

Historia del Carbón

En la Reserva Nacional Magallanes



Textos y edición

Andelka Zlatar Sepúlveda
Guillermo Muñoz Mieres
Rodrigo Ivanovich Hichins

Diseño Gráfico y edición fotográfica

Mauricio Bonacic Barría

Se terminó de imprimir esta PRIMERA EDICIÓN en Editora e Imprenta Maval SPA, Rivas N°530 San Joaquín, Santiago, Chile, en Enero año 2019.

Registro de Propiedad Intelectual en trámite.

Ninguna parte de este libro puede ser reproducida, transmitida o almacenada sin permiso de los autores.



HISTORIA DEL CARBÓN

En la Reserva Nacional Magallanes



ÍNDICE

Introducción	9
Formación del carbón en la Región de Magallanes	11
El hallazgo de Sarmiento	15
Desde Fuerte Bulnes hacia Sandy Point	19
De Río del Carbón a Río de Las Minas	23
La explotación del carbón	29
El ferrocarril más austral de Chile	33
Agustin Ross y Mina Loreto	39
Tren Loreto	43
Fortaleciendo la economía regional	49
Las minas que rodearon a Loreto	55
Creación de la Reserva Forestal Magallanes	59
Las familias mineras	65
Testimonios de los últimos años	69
Pasado, presente y futuro	83
Agradecimientos, bibliografía y fotografías	100



INTRODUCCIÓN

La Reserva Nacional Magallanes, desde la altura, se ofrece vigilante y atenta al movimiento de los habitantes de Punta Arenas. Una zona de bosques, cerros y senderos construido por el paso animal y la acción humana es, de cierta forma, un “album fotográfico” sobre la historia de una comunidad que decidió asentar sus raíces en el territorio. Desde ese entorno natural, el caudal de un río cruzó como el fluir de una corriente sanguínea y en ese avance, quizás eterno, los ojos de los hombres y mujeres que exploraban esta inhóspita geografía, hallaron las señales que anunciaban la fundación de una ciudad.

Parte de la historia regional se encuentra ligada al carbón, desde el descubrimiento de las vetas carboníferas hasta su explotación dentro o fuera de las fronteras nacionales. Y aún cuando las condiciones mundiales han cambiado, se pueden hallar aún hallar vestigios de su importancia en el tiempo.

Esas evidencias de una parte de la historia carbonífera de Chile y la región, son resguardadas en

las 20.878 hectáreas que conforman la Reserva Nacional Magallanes, área silvestre protegida por el Estado de Chile, el cual ha encomendado a la Corporación Nacional Forestal (CONAF) su administración.

La siguiente publicación es financiada por el Gobierno Regional y busca recoger esa historia, vinculando el pasado que dio origen a una ciudad a través del hallazgo del carbón, su posterior explotación y las huellas de ese proceso. Todo ello, registrado desde una mirada actual del pasado, presente y futuro de la Reserva Nacional Magallanes.

Desde hace un tiempo, CONAF ha otorgado una preponderancia significativa al factor cultural en el diseño de los planes de manejo para las áreas silvestres protegidas que están bajo su administración. La siguiente publicación, así como los restos del carbón hallados por los primeros exploradores de Punta Arenas, es señal de la trascendencia que para CONAF tiene la historia cultural de un territorio.



FORMACIÓN DEL CARBÓN EN LA REGIÓN DE MAGALLANES





Restos de carbón al interior de la Reserva Nacional Magallanes.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

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 de esta forma del aire que podría ocasionar su destrucción. 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).

La mayor reserva carbonífera de Chile se encuentra en la denominada Cuenca de Magallanes, la cual incluye tres formaciones con mantos de carbón. De ellas, la inferior, denominada Formación Loreto, es la más importante.

El carbón de Magallanes es del tipo sub-bituminoso (carbón liviano) y su origen se remonta al Oligoceno (período Terciario) hace 34 millones de años. Las reservas de carbón de la región alcanzan los 5 billones de toneladas y esta cuenca carbonífera tiene una extensión de 250 kilómetros.

EL HALLAZGO DE SARMIENTO





Vista actual del Río de Las Minas en su desembocadura en el Estrecho de Magallanes

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

*Gran cantidad de piedra que echada en el fuego, arde en el fuego como haceyte mucho tiempo, mejor que carbón de piedra en Francia*¹ señala en una carta el capitán español, Pedro Sarmiento de Gamboa, al Rey Felipe II, entregando la primera gran evidencia histórica sobre la existencia del carbón en Magallanes. Sarmiento de Gamboa, hombre de amplios conocimientos y perteneciente a la marina española, llegó hasta el territorio magallánico en 1584 y fue en el proceso de búsqueda para un lugar donde asentarse que constató la presencia del mineral en la desembocadura del río que llamó de Juan Juárez.

1. Mateo Martinic B., 2015, "El carbón en Magallanes: Historia y Futuro"



A las 5 H de la tarde desembocaron en Punta Arénas (Sandy Point) e inmediatamente el perspicaz señor Bernardo Phillippi comprendió que en aquella comarca debía hallarse el carbón de piedra por algunos fragmentos que notó en la playa. Lo comunicó el capitán Guillemos, i ámbos alentados con el hallazgo se echaron en busca del orijen del carbon que notaban diseminado por todas partes; pues se creían bien recompensados de sus largas fatigas con el descubrimiento, por cuanto veían en ello, desde luego, una poderosa fuente de recursos para la colonia cuya base estaban en vísperas de implantar.

Con la existencia del carbón, escribía después don Juan Guiller-

mos, desaparece todo obstáculo para la colonización del estrecho, por ser este combustible el primer elemento para la navegación a vapor. El señor Guillemos i don Bernardo Phillippi, como la jente que los acompañaba en la excursión del punto que hoy ocupa la colonia de Magallanes, recojieron sus gorros i pañuelos hasta 4 almudes de carbón fósil, volviéndose a bordo del todo convencidos de la existencia de mantos carboníferos en esa comarca. Una vez a bordo probaron en el fogón el carbón que habían embarcado, con buen éxito, por lo que guardaron el resto de muestra.²

2. Nicolás Anrique, 1901, "Diario de la goleta de Ancud al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillemos (1843) para tomar posesión del Estrecho de Magallanes"

DESDE FUERTE BULNES HACIA SANDY POINT





En la costanera de Punta Arenas se encuentra el monumento a los tripulantes de la Goleta de Ancud y que recuerda la toma de posesión del Estrecho de Magallanes. Este hito fue crucial en la instalación de la ciudad de Punta Arenas y en el hallazgo de los recursos carboníferos que se encontraban en la zona.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

Se cree que el hallazgo del carbón, así como también de otros recursos naturales, fue uno de los factores que influyó en la reubicación del asentamiento colonial que se encontraba en la Punta Santa Ana hasta el lugar que ocupa actualmente la ciudad de Punta Arenas, decisión que fue llevada a cabo en 1848 por el Gobernador de la época, José de los Santos Mardones.

Cinco años antes de este importante hito fundacional y casi 350 años después que Sarmiento de Gamboa anunciara su hallazgo, los tripulantes de la histórica Goleta de Ancud al mando del Capitán Juan Williams y que arribó a este territorio desde Chiloé con el objetivo de iniciar el poblamiento de la Patagonia, descubrieron restos de carbón esparcidos por la orilla del Estrecho de Magallanes. Uno de los personajes que lideraba esta búsqueda era el naturalista prusiano Bernardo Philippi, quién iniciaría un recorrido por el borde del río internándose hacia las zonas boscosas del valle, concluyendo con el hallazgo de enormes vetas car-

boníferas. El descubrimiento fue informado al Gobierno de Chile no sólo a través de cartas, sino también con pequeñas muestras del mineral enviadas en caja por el intendente de Chiloé al Ministro del Interior Ramón Luis Irarrázaval.

