuego trabajó en las faenas del campo, con su tío Teodosio Tureuna, quien fuera campeón de esquila el año 1972.

A los 18 años parte a Río Turbio, ahí estuvo hasta marzo de 1974, luego tuvo que ir a cumplir con el servicio militar. Pero lo autorizaron a trabajar de franco, por la carta que envió su hermana, viuda hace poco, al comandante del Ejército.

"Una de las cosas que siempre me gustó de Argentina es que el Estado cumplía sus compromisos laborales. El Estado construía las casas a las familias mineras que llegaban de todos lados. El yacimiento estaba a cargo de todo, nadie pagaba ningún servicio. Imagínate que sólo el Departamento de Obras y Servicios tenía sobre 600 personas. En ese tiempo, había casi 6 mil mineros de los cuales 4 mil eran chilenos. Era una verdadera ciudad y todo era gratis. Si alguien tenía un problema en su baño, todo corría por cuenta de la empresa", asegura.

Tiene buenos recuerdos, sobre todo de las fiestas que homenajeaban a Santa Bárbara, la patrona de los mineros.

"La fiesta en los setenta era tan grande que se asaban más de 1.200 corderos. Había baile, elección de reina. Además te entregaban una canasta familiar".

Coñoecar fue el primer secretario de la Organización de Trabajadores de Argentina. "Nunca tuve problemas por ser chileno, el estatuto lo permitía. Aprendí mucho, éramos bien organizados. Cuando fue el incendio en la mina nosotros le habíamos advertido al dueño que no se podía ahorrar en seguridad, por eso es importante que se escuche a los trabajadores, nosotros siempre tenemos mucho qué decir y lo hacemos también con la conciencia de que es necesario mantener el empleo", explica.

Está jubilado, "los mineros con 25 años de servicio lo podemos hacer en Argentina", pero ya prepara una nueva aventura: "Para mí el trabajo comienza hoy, con más fuerza, mis esfuerzos estarán en dignificar la política, tenemos que crear los espacios para que todos sientan que la municipalidad les pertenece (…) mi labor es de unidad, lucha y organización, la gente debe tener voz en las decisiones", dice el Concejal de Puerto Natales.

Ejemplo de organización

En la actualidad hay cerca de 700 jubilados del carbón de Río Turbio, de los cuales hay 350 viudas de mineros que reciben pensión de viudez. "Nuestra tarea es importante, no sólo ayudamos y apoyamos a nuestros socios, creemos que la labor es con toda la familia", aclara Coñoecar.

Durante su época de minero todos los días ocho buses en promedio trasladaban a los mineros entre Puerto Natales y Río Turbio y un altercado en la frontera obligó a que los chilenos se organizaran.

Coñoecar recuerda así la situación: "Un encontrón con la Aduana y Carabineros de Chile nos impidió llevar productos. Eso nos complicó, muchos vivíamos allá. Así que hablamos con el Intendente, expresamos nuestro malestar y finalmente nos organizamos. La primera asamblea fue en la Compañía de Bomberos de Natales. Más tarde cada minero metió su mano al bolsillo, organizamos eventos y compramos nuestra actual sede ubicada en Esmeralda con Blanco Encalada". Y continúa: "Ese espíritu es el que queremos recuperar, la generosidad minera, la capacidad de organización y sentir que somos parte de una ciudad que ayudamos a construir y mejorar". Así el 8 de octubre de 1972 se funda el Centro Minero de Puerto Natales.

Capítulo

7

Corfo y la búsqueda del carbón subbituminoso

"Un optimista ve una oportunidad en toda calamidad, un pesimista ve una calamidad en toda oportunidad".
Winston Churchill

INTERVIENE el Estado

La presión por fortalecer una industria alicaída y el interés por conocer el potencial carbonífero de la zona desarrollaron un ambicioso programa. Nunca antes, en toda la historia carbonífera de Magallanes, el Estado había actuado y colocado tantos recursos económicos, como en la época en que Corfo inicia las exploraciones en la Región de Magallanes.

La información más importante existente en Magallanes en relación a la cuantificación de reservas carboníferas, es la proveniente de las campañas realizadas por la Corfo y la Comisión Nacional de Energía, entre los años 1978 y 1981. Los estudios realizados consideraron cuatro etapas: prospección y conocimiento de la reserva; informe preliminar y aplicación de recomendaciones; factibilidad de utilización; y proyecto de industrialización.

Si bien el programa comenzó el 11 de septiembre de 1974, la fuerza principal y las acciones en las exploraciones y perforaciones cobran fuerza el año 1978, con un financiamiento exclusivamente del Estado a través de Corfo. Los resultados demostraron que las principales reservas carboníferas corresponden a las cuencas de Magallanes.

Los estratos que portan mantos de carbón se ubican en la zona comprendida entre Puerto Natales y Punta Arenas. Se trata de carbones subbituminosos, que mejoran sus características de poder calorífico a medida que se avanza hacia el norte.

La Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) fue fundada el año 1939, actualmente apoya el fomento y la innovación del país mediante programas que buscan promover la innovación tecnológica, la asociatividad entre empresas, el mejoramiento de la calidad y la productividad y acceso al financiamiento de empresas privadas en los sectores de mayor potencial económico en el país, como la agroindustria, el turismo de intereses especiales, la minería y la acuicultura, entre otros. Además, se encarga de atraer selectivamente empresas e innovaciones extranjeras para que se instalen en el país mediante planes de incentivo.

EXPLORACIONES
y cuantificación de yacimientos

A poco de llegar y echar un vistazo al lugar, cayó en la cuenta de que no podía volver sobre sus pasos. El texto de un pequeño y casi imperceptible aviso, publicado el año 1977, en *El Mercurio*, con el sello de la Comisión Nacional de Energía –dependiente de Corfo– lo había entusiasmado: "se requiere geólogo para estudiar y explorar en la zona de Magallanes".

Sin pensarlo dos veces ni conocer bien qué iba a explorar, Patricio Cuadra, a los 27 años, cambió la tranquilidad económica de Chuquicamata por la aventura de descubrir un territorio inexplorado.

Hoy, la frente amplia da paso a la calvicie en lugares que ayer el pelo abundaba. Todavía queda el porte robusto y la mirada inquieta que se pierde en el horizonte de un pasado que extendió las líneas del mapa carbonífero de Magallanes a fuerza de perseverancia, aislamiento y soledad.