La posibilidad que el carbón sea una de las motivaciones de barcos interoceánicos, la mayoría a vapor, para estacionarse transitoriamente en el Estrecho de Magallanes, cargar combustible y continuar su viaje, fue el pensamiento del gobierno chileno para otorgar mayor atención al mineral que ofrecía el territorio austral.

Dos años después, una nueva expedición hacia el interior del río no sólo volvería a encontrar las vetas descubiertas por Philippi, sino otras distribuidas en el sector. Se señala que en ese momento, el gobierno consideró necesario tomar medidas territoriales para resguardar el mineral, las cuales se concretaron 3 años después, cuando el Gobernador José de los Santos Mardones decidió trasladar el asentamiento.



DE RÍO DEL CARBÓN A RÍO DE LAS MINAS





Vista actual del Rio de Las Minas, sector Bocatoma en la Reserva Nacional Magallanes.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

Tras constatarse la presencia de carbón, el río que cruzaba desde el sector boscoso hacia el nuevo asentamiento colonial pasó a denominarse Río del Carbón, dejando en evidencia la importancia que otorgaron los exploradores a la presencia del mineral. Su explotación industrial no se inició de manera inmediata, sino que a través de la extracción y uso doméstico que, de manera ocasional, desarrollaban los habitantes.

Entre los años de 1866 y 1867, el gobernador de esa época recomendó al Gobierno de Chile la necesidad y conveniencia de explotar el carbón, construyendo un ferrocarril que permitiera acceder al interior del valle para su extracción. Sin embargo, no se concretó hasta la llegada como Gobernador del capitán de corbeta de la Armada Nacional, Oscar Viel; así como también a

la circunstancia que una compañía inglesa naviera utilizara el Estrecho de Magallanes como vía de navegación. Estos dos acontecimientos fueron determinantes para insistir en la explotación del carbón con el resguardo del Estado de Chile.

Tras iniciarse un llamado a licitación para la construcción de una vía expedita que permitiera llegar al lugar donde se encontraban las vetas carboníferas, se descubrió en el lecho del río la presencia de otro mineral tan codiciado como el carbón: el oro. El tiempo develaría que la presencia de este nuevo mineral en cantidad era muy inferior a la del carbón, pero suficiente para romper su hegemonía como mineral único. De esta forma, el Río del Carbón pasó a denominarse Río de Las Minas.



Muelle Loreto en el año 1920, donde finalizaba el recorrido del ferrocarril de Mina Loreto.

*Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral,
Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia,
Universidad de Magallanes*

Placentero me es poder anunciar a Ud. que el Camino de fierro, que aunque de sangre por ahora, que se construye para la explotación de las minas de carbón, se halla bastante adelantado i creo que para fines de Diciembre podrá darse carbón a los buques que lo necesitan. Si se realiza la contrata con los vapores de la carrera que según el Señor Rojas es segura, la Colonia de Magallanes mediante el peso que el Contratista paga por tonelada al Estado, podrá costear sus gastos i dejará de ser una carga para el Estado, como lo ha sido hasta aquí, i lo que es más sus habitantes tendrán un trabajo que les proporcione el medio de ganar su subsistencia ³.

Extracto de carta de Gobernador Oscar Viel a Ministro del Interior Luis Amunátegui.

3. Mateo Martinic B., 2015, "El carbón en Magallanes: Historia y Futuro".



LA EXPLOTACIÓN DEL CARBÓN





Vista actual del antiguo muelle de Loreto hasta donde se trasladaba la producción carbonífera.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

Un empresario santiaguino y de gran experiencia en el rubro minero, se interesó por explotar de manera industrial el carbón del Río de Las Minas. El año 1865 obtuvo por parte del Estado la concesión del yacimiento por un período de 25 años, con el compromiso de otorgar al Fisco un peso por cada tonelada extraída.

Ricardo Rojas aplicó sus conocimientos y una considerable cantidad de recursos para trasladar personal y desarrollar una infraestructura de transporte y carga que comprendía una vía férrea de 5 kilómetros de extensión, desde la boca de la mina hasta un muelle construido para la ocasión; y diez lanchas metálicas para el acarreo del carbón hasta un costado de los navíos, concretándose la primera entrega en febrero de 1870.

Sin embargo, las operaciones es-

taban dificultadas por la escasez de trabajadores, el aislamiento geográfico y el rigor del clima en la temporada invernal, lo cual llevó al empresario a transformar la empresa en una sociedad anónima como una forma de obtener nuevos recursos. De esta manera, nace la Sociedad Carbonífera de Magallanes, la cual forma parte del auge de las sociedades anónimas generadas en torno a la extracción del carbón y que se dio entre los años 1869 y 1873. Aún cuando su existencia y aporte a la industria fue breve, tiene gran importancia por ser una de las más australes de Chile.

Las condiciones menos favorables para extraer el carbón, la aparición de mantos de baja calidad junto a la recesión que se asomaba en el país, crearon dificultades que obligaron al cierre definitivo del yacimiento en septiembre de 1875.



*La mina está ubicada a unas seis millas al interior [de la Colonia], y se accede con facilidad por una línea de ferrocarril sobre la que una locomotora y vagones corren frecuentemente durante el día. Después de dejar el amplio espacio del establecimiento, el camino corre a través de un espeso bosque (justamente abierto lo suficiente para el tráfico), hasta llegar al lecho de un río que desemboca en Sandy Point. Después de cruzar este río por un puente liviano se alcanza un valle alto y estrecho en el costado de una montaña que se eleva unos 300 pies sobre el nivel del mar, se han abierto en varios lugares galerías o socavones a una profundidad de 50 o 60 pies; la veta varía entre 4 a 5 pies de espesor y está depositada entre capas de ripio y conchas fósiles, con bandas de escoria en inmediato contacto.*⁴

Descripción del trayecto hacia el valle del Río de Las Minas por Oficial de la Armada Real Británica que visitó el lugar en enero de 1876.

4. Mateo Martinic B., 2015, "El carbón en Magallanes: Historia y Futuro".

EL FERROCARRIL MÁS AUSTRAL DE CHILE





Vista de la avenida Colón de la ciudad de Punta Arenas, 1895. Por esta ruta se desplazaba el ferrocarril que trasladaba el carbón extraído desde el Río de Las Minas.

Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral, Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia, Universidad de Magallanes

El paso del ferrocarril significó en todas las comunidades de fines del siglo XIX el símbolo del progreso. La ciudad de Punta Arenas no fue la excepción y la llegada del tren por la producción del carbón representó dichas aspiraciones.

En 1869 se inauguró un tranvía de trocha de tres pies (91,4 centímetros) para trasladar el carbón a la ciudad, lo cual inicialmente se efectuaba mediante un sistema de tracción con caballos que después fue reemplazado por dos ferrocarriles de fabricación extranjera.

La ruta del tranvía recorría alrededor de 5 kilómetros desde donde se ubicaba el aserradero (actual Barrio Prat) cruzando las calles hasta llegar al puerto. Ese recorrido concluía en la que es hoy la intersección entre la Avenida Colón y calle O'Higgins.

En enero de 1875 concluyeron los trabajos de las vías para el cruce del ferrocarril desde la mina del carbón hasta el muelle de la ciudad.

A fines de 1870 y con la caída de la producción, el tranvía quedó en el abandono, reflejando el fin de la primera etapa de extracción del carbón en el Río Las Minas.



Nueva Industria en Punta Arenas.- Sabemos que en pocos meses más quedará establecida en Punta Arenas una importante industria derivada de la explotación de los mantos carboníferos del Río de Las Minas, o Mina Loreto, de propiedad del acaudalado caballero de Valparaíso sr. don Agustín Ross.

Se sabe que la lignita de Magallanes es de calidad inferior en el sentido de su poder calorífico, la cantidad de ceniza que produce, la facultad quien posee de desagregarse al contacto del aire, etc., condiciones que la hacen desmerecer para el consumo jeneral en los fogones de las naves a vapor.

En cambio, mezclada con cierta proporción de buen carbón inglés i de brea, pueden prepararse con ella ladrillejos o briquettes perfectamente utilizables para toda clase de máquinas por su potencia calorífico, la facilidad de su transporte, etc.

Es un hecho éste perfectamente comprobado por el ingeniero civil de minas M.H. Babinsky, francés de nacionalidad, que visitó a Magallanes en el año 1892 comisionado por un sindicato que quería explotar la mina Magdalena en la Tierra del Rei Guillermo IV. En efecto, después de numerosos ensayos hechos en Francia con

carbón de la mina Magdalena, el sr. Babinsky escribió un estenso i luminoso informe en el que arriba a la conclusión de que la mejor manera de aprovechar el carbón de esa mina i las demás del Territorio de Magallanes, es haciendo con ellos ladrillejos de estas lignitas mezcladas con carbón inglés i brea en proporciones que indica i según procedimientos que también señala en detalles.

Pues bien, se nos asegura que el señor Ross ha pedido a Europa toda la maquinaria necesaria para implantar en Punta Arenas la fabricación de briquettes de carbón de Loreto.

I no dudamos que ello sea efectivo porque esa industria se impone después de las crecidas sumas de dinero que el señor Ross ha invertido en la mina Loreto i en el ferrocarril a vapor que la une a nuestro puerto. Es la coronación de su obra.

Votos sinceros formulamos porque el mas brillante éxito premie los esfuerzos del señor Ross, que bien se lo merece, pues desde ya da ocupacion a muchos brazos, los que aumentaran con la implantación de la nueva industria. Sera el señor Ross un benefactor, no solo del Territorio sino del país.⁵

5. Artículo publicado en diario El Magallanes, jueves 30 de enero 1902.



Instalaciones de la primera explotación carbonífera en el Rio de Las Minas, 1874.

Fotografía: Biblioteca de Mateo Martinic Beros



AGUSTÍN ROSS Y MINA LORETO





Usina de luz y fuerza motriz para el campamento en Mina Loreto, 1919.

Fotografía: Biblioteca de Mateo Martinic Beros

A comienzos del siglo pasado, la explotación carbonífera volvió a ser un impulso al progreso de la comunidad magallánica. Todo gracias a la visión de uno de los empresarios e inversionistas más importantes que haya llegado hasta Magallanes a comienzos del siglo XX. Se trata de Agustín Ross, quién avalado por su experiencia empresarial en el norte de Chile, adquirió los derechos de las minas de la Sociedad Carbonífera de Magallanes para su explotación.

Ross inyectó gran cantidad de recursos para levantar una infraestructura que permitiera la extracción del carbón, ya sea desde la habilitación de la mina, construcción de edificaciones, una vía férrea más extensa y hasta un muelle para el traslado del carbón. El principal acceso para la explotación de carbón quedó ubicado en el lado norte del Río de Las Minas, siendo bautizado como Mina Loreto. La producción se inició el año 1905, la cual era adquirida por la industria, barcos mercantes, establecimientos rurales, servicios públicos y domicilios particulares.





En la zona céntrica de Punta Arenas se encuentra la Estación Municipal "Mina Loreto" de Punta Arenas, rescatando la nostalgia y riqueza patrimonial de las antiguas instalaciones.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

TREN MINA LORETO



A Mina Loreto

La Empresa del ferrocarril pre para para el domingo próximo una excursión a dicho lugar. Será la primera de las que se realizarán en el verano que comienza y si, como es de desear, el tiempo se presenta favorable el convoy que conduzca a los paseantes habrá de resultar estrecho. La noticia de esta excursión hace que muchas familias se dispongan desde ahora a aprovechar la buena idea de esa Empresa y según se los dice la demanda de pasajes ha comenzado en forma que hace prever que será considerable el número de personas que abandonarán el Domingo la vida urbana para buscar esparcimiento fuera de ella.

Noticia publicada en diario El Magallanes en 1902.

Fotografía: Archivo Diario El Magallanes



El 29 de enero de 1902, el ferrocarril denominado "Loreto" inauguró su primer recorrido, señalando con su paso la nueva etapa de producción de carbón en Magallanes.

El trayecto comprendió desde la mina hasta el puerto y significó la conclusión de un proceso iniciado el 16 de diciembre 1900, cuando el empresario chileno Agustín Ross obtuvo la concesión de los yacimientos carboníferos. Gracias a una ley promulgada ese mismo año, Ross tuvo la posibilidad de construir una vía férrea de un metro de trocha y 9 kilómetros de largo. De igual forma, adquirió

dos locomotoras con capacidad de ochenta toneladas de arrastre cada una.

A diferencia del trayecto de la anterior locomotora, el tranvía se extendió hasta el sector mismo de la Mina Loreto siguiendo el curso del río. Su recorrido habitual no estaba acotado a los fines de extracción, también al transporte de carga y pasajeros que realizaban salidas recreativas hacia el sector.

Cuando la explotación carbonífera paralizó en el año 1950, con ello también se detuvo la actividad del ferrocarril.





Estación intermedia entre la Mina Loreto y el puerto de Punta Arenas. En la fotografía se aprecia el aserradero y la fábrica de briquetas.



Fotografía: Biblioteca de Mateo Martinic Beros



FORTALECIENDO LA ECONOMÍA REGIONAL

AGUSTÍN ROSS.
VALPARAISO.

Talparaico, marzo 5 de 1912

Señor Don
José Menéndez
Señor

Muy señor mío:
Para aclarar lo referente a la compra
venta de propiedades en Mina Loreto que he
contratado por escritura pública, de cargo
por la presente, que estimo el valor de la
plataforma o explanada en la ribera del
mar que se incluye en la venta, en \$300.000
Trecientos mil pesos, computando el terreno,
defensas y edificios que contiene.

De Ud. atento y c. s. d.
A. Ross

Esta conforme
J. Menéndez

Carta de Agustín Ross a José Menéndez sobre la compra venta de las propiedades de Mina Loreto.

Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral,
Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia,
Universidad de Magallanes

El aumento progresivo de la producción de carbón, permitió que el grupo Menéndez Behety adquiriera en 1914 los derechos de la Mina Loreto y su ferrocarril, abriendo una etapa donde se registra la mayor producción anual, incluyendo la exportación hacia Argentina.

Sin embargo, las condiciones climáticas de la zona, así como el contexto internacional de una guerra mundial, incidieron en el futuro productivo del mineral. Si bien la producción de Mina Loreto aumentó aún más durante la guerra, este auge fue efímero, principalmente porque en el mundo se comenzaba a reemplazar el uso de carbón por petróleo. Tras varios intentos por refloatar la industria, que incluyó una administración a cargo de los propios trabajadores, la mina fue cerrada en 1948.



Mineros
se precisan en la Mina
Loreto.
Ocurrir a la Fábrica
de Briquetas.

Aviso de El Magallanes.