En Punta Arenas un grupo de perforistas y una sonda, aporte de Naciones Unidas, lo esperaban en el barrio industrial. "Éste es el equipo que tienes para ir a explorar", le dijeron. Y así lo hizo, al más puro estilo de Indiana Jones, ícono de la ficción de aventura.

Entonces lucía orgulloso una barba negra, abundante que, con el avance de las perforaciones pasó a rojiza, de ahí el apodo de "El Barba Roja" que duró hasta que los pelos canos cubrieron el rostro. A los pocos meses del aviso, ya estaba en medio de la pampa y los bosques australes buscando carbón. Durante cinco años, entre enero de 1978 y hacia fines de 1982, las extensas jornadas cruzaron inviernos, veranos y la única comodidad previsible era la cabina de un viejo camión.

Algunas noches el viento soplaba más fuerte que nunca, algo difícil de consignar porque tal vez el pavor también confunde los sentidos. Otras la copiosa lluvia y la nieve los anegaba y diluía las certezas. A veces nada era tan brutal como los estragos de la soledad.

No obstante, a puro machete, junto a su amigo Víctor Águila, ingeniero geomensor, lograron abrir rutas que el tiempo consolidó en senderos y caminos. "Nadie tenía mucha esperanza en el carbón, la mayoría pensaba que habían pocas probabilidades de éxito económico, a la larga una pérdida de tiempo. Entonces, muchos me tiraban el avión para abajo, como se dice", recuerda.

Cuadra decidió comenzar la exploración cerca del aeropuerto, los sondajes se realizaban en dos turnos, perforando en zig-zag, en intervalos de kilómetros.

En un momento, la ruta creada llegó hasta Mina Rica, en la zona continental de Río Verde, y luego se concentró en Pecket. Fue ahí, en la vieja mina explotada por la familia Menéndez que descubrieron el manto más importante de la zona, el número seis, con una proyección económica insospechada para la época.

"Fue una política del Estado querer descubrir y evaluar yacimientos grandes, pensando en las futuras crisis energéticas del petróleo. No había intenciones comerciales en las exploraciones, realmente la gente de Corfo de la época fue muy visionaria", valora Cuadra.

Contrae las cejas, suspira y continúa: "Hoy poco se habla de eso, de la importancia de tener catastrada la riqueza del territorio. Realmente fue muy importante lo que hizo la Comisión de Energía, siento que serví y entregué parte de mi vida y conocimiento al país. Desde entonces que estoy encantado con Magallanes, y su gente".

Cuadra recuerda que los estancieros los recibían en sus casas. "Nos trataban muy bien, nos invitaban a almorzar, sentían que el trabajo que hacíamos era importante". Entonces los ríos tenían en sus riberas gran cantidad de carbón que la corriente había arrastrado desde los cerros vecinos; sus praderas eran pastosas y sus alrededores muchas veces accidentados; el campo estaba cubierto de lengas y el suelo, delgada capa de tierra vegetal, parecía ofrecer sus entrañas a los desconocidos.

PATRICIO CUADRA A LOS 27 AÑOS, CUANDO INICIÓ EL PROCESO DE EXPLORACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE YACIMIENTO.

"Cuando llegué se hablaba que el carbón en la zona tenía una distribución irregular y en algunos casos lenticular errática de variable potencia, lo que hacía casi imposible una explotación rentable. Pero no era así, logramos descubrir una estructura geológica sinclinal (forma de cuchara), con mantos de interesante espesor desde el piso hasta muy cerca de la superficie", explica.

En Pecket revelaron trece mantos, con un interesante potencial, específicamente el número seis.

"Uno no se puede arrogar el descubrimiento de Pecket porque efectivamente existió en el pasado como mina subterránea, en la ribera del seno Otway. Lo que sí, uno puede sentirse orgulloso de haber descubierto una estructura geológica y el potencial de una mina para ser explotada en un método de extracción a rajo abierto", expresa.

Recuerda que invitaron al croata Santiago Florio, dueño de las pertenencias mineras de Santa Rosa en la cuenca del Río de Las Minas, a conocer los mantos de Pecket. Años antes, el hombre espigado, de mirada celeste y profunda, había introducido a Patricio en la historia carbonífera de la zona.

"Ese día, nos habló de la Mina Sara Braun y su forma de explotación room and pillar, sistema que considera el avance a través de un pilar y una cámara, y así sucesivamente. Los carpinteros utilizaban principalmente la lenga y el coigüe para dar sostén en la mina subterránea. Nos contó Santiago que la mina tuvo muchos incendios e inundaciones por su cercanía al mar de Otway, los datos fueron relevantes para entender el futuro de los mantos que habíamos descubiertos", revive.

Al finalizar cada perforación, se realizaba registro geofísico Schlumberger, con un camión con herramientas para perfilaje geofísico. El servicio era solicitado a ENAP y permitía ratificar la información del sondaje realizado en terreno, considerando cotas, potencias del manto e impurezas del mineral, entre otros datos.

En cuanto a Isla Riesco, el único antecedente que tenían era la importante extracción que se realizó en Mina Elena, con exportaciones regulares a Buenos Aires y Montevideo durante la II Guerra Mundial. Pero no sólo se quedaron explorando en la zona del mar de Skyring; fueron más allá, y descubrieron en el sector del Otway importantes yacimientos como el de Invierno, con mantos que en promedio tienen de 14 a 15 metros de grosor, y otros de similares potencias en el sector de Río Eduardo. Sólo en Estancia Invierno se realizaron más de treinta sondajes de testigos continuos. Hoy hay monolitos amarillos

instalados en distintos lugares que recuerdan el trabajo realizado por Corfo.

Por entonces, los geólogos duraban poco tiempo, el clima era muy duro. Los comentarios habituales eran contra el frío, viento y el aislamiento. Era común que un día tomaran sus pertenencias y partieran en busca de otros horizontes.

"Ahí, se me ocurrió contratar una geóloga: fue un siete. Llegué a contar con tres profesionales mujeres. Eran dedicadas, no se quejaban por el clima, mucho más valientes que los hombres. Victoria Moya, América Olivares, Cristine Mongard, eran muy jóvenes, recién salidas de la universidad y fueron pioneras en la época, ganándose el respeto de todas las cuadrillas", relata.