Fotografía: Archivo Diario El Magallanes

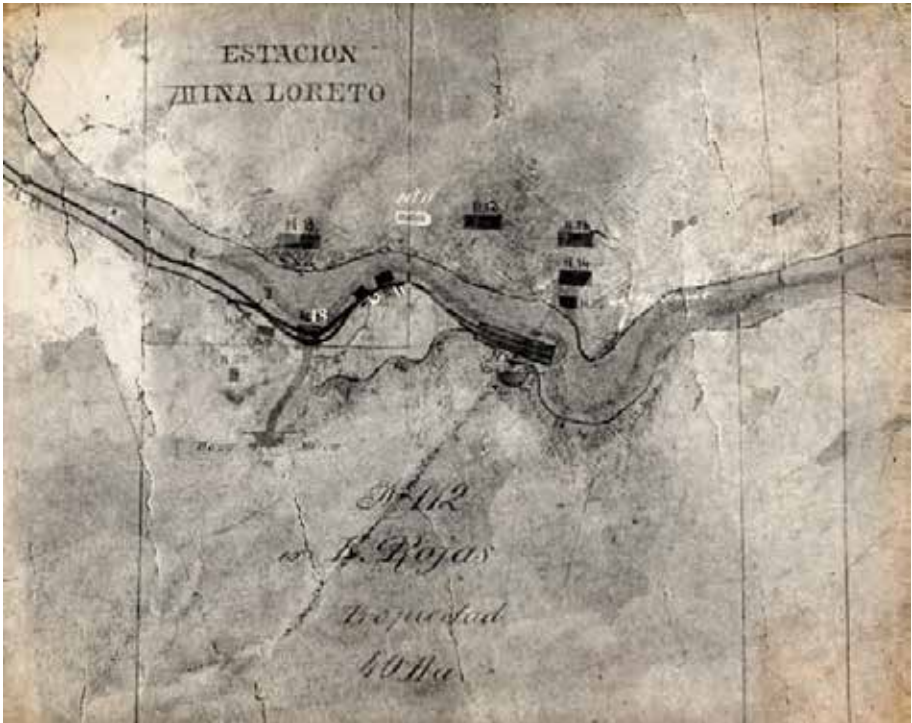


Grupo de trabajadores de la Mina Loreto, 1930.

Fotografía: Biblioteca de Mateo Martinic Beros

LAS MINAS QUE RODEARON A LORETO





Mapa que describe las diversas instalaciones alrededor de Mina Loreto en la Reserva Nacional Magallanes



En la actualidad, se pueden encontrar evidencias del pasado minero que dan cuenta del proceso productivo de la extracción carbonífera.

Fotografía: Mapoteca, Instituto de La Patagonia, Universidad de Magallanes.
Fotografías: Archivo Corporación Nacional Forestal.

El Río de las Minas corre desde las colinas detrás de Punta Arenas. Éste ha formado un hondo valle en los sedimentos de las colinas que han dado acceso a varias vetas. Su ubicación cerca de la ciudad y puerto de Punta Arenas llevó a su explotación durante ciento cincuenta años o más, y además a la construcción de un ferrocarril.

Así señala un texto dedicado a la historia de la mina de carbón más importante de Magallanes. Sin embargo, alrededor de ellas se instalaron otras minas, pero ninguna comparable al nivel de infraestructura y producción como "Loreto". Hasta el día de hoy, al recorrer la Reserva Nacional Magallanes se pueden aún encontrar vestigios de la explotación del carbón en el sector. Si bien no existe un catastro completo de las minas existentes, algunas de las más importantes y reconocidas son Mina Soledad, Mina Chino, Dos Amigos 1 y 2, Mina Loreto Segunda, Mina Chinita, Mina Servidora, Mina Estela, Mina Arauco, Mina El Bosque, Mina Santa Rosa, Mina Caupolicán ⁶.

6. Sitio web "Ferrocarriles en el Cono Sur".



CREACIÓN DE LA RESERVA FORESTAL MAGALLANES



JUN
40247



Da por caducado Decreto
N° 440, de 20 de Abril
de 1927, del Ministerio
de Agricultura.-

1093

SANTIAGO, 13 FEB. 1932

ALCALDE GENERAL
COMUNIDAD
MAGALLANES
A DE RAZÓN

N° .- Vistos estos antecedentes y lo informado por la Intendencia de Magallanes en oficio N° 1335 de Octubre de 1931 y por los Departamentos Técnicos de este Ministerio en notas 16011 del año 1930 y 23869, 25193 y 25818 del año 1931,

DECRETO:

1°.- Déjase sin efecto el Decreto N° 440 del Ministerio de Agricultura de fecha 20 de Abril de 1927, por el que se ordenaba entregar al Destacamento de Magallanes, un lote de terreno de 2.000 hectáreas situado al norte de la ciudad del mismo nombre;-

2°.- Con el fin de defender la hoya hidrográfica de la laguna Lynch que surte de agua potable a la ciudad de Magallanes, decláranse Reserva Forestal los terrenos que abarcan dicha hoya hidrográfica;

3°.- Destínase para las necesidades de abastecimiento de leña del Destacamento de Magallanes, una hijuela montañosa de capacidad suficiente que elegirán de común acuerdo el Comandante de dicho Destacamento y el Jefe de la Oficina de Tierras y Colonización de Magallanes, y cuya cabida no sea superior a 1.000 hectáreas.-

Esta hijuela volverá a poder del Ministerio de Tierras y Colonización cuando pierda el objeto de su destino;

4°.- El resto de los terrenos afectos al citado decreto N° 440 constituirá una reserva fiscal destinada a proveer de leña a las Oficinas Fiscales y menesterosas de Magallanes.-

La explotación de esta reserva y el reparto de la leña será dirigida por una Comisión formada por el Intendente que la preside, el Jefe de la Oficina de Tierras y Colonización, por un Alcalde y un obrero nombrados por el Presidente de la República.-

Decreto que oficializa la creación de la Reserva Forestal Magallanes, 1932.
Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



La creación de la Reserva Nacional de Magallanes tuvo como fin orientar desde el Estado la protección y manejo de recursos vitales para la subsistencia de los habitantes de Punta Arenas, como eran el agua, la leña y el carbón. En ningún caso, este hito significó el fin de la producción carbonífera, la cual continuó a gran escala hasta después de concluida la Segunda Guerra Mundial y continuó de forma más reducida y particular hasta fines de los años ochenta y comienzo de los años noventa.

Reserva Forestal Magallanes es el nombre asignado el 13 de febrero del año 1932, según Decreto N° 1.093, abarcando una superficie de 2.000 hectáreas y constituida por los terrenos que forman parte de la hoya hidrográfica de la Laguna Lynch. El propósito era proteger dicha cuenca de la intensiva tala de sus bosques, para ser usados como material de construcción y combustible para calefacción de la comunidad local.

Sin embargo, el deterioro continuaba en los terrenos aledaños, por lo que el 23 de noviembre de 1939, bajo el Decreto N° 2.444, se incorporó al régimen de la Reser-

va el lote N° 1 del Plano 17 de la Península de Brunswick de 13.500 hectáreas de superficie. En el año 1949, según Ley N° 8.889, se autorizó al Presidente de la República para transferir gratuitamente al Club Andino de Punta Arenas, el dominio de una extensión de terreno fiscal comprendido dentro de la Reserva Forestal Magallanes, con una superficie de 212 hectáreas. Según escritura pública del 02 de diciembre de 1986 Y con el objetivo de tomar medidas de protección en las áreas expuestas a procesos erosivos que se ubican en el margen este de la Reserva, se adquiere a través de compra directa, un total de 1.143 hectáreas. De esta manera se completa la actual superficie bajo protección de la Reserva.