También recuerda que era un gran anhelo encontrar carbón. "La emoción es una satisfacción íntima, un pequeño triunfo que no va más allá de felicitarse con la cuadrilla. En una oportunidad un perforista me llama y dice 'hay un ovni' y se veía una luz, era la época de la psicosis, cuando muchos relatos daban cuentas de flotillas por la ciudad. Todos estábamos atentos, cuando se escucha una leve explosión y salen algunos chispazos como estrellas. Habíamos encontrado una afluencia de gas. Ocurre que a veces al perforar algunos mantos de carbón emanan gas, produciendo chispas que burbujean hacia la superficie, esto ocurre por el roce metálico de la herramienta de perforación. No eran ovnis, pero por un momento lo creímos", recrea.

En la Región de Magallanes, el carbón se desarrolló hace más de veinte millones de años, en la formación geológica denominada Loreto. Los principales mantos están en la zona comprendida entre Puerto Natales y Punta Arenas, principalmente en la Isla Riesco.

Actualmente la región posee las reservas carboníferas más extensas y cuantiosas del país. Se trata de carbones subbituminosos, con recursos que superan los 5 mil millones de toneladas.

Los estudios impulsados por Corfo y alcanzados por las cuadrillas de Patricio Cuadra entregaron un conocimiento vital al país para conocer la calidad y potencia de los recursos carboníferos.

"Cuando empezamos tuvimos un solo equipo. Dormía en la cabina del camión. Pasábamos turnos de 24 horas y cuando aparecía el carbón, siempre era en la madrugada y tenía que bajar para ver el testigo (muestra de carbón), en ese tiempo la tecnología no era como la actual, así lo que hoy es un proceso que dura 15 minutos antes tardaba 16 horas, había que cambiar lodo de perforación y sacar la totalidad de las herramientas", señala.

Una vez terminada las exploraciones hizo un curso en Francia de geoestadística (análisis de secuencia estratificada), los conocimientos adquiridos fueron aplicados en la evaluación final del yacimiento de Estancia Invierno.

Fueron cinco años de trabajo en terreno y una vez terminadas las exploraciones y el trabajo proyectado por Corfo, "entregamos el camión, las sondas y todos se fueron para su casa", sentencia.

Los sorprendentes resultados rondaron como nube cargada de lluvia hasta que Corfo licitó los yacimientos de Pecket. Fue entonces que Empresas Copec, ganadora en el concurso estatal, contactó a Patricio Cuadra y a fines del año 1985 ya estaba de nuevo en Magallanes y el año 1986 realizaba la primera palada en el yacimiento que él mismo había cuantificado, pero esta vez con una tecnología avanzada nunca antes vista en la región.

PECKET,
extracción a rajo abierto

Luego de las exitosas exploraciones carboníferas realizadas por Corfo y la Comisión Nacional de Energía, en marzo del año 1980 se llama a la precalificación de empresas interesadas en la licitación del yacimiento Pecket.

El Premio Nacional de Historia, Mateo Martinic, relata en su libro *El Carbón en Magallanes, Historia y Futuro* los pormenores de la licitación donde participaron nueve entidades chilenas y extranjeras, de las que la CNE seleccionó seis.

"…Al tiempo de la apertura de las ofertas (abril de 1981), únicamente se presentó el consorcio denominado Compañía de Carbones de Chile (COCAR), formado por la Compañía de Petróleos de Chile (COPEC) y tres sociedades inglesas, la Northern Strip Mining Ltd., la Davy McKee y la K. Wardell and Partners, cuya propuesta fue aceptada al cabo de varios meses de negociaciones. El 28 de octubre del mismo año se suscribió entre la CORFO, propietaria minera, y COCAR el contrato para la cesión de los derechos del yacimiento Pecket. En lo sustancial COCAR se obligaba a pagar a CORFO la suma de US$ 3.500.000 por la transferencia de la propiedad minera y se comprometía a producir un mínimo de 300.000 toneladas anuales de carbón a contar del año 1985 y 500.000 desde el año 1987 y siguientes", apunta el historiador.

El 6 de marzo de 1982 se otorgó por decreto del Ministerio de Minería la concesión para la explotación carbonífera por un plazo de cincuenta años. El recinto minero contó con un muelle de última tecnología ubicado en las calmas aguas del mar de Otway. Y en la medida que el avance minero se fue concretando, el santuario de pingüinos ubicado a pocos 4 kilómetros del yacimiento también cobró fuerza, un acuerdo entre la empresa y el entonces director del Colegio Alemán permitió cercar y dar una protección a los plumíferos, hasta el día de hoy el tránsito y su población aumenta.

LA FOTOGRAFÍA CORRESPONDE A LA PRIMERA PALADA REALIZADA EN PECKET, EL AÑO 1986, AL POCO TIEMPO QUE LA EMPRESA COCAR GANARA LA LICITACIÓN DE CORFO. DE DERECHA A IZQUIERDA APARECEN: MARCOS BÜCHI, ANDRÉS HEVIA, PATRICIO CUADRA, KONRAD HOLSCHER, PEDRO SANHUEZA, VÍCTOR RENNER, ENTRE OTROS PIONEROS QUE UTILIZARON POR PRIMERA VEZ MÉTODOS MÁS SOFISTICADOS Y SEGUROS EN LA EXTRACCIÓN CARBONÍFERA EN MAGALLANES.

Entonces una segunda época productiva se inició, con una tecnología moderna y una fuerte inversión de capital, que permitió la explotación del sitio Pecket, con producciones sobre las 300 mil toneladas anuales.

Mateo Martinic precisa que "con los títulos y autorización de explotación en la mano la entidad asumió forma legal definitiva, constituyéndose la Compañía de Carbones de Magallanes Sociedad Anónima (COCAR S.A.), con la participación accionaria mayoritaria de COPEC (45%), del Consorcio Naviero Ultramar (ULTRATERRA) (36%), de International Finance Corporation (IFC) (10%) y de la entidad británica Northern Strip Mining Ltd. (NSM) (9%). Cumplido este trámite necesario, COCAR S.A. se dedicó de lleno a la formulación del plan de trabajo para la habilitación de la mina que incluía un complejo de instalaciones diversas, 4.200 kcal/kg, equivalente a 5.500 kcal/kg en base seca. Las reservas medidas del gran yacimiento fueron del orden de 50.000.000 toneladas".

El año 1997 COCAR S.A. se desliga del yacimiento y la empresa INGESUR compra todos los activos. La firma en 1997 había incorporado a la empresa norteamericana ARTIC FOX que materializó su aporte

a través de todo el equipo necesario para operar una mina subterránea. Éste se mantuvo hasta el año 2000, fecha en que el deslizamiento de un cerro obstruyó la entrada a la mina. Más tarde, INGESUR contrató con Ingeniería Civil Vicente S.A. el servicio integral de extracción y transporte de mineral Pecket I. Al tiempo acuerdan la explotación de un nuevo yacimiento en partes iguales, la Mina Pecket II. Entonces Ingeniería Civil Vicente S.A. adquirió la totalidad de los derechos de INGESUR.

LOS DATOS QUE ARROJÓ CORFO

A la fecha, las exploraciones habían revelado distintas reservas, las más emblemáticas correspondían a las de Isla Riesco. De esta forma, en la península de Brunswick existen diversos sectores con reservas de carbón de tipo subbituminoso, con muchos afloramientos superficiales. El sector más prospectado ha sido Pecket, yacimiento actualmente en explotación. El área de concesión de este yacimiento fue ampliamente reconocida a través de los trabajos

efectuados por CORFO y la Comisión Nacional de Energía (CNE). Fueron ejecutados así más de 80 sondajes y efectuado diversos análisis de muestras de carbón. Se identificaron 13 mantos distintos y se ubicaron más de 100 MMton de carbón, pero solamente 2 de ellos, los mantos 5 y 6, resultaron económicamente explotables. La potencia promedio de ellos es de 4 metros y en algunas zonas se unen formando un manto del orden de 8 metros.

En la zona de Isla Riesco, se concentran las mayores reservas de carbones de Magallanes y del país, identificándose varias zonas de interés y con innumerables afloramientos conocidos. Antiguamente, en el área existieron faenas mineras de cierta importancia.

Hace algunos años CORFO y la CNE ejecutaron un plan de exploración en Estancia Invierno, sector denominado "El Triángulo", donde existen afloramientos de mantos con potencia superior a los 12 metros, sobrepasando en algunos casos los 17 metros. En total se reconocieron 15 grupos de mantos de carbón. El yacimiento fue extensamente estudiado a través de geofísica, geoquímica y la perforación. En el caso de Estancia Invierno, ubicada en el sector de Otway, el carbón encontrado tiene un poder calorífico superior entre 4.300 y 5.500 Kcal/kg.

DEL CARBÓN
al trabajo social

Alfredo Agüero, a los 18 años, manejaba la maquinaria más moderna en la extracción carbonífera en toda la historia conocida hasta entonces de Magallanes. Hoy, es Trabajador Social, presidente de Colegio de Trabajadores Sociales y dirige el Centro de Diagnóstico Ambulatorio Clyde Tucker y el Programa Preventivo Juan Wesley.

Pasaban los minutos y los ingenieros estaban inquietos, necesitaban remover el material estéril. A esa hora el mar de Otway estaba calmo y cierto aire marino renovaba el espíritu. Al fondo del muelle unas gaviotas hacían soberanía sobre la punta de los pontones.

"Sabe, llevamos más de cuarenta minutos esperando y no aparece el operador, ¿qué pasa, cuánto más debemos esperar?", pregunta por radio, ya algo molesto, el hombre más alto de la cuadrilla de profesionales. La respuesta fue inmediata y cortante desde el otro lado: "Hace cuarenta minutos que el operador está esperando en su máquina, yo mismo lo dejé".

Y ahí estaba, Alfredo Agüero, sentado en la gigante pala hidráulica RH120, una de las que mayor éxito ha tenido en el mercado de la minería.

"¿Y tú, eres el operador?", pregunta el hombre alto. Alfredo Agüero tenía entonces 18 años de edad y era el operador de maquinaria pesada más joven de Cocar. Su rostro infantil rompía todas las representaciones y prototipos.

"Esperaban encontrar un hombre gordo, grande, y todo ese rato estuve esperando que me dijeran qué hacer, después cuando descubrieron que yo era el operador quedaron sorprendidos y se rieron porque siempre estuve ahí. Y la verdad yo estaba orgulloso de lo que hacía, tuve la oportunidad de trabajar en una tremenda empresa, esa experiencia hasta el día de hoy me ha servido".

Llegó por un aviso del diario, recién estaba egresado de quinto año en el Instituto Don Bosco.

"Pedían mayores de 21 años, igual me presenté. Di todos los exámenes. Mucha gente estaba postulando y mi sorpresa fue inmensa cuando el 31 de diciembre de 1987, a las 22 horas me llegó un telegrama por correo donde me habían aceptado y tenía que presentarme el 2 de enero".

La bienvenida a los tres trabajadores seleccionados (Pedro Olavarría, Roberto Poduje y Alfredo Agüero): "Fue un discurso muy motivador, recuerdo que nos dijo que íbamos a trabajar de operador, pero el primer mes teníamos que hacer de auxiliar de producción, así que pasé por distintas etapas, hice de todo, donde había que limpiar iba yo, cargar algo, ahí estaba y siempre con buen ánimo y trabajando de manera muy responsable, porque pienso que para hacer cosas grandes hay que hacer muy bien las pequeñas y en eso hasta hoy soy muy comprometido", relata.

Al mes exacto, tal cual le habían prometido, ingresó junto a sus compañeros al Departamento de Operaciones.

"Pedrals nos preguntó qué máquina nos gustaba, yo elegí la RH 6, así que el primer período como operador tuve que limpiar la superficie de los mantos de carbón", recuerda.

Ahí se hizo adicto a los camiones, tractores, palas hidráulicas. "Antes de sacar la licencia de conducir clase B, yo tenía la D para maquinaria pesada", confiesa.

Participó en la gran huelga de Cocar. Fueron varios días.

Por entonces, Alfredo Agüero, conversaba con Ricardo Pérez, presidente del Sindicato, "lo acompañaba siempre, hablábamos harto, y me decía que él quería seguir estudiando y ahí se me empezó a meter el bichito, ahí por primera vez tuve la duda de si seguir perfeccionándome en el manejo de máquinas o dar un giro, y lo hice". A los cinco años de trabajo renuncia voluntariamente, quería seguir su vocación social.

"Fue un momento triste, muy pocos entendían que dejaba una tremenda empresa por irme a ganar casi nada, pero así fue. Todos los domingos yo trabajaba en la iglesia, hacíamos labores sociales, entonces tomé la decisión de asumir un compromiso social más directo", narra.