Específicamente, la Reserva Nacional Magallanes se sitúa en la Península de Brunswick, a 5 kilómetros al oeste de la ciudad de Punta Arenas y ocupa una superficie de 20.878 hectáreas. Dicha extensión incorpora los puntos más altos del área, abarcando tres cuencas principales que drenan tanto hacia el Estrecho de Magallanes como al Seno Otway.





Panorámica de la ciudad de Punta Arenas desde mirador en la Reserva Nacional Magallanes.



Fotografía: Marcos Aguilar Nuñez



HISTORIA DEL CARBÓN
En la Reserva Nacional Magallanes

LAS FAMILIAS MINERAS





Viviendas donde residían los trabajadores de las minas de carbón. En ocasiones, se trasladaban junto a sus familias por un considerable período de tiempo.

Fotografía: Archivo de Cristian Morales Contreras

Durante los años 50 en adelante, cuando ya había pasado el auge productivo de las primeras décadas impulsadas por el empresario Agustín Ross y posteriormente por la sociedad Menéndez Behety, la actividad de extracción continuó desarrollándose a menor escala, a través de pequeños grupos y de manera mucho más dispersa.

En ocasiones, eran obreros ya radicados en la ciudad, que se trasladaban por un determinado tiempo con su familia hacia el sector de la Reserva Forestal Magallanes, en una rutina que se iniciaba entre las 4 a 5 de la mañana, para luego dirigirse hacia las minas e iniciar la extracción, la cual según los testigos de aquellos años, era rápida con una duración aproximada de media hora por salida. El procedimiento se volvía habitual y de acuerdo a la cantidad de trabajadores, las labores se dividían entre los que realizaban la extracción directa del mineral y quienes se encargaban de trasladarlas hacia el exterior para su posterior distribución hacia la ciudad. La jornada se interrumpía por un café o almuerzo, para continuar hasta cerca de las cinco de la tarde, momen-

to en el que se retornaba al transitorio hogar, proceder al descanso y de allí esperar la madrugada para reiniciar la actividad laboral.

Tras el auge de la actividad portuaria en la ciudad, gran cantidad de mineros decidieron cambiar de rubro por mejores sueldos y menor esfuerzo físico.

El año 1986, el valle minero que acogió el trabajo esforzado y solitario de diversos emprendedores que a menor escala extraían carbón para venderlo como uso doméstico, fue integrado a la Reserva Nacional Magallanes, cerrando el proceso iniciado el año 1932 y definiendo la superficie que posee actualmente de 20.878 hectáreas.

Este nuevo impulso de carácter más "microempresarial" se inició en los años cincuenta, tuvo su auge en los sesenta, decayó significativamente en los ochenta y logró sobrevivir a duras penas hasta inicios de los noventa debido a la perseverancia de hombres de esfuerzo, junto al de sus familiares, que tenían la convicción e ilusión que el negocio minero podría resurgir de sus cenizas.



Pedro Mayorga (en la foto) y Santiago Florio son los dos nombres más emblemáticos y recordados de esta última fase de producción del carbón en la Reserva Nacional Magallanes. Personal de CONAF y habitantes de la ciudad fueron testigos de este crucial y definitivo momento.

Fotografía: Archivo de Cristian Morales Contreras

TESTIMONIOS DE LOS ÚLTIMOS AÑOS



Francisco Mayorga



Fue testigo desde niño del trabajo en las minas de carbón. Acompañó a sus padres, abuelos y vecinos de la población "18" en el trabajo que se realizaba en la Reserva Nacional Magallanes.

7. Entrevista personal realizada por CONAF, septiembre 2018 2018.
Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

"Me acuerdo que ahí tenía 3 a 4 años. Mi papá ya era minero con toda la gente del sector de Zenteno con Independencia. Nosotros subíamos para no estar bajando todo el tiempo, vivíamos arriba, en la parte del Club Andino, atrás de la rotonda que hay ahí. En los primeros días de marzo se sentían las nevadas, por ahí el invierno duraba seis y siete meses, recién en agosto venía a deshielar."

"Ahí mismo en la reserva se hicieron dos casitas que le decían galpones. Entonces un galpón para mi abuela y abuelo al lado de allá y nosotros con mi papá y mi mamá todos en una sola pieza. Ahí era el carbón, la leña, el tacho y nada más."

"Todos los días era a las 4 y media 5 de la mañana la levantada. Los viejos todos su buen cafecito, esos cafecitos que habían antes de tacho nomás. De ahí se iban a la mina para sacar carbón, inclusive en la tarde, antes de irse, dejaban listo para ir al otro día y salir temprano. Y todo a pulso."

"Iban con carretillas porque no había donde dejar el camión. La huella era muy angosta y los camiones en esos tiempos eran chicos de cuatro o cinco toneladas."

"Todos los días a las 5 y tomábamos café. Agarraban sus huinchas, bajaban el carro, el carbón y para afuera. Era casi media

hora. Era rápido. Eran cinco personas, tres adentro cargando el carrito, dos que llegaban arriba al capacho, que era un cajón donde dejaban el carbón para los camiones al otro día. Su trabajo era, cuatro camiones al día, entre 3 a 4 toneladas cada camión y se cargaban y chao. Por cada mina 3 camiones. Y había 5 minas. Todos tenían sus sectores y todos tenían su cantidad de gente. Ahí aprendí a cocinar con mi abuela a los 8 años, la cuchara parada pero no importa."

"Los momentos que paraba la jornada eran a la hora del almuerzo, su café a las 9 y media o 10. De ahí a las 12 para salir y como a las 4 y media estar volviendo. Y a las 6 ya estaban acostados para levantarse de nuevo al día siguiente a las 5 otra vez. Y mi madre con su tremenda tina para lavar la ropa. "

"Lo más difícil era a veces el asunto de la naturaleza, la nieve. Porque ya el camion llegaba por ejemplo a la cuesta Lynch que era tremenda y ahí no subía porque había un metro y medio o dos metros de nieve. Ahí estar esperando nomás. La máquina de la municipalidad limpiaba para arriba para poder subir y bajar. Lo más sacrificado eran los derrumbes en la mina. Ahí quedaban sepultados nomás, pero en ese tiempo no pasó. No alcanzó a pasar".⁷



Hugo Bahamonde Villarroel



Es funcionario hace 48 años en CONAF. En 1972 es nombrado Administrador de la Reserva Nacional Magallanes y le corresponde ser testigo del “Proyecto de Ordenación de la Cuenca del Río de Las Minas”.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

“Bueno, ahí empieza todo el manejo administrativo, porque también se sacaba leña. Entonces se inicia todo el manejo propio de los caminos, los problemas, la gente, porque CONAF tenía que cuidar el bosque de que no se quemara, que la gente haga unas buenas extracciones, un buen manejo. Y ahí empieza todo ese manejo, pero siempre optando por una buena convivencia con los dueños de las minas. Porque no solamente era Florio, habían varios más. Y por lo tanto se sacaba mucho carbón. Sin embargo, a la larga era un problema que había que solucionar, porque sabíamos que el carbón ya iba en declive”.