Asegura que fue una buena época su tiempo laboral en Cocar. De sus amigos era el más joven que ganaba dinero y muchos disfrutaron de su sueldo, "todos me decían que después cuando trabajaran

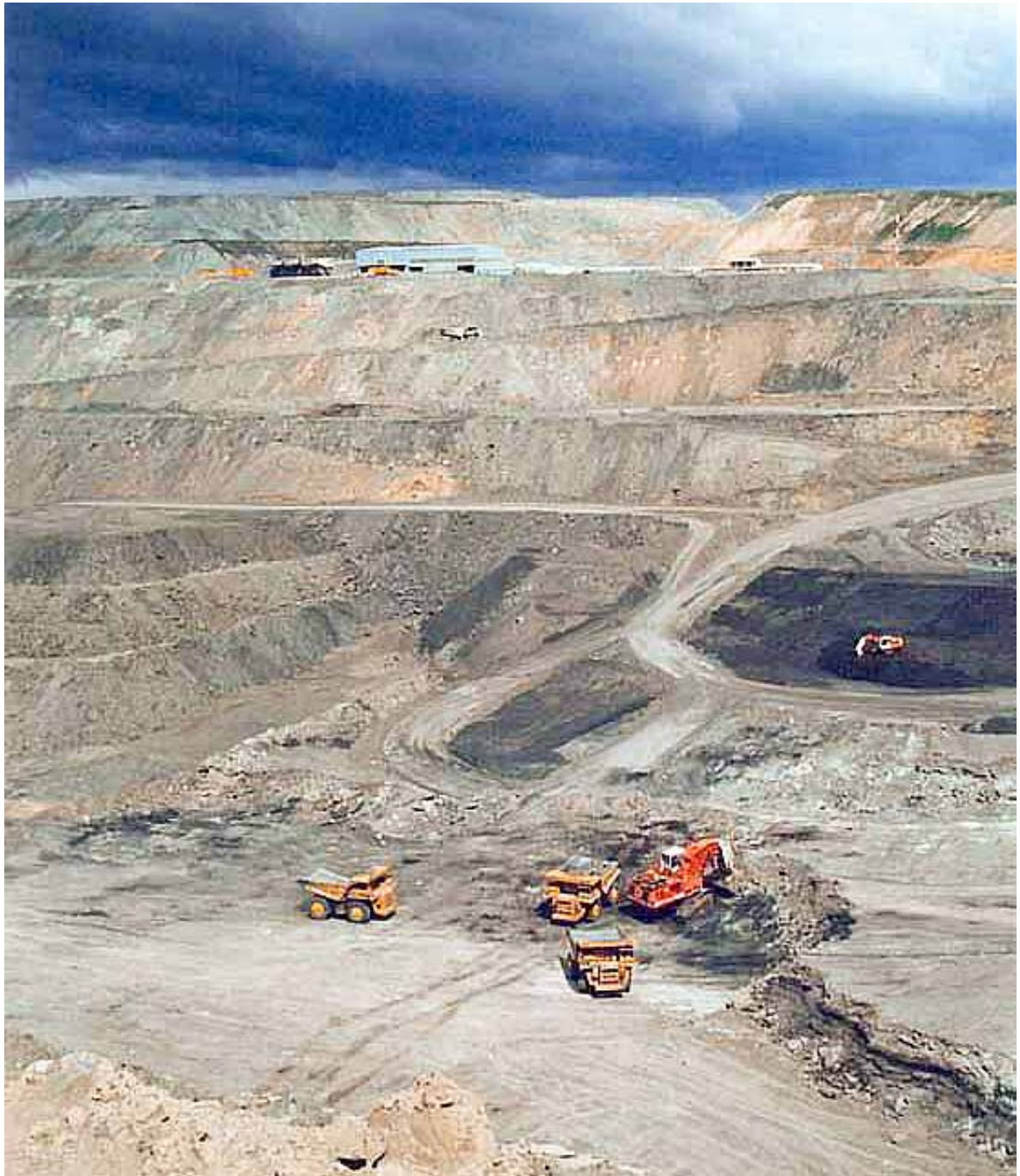
me iban a invitar, han pasado varias décadas y todavía estoy esperando", ríe.

Asegura que todavía mantiene contacto con sus antiguos compañeros de Cocar, "la mayoría está afuera, trabajando en la minería del norte, hay algunos que son instructores de maquinaria pesada y dictan clases en toda Latinoamérica. Ahora si me dices nombres: nosotros nos conocíamos más por el apodo: El Cien Años, El Mudo, El Sartén, entre otros", recuerda.

Luego se abrió la carrera de Trabajo Social en la Universidad de Magallanes y a los 26 años de edad era uno de los más viejos estudiantes (1996-2000), "pasé al otro extremo, de ser el más joven en la época de Cocar, a uno de los de más edad en mi clase", explica.

Hoy Alfredo Agüero es el presidente del Colegio de Trabajadores Sociales y dirige el Centro de Diagnóstico Ambulatorio Clyde Tucker, organismo que realiza en forma ambulatoria pericias sociales, psicológicas y psicosociales derivadas desde los Tribunales de Familia, así también informes técnicos con el fin de poner a disposición del sistema de justicia, los antecedentes pertinentes de imputados adolescentes, enfatizando los recursos y necesidades para favorecer su reinserción social, entre otros temas. También dirige el Programa Preventivo Juan Wesley. "Tengo los mejores y más gratos recuerdos de mi paso por Cocar, ahí me dieron una inmensa oportunidad y el aprendizaje y la experiencia me han servido en la vida profesional. Si no me hubiera cambiado quizás estaría ganando mucho dinero en alguna mina del norte o bien dictando cursos de maquinaria pesada por toda Latinoamérica", argumenta.

Cuando presentó la carta de renuncia recibió una tarjeta de Carlos Escobar, "todavía la tengo, él agradecía los servicios prestados y estaba muy extrañado por el cambio que hacía en mi vida. Guardo con mucho cariño ese gesto", indica.



Capítulo

8

Última concesión minera en el Río de Las Minas

"Inmortales, mortales, inmortales. Nuestra vida es la muerte de los primeros y su vida es nuestra muerte".
Heráclito de Efeso

SANTA ROSA
funcionó hasta mediados de los ochenta

Ubicada en el corazón de la Reserva Nacional Magallanes, en la cuenca del Río de Las Minas todavía los vestigios permiten imaginar el funcionamiento del yacimiento y en el aire aún ronda un inédito proyecto concebido por Conaf de crear un circuito turístico que rescate el patrimonio minero del sector.

A inicios de los noventa, el yacimiento todavía producía carbón. En avenida España casi esquina Bellavista, Pedro Nicetich vendía rajones de leña y su vecino Santiago Florio, carbón. El negocio fue furor en la década de los sesenta, en los ochenta comenzó a decaer con fuerza, pero el carbón seguía presente, incluso en los primeros años de los noventa algunas familias continuaban llegando hasta el barrio San Miguel a buscar el preciado saco con el mineral.

"Bastaba un poco y el calentador daba un calor duradero. Tenía una bodega donde guardaba el carbón y a veces dejaba el camión cargado afuera y nunca pasaba nada", recuerda Ana María Nicetich, hija de Pedro, vecina de Santiago. Desde su restaurante Pali Aike da testimonio de la última concesión minera de la cuenca del Río de Las Minas.

Recuerda que muy temprano salía en su camión rojo Reo, rumbo a la Mina Santa Rosa. Santiago Florio era alto, delgado, "con unos ojos celestes" muy profundos. Vestía un pantalón de cuero viejo, gastado por tanto entrar y salir del chiflón de la mina, "pero en su casa siempre andaba elegante, con corbata y una chaquetita corta sin mangas", rememora Nicetich.

La esposa de Florio, Rosa Vrsalovic, conocida como "Mamá Rosa", era más robusta, de una mirada celeste más oscura, siempre andaba con joyas de oro y una elegancia que en nada le restaba esfuerzo y puje a su espíritu de trabajadora.

"Llegaban los dos, a veces cuando Don Santiago andaba repartiendo carbón, ella misma partía a la mina y entraba con el carrito y seguía sacando el mineral", explica Ana Nicetich.

Hoy en día con un evidente deterioro, la antigua Mina Santa Rosa, explotada hasta su ocaso por Santiago Florio y su esposa Rosa Vrsalovic, conserva gran parte de la estructura original. Todavía está intacto el carro de madera utilizado para entrar a la mina, y un riel que si se despeja la nieve en invierno y el pasto en verano permite evocar el proceso productivo.

También están los restos de una casa y el toldo de lata donde acopiaba el carbón. En la época la pala puntiaguda y la picota diariamente afilada gastaba la roca y el carbón cedía. De esa forma, alcanzaron una producción promedio de cien toneladas mensuales, a veces con un ayudante, otras sólo con su mujer.

Por entonces, la vida del matrimonio transcurría a más de 300 metros de profundidad, una galería llevaba a otra. Y el soporte se lograba gracias a la destreza de Santiago Florio que iba envigando con una precisión de reloj suizo los puntales y travesaños del túnel.

Hoy un pequeño riachuelo atraviesa la mina, producto del deshielo de la nieve. Y los vestigios son parte del patrimonio natural de la reserva.

A 500 metros es posible descubrir los restos de la Mina Caupolicán. Y desde el año 1986, el valle minero está integrado a la Reserva Nacional Magallanes, administrada por la Corporación Nacional Forestal (CONAF).

Según comentó Ricardo Cid, administrador de la reserva, hace años ronda la idea de la dirección regional de Conaf de erigir un circuito turístico que rescate el patrimonio minero del sector y proporcione a los visitantes informaciones de la explotación carbonífera realizada en el área. La iniciativa que consideraba integrar las minas Caupolicán y Santa Rosa siempre ha chocado con el difícil financiamiento.

"La población de la región está muy relacionada con el carbón. Es una época reciente, hasta hace unas décadas Santiago Florio y su esposa mantenían con vida la Mina Santa Rosa y un par de años atrás, Don Pedro Mayorga sacaba aún carbón de manera artesanal; ese patrimonio y otras historias dan sentido al proyecto, por eso siempre hemos pensado que es importante rescatar la historia y el esfuerzo pionero. En la reserva todavía se ven shooter o esos receptáculos grandes de acopio y el carbón aflora en algunos sectores, está a la vista, más si se acerca a la cuenca del Río de Las Minas", explica Cid.

La iniciativa consideraba un cerco perimetral, reconstruir la casa que está abandonada al lado del pequeño chiflón, reparar el patio de acopio y recuperar al menos unos cien metros de la galería principal, "la idea era hacerlo con la misma técnica utilizada en el envigamiento y soporte de la mina. Nosotros cerramos y hay un portón para evitar sustracciones, las hubo en su momento", asegura.

Lo más difícil reconoce era el tema de seguridad y el costo.

El tema le interesa a Ricardo Cid, el año 1983 llegó a la reserva, ya lleva más de 30 años en Conaf. Pasó por Edén, el Paine y nuevamente regresó al parque. En su primera etapa conoció y entabló una amistad con Santiago Florio y Rosa Vrsalovic que duró hasta la muerte.

"Él era duro, trabajador, apellinado como se dice en la décima región; la nieve, el frío, no eran tema y te hablo de una época en que los inviernos sí que eran duros", señala.

En cambio, ella, relata: "Era una persona directa, te decía las cosas sin rodeos". "El rosario lo tenía en la punta de la lengua", complementa Ana María Nicetich. Ambos partían una vez al año hacia Europa. Santiago nació en la ex Yugoslavia y a diario hablaba su lengua materna con su vecino Pedro.

La última concesión del valle fue el de la Mina Santa Rosa, después de ellos nunca más nadie ha hecho pedimentos mineros. Son los últimos de una larga lista.

RICARDO CID, ADMINISTRADOR DE LA RESERVA NACIONAL MAGALLANES, TIENE EL SUEÑO DE CREAR UN CIRCUITO TURÍSTICO QUE RESCATE LOS EMPRENDIMIENTOS CARBONÍFEROS EN LA CUENCA DEL RÍO DE LAS MINAS.

Capítulo

9

El último barretero del Río de Las Minas

"La muerte no existe, la gente sólo muere cuando la olvidan; si puedes recordarme, siempre estaré contigo".
Antoine de Saint - Exupéry

EL ÚLTIMO MINERO

que soñaba con revivir el boom del carbón

Pedro Isaac Mayorga Ruiz fue el minero de carbón más antiguo de la cuenca del río que atraviesa Punta Arenas. El último de una especie de hombres rudos que abrió las entrañas de la tierra y sacó su fruto negro a más de 300 metros de profundidad.