*“El proyecto de ordenación de la cuenca del Río de las Minas está colateralmente relacionado con el asunto minero para ver cómo se trabajaría con los los trabajadores y dueños. Había un nexo porque pucha estábamos trabajando en manejar la reserva pero tenemos a los mineros dentro, los leñeros, los parceleros y tenemos el problema del río”.*⁸

8. Entrevista personal realizada por CONAF, septiembre 2018.



Neftalí Zambrano Leal



Realizó una labor intensa y pionera en diversas áreas silvestres protegidas de la región, especialmente en el Parque Nacional Torres del Paine. A comienzos de la década del ochenta se hizo cargo de la Reserva Nacional Magallanes, cuando aún quedaban indicios de la minería del carbón. Se jubiló el año 2017 de CONAF.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

“Por los trastornos ecológicos que causó la minería del carbón, por el hecho de ser una mina subterránea, con el correr de los años, todo el enmaderado que se le hizo eran de especies nativas y que llegaron a su límite de resistencia, por la pudrición, entonces empezaron a derrumbarse las galerías, que estaban tanto en el predio vecino que hoy forma parte de la Reserva que era de 1140 hectáreas y hacia dentro de la reserva también. “

“Nosotros hicimos ahí un trabajo de ocupación de mano de obra porque había una crisis económica en ese tiempo acá en Magallanes. Entonces había mucha gente cesante y se incorporó actividades de manejo de los renovales de bosque que se generaban en el sector donde había estado la minería. En la cuenca del Río Las Minas se sacó todo el carbón que había y, a la vez, también se hizo la extracción del bosque. Entonces hubo una tala tanto en la superficie, un movimiento de material, como en

forma subterránea, porque cortaban los árboles y lo ocupaban como madera y para combustible de la ciudad. Y a la vez, por abajo, estaban sacando a través de las galerías el carbón y eso se manifestó en un desequilibrio serio que venía ya del año setenta en adelante, donde empezó a removerse la corteza superficial del suelo y derrumbarse hacia las partes bajas. Entonces eso formaba diques naturales, porque se desplazaba el bosque hacia el valle de río. Con el derrumbe de las minas se internaba el agua en las galerías y se iba cerro abajo. En eso estaba la Mina Loreto, que se encontraba a la orilla del Río las Minas de la Bocatoma que es hoy en día. Y como a 2 kilómetros al interior están los indicios. Ahí hay algunas plantas de asentamiento humano, sauces, rosas de jardín, grosellas. No sé si hoy día están presentes, pero encontramos utensilios de casa que, con todo el derrumbe que se produjo, iba llegando hacia al lecho del río”.⁹

9. Entrevista personal realizada por CONAF, septiembre 2018.

Juan Alfamirano



Originario de Ancud, se trasladó desde Aysén a Coyhaique para luego llegar por bus a Comodoro Rivadavia, Argentina, donde alcanzó a trabajar un mes. Luego llegó a Punta Arenas, trabajó como obrero en las minas de carbón del sector de Río de Las Minas y, posteriormente, en la década del setenta se desempeñó en CONAF como guardaparques. Su experiencia y conocimiento del trabajo minero lo convirtió en una pieza fundamental para el manejo de la Reserva Nacional Magallanes de aquellos años.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

"Cuando llegué a la ciudad de Punta Arenas encontré trabajo enseguida en las minas de carbón, en la que estaba a orilla del Rio Las Minas. Estuve haciendo un estudio para ver si se encontraba la veta de carbón, ya que no había claridad donde estaba si más arriba o más abajo. Anduvieron más o menos 20 o 25 metros. Trabajaba solo."

"Lo hacíamos con una cuña, combo y una picota. Era pura tosca virgen, a lo menos un metro de avance y no se podía hacer más. La picota la arreglaba uno al entrar y en la tarde ya no era picota. Me duraba medio día una picota y luego la arreglaba otra vez."

"A las 8:30 de la mañana ya estaba dentro de la mina. No se encontró la veta. Cuando llegué a una cierta parte, planté el picotazo y me vino un chorro de agua en la cara y quedé totalmente a oscura. Se me rompió la lámpara. Todo. Los rieles. Lo sacó todo la misma fuerza del agua que vino del hoyo que se hizo, pero con qué saber, se apareció así no más y apreté para fuera. Los rieles iban con palos de madera para sacar material."

Luego me cambié a la otra mina

que se llamaba La Soledad, del finado Sepúlveda, el que tenía las maquinas "Singer" en Waldo Seguel. Ahí trabajó mi cuñado que era capataz. Él me recibió después. Ahí estuve trabajando bastante tiempo, pero la mina no terminó, yo me retiré. Después de ahí me fui a la Mina Loreto que era de Don Máximo Álvarez García."

"Habían como 12 a 14 personas trabajando. Ahí trabajé en el carbón, me sacaron de esa pega y me pusieron para enmaderar. Un poste por ejemplo iba acá, el otro iba acá y se va haciendo la viga atravesada. Y al poste se le hacía, uno le nombraba la boca lobo, para que asienta el poste ahí arriba y después se le pegaba con el combo para que apriete.."

"Eran con carros. Adentro, por ejemplo, pongamos que sea el ancho del túnel, llegaban los barreteros. A las 8:30 de la mañana estaban entrando y comenzaban a picar. Eso era para picar el carbón y el resto lo sacaban los carretilleros con carros que pesaban 500 kilos. Y para enmaderar se entraba con otra clase de carrito. El carbón que iba llegando llenaban y para afuera, después volvían a llenar. A las 12 salía el personal a almorzar, volvían a entrar y a las 4 terminaban."



“Experiencia mala, no. Ni buena ni mala, sólo mucho trabajo. Donde trabajé más duro fue donde el finado don máximo Álvarez García, por la sencilla razón que yo a las 5 de la tarde tenía que hacer andar la bomba para tirar el agua y a las 6 de la mañana lo mismo. Ya estaba haciendo andar la bomba para sacar el agua y para que entre la gente a trabajar y sacar el carbón. Con la motobomba quedaba seco con manguera para fuera hasta el “chute”.

Ahí también trabajó mi hijo. Del colegio se iba los días sábados y después, en vacaciones, le dijeron que se fuera a trabajar conmigo. Él quedo trabajando en el motor con cable que se iba enrollando y va subiendo. Y yo era el encargado de pescar con un gancho el carro y darlo vuelta en el lugar donde el camión venía a cargar”.¹⁰

10. Entrevista personal realizada por CONAF, septiembre 2018.



Juan Altamirano en su labor de guardaparques en la Reserva Nacional Magallanes.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



Ricardo Cid Paredes



Llegó como guardaparques de la Reserva Nacional Magallanes a inicios de los años ochenta. Instalado en el sector, vivió una cordial relación con los últimos microempresarios del rubro minero, convirtiéndose en el testigo del fin de la actividad en los terrenos de lo que es hoy la Reserva Nacional Magallanes. Actualmente es Administrador del Monumento Natural “Los Pingüinos”.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

“Fue en la portería Las Minas. Ví llegar un camión rojo “Reo” con un señor ya de bastantes años y me dicen este es don Santiago Florio, que tiene una mina “Santa Rosa”. Viene todos los días y saca cuatro a seis toneladas de carbón. Eso es en pleno invierno. Ahí me relacioné con don Santiago Florio y lo empecé a conocer. Fue uno de los personajes de la mina de carbón, porque posteriormente había otra mina que también estaba con producción y donde figuraba como capataz, encargado o dueño de la mina el señor. Mayorga. Él saca carbón en menos cantidad en un camión azul. Así fue que me empecé a relacionar con ellos.”

“Al principio las relaciones por muchos años fueron muy cordiales, incluso de apoyo. Nosotros subíamos con Santiago Florio, que lo hacía todas las mañanas con un minero a sacar y picar carbón. Y en ese periodo no disponíamos de vehículo, ya que era muy difícil. Entonces nosotros bajábamos con don Santiago, quién nos cooperó mucho en nuestro traslado.”