A los 80 años, dos meses antes de su muerte, aún mantenía vivo el sueño de revivir el boom carbonífero de la Mina Caupolicán, emplazado en el sector que ocupa la Reserva Nacional Magallanes. No pudo cumplir su sueño y murió solo, en agosto de 2012, permaneció cerca de dos semanas abandonado en el Servicio Médico Legal, antes de ser sepultado. Su ocaso refleja y representa las páginas en blanco que ha tenido por largo tiempo la historia carbonífera de la Región de Magallanes y Antártica Chilena. La siguiente entrevista fue realizada pocos meses antes de su deceso, la publicamos tal cual.

Uno le pregunta por su vida y muestra las manos, de manera soterrada, sin buscar hacerlo. Son decenas de líneas marcadas y profundas como cráteres que recorren todos los dedos. Sus formas deletrean el uso perfecto del hacha, pala y picota. Gracias a la fuerza de sus manos envigó minas subterráneas a más de 300 metros de profundidad como el más diestro carpintero, enderezó los rieles que conducían los carros de carbón y puso fuerza a la picota para extraer el abundante carbón del suelo subterráneo de la cuenca del Río de Las Minas.

Pedro Mayorga vive a poco más de ocho kilómetros del centro de Punta Arenas, en medio de la Reserva Nacional Magallanes. Este valle minero desde 1986 es administrado por la Corporación Nacional Forestal (CONAF). Aproximadamente a 1,5 kilómetros del acceso al parque está su casa, una pequeña choza que existe en medio de la nieve, viento y tiempo.

Llegamos a él con la ayuda del administrador del recinto, Ricardo Cid, luego de dos intentos; el primero la copiosa nieve no nos dejó avanzar; días después, tuvimos éxito, la nueva pala adquirida por el centro forestal permitió despejar el camino.

Pedro Mayorga llegó a Punta Arenas de Puerto Montt el año 1953; en 1957 trabajó en Río Turbio, ahí ofició de minero y usó el martillo de aire, dice que no le gustó, así que tomó sus cosas y no volvió más. Luego trabajó en varias estancias y finalmente se decidió por el trabajo en las minas del sector del Río de Las Minas.

Extrañaba las profundidades de la tierra. "El carbón dejaba más plata, era más trabajo pero se ganaba bien". Cuesta entender lo que dice, habla rápido, pero colocando atención y afinando el oído es posible sa-

PEDRO ISAAC MAYORGA FUE EL ÚLTIMO MINERO DEL RÍO DE LAS MINAS. MURIÓ EL MARTES 21 DE AGOSTO DE 2012. JOSÉ OYARZÚN Y ENÉRICO NONQUE, AUXILIARES DEL CEMENTERIO MUNICIPAL, FUERON LOS ÚNICOS TESTIGOS DE SU SEPULTACIÓN, EN UNO DE LOS NICHOS DE LA QUINTA CORRIDA, TRAMO 2 PONIENTE.

ber que ofició de minero con Santiago Florio, en el yacimiento de Santa Rosa, y que más de 40 años los dedicó a la Mina Caupolicán, a pocos metros de su actual casa. Ayuda harto Ricardo Cid, el administrador que lo visita periódicamente, incluso le regaló la batería que le permite escuchar radio y estar al tanto de lo que pasa en la ciudad.

"Estuve con todas las minas del lugar", cuenta, y suelta una risa pícara. Hubo más de 14 piquetes, yacimientos y minas en la cuenca que descubrió Bernardo Philippi, a inicios de la colonización.

La Mina Caupolicán llegó a tener más de 13 mineros en su momento de mayor esplendor. Hoy su bocatoma está reforzada con troncos de lenga, pero el último derrumbe ocurrió hace más de ocho años.

Todavía es posible bajar hasta 25 metros de profundidad, y desde ahí es posible ver una masa de tierra inerte que tapa el hueco subterráneo. El socavón que llegó a contar con varias galerías, una línea férrea, se pierde en la profundidad de la mina, con soportes húmedos resistiendo apenas el peso de la tierra.

¿Cuándo fue la última vez que sacó carbón?

"Hace dos meses, entramos con Don Pedro", dice Nelson Mella, un amigo que vive con él y lo ayuda hace un par de años.

Entonces sacaron dos sacos de carbón para calefacción: "Don Pedro tiene la intención de volver a darle vida a la Mina Caupolicán", explica Mella, pero al mismo tiempo agrega, "yo lo dejo no más, eso es algo difícil, pero se la puede, es un maestro con el hacha, el mejor envigador que había, muy trabajador", indica.

Pedro asegura estar bien de salud. Sólo le causa problemas una molestia en la pierna derecha, seguramente resabio de las dos horas como máximo que permanece al interior del pique, encorvado y sólo alumbrado por el carburo de la lámpara, el mismo que ilumina su casa. De visitas al médico ni hablar.

A Punta Arenas sólo baja una vez al mes cuando cobra su pensión del Sistema Solidario de 80 mil pesos, con el bono de invierno llegó a los 124.910 pesos en el mes de mayo de 2012.

En invierno demora más de dos horas y media en llegar caminando a la ciudad y en verano, cerca de una hora. Pedro saca unas fotos antiguas de la época en que picota en mano sacaba carbón, a su lado está su perro "Cortito", tan blanco y dócil como la nieve; hace un tiempo llegó "Cholo" y "Ramón" es el gato.

Pedro Isaac Mayorga Ruiz fue el minero de carbón más antiguo de la cuenca del río que atraviesa Punta Arenas. El último de una especie de hombres rudos que abrió las entrañas de la tierra y sacó su fruto negro a más de 300 metros de profundidad. A los 80 años, dos meses antes de su muerte, aún mantenía vivo el sueño de revivir el boom carbonífero del sector. Y aunque dijo que no usaba el mineral hace tiempo, el hollín de la casa reflejaba lo contrario y la bocamina todavía se mantiene en pie.

Con la muerte de Pedro Isaac Mayorga se apaga la llama de los barreteros que entraban a las entrañas de la mina de carbón, con sólo su picota y hacha.

LAS HUELLAS DEL CARBÓN
en la historia regional

La guía representa los principales hitos que caracterizan al emprendimiento carbonífero en la zona, historias cruzadas por el tesón y la perseverancia pionera que no dan tregua a las durezas del clima y a la necesidad de abastecerse por el mineral negro...
Al final, los sonidos de la pisota, los ritmos de la cultura y los silencios de la historia abren la partitura a un paisaje, a veces agreste, difícil, con una belleza que hipnotiza, pero con un claro acento en el esfuerzo creador del hombre. Las bocanadas del trabajo, la esperanza del progreso y el esfuerzo son parte de un relato que hoy se sigue construyendo.

BIBLIOGRAFÍA

Carlos Vivallos Espinoza, "Hernán Venegas Valdebenito: El Carbón de Lota. Textos y fotografías del siglo XIX. Las visiones de Francisco Marcial Aracena y Guillermo E. Raby", HISTORIA42:I, enero-junio 2009, 284-290

Conaf, Catastro y evaluacion de recursos de las Reservas Forestales Alacalufes e Isla Riesco. Aonken consultores Ltda.

Clapperton, 1992, "La última glaciación y degladación en el Estrecho de Magallanes: implicaciones para el poblamiento de Tierra del Fuego. Anales del Instituto de la Patagonia, vol. 21, p 113-128.

Dominique Legoupil, "El sistema económico de los nómades del mar de Skyring". Anales del Instituto de la Patagonia, vol. 28, p 81-121.

Fitz Roy. Narrative of thesurveyingvoyages of H.M.S. "Adventure" and "Beagle" betweentheyears 1826 y 1836, London, 1839.

Legoupil, Dominique: "El sistema socioeconómico de los nómades del mar de Skyring (Archipiélago de Patagonia)". En Anales del Instituto de la Patagonia; Serie Ciencias Humanas. Vol. 28; año 2000; Punta Arenas, Chile.

Manuel Luis Rodríguez Uribe, Colonos, gañanes y peones: Historia del trabajo en Magallanes y la Patagonia, (1843-1920).

Mateo Martinic, 1984, "El hombre y el uso del medio natural en Magallanes: una visión histórica". Medio Ambiente 1(1): 61-73.

Mateo Martinic, Alfredo Prieto, Manuel Arroyyo, Rodrigo Cárdenas, 2011, "Río Verde, su historia y su gente". La Prensa Austral.

Mateo Martinic, Historia de la Región de Magallanes, volumen 1.

M. Cecilia Pallo. Condicionamiento de la dinámica ambiental en las decisiones humanas sobre asentamiento y circulación a lo largo del Estrecho de magallanes durante el Holoceno Tardío. Magallania (Chile), 2011. Vol. 39(2):177-192

Mistral y Melfi en la Patagonia. Magda Sepúlveda Eriz Pontificia Universidad Católica de Chile. Anales de literatura chilena, Año 12, Diciembre 2011, Número 16, 79-93.

Miguel Elizalde, Pueblo de Carbón, crónicas de huelga larga 1960, relatos mineros. Lengua Editor, 2013,

Oscar Aguilera F., Gramática de la lengua kawésqar. Conadi, 2001.

Oreste Plath, Folclor del carbón en la zona de Lota, 2009.

Robert Fitz Roy, Viajes del Adventure y el Beagle, diario.

Revisión de La Prensa Austral desde 1940 a 1970.

Revisión del Diario El Magallanes desde 1930 a 1960.

AGRADECIMIENTOS

Somos un país minero, de norte a sur, pero poco se escribe y se dice de los hombres y mujeres que sustentan el progreso a Chile. Hay una deuda pendiente que iniciativas de este tipo ayudan a remediar. En la medida que la luz desempolve el pasado olvidado, florecerá la identidad y la fortaleza de nuestra tierra.

Agradezco especialmente a Inés Prieto, Héctor Vargas y Atilio Opazo, quienes abrieron sus recuerdos y dedicaron tiempo y esfuerzo a sacar a la luz esta historia hoy publicada, sin su participación habría sido imposible. También a Segundo Díaz, Silvestre Fugelli, Roberto Vargas, Alfonso Coñoecar, Alfredo Agüero, Ricardo Cid, Ernestina Haro, María Vidal, Segundino Fernández y toda su familia; a Alex Díaz, nieto del minero Jesús Ríos Díaz, y a tantos otros que facilitaron fotografías y ayudaron a construir el relato.

Un reconocimiento especial a Jorge Pedrals, ex gerente de Mina Invierno que se entusiasmó con la propuesta desde el primer día; igual que a Juan Francisco Aliaga, Gerente de Recursos Humanos, quien releyó varias veces el texto, aportando observaciones valiosas; también a Patricio Alvarado y Amada Catrilef, quienes apoyaron en todo momento la iniciativa.

Un agradecimiento a *La Prensa Austral* que facilitó sus dependencias y los diarios antiguos, páginas donde todavía descansa la historia de la zona, a la espera de ser despertada por los investigadores.

Retribución especial a Jorge Mancilla diseñó el libro y Lorena Díaz, quien hizo de correctora de estilo.

Sin lugar a dudas, los hombres del carbón merecen un reconocimiento adicional por la bravura y dificultades de producir en medio de un clima adverso y aislado. En el pasado, no fue tarea fácil sumergirse en las entrañas de la tierra, a pala y picota y soportar la nieve, el agresivo viento y la escarcha. De ahí que rescatar sus historias sea una tarea ineludible para avanzar en la construcción de la memoria social y cultural de nuestra sociedad.

Impreso en *La Prensa Austral*
2000 ejemplares
Agosto 2014
Diseño: Jorge Mancilla
Corrección de estilo: Lorena Díaz.
Autor: Cristián Morales
Fotografías antiguas: Inés Prieto, Héctor Vargas, familia Díaz, Arturo Solo de Zaldívar (hijo).
Fotos de la isla y actuales: autor.

BIOGRAFÍA AUTOR

Cristián Morales Contreras, periodista y licenciado en comunicaciones, en su experiencia laboral ha liderado distintos programas de gobierno en la Región de Magallanes y Antártica Chilena, en la mayoría de los casos, diseñando estrategias de comunicación exitosas y articulando procesos de gestión en diversas áreas.

Mientras que en el área privada ha realizado asesorías técnicas a Mina Invierno (pertenecientes a Empresas Copec y Ultramar), Enap y Methanex. En todos los casos, a través de un fuerte apoyo comunicacional, realizando videos, revistas, asistencia en contenidos, gestión de medios y rescate histórico. Así también apoyo comunicacional en la difusión local e internacional del evento Patagonia Expedition Race.

En los medios de comunicación ha desempeñado labores de editor, periodista en casi todos ellos en la zona austral y corresponsal de medios nacionales.