“Alcancé a ver el tema de las minas hasta el año 1996. Después de eso ya no hubo más. Primero fue el fin con don Florio en 1991. Posterior sigue el señor Mayorga, pero sacando cada 7 o 15 días. Lo vendían, el camión retiraba y tenía unos puntos estratégicos que utilizaban carbón. Pero con la muerte del señor Mayorga se termina la extracción de carbón.”

“Yo conocí los dos piques interiormente. El de Mayorga era más sacrificado, baja así y después sube y queda una tineta donde se acumulaba agua y al correr de los seis a ocho metros quedan mojados. La mina de don Florio, era distinta. Entraba y subía paulatinamente. Eso permitía que los carros llenos bajaran suavemente.”

“Todo esto quedó lejos del ámbito público, porque el ingreso era muy peligroso. Bajo mi administración, unos 50 metros antes, se colocó un portón con llave y se evitó el tránsito en ambas minas.”¹¹

11. Entrevista personal realizada por CONAF, septiembre 2018.

PASADO, PRESENTE Y FUTURO





Actualmente, la Reserva Nacional Magallanes a través del equipo de CONAF desarrolla una serie de actividades y programas hacia la comunidad regional, tales como visitas guiadas a organizaciones sociales y establecimientos educacionales. Además, es una de las áreas silvestres protegidas a nivel nacional que cuenta con senderos inclusivos para personas con capacidades diferentes.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

La Reserva Nacional Magallanes es una de las más importantes áreas silvestres protegidas de la región de Magallanes y Antártica Chilena. Con un promedio anual de visitantes que llegan a las 20.000 personas, ofrece, además de la posibilidad de disfrutar de actividades recreativas con la naturaleza, un panorama paisajístico que da cuenta del importante vínculo con la historia de Punta Arenas.

La administración y protección del territorio que realiza CONAF ha permitido de manera progresiva la recuperación de la diversidad biológica que existe en su interior, lo cual se evidencia con el avistamiento de especies de la fauna silvestre con mayor frecuencia.

A nivel regional y nacional, es una de las áreas silvestres protegidas de la región con accesibilidad universal, específicamente un sendero para personas con discapacidad motriz y sensorial, acceso a mirador con vista panorámica de la Reserva, baños adaptados y un centro de visitantes con equipamiento didáctico de tipo sensorial.

En los últimos años, CONAF a través de su Departamento de Áreas Silvestres Protegidas ha realizado una intensa labor de educación

ambiental hacia las instituciones y organizaciones sociales de la región. Visitas guiadas de escuelas, organizaciones científicas y agrupaciones en general; lanzamiento de campañas por el cuidado del medio ambiente; convenios con organizaciones dedicadas al excursionismo, son algunas de las actividades que desde hace un tiempo han comenzado a ser habituales en este territorio, posicionándola como un verdadero laboratorio natural.

En este ámbito, CONAF en la elaboración y actualización de los planes de manejo de sus áreas silvestres protegidas, ha incorporado metodologías de estándares abiertos que posibilitan además de la participación más activa de la comunidad organizada y preocupada por el tema del cuidado por los ecosistemas naturales, una valoración del rescate de su importancia histórica y cultural. Consolidada la protección de sus recursos naturales, emerge una nueva necesidad de conservación en el ámbito de los elementos históricos que existen y se mantienen en su interior, tales como la historia de extracción carbonífera, el uso de leña en la ciudad, la importancia en el suministro de agua a la población. En definitiva, la historia del avance hacia el progreso de una ciudad.



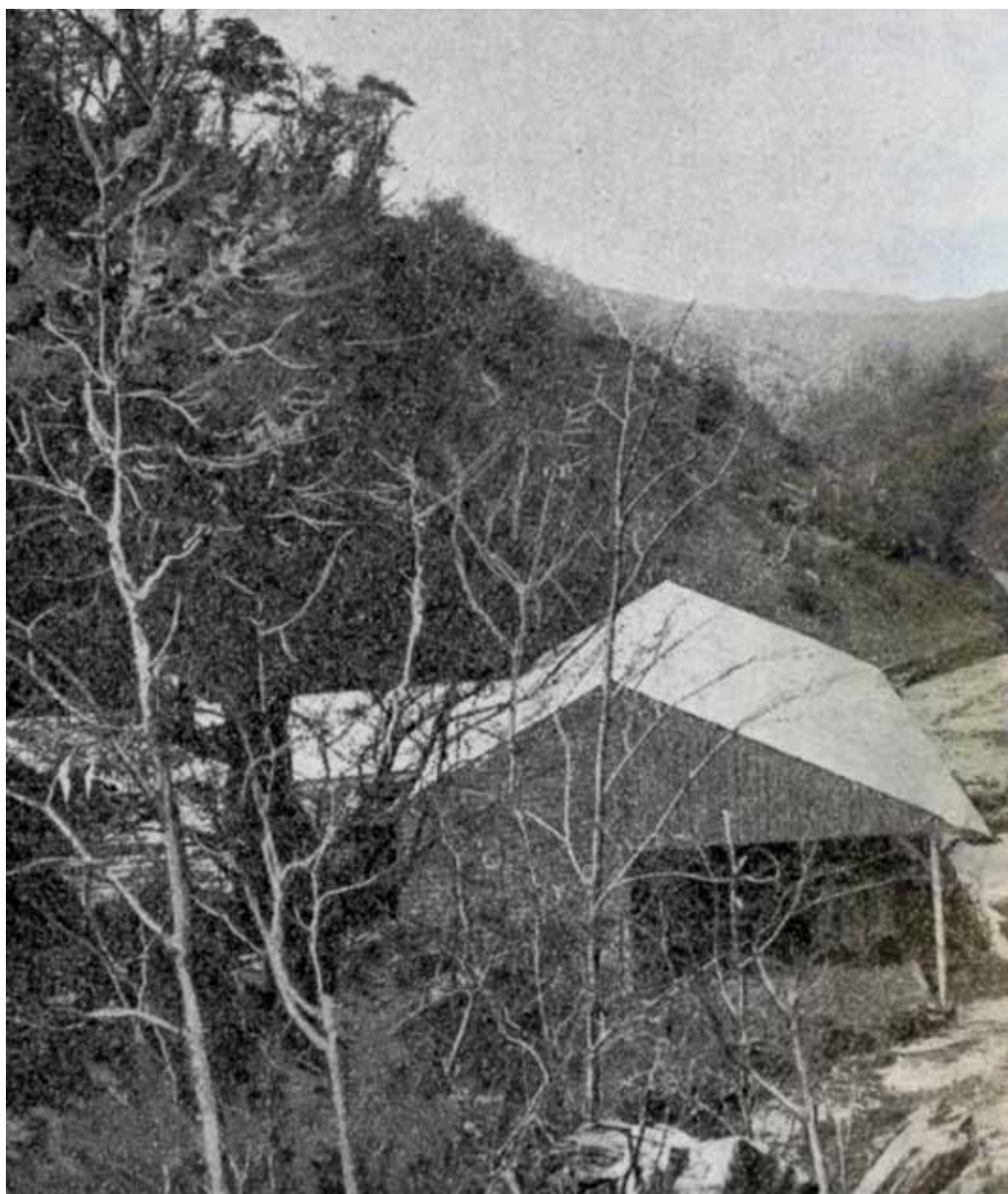
Por su cercanía con el sector urbano de Punta Arenas, se realizan diversas actividades de educación ambiental para que los visitantes tengan el privilegio de conocer el ecosistema natural que conforma la Reserva Nacional Magallanes.



Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



HISTORIA DEL CARBÓN
En la Reserva Nacional Magallanes



Construcciones levantadas al borde del Río de Las Minas.
*Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral,
Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia,
Universidad de Magallanes*



Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



Panorámica de la Cuesta Serón donde se aprecia parte de la infraestructura que se utilizaba para trasladar el carbón.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



Fotografía: Biblioteca de Mateo Martinic Beros



HISTORIA DEL CARBÓN
En la Reserva Nacional Magallanes



Vista general del actual sector urbano de Río de Las Minas en Punta Arenas y por donde se desplazaba el ferrocarril en su trayecto hacia el puerto.

*Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral,
Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia,
Universidad de Magallanes*



Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



HISTORIA DEL CARBÓN
En la Reserva Nacional Magallanes



Vista del muelle hasta donde era trasladado el carbón extraído desde el valle minero en la actual Reserva Nacional Magallanes.

Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral, Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia, Universidad de Magallanes



Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



HISTORIA DEL CARBÓN
En la Reserva Nacional Magallanes



Sector del Río de Las Minas por donde pasaba el ferrocarril de Mina Loreto.

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal



Fotografía: Colección Centro de Estudios del Hombre Austral,
Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia,
Universidad de Magallanes



Marcelo Martínez Bahamonde

Administrador Reserva Nacional Magallanes



En tu rol de administrador de la Reserva Nacional Magallanes ¿Cómo abordan la historia del carbón que se guarda al interior del territorio?.

La Reserva Nacional Magallanes, en lo que refiere a la Minería del Carbón en Magallanes es una fuente de información histórica y cultural muy importante para la

ciudad de Punta Arenas. Por lo tanto, como área protegida es nuestro deber resguardar los vestigios que aún quedan. Por ahora se ha restringido el acceso a estos lugares con el fin de evitar un deterioro mayor por parte de visitantes, evitando saqueos y también porque no es un área segura para visitar, ya que las galerías subterráneas aún están presentes con un notable desmoronamiento, lo cual podría provocar un accidente al permitirse el acceso sin una buena regulación.

Por otra parte, se ha trabajado en la recuperación de algunos vestigios encontrados en el borde del Río de Las Minas, como son las bateas que trasladaban el carbón y que fueron arrastradas por el último aluvión del año 2012. Estas se trasladaron a lugares seguros, donde se limpiaron para evitar un deterioro mayor. También durante el año 2017, se realizó un catastro de recursos culturales y oportunidades de puesta en valor para la Reserva Nacional Magallanes.

¿Cuál es la conexión de protección de esta historia con la protección del ecosistema?

Al crearse la reserva como área protegida en 1932, queda inserta la historia del carbón, lo que

Fotografía: Archivo Corporación Nacional Forestal

sin duda ha ayudado en cierta medida a la protección de este recurso cultural. No obstante, además de protección, también debemos hacer un esfuerzo para recuperar lo que aún queda, ya que es un recurso muy valioso para la historia de Magallanes.

¿Cuál es la proyección de CONAF hacia el futuro de la historia del carbón?

Durante varios años, hemos estado desarrollando algunas ideas tendientes a la puesta en valor de la Reserva Nacional Magallanes en relación a la historia del carbón y la importancia de su protección. Algunas de las ideas han sido la creación de un centro de información o mini museo

que permita mostrar la historia inicial del carbón en Magallanes a la comunidad y los visitantes. Por ejemplo, una pequeña muestra con algunos vestigios encontrados o desarrollar maquetas de lo que fue el trazado de la vía férrea desde Punta Arenas a la Reserva Nacional. También hemos conversado con diferentes autoridades para ver factibilidad de recuperación de algunas de las minas que aún quedan y se encuentran en mejor estado como "Mina Santa Rosa" o "Mina Caulpolicán", las cuales podrían abrirse al uso público. Sin embargo, se requiere un proyecto muy grande que involucre la evaluación de factibilidad de recuperación con estudios topográficos y geológicos.



Fotografía: Marcos Aguilar Nuñez

Notas al pie de página

1. Mateo Martinic B., 2015 "El carbón en Magallanes: Historia y Futuro", pág. 17
2. Nicolás Anrique, 1901, "Diario de la goleta de Ancud al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillemos (1843) para tomar posesión del Estrecho de Magallanes", pág. 18
3. Mateo Martinic, op. cit., pág. 27
4. Idem Página 32
5. Diario "El Magallanes" Edición 30-I-1902, pág. 36
6. Sitio web: Ferrocarriles en el Cono Sur <http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/095bminaloreto.html>, pág. 57
7. Entrevista personal realizada por CONAF, septiembre 2018, pág. 71
8. Idem pág. 73
9. Idem pág. 75
10. Idem Pág. 77-78
11. Idem Pág. 81

Bibliografía

CONAF (1984). Plan de Manejo Reserva Nacional Magallanes, Corporación Nacional Forestal, XII Región Magallanes y Antártica Chilena, Punta Arenas, Chile.

Martinic Beros, M. (2004) La Minería del Carbón en Magallanes entre 1868 y 2003. Historia n° 37, vol 1, pag 129 a 167. Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile.

Martinic Beros, M. (2015) El Carbón en Magallanes Historia y Futuro, Segunda edición. Mina Invierno.

Morales Contreras, C. (2014) Tras la Ruta del Carbón. Mina Invierno.

Sitio web: Ferrocarriles en el Cono Sur <http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/095bminaloreto.html>

Anrique R., N. (1901) Diario de la Goleta de "Ancud" al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillemos (1843) para tomar posesión del Estrecho de Magallanes", Santiago de Chile.

Fotografías

Archivo Corporación Nacional Forestal, pág. 12, 16, 20, 24, 30, 42, 60, 70, 72, 74, 76, 79, 80, 86-87, 89, 90, 93, 95, 96 y 98.

Biblioteca de Mateo Martinic Beros, pág. 37, 40, 46-47, 53

Archivos de Cristian Morales Contreras, pág. 66 y 68.

Archivo Diario El Magallanes pág. 44 y 52.

Colección Centro de Estudios del Hombre Austral, Archivo Fotográfico Histórico Armando Braun Menéndez, Instituto de La Patagonia, Universidad de Magallanes pág. Imágen Tapa, 26, 34, 50 (carta), 88, 92, 94 y 97.

Mapoteca del Instituto de La Patagonia, Universidad de Magallanes, pág. 56

Marcos Aguilar Nuñez, pág. 56 (vestigios), 62-63, 84 y 99.

Agradecimientos

Biblioteca Pública N° 6, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Punta Arenas, Chile.

Biblioteca Municipal Gabriela Mistral N° 368, Punta Arenas, Chile.

A Don Mateo Martinic Beros por sus observaciones y disponibilidad.

Instituto de La Patagonia y Biblioteca Central de la Universidad de Magallanes.

Museo Regional Salesiano Maggiorino Borgatello, Punta Arenas, Chile.

Alejandra Silva Garay, Carla Hernández Bonacich, Cristian Morales Contreras, Danilo Tobar Salinas, Francisco Mayorga Cárdenas, Hugo Bahamonde Villarroel, Juan Altamirano, Marcelo Martínez, Neftalí Zambrano Leal, Pamela Mayorga, Pamela Vera Olivares, Ricardo Cid Paredes, Rodrigo González, Ximena Álvarez Bustos.





Proyecto: "Valoración del patrimonio natural y cultural de la Reserva Nacional Magallanes en torno al recurso minero de tiempos pasados".



"Iniciativa de Carácter Cultural financiada con recursos del Gobierno Regional de Magallanes y Antártica Chilena cuyo marco presupuestario fuera aprobado por el Consejo Regional".



Prohibida su venta